

Anlage:

1. Welche Entscheidungswege/ Verfahren sind notwendig um der Absicht des Landkreises Calw nachzukommen, die ursprünglich bis Weil der Stadt geplante HHB auf dem von der S-Bahn befahrenen, teilweise eingleisigen Abschnitt zwischen Weil der Stadt und Renningen bis Renningen durchzubinden?

Es sind Verfahren u.a. in den Bereichen des Planrechts/Baurechts, der Finanzierung und der Trassensicherung auf dem bestehenden Streckenabschnitt Weil der Stadt – Calw erforderlich. Darüber hinaus sind ein Infrastrukturbetreiber und ein Verkehrsunternehmen nach den Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu beauftragen.

Planrechtsverfahren

Bisher wurde ein Scoping-Verfahren durch das RP Karlsruhe in Vorbereitung eines Planfeststellungsverfahrens nach den §§18ff AEG angestrengt. Mit Entscheidung vom 28.12.2012 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg im Einvernehmen mit den Regierungspräsidien Stuttgart und Karlsruhe das Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständige Planfeststellungsbehörde für die Planfeststellung der gesamten Eisenbahnstrecke Calw - Weil der Stadt bestimmt, weil sich der ganz überwiegende Streckenteil im Regierungsbezirk Karlsruhe befindet. Das Untersuchungsgebiet des Scopings umfasst nur den stillgelegten Streckenteil von Calw bis Weil der Stadt.

Der Verband Region Stuttgart hat in Stellungnahmen an das RP Karlsruhe und den Kreis Calw zum Ausdruck gebracht, dass er es für geboten hält, in einer gesamthafter Planfeststellung für den vollständigen Linienverlauf Calw - Renningen alle notwendigen baulichen Maßnahmen (z.B. auch die Spurplanänderungen und neuer Bahnsteig in Renningen) zusammenzuführen. Für die notwendigen Änderungen an der DB-Anlage ist bisher kein Planrechtsverfahren erkennbar.

Finanzierung

Es ist davon auszugehen, dass für das Vorhaben Zuschüsse nach dem L-GVFG erforderlich sind. Das Land fordert seit einiger Zeit eine abgeschlossene Planfeststellung als Voraussetzung für eine Förderzusage. Es ist bisher nicht bekannt, dass ein formaler Zuschussantrag gestellt worden wäre.

Fahrplan

Für den Streckenabschnitt der DB empfiehlt es sich zunächst, dass der Planungsträger eine *Bestätigung der Fahrbarkeit* („*Testat*“) des gewünschten Betriebskonzepts von der DB Netz AG einholt. Diese stellt die Planungsgrundlage für den vorgesehenen Fahrplan und für notwendige zusätzliche Baumaßnahmen für die HHB dar. Die Prüfung der Fahrbarkeit erfolgt auf der Grundlage standardisierter Konstruktionsregeln des DB Richtlinienwerks und stellt somit ein rechnerisches Fahrplankonstruktionsergebnis dar. Qualitätsaspekte werden dabei, über die in den Konstruktionsregeln enthaltenen Mindestzuschlagszeiten hinaus, nicht betrachtet.

Daher fordert der Verband Region Stuttgart im Rahmen einer *betriebswissenschaftlichen Untersuchung*, den Nachweis zu erbringen, dass durch zusätzlich verkehrende Züge keine negativen Auswirkungen, insbesondere im Hinblick auf die Fahrplanqualität, auf den S-Bahn-Betrieb der Linien S6 und S60 und auf weitere Netzabschnitte entstehen dürfen. Dieser Nachweis ist von der DB Netz AG im Rahmen eines Auftrags des Planungsträgers zu führen. Die betriebswissenschaftliche Untersuchung soll Verspätungen nach Wahrscheinlichkeit berücksichtigen, Handlungsempfehlungen geben und auch betriebliche Abläufe wie Ab- und Zustellungen, Leerfahrten und Bereitstellung eines zweiten Zuges der S6 im Bf Weil der Stadt zur Pünktlichkeitsverbesserung einbeziehen.

Gegebenenfalls ist aus dem Ergebnis der betriebswissenschaftlichen Untersuchung die Notwendigkeit zu weiteren Infrastrukturausbauten (Engpassbeseitigung) abzuleiten, die dann zu planen und ebenfalls zu untersuchen sind.

2. *Gibt es eine rechtliche Verpflichtung des Netzbetreibers DB-Netz diesem Ansinnen nachzukommen und unter welchen Bedingungen?*

Eine rechtliche Verpflichtung zur Zuweisung einer Zugtrasse ergibt sich aus § 9 der Eisenbahninfrastrukturnutzungsverordnung (EIBV) in Verbindung mit den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB).

Die fristgerechte Anmeldung der Verkehre für den jeweiligen Netzfahrplan durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)/Zugangsberechtigten erfolgt jährlich im Rahmen der EIBV-Phase beim Infrastrukturbetreiber. Für die S-Bahn geschieht dies durch DB Regio. Für die Schienenanbindung nach Calw erfolgt diese Anmeldung erstmalig im Jahr vor der Inbetriebnahme. Der Infrastrukturbetreiber konstruiert dann auf Basis der geltenden Regularien und Anmeldungen einen Fahrplan. Für konfliktfrei konstruierbare Trassen muss in jedem Fall auch eine diskriminierungsfreie *Zuweisung dieser Zugtrassen* (Trassenangebot) erfolgen.

3. *Wer ist gesetzlicher Aufgabenträger der HHB auf dem Gebiet des Landkreises Böblingen bzw. der Region Stuttgart?*

Mit der Erklärung des Landes, der Region, der Stadt Stuttgart und der Landkreise im ÖPNV-Pakt wird abschließend klargestellt, dass die Zuständigkeit für S-Bahnverkehre auch mit Endpunkt außerhalb der Region beim VRS liegt. Sofern es sich nicht um S-Bahnverkehre handelt, liegt die Aufgabenträgerschaft rechtlich beim Land, das seine Aufgabe an die Landkreise bzw. Zweckverbände weitergeben kann.

4. *Wie und in welcher Form erfolgt die Beteiligung des Aufgabenträgers der S-Bahn Verband Region Stuttgart?*

Die Geschäftsstelle hat mehrfach die Einbindung in die Planungen eingefordert. Seit Planung des Inselbetriebs der HHB wurden nur sporadisch Informationen weitergegeben, ein Abstimmungsgespräch fand zuletzt auf Einladung der Geschäftsstelle am 30.7. 2014 statt. Es wurden keine vertieften Informationen über die verkehrliche Nachfrageberechnung und die beabsichtigten betrieblichen Abläufe übergeben. Die mehrfach geforderte Einbindung aktive Einbindung in die betriebswissenschaftliche Untersuchung der Hermann-Hesse-Bahn und der S-Bahn fand bisher nicht statt. Die Geschäftsstelle hat dem Landkreis Calw das absehbare Betriebsprogramm und die

für den S-Bahnbetrieb erwarteten Qualitätskriterien als Grundlage für die Bewertung der betriebswissenschaftlichen Untersuchungsergebnisse schriftlich zur Verfügung gestellt.

5. *Wie und in welcher Form erfolgt die Beteiligung der DB Regio, als Betreiber der S-Bahn, deren Vertreter in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.6.2014 u.a. als Grund für die unsägliche Verspätungsproblematik der S-Bahn die eingleisigen Abschnitte an den Endästen benannt hat?*

Die DB Regio ist nach eigenen Angaben ebenfalls nicht an der Planung beteiligt, sieht jedoch wegen laufender und künftiger Wettbewerbsverfahren auch von Kontakten zum Projekt ab.

6. *Wie hat sich seit der Inbetriebnahme der S-60 die Verspätungsproblematik auf der S-6 entwickelt und sind durch den Betrieb der HHB über den reinen fahrplanmäßigen Betrieb hinaus weitere Beeinträchtigungen zu erwarten?*

In der Betrachtung der Gesamtlänge der Linie 6 hat sich die Pünktlichkeit nach der Inbetriebnahme der S60 leicht verschlechtert. Im Jahr 2014 wurde sie deutlich besser.

Die Auswertung der aktuellen Pünktlichkeit im Bereich Renningen zeigt aber, dass insgesamt kein Puffer vorhanden ist, mit dem gegebenenfalls Einbruchsverspätungen weiterer Fahrten auf dem Abschnitt Weil der Stadt – Renningen kompensiert werden könnten.

Für die Schienenverbindung in den Landkreis Calw soll ein neuer Bahnsteig als Seitenbahnsteig östlich der neuen Fußgängerunterführung im Bf Renningen angelegt werden. Die Einfahrt der HHB in den Bahnhof Renningen erfordert es, dass sie das Gegengleis in Richtung Malsheim quert. So ist die Ausfahrt der S6 von Renningen nach Weil der Stadt nicht eher möglich, als bis die HHB an ihrem Bahnsteig steht. Damit wird in diesem in den Jahren 2002 und 2003 von der Region zweigleisig ausgebauten Streckenabschnitt Renningen – Malsheim ein neuer Engpass am Bahnhofskopf Renningen geschaffen.

7. *Auf welchen Annahmen beruht die standardisierte Bewertung, die wohl nur eine Durchbindung bis Renningen als wirtschaftlich attestiert, obwohl für die Fahrgäste aus Richtung Calw kein Zeitvorteil entsteht und wesentlich kompliziertere Umsteigevorgänge am Bahnhof Renningen in Kauf genommen werden müssen?*

Der Kreis Calw hat den Verband Region Stuttgart nicht über die Vorgaben der standardisierten Bewertung informiert. Bekannt sind lediglich ausschnittshafte Ergebnisse.

8. *Wie viele Umsteiger auf die S-60 werden betroffen und wie wurde diese Zahl ermittelt?*

In Präsentationen des Landkreises Calw wird dargestellt, dass durch die Hermann-Hesse-Bahn zusätzlich bis zu 570 Fahrgäste pro Tag auf der S60 erwartet werden. Die Grundlagen dieser Fahrgastzahlen sind nicht zugänglich.

9. *Welche Auswirkungen sind für die an der Strecke liegenden Wohngebiete bei dieselgetriebenen Fahrzeugen zu erwarten?*

Die Auswirkungen der Fahrzeuge sollten in einem gesamthaften Planfeststellungsverfahren, das den fraglichen Abschnitt einschließt, dargelegt und bewertet werden. Ohne die geplanten Fahrplan- und Fahrzeugdaten können sonst nur spekulative Ergebnisse entstehen.

10. *Gibt es auf dem Markt dieselgetriebene Fahrzeuge mit Rußfiltern, die dem Standard bei Kraftfahrzeugen entsprechen?*

Ja, es gibt auf dem Markt dieselgetriebene Fahrzeuge mit Rußfiltern. Seit 2006 sind bspw. auf der Taunusbahn die weltweit ersten Dieseltriebwagen mit Rußpartikelfilter unterwegs. Schienenfahrzeuge, welche die aktuelle EU-Abgasnorm Stage IIIb erfüllen sind ebenfalls auf dem Markt erhältlich. Für das Erreichen dieser Abgasnorm wäre die Verwendung von Partikelfiltern jedoch nicht zwingend erforderlich; sie könnte theoretisch auch durch andere Motormanagementmaßnahmen erreicht werden.

11. *Was sind die Gründe, die den Zweckverband Schönbuchbahn veranlassen, die dortige Strecke zu elektrifizieren?*

Der Zweckverband Schönbuchbahn erwartet eine weitere Nachfragesteigerung, die einen 15min Takt erfordert. Mit der Taktausweitung werden zusätzliche Fahrzeuge erforderlich. Gleichzeitig läuft die Betriebsgenehmigung der heutigen Fahrzeuge im Jahr 2020 aus. In einer gesamthaften Betrachtung des Fahrzeugbedarfs fällt der finanzielle Aufwand für elektrische Fahrzeuge nur geringfügig höher aus als bei der Dieseltraktion. Gleichzeitig werden geringere Lärm- und Schadstoffimmissionen erwartet.