

Datum: 20.07.2015

Tagesordnungspunkt: 2	Vorlage Nr. VWA X/48a
Thema: Hermann-Hesse-Bahn Zustimmung zum Kompromisspapier	
<u>Verfasser:</u> Dezernat: 1 – Finanzen und ÖPNV Abteilung: 13 – Projekt S-Bahn und ÖPNV Name: Michael Stierle	 Helmut Riegger Landrat
Vorberatung am:	Entscheidung am: 20.07.2015

Anlagen:

- 1) Stufenkonzept zum Ausbau des Schienenverkehrs auf der Strecke Calw – Weil der Stadt (- Renningen) (Hermann-Hesse-Bahn) vom 19.06.2015
- 2) Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 19.06.2015

Antrag:

Der Kreistag stimmt dem am 19. Juni 2015 ausgehandelten Kompromisspapier zum Ausbau der Hermann-Hesse-Bahn zu.

Begründung zur Vorlage KT X/48a

1. Hintergrund

Die Hermann-Hesse-Bahn (HHB) in ihrer Konzeption Calw – Renningen hat in den vergangenen Monaten zu intensiven öffentlichen Diskussionen zwischen dem Landkreis und verschiedenen Bürgerinitiativen und den Anliegerkommunen im Landkreis Böblingen geführt.

Hintergrund waren dabei regelmäßig Fragen/Vorwürfe zur Sinnhaftigkeit der Verbindung Calw – Renningen anstelle der ursprünglichen Planungen Calw – Weil der Stadt sowie eine „Nicht-Akzeptanz“ der Standardisierten Bewertung. Diese wurden durch die Analyse der Standardisierten Bewertung durch die VWI GmbH, die von den Städten Renningen und Weil der Stadt in Auftrag gegeben wurde, noch verstärkt.

Parallel wurde am 04.02.2015 von den Fraktionen der Regionalversammlung des Verbandes Region Stuttgart der Antrag eingebracht, die S 6 über Weil der Stadt hinaus nach Calw zu verlängern und dafür auf die HHB zu verzichten.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI), mit dem der Landkreis die Standardisierte Bewertung für die Hermann-Hesse-Bahn intensiv abgestimmt und das bereits im Mai 2014 eine Förderung der HHB in Aussicht gestellt hat, konnte als Moderator gewonnen werden.

Der Kompromisslösung, die in einer gemeinsamen Sitzung am 19.06.2015 gefunden wurde, ging eine intensive Arbeitssitzung unter der Leitung von Herrn Ministerialdirektor Prof. Dr. Lahl am 11.06.2015 voraus.

In dieser Arbeitssitzung wurden die Kritikpunkte der VWI GmbH an der Standardisierten Bewertung abgearbeitet, als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass das MVI die vom Landkreis vorgelegte Standardisierte Bewertung als verfahrenskonform einstuft, inhaltlich nachvollzieht und das Ergebnis (Nutzen-Kosten-Indikator 1,21 im Dieselbetrieb) akzeptiert. Die Gutachter der VWI GmbH haben – auch bei abweichender gutachterlicher Meinung – die Verfahrenskonformität der Standardisierten Bewertung anerkannt.

2. Inhalt des Konzepts

Ziel der gemeinsamen Sitzung unter der Leitung von Herrn Minister Hermann am 19.06.2015 war, eine Lösung zu finden, die sowohl von den Landkreisen Calw und Böblingen, dem Verband Region Stuttgart aber auch allen Anliegergemeinden (Renningen, Weil der Stadt, Ostelsheim, Althengstett und Calw) getragen werden konnte.

Teilnehmer der Sitzung waren neben den Vertretern des MVI die Landräte Riegger und Bernhard, die Bürgermeister aller fünf Anliegerkommunen, der Vorsitzende der Regionalversammlung des Verbandes Region Stuttgart sowie die Regionaldirektorin und der leitende Direktor des Verbandes Region Stuttgart.

Als wesentliches Ergebnis für die HHB wurden im Kompromisspapier zwei Phasen festgehalten:

Phase 1: Die Hermann-Hesse-Bahn wird im Dieselbetrieb von Calw bis Renningen betrieben. Angestrebter Betriebsbeginn für die HHB ist der Fahrplanwechsel 2018.

Phase 2: Sofort beginnend, wird die Möglichkeit einer Verlängerung der S6 bis Calw untersucht. Sollte sich hierfür eine wirtschaftliche und förderfähige Lösung abzeichnen, wird die HHB in der zweiten Stufe zur Verlängerung der S6 umgestaltet, alternativ wird die HHB vom Dieselbetrieb auf Brennstoffzellenfahrzeuge umrüsten. Soweit möglich sollen bereits bei Planung und Bau von Phase 1 die Möglichkeiten einer späteren „Hochrüstung“ auf S-Bahn-Niveau berücksichtigt werden.

Weitere Kernpunkte des Stufenkonzepts waren die „Bestandsgarantie“ der S6 im Parallelbetrieb zur HHB sowie der Abschluss einer Vereinbarung über den Vorrang der S6, sofern es im Verspätungsfall ansonsten zu Beeinträchtigungen des S-Bahn-Verkehrs kommen würde.

Die oben dargestellte Phase 1 (Umsetzung der HHB Calw – Renningen) kann, sofern dies zeitnah und förderrechtlich rechtskonform möglich ist, in Bauabschnitten (Calw – Weil der Stadt bzw. Weil der Stadt – Renningen) umgesetzt werden. Die Frage der Förderrechtskonformität wird derzeit vom MVI. Als Referenzbeispiel wurde von Landrat Bernhard hier die Enztalbahn herangezogen. Bei deren Ausbau wurde der erste Bauabschnitt (Pforzheim – Bad Wildbad [Bahnhof]) 10 Monate vor der Fertigstellung des zweiten Abschnitts (Stadtdurchfahrt [Bahnhof – Kurpark]) in Betrieb genommen.