

**Sanierung der ehemaligen Bahndeponie Calw-Hirsau Fuchsloch**  
 durch Auffüllen mit weiterem Erdaushub zum Stabilisieren der Böschungen

Hier: Vergleich der Transportmöglichkeiten

	<b>Lkw</b>	<b>Schiene</b>
<b>INFRASTRUKTUR</b>		
Verkehrsbelastung	je nach Anfall ca. zwischen 20- 60 Lkw (maßgeblich ist der Maximalwert, nicht der Durchschnittswert) incl. 20 – 60 Rückfahrten	1 Zug pro Tag + 1 Rückfahrt, evtl. 2. Zugpaar
Fahrwegbelastung	Starke Zusatzbelastung der Fahrbahn mit Unterbau und der Brücken. Entstehen von Spurrillen. Verdrücken der Fahrbahn, Aufbrechen in der Fahrbahnmitte. Vorzeitige Anfälligkeit für Frostschäden. Vorzeitige Totalsanierung fällig (vgl. eben abgeschlossene Totalsanierung der B 295 Weil der Stadt – Althengstett nach nicht einmal 15 Bestandsjahren, mit genau diesen Symptomen durch zuviel Schwerverkehr).  Das Verkehrsmittel Straße ist technisch-ökonomisch nicht für den starken Schwerlastverkehr über lange Entfernungen geeignet.	Problemlose Aufnahme einer Achslast von ca. 18 – 20 t. Vorhandene Brücken für entsprechende Meterlast ausgelegt.  Langlebige Infra, nochmals > 15 Jahre.
Verkehrsumfang	Unabhängig von etwaigen vertraglichen Regelungen werden die Lkw im Zweifel aus der Richtung kommen, die den kürzesten Weg bedeutet, insbesondere bei Sub-(Sub-Sub-) Unternehmern. Somit starke Mehrbelastung durch Lkw-Massenverkehr auch im Nagoldtal/B 463/Odf Calw/Hirsau (Kurort)/Bad Liebenzell (Kurort, V/max 40 km/h); Odf Grafenau/Ostelsheim/ Industriegebiet Althengstett.  Erhebliche interkommunale Streitigkeiten damit vorprogrammiert. Verantwortlichkeit wird bei LRA gesehen werden.	Zuführung der Güterzüge via Nagoldtal. Zusatzbelastung nicht größer als bei 1 zusätzlichem Zugpaar vorhandener Personenzüge
Zeitlicher Umfang	ca. 10 – 12 Jahre	Wegen der größeren Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Bahntransports kürzere Zeitspanne möglich, ggf. 2 Zugpaare/Tag je nach Anfall

<p>Unterhaltslast</p>	<p>Ausbau und Unterhalt der Zufahrtsstraße und "Rückgabe" in gutem Zustand (nochmalige Sanierung) an Kommune nach Ende der Transporte: auf Kosten des Deponiebetreibers, Kommunen müssen entsprechende Verträge schließen.</p> <p>Zusatzschäden am umgebenden Straßennetz der Kommunen, des Landes und des Bundes bleiben am Steuerzahler hängen.</p>	<p>Zusatzbelastung auf zuführenden Strecken: vernachlässigbar.                  Instandsetzung Bahnstrecke Calw – Hirsau Fuchsloch: auf Kosten des Deponiebetreibers, Finanzhilfe des Landkreises dazu sinnvoll. Evtl. Teilvorwegnahme von Infrakosten für Bau der S-Bahn.</p> <p>Unterhaltsaufwand während reinem Deponieverkehr: überschaubar. Vorhandene Schienen halten für niedrige V/max noch lange.</p> <p>Zusatzaufwand für Steuerzahler: keiner, der nicht sowieso anfallen würde (S-Bahn).</p>
<p>Fahrwegverlauf</p>	<p>Planung sieht höhengleiche Querung Bahngleis vor. Dies jedoch allenfalls als Provisorium bis Aufnahme Sanierung für S-Bahn möglich (also ca. 1 – 2 Jahre). In dieser Zeit Mindestauffüllung zur Hangsicherung kaum möglich.</p> <p>Kostendeckung der Deponiesanierung nur möglich, wenn weitere Aufschüttung zeitlich relativ unbegrenzt. Dauerhafte Querung der Bahnstrecke jedoch nicht genehmigungsfähig, also <i>Lkw-Anfahrt nicht möglich</i>.</p> <p>Einzigster Ausweg: Bau von Brücke oder Unterführung. Sprengt Kostenrahmen. Neue Planfeststellung. Alternative Nutzung des vorhandenen Welzbergweges bedingt auch dessen Ausbau mit Bachbrücke – auch hier hohe Kosten.</p> <p>Außerdem Durchfahrt der Lkw über Parkplatz Restaurant Fuchsklinge; Einsprüche und Streit vorprogrammiert.</p>	<p>Zuführung der Züge über Nagoldtal via Eutingen und/oder Pforzheim. Bereitstellung der Wagen zum Entladen und wieder Abholen auf den vorhandenen Gleisanlagen des Landkreises in Calw Süd.</p> <p>Vorhandenes Streckengleis kann als provisorisches Ladegleis auf der Deponie verschwenkt werden und der Auffüllung folgen.</p>

<b>BETRIEB</b>		
Fahrzeugaufwand	1 Lastzug pro Fahrt	1 Lok + ca. 30 – 50 Wagen pro Garnitur, ggf. 2. Garnitur als Gegenzug im Umlauf, ggf 1 Rangierlok in CW
Personalaufwand	hoch (jeder Lkw mit 1 Fahrer)	niedrig (1 Lokführer, vor Ort in CW 1 Rangierer, ggf zusätzlich 1 Lokführer für Rangierlok)
Energieaufwand	hoch (hoher Rollwiderstand, hohe Totlast durch 1 Antriebseinheit, Fahrerhaus, Treibstoffvorrat usw. pro Lastzug)	niedrig (Rollwiderstand ca. 8 x geringer als bei Lkw, nur 1 Antriebseinheit pro Zug)
<b>KOSTEN/ERTRÄGE</b>		
Fahrwegkosten	<p>Kein Ausgleich der entstehenden Infrashäden durch Lkw-Maut. Zudem werden Mautgebühren nicht anteilig an die Betroffenen ausgeschüttet, denen die Schäden entstehen.</p> <p>Invest für Ausbau Waldstraße auf 1 Spur pro Richtung, Erhöhung insgesamt Tragfähigkeit für Achslast &gt; 7,5 t, Neubau Brücken, steile Topografie, Felssprengungen: ca. 3 km, ca. 1 Mio./km (aktuelle Pauschalangabe: Straßenbaubehörde) = ca. 9 Mio.</p> <p>Zusätzlich weiterer Unterhalt, zusätzlich nochmalige Sanierung nach Transportende.</p>	<p>Deckung der anteiligen Kosten durch Infraentgelt für Güterverkehr auf DB-Netz. Aufwand der DB AG für Sanierung Bahngleis Calw – Fuchsloch.</p> <p>Invest für Sanierung Bahngleis (V/max 30 km/h), Schwellentausch, Bettung durchstopfen, Brückenprüfungen, Wiederinbetriebnahme Bahnhofsgleise, Gleisverbindung Nagoldbahn, Signalisierung, Bau Entladegleis Fuchsloch: = ca. 0,6 Mio.</p> <p>(Angabe: aktualisiert abgeschätzt nach Angaben von 2001 des DEG-Eisenbahn-Konzerns Frankfurt betr. Sanierung CW – Althengstett für Touristikzüge). Dies ist keine Vollsanierung für den 2-gleisigen S-Bahn-Verkehr mit V/max 80 km/h für Lebensdauer ca. 50 Jahre, dies wäre für den Deponieverkehr keineswegs nötig.</p>
Betriebskosten	Die Ausgaben der DB für die Transporte gehen an den Staat und Private. Sie kommen an keiner Stelle der DB zugute.	<p>Erhebliche Infraentgelteinnahmen für die DB auf den langen DB-Zufahrtsstrecken für die Aushubzüge. Zusätzlich spart DB Netz die Infraentgeltkosten für die Befahrung des Landkreisgleises CW – Fuchsloch, weil der Kreis solche als Gegenleistung für die Gleissanierung nicht erhebt und sogar evtl. noch einen Infrazuschuss leistet.</p> <p>Der DB-Konzern macht also 2 x ein Geschäft bei einem Aufwand, den er</p>

		so oder so zu leisten verpflichtet ist. Die Ausgaben der DB für die Deponiesanierung kommen überwiegend wieder der DB zugute und bleiben so oder so in der Bahnbranche. Kostenersparnis für den Betreiber von Groß(bahn)baustellen, da Umladen von der Schiene + Nachlauf per Lkw entfällt.
Zusatznutzen/-aufwand	Zusatzkosten für umgebende Kommunen. Belastungen und Ärger. Diskussionen im Kreistag, ungünstige Rolle des Landkreises.  Rückbau der Straße nach Ende der Transporte, da Kommune wieder ursprünglichen Zustand wünscht. Vergeudung von Steuergeld, da auch von der DB für den Lkw-Verkehr aufgebrauchte Mittel Steuergeld sind.	Geld- und Zeitersparnis. Bürger und Kreistag verfolgen Aktivitäten des Landkreises überwiegend wohlwollend.  Zumindest provisorische Sanierung ab Calw Süd zum S-Bahn-Bau so oder so nötig, für Zufahrt Bauzüge/Schotter/Entsorgung Altschotter/neues Gleismaterial, Nutzung als Stau- und Lagerfläche für dieses Material, Gleisbaumaschinen usw. Laut DB-Aussage ist die Zufahrt mit Güterzügen über Weil der Stadt (von Stuttgart) nicht möglich.  Generell ist sie wegen des S-Bahn-Verkehrs und der Gleisbelegung für die S-Bahn in Weil der Stadt erschwert, Abstellen von Bauzügen etc. definitiv dort nicht möglich. Sonst gibt es keine Möglichkeit – außer in Calw Süd. <i>Landkreis erzielt also mit Gleissanierung für Deponie einen Doppelnutzen.</i>
<b>LOKALE HALTUNG</b>	Keine Zustimmung der direkten Anliegerkommune. Überwiegend keine Zustimmung der weiteren betroffenen Kommunen absehbar.	Keine Zustimmung der Gemeinden erforderlich, da Bahngleis in der Verfügung des Landkreises.
<b>ZEITLICHER RAHMEN</b>	Planfeststellung für Straßenausbau nötig. Eingriffe in Natur- und Erholungsraum. Einsprüche der Anlieger (z.B. Restaurant Fuchsklinge) naheliegend.  <i>Verzögerungen absehbar.</i>	Für reine Infrasanierung ohne Änderung der Anlagen keine Planfeststellung nötig. Einsprüche möglich, jedoch nicht begründet, da konzessionsgemäße Nutzung der Bahnstrecke nicht beschränkt (bzw. nach heutigem Stand explizit für Güterverkehr vorgehalten).  <i>Erneuerung der Infra kann sofort beginnen.</i>