

KT-Drucks. Nr. 141/2019

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az: 797.621
05.04.2019

Ergebnis der Untersuchung S-Bahn-Verlängerung nach Calw und weiteres Vorgehen

Anlage 1: Präsentation

Anlage 2: Schreiben L an VM vom 22.03.2019

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

11.04.2019

öffentlich

II. Bericht

1. Anlass

Im Umwelt- und Verkehrsausschuss am 25.03.2019 hat die Verwaltung zuletzt mündlich über den Stand der Untersuchung der S-Bahn-Verlängerung nach Calw berichtet.

Die Untersuchung wurde von den Landkreisen Calw, Böblingen und dem Verband Region Stuttgart (VRS) gemeinsam in Auftrag gegeben mit dem Ziel zu ermitteln, ob eine Verlängerung der S6 nach Calw grundsätzlich förderfähig ist. Der Kreistag hatte hierzu am 12.12.2016 (s. KT-Drucksache-Nr. 274/216) beschlossen, dass sich der Landkreis Böblingen mit max. einem Drittel an den Kosten der Standardisierten Bewertung („Standi“) einschließlich

der Untersuchungen beteiligt.

Das Ergebnis dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) in Anlehnung an eine Standardisierte Bewertung wurde am 08.02.2019 im Spitzengespräch im Verkehrsministerium öffentlich gemacht.

2. Ergebnis der Standardisierten Bewertung

Der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) der Untersuchung beträgt +1,66. Für die eine grundsätzliche Förderfähigkeit muss der NKI über 1 liegen. **Eine S6-Verlängerung nach Calw ist damit also grundsätzlich förderfähig.**

Um einen belastbareren Faktor zu erhalten, wurden zusätzlich noch zwei **Sensitivitätsbetrachtungen** berechnet:

- Keine Berücksichtigung der überschlagenden Wende im Ausgangsfall (und damit Einbezug eines Fahrzeugmehrbedarfs bei einer S-Bahn-Verlängerung nach Calw) → NKI sinkt auf 1,20.
- Sensitive Erhöhung der Infrastrukturinvestitionen aufgrund des noch frühen Planungsstandes (Aufschlag für alle Investitionen von 30% gemäß Vorschlag Verfahrensanleitung Standi) → NKI sinkt auf 1,21.

Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass für die bewertete S-Bahn-Verlängerung nach Calw ein NKI von über 1 erreicht wird – auch unter Berücksichtigung von Sensitivitäten.

Herr Tritschler, Geschäftsführer des Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH und Auftragnehmer der Untersuchung, wird das Ergebnis der Standardisierten Bewertung S6 Weil der Stadt – Calw in der Sitzung präsentieren und für Fragen zur Verfügung stehen.

3. Weiteres Vorgehen S-Bahn-Verlängerung

Eine S6-Verlängerung nach Calw stellt noch nicht das optimale Betriebskonzept dar, vor allem in Hinsicht auf die Reisezeit von Calw nach Stuttgart (Standzeit 4 Minuten in Renningen plus Standzeit 4 Minuten in WDS je Richtung = 16 Minuten pro Tag). Die **Konzeption einer S6-Verstärkerlinie** zwischen Feuerbach und Weil der Stadt und ggf. Calw wäre voraussichtlich verkehrlich sinnvoller. Daher wird als nächster Schritt die beste Variante für ein Betriebskonzept einer solchen Verstärkerlinie erarbeitet und mit allen Beteiligten abgestimmt. Die Gremienbeteiligung zu einer eventuellen Beauftragung einer Standardisierten Bewertung wird folgen.

Eine Hermann-Hesse-Bahn (HHB) bis Renningen und eine S6-Verstärkerlinie bis WDS schließen sich jedoch auf der überwiegend eingleisigen Strecke zwischen Renningen und Weil der Stadt aus. Dadurch entsteht natürlicherweise ein **Interessenskonflikt**, der zu vermeiden und deshalb frühzeitig aktiv anzusprechen ist und mit allen Beteiligten einvernehmlich zu lösen ist.

Teil 2

Stand der Umsetzung der Hermann-Hesse-Bahn

Der Landkreis Calw treibt die Realisierung der HHB als sein derzeit wichtigstes Infrastrukturprojekt voran.

Um insbesondere den Bedenken der Städte Renningen und Weil der Stadt gegen einen Parallelverkehr mit der S6 entgegenzutreten und die Anregung der Anrainerkommunen für eine Verlängerung der S-Bahn bis Calw aufzunehmen, haben sich alle Beteiligten mit dem Land auf das **Stufenkonzept vom 19.06.2015** verständigt. Der unter Moderation von Landesverkehrsminister Hermann erzielte Kompromiss wurde am 20.07.2015 vom Kreistag Böblingen zur Kenntnis genommen (siehe KT-Drucksache 109/2015/1).

Das Kompromisspapier sieht in der Stufe 1 die Reaktivierung der Schienenstrecke nach dem Konzept der Hermann-Hesse-Bahn im Dieselbetrieb mit Endpunkt in Renningen vor; eine Umsetzung in Bauabschnitten (zunächst bis Weil der Stadt) ist möglich, soweit dies zeitnah und förderrechtlich rechtskonform möglich ist.

Im Rahmen des Spitzengesprächs beim Verkehrsministerium am 08.02.2019 wurde deutlich, dass an diesem Stufenkonzept auch weiterhin festgehalten werden soll, allerdings bedeutet dies nicht, dass die Hermann-Hesse-Bahn in der ersten Stufe zwangsläufig bis Renningen fahren muss. Vielmehr wurde diese Frage im Rahmen der Besprechung ausdrücklich offen gelassen.

Förderschädlichkeit Vorlaufbetrieb nur bis Weil der Stadt

Um in der oben genannten Frage Klarheit zu schaffen hat der Landkreis zwischenzeitlich die Frage der Förderschädlichkeit eines Vorlaufbetriebs der Hermann-Hesse-Bahn nur bis Weil der Stadt nochmals rechtlich prüfen lassen mit einem eindeutigen Ergebnis, das wie folgt lautet:

„Die Realisierung des 1. Abschnitts der Hermann-Hesse-Bahn zwischen Calw und Weil der Stadt ist nach diesem Gedanken nur dann förderfähig und förderunschädlich, wenn im Rahmen eines vorläufigen positiven Gesamturteils davon auszugehen ist, dass in weiteren Realisierungsschritten eine durchgehende Verbindung zwischen Calw und Renningen über Weil der Stadt hergestellt wird. Ob diese durchgehende Verbindung zwischen Calw und Renningen dadurch hergestellt wird, dass die Hermann-Hesse-Bahn auf dem Abschnitt Weil der Stadt-Renningen fortgeführt wird oder ob die durchgehende Verbindung zwischen Calw und Renningen dadurch erreicht wird, dass unter Einbeziehung der Überlegungen zur Express-S-Bahn S 62 eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Stuttgart-Feuerbach und Calw erreicht wird, ist dabei aus meiner Sicht förderrechtlich unerheblich. In beiden Fällen ist der Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn auf dem Abschnitt Calw-Weil der Stadt als Vorlaufbetrieb zu qualifizieren. Die Realisierung der Hermann-Hesse-Bahn auf dem Abschnitt Calw bis Weil der Stadt als Abschnitt bzw. Vorlaufbetrieb für eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Calw und Renningen ist mit Blick auf den positiven Kosten-

Nutzen-Indikator des Gesamtvorhabens förderfähig, wenn im Zeitpunkt der Realisierung des Abschnitts feststeht, dass eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Calw und Renningen ohne Umsteigevorgang in Weil der Stadt realisiert wird.“

Diese Einschätzung wurde dem Verkehrsministerium mit Schreiben vom 22.03.2019 mitgeteilt und Herr Minister Hermann gebeten eine klare Aussage zum Vorlaufbetrieb bis Weil der Stadt zu treffen. Die Antwort hierzu steht momentan noch aus.

Klage der Stadt Weil der Stadt gegen den Planfeststellungsbeschluss

Die Stadt Weil der Stadt hatte den Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 04.07.2016 für den Neubau eines Tunnels und den zweigleisigen Ausbau in Ostelsheim beim VGH Baden-Württemberg angegriffen.

Aufgrund der neueren Entwicklungen mit einer möglichen Verlängerung der S6 bis Calw bzw. der Konzeption einer Verstärkerlinie (S62) zwischen Feuerbach und Weil der Stadt, ggfs. Calw haben die Stadt Weil der Stadt und der Landkreis Calw ihre Anstrengungen an einer außergerichtliche Einigung zur Beilegung des Rechtsstreits intensiviert. Diese Bemühungen waren jetzt erfolgreich.

In der Gemeinderatssitzung vom 26.03.2019 hat der Gemeinderat der Stadt Weil der Stadt der ausgearbeiteten Vergleichsvereinbarung mit dem Landkreis Calw zugestimmt und beschlossen, dass die anhängige Klage der Stadt gegen den o.g. Planfeststellungsbeschluss zurückgenommen wird. Ebenso wurde beschlossen, dass die Einwendungen in den weiteren Planfeststellungsverfahren (Erneuerung „Hausbahnsteig Weil der Stadt“ vom 23.03.2018 und „Erweiterung Bahnhof Renningen“ vom 24.10.2018 und vom 29.09.2017) zurückgenommen werden und keine Rechtsmittel gegen die noch vom Regierungspräsidium Stuttgart zu erlassenden Planfeststellungsbeschlüsse eingelegt werden.

Diese Zustimmung des Gemeinderats war auch deshalb möglich, weil das Land Baden-Württemberg mit Entscheidung vom 28.09.2018 einer Kernforderung der Landkreise Böblingen und Calw bzw. der Stadt Weil der Stadt nachgekommen ist und die drei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen in Weil der Stadt (Neubau Eisenbahnbrücke über die Südumfahrung sowie die Erneuerung der Bahnübergänge „Malersbuckel“ und „Steckental“) beim Bau der Hermann-Hesse-Bahn im Wege der Härtefallförderung mit 75% (anstelle des Regelzuschusses mit 50%) fördert.

Damit ist eine weitere Hürde für die Schienenverbindung vom Landkreis Calw in den Raum Stuttgart genommen, wobei die Interessen der Bürgerinnen und Bürger von Weil der Stadt voll berücksichtigt sind.

Klage NABU

Dem Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses steht mit einer Rücknahme der Klage durch die Stadt WDS nur noch die Klage des NABU im Weg. Die Entscheidung (Einigung) hierzu wird in den kommenden Wochen und Monaten erwartet.

Abhängig davon ist die Realisierung der HHB im Laufe des Jahres 2021 zu erwarten.

A handwritten signature in blue ink, reading "R. Bernhard". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Roland Bernhard