

Kleine Anfrage

**der Abg. Dr. Erik Schweickert und
Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Auswirkungen der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn auf die Bahnlinien im Raum Pforzheim/Enzkreis

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Auswirkungen bringt die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn zwischen Calw und Renningen auf die Bahnlinie RB 74 zwischen Pforzheim und Nagold hinsichtlich Taktung und Verbesserung einer Bahnverbindung in Richtung Renningen mit sich?
2. Inwiefern ergeben sich ggf. weitere Auswirkungen durch die geplante Stufe zwei der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn, insbesondere im Falle einer Elektrifizierung der Hermann-Hesse-Bahn?
3. Inwiefern wurden im Rahmen der Planungen zur Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn mögliche Pendlerströme aus der Region Pforzheim/Enzkreis in Richtung Renningen sowie umgekehrt berechnet und in die Kosten-Nutzen-Rechnung einbezogen (ggf. unter Angabe der Zahl der angenommenen Pendler)?
4. Inwiefern sind insbesondere im Falle einer Elektrifizierung der Hermann-Hesse-Bahn langfristig (ggf. unter Angabe des Zeitraums) größere Änderungen des Streckenverlaufs der Bahnlinien von Pforzheim in Richtung Calw/Nagold bzw. Renningen denkbar?
5. Inwiefern sind unter Einbezug von Pendlerströmen aus der Region Pforzheim/Enzkreis Richtung Calw/Nagold/Renningen und umgekehrt im Sinne einer besseren Vernetzung langfristig (ggf. unter Angabe des Zeitraums) größere Änderungen in den Fahr- und/ oder Linienplänen der Linien IRE 1, RB17a, RB 74, S 5 und S 6 denkbar?

Eingegangen: 11.5.2021 / Ausgegeben: 11.6.2021

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

6. Inwiefern rechnet sie durch die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn mit einer Zunahme der Attraktivität des Bahnverkehrs auch im Einzugsbereich der Residenzbahn?

11.5.2021

Dr. Schweickert, Dr. Rülke FDP/DVP

Begründung

Bereits im Jahr 2023 soll die Hermann-Hesse-Bahn zwischen Calw und Renningen in Betrieb gehen. Eine zweite Stufe soll einige Jahre später folgen. Deshalb stellen sich Fragen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Bahnlinien im Raum Pforzheim/Enzkreis.

Antwort

Mit Schreiben vom 4.6.2021 Nr. VM3-0141.5-4/43 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Auswirkungen bringt die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn zwischen Calw und Renningen auf die Bahnlinie RB 74 zwischen Pforzheim und Nagold hinsichtlich Taktung und Verbesserung einer Bahnverbindung in Richtung Renningen mit sich?

Das Nagoldtal und die Nagoldtalbahn (Kursbuchstrecke 774 / RB 74) erhält durch die Hermann-Hesse-Bahn eine direkte Schienenanbindung in den Großraum Stuttgart sowie über den Bahnhof Renningen an die Arbeitsplatz-Schwerpunkte im Landkreis Böblingen.

Umgekehrt entsteht in jenen Regionen eine attraktive Verbindung in den Nordschwarzwald. Eine Eisenbahnstrecke erfährt dabei eine deutliche höhere Akzeptanz und wird häufig auch als „wertiger“ und verlässlicher wahrgenommen als eine Busverbindung. Diese positiven Effekte werden sich insbesondere auf den mittleren Streckenbereich der Nagoldtalbahn auswirken, welche bereits heute in einem sehr attraktiven Halbstundentakt bedient wird.

2. Inwiefern ergeben sich ggf. weitere Auswirkungen durch die geplante Stufe zwei der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn, insbesondere im Falle einer Elektrifizierung der Hermann-Hesse-Bahn?

Die Elektrifizierung der Hermann-Hesse-Bahn eröffnet die Möglichkeit, entweder die Stuttgarter S-Bahn-Linie 6 nach Calw zu verlängern oder Züge der HHB als Expressverbindung (Express-S-Bahn/Metropolexpress) mit wenigen Zwischenhalten und verkürzter Fahrzeit nach Stuttgart durchzubinden.

3. Inwiefern wurden im Rahmen der Planungen zur Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn mögliche Pendlerströme aus der Region Pforzheim/Enzkreis in Richtung Renningen sowie umgekehrt berechnet und in die Kosten-Nutzen-Rechnung einbezogen (ggf. unter Angabe der Zahl der angenommenen Pendler)?

In der Standardisierten Bewertung wurde zwischen Verkehrsministerium und Vorhabenträger der Untersuchungsraum abgestimmt. Dieser umfasst den direkten Einzugsbereich des Vorhabens, also die Städte Calw und Weil der Stadt sowie die Gemeinden Althengstett, Ostelsheim, Grafenau, Gechingen und Aidlingen aber auch Simmozheim und Bad Liebenzell. Darüber hinaus sind Räume umfasst, zu denen nennenswerte Verkehrsbeziehungen aus dem Planungsraum bestehen. Dabei sind – mit Hinblick auf die Fragestellung – die Verkehrsbeziehungen auf der Nagoldtalbahn (Kulturbahn) berücksichtigt. Das festgelegte Untersuchungsgebiet

endet in Richtung Norden an der Kreisgrenze des Landkreises Calw, da verkehrliche Wirkungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind. Die Umladung der Querschnittsbelastung in Mit- und Ohne-Fall hat gezeigt, dass sich nördlich von Bad Liebenzell keine Veränderung durch die Hermann-Hesse-Bahn ergibt.

4. *Inwiefern sind insbesondere im Falle einer Elektrifizierung der Hermann-Hesse-Bahn langfristig (ggf. unter Angabe des Zeitraums) größere Änderungen des Streckenverlaufs der Bahnlinien von Pforzheim in Richtung Calw/Nagold bzw. Renningen denkbar?*

Derartige Überlegungen bestehen nicht. Eine Trassenverbesserung (Begradigung) der Hermann-Hesse-Bahn selbst erfolgt bereits durch den Bau des Tunnels bei Schafhausen in der ersten Betriebsstufe.

5. *Inwiefern sind unter Einbezug von Pendlerströmen aus der Region Pforzheim/Enzkreis Richtung Calw/Nagold/Renningen und umgekehrt im Sinne einer besseren Vernetzung langfristig (ggf. unter Angabe des Zeitraums) größere Änderungen in den Fahr- und/ oder Linienplänen der Linien IRE 1, RB17a, RB 74, S 5 und S 6 denkbar?*

Die Fahrpläne werden jedes Jahr im Hinblick auf verbesserte Verknüpfungen – etwa in Calw zwischen Nagoldtal- und Hermann-Hesse-Bahn – durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und die jeweiligen Bahngesellschaften geprüft und bei positiver Bewertung umgesetzt. Gleichzeitig sind dabei auch „externe Einflüsse“ zu berücksichtigen auf die das Land selbst keinen direkten Einfluss hat. Beispiele hierfür sind die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der hierdurch anzupassende Fahrplan oder etwaige Anpassungen, welche sich durch eine Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar ergeben, wenn sich die Zeitlagen der Fernverkehrszüge in Karlsruhe oder Pforzheim ändern. Diese Auswirkungen können sich auch auf die Anschlussstrecken auswirken, sind in ihrer langfristigen Betrachtung noch nicht explizit qualifizierbar.

Zu den Linien S5 und S6 hat der zuständige Aufgabenträger, der Verband Region Stuttgart, folgendes mitgeteilt: Es wird grundsätzlich angestrebt, auch in Zukunft an der bewährten Fahrplan- und Linienkonzeption der S-Bahn festzuhalten. Entlang der S6 ist vorgesehen, durch eine zusätzliche Verstärkerlinie während der Hauptverkehrszeiten der über die letzten Jahre gestiegenen Nachfrage Rechnung zu tragen. In der Raumschaft entlang der Linie S5 besteht der Wunsch, die Linie über ihren heutigen Endpunkt Bietigheim-Bissingen hinaus in westliche und/oder nördliche Richtung zu verlängern. Diese Verlängerung wird im Regionalverkehrsplan als weiterer Bedarf bewertet.

6. *Inwiefern rechnet sie durch die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn mit einer Zunahme der Attraktivität des Bahnverkehrs auch im Einzugsbereich der Residenzbahn?*

Die positiven Netzwirkungen der Hermann-Hesse-Bahn werden sich in erster Linie im Bereich der Nagoldtalbahn bemerkbar machen. Auswirkungen auf die Residenzbahn in relevantem Ausmaß sind nicht zu erwarten.

Hermann
Minister für Verkehr