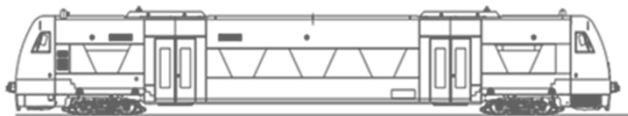


Hermann-Hesse-Bahn

Calw – Weil der Stadt – Renningen

Aktueller Stand



04.02.2015

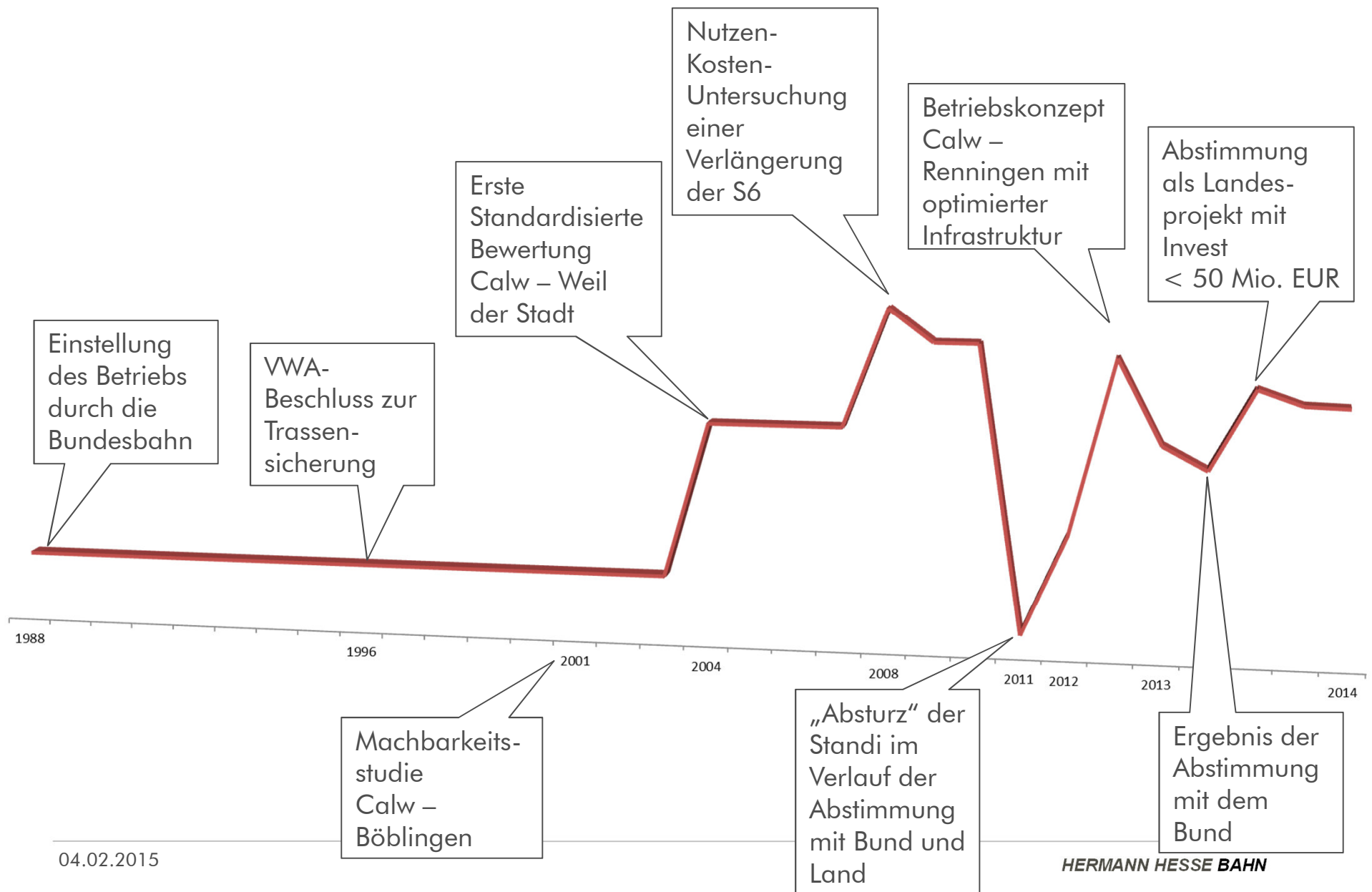
Althengstett



Tagesordnung

- I. Historie/Projektentwicklung
- II. Allgemeine Informationen zur Hermann-Hesse-Bahn
- III. Standardisierte Bewertung
- IV. Aktuelle Themen
- V. Zukünftige Themen

I. Historie/Projektentwicklung



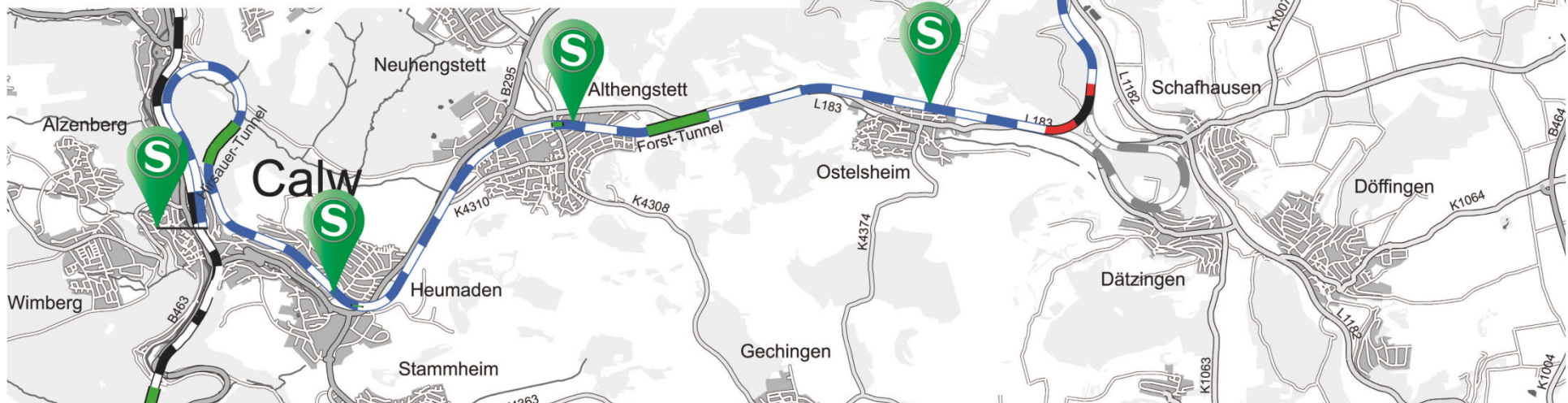
II. Allgemeine Informationen zur Hermann-Hesse-Bahn

Streckenübersicht

Das Zukunftsprojekt im Landkreis Calw

Geplante Infrastrukturmaßnahmen

- Neubau Haltepunkt Calw ZOB
- Verlegung Haltepunkt Calw-Heumaden
- Neubau einer Eisenbahnüberführung in Calw-Heumaden
- Verlegung Bahnhof Althengstett
- Neubautunnel
- Zweigleisiger Ausbau zwischen dem Neubautunnel und dem Haltepunkt Ostelsheim
- Neubau einer Eisenbahnüberführung in Weil der Stadt
- Sanierung der Bestandsinfrastruktur

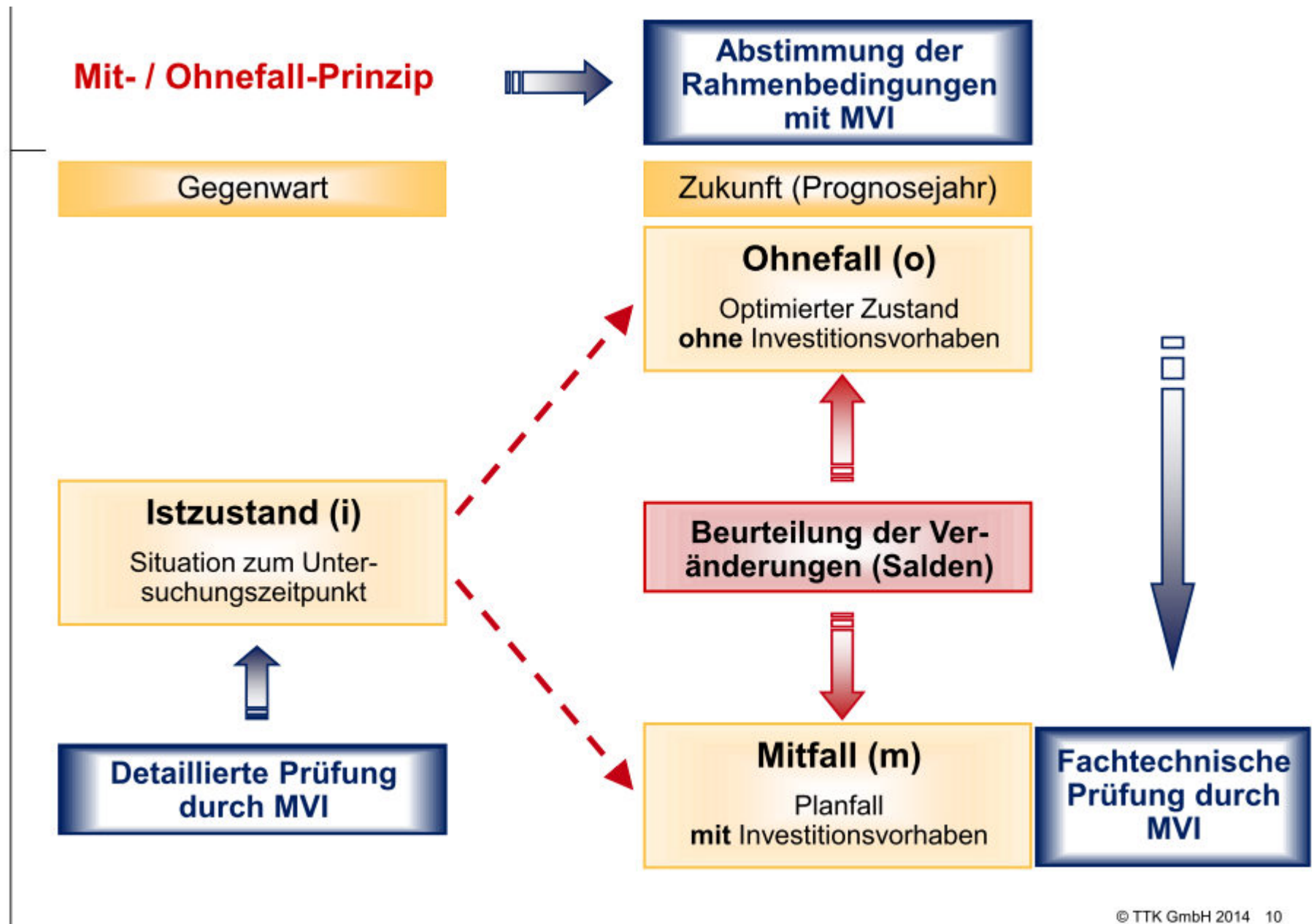


- Wiederherstellung einer direkten Schienenanbindung an die Landeshauptstadt Stuttgart und den Wirtschaftsraum Böblingen/Sindelfingen
- Kreisübergreifende Stärkung der Landesentwicklungsachse Leonberg - Renningen - Weil der Stadt - Calw
- Verbesserte Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete Nagoldtal und Schwarzwald
- Verkehrsentlastung im westlichen Landkreis Böblingen und im östlichen Landkreis Calw
- Optimale Verknüpfung mit der S-Bahn-Stuttgart (S6 und S60)

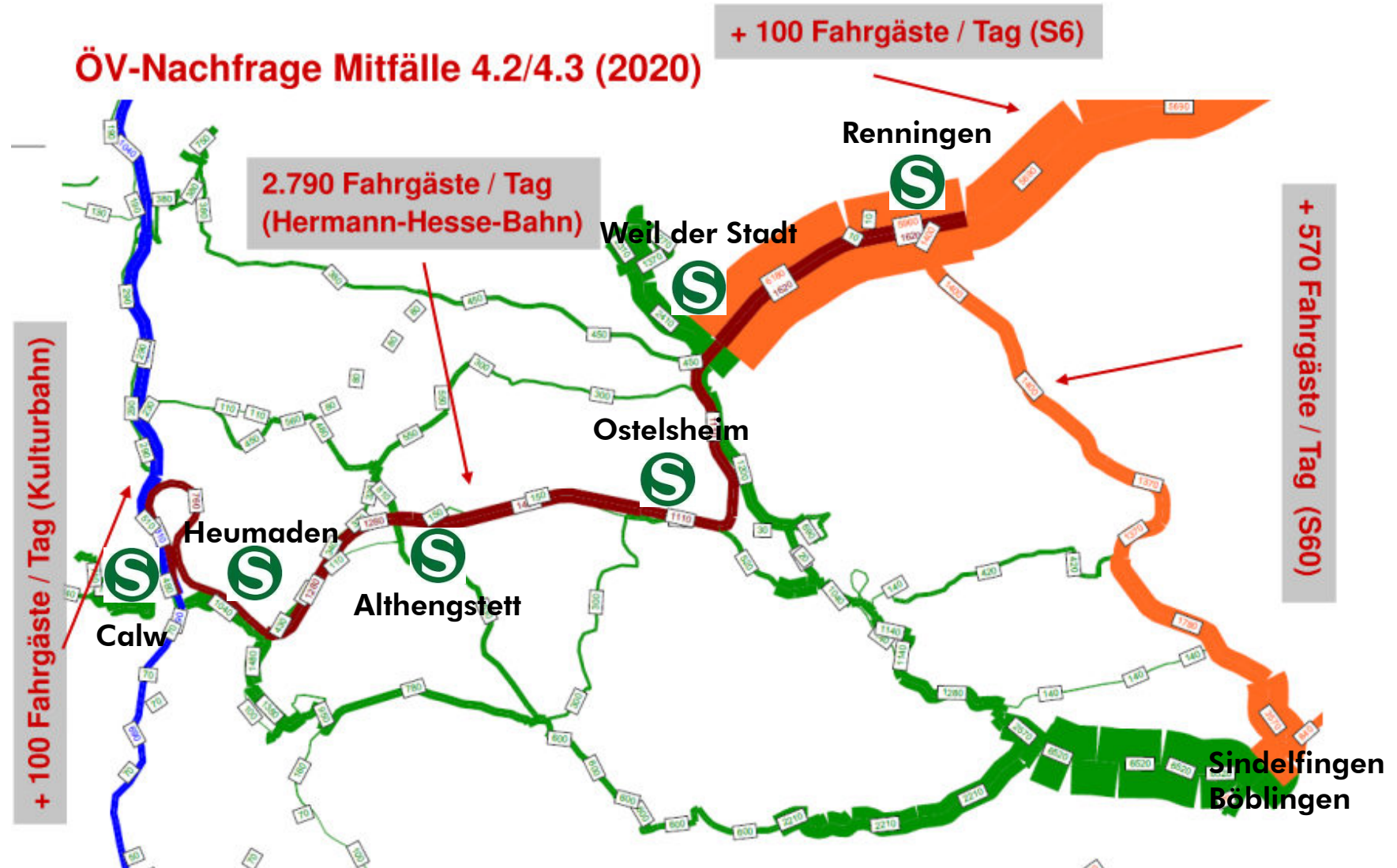
- Hermann-Hesse-Bahn zwischen Renningen – Weil der Stadt – Calw
- 30-Minuten Takt wochentags von 5 – 20 Uhr
- 60-Minuten Takt nach 20 Uhr und am Wochenende
- Fahrzeiten:
 - Althengstett – Calw: rd. 9 Minuten
 - Althengstett – Sindelfingen: rd. 34 Minuten inkl. Umstieg
 - Althengstett – Stuttgart Hauptbahnhof: rd. 53 Minuten inkl. Umstieg

III. Standardisierte Bewertung

Standardisierte Bewertung



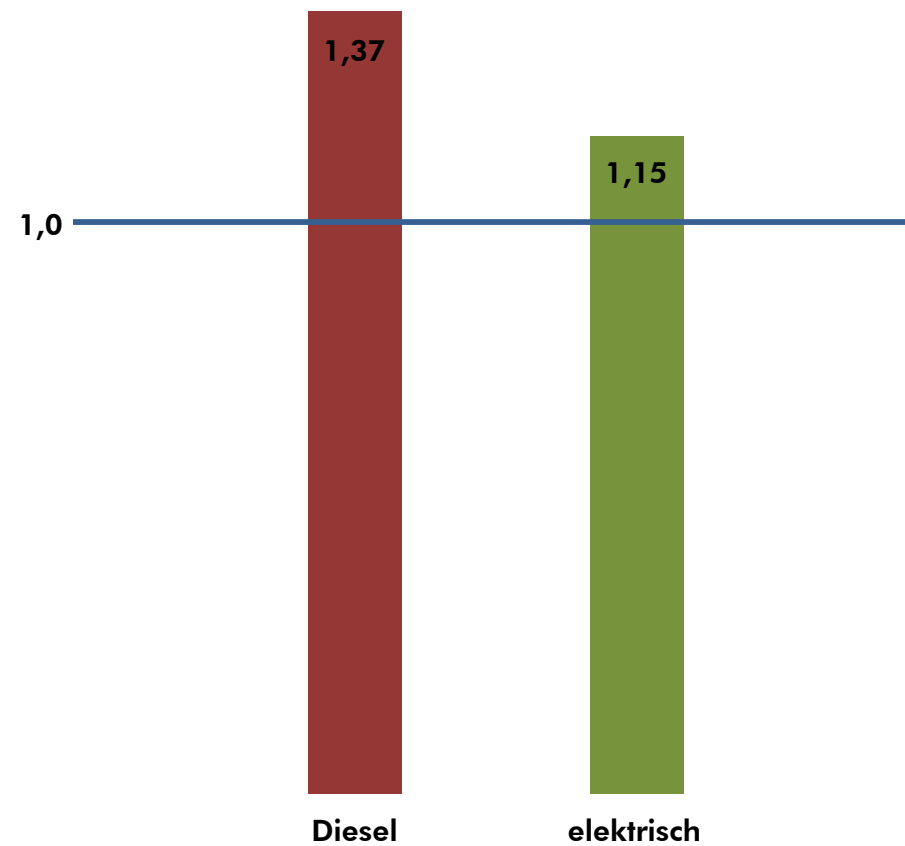
Nachfrageprognose



Nachfrageprognose „Tunnelvariante“, Quelle: TTK

04.02.2015

Nutzen-Kosten-Indikator Diesel- und elektrischer Betrieb



- Infrastrukturinvestition (Preisstand 2012)
 - Dieselbetrieb: 41,5 Mio. EUR
zzgl. rd. 15% Planungskosten/Gebühren → rd. 48,35 Mio. EUR
 - Elektrobetrieb: 49 Mio. EUR
zzgl. rd. 15% Planungskosten/Gebühren → rd. 57,09 Mio. EUR

IV. Aktuelle Themen

- Haltepunkt Althengstett
- Planrechtsverfahren
- Schall/Lärm
- Fahrplanrobustheit/"Stresstest"

Haltepunkt Althengstett

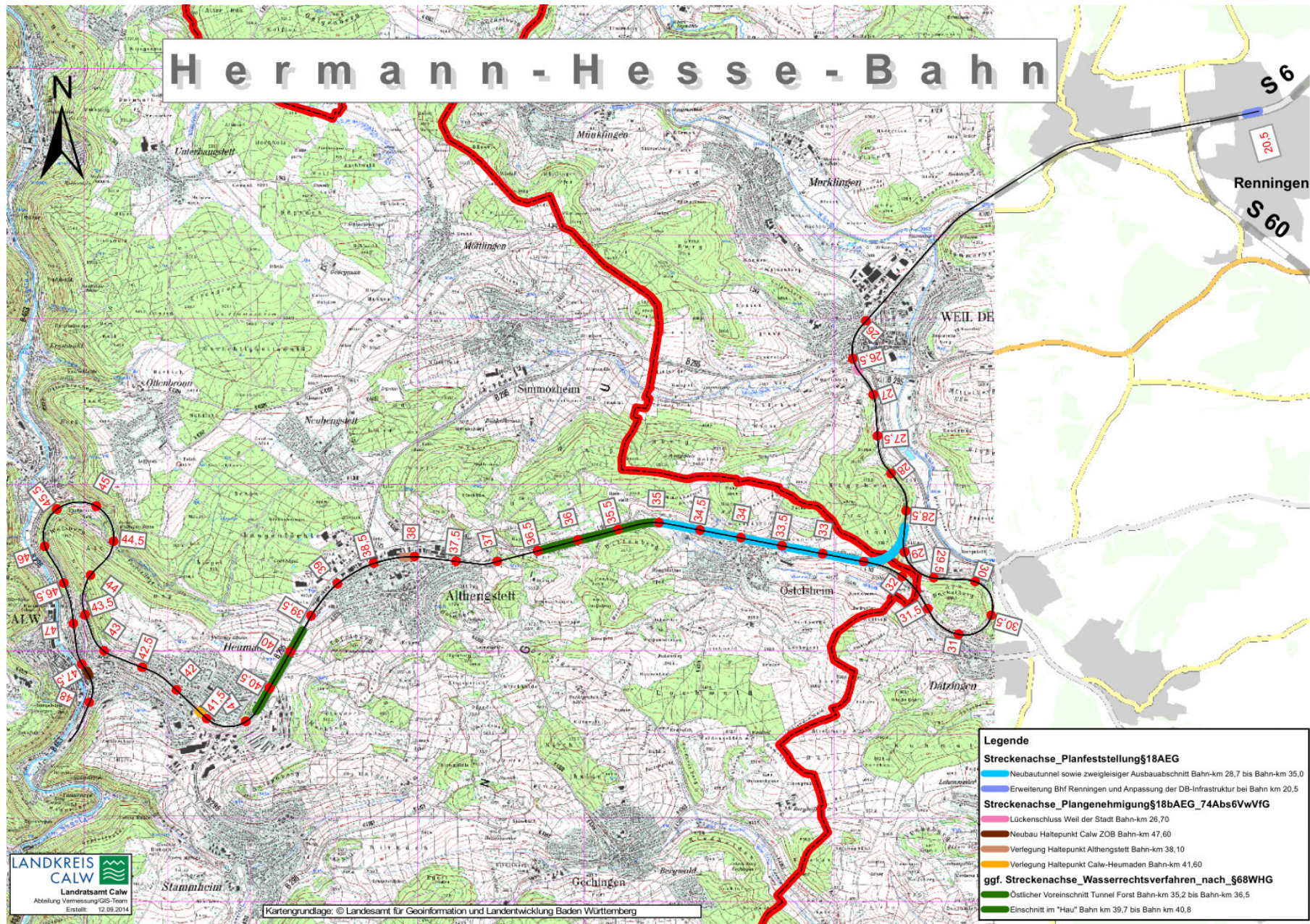


Grundsätzliches

- Gesamtstrecke ist
als Bahnstrecke gewidmet
formell nicht stillgelegt
- Wiederinbetriebnahme stellt Sanierung dar

Planrechtsverfahren

HERMANN
HESSE BAHN



- **Planfeststellung** nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
 - Neubautunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim
 - Erweiterung des Bahnhofes Renningen
- **Plangenehmigung** nach § 18 AEG
 - Neubau einer Eisenbahnüberführung über die B 295
 - Wiederherstellung eines Schienenweges über die Südumfahrung in Weil der Stadt
 - Neubau Haltepunkt Calw ZOB
 - Verlegung Haltepunkt Calw-Heumaden
 - Verlegung Haltepunkt Althengstett
- **Wasserrechtliche Planfeststellung** nach § 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)
 - Östlicher Voreinschnitt Tunnel Forst (Bahn-km 35,2 – 36,5)
 - Einschnitt im „Hau“ (Bahn-km 39,7 – 40,8)

Calw – Weil der Stadt

- Im Planfeststellungsabschnitt „Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau“ wurden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt und den Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Die Untersuchungen haben ergeben, dass keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.
- Die restliche Strecke zwischen Weil der Stadt und Calw wird „schraubengleich“ saniert. Dafür ist kein Planfeststellungsverfahren erforderlich, es greift vollumfänglich der Bestandsschutz (Schienenstrecke ist weder stillgelegt noch entwidmet). Lärmschutzmaßnahmen sind dadurch nicht erforderlich.

Weil der Stadt – Renningen

- Für die Erweiterung des Bahnhofs Renningen ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die für das Verfahren notwendigen Fachgutachten werden derzeit erstellt.
- Für Mehrverkehre auf bestehenden Eisenbahnstrecken ist keine Planfeststellung erforderlich. Daher sind auch keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Aufgabenstellung/Ziel der Untersuchung:

„[...] sollten die Auswirkungen der Inbetriebnahme des Pendelverkehrs zwischen Calw und Renningen auf das heutige Betriebsprogramm eingeschätzt werden. Zielstellung ist die Prüfung und Bewertung der zu erwartenden Betriebsqualität mittels Betriebssimulation.“

Untersuchte Varianten:

Istzustand - es verkehren keine Züge der HHB zwischen Calw – Renningen – Weil der Stadt.

Sollzustand - zwischen Calw – Weil der Stadt – Renningen verkehren Züge der HHB im 30-Minuten-Takt.

Auszug aus der vorgestellten Fahrplanrobustheitsprüfung:

Ergebnis der Simulation:

Auf dem betrachteten Streckenabschnitt Calw - Renningen ist eine wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität gemäß Richtlinie 405 zu erwarten. Der Vergleich der Varianten V1_Ist mit V2_Soll ergab keine Auswirkungen durch die zusätzlichen Verkehre auf den S-Bahn-Verkehr.

„Auf dem betrachteten Streckenabschnitt Calw – Weil der Stadt – Renningen ist eine wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität ... zu erwarten. Der Vergleich der Varianten V1_Ist mit V2_Soll ergab keine Auswirkungen durch die zusätzlichen Verkehre auf den S-Bahn-Verkehr.“

V. Zukünftige Themen

- Erweiterung der Fahrplanrobustheitsprüfung
- Alternative Antriebsmodelle → Brennstoffzelle
- Gründen eines Zweckverbandes
- weitere Informationsveranstaltungen
- ...

**DAS BAHNPROJEKT
IM LANDKREIS CALW**

**DIE
ZUKUNFT
BEGINNT
JETZT!**



Kontakt



Hermann-Hesse-Bahn@kreis-calw.de



Michael Stierle

Landratsamt Calw
Abteilung Projekt S-Bahn und ÖPNV

+49 (07051) 160 - 360 Fon

+49 (07051) 795 - 360 Fax

Hermann-Hesse-Bahn@kreis-calw.de

Vogteistraße 42 - 46

75365 Calw