

KT-Drucks. Nr. 210/2019

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
27.09.2019

Hermann-Hesse-Bahn / S-Bahn - Entscheidung über interfraktionellen Antrag der Kreistagsfraktionen vom 20.09.2019

Anlage 1_ Interfraktioneller Antrag der Kreistagsfraktionen an den Kreistag
Anlage 2_ Stufenkonzept HHB vom 19.06.2015
Anlage 3_ Schreiben Landrat an VM vom 22.03.2019
Anlage 4_ Antrag der Fraktionen der Regionalversammlung an den VRS

I. Vorlage an den

Kreistag
zur Beschlussfassung

07.10.2019
öffentlich

II. Beschlussantrag

Die Fraktionen Freie Wähler, CDU, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und FDP des Kreistages des Landkreis Böblingens stellen folgenden interfraktionellen Antrag:

1. Der Landkreis Böblingen bittet den Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger der S-Bahn, ein Eckpunktepapier als Grundlage einer angestrebten Kooperationsvereinbarung mit dem Landkreis Calw und dem Land zur Verlänge-

rung der S-Bahn bis Calw als durchgehende Linie zu erarbeiten und zu beschließen.

2. Grundlage der Kooperationsvereinbarung soll die Mitwirkungsbereitschaft und Mitfinanzierung des Landkreises Calw nach den jeweiligen Gebietsanteilen sein.

3. Der Landkreis Böblingen wird sich an einer Verlängerung der S-Bahn bis Calw entsprechend den Finanzierungsgrundsätzen des Verbandes Region Stuttgart beteiligen.

4. Der Landkreis Böblingen fordert den Verband auf, mit Nachdruck 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.

III. Begründung

1. Anlass

Die Kreistagsfraktionen Freie Wähler, CDU, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und FDP haben den beigefügten **interfraktionellen Antrag** (s. Anlage 1) zur Beratung und Beschlussfassung im Kreistag gestellt, der Herrn Landrat Bernhard **am 20. September 2019** zugegangen ist.

In der Begründung zum Antrag betonen die Fraktionen unter anderem, dass sich der Landkreis Böblingen grundsätzlich immer für einen Anschluss des Kreises Calw an das Schienennetz der Region ausgesprochen hat. Als langfristige und zukunftsorientierte Lösung böte sich hierbei als umsteigefreie Verbindung eine S-Bahn bis Calw an. Mit dem Antrag soll der Verband Region Stuttgart (VRS) bei der Erstellung einer Kooperationsvereinbarung mit dem Land und dem Landkreis Calw unterstützt werden, so dass diese bald verwirklicht werden könnte. Eine solche Vereinbarung entspräche den Bemühungen des Landkreises Böblingen für eine zukunftsorientierte Lösung. Der Antrag verweist im Übrigen auf den interfraktionellen Antrag der Regionalfraktionen.

Über den interfraktionellen Antrag der Kreistagsfraktionen hat Herr Landrat Bernhard im **Umwelt- und Verkehrsausschuss am 23.09.2019** berichtet.

Die Verwaltung setzt sich seit Jahren für eine Schienenverbindung in den Landkreis Calw aktiv ein. Der aktuelle Sachstand zur Hermann-Hesse-Bahn (HHB) und zur Planung einer S-Bahn-Verlängerung nach Calw stellt sich wie folgt dar (s. KT-Drucks. Nr. 196/2019).

2. Sachstand Hermann-Hesse-Bahn

Förderfähigkeit Vorlaufbetrieb nur bis Weil der Stadt

Im Rahmen des Spitzengesprächs beim Verkehrsministerium (VM) am 08.02.2019 war deutlich geworden, dass am vereinbarten **Stufenkonzept vom 19.06.2015** (s. Anlage 2) weiterhin festgehalten werden soll. Das Kompromisspapier sieht in Stufe 1 die Reaktivierung der Schienenstrecke nach dem Konzept der HHB im Dieselbetrieb mit Endpunkt in Renningen vor. Eine Umsetzung ist jedoch auch in Bauabschnitten (zunächst bis Weil der

Stadt) möglich, soweit dies zeitnah und förderrechtlich rechtskonform möglich ist. Dies bedeutet, dass die HHB in der ersten Stufe nicht zwangsläufig bis Renningen fahren muss. Vielmehr wurde diese Frage im Rahmen des damaligen Spitzengesprächs ausdrücklich offen gelassen.

Um in der **Frage der Förderfähigkeit eines Vorlaufbetriebs der HHB nur bis Weil der Stadt** (WDS) Klarheit zu schaffen, hatte der Landkreis dies rechtlich prüfen lassen. Eindeutiges Ergebnis war, dass unter bestimmten Voraussetzungen der Vorlaufbetrieb der HHB in der ersten Stufe nur bis WDS möglich ist. Das VM hatte die Förderfähigkeit der HHB nur bis WDS mit Blick auf das Ergebnis der Standardisierten Bewertung („Standi“) zur HHB aus dem Jahr 2015 bisher verneint, da nur die Fahrt bis Renningen einen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) > 1 und damit die Grundlage für eine grundsätzliche Förderfähigkeit ergeben hatte.

Mit **Landratsschreiben vom 22.03.2019** (s. Anlage 3) wurde das Ergebnis der rechtlichen Prüfung dem VM mitgeteilt und Verkehrsminister Hermann gebeten, eine klare Aussage zur Förderfähigkeit eines Vorlaufbetriebs bis WDS zu treffen. Im **Abstimmungsgespräch am 23.08.2019 zwischen Herrn Ministerialdirektor Dr. Lahl vom VM und Herrn Landrat Bernhard** bekräftigte das VM, dass es sich aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen dieser Möglichkeit unter bestimmten Voraussetzungen öffnet (Einzelheiten dazu vgl. Ziffer 4.). Ebenso hat das VM Herrn Landrat Bernhard eine schriftliche Antwort auf sein Schreiben vom 22.03.2019 zu den rechtlichen Möglichkeiten des Vorlaufbetriebs zugesagt.

Klagen der Stadt Weil der Stadt und des NABU

Sowohl die Stadt Weil der Stadt als auch der NABU hatten aus unterschiedlichen Gründen den Planfeststellungsbeschluss „Neubau eines Tunnels und zweigleisiger Ausbau in Ostelsheim im Zuge der Verkehrsinfrastruktur Hermann-Hesse-Bahn“ des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 04.07.2016 gerichtlich angegriffen. Beide Klagen wurden inzwischen zurückgezogen, nachdem sich der Landkreis Calw mit der Stadt als auch mit dem NABU verständigt hat.

So können neben dem bereits 2018 begonnen Bau der Eisenbahnbrücke in Calw-Heumaden sowie aktuell laufenden Hangsicherungen zwischen Ostelsheim und Althengstett zeitnah auch der Bau der Eisenbahnbrücken bei WDS und Ostelsheim, Sanierungsarbeiten im östl. Voreinschnitt Forster Tunnel sowie an den Stahlbrücken entlang der Strecke (alle 2020 geplant) sowie der Neubau eines Tunnels bei Ostelsheim (Zeitplan in Ausarbeitung) begonnen werden.

Klage der Stadt Renningen

Am 26. Juni 2019 hat das Regierungspräsidium Stuttgart den **Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnhofs Renningen** erlassen. Dieser ist noch nicht rechtskräftig, da die Stadt Renningen am 25. Juli 2019 Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss, zunächst zur Fristwahrung, eingereicht hat (siehe dazu auch Ziffer 4).

3. Verlängerung der S-Bahn S6 bzw. Einrichtung einer Express-S-Bahn S62

Suche nach verkehrlich bester Lösung

Das Stufenkonzept vom Juni 2015 sieht in **Stufe 2** eine perspektivische Umstellung des Betriebs der HHB auf Brennstoffzellenfahrzeuge oder alternativ eine Elektrifizierung der Strecke und die Verlängerung der S-Bahn Linie S6 bis Calw vor. Die für einen S-Bahn-Betrieb bis Calw erforderlichen zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen lägen voraussichtlich bei ca. 28 Mio. € (Preisstand 2018).

Eine Verlängerung der Linie S6 nach Calw, stellt trotz positivem Ergebnis bei der „Standi“ mit einem NKI von +1,66 jedoch noch nicht das optimale Betriebskonzept dar. Die **Konzeption einer Express-S-Bahn-Linie** („S62“) zwischen Feuerbach und WDS und ggf. Calw wäre voraussichtlich verkehrlich erheblich sinnvoller, vor allem im Hinblick auf damit verbundene Reisezeitgewinne (rund 10 Minuten) nach Stuttgart.

Aus diesem Grund sind der Verband Region Stuttgart (VRS), das VM und der Landkreis Calw aktuell in Abstimmungsgesprächen über ein für alle Beteiligten **optimales Betriebskonzept einer S62**. Die **nächste Abstimmungsrunde findet am 01.10.2019** statt, da derzeit noch unterschiedliche Betriebskonzepte favorisiert werden.

Aus diesen abweichenden Betriebskonzepten erklären sich auch unterschiedliche Aussagen zwischen dem VM und dem VRS bzgl. der Notwendigkeit eines zusätzlichen Gleises und Bahnsteiges im Bahnhof Renningen auch für die S62.

- Das vom VM favorisierte Betriebskonzept ist aufwändiger als das momentan vom VRS favorisierte Konzept. Das VM erachtet es aber in jedem Fall für sinnvoll, wenn die Infrastruktur im Bahnhof Renningen ausgebaut wird, weil damit – unabhängig vom Endhaltepunkt der HHB oder dem finalen Betriebskonzept der S62 – eine deutlich größere Flexibilität für das System S-Bahn erreicht werden kann, vor allem auch im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen.
- Der VRS favorisiert grundsätzlich ein einfacheres Betriebskonzept, für das ein Umbau des Bahnhofs Renningen nicht nötig wäre. Die Realisierung einer vorläufigen, verkürzten Variante der S62 zwischen WDS und Zuffenhausen wäre damit laut VRS ggf. schon ab ca. 2022 möglich, weil voraussichtlich keine Planfeststellungs- oder sonstigen Rechtsverfahren erforderlich wären.

Sobald im Abstimmungsprozess eine Einigung über das Betriebskonzept für eine S62 erzielt ist, wird dieses unter allen Beteiligten (inkl. Landkreis Böblingen und Kommunen Renningen und Weil der Stadt) abgestimmt.

Der **Zeithorizont für die Umsetzung einer S-Bahn-Verlängerung nach Calw** ist allerdings bei mind. 10 Jahren ab Planungsbeginn anzusetzen, bei Klagen ggf. auch länger. Wichtige Schritte dabei sind insbesondere:

- Einigung über ein Betriebskonzept
- Ermittlung der Kosten und positives Ergebnis einer „Standi“ mit einem NKI > 1
- Vereinbarung eines Finanzierungskonzepts (Mehrkosten Invest und Betrieb)

- Abstimmung der Aufgabenträgerschaft: Die **Aufgabenträgerschaft des VRS für S-Bahnen endet** gemäß § 4 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart grundsätzlich **an der Verbandsgrenze**. Für eine über die Grenze des Landkreises Böblingen hinausgehende S-Bahn-Verbindung nach Calw wäre die Mitwirkung des Landes erforderlich und es würden Kooperationen bzw. entsprechende Vereinbarungen benötigt.
- Ggf. Planfeststellungsverfahren bzgl. Elektrifizierung sowie evtl. neuem zweigleisigem Begegnungsabschnitt.

Antrag der Fraktionen der Regionalversammlung an den VRS

Die Fraktionen der Regionalversammlung von Grünen, CDU, Freien Wähler, SPD und FDP haben am 02.09.2019 einen **interfraktionellen Eilantrag für den regionalen Verkehrsausschuss am 02.10.2019** (s. Anlage 4) gestellt. Ziel ist eine schnellstmögliche Umsetzung der Express-S-Bahn von WDS nach Feuerbach und Einleitung der notwendigen Verfahrensschritte sowie die Ausarbeitung eines Eckpunktepapiers als Grundlage für eine Kooperationsvereinbarung mit dem LK Calw und dem Land zur Verlängerung der S-Bahn nach Calw.

4. Debatte um Endhaltepunkt der HHB – Zusammenhang Stufe 1 und 2

Vorlaufbetrieb in einer 1. Stufe nur bis WDS

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen durch das positive Standi-Ergebnis zur Verlängerung der S6 nach Calw sowie der Perspektive einer Express-S-Bahn ist die **Debatte um die Führung der HHB nur bis WDS** wieder verstärkt aufgekommen.

Hintergrund dieser Diskussion ist, dass sich eine **HHB bis Renningen und eine S62-Express-S-Bahn bis WDS auf der überwiegend eingleisigen Strecke zwischen Renningen und WDS rein faktisch ausschließen** (zumindest in den Hauptverkehrszeiten bei einem Viertelstundentakt der S6). Den dadurch entstehenden **Interessenskonflikt** gilt es mit allen Beteiligten frühzeitig einvernehmlich und sachgerecht zu **lösen**, um das Ziel eines bestmöglichen Betriebskonzeptes für eine Schienenverbindung nach Calw zu erreichen.

Das VM hat jüngst, auch im Abstimmungsgespräch zwischen Herrn Landrat Bernhard und Herrn MD Dr. Lahl vom 23.08.2019, zu erkennen gegeben, dass es sich aufgrund der genannten veränderten Rahmenbedingungen eine **Führung der HHB nur bis WDS in Stufe 1 als Vorlaufbetrieb zur Stufe 2 förderunschädlich** vorstellen kann. Voraussetzung hierfür wäre, dass die Umsetzung einer S-Bahn-Verlängerung konkret absehbar sein muss. Dazu müssen ein abgestimmtes Betriebskonzeptes, eine seriöse Kostenermittlung sowie eine grundsätzliche Verständigung zur Finanzierung (Investitionen und Betrieb) zwischen allen Beteiligten vorliegen.

Verkehrliche Wirkung eines Vorlaufbetriebs bis WDS

Voraussichtliche **Auswirkung eines Vorlaufbetriebs der HHB bis WDS** wäre, dass in der Interimszeit, d.h. ab dem Zeitpunkt der Realisierung der Stufe 1 bis zur Umsetzung von Stu-

fe 2, ein **zweimaliger Umstieg aus Calw nach Böblingen/Sifi** notwendig würde mit der Folge, dass sich der Verkehrswert der Relation und damit die Attraktivität Calw – Böblingen/Sindelfingen deutlich verringert.

Moderation der Debatte durch VM

Als erfreulich und konstruktiv für den weiteren Prozess zu bewerten ist die Tatsache, dass das **VM sich inzwischen bereit erklärt hat, eine Moderationsrolle** in der Debatte um die Führung der HHB bis WDS oder Renningen zu übernehmen. Auch und gerade um eine **Befriedung der Situation** rund um den Ausbau des Bahnhofs Renningen und die gegen den diesbezüglichen Planfeststellungsbeschluss erhobene **Klage der Stadt Renningen** herbeizuführen, ist die Bereitschaft des VM zur Moderation des Prozesses wichtig.

Voraussetzung für die Übernahme der Moderatorenrolle durch das VM ist jedoch **Transparenz hinsichtlich der Klagebegründung von der Stadt Renningen**, die keine Kosten für den Umbau des Bahnhofs zu tragen hätte. Das VM hat daher die Stadt Renningen gebeten, die konkreten juristischen Gründe zu benennen, die aus Sicht der Stadt gegen den Umbau des Bahnhofs Renningen sprechen.

Eine endgültige Entscheidung der Stadt Renningen zur Aufrechterhaltung oder Rücknahme der Klage ist im Herbst 2019 zu erwarten, wenn sich der Gemeinderat mit der Thematik befasst hat.

Wiederaufnahme der Gespräche mit dem Landkreis Calw

Die Verwaltung beabsichtigt, die Verhandlungen mit dem Landkreis Calw wiederaufzunehmen. Ziel hierbei muss sein, eine Einigung über den Vorlaufbetrieb der HHB unter Wahrung der Interessen des Landkreises Böblingen zu erreichen (Vorlaufbetrieb der HHB in Umsetzung der Stufe 1 nur bis WDS).

IV. Finanzielle Auswirkungen

Bei der Finanzierung von S-Bahn-Netzerweiterungen wie einer möglichen 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 Schienenpersonennahverkehr“ 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.



Roland Bernhard