



Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**Dezernent**

Andreas Wiedmann  
Telefon 07031-663 1355  
Telefax 07031-663 1962  
a.wiedmann@lrabb.de  
Zimmer A 409

31. Oktober 2012

**Beantwortung der Anfrage  
der Kreistagsfraktion der GRÜNEN  
vom 17.10.2012**

**Schienenverbindung Calw - Weil der Stadt - Renningen**

Anlagen: Antrag der Grünen-Fraktion vom 17.10.2012  
Flyer „Hermann-Hesse-Bahn“  
Powerpoint-Präsentation LKr Calw vom Sept. 2012

**Anfrage:** siehe Anlage

**Beantwortung:**

**Zu 1. Wie hoch ist der NKI und welche Varianten wurden gutachtlich untersucht? S-Bahn, Diesellock, Pendelverkehr usw.?**

Es wurden folgende Varianten gutachtlich untersucht:

- **Mit-Fall 1:** Durchbindung der S6 über Weil der Stadt hinaus nach Calw **ohne** Stärken und Schwächen der Züge
- **Mit-Fall 2:** Durchbindung der S6 über Weil der Stadt hinaus nach Calw **mit** Stärken und Schwächen der Züge
- **Mit-Fall 3:** Separater, von S6 unabhängiger, Pendelverkehr mit Dieseltriebwagen zwischen Weil der Stadt und Calw
- **Mit-Fall 4, Variante 1:** Pendelverkehr zwischen **Renningen** und Calw mit **Dieseltriebwagen**
- **Mit-Fall 4, Variante 2:** Pendelverkehr zwischen **Renningen** und Calw mit **Elektrotriebwagen**

Bei den Mit-Fällen 1 bis 3 konnte kein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden. Die Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) lagen jeweils unter 1.

Bei den beiden Varianten des Mit-Falls 4 liegt der NKI über 1. Die in der Standardisierten Bewertung getroffenen Annahmen wurden inzw. mit dem Landesministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) abgestimmt. Eine Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) steht noch aus.

## **Zu 2. Ergebnis Gutachten Haltepunkt Grafenau?**

Die gesamte Untersuchung zur Umfahrung der Hackstbergsschleife - der Haltepunkt Grafenau ist ein Teil davon - baut auf der Standardisierten Bewertung des Mit-Falls 4 auf. Die Untersuchung kann daher erst abgeschlossen werden, wenn die Grundannahmen zum Mit-Fall 4 (Variante 1 oder 2) mit den Zuschussgebern abgestimmt sind. Ein verlässlicher Zeitplan kann aufgrund der Abhängigkeit von Dritten derzeit nicht skizziert werden.

## **Zu 3. Sind wir an allen neuen Planungsaufträgen der TTK durch den LKr Calw zu 20 % beteiligt? Wie hoch sind die bisherigen Kosten für den LKr Böblingen?**

Der Landkreis Böblingen beteiligte sich von 2000 – 2005 mit 50 % und seit 2006 mit 20 % an den Planungskosten (insbesondere Erstellung der Standardisierten

Bewertung und notwendige Vorarbeiten). Neben der TTK sind auch andere Büros mit Arbeiten, die im Rahmen der Erstellung der Standardisierten Bewertung notwendig sind, beauftragt (z.B. Erstellung von Rechtsgutachten, insbes. Natur- und Artenschutz).

Die seit dem Jahr 2000 - 2005 angefallenen Kosten des Landkreises Böblingen belaufen sich auf 117.700 € und seit 2006 auf 275.680 €.

**Zu 4. Laut Interview mit Hr. Bopp vom VRS hat „Calw eine andere Lösung als die S-Bahn“. Wie sieht es dann bei dieser anderen Lösung mit der Aufgabenträgerschaft aus?**

Bei der von Herrn Bopp angesprochenen „anderen Lösung“ handelt es sich um den Pendelverkehr Renningen – Calw. Es handelt sich um ein Projekt in der Aufgabenträgerschaft der beiden Landkreise Böblingen und Calw. Das MVI teilt diese Auffassung.

**Zu 5. Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten der zurzeit favorisierten Variante? ca. 50 oder eher 80 Mio. €?**

Die voraussichtlichen Kosten liegen beim Diesel-Betrieb unter 50 Mio. €, beim elektrischen Betrieb darüber. In der Standardisierten Bewertung wird – entsprechend der Richtlinie – mit einem Preisstand von 2006 gearbeitet. Für den GVFG-Antrag werden die Kosten mit 2% p.a. auf 2012 hochgerechnet. Für die Berechnung der Standardisierten Bewertung wurde der Betrag von 51,8 Mio. € zugrunde gelegt. Z. Zt. befindet sich das Projekt im Vorentwurfsstadium. Mit der Entwurfsplanung wird dann eine Kostenberechnung erstellt werden.

**Arbeitsgespräch mit dem MVI am 24.10.2012:**

Am 24.10.2012 fand ein Arbeitsgespräch mit dem MVI statt. Dabei wurden die Grundannahmen der Standardisierten Bewertung auf Basis eines Elektrobetriebs vom MVI akzeptiert.

Im Anschluss daran fand am 24.10.2012 ein Abstimmungsgespräch der Landratsämter Calw und Böblingen statt. Dabei wurde vereinbart, künftig in regelmäßigen Zeitabständen gemeinsame Arbeitsgespräche der Landkreise zu führen.

**Weiteres Vorgehen:**

- Im Dezember 2012 ist ein 3. Abstimmungsgespräch mit dem BMVBS unter Teilnahme des Landkreises Böblingen vorgesehen bzgl. Abstimmung der Grundannahmen der Standardisierten Bewertung und der Fördermöglichkeit aus Bundesmitteln (da über 50 Mio. €).
- Folgende weitere wesentliche Schritte sind in Vorbereitung:
  - Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahren
  - GVFG-Antrag

Als Anlage sind u.a. ein Flyer sowie eine Powerpoint-Präsentation des Landkreises Calw vom September 2012 beigefügt, in der insbesondere das Konzept der Hermann-Hesse-Bahn sowie die Anschlusssituation und Infrastrukturmaßnahmen dargestellt sind.

gezeichnet

Roland Bernhard