

## **Antrag**

**der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Wiederinbetriebnahme der Württembergischen Schwarzwaldbahn als Hermann-Hesse-Bahn**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Erkenntnisse ihr über den aktuellen Planungsstand sowie erforderliche Baumaßnahmen im Einzelfall zur Wiederinbetriebnahme der Württembergischen Schwarzwaldbahn als Hermann-Hesse-Bahn vorliegen;
2. welche Abschnitte einem Planrechtsverfahren zu unterziehen sind mit der Angabe, ob der Sachverhalt des Bestandschutzes der Strecke eindeutig bestätigt ist sowie ob bei einer späteren Elektrifizierung für den S-Bahn-Verkehr Planfeststellungsverfahren erforderlich wären;
3. wie sie die Forderung der Berücksichtigung der Lärmschutzbestimmungen der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) entlang der nicht unter Ziffer 2 fallenden Abschnitte bewertet, nachdem auf der gewidmeten Bahnanlage seit Jahrzehnten kein Verkehr mehr erfolgt ist und die Anlagen aufgrund ihres baulichen Zustands offenbar ersetzt werden müssen;
4. ob sie für einen menschengerechten Lärmschutz – beispielsweise in Calw – wo der zukünftige Schienenverkehr nur wenige Meter neben der Wohnbebauung erfolgen soll, zusätzliche Mittel bereitstellen würde;
5. ob es zutrifft, dass bei einer Umsetzung nach bisheriger Planung einerseits bei einem späteren Ausbau zur S-Bahn die dann erforderlichen Lärmschutzbauten nicht oder nur mit erheblichen Mehrkosten realisiert werden könnten sowie andererseits die erforderlichen Grenzwerte für eine spätere Lärmsanierung erreicht würden;

6. welche Ergebnisse die im Antrag Drucksache 15/7193, Stellungnahme zu Ziffer 6, genannte erneute Betriebssimulation im Abschnitt Weil der Stadt–Renningen zu der Frage einer möglichen Störung des Regelbetriebs der S-Bahn unter Berücksichtigung eines ganztägigen 15-Minuten-Takts durch die Hermann-Hesse-Bahn gebracht hat sowie ob es eine Gesamtbetriebssimulation (analog „Stresstest“ zu Stuttgart 21) für das S-Bahn-Netz mit Hermann-Hesse-Bahn bis Renningen im Vergleich zu einer Verlängerung des S-Bahn-Netzes bis Calw oder einer Hermann-Hesse-Bahn nur bis Weil der Stadt gibt;
7. wie sie nach derzeitigem Stand die Förderfähigkeit des Vorhabens bewertet, unter Darstellung, welchen Anteil der Gesamtkosten das Land höchstens zu fördern bereit wäre;
8. wie sie die bisher vorgetragene Kritik an der standardisierten Bewertung insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung einer nicht vorhandenen oder geplanten Busverbindung sowie die errechneten Fahrgastpotenziale, die von einer Direktverbindung bis Renningen profitieren würden, bewertet;
9. von welchen Folgen des Klageverfahrens des Naturschutzbunds auf die Fahrplankonzeption sie ausgeht;
10. in welcher Weise sichergestellt wird, dass der Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn parallel zur S-Bahn zwischen Weil der Stadt und Renningen trotz der hohen Bahnverkehrsdichte zu keinen gegenseitigen Einschränkungen des jeweiligen Verkehrs führt.

12. 09. 2016

Haußmann, Keck, Dr. Schweickert, Dr. Bullinger,  
Dr. Rülke, Reich-Gutjahr FDP/DVP

#### Begründung

Die Schaffung einer attraktiven Schienenverbindung in den Nordschwarzwald nach Calw ist eine wichtige Zukunftsinvestition. Die Strecke der Württembergischen Schwarzwaldbahn ging am 1. September 1995 als gewidmete Bahnanlage auf den Landkreis Calw über und wurde stillgelegt. Zugleich erhielt der Kreis eine auf 20 Jahre befristete Konzession zum Betreib einer nichtöffentlichen Anschlussbahn, weshalb in Ziffer 2 des Antrags darzustellen ist, ob noch von Bestandsschutz ausgegangen werden kann. Zuvor wurde der Personenverkehr im Jahr 1983, der Güterverkehr im Jahr 1988 eingestellt. Im Rahmen der Planungen zur Reaktivierung als Hermann-Hesse-Bahn erfolgte am 19. Juni 2015 die Einigung auf ein Stufenkonzept. Dieses sieht eine Führung der Strecke über Weil der Stadt hinaus bis nach Renningen vor. Der wünschenswerte Zugbetrieb bis Calw muss so gestaltet werden, dass es nicht zu Beeinträchtigungen des S-Bahn-Verkehrs kommt. Besonders wichtig ist die Berücksichtigung der Anliegen der Anwohner entlang der wieder auflebenden Bahnstrecke. Diese fordern, dass die Maßgaben der 16. BImSchV berücksichtigt werden, da nach subjektiver Wahrnehmung die Wiederinbetriebnahme einer seit dem Jahr 1983 nicht mehr genutzten Bahnstrecke einer Neunutzung gleichkommt.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. Oktober 2016 Nr. 3-3890.0/741 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. welche Erkenntnisse ihr über den aktuellen Planungsstand sowie erforderliche Baumaßnahmen im Einzelfall zur Wiederinbetriebnahme der Württembergischen Schwarzwaldbahn als Hermann-Hesse-Bahn vorliegen;*

Die Planungstiefe für das Projekt HHB entspricht durchgehend der Entwurfsplanung/Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3/4 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI). Zum Teil wurde auch schon mit der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) begonnen. Mit dem Bau soll im ersten Halbjahr 2017 begonnen werden. Bauvorbereitende Maßnahmen (Fäll- und Rodungsarbeiten) sind im Winter 2016/2017 geplant.

*2. welche Abschnitte einem Planrechtsverfahren zu unterziehen sind mit der Angabe, ob der Sachverhalt des Bestandschutzes der Strecke eindeutig bestätigt ist sowie ob bei einer späteren Elektrifizierung für den S-Bahn-Verkehr Planfeststellungsverfahren erforderlich wären;*

Gemäß § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen für Eisenbahnen grundsätzlich nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die stillgelegte Strecke Calw – Weil der Stadt grundsätzlich dem Eisenbahnverkehr gewidmet ist und daher in den meisten Bereichen als Bestandsstrecke zu behandeln ist.

Im Falle von Änderungen an den Betriebsanlagen – wie z. B. dem zweigleisigen Ausbau in Ostelsheim und dem Neubau des Hackstberg-Tunnels – sind Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Eine spätere Elektrifizierung der Strecke als Änderung der Eisenbahnbetriebsanlagen wäre ebenfalls grundsätzlich im gesamten Streckenverlauf planfeststellungsbedürftig.

Planfeststellungs- bzw. -genehmigungsverfahren sind für folgende Maßnahmen/Abschnitte erforderlich:

- Erweiterung Bahnhof Renningen (Offenlage läuft seit 12. September 2016)
- Neubau Brücke über die Südumfahrung in Weil der Stadt, „Lückenschluss“ (Plangenehmigungsverfahren am 2. April 2015 abgeschlossen; die Entscheidung ist beklagt, das Verfahren ist beim VGH anhängig)
- Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim (Planfeststellungsverfahren am 4. Juli 2016 abgeschlossen; die Entscheidung ist beklagt, die Verfahren sind beim VGH anhängig)
- Erneuerung östlicher Voreinschnitt Tunnel Forst (Verfahrenseinleitung für Ende 2016 geplant)
- Erneuerung Einschnitt „Im Hau“ (Planfeststellungsverfahren eingeleitet, Offenlage endete am 19. Juli 2016)
- Neubau Brücke über die B 295 in Calw-Heumaden (Plangenehmigungsverfahren am 15. April 2004 abgeschlossen, Verlängerungsentscheidung vom 5. Februar 2014)
- Neu-/Umbau diverser Haltepunkte und Bahnübergänge (Verfahrenseinleitung bis Ende 2016 geplant)

3. *wie sie die Forderung der Berücksichtigung der Lärmschutzbestimmungen der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) entlang der nicht unter Ziffer 2 fallenden Abschnitte bewertet, nachdem auf der gewidmeten Bahnanlage seit Jahrzehnten kein Verkehr mehr erfolgt ist und die Anlagen aufgrund ihres baulichen Zustands offenbar ersetzt werden müssen;*

Siehe Antwort zu Frage 4.

4. *ob sie für einen menschengerechten Lärmschutz – beispielsweise in Calw – wo der zukünftige Schienenverkehr nur wenige Meter neben der Wohnbebauung erfolgen soll, zusätzliche Mittel bereitstellen würde;*

Ausgehend von einer grundsätzlich im Bestand bestehenden Strecke, hängt die Frage, ob ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht, davon ab, ob eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 16. BImSchV vorliegt. Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV handelt es sich beim Anbau eines oder mehrerer durchgehender Gleise um eine wesentlichen Änderung. So wurden z. B. im Verfahren Ostelsheim das Vorliegen einer wesentlichen Änderung bejaht und in den Planfeststellungsbeschluss Regelungen für Lärmschutzmaßnahmen aufgenommen.

Im Hinblick auf Streckenabschnitte, bei denen es sich weder um einen Neubau, noch um eine wesentliche Änderung handelt, sondern um eine Instandsetzung, die nicht planfeststellungsrelevant ist – insbesondere der innerstädtische Trassenabschnitt in Calw – liegt die Anspruchsvoraussetzung der 16. BImSchV für Lärmvorsorgemaßnahmen nicht vor.

Demnach ist es korrekt, dass in diesen Bereichen aufgrund des Bestandsschutzes kein Lärmschutz erforderlich ist. Das Verkehrsministerium hat den Landkreis gebeten, von der Anwendung des sogenannten Schienenbonus Abstand zu nehmen, was die Lärmschutzanforderungen erhöhen würde. Eine rechtliche Grundlage, dies zu fordern, besteht jedoch nicht. Der Landkreis hat sich jedoch dazu bereit erklärt.

5. *ob es zutrifft, dass bei einer Umsetzung nach bisheriger Planung einerseits bei einem späteren Ausbau zur S-Bahn die dann erforderlichen Lärmschutzbauten nicht oder nur mit erheblichen Mehrkosten realisiert werden könnten sowie andererseits die erforderlichen Grenzwerte für eine spätere Lärmsanierung erreicht würden;*

In welchem Umfang bei einem Ausbau zur S-Bahn überhaupt Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden, ist derzeit nicht bekannt. In Zusammenarbeit mit dem Verband Region Stuttgart ermittelt der Landkreis Calw auf Veranlassung des Ministeriums jedoch eine Abschätzung der notwendigen Maßnahmen und nötigen Investitionsaufwendungen für einen späteren S-Bahnbetrieb. Ziel dieses Arbeitskreises ist es, alle Vorkehrungen zu treffen, um einen späteren S-Bahnbetrieb ohne größeren Aufwand verwirklichen zu können und ggf. erforderliche Einbauten schon jetzt vorzusehen. So wird sichergestellt, dass die spätere Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Hermann-Hesse-Bahn zur S-Bahn möglich sein wird und nicht zu erheblichen Mehrkosten gegenüber einer sofortigen Umsetzung im Rahmen des jetzigen Projektes führt.

6. *welche Ergebnisse die im Antrag Drucksache 15/7193, Stellungnahme zu Ziffer 6, genannte erneute Betriebssimulation im Abschnitt Weil der Stadt–Renningen zu der Frage einer möglichen Störung des Regelbetriebs der S-Bahn unter Berücksichtigung eines ganztägigen 15-Minuten-Takts durch die Hermann-Hesse-Bahn gebracht hat sowie ob es eine Gesamtbetriebssimulation (analog „Stresstest“ zu Stuttgart 21) für das S-Bahn-Netz mit Hermann-Hesse-Bahn bis Renningen im Vergleich zu einer Verlängerung des S-Bahn-Netzes bis Calw oder einer Hermann-Hesse-Bahn nur bis Weil der Stadt gibt;*

Die Betriebssimulation ist noch nicht abgeschlossen; mit einem Ergebnis wird frühestens im November gerechnet.

Eine Gesamtsimulation für das S-Bahn-Netz gibt es im Zusammenhang mit der Hermann-Hesse-Bahn nicht, die Simulationen werden grundsätzlich an einer Betriebsstelle des S-Bahn-Netzes gebrochen und die dortige Einbruchs- und Ausbruchsverspätung gegenüber dem unterstellten Fahrplan berücksichtigt. Dieses Vorgehen ist ausreichend, um zu erkennen, ob aus der Wiederinbetriebnahme der Strecke Calw–Weil der Stadt eine Beeinträchtigung „von außen“ ins S-Bahn-Netz getragen würde.

*7. wie sie nach derzeitigem Stand die Förderfähigkeit des Vorhabens bewertet, unter Darstellung, welchen Anteil der Gesamtkosten das Land höchstens zu fördern bereit wäre;*

Das Land Baden-Württemberg wird über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) die Hälfte der anerkannten zuwendungsfähigen Kosten bis zu maximal 25 Mio. Euro mittels Festbetragsfinanzierung im Sinne einer Höchstbetragsförderung vorsehen. Der LGVFG-Förderantrag wurde am 14. September 2016 dem Ministerium übergeben und ist von der Rechtsaufsichtsbehörde gemeindefinanzrechtlich zu beurteilen sowie von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH fachtechnisch und wirtschaftlich zu prüfen. Der Antragsteller geht von Gesamtkosten in Höhe von ca. 65 Mio. Euro, davon zuwendungsfähig: ca. 49 Mio. Euro, aus.

*8. wie sie die bisher vorgetragene Kritik an der standardisierten Bewertung insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung einer nicht vorhandenen oder geplanten Busverbindung sowie die errechneten Fahrgastpotenziale, die von einer Direktverbindung bis Renningen profitieren würden, bewertet;*

Die dem Ministerium für Verkehr bekannten Kritikpunkte insb. der Analyse der VWI GmbH wurden geprüft mit dem Ergebnis, dass die Ansätze verfahrenskonform sind und daher einer Anerkennung der Standardisierte Bewertung nicht entgegenstehen.

*9. von welchen Folgen des Klageverfahrens des Naturschutzbunds auf die Fahrplankonzeption sie ausgeht;*

Auswirkungen des Klageverfahrens sind derzeit noch nicht absehbar, da die Klage noch nicht begründet wurde.

*10. in welcher Weise sichergestellt wird, dass der Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn parallel zur S-Bahn zwischen Weil der Stadt und Renningen trotz der hohen Bahnverkehrsdichte zu keinen gegenseitigen Einschränkungen des jeweiligen Verkehrs führt.*

Die Aufgabenträger für die S-Bahn (Verband Region Stuttgart) und die Hermann-Hesse-Bahn (HHB, Landkreis Calw) streben eine Dispositionsvereinbarung nach DB-Richtlinie 420.02 zwischen den von ihnen beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) an. In dieser soll geregelt werden, dass die S-Bahn im Falle von Verspätungen gegenüber der HHB Vorrang genießt. Derzeit ist noch kein Betreiber mit der Durchführung des Verkehrs der HHB beauftragt. Somit kann eine solche verbindliche Dispositionsvereinbarung auch noch nicht geschlossen werden. Der Verband Region Stuttgart und der Landkreis stimmen derzeit eine Vereinbarung ab, nach der der Landkreis sich verpflichtet, den von ihm noch auszuwählenden Betreiber mit dem Abschluss einer Dispositionsvereinbarung mit der S-Bahn Stuttgart GmbH zu beauftragen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor