

KT-Drucks. Nr. 280/2019

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
21.11.2019

Einigung zur Hermann-Hesse-Bahn

Anlage1_2019-10-11_Schreiben Landrat an VRS
Anlage2_Eckpunktepapier vom 19.11.2019
Anlage3_Stufenkonzept HHB vom 19.06.2015

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung

02.12.2019
öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

16.12.2019
öffentlich

II. Beschlussantrag

Der Kreistag stimmt dem Eckpunktepapier für die Reaktivierung des Schienenverkehrs zwischen Calw und Weil der Stadt vom 19.11.2019 zu und beauftragt Herrn Landrat Bernhard, dies zu unterzeichnen.

III. Begründung

1. Anlass

Der Kreistag hatte zuletzt in seiner Sitzung am 07.10.2019 (siehe KT-Drucks. Nr. 210/2019) den von den Fraktionen Freie Wähler, CDU, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und FDP gestellten interfraktionellen Antrag einer Schienenanbindung des Landkreises Calw einstimmig beschlossen.

Wesentlicher Inhalt ist die Bitte an den Verband Region Stuttgart, ein Eckpunktepapier als Grundlage einer angestrebten Kooperationsvereinbarung mit dem Landkreis Calw und dem Land zur Verlängerung der S-Bahn bis Calw als durchgehende Linie zu erarbeiten. Weiterhin wird der Verband gebeten, in einer ersten Stufe baldmöglichst mit der beschlossenen Sprinter-S-Bahn eine Taktverdichtung auf der S6 bis Weil der Stadt zu realisieren und die notwendigen Maßnahmen dafür zu ergreifen.

Über das Votum des Kreistags hat Herr Landrat Bernhard die Regionaldirektorin des Verbandes, Frau Dr. Schelling, mit Schreiben vom 11. Oktober 2019 (s. Anlage 1) informiert. Hierbei brachte er die Erwartung der Kreisräte zum Ausdruck, dass nun schnellstmöglich weitere Schritte erfolgen, insbesondere eine Konkretisierung der Planung und der Ausarbeitung eines konsensfähigen Betriebskonzepts für eine S-Bahn-Verlängerung nach Calw. Zugleich wurde der Verband gebeten, den Landkreis Böblingen rechtzeitig in die Planung einzubinden.

In dieser Kreistagsdrucksache hatte die Verwaltung auch über den Stand der Umsetzung der HHB sowie der Planungen zur S-Bahn-Verlängerung nach Calw informiert.

Nachdem das Verkehrsministerium (VM) angekündigt hatte, die Moderationsrolle in der Debatte um die Führung der HHB bis Weil der Stadt (WDS) oder Renningen zu übernehmen, fand **am 19.11.2019 ein Moderationstermin** unter der Leitung des Amtschefs Ministerialdirektor Prof. Dr. Uwe Lahl statt. Gemeinsam mit Frau Regionaldirektorin Dr. Schelling, Herrn Landrat Bernhard, Herrn Landrat Riegger, Herrn Bürgermeister Faißt und Herrn Bürgermeister Schreiber einigten sich hierbei alle Beteiligten auf eine gemeinsame Vorgehensweise. Der erzielte Kompromiss wurde in dem beigefügten **Eckpunktepapier für die Reaktivierung des Schienenverkehrs zwischen Calw und Weil der Stadt** (s. Anlage 2) dokumentiert. Diesem müssen die Gremien aller beteiligten Partner nun noch zustimmen.

2. Inhalte der Einigung und des Eckpunktepapiers vom 19.11.2019

Im Eckpunktepapier sind im Wesentlichen die folgenden Punkte festgehalten.

Verkehrskonzept

Am **Stufenkonzept vom 19.06.2015** (s. Anlage 3) mit einer schnellstmöglichen Inbetriebnahme der HHB in Stufe 1 und einer Elektrifizierung und Einbindung in das S-Bahn-Netz in Stufe 2 wird festgehalten.

In der ersten Betriebsstufe gilt für die Umsetzung der **HHB** und der vom VRS geplanten **Express-S-Bahn** („S62“) zwischen WDS und zunächst Stuttgart-Zuffenhausen und später Stuttgart-Feuerbach folgende Vereinbarung:

In den Zeiten, in denen die Express-S-Bahn verkehrt, hat diese Vorrang auf dem Abschnitt Renningen – Weil der Stadt, in den übrigen Zeiten fährt die HHB von Calw nach Renningen.

Hintergrund dafür ist, dass auf der eingleisigen Strecke zwischen Renningen-Malmsheim und WDS zusätzlich zum S-Bahn-Verkehr (derzeit S6) in der HVZ nur die HHB oder die Express-S-Bahn fahren kann. Da Baurecht für den Zweckverband HHB jedoch bis einschließlich dem Bahnhof Renningen besteht, einigte man sich auf diese Lösung.

Konkret bedeutet dies:

- Die Express-S-Bahn ist laut VRS in der HVZ morgens von 6 bis 9 Uhr und abends von 16 bis 18 Uhr geplant. In dieser Zeit fährt die HHB bis Weil der Stadt.
- In den übrigen Nebenverkehrszeiten (NVZ) fährt die HHB nach Renningen.
- Sollte die Express-S-Bahn erst später als die HHB realisiert werden, fährt die HHB bis zum Zeitpunkt der Realisierung nach Renningen.

Die Einigung gewährleistet, dass **alle S-Bahnen bis Weil der Stadt** und nicht nur bis Renningen verkehren. Mit diesem Kompromiss wird zudem die **Kernforderung des Landkreises Böblingen – Vorrang der S-Bahnen vor der HHB - erfüllt**, nachdem der Landkreis Calw zugesagt hat, dass nicht nur, wie bereits zuvor vereinbart, die S6 sondern auch die Express-S-Bahn immer Vorrang vor der HHB erhält. Somit besteht durch die HHB keine Einschränkung für den S-Bahn-Verkehr. Der Interessenskonflikt zwischen der HHB und der Express-S-Bahn auf dem Streckenabschnitt WDS-Renningen konnte damit unter Wahrung beiderseitiger Interessen frühzeitig gelöst werden. Zusammen mit dem ab Ende 2020 geplanten ganztägigen Viertelstundetakkt von Montag bis Freitag auf der S6 ergeben sich also **wesentliche verkehrliche Verbesserungen in der Schienenanbindung ab WDS und Renningen nach Stuttgart und Calw.**

Klagerücknahme

Die Stadt Renningen hat zugesagt, unter diesen Prämissen nach Zustimmung des Gemeinderats die zunächst fristwahrende Klage gegen die Planfeststellung des Umbaus des Renninger Bahnhofs zurückzuziehen.

Antriebsart

Für den Betrieb der HHB werden das VM Baden-Württemberg und der Zweckverband HHB den **Einsatz emissionsfreier Antriebe** wie z. B. neuentwickelter Wasserstoffzüge oder batterieelektrischer Züge im Sinne des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung **prüfen**.

Finanzierung über novelliertes Bundes-GVFG

Eine wesentliche, erfreuliche, aktuelle Entwicklung ist, dass die Bundesregierung am 06.11.2019 zur Umsetzung ihrer Beschlüsse zum Klimaschutz den Entwurf eines Dritten Gesetzes zur **Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)** auf den Weg gebracht hat. Das Bundes-GVFG stellt Fördermittel des Bundes für den ÖPNV/SPNV bereit. Diese zeitnah bevorstehende Novellierung bietet die **Chance die gesamte Schienenverbindung nach Calw in Stufe 1 und 2 mit Fördermitteln des Bundes tragbar zu machen**. Bisher war eine Finanzierung der HHB in Stufe 1 über das Landes-LGVFG mit einem Fördersatz von 50% geplant.

Relevant für die neue Fördermöglichkeit ist die neu erfolgte **Aufnahme der Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken in den ständigen Förderkatalog des Bundes-GVFG, die hierfür gesenkte Förderschwelle auf bis zu 10 Mio. € (bisher: 50 Mio. €) sowie die Erhöhung des Fördersatz des Bund auf bis zu 90%** (bisher: 60% Bund, 20% Land, 20% kommunaler Anteil). Auf dieser Basis streben die Partner jetzt eine Finanzierung beider Aufbaustufen des Stufenkonzepts über das Bundes-GVFG an.

Für die Förderung soll ein **GVFG-Rahmenantrag vom Landkreis Calw und dem VRS für das übergreifende Ausbauprojekt „Ausbau der Schienenverbindung zwischen Stuttgart und Calw“** mit folgenden Bestandteilen gestellt werden:

Stufe 1: Förderunschädlicher Vorlaufbetrieb:

- Reaktivierung der HHB
- Ausbau für die Express-S-Bahn

Stufe 2: Verlängerung der S-Bahn nach Calw

Hervorzuhehen ist dabei, dass in diesem Ausbaukonzept sowohl die **Reaktivierung der HHB als auch der Ausbau für die Express-S-Bahn als förderunschädlicher Vorlaufbetrieb** umgesetzt werden sollen.

Sollte eine Förderung des gesamten Projektes mit einem Fördersatz von 90% gelingen, würden sich die **verbleibenden kommunalen Anteile** der Partner (**VRS und Landkreis Calw**) an den Infrastrukturkosten im Vergleich zu den heutigen Planungen deutlich verringern. Hinsichtlich der Finanzierung dieses verbleibenden kommunalen Anteils streben die Partner eine anteilige Finanzierung entsprechend des jeweiligen Verantwortungsbereichs an.

Betriebskosten S-Bahn-Verlängerung

Hinsichtlich des Betriebs der S-Bahn-Verlängerung in **Stufe 2** enthält das Eckpunktepapier die Vereinbarung, dass das **Land** sich **bereit** erklärt, die **Betriebskosten zwischen WDS und Calw der S-Bahn-Verlängerung** entsprechend dem **üblichen Landesstandard** (Zielkonzept 2025) **zu finanzieren**.

Fazit

Der Kompromiss stellt eine gewinnbringende Lösung für alle Beteiligten dar. Die Verwaltung empfiehlt daher, dem Eckpunktepapier zu zustimmen.

3. Weiteres Vorgehen

Projektbezogene Schritte

- Klärung förderrechtlicher Fragen, u. a. ob ein solcher Rahmenantrag im Rahmen der Förderbedingungen nach dem neuen Bundes-GVFG verwirklicht werden kann, bis zum 2. Quartal 2020
- Konsolidiertes Betriebskonzept für GVFG-Antrag zur S-Bahn-Verlängerung nach Calw bis zum 2. Quartal 2020.
- GVFG-Rahmenantrag mit übergreifender Standardisierter Bewertung
- Finanzierungsvereinbarung

Kommunikation mit dem Landkreis Calw

Um wieder ins direkte Gespräch mit dem Landkreis Calw zu kommen, ist ein gegenseitiger Austausch auf breiterer Basis geplant. Dazu soll ein gemeinsames **Treffen der Landräte, der Kreistagsfraktionen sowie der Verwaltungen der Landkreise Calw und Böblingen** terminiert werden.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Bei der Finanzierung von S-Bahn-Netzerweiterungen wie der in Stufe 2 geplanten Verlängerung der S-Bahn nach Calw setzen die von der Regionalversammlung am 13.03.1996, 28.03.2001 sowie am 08.12.2004 beschlossenen „Finanzierungsgrundsätze zum regionalen Schienen-personennahverkehr“ in der Regel eine Beteiligung der begünstigten kommunalen Gebietskörperschaften voraus.

Nach diesen Kriterien ist von den begünstigten Gebietskörperschaften – dies können Städte/Gemeinden und/oder Landkreise sein – folgende Mitfinanzierung zu leisten:

- 100 % der Kosten für Voruntersuchungen (Machbarkeitsstudien) incl. einer gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung als Grundlage für die Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG)
- 1/3 der auf die Region (auf Grundlage des GVFG-Zuwendungsbescheides) entfallenden Planungskosten und Baukosten
- 50% des (nach Abzug von Regionalisierungsmitteln verbleibenden) Betriebskostendefizits über einen Zeitraum von 10 Jahren, wahlweise als jährliche Abgeltung oder als einmalig kapitalisierte Abgeltung.

Ob und in welcher Höhe eine kommunale Mitfinanzierungsverpflichtung anfallen wird, kann aktuell noch nicht beurteilt werden und bedarf einer Klärung mit dem VRS. Eine Klärung mit dem VRS kann erst nach Vorliegen eines konkreten S-Bahn-Konzeptes erfolgen.

Sollte eine kommunale Finanzierungsbeteiligung erforderlich sein, wäre eine Übernahme des kommunalen Belegenheitsanteils durch den Landkreis im Sinne der Gleichbehandlung und entsprechend der seitherigen Praxis bei der Schönbuchbahn, Ammertalbahn und der S-Bahn S 60 (Böblingen-Renningen) auch in diesem Fall sachgerecht.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat das Thema in seiner Sitzung vom 02.12.2019 beraten und empfiehlt dem Kreistag, antragsgemäß zu beschließen.



Roland Bernhard