

Kleine Anfrage

des Abg. Sabine Kurtz CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Kompromiss zur Hermann-Hesse-Bahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie sehen das Stufenkonzept für die Reaktivierung der württembergischen Schwarzwaldbahn zwischen Calw und Renningen sowie der Zeitplan für dessen Umsetzung konkret aus?
2. Wie bewertet sie den gefundenen Kompromiss?
3. Wie stellt sich nach derzeitiger Sachlage die Höhe der Kosten für die Hermann-Hesse-Bahn und deren exakte Verteilung dar?
4. Wie interpretiert sie die Stufe 1 des Stufenplans, die eine Umsetzung in Bauabschnitten (bis Weil der Stadt) vorsieht, sofern dies zeitnah und förderrechtlich rechtskonform möglich ist?
5. Ist in der Zwischenzeit geklärt, ob die Umsetzung in verschiedenen Bauabschnitten förderrechtlich rechtskonform möglich ist?
6. Welche Bedenken gibt es seitens der betroffenen Landkreise, Städte und Gemeinden sowie seitens der Bürgerinitiativen gegen die Hermann-Hesse-Bahn und wie kann sie diese Sorgen und Kritikpunkte im Einzelnen ausräumen?
7. Wie beurteilt sie die Realisierungsperspektiven für eine mögliche Verlängerung der S-Bahn S 6 bis Calw?
8. Kann sie, trotz des Gutachtens des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart (VWI), das das positive Bewertungsergebnis der Kosten-Nutzen-Untersuchung infrage gestellt hat, garantieren, dass der Nutzen-Kosten-Indikator über 1,0 liegt und damit die Wirtschaftlichkeit der Hermann-Hesse-Bahn gegeben sein wird?

9. Welche Konsequenzen wird es geben, sofern sich nach Inbetriebnahme herausstellen sollte, dass das Projekt nicht wirtschaftlich ist?

15.07.2015

Kurtz CDU

Begründung

Am 19. Juni 2015 wurde zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Landkreisen Calw und Böblingen sowie den Anrainerkommunen ein Stufenkonzept für die Hermann-Hesse-Bahn zwischen Calw und Renningen vereinbart. Auch nach diesem Kompromiss gibt es noch zahlreiche Unklarheiten und viele kritische Stimmen, gerade aus der Bürgerschaft in Weil der Stadt und Renningen. So ist z. B. unklar, ob die in Stufe 1 vorgesehene Umsetzung in Bauabschnitten dahingehend zu verstehen ist, dass die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn im Dieselmotortrieb zunächst nur bis Weil der Stadt erfolgt (1. Bauabschnitt) und vor einem Weiterbau der Strecke bis zum Bahnhof Renningen (2. Bauabschnitt) die Fördermöglichkeit der Strecke von Calw nur bis Weil der Stadt anhand der tatsächlichen Fahrgastzahlen überprüft wird, sofern dies zeitnah und förderrechtlich rechtskonform möglich ist.

Ziel dieser Kleinen Anfrage ist es, Antworten auf noch offene Fragen und Stellungnahmen zu vorhandenen Kritikpunkten zu erhalten.

Für den Landkreis Böblingen und die dort betroffenen Städte Renningen und Weil der Stadt ist es dabei von besonderem Interesse, dass der gemeinsame Betrieb mit der Hermann-Hesse-Bahn zu keinen Nachteilen für die S-Bahn führt und Renningen-Malmsheim und Weil der Stadt auch künftig von der S-Bahn bedient werden. Zudem müssen Fragen bezüglich der Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner geklärt werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. August 2015 Nr. 3-3890.0/741 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie sehen das Stufenkonzept für die Reaktivierung der württembergischen Schwarzwaldbahn zwischen Calw und Renningen sowie der Zeitplan für dessen Umsetzung konkret aus?*

Die erste Stufe der Wiederinbetriebnahme sieht die Aufnahme des Dieselmotortriebs bis Renningen bis 2018 vor. Abhängig von der Verfügbarkeit der Brennstoffzellenfahrzeuge im Falle der „Stufe 2 Brennstoffzelle“ oder – bei Vorliegen der Wirtschaftlichkeit für eine S-Bahn-Verlängerung – einer Elektrifizierung der Strecke bei Stufe 2 S-Bahn ist mit einer „Aufwertung“ nicht vor Mitte der 20er-Jahre zu rechnen.

- 2. Wie bewertet sie den gefundenen Kompromiss?*

Die Landesregierung hält das Stufenkonzept für ein für alle Seiten tragbares Verfahren.

3. *Wie stellt sich nach derzeitiger Sachlage die Höhe der Kosten für die Hermann-Hesse-Bahn und deren exakte Verteilung dar?*

Nach derzeitiger Kostenschätzung betragen die Aufwendungen insgesamt 60,4 Mio. Euro brutto (Preisstand 2012). Die zuwendungsfähigen Aufwendungen liegen deutlich darunter, sind in ihrer Größe aber erst mit Einreichen des Förderantrags bekannt.

4. *Wie interpretiert sie die Stufe 1 des Stufenplans, die eine Umsetzung in Bauabschnitten (bis Weil der Stadt) vorsieht, sofern dies zeitnah und förderrechtlich rechtskonform möglich ist?*

5. *Ist in der Zwischenzeit geklärt, ob die Umsetzung in verschiedenen Bauabschnitten förderrechtlich rechtskonform möglich ist?*

Zu 4. und 5.:

Das vereinbarte Stufenkonzept sieht als erste Stufe einen Dieselbetrieb bis Renningen vor. Ob diese Stufe in Bauphasen aufgeteilt werden kann, wird derzeit noch überprüft. Es obliegt den Antragstellern ein Stufenkonzept vorzulegen, das rechtskonform ist. Unabhängig vom Ergebnis der Überprüfung ist jedoch festzuhalten, dass nur eine Streckenführung bis Renningen förderfähig sein wird.

6. *Welche Bedenken gibt es seitens der betroffenen Landkreise, Städte und Gemeinden sowie seitens der Bürgerinitiativen gegen die Hermann-Hesse-Bahn und wie kann sie diese Sorgen und Kritikpunkte im Einzelnen ausräumen?*

Die betroffenen Anrainergemeinden des Landkreises Böblingen befürchten, dass der Parallelbetrieb der Dieselfahrzeuge auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Weil der Stadt und Renningen den S-Bahn-Betrieb stören und es damit zu Verspätungen kommen könnte. Sie befürchten, dass der Verband Region Stuttgart den S-Bahn-Betrieb in diesem Abschnitt einstellen könnte und die S-Bahn dann in Renningen enden werde. Eine vom Landkreis Calw in Auftrag gegebene Betriebssimulation zeigt, dass der Parallelbetrieb ohne gegenseitige Behinderung möglich ist. Mittels einer weiteren Betriebssimulation, die vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur initiiert wurde und mit geänderten Randbedingungen auf Forderung des Verbands Region Stuttgart ein erneutes Mal gerechnet wird, soll der Nachweis erbracht werden, dass die Hermann-Hesse-Bahn den Regelbetrieb der S-Bahn nicht stört. Außerdem haben sich die beteiligten Landkreise und Anrainerkommunen im Stufenpapier darauf verständigt, dass im Störfall die S-Bahn Vorrang vor der Hermann-Hesse-Bahn erhalten soll. Eine Verkürzung der S-Bahn-Linie erwartet die Landesregierung aufgrund der derzeitigen Fahrgastzahlen der S-Bahn im Abschnitt Weil der Stadt–Renningen nicht.

Die Bürgerinitiativen der Anwohnerinnen und Anwohner befürchten eine Lärmbelastung. Nach aktueller Rechtslage ist der Lärmschutz nur auf Abschnitten mit Planrechtsverfahren zu gewähren. Diese Beurteilung erfolgt innerhalb des Planrechtsverfahrens. Zusätzlich hat sich der Landkreis Calw auf Veranlassung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur einverstanden erklärt, auf den Schienenbonus in entsprechenden Abschnitten zu verzichten, wozu dieser nach Rechtslage nicht verpflichtet wäre.

Darüber hinaus befürchten die Anwohnerinnen und Anwohner eine Abgasbelastung durch den Dieselbetrieb. Da die Strecke der Hermann-Hesse-Bahn weder entwidmet ist noch förmlich stillgelegt, ist einem Eisenbahnbetriebsunternehmen jederzeit die Aufnahme des Betriebs zu gestatten. Da die Strecke jedoch nicht elektrifiziert ist, kann derzeit nur ein Dieselbetrieb verwirklicht werden. Der Abgasbelastung durch den Zug steht eine Abgasentlastung im Straßenverkehr gegenüber. Der Landkreis hat sich verpflichtet, moderne Dieselfahrzeuge anzuschaffen und möglichst schnell auf Brennstoffzellenfahrzeuge umzustellen.

7. Wie beurteilt sie die Realisierungsperspektiven für eine mögliche Verlängerung der S-Bahn S 6 bis Calw?

Die Realisierungsperspektive wird derzeit noch geprüft.

8. Kann sie, trotz des Gutachtens des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart (VWI), das das positive Bewertungsergebnis der Kosten-Nutzen-Untersuchung infrage gestellt hat, garantieren, dass der Nutzen-Kosten-Indikator über 1,0 liegt und damit die Wirtschaftlichkeit der Hermann-Hesse-Bahn gegeben sein wird?

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat die vom Landkreis Calw vorgelegte Standardisierte Bewertung geprüft und kam zum Ergebnis, dass die Hermann-Hesse-Bahn aus heutiger Sicht unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll und damit förderfähig ist.

9. Welche Konsequenzen wird es geben, sofern sich nach Inbetriebnahme herausstellen sollte, dass das Projekt nicht wirtschaftlich ist?

Die Frage ist hypothetisch. Wir gehen davon aus, dass das Vorhaben volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor