



**KT-Drucks. Nr. 073/2015**

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**Amtsleiterin**

Barbara Dortenmann  
Telefon 07031-663 1984  
Telefax 07031-663 1962  
b.dortenmann@lrabb.de

13.05.2015

**Hermann-Hesse-Bahn  
Sachstandsbericht**

- Anlage 1: Erläuterungsbericht zur Standardisierten Bewertung
- Anlage 2: Formblätter zum Mitfall 4.2 (Dieselbetrieb)
- Anlage 3: Formblätter zum Mitfall 4.3 (Elektrobetrieb)
- Anlage 4: Anhänge und Anlagen zum Erläuterungsbericht

**I. Vorlage an den**

Kreistag  
zur Kenntnisnahme

18.05.2015  
**öffentlich**

**II. Bericht**

**1. Hintergrund**

Mit dem Sachstand vom 09.03.2015 wurde der Umwelt- und Verkehrsausschuss (UVA) zuletzt über die aktuellen Entwicklungen bei der Hermann-Hesse-Bahn informiert.

Hierbei wurde sowohl über den aktuellen Stand der Untersuchungen des Streckenabschnittes Weil der Stadt – Renningen mittels sog. „Stresstest“ und Lärmgutachten als auch über die volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung des

Projektes in Form der Standardisierten Bewertung informiert. Der Landkreis Calw hatte zugesagt, das Gutachten der Kosten-Nutzen-Abschätzung nach dem Abschluss der fachlichen Prüfung durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) zu veröffentlichen, welches die Grundlage für die grundsätzliche Förderfähigkeit des Vorhabens bildet.

Zum Gegenstand der Sitzung gehörte auch die Analyse der Standardisierten Bewertung im Auftrag der Städte Renningen und Weil der Stadt, die den Mitgliedern des UVA zur Verfügung gestellt und durch einen VWI-Vertreter im Ausschuss erläutert wurde.

## **2. Aktuelle Entwicklungen**

### **Standardisierte Bewertung**

Das MVI hat die Prüfung der Standardisierten Bewertung zwischenzeitlich abgeschlossen und die grundsätzliche Förderfähigkeit des Vorhabens attestiert. Nach der offiziellen Freigabe durch den Zuschussgeber beträgt der Kosten-Nutzen-Faktor für den relevanten Dieselbetrieb 1,21. Ein Ausdruck des Erläuterungsberichtes, die Formblätter sowie die Anhänge und Anlagen des Erläuterungsberichtes sind beigefügt (Anlagen 1-4).

Der Grund für das Absinken des Nutzen-Kosten-Faktors von vormals 1,37 im Entwurf der Standardisierten Bewertung auf nunmehr 1,21 liegt in erster Linie in der Berücksichtigung aktualisierter Infrastrukturkosten im Zuge der voranschreitenden Planung. Aktualisiert bzw. erstmalig berücksichtigt wurden: Mehrkosten für den zwischenzeitlich verlängerten Neubaustunnel, Lärmschutzmaßnahmen in Ostelsheim, infrastrukturelle Anpassungen am Haltepunkt Calw ZOB, aktualisierte Kosten zu den Bahnübergängen und erhöhte Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (u.a. aufgrund der Fledermäuse).

Die Formblätter zum Mitfall 4.3 (Elektrobetrieb) wurden nach der Entscheidung über den Start mit Dieselfahrzeugen und dem Umstieg auf Brennstoffzellentechnologie nicht weitergeführt, weshalb sich der Nutzen-Kosten-Faktor nicht mehr verändert hat.

Der Landkreis Calw hat den Erläuterungsbericht der Standardisierten Bewertung einschließlich der Formblätter sowie der Anhänge und sonstigen Anlagen für die Bürgerinnen und Bürger auf seinen Internetseiten unter [www.hermann-hesse-bahn.de](http://www.hermann-hesse-bahn.de) veröffentlicht. Der Landkreis Böblingen hat die vollständigen Unterlagen auf seinen Internetseiten ebenfalls der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Sämtliche Unterlagen sind demnach unter <http://bit.ly/1PibU4l> (lesefreundlicher Link) zu finden.

### **Künftiges Betriebskonzept**

Auf der Grundlage der nun vorliegenden grundsätzlichen Förderfähigkeit wird der Vorhabensträger seine Planungen weiterführen. Parallel ist kurzfristig zu klären, ob eine vom Verband Region Stuttgart (VRS) forcierte S6-Verlängerung in den Nachbarlandkreis Calw vor dem Hintergrund der auslaufenden GVFG-Mittel im Jahr 2019 und mit Verweis auf einen

hierfür benötigten Nachweis der Wirtschaftlichkeit sowie ein entsprechend hinterlegtes Betriebskonzept eine realistische Option ist.

Zwischenzeitlich hat der Landkreis Calw den vorgesehenen Einsatz von Dieseltriebwagen für einen Übergangszeitraum ab der Betriebsaufnahme im Dezember 2018 bis zum Jahr 2021 in Aussicht gestellt. Danach sollen Fahrzeuge mit Brennstoffzellen-Antrieb auf der Hermann-Hesse-Bahn eingesetzt werden. Zu diesem Zweck wurde am 19.03.2015 vom Landkreis Calw ein sog. „Letter of Intent“ mit dem Zughersteller Alstom unterzeichnet.

Bei einem vom Verkehrsminister Hermann moderierten Gespräch am 19.06.2015 mit allen Beteiligten (Landkreise Calw und Böblingen, die jeweiligen Anrainerkommunen, der VRS, das MVI) gilt es die Frage abschließend zu klären, ob eine S-Bahnverlängerung ohne zeitliche Verzögerungen umsetzbar ist.

### **Fahrplanrobustheitsprüfung und Schallgutachten**

Die vereinbarte Erweiterung der Fahrplanrobustheitsprüfung („Stresstest“) um die nachmittägliche Hauptverkehrszeit wird dabei nach Aussage des Landkreises Calw und in Abstimmung mit der DB Netz AG mit Ablauf des 3. Quartals 2015 abgeschlossen sein.

Auch unter dem Gesichtspunkt möglicher Schallauswirkungen der Hermann-Hesse-Bahn wird die Trasse zwischen Weil der Stadt und Renningen abschließend beurteilt. Die Fertigstellung eines sog. „Lärmgutachtens“ wird nach Angaben des Vorhabensträgers voraussichtlich Anfang Juni vorliegen und den Anrainerkommunen zur Verfügung gestellt.

### **Planrechtsverfahren**

In genehmigungsrechtlicher Hinsicht liegt für den Trassenbereich über die Südumfahrung (B295) in Weil der Stadt seit April 2015 eine Plangenehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vor, die aufgrund einer Klageeinreichung von Weil der Stadt beim Verwaltungsgerichtshof Mannheim derzeit nicht bestandskräftig ist. Desweiteren sind bei der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) derzeit die Planfeststellungsverfahren für den Begegnungsabschnitt sowie den Tunnel zwischen Ostelsheim und Weil der Stadt anhängig. Die Planfeststellungsunterlagen für die Erweiterung des Bahnhofs Renningen werden derzeit mit der Genehmigungsbehörde abgestimmt. Die Entscheidung des Regierungspräsidiums Karlsruhe wird zum Ende des Jahres 2015 erwartet.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Mit der Veröffentlichung der Standardisierten Bewertung wurde die Basis für eine transparente Debatte im Zuge des weiteren Verfahrens geschaffen. Im Zuge des Abschlusses der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung wurden auch die Einschätzungen der VWI Stuttgart GmbH, die im Vorfeld durch die Kommunen Renningen und Weil der Stadt in Auftrag gege-

ben wurden, auf ihre Belastbarkeit überprüft. Das MVI wird sich hierzu in Kürze schriftlich gegenüber den Städten Renningen und Weil der Stadt äußern.

Die Anregung von Herrn Landrat Bernhard vom März 2015, nach der Freigabe der Standardisierten Bewertung durch das MVI einen Erörterungstermin mit den Anrainerkommunen beider Landkreise unter Einbeziehung der jeweiligen Fraktionsvorsitzenden sowie dem MVI einzuberufen, hat Herr Landrat Riegger aufgegriffen. Mit einer Teilnahme der Gutachter von TTK sowie den Verkehrsplanern der VWI Stuttgart GmbH würde zudem die Möglichkeit bestehen, die von den Anrainerkommunen Renningen und Weil der Stadt aufgeworfenen Fragen zur Standardisierten Bewertung abschließend zu klären. Die Terminabstimmung hierzu erfolgt in Kürze.

Auf der Grundlage der vom Zuschussgeber attestierten Fördervoraussetzungen wird der Landkreis Calw einen GVFG-Antrag für die Realisierung der Hermann-Hesse-Bahn voraussichtlich bis zum Ablauf des 3. Quartals 2015 stellen.

Wie bereits in der Vergangenheit kommuniziert, wäre erst nach der Beendigung aller fachlichen Diskussionen über eine Mitfinanzierung zwischen den Landkreisen Calw und Böblingen zu verhandeln.

Herr Albrecht Reusch, Dezernent für Finanzen und ÖPNV im Landratsamt Calw, wird in der Sitzung anwesend sein und für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung stehen.



Roland Bernhard