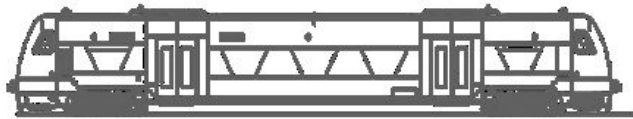


Hermann-Hesse-Bahn

Renningen – Weil der Stadt – Calw

Aktueller Stand



Tagesordnung

- I. Ausgangssituation 26.01.2011
- II. Allgemeine Informationen zur Hermann-Hesse-Bahn
 - Konzept
 - Ergebnis Standardisierte Bewertung
- III. Fahrplanrobustheitsprüfung und Thema Schallimmissionen
- IV. Aktueller Sachstand

I. Ausgangssituation 26.01.2011

Ausgangssituation bei der letzten gemeinsamen Sitzung am 26.01.2011

Gegenstand der Diskussion:

Verlängerung der Linie S6 der S-Bahn Stuttgart bis Calw mit

- Durchbindung der Grundtaktzüge
- Stärken und Schwächen der Züge in Weil der Stadt

Konsens zwischen den Landkreisen Böblingen und Calw:

- Gemeinsame Finanzierung nach einem noch zu verhandelnden Schlüssel
- Gründung eines Zweckverbands zur Realisierung des Projekts und Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft auf Strecke Weil d. S. - Calw

Ausgangssituation bei der letzten gemeinsamen Sitzung am 26.01.2011

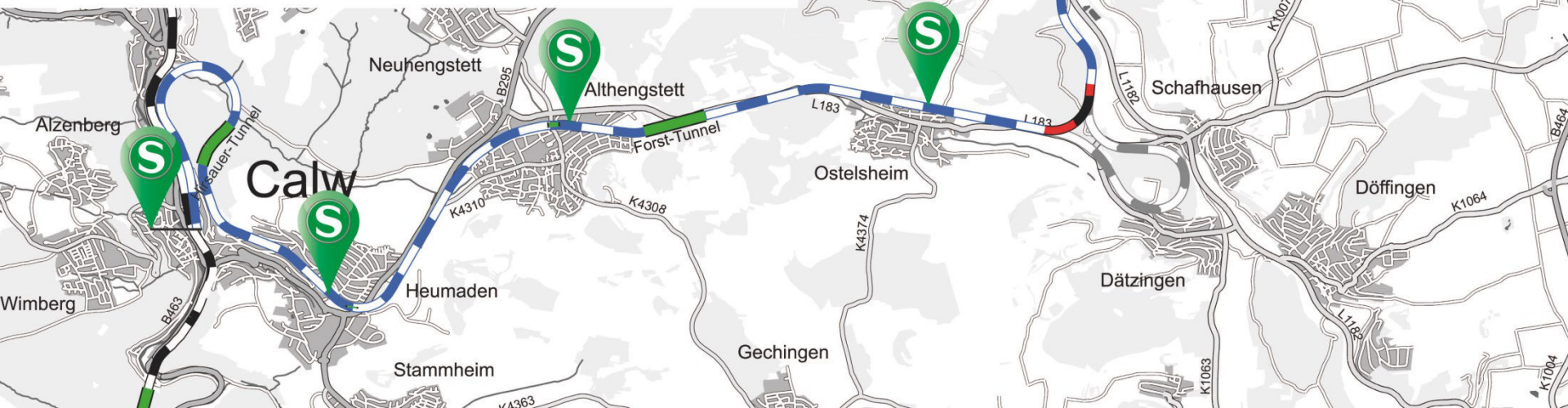
Gründe, warum die Verlängerung der S6 scheiterte:

- Abstimmungen mit dem Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger der S-Bahn blieben ergebnislos
- Abstimmungen mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) bzgl. der Parameter der Standardisierten Bewertung blieben erfolglos
- Der Nutzen-Kosten-Indikator von > 1 in der Standardisierten Bewertung konnte nicht erreicht werden
- Betriebliche Schwierigkeiten beim geplanten Stärken und Schwächen der Züge in Weil der Stadt

II. Allgemeine Informationen zur Hermann-Hesse-Bahn

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



1. Konzept

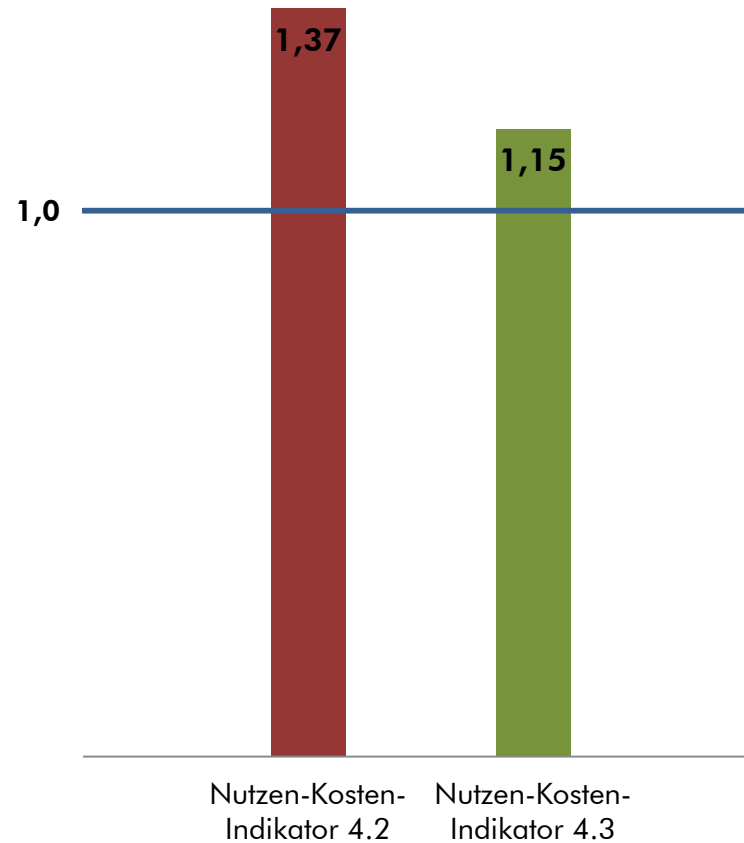
- Hermann-Hesse-Bahn zwischen Renningen – Weil der Stadt – Calw
- 30-Minuten Takt wochentags von 5 – 20 Uhr
- 60-Minuten Takt nach 20 Uhr und am Wochenende
- Fahrzeiten:
 - Calw – Renningen: rd. 24 Minuten
 - Calw – Sindelfingen: rd. 42 Minuten inkl. Umstieg
 - Calw – Stuttgart Hauptbahnhof: rd. 60 Minuten inkl. Umstieg

2. Fakten zur Hermann-Hesse-Bahn

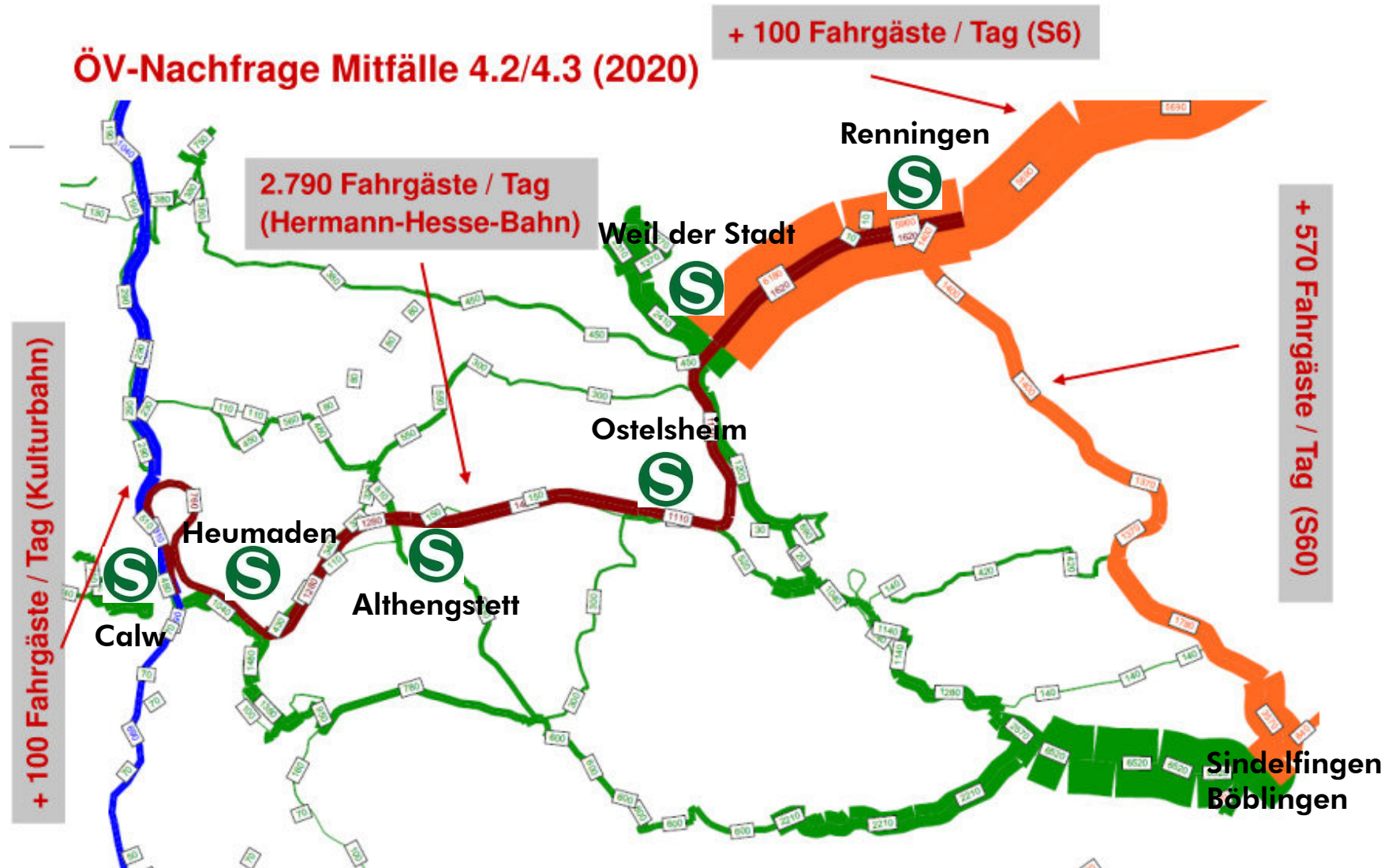
- Optimale Verknüpfung mit der S-Bahn-Stuttgart (S6 und S60)
- Wiederherstellung einer direkten Schienenanbindung an die Landeshauptstadt Stuttgart und den Wirtschaftsraum Böblingen/Sindelfingen
- Kreisübergreifende Stärkung der Achse Leonberg - Renningen - Weil der Stadt - Calw
- Verbesserte Erreichbarkeit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

3. Ergebnis Standardisierte Bewertung

Nutzen-Kosten-Indikator Diesel- und elektrischer Betrieb



ÖV-Nachfrage Mitfälle 4.2/4.3 (2020)



4. Kosten (I)

- 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

4. Kosten (II)

- Betriebskosten (Preisstand 2013)
 - Dieselbetrieb: 2,4 Mio. EUR pro Jahr abzgl. Fahrgeldeinnahmen
 - Elektrobetrieb: mindestens 2,85 Mio. EUR pro Jahr

III. Fahrplanrobustheitsprüfung und Schall

1. Fahrplanrobustheitsprüfung („Stresstest“)

Bei der Sitzung am 16.10.2014 wurde beschlossen, das Thema Fahrplanrobustheitsprüfung im Rahmen eines Expertengesprächs zu diskutieren. An dem Gespräch werden neben Vertretern der Landkreise Böblingen und Calw auch das Verkehrsministerium und der Verband Region Stuttgart teilnehmen.

2. Schall Renningen – Weil der Stadt

- 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. Hier sind daher keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

2. Schall Weil der Stadt – Calw

- Im Planfeststellungsabschnitt „Neubautunnel und zweigleisiger Ausbau“ wurden schalltechnischen Untersuchungen durchgeführt und den Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Die Untersuchungen haben ergeben, dass Berücksichtigung des Schienenbonus 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. Lärmschutzmaßnahmen sind dadurch nicht erforderlich.

IV. Aktueller Sachstand

Laufende Aufgaben

- Erlangen des Baurechts (geplanter Baubeginn Ende 2015)
- Klären der Finanzierung
- Gründen eines Zweckverbandes
- Unzählige weitere Detailfragen

5. Zweckverband

- Landkreis strebt Gründung zum 01.01.2015 an
- Gründungsmitglieder:
 - Landkreis Calw
 -
- Offen für weitere Mitglieder
- Eckpunkte:
 - Minderheitenrechte
 - Regelungen zur Finanzierung von Invest und Betrieb

**DAS BAHNPROJEKT
IM LANDKREIS CALW**



**DIE
ZUKUNFT
BEGINNT
JETZT!**

Die *HERMANN HESSE BAHN* verbindet!

