

9 Zusammenfassung

Derzeit endet die Bedienung durch die Stuttgarter S-Bahn-Linie S6 in Richtung Westen in Weil der Stadt. Der Betrieb auf dem weiterführenden Streckenabschnitt der 1872 eröffneten württembergischen "Schwarzwaldbahn", die von Stuttgart aus über Weil der Stadt nach Calw führt (DB-Streckennummer 4810) wurde 1988 eingestellt, der Personenverkehr bereits 1983. Im Landkreis Calw hat sich für die Strecke und ein neues Schienenverkehrsangebot inzwischen der Begriff Hermann-Hesse-Bahn verfestigt.

Der 22,8 km lange, wieder in Betrieb zu nehmende Abschnitt ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Die normalspurige Strecke wurde beim Bau fast komplett für einen späteren zwei-gleisigen Ausbau mit einem Gleisabstand von 3,60 m vorgesehen (insbesondere Bahnkörper und Bauwerke). Zur Zeit des Dampflokbetriebs (bis 1961) waren zwischen Calw und Althengstett wegen der Streckenleistungsfähigkeit zwei Gleise verlegt. Die Strecke ist mehrfach durch Straßenbaumaßnahmen unterbrochen, aber nicht überbaut. An diesen Stellen ist eine Wiederherstellung der Strecke z.B. mittels Bauwerken vertraglich geregelt und geht zu Lasten der jeweiligen Straßenbaulastträger.

Der Hacksberg wird von der derzeitigen Strecke mit einer engen Schleife ($R \sim 300$ m) umrundet. Die Streckenneigung liegt bei 10‰, die für den damaligen Güterverkehr von Vorteil war. Zukünftig soll diese Schleife durch eine etwa 1 km lange neue Verbindungskurve mit einer Streckenneigung ≤ 40 ‰ abgekürzt werden. Eine Führung der Hermann-Hesse-Bahn über die historische Trassenführung hat sich in diesem Abschnitt als nicht wirtschaftlich erwiesen.

Die zu bewertende Maßnahme ist Teil der Landesentwicklungssachse Calw – Leonberg - Stuttgart sowie der vorgeschlagenen Landesentwicklungssachse (heute regionale Entwicklungssachse) Calw – Althengstett – Böblingen/Sindelfingen (vgl. Regionalentwicklungsplan NSW), die die starken Verflechtungen des ländlichen Raumes Calw mit den Ballungsgebieten Stuttgart und Böblingen/Sindelfingen (via Renningen) widerspiegelt.

Entlang dieser beiden Achsen besteht ein hoher Pendleranteil. Die damit verbundene stetige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führt zunehmend zu Problemen. Mit dem Ausbau des SPNV verfolgen die beiden Landkreise Calw und Böblingen das Ziel, den Modal Split für den öffentlichen Verkehr deutlich zu steigern und die Ökobilanz nachhaltig positiv zu beeinflussen.

Die Realisierung dieser SPNV-Maßnahme bedeutet nicht nur eine deutliche Verbesserung des ÖV-Angebotes im Untersuchungsraum, inklusive einer verbesserten Anbindung des Landkreises Calw an die Arbeitsschwerpunkte Sindelfingen/Böblingen sowie das neue europäische Entwicklungszentrum der Firma Bosch via Renningen, sondern auch eine verbesserte Anbindung des Landkreises Calw an das Zentrum Stuttgart im Rahmen der Europäischen Metropolregion.

Im Rahmen einer MORO-Studie wurde insbesondere diese Verbindung nicht nur im Vergleich zu den übrigen Landkreisen der Metropolregion Stuttgart sondern auch im gesamteuropäischen Vergleich als besonders verbesserungswürdig eingestuft.

Darüber hinaus wird ein „SPNV-Lückenschluss“ mit der Nagoldtalbahn und dem Stuttgarter S-Bahn-Netz (beides Landesentwicklungsachsen) ermöglicht, wie er laut Generalverkehrsplan Baden-Württemberg vorrangig berücksichtigt werden soll. Zusätzlich wird mit einer direkten Anbindung an die S-Bahnlinie S60 in Renningen auch die regionale Entwicklungsachse Calw – Althengstett – Sindelfingen/Böblingen (vorgeschlagen zur Landesentwicklungsachse) mit nur einem Umstieg attraktiv bedient.

Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens wurden diverse Möglichkeiten untersucht ein attraktives und wirtschaftlich sinnvolles Schienenverkehrsangebot zu definieren. Die aussichtsreichsten Ansätze wurden als Mitfälle in die Untersuchung eingebracht. Im Ergebnis stellte sich heraus, dass eine direkte Anbindung der Hermann-Hesse-Bahn an die S60 in Renningen sowie die S6 in Weil der Stadt und Renningen die einzige Möglichkeit ist ein attraktives und wirtschaftlich sinnvolles Schienenverkehrsangebot zu erstellen.

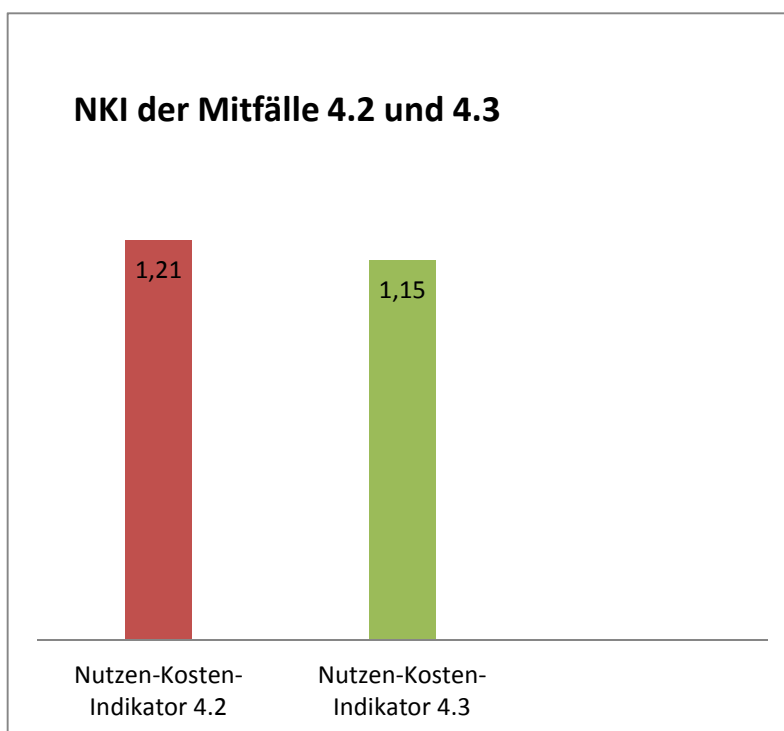


Abbildung 26: Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis

Für die Mitfälle 4.2 (Dieseltraktion) und 4.3 (Elektrotraktion) liegen die Nutzen-Kosten-Indikatoren über 1,0. Aus Sicht der Standardisierten Bewertung sind somit deren Maßnahmen gesamtwirtschaftlich sinnvoll und damit grundsätzlich förderfähig.

Ein bisher im Mitfall 4.3 nicht beziffertes Kostenrisiko kann entstehen, wenn die DB Energie zusätzlich an Ihren bestehenden Anlagen Investitionen tätigen muss, wie bspw. das Verlegen von zusätzlichen Verstärkerleitungen oder das Installieren zusätzlicher Schaltposten. Dieses Risiko wurde im Rahmen des vorliegenden Gutachtens nicht berücksichtigt. Darüber hinaus wurde von einer gemeinsamen Reservierung der Fahrzeuge mit einer „elektrifizierten“ Schönbuchbahn ausgegangen. Kommt diese nicht, wird das den NKI des Mitfalls 4.3 deutlich negativ belasten.

Beide Mitfälle tragen erheblich zur Reduktion der im Verkehrssektor verursachten CO₂-Emissionen bei. Die Einsparungen im Mitfall 4.2 (Dieseltraktion) liegen jedoch um fast 400 % über denen des elektrischen Angebots.

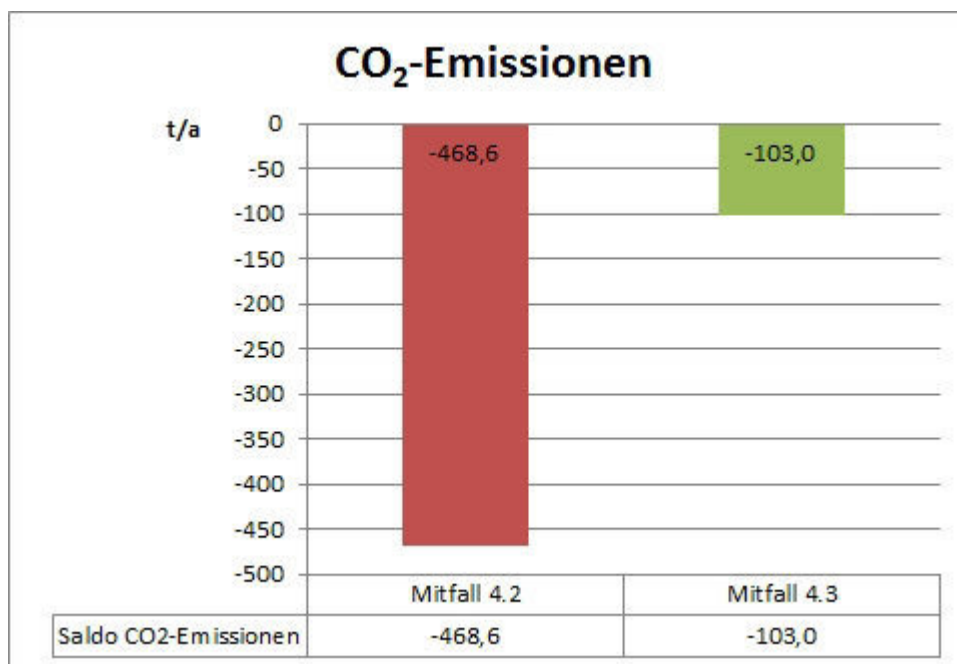


Abbildung 27: CO₂-Emissionen

Der elektrische Antrieb verursacht lokal zwar signifikant weniger CO₂. Bei dem zugrunde zu legenden Mix der Primärenergie (2006) entstehen aber erhebliche Emissionen bei der Stromgewinnung.

Mit einem Blick auf die betriebswirtschaftliche Ebene zeigt sich ein vergleichbares Bild. Ohne Einbeziehung der Kosten für Station- und Trasse lassen beide Mitfälle vergleichbare Betriebskostenunterdeckungen für die Verkehrsleistung erwarten.

Die notwendigen Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur und den daraus resultierenden Folgekosten aus Kapitaldienst und Unterhaltungskosten liegen für den Mitfall 4.3 (Elektrotraktion) etwa 25 % über denen des Mitfalls 4.2 ohne einen entsprechenden Mehrwert für Fahrgäste und Umwelt zu generieren.

Nicht berücksichtigt wurden darüber hinaus die oben genannten Kostenrisiken. Allerdings wurden Synergien mit der „elektrifizierten“ Schönbuchbahn berücksichtigt. Kommt diese nicht, wird sich das Delta zwischen den beiden Mitfällen noch deutlich vergrößern. Diese Risiken sind in vollem Umfang vom Landkreis Calw zu tragen, da

sie als Streckeneigentümer und Aufgabenträger nur geringe Möglichkeiten besitzen Kosten umzuverteilen.

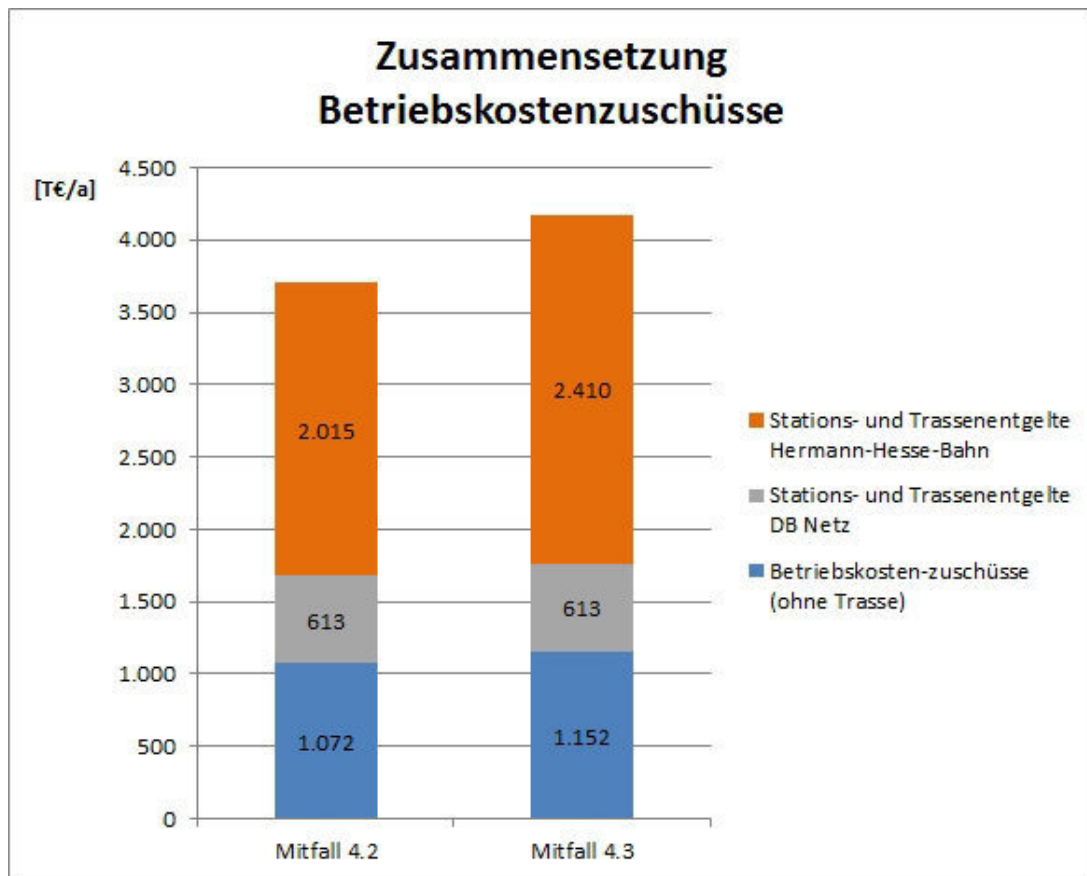


Abbildung 28: Betriebskostenzuschüsse und Stations- und Trassengebühren⁶⁴

Für die Mitfälle 4.2 (Dieseltraktion) und 4.3 (Elektrotraktion) sind die Förderrichtlinien gemäß GVFG/LGVFG folglich vollumfänglich erfüllt worden:

- ▶ Das Vorhaben ist nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich.
- ▶ Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind berücksichtigt.
- ▶ Das Vorhaben ist in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen.
- ▶ Das Vorhaben ist bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant.
- ▶ Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind berücksichtigt. Den Anforderungen der Barrierefreiheit wird möglichst weitreichend entsprochen.
- ▶ Die übrige Finanzierung des Vorhabens ist gewährleistet (Eigenanteile).

⁶⁴ bezogen auf das Jahr 2018 (Inbetriebnahme)

Unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ist Mitfall 4.2 (Dieseltraktion) sowohl aus gesamt- als auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht allerdings der Vorrang zu geben.