Kreistag
öffentliche Sitzung

Datum: 19.12.2016

Tagesordnungspunkt: 5	Vorlage Nr. KT X/129 b
Thema: **Hermann-Hesse-Bahn - Stufenkonzept 19.06.2015 – Stand der Umsetzung einzelner Punkte**	
Verfasser: Dezernat: 1 Abteilung: 13 Name: Michael Stierle	 Helmut Riegger Landrat
Vorberatung am: 05.12.2016	**Entscheidung am:** 19.12.2016

Anlagen:
1 – Stufenkonzept vom 19.06.2015
2 – Entwurf der Vereinbarung zum Vorrang der S-Bahn

Antrag:

1) Der Kreistag nimmt den aktuellen Stand zur Umsetzung einzelner Punkte des Stufenkonzepts vom 19.06.2015 zur Kenntnis.

2) Der Kreistag ermächtigt die Verwaltung zum Abschluss einer Vereinbarung zur Vorrangregelung der S-Bahn

3) Der Kreistag ermächtigt die Verwaltung zur Beteiligung an weiteren Untersuchungen zur Realisierbarkeit einer S-Bahn-Verlängerung, unter anderem zur Beauftragung weiterer Untersuchungen.

Der Verwaltungs- und Wirtschaftsausschuss hat den Beschluss am 05.12.2016 empfohlen.

Begründung zur Vorlage KT X/129 b

Hintergrund

Am 19.06.2015 wurde unter Moderation von Herrn Minister Hermann ein zwischen allen Beteiligten abgestimmtes Stufenkonzept zur Umsetzung der Hermann-Hesse-Bahn verabschiedet (s. Anlage 1). Der Kreistag hat dem Stufenkonzept am 20.07.2015 zugestimmt (Vorlage KT X/48 a).

Das Konzept sieht in Stufe 1 die Umsetzung der Hermann-Hesse-Bahn im Dieselbetrieb bis Renningen vor.

In Stufe 2 soll – in einer Zeitperspektive bis 10 Jahre nach Inbetriebnahme – die Hermann-Hesse-Bahn auf Brennstoffzellenfahrzeuge umgestellt oder – sofern möglich – die S-Bahn nach Calw verlängert werden. Zwischenzeitlich sind einige der im Stufenkonzept hinsichtlich der Phase 2 vereinbarten Aufgaben abgearbeitet bzw. in Bearbeitung.

Der VWA und der Kreistag sollen über den aktuellen Stand informiert werden und soweit notwendig entsprechende Beschlüsse fassen.

Inhalte

1) S-Bahn-Verlängerung (Ziff. 3 + 4 des Stufenkonzepts)

Ein wesentlicher Punkt des Stufenkonzepts ist die Prüfung der Machbarkeit der vom Verband Region Stuttgart (VRS) sowie den Städten Weil der Stadt und Renningen bevorzugten Verlängerung der S-Bahn-Linie 6 über Weil der Stadt hinaus nach Calw.

Trotz aller Bemühungen des Landkreises in der Vergangenheit, ist die S-Bahn-Verlängerung sowohl an der Förderfähigkeit als auch am mangelnden politischen Willen des VRS gescheitert. Zwischenzeitlich ist in der Region ein interfraktioneller Konsens entstanden, eine solche Lösung – sofern sie möglich ist – zu unterstützen.

In der eingerichteten Arbeitsgruppe (Teilnehmer sind der Verband Region Stuttgart, die Landkreise Böblingen und Calw, die Städte Weil der Stadt und Renningen sowie das Verkehrsministerium Baden-Württemberg) wurde vereinbart, dass zunächst in einer Vorstudie eine Abschätzung getroffen werden soll, welcher Fahrgastnutzen den zusätzlich erforderlichen Infrastrukturinvestitionen für eine S-Bahn gegenübergestellt werden muss. Das Verkehrsministerium begleitet die Vorstudie und hat in Aussicht gestellt, dass im Fall einer Standardisierten Bewertung der S-Bahn die verkehrliche Ausgangssituation vor dem Ausbau der Hermann-Hesse-Bahn herangezogen werden kann. Die Vorstudie wird vom VRS sowie den beiden Landkreisen Böblingen und Calw zu jeweils einem Drittel finanziert und ist nahezu abgeschlossen.

Ergebnisse der Vorstudie zur Standardisierten Bewertung und weiteres Vorgehen (auf Basis Berichtsentwurfs 10.11.2016)

Die Vorstudie zu einer Standardisierten Bewertung hat die Aufgabe aufzuzeigen, welchen verkehrlichen Nutzen eine Verlängerung der S6 nach Calw aufweisen muss, um die Kosten für Infrastruktur und Betrieb zu kompensieren, um damit ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 zu ermöglichen. Als Ausgangslage wurde - in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium - unterstellt, dass der infrastrukturelle Ausbau für die Hermann-Hesse-Bahn bereits realisiert, d.h. das u.a. Bahnkörper und Oberbau befahrbar, Kreuzungsbauwerke und Haltestellen erstellt sind (Ohnefall).

Für eine mögliche S-Bahn Verlängerung wurden zwei Mitfälle mit unterschiedlichen Betriebskonzepten entwickelt.

Im Mitfall 1 wird der Fahrplan der Hermann-Hesse-Bahn auf die S-Bahn übertragen. In diesem Fall ist keine Änderung der Lage des Begegnungsabschnitts erforderlich. Daraus ergibt sich, dass bei diesem Fall der zusätzliche Ausbauaufwand am geringsten ist. Notwendige Infrastrukturmaßnahmen sind dennoch die Elektrifizierung und der Ausbau der Bahnsteige auf S-Bahn-Standard. Betrieblich gesehen bedeutet dieses Konzept, dass die S-Bahn in Weil der Stadt eine fahrplanmäßige Wartezeit von ca. 6 Minuten hat. Für die Fahrgäste kann im Mitfall 1 wie bei der Hermann-Hesse-Bahn ein direkter Umstieg aus Richtung Calw nach Böblingen und umgekehrt immer in Lastrichtung optimiert werden. Zudem erfolgt in der Mittagszeit ein Taktsprung, so dass auf dem Abschnitt Calw – Weil der Stadt über den Tag unterschiedliche Abfahrzeiten entstehen.

Im Mitfall 2 wird ganztägig jeweils ein Wagen des S-Bahn-Grundtaktes nach Calw weitergeführt und in Renningen wieder mit einem Grundtaktzug nach Stuttgart gekuppelt. Dies entspricht – mit Ausnahme des Kuppel- bzw. Entkuppelvorgangs in Renningen – dem in der Vergangenheit vom Landkreis ohne Erfolg verfolgten Konzept. Für die Fahrgäste wird mit dem Mitfall 2 ein durchgehendes Angebot sowohl nach Stuttgart (ohne Umstieg) als auch in Richtung Böblingen (ein bahnsteiggleicher Umstieg in Renningen) erreicht. Der Mitfall 2 erfordert jedoch den Bau eines zweigleisigen Abschnittes, entweder vor oder nach dem Hirsauer Tunnel. Dieser Mitfall zeichnet sich durch die Takttreue und die besseren Umsteigebeziehungen aus. Gegenüber der Hermann-Hesse-Bahn entfällt ein Umstieg der Fahrgäste in und aus Richtung Stuttgart. Gegenüber dem Mitfall 1 verbessert sich zusätzlich die Umsteigezeit der Fahrgäste in Richtung Böblingen und die Reisezeit nach Calw wird durch den Entfall von Standzeit in Weil der Stadt verkürzt. Es wurde daher in der Arbeitsgruppe vereinbart, lediglich diesen Fall weiter zu verfolgen.

Für alle S-Bahn-Mitfälle wurden sowohl Nutzen als auch Kosten überschlägig ermittelt.

Das Ergebnis der Berechnungen der Vorstudie über den „Fehlenden Nutzen" (Saldo aus ermittelten Kosten und Nutzen) aller betrachteten Mitfälle liegt in einer Bandbreite von ca. 725 TEUR/a bis zu 2.140 TEUR/a. Dabei wurden sowohl in Bezug auf die baulichen Maßnahmen als auch in Bezug auf die benötigten Fahrzeuge (0, 1 oder 2 Fahrzeuge) Abschätzungen nach unten und oben (best-case/worst-case) getroffen. In

Bezug auf den Mitfall 2, der weiterverfolgt wird, ist je nach Variation der Eingangsgrößen ein fehlender Nutzen zwischen 900 TEUR/a und 2.140 TEUR/a durch zusätzliche Fahrgäste zu kompensieren.

Die genaue Berechnung des verkehrlichen Nutzens erfordert die Abbildung der Wirkungen der S-Bahn in einem Verkehrsmodell. Für eine erste Näherung wurde eine Abschätzung der Reisezeitnutzen der Fahrgäste im Fall der S-Bahnverlängerung auf der Grundlage der Fahrgastzahlen der Standardisierten Bewertung für die Hermann-Hesse-Bahn vorgenommen. Damit lässt sich abschätzen, welche Reisezeitgewinne die für die Hermann-Hesse-Bahn unterstellten Fahrgäste im Fall der S-Bahnverlängerung hätten und wie viele zusätzliche Fahrten vom Individualverkehr auf die S-Bahn verlagert werden müssten, um einen Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0 zu erreichen. Nach der jetzt vorliegenden Abschätzung müssten – bei Betrachtung des weiterverfolgten Mitfall 2 – im günstigsten Fall etwa 370 weitere Fahrgäste für die S-Bahn gewonnen werden (kein zusätzliches Fahrzeug bei günstigen Rahmenbedingungen für den zusätzlich erforderlichen Infrastrukturausbau). Im ungünstigsten Fall müssten etwa 960 weitere Fahrgäste für die S-Bahn gewonnen werden (zwei zusätzlichen Fahrzeug bei ungünstigen Rahmenbedingungen für den zusätzlich erforderlichen Infrastrukturausbau). Dieses Ergebnis ist jedoch nur ein erster Näherungswert. Die genaue Berechnung erfolgt in weiteren, vertieften Untersuchungen.

Für die Hermann-Hesse-Bahn wurden in der Standardisierten Bewertung vom April 2015 folgende Fahrgastzahlen ermittelt:

- im stärkst belasteten Abschnitt zwischen Weil der Stadt und Renningen 1.620 Fahrgäste in beiden Richtungen
- Insgesamt werden rund 2.800 Fahrgäste erwartet.

Trotz der ambitionierten Zahl an zusätzlich zu „verlagernden" Fahrgästen, wurde in der Arbeitsgruppe vereinbart, mit weiteren Untersuchungen die Möglichkeit einer S-Bahn-Verlängerung vertieft zu prüfen. Als nächste Schritte stehen dabei drei Maßnahmen an:

1) Nachfrageprognose der S-Bahn im Verkehrsmodell zum Saldovergleich mit der Hermann-Hesse-Bahn
2) Präzisierung der Kosten für die Infrastrukturinvestitionen
3) Zusammenführung der Eingangsgrößen nach der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung

Die Kosten der weiteren Untersuchungen werden derzeit durch Angebotsabfragen ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass die Gesamtsumme im höheren fünfstelligen Bereich liegt. Die Kosten sollen wie bei der Vorstudie zwischen VRS, Landkreis Böblingen und Landkreis Calw gedrittelt werden. Bislang sind hierfür weder Mittel im Haushalt des Landkreises noch im Wirtschaftsplan des Zweckverbandes Hermann-Hesse-Bahn vorgesehen.

Sollten diese vorbereitenden Untersuchungen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von > 1,0 ergeben, wäre voraussichtlich eine vollumfängliche Standardisierte Bewertung nach

den neuen für 2017 vorgesehenen Regularien zu erstellen, welche sich derzeit in der Bund-Länder-Abstimmung befinden.

2) Aufwärtskompatibilität (Ziff. 5 des Stufenkonzepts)

Die vereinbarte Arbeitsgruppe hat mehrmals getagt und alle Themen identifiziert, bei denen bereits bei Umsetzung der Hermann-Hesse-Bahn eine mögliche „Aufrüstung" auf S-Bahn-Niveau zu berücksichtigen sind. Dies sind vorrangig die Fundamentierung der Bahnsteige, die Lage der Signale, aber auch Details wie die notwendige Höhe von Beleuchtungsmasten, um diese auch bei einer Aufhöhung der Bahnsteige weiterhin nutzen zu können. Die einzelnen Themen wurden in einer Synopse zusammengestellt, die allen Beteiligten zur Verfügung steht.

Im Ergebnis der Arbeitsgruppe kann festgehalten werden, dass keine Themen ersichtlich sind, die einer Aufwärtskompatibilität im Wege stehen.

3) Vorrangregelung (Ziff. 6 des Stufenkonzepts)

Die Verwaltungen des Verbandes Region Stuttgart und des Landkreises haben sich hinsichtlich der Vorrangregelung für die S-Bahn auf ein gemeinsames Vorgehen verständigt. Maßgeblich für einen solchen Vorrang ist der Abschluss einer sogenannten Dispositionsvereinbarung, die dem Fahrdienstleiter beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) - zwischen Weil der Stadt und Renningen die DB Netz AG - Regelungen an die Hand gibt, wie im Konfliktfall zu reagieren ist. Grundsätzlich sind solche Dispositionsvereinbarungen das von der Bundesnetzagentur mitentwickelte und empfohlene Instrument, um bereits im Vorfeld Störungen möglichst zu minimieren. Dabei werden Dispositionsvereinbarungen jeweils zwischen allen beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgeschlossen und beim EIU hinterlegt. Da zum derzeitigen Zeitpunkt noch kein EVU für die Hermann-Hesse-Bahn bekannt ist, haben sich die Verwaltungen darauf verständigt, den Abschluss einer Dispositionsvereinbarung im Vorfeld zu fixieren. Nach mehrmaliger Abstimmung konnte eine für beide Seiten akzeptable Vereinbarung formuliert werden (vgl. Anlage 2). Wesentlichster Inhalt ist dabei, dass der Landkreis bzw. der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn bereits bei der Ausschreibung des EVU auf den Abschluss der Dispositionsvereinbarung hinweist und das ausgewählte EVU letzten Endes beauftragt diese abzuschließen.

4) Bestandsgarantie S6 (Ziff. 6 des Stufenkonzepts)

Ebenfalls ist im Stufenkonzept festgehalten, dass sich alle Parteien einig sind, dass im Zusammenhang mit der Hermann-Hesse-Bahn keine Einschränkungen der S6 bis Weil der Stadt vorgesehen sind. Dies geht vorrangig auf die Sorge von Weil der Stadt zurück, die S6 könnte nach Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn verkürzt oder ausgedünnt werden.

Adressat dieser „Bestandsgarantie" ist dabei der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn.