

Verwaltungsausschuss

nichtöffentliche Sitzung

Datum: 30.09.2013

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

Anlagen: Wort-Bild-Marke

Antrag:

Der Verwaltungsausschuss empfiehlt dem Kreistag folgenden Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt Planungsleistungen für die Hermann-Hesse-Bahn auszuschreiben und die Vergabe dem Kreistag zur Entscheidung vorzulegen.
2. Der Kreistag nimmt den Bericht zum Stand der notwendigen Genehmigungsverfahren zur Kenntnis und stimmt der Einleitung der erforderlichen Genehmigungsverfahren zu.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Gesamtsteuerung des Projektes Hermann-Hesse-Bahn einen geeigneten Projektsteuerer zu ermitteln und die Vergabe dem Kreistag zur Entscheidung vorzulegen.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, eine Absichtserklärung über den Kauf eines Bahngrundstücks von der Stadt Renningen abzugeben.

Begründung zur Vorlage VWA IX/126b

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-Reningen – 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 09.07.2013 und am 22.07.2013 informiert wurde, soll nun der Kreistag umfassend informiert und die zum weiteren zügigen und zielorientierten Projektfortschritt notwendigen Beschlüsse gefasst werden.

1) Planungsleistungen

Die bisher für das Projekt Hermann-Hesse-Bahn erbrachten Planungsleistungen resultieren aus der Angebotsabfrage und Vergabe des Landkreises Calw im Jahr 2005 (Vorlagen KT VIII/43 und KT VIII/68), damals zur Ergänzung der Standardisierten Bewertung. Dabei wurde vom damals für den Verkehr zuständigen Innenministerium Baden-Württemberg eine Planungstiefe auf teilweise Entwurfsplanungsniveau (gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI) erwartet. Es wurde daher die TTK mit Planungsleistungen bis einschließlich 1/3 der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) beauftragt. Für den neu zu bauenden Tunnel wurde damals angesichts des Projektstadiums lediglich Vorplanungsniveau beauftragt.

Zum damaligen Zeitpunkt lag der Standardisierten Bewertung und den Planungsleistungen noch die für eine Verlängerung der S6 über Weil der Stadt hinaus nach Calw notwendige, deutlich umfangreichere Infrastruktur zugrunde.

Der jetzige Projektstand bedingt, dass die Planungsleistungen, insbesondere vor dem Hintergrund der bereits angelaufenen Genehmigungsverfahren, weiter vertieft werden müssen. Die Planung muss eine Tiefe aufweisen, die es ermöglicht alle Konflikte, die durch das Vorhaben auftreten können, zu erkennen, so dass sie im Rahmen des Genehmigungsverfahrens einer Lösung – zumindest dem Grunde nach – zugeführt werden können. Dazu ist es erforderlich, das Projekt durchgängig auf das Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanungsniveau zu bringen.

Derzeit geht die Verwaltung davon aus, dass Planungsleistungen in Höhe von rd. 10 – 15% der Investitionskosten anfallen werden. Rund 50% der gesamten Planungskosten fallen bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung an.

Bei einem angestrebten Baubeginn 2015 müssen die entsprechenden Planungsleistungen umgehend ausgeschrieben und vergeben werden. Im Hinblick darauf

wurde hierfür in den Haushaltsplanentwurf 2014 ein Betrag von 2,4 Mio. EUR (1,4 Mio. EUR als Planansatz für Planung und weitere Fachgutachten, 1 Mio. EUR als Verpflichtungsermächtigung) eingeplant. Beabsichtigt ist, nach Beschluss durch den Kreistag in Abstimmung mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden Württemberg mbH (NVBW), einer 100%-igen Tochter des Landes Baden-Württemberg, ein Lastenheft zu erstellen und die Planungsleistungen auszuschreiben.

Es soll dabei eine stufenweise Beauftragung, abhängig von der weiteren Projektentwicklung und dem Verlauf der Gespräche mit dem Land über die Projektfinanzierung, erfolgen. Um im Falle eines Projektabbruchs unnötigen Ausgaben zu vermeiden, wird vertraglich eine Ausstiegsklausel vereinbart.

Das Vorliegen des Baurechts (abgeschlossene Planrechtsverfahren) ist Grundvoraussetzung dafür, dass die Zuschussgeber sich zur Förderung des Projektes äußern. **Ohne** Baurecht werden keine Förderanträge bearbeitet. Dies wurde in den Gesprächen mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) so vermittelt und wird auch bei anderen Projekten wie z.B. Ausbau der Schönbuchbahn so vom MVI gehandhabt.

2) Einleitung der notwendigen Genehmigungsverfahren

Die Verwaltung nimmt zur Durchführung der notwendigen Genehmigungsverfahren juristische Begleitung in Anspruch. Mit Frau Astrid Kappel von der Stuttgarter Sozietät Karsten&Kappel, begleitet eine Anwältin mit großem Erfahrungsschatz bei eisenbahnrechtlichen Planrechtsverfahren den Landkreis.

Durch das MVI wurde dem Regierungspräsidium Karlsruhe (RP KA) die alleinige Zuständigkeit für die Verfahren übertragen, auch wenn ein Teil der Strecke im Regierungsbezirk Stuttgart liegt.

In Abstimmung mit dem RP KA wird angesichts der unterschiedlichen Verfahrensdauer für Teilvorhaben die Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Calw – Weil der Stadt verfahrensrechtlich in mehrere Einzelverfahren untergliedert. Dies hat insbesondere den Vorteil, dass z.B. bei den fehlenden Brückenbauwerken früher mit den Baumaßnahmen begonnen werden kann. Im Einzelnen handelt es sich dabei um:

1. Neubau eines Tunnels inkl. Voreinschnitten an beiden Tunnelportalen zur Verkürzung der Schleife um den Hacksberg, Neubau eines zweigleisigen Abschnitts in Ostelsheim sowie der Bereich „Einschnitt im Hau“ (Bahnkilometer ca. 40,0 bis 41,1) (Planfeststellungsverfahren 1 nach § 18 AEG)

2. Elektrifizierung der gesamten Trasse (Planfeststellungsverfahren 2 nach § 18 AEG)
3. Neubau des Haltepunktes Calw ZOB, Verschiebung des Haltepunktes Calw-Heumaden und Verschiebung des Bahnhofs Althengstett (Plangenehmigungsverfahren 1)
4. Neubau einer Brücke über die Südumfahrung Weil der Stadt (Plangenehmigungsverfahren 2)
5. Neubau einer Brücke über die B295 bei Calw-Heumaden (Verlängerung der Plangenehmigung)
6. Bestandssanierung der Strecke, wobei sich diese wiederum unterteilt in etwaige wasserrechtliche Entscheidungen im Bereich des Forster Tunnels (Bahnkilometer ca. 35,2 bis ca. 36,5) sowie eine Genehmigung nach § 17 Abs. 3 BNatSchG für die restliche Bestandsstrecke

Für die gesamte Strecke wurden bereits umfangreiche naturschutzfachliche Erhebungen durchgeführt, die derzeit im Benehmen mit den Naturschutzverbänden und aufgrund des Scopingtermins am 24.7.2013 noch ergänzt werden.

Naturschutzfachliche Schwerpunkte sind in den Fledermauspopulationen in den Bestandstunnel (Hirsauer und Forster Tunnel) und beim Steinkrebs im Geländeeinschnitt „Im Hau“ zwischen Althengstett und Heumaden zu sehen.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Naturschutzbehörde legt dabei großen Wert auf die ökologische Gesamtschau. Erstmals in einem solchen Vorhaben soll eine Vereinbarung zwischen Vorhabenträger, Naturschutzbehörden und Naturschutzverbänden erreicht werden, in welchem sich der Vorhabenträger zu einer gesamthaften Eingriffsbewertung und der erforderlichen Vermeidungs-/ Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen verpflichtet.

Es wird angestrebt, für die beiden Planfeststellungsverfahren eine Offenlegung der Pläne im Frühjahr 2014 zu erreichen. Hierfür werden derzeit die notwendigen Vorarbeiten durchgeführt.

Bei Ausbleiben unvorhergesehener Schwierigkeiten kann mit einer Plangenehmigung der Brücken in Weil der Stadt und Heumaden gegen Ende des 2. Quartals 2014 (Punkte 4 und 5) gerechnet werden, dem Neubau/Verschiebung der Haltepunkte ZOB, Heumaden und Althengstett (Punkt 3) gegen Ende 3. Quartal 2014, dem Abschluss der Planfeststellungsverfahren (Punkte 1 und 2) gegen Ende 4. Quartal 2014. Die fachrechtlichen Zulassungen innerhalb der Bestandsstrecke (Punkt 6) mit den Themen Fledermaus, Steinkrebs u.a. sind abhängig von den laufenden Untersuchungen und den darauf aufbauenden und noch zu bestimmenden Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

Parallel dazu werden mit dem Regierungspräsidium Stuttgart (RP S) Gespräche wegen des in Renningen notwendigen Verfahrens geführt. Das Konzept der Hermann-Hesse-Bahn macht im Bahnhof Renningen den Einbau von drei Weichen in die bestehende Gleisinfrastruktur sowie den Neubau eines Stumpfgleises und eines Seitenbahnsteigs notwendig. Für das dafür notwendige Planrechtsverfahren ist das RP S zuständig.

3) Projektsteuerung

Das Projekt Hermann-Hesse-Bahn hat nun eine klare Zielsetzung und nimmt, nachdem die Frage der grundsätzlichen Finanzierungszuständigkeit geklärt scheint, konkrete Formen an.

Das Projekt erfordert eine Vielzahl von größtenteils parallel laufenden, teils aufeinander aufbauenden Untersuchungen, Gutachten und Planungen. Zur Sicherstellung der richtigen Reihenfolge der Untersuchungen und der Bewertung der Ergebnisse soll ein externer Projektsteuerer eingesetzt werden.

Die in Vorlage KT IX/19 vom 18.03.2013 erwähnte Untersuchung durch Drees & Sommer ergab unter anderem auch, dass eine externe Unterstützung in der Projektsteuerung als sinnvoll erachtet wird.

„Aus Sicht von Drees & Sommer ist die Wahrnehmung der Auftragsgeberaufgaben mit den vorhandenen Kapazitäten beim Landkreis Calw nicht möglich. Das vorliegende Organigramm geht von einer externen Unterstützung im Bereich der Projektleitung und Projektsteuerung aus. Selbstverständlich kann jedoch eine Erhöhung der Kapazität auch durch eine entsprechende Personalverstärkung des Landratsamtes erfolgen. Problematisch hierbei wäre allerdings, dass das zusätzliche Personal nur zeitlich begrenzt benötigt wird, was sowohl zu arbeitsrechtlichen Themen als auch zu Problemen bei der Beschaffung führen kann. Alternativ hierzu ist auch eine Umorganisation möglich, so dass die jetzigen Mitarbeiter, die zum Teil nur anteilig für das Projekt zur Verfügung stehen, mehr Kapazitäten für die Bearbeitung des Projektes eingeräumt bekommen.“¹

In Zusammenarbeit mit der NVBW wurde die Ausschreibung eines Projektsteuerers erstellt. Außerdem wird die NVBW den Landkreis als Vergabestelle im Vergabeverfahren unterstützen.

Grundsätzlich ist das Projekt Hermann-Hesse-Bahn von der endgültigen und verbindlichen Zusage von Fördermitteln abhängig. Es ist daher eine stufenweise Be-

¹ „Hermann-Hesse-Bahn Calw – Weil der Stadt – Renningen, Projektanalyse“; Dress&Sommer, April 2013

auftragung aller Leistungen vorgesehen, ebenso eine regelmäßige Kündigungsfrist von 6 Monaten zum Quartalsende. Ziel ist es, unnötige Beauftragungen zu vermeiden.

Es ist vorgesehen, im Wege des Verhandlungsverfahrens mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb einen geeigneten Projektsteuerer auszuwählen. Da sich der genaue Arbeitszeitbedarf nicht beziffern lässt, ist eine Abrechnung auf Stunden- bzw. Tagessätzen vorgesehen. Nach den Erfahrungen der NVBW liegen die Kosten der Projektsteuerung bei rd. 1% der Bausumme.

Die Vergabeentscheidung obliegt dem Kreistag. Nach Abschluss des Teilnahmewettbewerbs und des Verhandlungsverfahrens wird die Verwaltung dem Gremium einen Vergabevorschlag vorlegen.

4) Absichtserklärung Grundstückskauf im Bahnhof Renningen

Das Konzept der Hermann-Hesse-Bahn sieht in Renningen den Neubau eines Stumpfgleises und eines Seitenbahnsteigs vor. Es ist beabsichtigt, dass dieser Teil ebenfalls als „Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur“ (NE-Bahn) durch den Landkreis Calw betrieben wird.

Derzeit befinden sich die benötigten Grundstücke im Eigentum der Stadt Renningen, die diese im Zuge der Umgestaltung am Bahnhof Renningen von der Deutschen Bahn AG gekauft hat. Die Stadt Renningen beabsichtigt, diese Bahnflächen zu entwidmen und teilweise zu P+R-Plätzen umzubauen. In Gesprächen mit der Stadt Renningen wurde deutlich, dass die für das Konzept der Hermann-Hesse-Bahn benötigten Flächen **nicht** von der Stadt Renningen für den Bau der P+R-Anlage und deren Umfeld benötigt werden. Die Stadt Renningen wäre daher bereit die Flächen **vor** der eisenbahnrechtlichen Entwidmung an den Landkreis Calw zu veräußern. Der Landkreis Calw beabsichtigt, die gewidmete Bahnfläche von der Stadt Renningen zu demselben Preis, den die Stadt Renningen an die Deutsche Bahn AG gezahlt hat, zu erwerben.

Um das Vorhaben zu konkretisieren und den Grundstückskauf vorzubereiten, beabsichtigen der Landkreis Calw und die Stadt Renningen den Abschluss einer Absichtserklärung über den Kauf der notwendigen Flächen. Sobald die Finanzierung des Projektes gesichert ist, soll der Absichtserklärung der Abschluss eines Kaufvertrages folgen

5) Öffentlichkeitsarbeit

Der Verwaltungsausschuss wurde am 06.04.2011 (Vorlage VWA IX/54) über das Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt Hermann-Hesse-Bahn informiert. Aufgrund der ungeklärten Zuschussfrage wurden die Arbeiten aber ausgesetzt. Angesichts der Notwendigkeit im Zusammenhang mit den angestoßenen Genehmigungsverfahren soll nun aber die Öffentlichkeitsarbeit wieder forciert werden. Zwischenzeitlich hat die ÖkoMedia GmbH eine abgestimmte Wort-Bild-Marke für die Hermann-Hesse-Bahn entwickelt (Anlage 1), die zukünftig medienübergreifend verwendet wird.

Auf der Grundlage dieser Wort-Bild-Marke wurde ein erstes, zwischenzeitlich durchgängig eingesetztes Präsentationslayout erstellt. Zukünftig sollen auch alle Veröffentlichungen, Informationsmaterialien und ähnliches entsprechend gestaltet sein.

Parallel dazu wird derzeit eine Internetauftritt „Hermann-Hesse-Bahn“ vorbereitet, auf dem laufend aktuelle Informationen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollen.

Anfang Dezember 2013 ist eine Bürgerinformationsveranstaltung geplant.

Das Gremium wird über die weitere Entwicklung informiert.