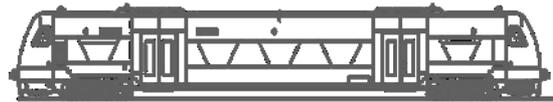


Hermann-Hesse-Bahn

Calw – Weil der Stadt - Renningen



Bürgerversammlung Ostelsheim

Ablauf

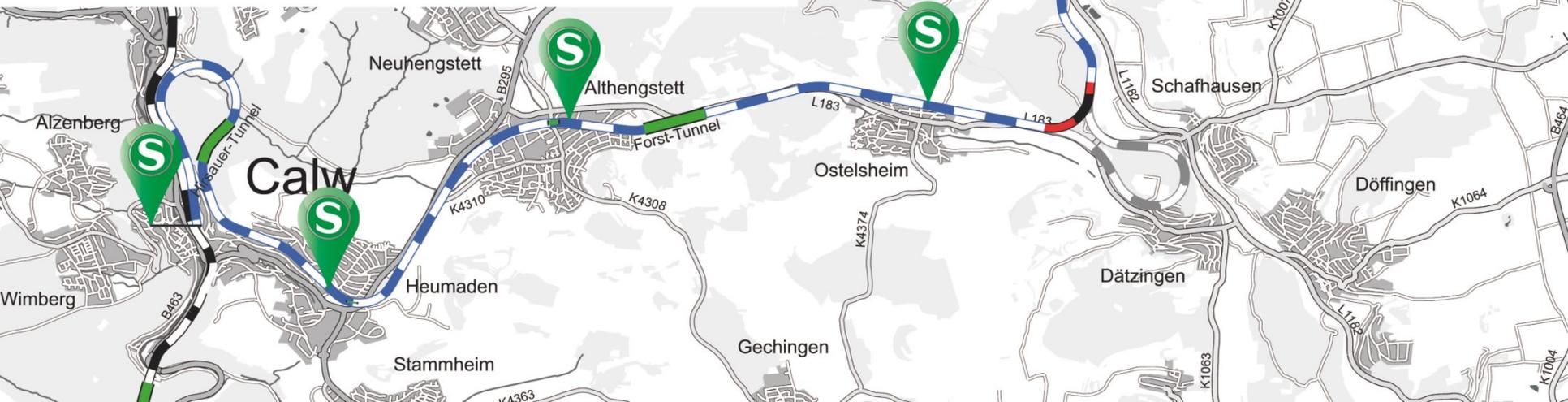
- I. Konzept der Hermann-Hesse-Bahn
- II. Planungsverfahren
- III. Finanzierung
- IV. Fragen, Anregungen und Diskussion

I. Konzept der Hermann-Hesse-Bahn

Das Zukunftsprojekt im Landkreis Calw

Geplante Infrastrukturmaßnahmen

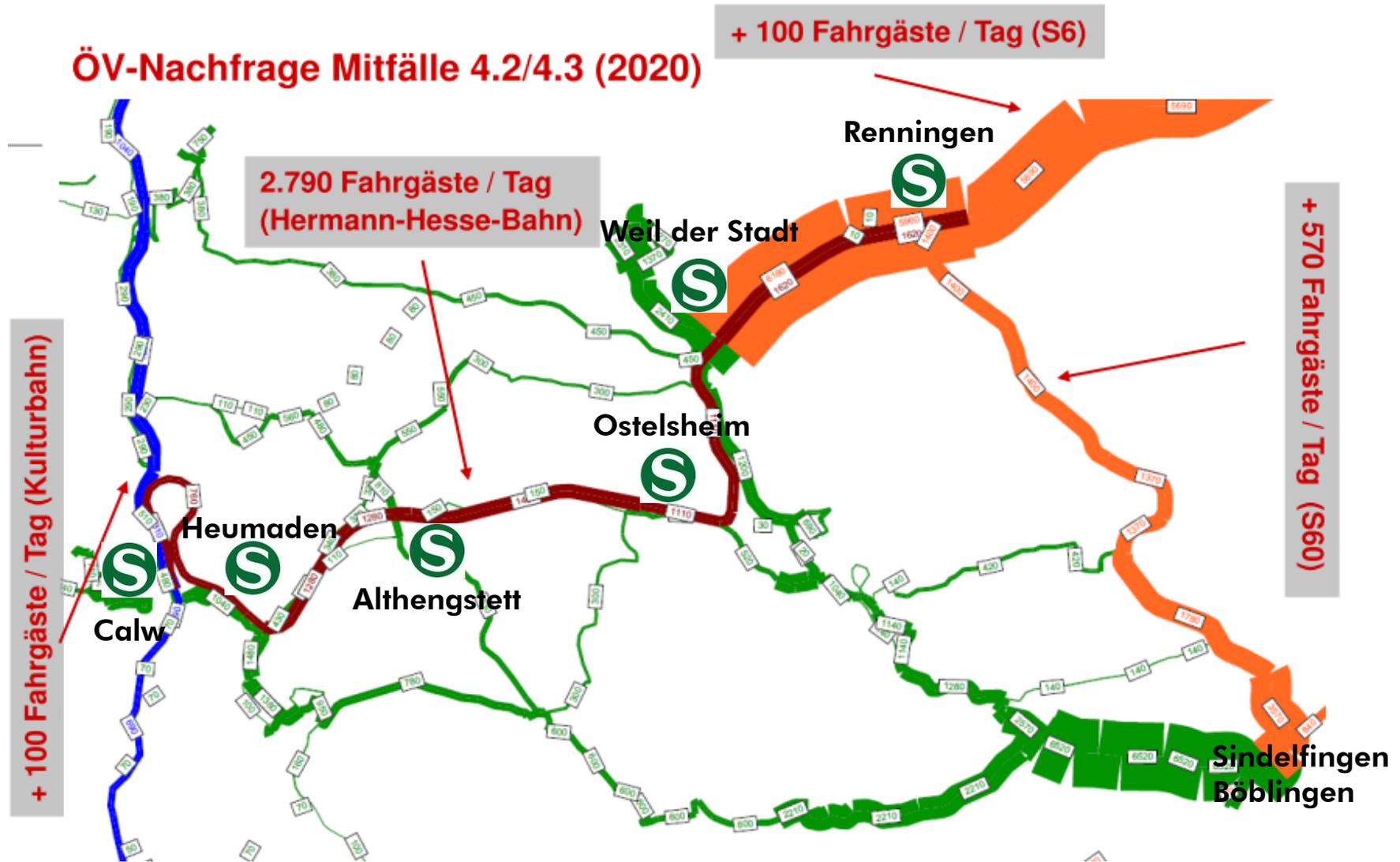
- Neubau Haltepunkt Calw ZOB
- Verlegung Haltepunkt Calw-Heumaden
- Neubau einer Eisenbahnüberführung in Calw-Heumaden
- Verlegung Bahnhof Althengstett
- Neubautunnel
- Zweigleisiger Ausbau zwischen dem Neubautunnel und dem Haltepunkt Ostelsheim
- Neubau einer Eisenbahnüberführung in Weil der Stadt
-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



Konzept

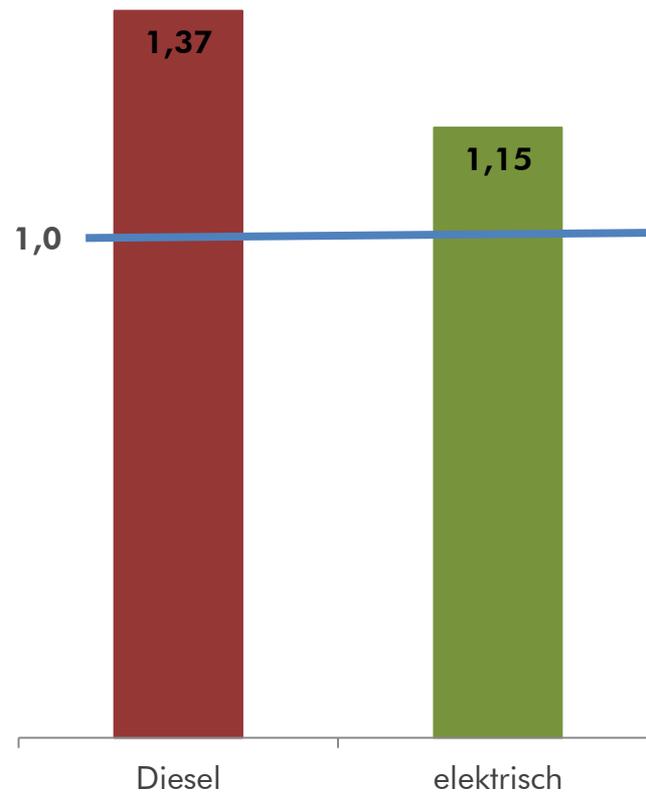
- Hermann-Hesse-Bahn (HHB) als S-Bahn Calw – Weil der Stadt – Renningen
- 30-Minuten Takt wochentags von 5 – 20 Uhr
- 60-Minuten Takt nach 20 Uhr und am Wochenende
- Optimale Verknüpfung in Renningen zu den Linien S6 und S60
- Fahrzeiten:
 - Ostelsheim – Weil der Stadt: 5 Minuten
 - Ostelsheim – Calw: 13 Minuten
 - Ostelsheim – Sindelfingen: 29 Minuten inkl. Umstieg
 - Ostelsheim – Stuttgart Hauptbahnhof: 49 Minuten inkl. Umstieg

ÖV-Nachfrage Mitfälle 4.2/4.3 (2020)



Ergebnis Standardisierte Bewertung

Nutzen-Kosten-Indikatoren
Diesel- und elektrischer Betrieb



Stadler Regio-Shuttle RS1

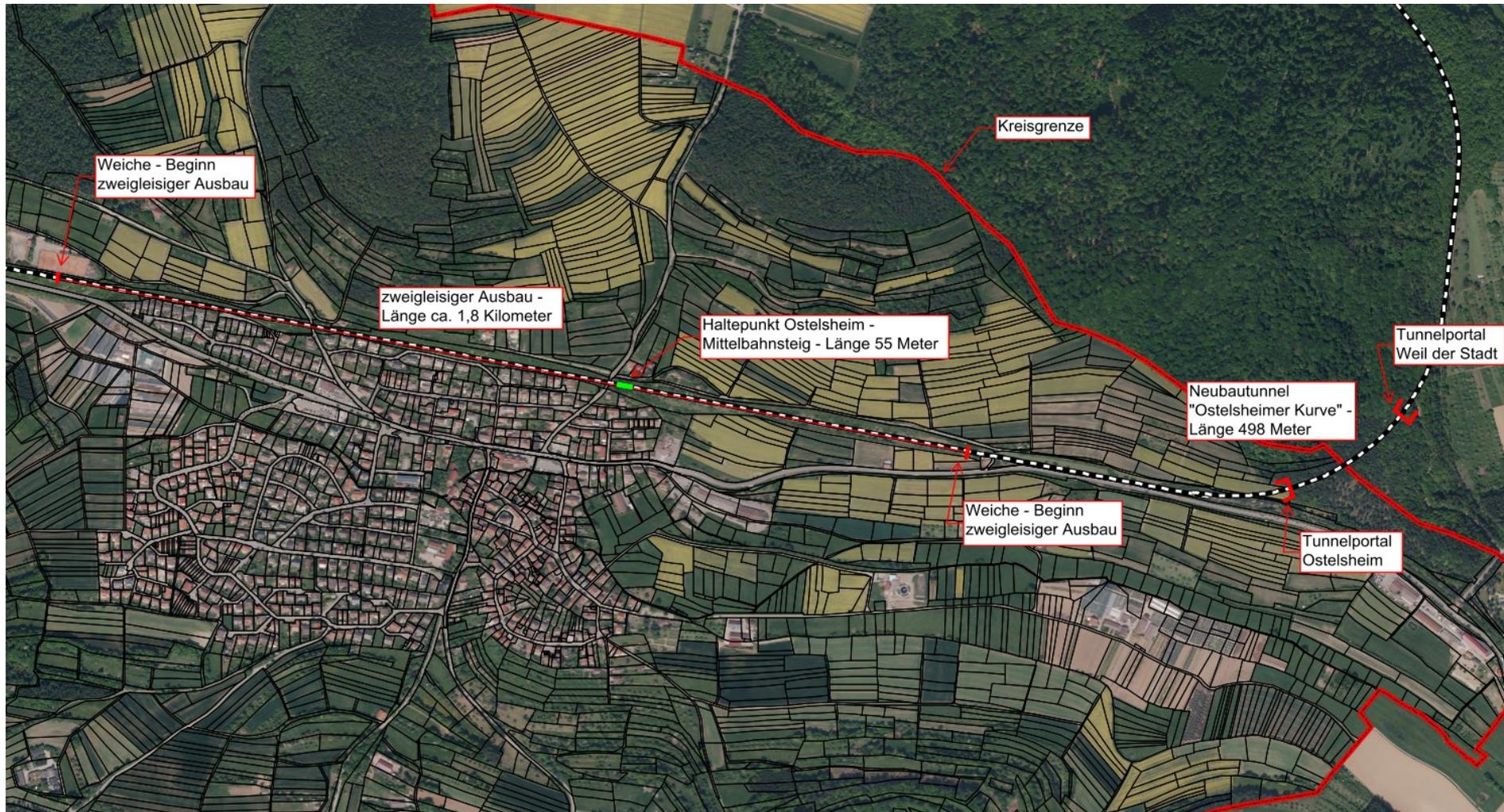
- Länge: ca. 25 m
- Sitzplätze: 71–101 (je nach Ausführung)
- Stehplätze: 83–94 (je nach Ausführung)
- Antriebsart: Diesel



Baumaßnahmen in Ostelsheim

- Haltepunkt
- Zweigleisiger Abschnitt
- Tunnel
- Brücken
- „Lärmschutz“

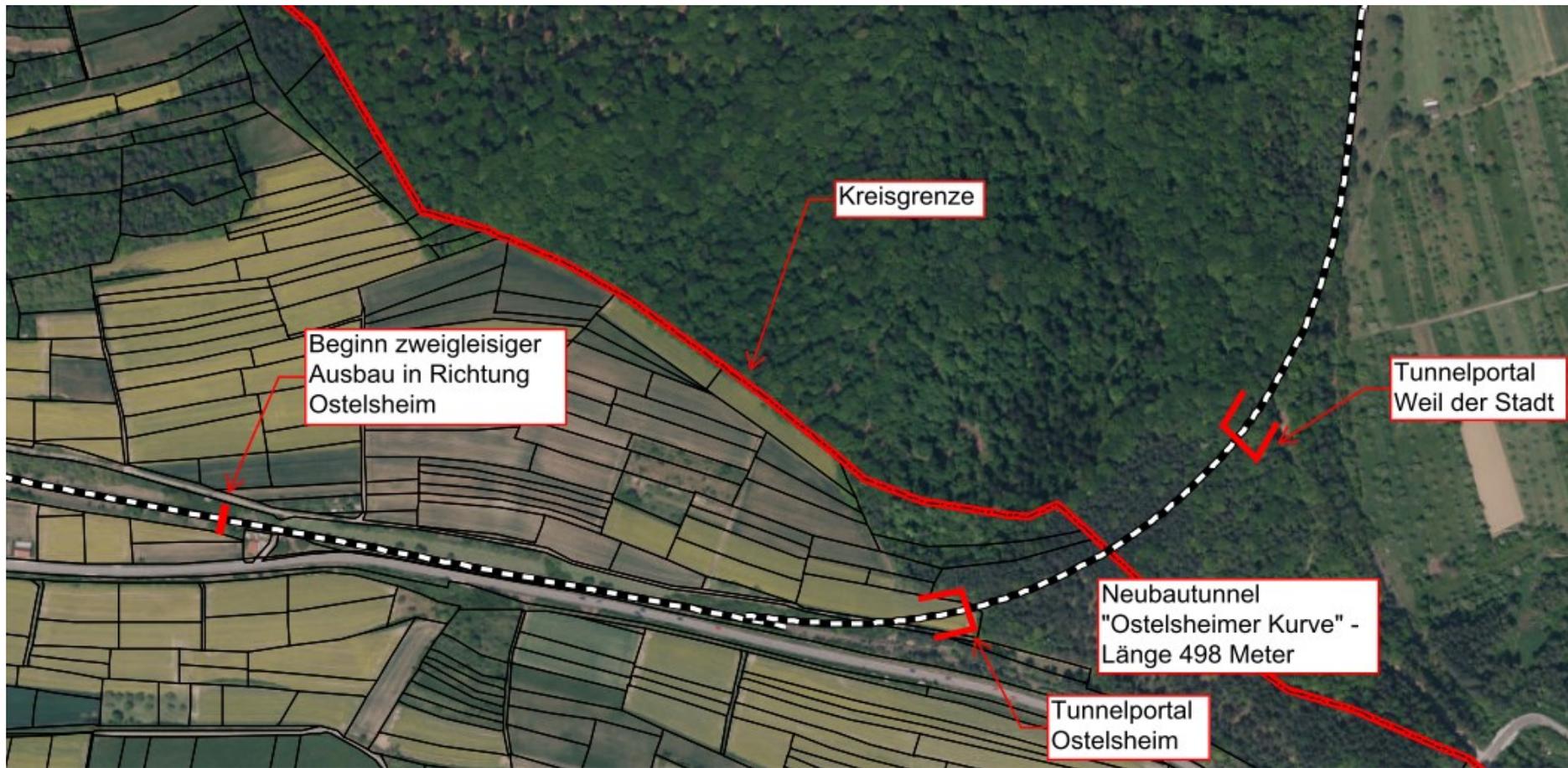
Übersichtsplan Ostelsheim



Zweigleisiger Abschnitt



Neubau Tunnel „Ostelsheimer Kurve“

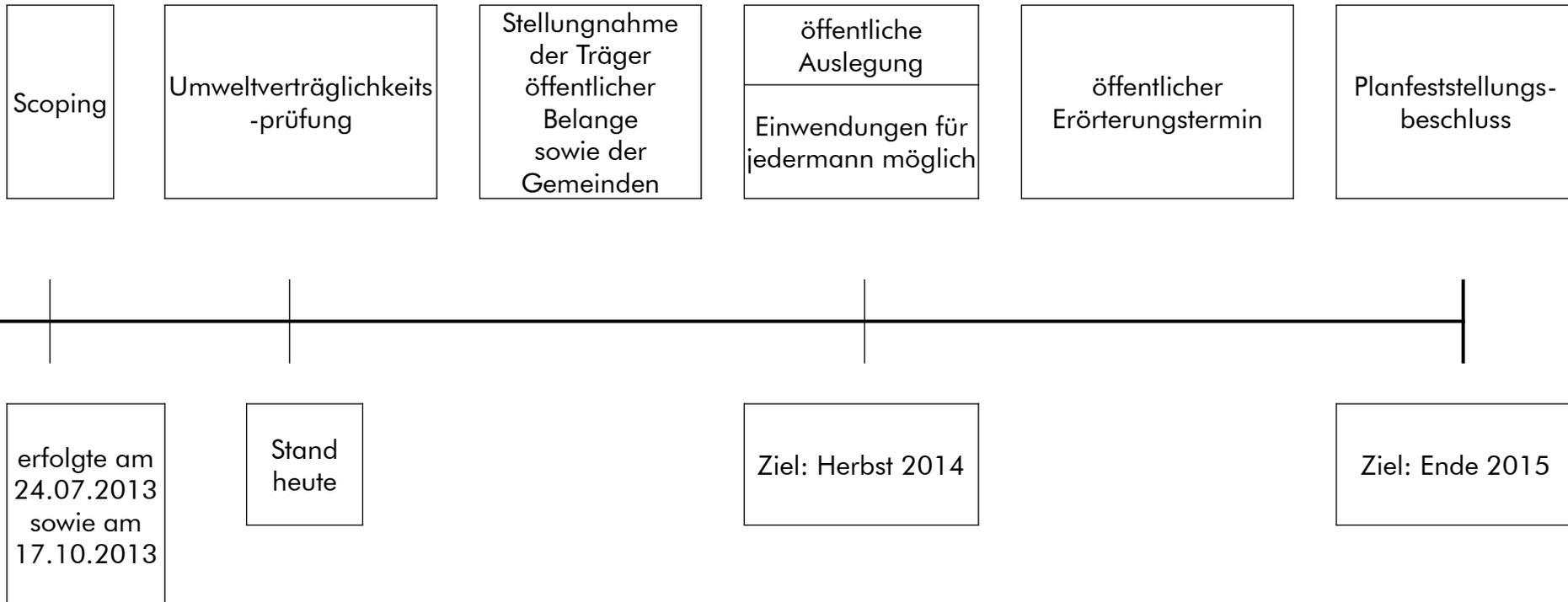


II. Planungsverfahren

Grundsätzliches

- Gesamtstrecke ist
 - als Bahnstrecke **gewidmet**
 - formell **nicht stillgelegt**
- ➔ Wiederinbetriebnahme stellt eine **Sanierung** dar.
- Ausnahme: wesentliche Änderung in Ostelsheim
 - Zweigleisiger Ausbau
 - Neubau eines Tunnels
- ➔ Durchführung eines **Planfeststellungsverfahrens**

Ablauf Planfeststellungsverfahren



III. Finanzierung

- 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

Aufteilung der Investitionskosten incl. Planungskosten und EBA/LEA-Gebühren

	Investitionskosten Hermann-Hesse-Bahn
Gesamtkosten	48.349
Land Baden-Württemberg	21.310
Landkreis Böblingen	3.920
Landkreis Calw	13.663
Gemeinde Ostelsheim	697
Gemeinde Althengstett	2.133
Stadt Calw	6.626
gesamt Kommunen	9.456

Verhandlungsergebnis (in TEUR; Preisstand: 2012)

- Betriebskosten(Preisstand 2013)
 - Dieselbetrieb: 2,4 Mio. EUR pro Jahr
(Bei Fahrzeugpoolbildung zusammen mit Nagoldtalbahn)
 - Elektrobetrieb: 2,85 Mio. EUR pro Jahr
(Nur bei Fahrzeugpoolbildung zusammen mit
Schönbuchbahn realisierbar. Ohne Poolbildung: 3,4 Mio.
EUR pro Jahr)

Aufteilung der jährlichen Betriebskosten

Gesamt	100%	1.713.000
Landkreis Calw	50%	856.500
Ostelsheim	3,7%	63.381
Althengstett	12,0%	205.560
Stadt Calw	34,3%	587.559

Gesamtkosten Betrieb: 2.400.000 EUR pro Jahr (Preisstand 2013)

**DAS BAHNPROJEKT
IM LANDKREIS CALW**



**DIE
ZUKUNFT
BEGINNT
JETZT!**

IV. Fragen, Anregungen und Diskussion

Hermann-Hesse-Bahn@kreis-calw.de