



KT-Drucks. Nr. 028/2013

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Andreas Wiedmann
Telefon 07031-663 1355
Telefax 07031-663 1489
a.wiedmann@lrabb.de

01.03.2013

**Stellungnahme zu dem Antrag
der Kreistagsfraktion der GRÜNEN
vom 12.12.2012**

Schienenverbindung - Weil der Stadt - Renningen

Anlage: Antrag der Kreistagsfraktion der GRÜNEN vom 12.12.2012

Antrag

siehe Anlage

Stellungnahme

Zum Antrag der Kreistagsfraktion von BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN vom 12.12.2012 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1. Vorbereitung eines neuen Beschlusses, welcher den geänderten Rahmenbedingungen für den Landkreis BB (insbesondere: keine S-Bahn, Mit-Aufgabenträgerschaft des Landkreises BB, Beteiligung an der Finanzierung) umfassend Rechnung trägt und diesen dem Kreistag zur Beschlussfassung vorzulegen:

Die Vorlage an den Kreistag zur Beschlussfassung eines Grundsatzbeschlusses insbesondere hinsichtlich einer finanziellen Beteiligung sowie

einer zukünftigen organisatorischen Struktur ist vorgesehen, sobald die n. a. Arbeitsschritte abgeschlossen sind:

- Fachliche Abstimmung mit den Bundes- und Landeszuschussgebern und ggf. Zusatzuntersuchungen, falls wie i. F. der einzubeziehenden Untersuchung des Mitfalls Hackstbergschleife von den Zuschussgebern gefordert.
- Nach Akzeptanz der Grundannahmen der Standardisierten Bewertung (Standi) durch die Zuschussgeber Bund und Land: Weitergabe der erforderlichen Daten (Formblätter der Standi mit nutzenbezogenen Daten) an das VWI zur Ermittlung der Nutzenzuscheidung (Bearbeitungsdauer ca. 8 Wochen).
- Fertigstellung der Standi für den Mit-Fall 4 (Calw – Renningen) nach abschließender fachlicher Abstimmung mit den Zuschussgebern Bund und Land (voraussichtlich in der Variante Elektrobetrieb)
- Verhandlungen mit dem Landkreis Calw bzgl. Rechtsform, Kostenbeteiligung

Der Zeitpunkt der Einbringung in den UVA und Kreistag ist derzeit noch nicht konkret absehbar.

Zu 2. Die im Haushalt 2013 des Landkreises Böblingen eingestellten Planungskosten mit einem Sperrvermerk zu versehen:

Das Sachkonto 44 55 0000 „Erstattung an verbundene Unternehmen“ ist im Erfolgs-Haushalt 2013 mit einem HH-Ansatz von 150.000,- € veranschlagt. Dieser Ansatz wurde antragsgemäß mit einem Sperrvermerk versehen, indem er unter den Vorbehalt eines Kreistagsbeschlusses gestellt wurde, s. Anlage 7, Seite 514, dritte Zeile, Endkostenstelle 3003.5100 Zweckverbände/GmbH.

Zu der im Antrag diesbezüglich aufgeworfenen Frage der rechtssicheren Legitimation:

Dem Reaktivierungsbestreben der Schienenverbindung von Calw - Weil der Stadt lag stets auch das Ziel einer Anbindung an Stuttgart zu Grunde.

Der UVA hat u.a. am 07.07.2008 beschlossen, dass sich der Landkreis mit seinem bisherigen Schlüssel (20%) an dem vom Landkreis Calw verauslagten und weiteren Planungskosten beteiligt. Der Bau der S 60 von Böblingen nach Renningen gab zu diesem Zeitpunkt einen wichtigen Impuls für eine neue Angebotskonzeption. Vorgesehen war eine Verlängerung der S-Bahn aus der Region Stuttgart über Weil der Stadt hinaus bis Calw mit Stärken und Schwächen in Renningen. Dadurch entfiel der in den vorherigen Betriebskonzepten erforderliche Umstieg in Weil der Stadt mit einem deutlich höheren Komfort für die Fahrgäste und damit einem höheren Nutzen.

Auch der Kreistagsbeschluss vom 20.12.2010 unterstreicht das Ziel einer Anbindung an Stuttgart mit folgendem Wortlaut in Ziffer 1:

1. *Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Landkreis Calw die*

Reaktivierung der Strecke Calw – Weil der Stadt (Württembergische Schwarzwaldbahn) mit dem Ziel einer Schienenverbindung Calw – Weil der Stadt – Stuttgart weiter voranzutreiben. (Noch kein Grundsatzbeschluss).

Vor diesem Hintergrund sieht die Verwaltung die Planungskosten für den Mitfall 4, nunmehr im Pendelverkehr zwischen Calw und Renningen vorzugsweise mit Elektrotriebwagen auf Basis einer Nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE-Bahn analog der Schönbuchbahn) im Rahmen des Gesamtprojekts von dem Beschluss des UVA am 07.07.2008 weiterhin gedeckt.

Nach Auskunft des Landratsamts Calw ergeben sich für die Planung des Mitfalls 4 nur geringfügig höhere Planungskosten als gegenüber der ursprünglichen Planung einer S-Bahnverbindung nach Weil der Stadt (Planung eines neuen Stumpfgleises und eines Seitenbahnsteigs in Renningen mit Elektrifizierungsplanung).

Zu 3. Nach der Besprechung im Bundesverkehrsministerium am 19.12.2012 den Kreistag zeitnah über die aktuellen, exakten Zahlenwerte der Nutzen-Kosten-Indizes (NKI) sämtlicher Planungsvarianten, einschließlich der ursprünglichen S-Bahn-Variante, zu informieren:

Mit E-Mail vom 04.01.2013 hat der Verkehrsdezernent Andreas Wiedmann die Kreistags-Fraktionsvorsitzenden über den Gesprächsverlauf am 19.12.2012 informiert und mitgeteilt, dass eine Fortsetzung des Gesprächs mit den Zuschussgebern von Bund und Land Ende Januar stattfinden werde.

Am 06.02.2013 wurde die Abstimmung mit dem Bundes- und Landesverkehrsministerium fortgesetzt. Ein wichtiges Ergebnis war die Forderung des Bundes-Zuschussgebers, eine detaillierte Untersuchung der Hackstbergsschleife bereits in die Standardisierte Bewertung einzubeziehen. Im Übrigen konnten erneut nicht alle fachlichen Fragen geklärt werden. Der nächste Termin zur inhaltlichen Klärung findet am 20.03.2013 statt.

Zu 4. Zunächst aber das Gutachten „Hackstbergsschleife“ (Anbindung von Grafenau/Schafhausen) mit sofortiger Wirkung auszusetzen. (s. Beschluss vom 20.12.2010):

Der Sachstand zur Untersuchung des Mitfalls Hackstbergsschleife (Untersuchung einer Streckenführung über die Hackstbergsschleife mit Haltepunkten im Bereich Dätzingen-Schafhausen und Ermittlung der daraus resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der Standardisierten Bewertung zur Schienenverbindung nach Calw) wurde in Ziff. 2 der Beantwortung der Anfrage der GRÜNEN-Kreistags-Fraktion vom 31.10.2012 (ausgelegt im UVA am 06.11.2012) und in der Kreistagsdrucksache 196/2012 im UVA am 03.12.2012 dargelegt.

Hiernach wird nach einem ersten Zwischenbericht der TTK vom Juli 2011 bzgl. der Untersuchung des Mitfalls Hackstbergsschleife (anstelle des Hackstberg-Tunnels) der

Haltepunkt Dätzingen u.a. aufgrund seiner topografischen Lage, seiner Erschließungswirkung und der zusätzlichen Fahrgäste gegenüber einem Haltepunkt in Schafhausen favorisiert. Nähere Ergebnisse werden erst nach Anpassung des Gutachtens insbesondere an das neue Betriebskonzept erwartet.

Auf Basis des vom Landkreis Calw favorisierten S-Bahn-Konzepts (Stärken der S6 aus Stuttgart in Weil der Stadt bis Calw) hatte das Planungsbüro Transport-Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) 2011 berechnet, dass die Umfahrung der Hackstbergschleife um ca. 1 Mio. € günstiger sei als die Tunnel-Variante. Nach neuerer Einschätzung der TTK wird diese Kostenreduzierung mit dem neuen Betriebskonzept voraussichtlich deutlich geringer ausfallen. Denn bei Haltepunkten in Dätzingen / Schafhausen würde sich in der Folge der 2-gleisige Begegnungsabschnitt in die Hackstbergschleife verschieben. In diesem Fall wäre voraussichtlich eine kostenträchtige Hanglagensicherung erforderlich.

Vor diesem Hintergrund und da das Gutachten Mitfall Hackstbergschleife auf der Standardisierten Bewertung des Mit-Falls 4 (Pendelverkehr zwischen Calw und Renningen) aufbaut, war die Untersuchung der „Hackstbergschleife“ ausgesetzt worden, um zunächst die Grundannahmen der Standi mit den Zuschussgebern abzustimmen.

Nachdem der Bundes-Zuschussgeber im Abstimmungsgespräch am 06.02.2013 nun bereits im Rahmen der Standardisierten Bewertung die Einbeziehung einer detaillierten Untersuchung der Hackstbergschleife forderte, wurde diese wieder aufgenommen. Entsprechend der Vorgabe des Bundesverkehrsministeriums erfolgt diese somit im Rahmen der Gesamtuntersuchung und nicht wie bisher vorgesehen im Rahmen eines separaten Gutachtens nach Anerkennung der Grundannahmen der Standi.

Zu 5. Mit dem Projektpartner Landkreis Calw zu klären, welche Auswirkungen die jetzt aktuell genehmigte Sanierung der Deponie „Tellenbach“ (Hierzu/Fuchsklinge, Landkreis Calw) auf die Planungen und insbesondere auf die zeitliche Durchführung der Baumaßnahme „Schienenverbindung Calw – Weil der Stadt“ hat und darüber im Kreistag zeitnah zu berichten:

Hierzu haben wir die nachfolgende Stellungnahme des Landratsamts Calw eingeholt:

„Der Landkreis Calw ist alleiniger Eigentümer der Bahnstrecke Weil der Stadt - Calw. Die Deponien im Bereich der Fuchsklinge befinden sich im Eigentum der Stadt Calw und der Deutschen Bahn AG (im Folgenden als die "Sanierungs-pflichtigen" bezeichnet). Um die Gefahren, die von den Deponien ausgehen, zu beseitigen, haben die Sanierungspflichtigen ein Sanierungskonzept erarbeitet, das u.a. die Anlieferung von Erdmaterial per LKW vorsieht. Eine Anlieferung per Bahn ist vom Tisch.

Um das Erdmaterial zu den Deponien zu bringen, ist eine nicht-öffentliche Betriebszufahrt notwendig, die die Bahnstrecke höhengleich kreuzt. Da es sich um eine nicht-öffentliche Betriebszufahrt handelt, unterliegt diese Kreuzung/der Bahnüber-

gang nicht dem Eisenbahnkreuzungsrecht.

Der Landkreis Calw handelt derzeit mit den Sanierungspflichtigen eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Bedingungen aus, zu denen der Bahnübergang angelegt und betrieben werden kann. In der Vereinbarung wird u.a. geregelt, dass sich die Sanierungspflichtigen bei der Landeseisenbahnaufsicht um die notwendigen Genehmigungen zur Anlage des Bahnübergangs zu kümmern haben. Auch regelt die Vereinbarung, dass die Sanierungspflichtigen alle einmaligen und laufenden Kosten, die im Zusammenhang mit der Anlage und dem Betrieb des Bahnübergangs entstehen, tragen müssen. Ebenfalls ausgeschlossen wird in der Vereinbarung eine Erschwerung bzw. eine Störung/Beeinträchtigung des Baus und des späteren Betriebs der Bahnstrecke durch den Bahnübergang. Im Notfall muss während des Baus der Bahnstrecke die Anlieferung des Erdmaterials für die Deponien eine Zeitlang ruhen. Sollten die Sanierungspflichtigen die öffentlich-rechtliche Vereinbarung nicht zustimmen, wird der Landkreis Calw das Anlegen des Bahnübergangs verweigern. Der sogenannte Einbau des angelieferten Erdmaterials in die Deponien findet räumlich ausreichend weit getrennt von der Bahnstrecke statt und hat keine Auswirkungen auf den Bahnbetrieb.“



Roland Bernhard