HHB-Express

DAS MAGAZIN ZUR **HERMANN-HESSE-BAHN**

AUSGABE 1 | JANUAR 2016

AUF DER **ZIELGERADEN**

Viele Jahre lang war nicht sicher, ob sie kommt. Nun ist die Hermann-Hesse-Bahn beschlossene Sache – und die Calwer Anstrengungen können sich sehen lassen

Ein wenig traurig waren die Anhänger der Württembergischen Schwarzwaldbahn schon, als 1983 der letzte Personenzug über die Schienen zwischen Calw und Weil der Stadt rollte. Mit selbstgestalteten Transparenten verabschiedeten sie sich damals am 27. Mai von ihrem „Bähnle". Gut fünfunddreißig Jahre später soll der Zugverkehr nun aber wieder aufgenommen, der Nordschwarzwald über die Hermann-Hesse-Bahn und die S-Bahn Linie 6 an die Metropolregion Stuttgart angeschlossen werden.

Stufe für Stufe zum Kompromiss

Daran, die Strecke wiederzubeleben, wurde schon 2000 gedacht. Doch erst das Konzept der Hermann-Hesse-Bahn 2012 und die Einigung auf ein Stufenkonzept brachten die unterschiedlichen Interessen der Landkreise Calw und Böblingen zusammen. Am 19. Juni 2015 verabschiedeten das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart, die Landkreise Calw und Böblingen sowie die Anrainerkommunen in Stuttgart diesen Kompromiss. Er beinhaltet zunächst die Reaktivierung der Schienenstrecke im Dieselbetrieb bis nach Renningen. In der zweiten Stufe wird der komplette Betrieb auf umweltfreundliche Brennstoffzellenfahrzeuge umgestellt. Außerdem prüfen der Verband Region Stuttgart und der Landkreis Calw, ob eine spätere S-Bahn-Verlängerung wirtschaftlich tragfähig ist und eine gemeinsame Finanzierung gefunden wird. Damit ist die Hermann-Hesse-Bahn beschlossene Sache.

Die Diskussion, ob die Bahn nur bis Weil der Stadt oder doch bis Renningen fahren soll, konnte dadurch beigelegt werden. Hermann-Hesse-Bahn und S-Bahn sollen nicht zu Konkurrenten werden. Den Anstoß zu dieser Lösung gab Landesverkehrsminister Winfried Hermann. Das Land sagte für das Projekt zudem im Jahr 2015 eine finanzielle Unterstützung hinsichtlich der Baukosten von bis zu 25 Millionen Euro zu. Die restlichen Kosten übernehmen die beteiligten Landkreise und Anrainerkommunen im Landkreis Calw.

Richtungsweisend und wirtschaftlich

Das Jahrhundertprojekt „Hermann-Hesse-Bahn" wird rund 50 Millionen Euro kosten. Das Geld fließt u.a. in die Streckensanierung, den neuen Haltepunkt Calw ZOB, einen Neubautunnel zwischen Weil der Stadt und Ostelsheim, in den teilweise zweigleisigen Ausbau der Strecke im Bereich Ostelsheim auf einer Länge von ca. 1,8 Kilometern und die Verlegung des Althengstetter Bahnhofs. Während Projektgegner die hohen Kosten kritisieren, sehen Befürworter das Bahnprojekt als richtungsweisende und gute Investition in die Zukunft. Lange wurde deshalb auch heftig über die Wirtschaftlichkeit des Projekts gestritten. Nun steht fest: Die geplante Schienenverbindung von Calw über Weil der Stadt nach Renningen gilt gemäß der Standardisierten Bewertung, die vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg positiv geprüft wurde (Wert 1,2), als wirtschaftlich. Landrat Riegger drängt daher auf einen schnellen Baubeginn. Er hat gute Gründe: Die Fördermittel sind nur dann sicher, wenn die Strecke bis spätestens Ende 2018 fertiggestellt ist.

Planfeststellung fast abgeschlossen

Nicht nur die Zuschüsse seitens des Landes gelten als gesichert, auch das Planfeststellungsverfahren beim Karlsruher Regierungspräsidium, das den zweigleisigen Ausbau in Ostelsheim und den Neubau eines Tunnels zur Abkürzung der Hacksbergschleife betrifft, ist so gut wie abgeschlossen. Was den Schallschutz betrifft, will man dort, wo nicht auf der Trasse der alten Eisenbahn gebaut wird, auf Schienenstegdämpfer setzen. Die mit Kunststoff ummantelten metallischen Resonanzkörper sollen den Schall dort dämmen, wo er entsteht. Eine Variante, die erheblich günstiger, aber ähnlich effektiv ist wie die deutlich teureren Lärmschutzwand.

Zukunftsfähig und nachhaltig

Neben dem Schallschutz soll bei dem Bahnprojekt natürlich auch der Umweltschutz beachtet werden. „Wir wollen mit der Hermann-Hesse-Bahn ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Verkehrsangebot schaffen, das technologisch dem neuesten Stand entspricht", betont Landrat Helmut Riegger. Ab dem Jahr 2020 sollen daher auf der Bahnstrecke emissionsfreie Züge mit Brennstoffzellenantrieb fahren. Eine entsprechende Absichtserklärung unterzeichnete Riegger am 19. März 2015 mit der Firma Alstom im Rahmen einer Pressekonferenz in Stuttgart. Wie wichtig es ist, auf nachhaltige Verkehrsmittel umzusteigen, zeigte jüngst der erste Feinstaubalarm des Jahres in Stuttgart. So wurden bereits Mitte Januar die Verkehrsteilnehmer dazu aufgefordert, freiwillig mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt zu fahren. Stuttgart gilt deutschlandweit als am höchsten durch Feinstaub belastet. Fahrverbote für Autos bei Feinstaubalarm sind daher künftig nicht ausgeschlossen.

Parallel zu den Maßnahmen für den Umweltschutz wird das Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung des Bahnhofs Renningen und die Ausschreibungen erster Baumaßnahmen vorbereitet. Der erste Spatenstich für die neue Bahnbrücke kann im Frühjahr 2016 stattfinden. Er bildet den Start der Sanierungsarbeiten auf dem Streckenstück zwischen Calw und Weil der Stadt. Zuvor jedoch wird noch der Zweckverband für den Bau und Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn gegründet, dem alle Anrainerkommunen entlang der Streckenführung im Landkreis Calw angehören.

Die Hermann-Hesse-Bahn befindet sich damit auf der Zielgeraden und die Vision einer Bahnverbindung des Landkreises Calw mit Anschluss an die Metropolregion Stuttgart wird Realität.

Richtig und wichtig

Nahverkehrsexperte Dr. Dieter Ludwig über die Chancen moderner Beförderungskonzepte | Seite 2

Attraktiv und nachhaltig

Die neue Zugverbindung ist ein Gewinn für die gesamte Region | Seite 3

Offen und transparent

Positives Echo auf die Bürgerversammlungen | Seite 7

Liebe Leserinnen und Leser!

Die Signale für die Hermann-Hesse-Bahn stehen auf Grün. Ende 2018 soll der erste Zug von Calw aus über Weil der Stadt nach Renningen rollen und so die Region Schwarzwald mit dem Wirtschaftsraum Sindelfingen/Böblingen und der Landeshauptstadt Stuttgart verbinden. Schnell, regelmäßig und bequem. Doch nicht nur Berufspendler werden davon profitieren, dass die Trasse der ehemaligen Schwarzwaldbahn reaktiviert wird. Auch Touristen kommen zukünftig in umgekehrter Richtung rascher ans Ziel ihrer Reiseträume. Die Hermann-Hesse-Bahn bietet auf vielfältige Weise Vorteile. Für jedermann, für Alt und Jung.

Ich weiß, dass das Projekt dennoch hinterfragt wird und kritische Wegbegleiter hat. Diese will ich ernst nehmen. Mit dem „HHB-Express" informiert der Landkreis Calw darum ab sofort zwei bis drei Mal im Jahr offen und transparent darüber, wie sich das „Jahrhundertprojekt Hermann-Hesse-Bahn" entwickelt. Sie sollen erfahren, wie etwa Sanierung und Ausbau der Strecke voranschreiten, wie Vorgaben des Natur- und Artenschutzes umgesetzt werden oder wie die Finanzierung gesichert wird. Vor allem wollen wir aber mit Ihnen in den Dialog treten und gemeinsam den Schritt in Richtung eines nachhaltigen Beförderungskonzepts gehen, von dem ich überzeugt bin. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Ihr H. Riegger

Helmut Riegger
Landrat des Landkreises Calw

„OHNE DIE **HESSE-BAHN** STIRBT DIE REGION LANGSAM“

Nahverkehrsexperte Dr. Dieter Ludwig im Gespräch über nachhaltige Beförderungskonzepte und die Diskussion im Landkreis Calw

HHB-Express: Herr Ludwig, Sie haben sich einen Namen als „Papst der Schienen“ gemacht. Warum setzen Sie sich so für den öffentlichen Nahverkehr ein?
Dieter Ludwig: Erst im vergangenen Jahr haben sich in Paris nahezu alle Staaten der Welt auf ein historisches Klimaschutz-Abkommen geeinigt, um den Klimawandel wieder in den Griff zu bekommen. Dafür sollen vor allem Treibhausgase reduziert werden. Eine Möglichkeit dafür ist das Umsteigen vom wachsenden Auto- auf den Schienenverkehr. Das habe ich allerdings schon vor 20 Jahren herausgefunden (lacht)! Wenn Städte wie Calw, Weil der Stadt und Renningen jetzt mit der Hermann-Hesse-Bahn auf diesen Zug der Nachhaltigkeit aufspringen und den öffentlichen Nahverkehr fördern, dann ist das nicht nur richtig, sondern wichtig für uns alle.

HHB-Express: Vor 20 Jahren haben Sie selbst den öffentlichen Nahverkehr vorangetrieben und das sogenannte Karlsruher Modell etabliert...
Dieter Ludwig: Genau. Ich hatte die Idee, das Straßenbahnnetz mit dem der Bahn zu verbinden. Ähnlich wie bei der Hermann-Hesse-Bahn geplant, wurde für die Stadtbahn ein bereits vorhandenes Schienennetz genutzt. Dadurch konnten wir die gesamte Region Mittlerer Oberrhein an Karlsruhe anschließen und Verbindungen mit den Nachbarregionen ohne lästiges Umsteigen herstellen. Bis heute holt die Karlsruher Stadtbahn Menschen dort ab, wo sie wohnen und bringt sie dorthin, wohin sie wollen. Einsteigen, hinsetzen, ankommen. Bequem und ohne Stress. Zuverlässig und regelmäßig. Das ist es doch, was die Menschen wollen – seien es Berufspendler, Schüler, Ältere oder Touristen.

HHB-Express: Wie bewerten Sie vor dem Hintergrund Ihrer Erfahrungen die Einwände gegen die Hermann-Hesse-Bahn?
Dieter Ludwig: Auch im Vorfeld der Karlsruher Stadtbahn gab es Ängste und Bedenken. Zum Beispiel, was die Kosten betraf. Kaum aber war die Bahn in Betrieb, schlug die Kritik in Begeisterung um. Entgegen der Befürchtungen nutzten sehr viele Menschen die Bahn, die Fahrgastzahlen stiegen binnen kurzer Zeit immens an. Mittelfristig wuchsen die Einwohnerzahlen, Investitionen wurden getätigt. Unsere Rechnung war mehr als aufgegangen. Die Bahn lohnt sich bis heute.

HHB-Express: Wie schätzen Sie die Hermann-Hesse-Bahn hinsichtlich Kosten und Naturschutz ein?
Dieter Ludwig: Ein komplett neues Schienennetz aufzubauen, das würde zu teuer werden. Das wäre Quatsch! Das Thema Naturschutz kann in Zusammenarbeit mit Fachleuten geklärt werden. Auch in Karlsruhe haben wir hierfür sinnvolle Lösungen gefunden. Außerdem ist es wichtig, dass die Hesse-Bahn noch vor Januar 2019 in Betrieb genommen wird. Dann nämlich läuft das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus. Wenn es politisch nicht verlängert wird, erhalten die Gemeinden für Infrastrukturprojekte keine Zuschüsse mehr von Bund und Land. Sie müssten dann alles komplett selbst zahlen.

HHB-Express: Welche Vorteile haben sich für Karlsruhe und die Region durch den Ausbau des Nahverkehrsnetzes ergeben?
Dieter Ludwig: Bad Wildbad beispielsweise wäre ohne die Anbindung an Karlsruhe abgestorben. Kaum aber gab es die Stadtbahn, blühte es regelrecht auf. Touristen kamen. Das Geschäft wurde belebt. Die Sommerbergbahn wurde gerettet und modernisiert. Auch Karlsruhe war plötzlich für die Bevölkerung besser erreichbar. Oder schauen Sie sich Gaggenau an! Im Murgtal sind ganze Stadtteile neu entstanden. Der Wert der Immobilien, die an das Netz angebunden sind, steigt. Wenn der Mut für notwendige Veränderungen bewiesen wird, kann es so bald auch im Heckengäu und im Schwarzwald aussehen. Kommt die Hermann-Hesse-Bahn aber nicht, stirbt die Region langsam ab.

Das Interview führte Karin Kontny

Zur Person

Dr.-Ing. E. h. Dieter Ludwig, 76, kam während einer Zugfahrt zur Welt. Kein Wunder also, dass der Schienenverkehr auch sein weiteres Leben prägte: Als Student jobbte er als Straßenbahnfahrer, danach war er für viele Jahre Geschäftsführer der Karlsruher Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), des Karlsruher Verkehrsverbundes und der Verkehrsbetriebe. Außerdem war er Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Einen Namen machte er sich vor allem in den 1980er-Jahren als Erfinder des „Karlsruher Modells“ und der damit verbundenen Karlsruher Stadtbahn. Mittlerweile hat das Streckennetz von Karlsruhe aus eine Länge von rund 560 Kilometern. Jährlich werden (ohne Karlsruhe) rund 67 Millionen Fahrgäste in der Region befördert. Zahlreiche Städte weltweit haben Ludwigs erfolgreiches Konzept mittlerweile übernommen.

Begeisterte Fahrgäste im vollbesetzten Sonderzug

SONDERZUG GEN **ZUKUNFT**

Viele Bürger zeigten Interesse an der Schnupperfahrt auf dem Streckenabschnitt der künftigen Hermann-Hesse-Bahn

Ein kurzes Signal, los ging es. Begleitet vom Applaus der Fahrgäste startete am 6. Dezember 2015 um 14.06 Uhr ein bis auf den letzten Platz besetzter Triebwagen seine Tour auf der Strecke der künftigen Hermann-Hesse-Bahn zwischen Weil der Stadt und Renningen. Initiiert hatte die Probefahrt die „Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn“ (B.A.U.S.), die sich dafür einen rund 20 Jahre alten Diesel-Triebzug vom Betreiber der Schönbuchbahn ausgeliehen hatte. Privatpersonen, Gewerbetreibende sowie Unternehmen aus Renningen, Malmsheim, Weil der Stadt und weiteren Anliegerkommunen hatten die Initiative mit Spenden unterstützt. „Wir wollen zeigen, dass viele Ängste unbegründet sind“, erklärte Hans-Joachim Knupfer (B.A.U.S.). Kritiker der Hermann-Hesse-Bahn befürchten unter anderem, durch Lärm und Abgase belästigt zu werden.

Probefahrt im Dieselzug

Insgesamt dreimal verkehrte der Zug am Nikolaustag. Bürger aus den Anliegerkommunen testeten das Fahrgefühl. Und das war durchweg positiv – auch in puncto Lärm. Der schon etwas ältere Triebwagen der Schönbuchbahn erschien den Reisenden nicht lauter als die S-Bahn. Viele Fahrgäste wurden zudem durch die Informationen von Bahnexperte Knupfer überzeugt: „Die Dieselmaschinen zum Start der Hermann-Hesse-Bahn im Dezember 2018 sind mit dem eingesetzten Sonderzug vergleichbar. Es werden moderne und leise Triebwagen eingesetzt“. Ab 2021 werden dann nur noch Züge mit umweltfreundlichen Brennstoffzellen fahren.

Seitens der Kritiker, die selbst nicht an der Fahrt teilgenommen hatten, sondern das Lärmverhalten von außen überprüfen wollten, gibt es allerdings weiterhin Bedenken. Helmut Riegger zeigte sich mit dem Aktionstag zufrieden. Neben weiterer Politprominenz hatten sich der Calwer Landrat und auch Bernd Murschel (Grüne) aus dem Wahlkreis Leonberg/Böblingen unter die Fahrgäste gemischt. Riegger resümierte: „Man hat es an der Resonanz gesehen, dass viele Menschen diese Bahn wollen.“

Aktionstag mit Landrat Helmut Riegger

EINE BAHN – **VIELE VORTEILE**

WIE SIE VON DER HERMANN-HESSE-BAHN PROFITIEREN. **EIN ÜBERBLICK**

Die neue Zugverbindung Calw – Renningen verbessert nicht nur die Mobilität für Jung und Alt, sie schont auch Umwelt und Natur und steigert die Lebensqualität. Die gesamte Region kann sich so positiv und nachhaltig entwickeln

GUTES TUN – UND DABEI **SPAREN**

Wer den öffentlichen Nahverkehr nutzt, entlastet nicht nur die Umwelt, sondern auch den eigenen Geldbeutel.

Wenn die Hermann-Hesse-Bahn wie geplant an den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) angegliedert wird, ist der Kauf einer Tageskarte Netz (Hin- und Rückfahrt aktuell 15 Euro) im Vergleich zur Fahrt mit dem eigenen Auto eine deutlich günstigere Option.

Rechenbeispiel gefällig? Planen Sie für die Fahrtstrecke Calw ZOB – Stuttgart Hauptbahnhof (hin und zurück 86 Kilometer) mit einer Pauschale von 0,30 Euro pro Kilometer, macht das 25,80 Euro. Hinzu kommen bei einem Aufenthalt von drei Stunden in Stuttgart Parkgebühren von etwa 8,70 Euro hinzu (bei 2,90 Euro pro Stunde). Insgesamt kostet Sie die Fahrt von Calw nach Stuttgart und zurück also 34,50 Euro. Schlaue Rechner wissen aber, dass das noch längst nicht alles ist.

Schließlich sind in der genannten Kilometerpauschale Kosten wie Instandhaltung und Anschaffung für das eigene Fahrzeug noch lange nicht enthalten.

PRIMA **KLIMA**

Wer schon einmal durch das Nagoldtal oder den Schönbuch gefahren ist, kennt ihn bereits: den RegioShuttle. Bei der Sonderfahrt auf einem Teilstück der Hermann-Hesse-Bahn konnten sich Fahrgäste im Dezember 2015 bereits erste Eindrücke von diesem Zug verschaffen. Ab Dezember 2018 sollen Bahnen dieses Typs zwischen Calw und Renningen verkehren. Wer statt mit dem Auto mit der Hermann-Hesse-Bahn fährt, trägt aktiv dazu bei, den eigenen sogenannten ökologischen Fußabdruck zu verkleinern, indem er ein emissionsarmes Verkehrsmittel nutzt.

Im Individualverkehr liegen die erwarteten Kohlenstoffdioxid-Einsparungen (CO2) durch die Hermann-Hesse-Bahn bei 1.150 Tonnen pro Jahr. Ab 2021 sollen dann nur noch Züge mit umweltfreundlichen Brennstoffzellen fahren und sogar ein Modellprojekt eingerichtet werden. Gut fürs Klima. Nachhaltiger geht´s nicht.

MITTEN- DRIN

Pendler dürfen aufatmen. Alle anderen auch. Denn die Hermann-Hesse-Bahn bringt nicht nur Berufstätige schnell und umweltfreundlich in die Wirtschafts- und Kulturregion Stuttgart, sondern auch all diejenigen, die Spaß und Erholung suchen. Sie können also das Auto stehenlassen und vor der Arbeit im Zug noch die Zeitung lesen. Oder sich schon mal auf einen Besuch in der Mercedes-Benz Arena, in der Oper Stuttgart oder auf einen Stadtbummel in der Königstraße freuen. Die lästige Parkplatzsuche, etwa an den Park & Ride-Standorten, entfällt übrigens. Generell besteht weniger Bedarf an Parkflächen. Auch der Stau in Stuttgart, seit Jahren Stauhauptstadt Deutschlands, ist für Fahrgäste der Hermann-Hesse-Bahn Schnee von gestern.

Darüber hinaus werden die Straßen in Weil der Stadt und auf der Umfahrung Renningen in Richtung Stuttgart entlastet. Wenn das keine Alternative ist!

ÄLTERWERDEN AUF DEM LAND – **NA KLAR!**

Die Folgen des demografischen Wandels sind auch in Baden-Württemberg spürbar.

Die Bevölkerungszahl nimmt ab. Immer weniger Kinder und Jugendliche stehen zudem einer steigenden Zahl von Senioren gegenüber. Vor allem im ländlichen Raum ist diese Entwicklung zu beobachten. Darum ist es wichtig, auch auf die alternde Bevölkerungsstruktur mit angemessenen Mobilitätskonzepten zu reagieren. Die Hermann-Hesse-Bahn ist ein deutlicher Schritt in diese Richtung.

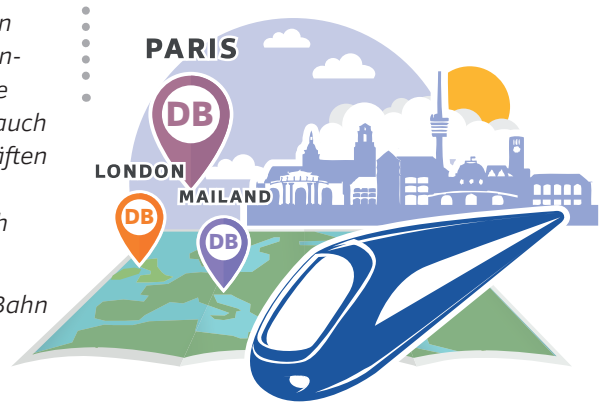
Gerade für ältere Menschen verbessert sie die Lebensqualität in ländlichen Städten und Gemeinden nachhaltig. Denn ein intaktes Verkehrsnetz bietet nicht nur die Möglichkeit, mobil zu bleiben. Es sorgt auch dafür, dass die Infrastruktur von Geschäften und sozialen Netzwerken am Wohnort erhalten bleibt. Und davon haben auch die Jungen etwas.

Klare Sache also: Die Hermann-Hesse Bahn ist in jeder Lebensphase attraktiv!

NAH DRAN

Wenn der Urlaub direkt vor der Haustüre beginnt, fühlt man sich gleich viel entspannter! Mit der Hermann-Hesse-Bahn und ihrer direkten Verbindung mit den S-Bahn-Linien S6 und S60 gelangen Reisende ab 2018 noch schneller und bequemer zum Fernbahnhof Stuttgart und von dort an ihr Ziel.

Ferien machen kann so unkompliziert sein: Einfach einsteigen, Platz nehmen – und Mailand, Paris oder London sind plötzlich ganz nah. Packen Sie schon mal die Koffer!



HIER SIND SIE **RICHTIG**

Die Hermann-Hesse-Bahn verbindet Schwarzwald, Heckengäu und die Räume Stuttgart, Sindelfingen und Böblingen durch den direkten Anschluss an die S-Bahn-Linien S6 und S60. Erfahrungen mit dem Ausbau des Schienenverkehrs in anderen Städten haben es gezeigt: Nicht nur der Tourismus, sondern auch Wohn- und Gewerbestandorte an der Strecke profitieren. Entlang der Karlsruher Stadtbahn etwa wurde der Wert von Immobilien im ländlichen Raum durch die günstige Verkehrsanbindung erheblich gesteigert.

Auch das Einkaufen oder der Besuch eines Restaurants genauso wie Arbeitsplätze außerhalb der Großstädte wurden attraktiver. Ähnliche positive Auswirkungen des öffentlichen Personennahverkehrs auf die Anliegerkommunen werden auch durch die Anbindung an die Hermann-Hesse-Bahn erwartet. In Ostelsheim, Althengstett und Calw könnten die Immobilien- und Grundstückspreise also bald steigen.

MACH MAL WIEDER **FREI**

Raus aus der Hektik des Alltags, rein in die Erholung.

Mit der besseren Anbindung an die Freizeitregion Schwarzwald und Heckengäu bietet die Hermann-Hesse-Bahn nicht nur Großstädtern aus Stuttgart eine stress- und sorgenfreie Anbindung an echte Urlaubsinseln. Auch die Bewohner des Schwarzwalds schätzen kleine Fluchten.

Dank des regelmäßigen Fahrplantakts der Hermann-Hesse-Bahn können Veranstaltungen wie „Calw rockt", der Calwer Klostersommer in Hirsau und der Schäferlauf in Wildberg einfacher erreicht werden. So macht Feiern doppelt Spaß und das Gläschen Wein kann mit gutem Gewissen getrunken werden. Schließlich bringt die Hermann-Hesse-Bahn die Festgäste auch wieder sicher nach Hause!

Für Fans der Entspannung etwa in der Paracelsus-Therme in Bad Liebenzell beginnt die Auszeit schon beim Einsteigen in die Hermann-Hesse-Bahn. Wer auf mehr Action steht, den bringen die Bahn und ein darauf abgestimmtes Nahverkehrsangebot im Landkreis Calw zum Beispiel zum Baumwipfelpfad in Bad Wildbad. Sie merken es schon: Die Natur und zahlreiche Ausflugsziele heißen Sie willkommen. Und danken es Ihnen, dass Sie umweltbewusst auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen.

SICHERE **BASIS**

Bevor auf der ehemaligen Strecke der Schwarzwaldbahn die Hermann-Hesse-Bahn fahren kann, muss die Strecke saniert werden. Schienen und Schwellen werden hierfür erneuert, Stützmauern, Brücken und die bestehenden Tunnel saniert. Neben Bahnübergängen werden auch Signalanlagen auf den technisch neuesten Stand gebracht. Damit es beim Ausbau und der Sanierung der Strecke zwischen Calw und Weil der Stadt keine bösen Überraschungen gibt, wurden im Vorfeld Untersuchungen des Baugrunds und der bestehenden Tunnel sowie des Einschnitts „Im Hau" zwischen Calw-Heumaden und Althengstett angestellt. Die durchgeführten Untersuchungen bringen nicht nur Sicherheit für die Bau- und Sanierungsmaßnahmen selbst, sondern sorgen auch für eine bessere Einschätzung der Kosten. Die Unterhaltung für die landkreiseigene Infrastruktur wird die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) übernehmen.

UMSTEIGEN **LOHNT SICH**

Bisherige Erfahrungen im Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs – etwa mit der Schönbuchbahn – zeigen: Ist die bessere Bahnanbindung erst da, wird sie auch genutzt. Die Fahrgastzahlen steigen. Auch für die Hermann-Hesse-Bahn sind die Prognosen gut. Rund 2.800 Fahrgäste pro Tag werden erwartet.

Rund 1.100 davon sollen die Hermann-Hesse-Bahn kreisüberschreitend nutzen.
Wer im Zug sitzt, entlastet den Straßenverkehr und spart Sprit. Ein Beitrag zur nachhaltigen Verkehrswende und damit eine echte Alternative. Für umweltbewusste Berufspendler genauso wie für Ausflügler.

Fortschrittlich unterwegs
Anfänglich werden auf der Strecke RegioShuttles im Dieselbetrieb eingesetzt, die sich auf vielen Strecken in Baden-Württemberg, u. a. auf der Nagoldtalbahn, bewährt haben. In der zweiten Stufe soll entweder die Strecke elektrifiziert sowie die S-Bahn-Linie 6 bis Calw verlängert oder eventuell sogar ein Modellprojekt mit Strom aus erneuerbaren Energien eingerichtet werden (umweltfreundliche Brennstoffzellen-Fahrzeuge).

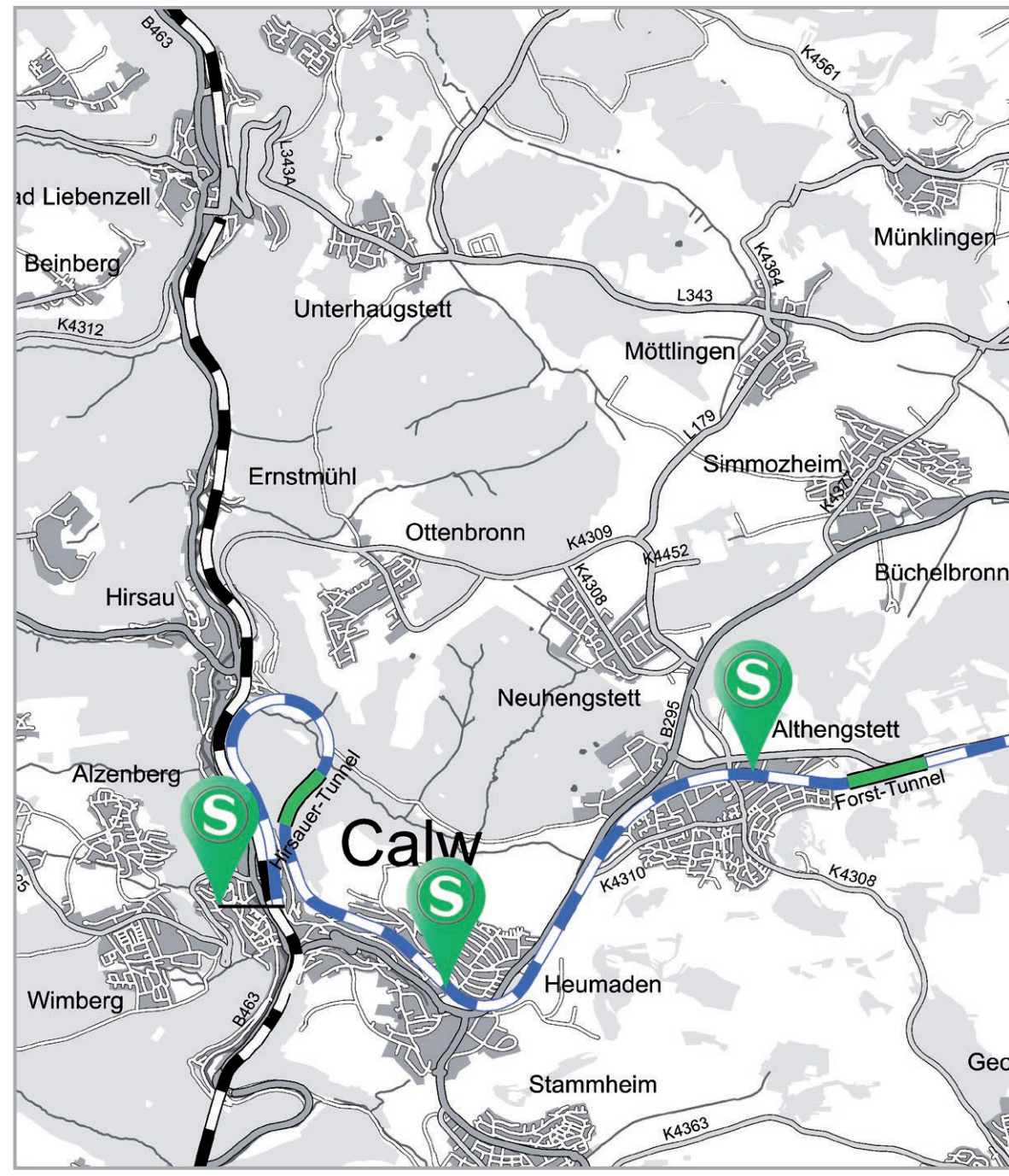
EINSTEIGEN,

Wer mit der Hermann-Hesse-Bahn fährt, kommt nicht einfach nur von Daten, Fakten und Zahlen zu einem Jahrhundertprojekt mit Modell

Montagmorgen, 6:10 Uhr, Dezember 2018. Philipp M., 45, lebt in Calw und muss täglich nach Stuttgart, wo er arbeitet. Bisher fuhr er mit dem Auto. Reihte sich in die lange Schlange von Fahrzeugen ein, die sich auf der Straße langsam gen Landeshauptstadt schob. Nichts für schwache Nerven, für die Umwelt und den Geldbeutel sowieso nicht. Denn nicht nur die Umweltbelastung durch Abgase steigt, sondern auch der Spritpreis. Darum sitzt Philipp M. heute guten Gewissens in der Hermann-Hesse-Bahn. Während der RegioShuttle durch den Hirsauer Tunnel fährt, liest der Berufspendler ein Buch. Nur kurz blickt er davon auf und sieht im morgendlichen Dämmerlicht die Landschaft vorüberziehen. „Wie schön es hier doch ist!", denkt er. Hätte er frei, er würde den Tag für einen Ausflug mit der Familie nutzen. Wandern in der Umgebung. Tiere und Pflanzen der Heimat erforschen. Oder ab in die Großstadt. So wie früher mit den Eltern.

Philipp M. kann sich noch gut an seinen ersten Ausflug mit der Württembergischen Schwarzwaldbahn erinnern. Was war das für ein Abenteuer! Als sie abends wieder in Calw ankamen, wollte er gar nicht mehr aus dem Zug aussteigen, sondern immer weiterfahren. Dass die Schwarzwaldbahn

PFORZHEIM



NAGOLD

ES WAR EINMAL

1872 – *1872 wird die Württembergische Schwarzwaldbahn Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt – Calw eröffnet. Munter dampfte die Bahn von nun an durch die Region, brachte die Menschen in die Großstadt Stuttgart oder in den schönen Schwarzwald.*

1940 – *Der Streckenabschnitt zwischen Stuttgart und Weil der Stadt wird elektrifiziert.*

1953 – *Auf dem Abschnitt Weil der Stadt – Calw werden ab sofort dieselgetriebene Schienenbusse eingesetzt.*

1978 – *Der Streckenabschnitt Stuttgart – Weil der Stadt gehört ab sofort zum Netz der S-Bahn Stuttgart. Die Dieseltriebwagen, die auf der Strecke Weil der Stadt – Calw verkehren, sind Zubringer für den S-Bahnverkehr.*

1983 – *Am 27. Mai 1983 fährt der letzte Personenzug auf dem Abschnitt Weil der Stadt – Calw. Traurig verabschieden sich Bahn-Fans von „ihrem" Zug.*

1988 – *1988 fährt der letzte Güterzug auf dem Abschnitt Weil der Stadt – Calw*

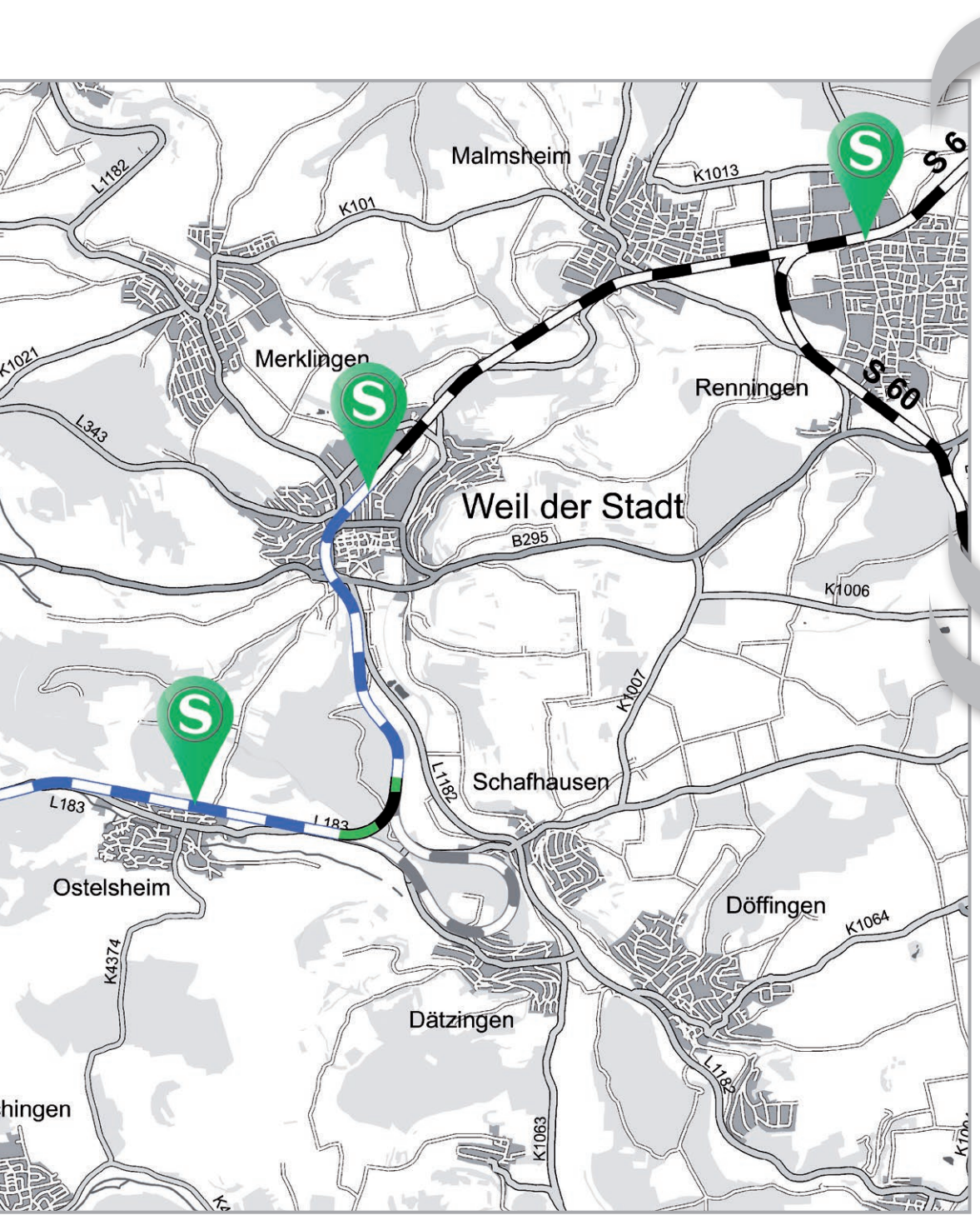
1994 – *Kauf der 1989 gänzlich stillgelegten Bahnstrecke Weil der Stadt – Calw durch den Landkreis Calw*

bis 2013 – *bis 2013 Erarbeiten eines Konzepts, das die Wiederinbetriebnahme als Hermann-Hesse-Bahn zwischen Renningen – Weil der Stadt – Calw vorsieht.*

BITTE!

A nach B, sondern erlebt Zuggeschichte.
charakter

weiterfährt, das wünschten sich auch seine Eltern. Am 27. Mai 1983 standen sie mit ihm am Bahnsteig in Calw und feierten Abschied von „ihrem“ Zug, der an diesem Tag zum letzten Mal fuhr. Der Personenverkehr zwischen Calw und Weil der Stadt wurde eingestellt. Zu wenig Bedarf, hieß es damals. Heute, 35 Jahre später, sieht das ganz anders aus. Schüler, Berufspendler und Touristen nutzen die Verbindung. An diesem Morgen sitzen viele Kollegen und Bekannte von Philipp M. im Zug. Mit nur einem Umstieg sind sie in der Landeshauptstadt Stuttgart oder in Böblingen/Sindelfingen. Während sein Sitznachbar nach rund 42 Minuten in Sindelfingen ankommt, ist Philipp M. in rund 60 Minuten an seinem Ziel. Davon konnte er früher nur träumen. Nicht selten saß er mehr als 1,5 Stunden im Auto, bis er endlich in Stuttgart ankam. Die lästige Parkplatzsuche nicht mit eingerechnet. Jetzt muss er sich um Parklücken keine Gedanken mehr machen, sondern nur noch ans Umsteigen denken. Manchmal gar nicht so leicht, wenn man in ein gutes Buch vertieft ist. Was Philipp M. gerade liest? Hermann Hesse natürlich. Der Schriftsteller schwärmte in vielen seiner Bücher von der Gegend entlang der Strecke, auf der einst die Schwarzwaldbahn fuhr.



STARKE PARTNER

Das Land Baden-Württemberg fördert den Bau der Hermann-Hesse-Bahn auf der Strecke Calw – Renningen aus Mitteln des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mit bis zu 25 Millionen Euro. Die andere Hälfte der Baukosten sowie einen Großteil der Planungskosten übernehmen die Landkreise Calw und Böblingen sowie die Stadt Calw und die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim. Insgesamt belaufen sich die Baukosten auf 45,9 Millionen Euro.

FAHRPLANBEISPIEL

HHB	
Calw ZOB ab	06:10
Calw-Heumaden	06:15
Althengstett	06:19
Ostelsheim	06:23
Weil der Stadt	06:28
Renningen an	06:34

S60	
Renningen ab	06:39
Böblingen an	06:56

S6	
Renningen ab	06:41
Stuttgart Hbf. an	07:12

FAHRZEITEN

- **Calw – Renningen:** 24 Minuten
- **Calw – Böblingen:** 46 Minuten inklusive Umstieg
- **Calw – Stuttgart Hbf.:** rund eine Stunde inklusive Umstieg

TAKTZEITEN

- **30-Minuten Takt** wochentags von 5 bis 20 Uhr
- **60-Minuten Takt** nach 20 Uhr und am Wochenende
- **Optimale Verbindung in Renningen** zu den Linien **S6** und **S60** der S-Bahn-Stuttgart

IM TAKT DER **ZUKUNFT**

bis 2015

Das Landesverkehrsministerium, die Region Stuttgart, die Landkreise Böblingen und Calw sowie alle fünf Anliegerkommunen einigen sich auf die Realisierung des Projekts im Stufenkonzept. Stufe eins sieht die Reaktivierung der Schienenstrecke mit Endpunkt in Renningen vor (Betrieb mit Dieselfahrzeugen für fünf bis zehn Jahre). In der zweiten Stufe soll entweder auf umweltfreundliche Brennstoffzellen-Fahrzeuge umgestellt oder die S-Bahn-Linie 6 bis Calw verlängert werden.

2015

Positives Ergebnis der sogenannten Standardisierten Bewertung (Nutzen-Kosten-Indikator bei Dieselbetrieb: 1,21) Die Förderwürdigkeit des Projekts wird bestätigt.

Planfeststellungs- und Plangenehmigungsanträge laufen, notwendigen Maßnahmen zu Natur- und Artenschutz werden geplant bzw. ergriffen.

2016

Spatenstich für Sanierung und Ausbau der Strecke

2018

Die Hermann-Hesse-Bahn geht in Betrieb

AB INS **NEUE ZUHAUSE**

Die geschützten Steinkrebse im „Hau“ haben den alternativen Lebensraum gut angenommen

Da ist einer! Vorsichtig greift Diplom-Biologe Peter Rudolph unter einen Stein und holt mit den Fingern einen Krebs hervor. Ein wenig bewegen sich die Scheren des Tieres, als es in seiner Handfläche liegt. Es handelt sich um einen Steinkrebs. Heute, an einem sonnigen Tag im Oktober, soll er mitsamt drei weiteren Artgenossen umziehen. Und zwar in einen vorab von Biologen ausgesuchten Bach. Die seltenen Krebse lebten bisher im „Hau“, auch Feldhütteneinschnitt genannt. Hier, nahe der Kaserne in Calw, fühlten sie sich recht wohl. Der Lebensraum der Tiere ist aber von den Sanierungsarbeiten für die Hermann-Hesse-Bahn betroffen. Den Krebsen muss aufgrund des dadurch entstehenden Eingriffs laut der sogenannten Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ein anderes angemessenes Schutzgebiet eingerichtet werden. Diese schreibt vor, für wild lebende Arten den Lebensraum zu sichern und zu schützen.

Steinkrebse haben eine Größe von maximal zehn Zentimetern

Behutsame Test-Umsiedelung

Genau 180 in Frage kommende Gewässer wurden darauf überprüft, ob sie als neue Heimat für die geschützten Steinkrebse tauglich sind. In einen der zwei Bäche, die den Anforderungen entsprechen, will Diplom-Biologe Peter Rudolph nun die Krebse in einen Schutzkäfig einsetzen. Zusätzlich wurden vor der Bachmündung Sperren eingebaut, um die Steinkrebse vor der Krebspest zu schützen. Der Biologe zeigt sich zuversichtlich: „Wir gewöhnen die Krebse langsam an das andere Wasser. Dann kann sich der Stoffwechsel umstellen.“ Vorsichtig werden die Krebse darum zunächst aus einem Gefäß mit Wasser aus ihrem Ursprungsbach in ein anderes mit Wasser aus dem Bach gesetzt, in dem sie zukünftig leben sollen. Danach geht es ab ins große Bachbett. „Dort sind die Tiere zunächst von einem Käfig umgeben“, erklärt Rudolph, „ein Schutzraum für die Steinkrebse.“

Installation eines Schutzkäfigs

Der Steinkrebs ist die kleinste europäische Flusskrebsart

Der Aufwand hat sich gelohnt

Vier Wochen später zeigt sich: Die Tiere sind wohlauf. Alle zwei Tage war der Zustand der Krebse von Peter Rudolph überprüft worden. In Abhängigkeit der Uhrzeit und Lichtverhältnisse waren die Krebse entweder aktiv auf Nahrungssuche oder zeigten beim Aufdecken ihrer Verstecke eine natürliche Fluchtreaktion, sie verhielten sich also normal. Die Ergebnisse der Testphase wurden von Rudolph in einem Gutachten zusammengefasst und der unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Calw vorgelegt, um die Zustimmung für die Umsiedlung der restlichen 46 Steinkrebse zu erhalten. Seit der positiven Rückmeldung der Naturschutzbehörde leben diese 46 Steinkrebse mit den vier vorab umgezogenen Artgenossen zusammen im neuen Gewässer.

Kai Kübler vom Projektbüro der Hermann-Hesse-Bahn beim Landratsamt Calw freut sich über diese Nachricht: „Der Aufwand hat sich gelohnt. Die Tiere werden sich hier ganz naturgemäß bewegen, ausbreiten und fortpflanzen können. Wir sind froh, ein geeignetes Gewässer als Ersatzlebensraum für die Steinkrebse gefunden und dadurch einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung Wiederinbetriebnahme der Bahn – im Einklang mit den strengen Vorgaben des Naturschutzes – gemacht zu haben.“

DETEKTIVARBEIT FÜR **GESCHÜTZTE TUNNELBEWOHNER**

Für die Fledermäuse in den Tunneln „Hirsau“ und „Forst“ wurden erste Ersatzquartiere gefunden

Ähnlich wie den Steinkrebsen entlang der Strecke der Hermann-Hesse-Bahn soll auch den ebenfalls streng geschützten Fledermäusen, die während des Winters in den vorhandenen Tunneln Zuflucht suchen, eine neue Bleibe angeboten werden.

Von 22 Arten, die es in ganz Baden-Württemberg gibt, kommen immerhin elf darin vor und überwintern im Hirsauer Tunnel zwischen Heumaden und Calw sowie im Tunnel „Forst“ zwischen Ostelsheim und Althengstett. Durch diese Röhren soll wie einst die Württembergische Schwarzwaldbahn auch die Hermann-Hesse-Bahn fahren. Da die Tiere dadurch in ihrem Winterschlaf gestört werden könnten oder während der Schwärmzeit durch Kollisionen mit dem Zug potentiell gefährdet sind, muss eine Lösung gefunden werden, die den strengen Artenschutzrichtlinien gerecht wird. Ziel muss es dabei sein, die Fledermauspopulationen im Landkreis Calw zu erhalten.

Die Fransenfledermaus (Lat. Myotis nattereri)

Öffnung des St. Georg Stollens Neubulach-Liebelsberg als Winterquartier für Fledermäuse

Intensive Recherche nach Alternativen

Die Fledermäuse aus dem Tunnel zu vergrämen, das heißt sie beispielsweise durch Lichtquellen von den Portalen und somit von den Schlaf- und Hangplätzen im Inneren fernzuhalten, erwies sich in der Vergangenheit als kaum in der Praxis umsetzbar. Die zuständigen Mitarbeiter des Projektbüros der Hermann-Hesse-Bahn haben zusammen mit den staatlichen Naturschutzbehörden intensiv recherchiert, sich mehrfach umgesehen und nach verschiedensten Alternativbleiben für die Fledermäuse gesucht. Eine echte Detektivarbeit!

In Neubulach aber fanden sich jetzt gleich zwei geeignete Ausweichquartiere: der St.-Georg-Stollen und ein weiterer Stollen in Liebelsberg, der Reuteberg-Stollen. Das Fledermauskonzept des Landkreises wird nun dem Regierungspräsidium im Frühjahr 2016 zur Genehmigung vorgelegt.

Viele mögliche Ausweichquartiere

„Diese Ausgleichsmaßnahmen für die Fledermäuse sind ein wichtiger Baustein des Projekts Hermann-Hesse-Bahn“, meint Dr. Joachim Bley, Umweltdezernent im Landratsamt Calw. Gleichzeitig verweist er auf weitere, zum Teil in unmittelbarer Nähe der beiden Tunnel liegenden, Ausweichquartiere für Fledermäuse im Landkreis. Auch diese Unterkünfte werden – ähnlich wie die Bäche für die Steinkrebse – aktuell einzeln darauf überprüft, ob sie als Winterquartiere geeignet sind. Einige von ihnen werden bereits in enger Abstimmung mit den Eigentümern für die Fledermäuse vorbereitet.

Die aufwendigen Maßnahmen zum Natur- und Artenschutz unterstreichen, dass der Landkreis Calw nicht nur an der Bereitstellung artgerechter Lebensbedingungen interessiert ist, sondern diese auch mit großer Sorgfalt und hohem Zeitaufwand umsetzt.

ZUSAMMEN VERANTWORTUNG TRAGEN

Die Hermann-Hesse-Bahn bringt die Region nach vorn. Bürgerdialoge sollen Transparenz und Vertrauen schaffen

Längst sind Bürgerbeteiligungen ein selbstverständlicher Teil der demokratischen Meinungs- und Entscheidungsfindung. Prozesse werden transparent gemacht, um das Vertrauen zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik zu stärken. Ein nicht immer einfacher, aber wichtiger Weg. Denn Schritte in Richtung Zukunft müssen gemeinsam gegangen werden, um erfolgreich zu sein. Das gilt auch für die Hermann-Hesse-Bahn.

Der Landkreis Calw hat darum schon früh den Austausch mit der Bevölkerung gesucht. Bislang haben von Dezember 2014 bis Februar 2015 insgesamt vier Bürgerversammlungen stattgefunden. Unter

Projektleiter Michael Stierle erläutert das Bahnkonzept

dem Motto „Anschluss Zukunft“ wurden in Weil der Stadt (12. Dezember 2014), in Althengstett (4. Februar 2015), in Ostelsheim (24. Februar 2015) und Calw-Stammheim (27. Februar 2015) die Bürgerinnen und Bürger der Anliegerkommunen von Landrat Helmut Riegger und dem Projektverantwortlichen des Landratsamts Calw, Michael Stierle, über den aktuellen Projektstand informiert. Die jeweiligen Bürgermeister beziehungsweise Oberbürgermeister (Calw) hatten die Gelegenheit, Stellung zum Projekt zu nehmen. Auch die Bürgerinnen und Bürger konnten Fragen stellen. SWR-Hörfunkredakteur Axel Graser begleitete die Veranstaltung als neutraler Moderator.

Volles Haus in Weil der Stadt

Information und Dialog

Ziel der Versammlungen war es auch, unterschiedliche Interessen und Perspektiven aufzuzeigen und darüber miteinander in den Dialog zu kommen. Die Bürgerversammlungen boten damit allen Beteiligten die Chance, gemeinsam verantwortungsvoll nach Wegen zu suchen, die das bestmögliche und von vielen akzeptierte Ergebnis repräsentieren. Dass daran Bedarf besteht, zeigte sich am großen Interesse der Bevölkerung. Allein in Weil der Stadt nahmen 500 Besucher an der Bürgerversammlung teil. Trotz kritischer Einwände, etwa seitens der Vertreter der Bürgerinitiativen war bei allen Veranstaltungen das Echo auf die Initiative und die Offenheit des Landkreises Calw sehr positiv. Böblingens Landrat Roland Bernhard urteilte beispielsweise nach der Veranstaltung in Weil der Stadt, dies sei „ein Sprung nach vorne” gewesen.

Handeln statt Lippenbekenntnisse

Viele der Themen, die von Bürgerinnen und Bürgern in den Versammlungen angesprochen wurden – etwa das Problem des Artenschutzes – konnten inzwischen aktiv angegangen werden. Landrat Helmut Riegger hat, wie angekündigt, nach der Freigabe durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Stuttgart im Mai 2015 die Standardisierte Bewertung als Grundlage für die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts umgehend offengelegt. Um in Zukunft auch die Bevölkerung in Renningen noch mehr in den Dialog einzubinden, will das Landratsamt dort ebenfalls eine Bürgerversammlung abhalten und befindet sich hierzu im Gespräch mit der Stadt. Mit dem Magazin „Hermann-Hesse-Bahn-Express” und der neugestalteten Internetseite zum Bahnprojekt sollen jedoch ab sofort neben der Form der Bürgerinformationsveranstaltung weitere Plattformen geboten werden, über die sich alle Bewohner der Anliegerkommunen sowie alle anderen Interessierten über den Stand des Projekts Hermann-Hesse-Bahn und die aktuellen Diskussionen informieren können.

DIE MACHER

Das Landratsamt Calw bündelt in einem Kompetenzteam Aufgaben und Verantwortlichkeiten für das Jahrhundertprojekt „Hermann-Hesse-Bahn“

Infrastrukturprojekte sind eine komplexe Angelegenheit. Um die vielfältigen Anforderungen wie bei der Hermann-Hesse-Bahn zu managen, braucht es Experten und Fachleute verschiedenster Disziplinen. Wir geben dem Projekt ein Gesicht und stellen die Macher und ihren Aufgabenbereich vor.

Guter Dinge: Mitglieder des Projektteams bei der Arbeit

Andreas Knörle

Dezernent Innere Organisation und
Öffentlicher Personennahverkehr

Michael Stierle

Abteilung S-Bahn und Öffentlicher Personennahverkehr
Projektverantwortlicher

Albrecht Reusch (nicht im Bild)

Dezernent Finanzen und Beteiligungen
Organisationsform und Zweckverband

Reinhold Rau (nicht im Bild)

Dezernent Land- und Forstwirtschaft, Verbraucherschutz
Natur- und Artenschutz

Dr. Joachim Bley

Dezernent Umwelt und Ordnung
Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren

Holger Schwolow

Abteilung S-Bahn und Öffentlicher Personennahverkehr
Infrastrukturplanung

Anja Härtel

Abteilung Zentrale Steuerung
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Kathrin Schaible

Abteilung S-Bahn und Öffentlicher Personennahverkehr
Assistenz im Projektbüro

Kai Kübler

Abteilung S-Bahn und Öffentlicher Personennahverkehr
Mitarbeiter im Projektbüro

Gut aufgestellt (von links nach rechts): Michael Stierle, Andreas Knörle, Kai Kübler, Dr. Joachim Bley, Kathrin Schaible, Holger Schwolow, Anja Härtel

STIMMEN ZUR HERMANN-HESSE-BAHN

Roswitha Keppler
Kreishandwerksmeisterin

„Generell stellt die Hermann-Hesse-Bahn eine infrastrukturelle Stärkung für unsere Region dar. Dadurch wird es für uns nicht nur leichter werden, Fachkräfte mit ihren Familien in den Kreis Calw zu holen. Sondern auch für unsere Auszubildenden im Handwerk aus den Regionen Böblingen und Sindelfingen wird die Erreichbarkeit ihrer Ausbildungsbetriebe erheblich verbessert. Ein wichtiger Aspekt und Standortfaktor für uns als sogenannter ‚ländlich geprägter‘ Raum.“

Rolf Berlin
Dehoga-Kreisvorsitzender

Dieses Husarenstück von unserem Landrat, seinem Team und der Verwaltung wird in die Geschichte eingehen. Der Gedanke, dass wir an die Hauptschlagader von Stuttgart angeschlossen werden, begeistert mich. Jetzt sind wir im Speckgürtel von Stuttgart angekommen. Dass der Name Calw im Stuttgarter Hauptbahnhof in der Anzeigetafel steht ist ein Glücksfall.

René Skiba
Geschäftsführer Tourismus GmbH Nördlicher Schwarzwald

„Die Hermann-Hesse-Bahn ist für uns als Tourismusregion eine große Chance. Die direkte und komfortable Anbindung an die Regionen Stuttgart, Böblingen und Sindelfingen stellt für uns ein großes Potenzial für neue Gäste dar und bringt diese schneller, bequemer und umweltschonender in unsere Region.“

NUR DIE **RUHE**

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Mit Verkehrslärm aber will niemand leben. Moderne Schallschutzmaßnahmen schaffen da Abhilfe – auch im Schienenverkehr

Straßenverkehrslärm gehört zu den Lärmquellen, die von den meisten Menschen als störend empfunden werden. Schienenverkehrsgeräusche dagegen fallen weniger ins Gewicht. Aber auch hier wird die Lebensqualität als eingeschränkt erlebt. Gegen den als störend empfundenen Geräuschpegel können jedoch – wie im Straßenverkehr – moderne Techniken eingesetzt werden. Einige sogenannte aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sollen, nebst geräuscharmen Fahrzeugen, entlang der Strecke der zukünftigen Hermann-Hesse-Bahn zum Einsatz kommen.

Maßnahmen am Fahrweg – aktiver Schallschutz

Der Landkreis Calw beabsichtigt, in Ostelsheim zwischen den beiden Eisenbahnbrücken über die Bahnhofstraße und dem Simmozheimer Weg auf einer Länge von ca. 500 Metern Schienenstegdämpfer einzusetzen. Insgesamt haben Bewohner von 14 Gebäuden einen Anspruch auf Schallschutz.

Die Schienenstegdämpfer werden an beiden Seiten der Schienenstege angebracht und reduzieren die Schienenstegschwingungen, die durch den fahrenden Zug entstehen. Der Schall wird so um rund zwei Dezibel reduziert.

Schallschutz durch Schienenstegdämpfer

Die Schallschutzmaßnahmen mit Schienenstegdämpfern in Ostelsheim werden freiwillig durchgeführt. Theoretisch könnte auf der Strecke, für die 2014 das Planrechtsverfahren eingereicht wurde, noch der sogenannte Schienenbonus angerechnet werden. Dieser geht von der Annahme aus, dass die Geräuschquelle „Schienenverkehr" gegenüber der Geräuschquelle „Straßenverkehr" als weniger störend empfunden wird. Der Landkreis Calw kam mit dem Verzicht auf den Bonus dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg entgegen – zum 1. Januar 2015 wurde er bundesweit abgeschafft.

Für die restliche Trasse Calw – Weil der Stadt ist kein Planfeststellungsverfahren nötig, da es sich um eine Wiederinbetriebnahme handelt. Wird die Strecke bestimmungsgemäß betrieben, ist rechtlich kein Schallschutz vonnöten.

Mögliche Maßnahmen an Gebäuden – passiver Schallschutz

Schallisolierende Fenster und Rollladenkästen halten den Schall aus Wohninnenräumen fern. Diese zusätzlichen Maßnahmen werden für insgesamt sechs Gebäude in Ostelsheim angeboten, für die trotz Einbau der Schienenstegdämpfer am Streckenabschnitt noch geringe Grenzüberschreitungen verbleiben.

Die Gesamtkosten für die Schienenstegdämpfer und den passiven Schallschutz belaufen sich laut Gutachten auf 262.000 Euro. Die Bürgerinitiative Ostelsheim fordert aber nach wie vor den Bau einer Lärmschutzwand. Im Vergleich zu den Maßnahmen des Landkreises Calw würde der Bau einer Lärmschutzwand laut Gutachten jedoch 950.000 Euro kosten.

IN DER NÄCHSTEN AUSGABE

Wie geht es weiter?

Planfeststellungsverfahren, Gründung eines Zweckverbands, Ausschreibungen und Start erster Bau- und Sanierungsarbeiten: Wir berichten über die nächsten Schritte und Maßnahmen. Aktuell, umfassend und für jedermann verständlich.

Wo geht´s lang?

Die Trasse der künftigen Hermann-Hesse-Bahn hat ihre ganz eigenen Reize. Wir nehmen Sie mit auf eine ganz besondere Entdeckungsreise entlang der künftigen Bahnstrecke von Calw über Weil der Stadt bis nach Renningen.

Wo drückt der Schuh?

Ob Natur-, Umwelt- oder Artenschutz: Bedenken, Sorgen und Ängste gegenüber dem Bahnprojekt nehmen wir ernst und setzen uns auch weiterhin im Dialog mit den kritischen Themen auseinander. Stets auf der Suche nach der bestmöglichen Lösung.

NOCH **FRAGEN?**

Wann beginnen die Baumaßnahmen? Wie hoch sind die Kosten? Wann fährt der erste Zug? Der HHB-Express hat die wichtigsten Fragen und Antworten zur künftigen Hermann-Hesse-Bahn zusammengestellt

Wann beginnen die Baumaßnahmen?
Die aufwändigste Baumaßnahme wird der Tunnelneubau zwischen Ostelsheim und Weil der Stadt sein. Im Sommer 2016 wird mit dieser Baumaßnahme begonnen. Alle anderen Bau- bzw. Sanierungsmaßnahmen schließen sich daran an.

Warum soll die Hermann-Hesse-Bahn bis nach Renningen fahren und nicht nur bis Weil der Stadt?
Die untersuchten Verkehrsmodelle und Alternativen im Rahmen der Standardisierten Bewertung haben ergeben, dass durch die Streckenführung der Hermann-Hesse-Bahn bis Renningen zusätzliche Fahrgäste die Bahn benutzen und dort auf die S 60 umsteigen.

Das höhere Fahrgastaufkommen wird nicht erreicht, wenn die Fahrgäste jeweils in Weil der Stadt und in Renningen umsteigen müssen. Die zusätzlichen Investitionen sind im Vergleich zu den Vorteilen überschaubar, da die bereits vorhandene Schienenstrecke genutzt werden kann und lediglich in Renningen ein neuer Haltepunkt gebaut werden muss.

Warum wird nicht einfach die S6 bis Calw weitergeführt?
Diese Variante hatte der Landkreis Calw bereits in den Jahren 2008 bis 2012 verfolgt. Damals konnte jedoch kein positiver Nutzen-Kosten-Faktor zur Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden, der eine Förderung gerechtfertigt hätte. Ausschlaggebend waren dabei, im Vergleich zu den jetzt vorliegenden Planungen, die hohen Investitionskosten und ein deutlich höherer Fahrzeugbedarf.

Gibt es Konflikte, wenn die Hermann-Hesse-Bahn und die S6 zwischen Renningen und Weil der Stadt fahren?
Bundesweit gibt es zahlreiche Beispiele, dass eine vorhandene Schieneninfrastruktur von mehreren Verkehrsangeboten genutzt wird. Dies ist grundsätzlich sogar die Regel und es besteht ein Recht auf Zugang. Der Landkreis Calw hat dazu auch eine Fahrplanrobustheitsprüfung in Auftrag gegeben. Das Ergebnis ist eindeutig: Der Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn hat keine Auswirkungen auf den Betrieb der S-Bahn. Inzwischen haben sich der Landkreis Calw und der Verband Region Stuttgart zusätzlich darauf verständigt, die Untersuchung noch auf die Nachmittagsstunden auszudehnen.

Wie oft fährt die Hermann-Hesse-Bahn?
Die Hermann-Hesse-Bahn wird werktags alle 30 Minuten von Calw nach Renningen und wieder zurück fahren. Ab 20 Uhr wird dann auf einen 60-Minuten-Takt umgestellt, der auch an Wochenenden und Feiertagen gilt.

Wie viel kostet das Bahnprojekt?
Das Projekt „Hermann-Hesse-Bahn" kostet nach derzeitigem Stand rund 46 Millionen Euro.

Wann könnte der erste Zug fahren?
Der erste Zug wird im Dezember 2018 von Calw nach Renningen fahren.

WEITERE **INFOS** zum Projekt Hermann-Hesse-Bahn
auf **www.hermann-hesse-bahn.de**

IMPRESSUM

Herausgeber: Landkreis Calw, c/o Landratsamt Calw, Vogteistraße 42-46, 75365 Calw

Konzept & Textredaktion:
Büro für Unternehmenskommunikation, Thomas Oberle, Am Waldeck 1, 88699 Frickingen, Tel. 07554 2104980, oberlethomas@t-online.de

Projektsteuerung & Gestaltung:
Keep in contact | Marketing- und Unternehmensberatung, Jürgen Ott
Connections | Werbeagentur, Claudia Seeger, Im Feldle 7, 75365 Calw

Druck: Druckzentrum Südwest GmbH, Villingen-Schwenningen

Bildnachweise:

S. 1 Zugmontage | alexdrim-shutterstock.com / ÖkoMedia GmbH
LR Riegger | Landratsamt Calw
Dr. Ludwig | connections, Nicolai Stotz
Bahnstrecke | avmediafactory, Gert Tetzner
Bürgerversammlung WdS | Landratsamt Calw

S. 2 Dr. Ludwig (beide) | connections, Nicolai Stotz
Sonderfahrt (alle 3) | avmediafactory, Gert Tetzner

S. 3 Bahnstrecke | avmediafactory, Gert Tetzner

S. 4, 5 Streckenkarte | ÖkoMedia GmbH
Andere Bilder | avmediafactory, Gert Tetzner

S. 6 Steinkrebsbilder (alle 3) | avmediafactory, Gert Tetzner
Fledermäuse | ChiroTec – Verhaltenssensorik & Umweltgutachten
Stollenöffnung | Landratsamt Calw

S. 7 Hr. Stierle | Thomas Fritsch Photography
Bürgerversammlung WdS | Landratsamt Calw
Projektteam (beide) | connections, Nicolai Stotz
Bilder zu Stimmen Hermann-Hesse-Bahn (Fr. Keppler, Hr. Berlin) | connections, Nicolai Stotz (Hr. Skiba) | Tourismus GmbH Nördlicher Schwarzwald

S. 8 Schienenstegdämpfer | connections, Nicolai Stotz
Zugmontage | alexdrim-shutterstock.com / ÖkoMedia GmbH

Auflage: 70.000 Stück

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck sowie Vervielfältigung auf elektronischen Datenträgern bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Herausgebers.