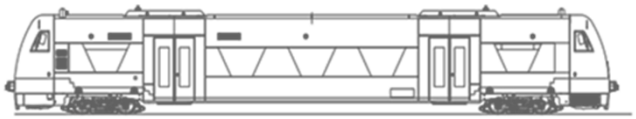
Hermann-Hesse-Bahn

Calw – Weil der Stadt – Renningen

Aktueller Stand





Tagesordnung

I. Historie/Projektentwicklung

II. Allgemeine Informationen zur Hermann-Hesse-Bahn

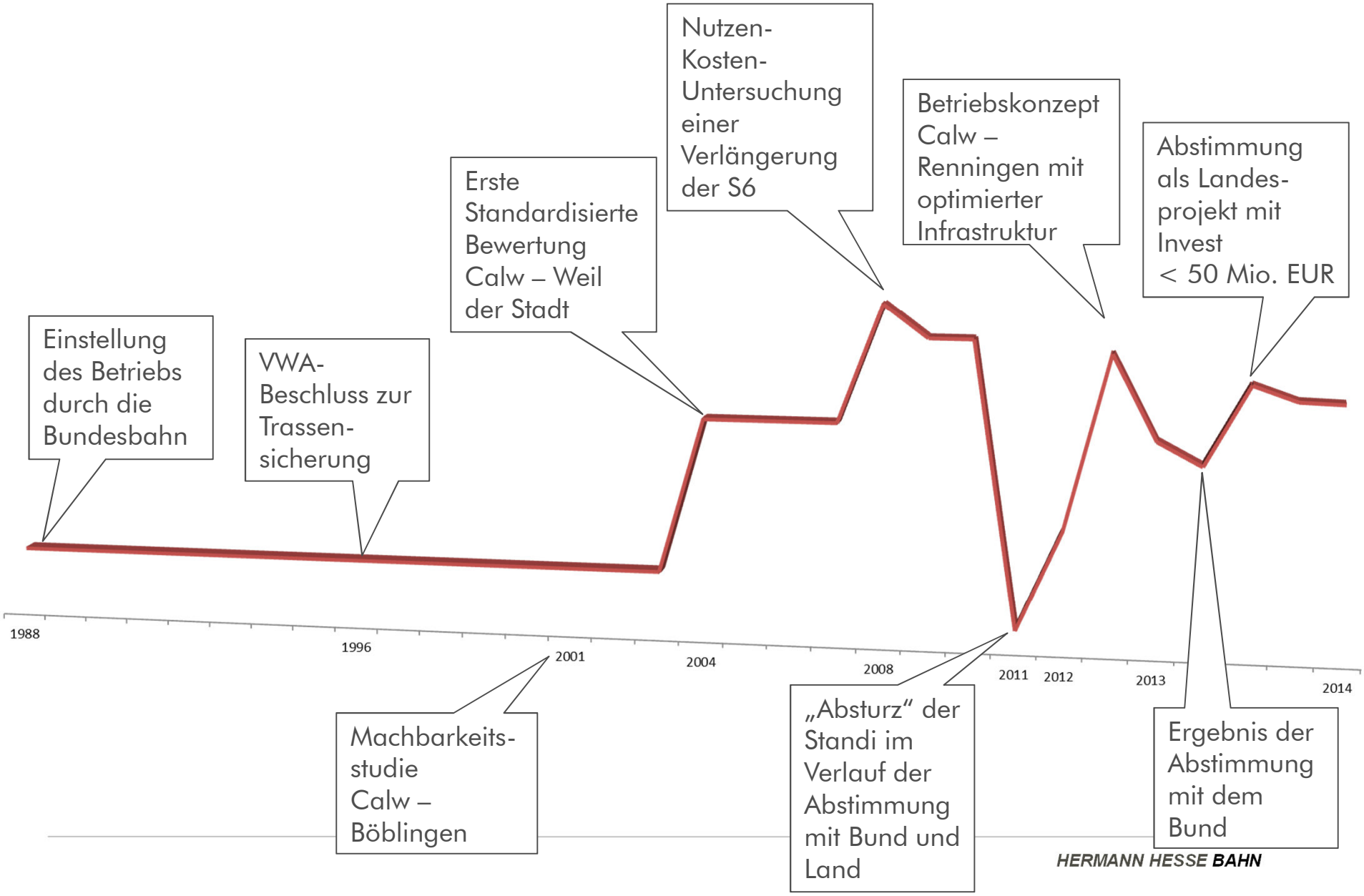
III. Standardisierte Bewertung

IV. Aktuelle Themen

V. Zukünftige Themen

I. Historie/Projektentwicklung

HERMANN HESSE BAHN HHB



II. Allgemeine Informationen zur Hermann-Hesse-Bahn

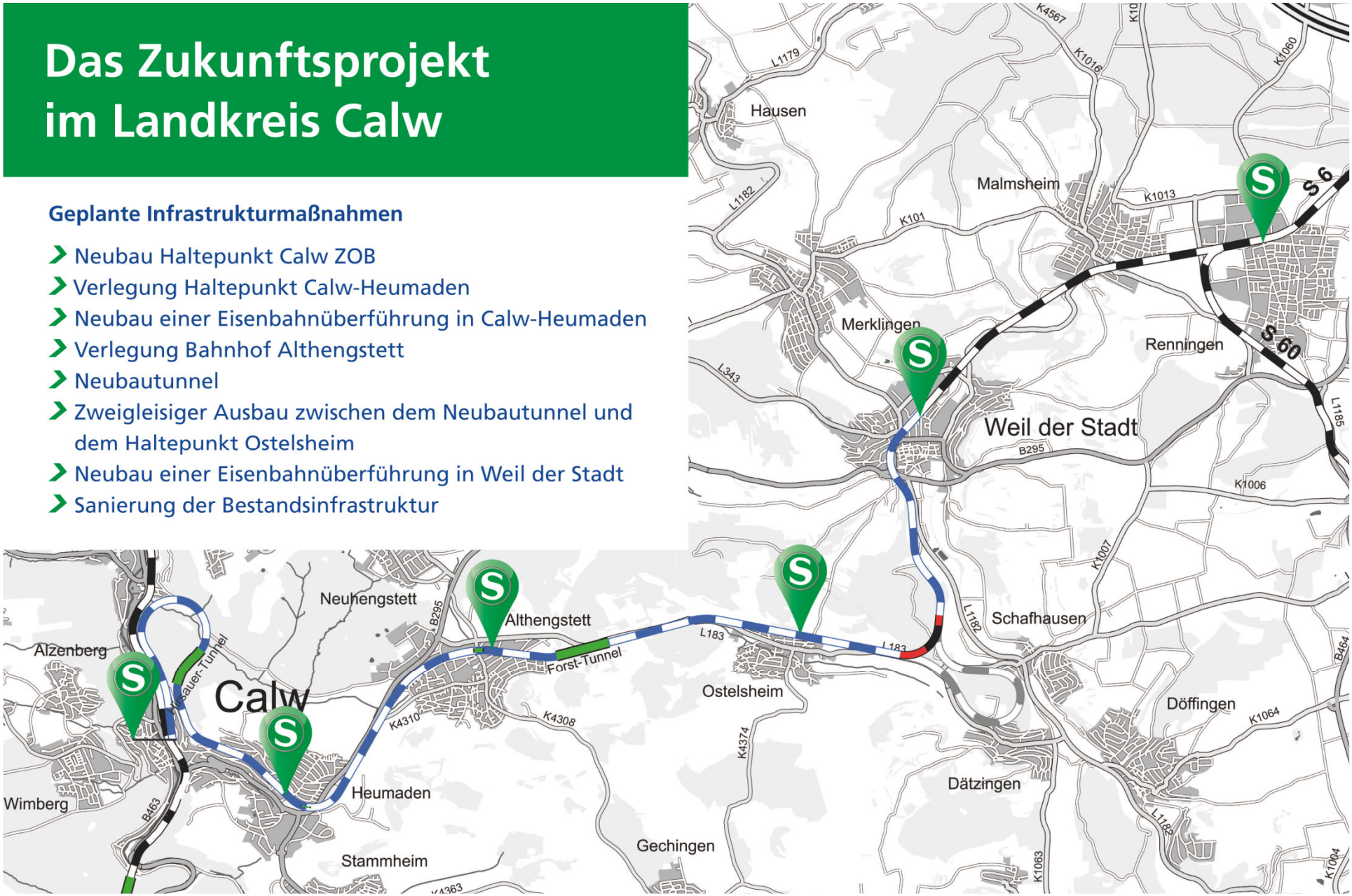
Streckenübersicht

HERMANN HESSE BAHN HHB

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



Fakten

- 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)

Konzept

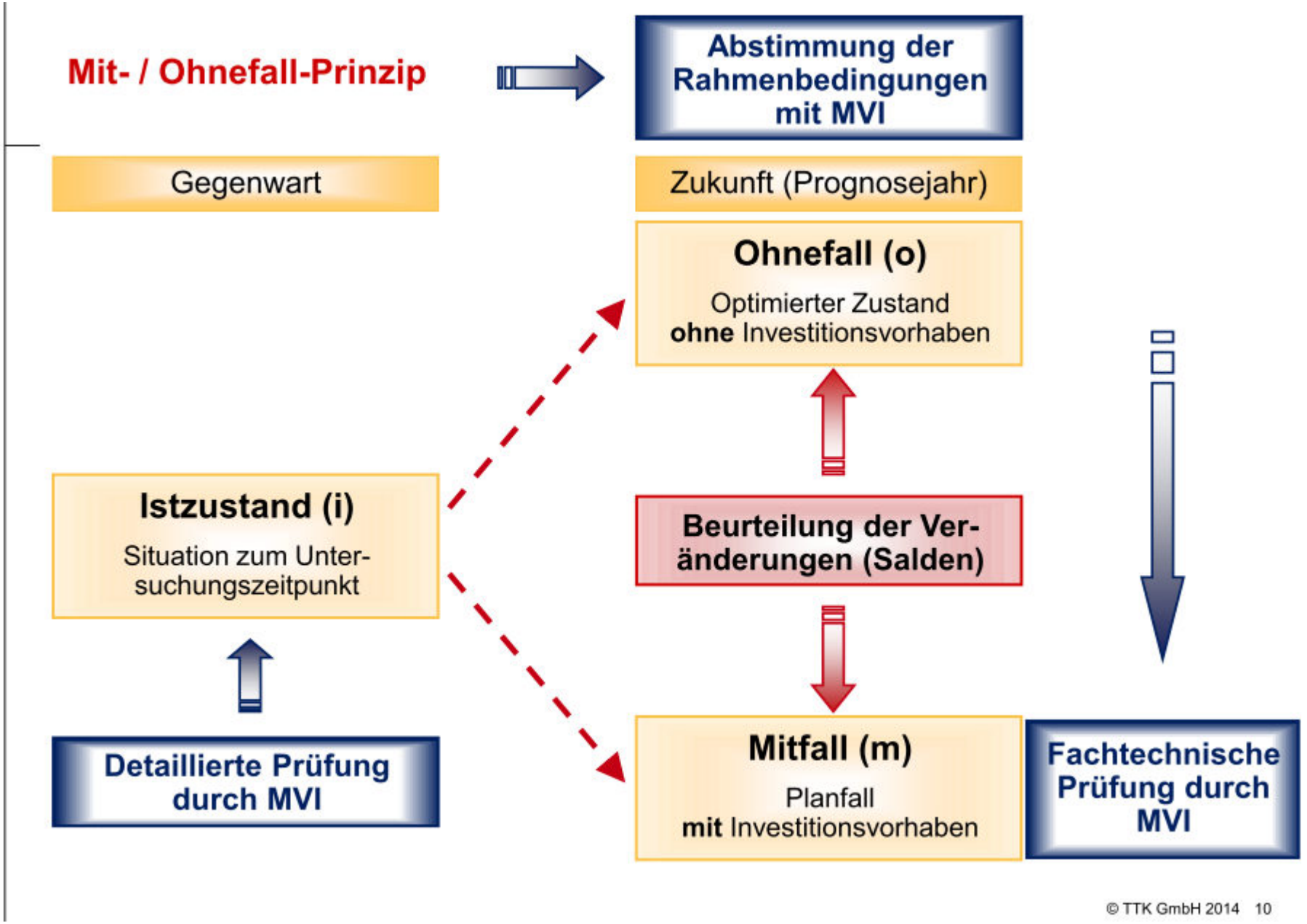
HERMANN HESSE BAHN HHB

- 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:
  - Calw – Renningen: rd. 24 Minuten
  - Calw – Sindelfingen: rd. 42 Minuten inkl. Umstieg
  - Calw – Stuttgart Hauptbahnhof: rd. 60 Minuten inkl. Umstieg
  - Weil der Stadt – Calw: rd. 18 Minuten

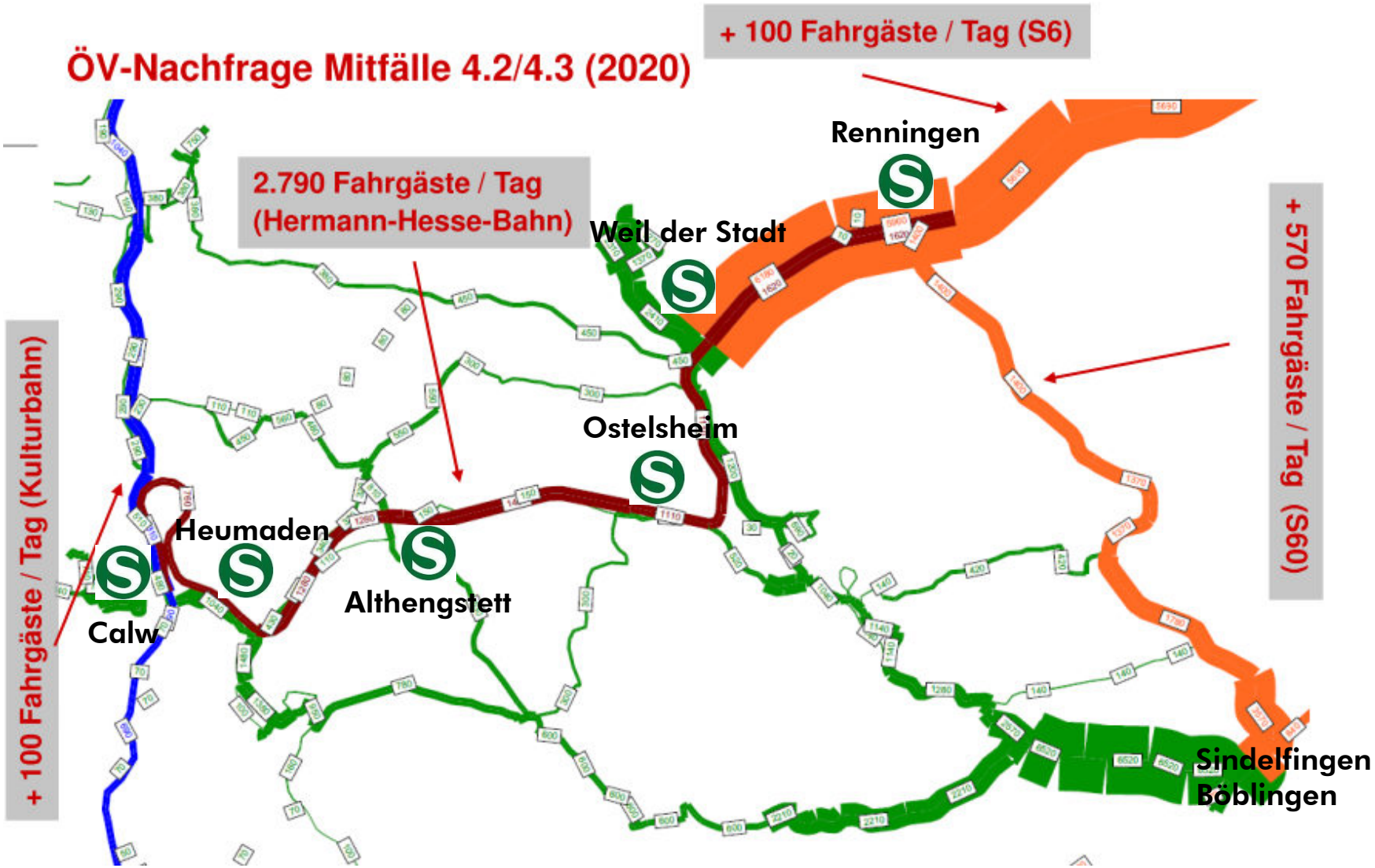
III. Standardisierte Bewertung

Standardisierte Bewertung

HERMANN HESSE BAHN HHB



Nachfrageprognose

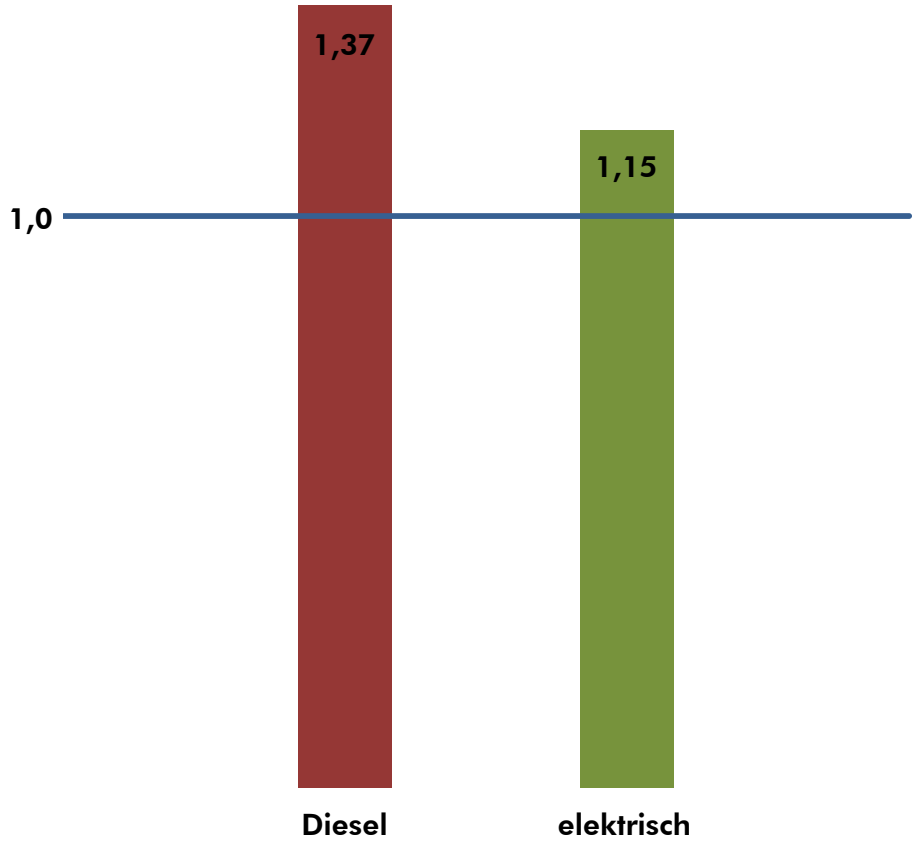


Nachfrageprognose „Tunnelvariante“, Quelle: TTK

Standardisierte Bewertung

HERMANN HESSE BAHN HHB

Nutzen-Kosten-Indikator
Diesel- und elektrischer Betrieb



Kosten

- 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

- Planrechtsverfahren
- Schall/Lärm
- Fahrplanrobustheit/“Stresstest“

HERMANN HESSE BAHN HHB

Grundsätzliches

- Gesamtstrecke ist

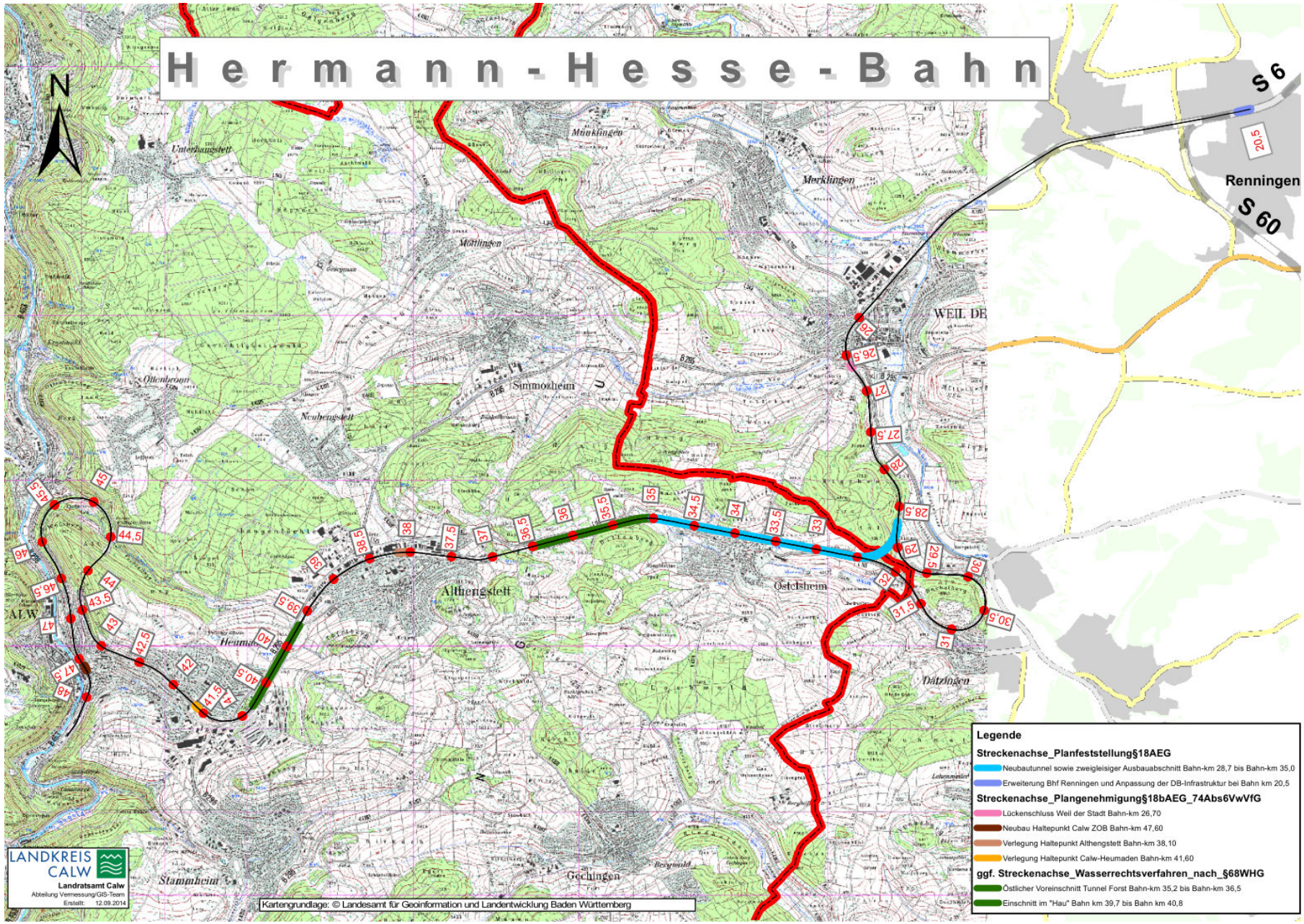
  als Bahnstrecke gewidmet

  formell nicht stillgelegt

- Wiederinbetriebnahme stellt Sanierung dar

Planrechtsverfahren

HERMANN HESSE BAHN HHB



Planrechtsverfahren

HERMANN HESSE BAHN HHB

- **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 „Neubautunnel und zweigleisiger Ausbau“ wurden schalltechnische Untersuchen 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.

Fahrplanrobustheit/„Stresstest“

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.

Fahrplanrobustheit/„Stresstest“

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

Zukünftige Themen

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

HERMANN HESSE BAHN HHB LANDKREIS CALW

DAS BAHNPROJEKT IM LANDKREIS CALW



Kontakt

HERMANN HESSE BAHN HHB

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