

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Sabine Kurtz CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Reaktivierung der württembergischen Schwarzwaldbahn  
im Abschnitt Calw–Renningen (Hermann-Hesse-Bahn)**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellen sich der aktuelle Sachstand und das weitere Vorgehen bezüglich der Reaktivierung der württembergischen Schwarzwaldbahn im Abschnitt Calw–Renningen (Hermann-Hesse-Bahn) dar?
2. Wie bewerten nach ihrer Kenntnis die betroffenen Landkreise Böblingen und Calw das Vorhaben?
3. War und ist der Landkreis Böblingen aus ihrer Sicht in ausreichendem Maß in die Planung und Entscheidungsfindung einbezogen?
4. Wie ist es vor dem Hintergrund der von ihr propagierten „Politik des Gehörtwerdens“ zu bewerten, dass der Minister für Verkehr und Infrastruktur im Landkreis Calw Zusagen macht, die auch den Landkreis Böblingen betreffen, ohne dass dort offenbar die zuständigen Entscheidungsträger ausreichend einbezogen waren?
5. Wie steht sie vor dem Hintergrund der Einschätzung von Bahnexperten, wonach mit einem Parallelbetrieb von Hermann-Hesse-Bahn und S 6 kein stabiler Verkehr zu erreichen wäre, zu Forderungen, einen Stresstest für einen Parallelverkehr der Hermann-Hesse-Bahn mit der S 6 sowie eine unabhängige Untersuchung der Pendler- und Fahrgastzahlen durchzuführen?
6. Kann sie die Befürchtung ausräumen, dass der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Renningen-Malmsheim und Weil der Stadt nach einer Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn vom S-Bahn-Netz abhängen könnte?
7. Wie sollen sich Finanzierung und Kostenverteilung bei der Hermann-Hesse-Bahn darstellen?

8. Sieht sie eine zusätzliche Lärmbelastung für die unmittelbar an die Bahntrasse angrenzenden Wohn- und Neubaugebiete (mit Angabe von eventuell dadurch erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen und daraus resultierenden zusätzlichen Kosten)?
9. Sollen auf der Hermann-Hesse-Bahn Diesel- oder Elektrozüge fahren (mit Angabe, welche Auswirkungen diese Entscheidung für die Anwohner in den Wohngebieten und für die Kosten des Projekts hat)?
10. Wie bewertet sie die Alternativvorschläge, die Hermann-Hesse-Bahn nur zwischen Calw und Weil der Stadt verkehren zu lassen (wo es die Möglichkeit zu einem Umstieg auf die S 6 gibt) oder die S 6 bis Calw zu verlängern?

05.06.2014

Kurtz CDU

### Begründung

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur hat am 15. Mai 2014 in Althengstett (Landkreis Calw) mitgeteilt, dass das Land Mittel für die Reaktivierung der württembergischen Schwarzwaldbahn im Abschnitt Calw–Renningen (Hermann-Hesse-Bahn) im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz einplanen und 50 Prozent der Kosten übernehmen werde. Gerade im Landkreis Böblingen gibt es zu diesem Vorhaben jedoch viel Kritik und zahlreiche offene Fragen.

Eine Weiterführung der Hermann-Hesse-Bahn bis Renningen stellt nach Ansicht von Experten eine Gefahr für das gesamte S-Bahn-Netz dar. Deshalb wurde als Entscheidungsgrundlage für eine Reaktivierung der württembergischen Schwarzwaldbahn im Abschnitt zwischen Calw und Renningen von verschiedener Seite ein unabhängiger Stresstest sowie eine unabhängige Untersuchung der Pendler- und Fahrgastzahlen gefordert. Sollte die Hermann-Hesse-Bahn bis Renningen geführt werden, wird zudem die Gefahr gesehen, dass der VVS Renningen-Malmsheim und Weil der Stadt vom S-Bahn-Netz abhängen könnte. Darüber hinaus wird ein Parallelverkehr von S 6 und Hermann-Hesse-Bahn als unnötig und unwirtschaftlich abgelehnt. Zudem wird eine zusätzliche Lärmbelastung für die unmittelbar an die Bahntrasse angrenzenden Wohn- und Neubaugebiete befürchtet. Bezüglich der Frage, ob auf der Hermann-Hesse-Bahn Diesel- oder Elektrozüge fahren sollen, gibt es bisher noch keine klare Aussage. Für die Anwohner wäre ein Elektroantrieb weniger belastend, jedoch werden dabei laut Presseberichten höhere Kosten von bis zu 5 Millionen Euro angenommen.

Auf Unverständnis und Kritik stieß und stößt die Nichteinbeziehung von Entscheidungsträgern aus dem Landkreis Böblingen in die bisherigen Planungsschritte durch das baden-württembergische Verkehrsministerium sowie den Landkreis Calw.

Angesichts der vielen offenen Fragen und Kritikpunkte bezüglich der Reaktivierung der württembergischen Schwarzwaldbahn im Abschnitt Calw–Renningen zielt diese Kleine Anfrage darauf ab, konkrete Aussagen und Informationen zur Planung und Realisierung dieses Projekts zu erhalten.

## Antwort

Mit Schreiben vom 1. Juli 2014 Nr. 3-3822.0-00/1008 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie stellen sich der aktuelle Sachstand und das weitere Vorgehen bezüglich der Reaktivierung der württembergischen Schwarzwaldbahn im Abschnitt Calw–Renningen (Hermann-Hesse-Bahn) dar?*

Die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn ist ein Projekt zur Schienenanbindung des ländlichen Raumes an die Region Stuttgart. Das Land hat Fördermittel entsprechend dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) eingeplant. Die Landkreise Calw und Böblingen haben vereinbart, bis zum kommenden Herbst fachliche und finanzielle Fragen zu klären, damit ein prüffähiger Förderantrag beim Ministerium eingereicht werden kann.

- 2. Wie bewerten nach ihrer Kenntnis die betroffenen Landkreise Böblingen und Calw das Vorhaben?*

Insbesondere der Landkreis Calw hat ein sehr hohes Interesse an der Reaktivierung der Strecke geäußert. Die grundsätzliche Förderbereitschaft des Landes ist bei beiden Landkreisen vorbehaltlich der Klärung noch offener fachlicher Fragen auf Zustimmung gestoßen.

- 3. War und ist der Landkreis Böblingen aus ihrer Sicht in ausreichendem Maß in die Planung und Entscheidungsfindung einbezogen?*

Für Vorhaben, die nach dem LGVFG gefördert werden, liegt die Planungshoheit bei den betroffenen Kommunen bzw. Landkreisen. Die Intensität der Zusammenarbeit der beiden Landkreise bei der Planung in der Vergangenheit kann die Landesregierung nicht bewerten. Die Planungen zur Hermann-Hesse-Bahn sind noch nicht abgeschlossen. Zwischen den Landkreisen besteht noch Abstimmungsbedarf zu verschiedenen Punkten. Auf die Antwort zu Frage 1. wird verwiesen. Nach Einreichung eines Förderantrags prüft das Land die Maßnahme unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten und stellt gegebenenfalls Fördergelder zur Verfügung.

- 4. Wie ist es vor dem Hintergrund der von ihr propagierten „Politik des Gehörtwerdens“ zu bewerten, dass der Minister für Verkehr und Infrastruktur im Landkreis Calw Zusagen macht, die auch den Landkreis Böblingen betreffen, ohne dass dort offenbar die zuständigen Entscheidungsträger ausreichend einbezogen waren?*

Auf die Antwort zu den Fragen 2. und 3. wird verwiesen.

- 5. Wie steht sie vor dem Hintergrund der Einschätzung von Bahnexperten, wonach mit einem Parallelbetrieb von Hermann-Hesse-Bahn und S 6 kein stabiler Verkehr zu erreichen wäre, zu Forderungen, einen Stresstest für einen Parallelverkehr der Hermann-Hesse-Bahn mit der S 6 sowie eine unabhängige Untersuchung der Pendler- und Fahrgastzahlen durchzuführen?*

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur begrüßt die Entscheidung des Landkreises Calw, dass vor dem Einreichen eines Förderantrags mithilfe einer Betriebssimulation (sog. Stresstest) geprüft wird, ob trotz der häufigen Verspätungen der S 6 ein stabiler Verkehr auch mit einem Parallelbetrieb von Hermann-Hesse-Bahn und S 6 noch möglich ist. Das Ministerium ist sich jedoch darüber bewusst, dass es sich im Abschnitt zwischen Renningen und Weil der Stadt um die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG handelt. Daher ist es für die Betriebssimulation unerlässlich, dass die DB Netz AG Verspätungs-, Fahrplan- und Infrastrukturdaten zur Verfügung stellt und die DB Regio AG ein an die Planungen der Hermann-Hesse-Bahn abgestimmtes Abstellkonzept für die S-Bahnen in Weil der Stadt in die Untersuchung einfließen lässt.

Eine Überprüfung der Pendler- und Fahrgastzahlen ist aus fachtechnischer Sicht nicht notwendig. Die bisher der Standardisierten Bewertung zugrunde liegenden Pendler- und Fahrgastzahlen sind mit dem Ministerium abgestimmt. Sie entstammen der durch einen Gutachter durchgeführten Berechnung der Verkehrsnachfrage. Diese baut gemäß den Regeln der Standardisierten Bewertung auf Verkehrs- und Strukturdaten auf, die amtlichen Statistiken entnommen sind.

*6. Kann sie die Befürchtung ausräumen, dass der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Renningen-Malmsheim und Weil der Stadt nach einer Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn vom S-Bahn-Netz abhängen könnte?*

Der Verband Region Stuttgart hält als Aufgabenträger der S-Bahn an der heutigen Linienführung nach Weil der Stadt und dem bestellten Fahrplan fest. Der Verband Region Stuttgart hat einen Verkehrsvertrag abgeschlossen, der vorbehaltlich der weiteren Entwicklung bei den Regionalisierungsmitteln die Fortführung mindestens des heutigen Fahrplanangebots bis zum Ende der Laufzeit 2028 vorsieht. Der Verband Region Stuttgart wird die unter Frage 5. angesprochene „Betriebsimulation“ auch unter dem Aspekt der Pünktlichkeit des Gesamtsystems S-Bahn sehr genau verfolgen.

*7. Wie sollen sich Finanzierung und Kostenverteilung bei der Hermann-Hesse-Bahn darstellen?*

Eine Förderung von Seiten des Landes würde sich nach dem LGVFG richten. Den Vorhabenträgern wurde eine Förderung in Höhe von 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten als Festbetrag in Aussicht gestellt. Die Planungskosten und die nichtzuwendungsfähigen Kosten wären von den kommunalen Vorhabenträgern zu tragen.

*8. Sieht sie eine zusätzliche Lärmbelastung für die unmittelbar an die Bahntrasse angrenzenden Wohn- und Neubaugebiete (mit Angabe von eventuell dadurch erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen und daraus resultierenden zusätzlichen Kosten)?*

Bislang liegt kein Förderantrag vor. Erst auf Grundlage der vollständigen Antragsunterlagen kann eine Aussage über erforderliche Lärmschutzmaßnahmen und zu den daraus resultierenden zusätzlichen Kosten getroffen werden. Die Beurteilung, ob Lärmschutz notwendig ist, wird im Rahmen eines Planrechtsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vorgenommen.

*9. Sollen auf der Hermann-Hesse-Bahn Diesel- oder Elektrozüge fahren (mit Angabe, welche Auswirkungen diese Entscheidung für die Anwohner in den Wohngebieten und für die Kosten des Projekts hat)?*

Bislang liegt kein Förderantrag vor. Der Landkreis Calw hat sowohl für den Diesel- als auch Elektrobetrieb im Rahmen einer Standardisierten Bewertung nachweisen können, dass beide Traktionsarten auf dem Streckenabschnitt zwischen Calw und Renningen wirtschaftlich sind. Nach den bislang vorliegenden Informationen sind die Infrastrukturaufwendungen nach heutigem Stand für den Elektrobetrieb ca. 9 Mio. Euro höher. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur präferiert eine Bedienung der Strecke durch Fahrzeuge mit einem nachhaltigen, nicht auf fossilen Brennstoffen basierenden Antrieb. Die Auswirkungen auf die Betroffenen werden nach Einleitung eines Planrechtsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde bewertet.

*10. Wie bewertet sie die Alternativvorschläge, die Hermann-Hesse-Bahn nur zwischen Calw und Weil der Stadt verkehren zu lassen (wo es die Möglichkeit zu einem Umstieg auf die S 6 gibt) oder die S 6 bis Calw zu verlängern?*

Die jeweiligen Aufgabenträger konnten über die Verlängerung der S 6 bis Calw keine Einigung erzielen. Verschiedene Lösungsvarianten früherer Untersuchungen haben gezeigt, dass betriebliche und wirtschaftliche Gründe gegen eine Verlängerung sprechen. Daher haben sich die Landkreise und die angrenzenden Kommunen entschieden, den Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Eine vom Landkreis Calw in Auftrag gegebene standardisierte Bewertung konnte für eine Führung der Hermann-Hesse-Bahn ausschließlich auf dem Streckenabschnitt zwischen Calw und Weil der Stadt keinen Nutzen-Kosten-Indikator von größer 1,0 aufweisen. Nur für eine Weiterführung bis Renningen konnte ein Nutzen-Kosten-Indikator von größer 1,0 sowohl für den Diesel- als auch den Elektrobetrieb nachgewiesen werden.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur