

Sanierung der ehemaligen Bahndeponie Calw-Hirsau Fuchsloch

Hier: Vergleich der Sanierungsarten für Gleisanlagen

	Deponieverkehr	Öffentl. Nahverkehr (S-Bahn o.ä.)
Rechtsstatus	genügt: Nichtöff. Anschlussbahn	Öffentliche Eisenbahnstrecke
Rechtsgrundlage	Betriebsordnung für Anschlussbahnen BOA (Landesrecht)	Nichtbundeseigene Eisenbahnstrecke des öff. Verkehrs nach EBO (Bundesrecht) für Schienenpersonen[nah]verkehr SPNV, Güterverkehr automatisch einbezogen
Fahrwegbelastung	Achslast ca. 18 – 20 t. Vorhandene Brücken für entsprechende Meterlast ausgelegt. V/max ca. 30 km/h. Fliehkräfte im Bogen minimal.	Achslast ca. 18 – 20 t. Vorhandene Brücken für entsprechende Meterlast ausgelegt. V/max ca. 80 – 120 km/h mit entspr. Fliehkräften im Gleisbogen.
Betroffener Streckenabschnitt	Hirsau Fuchsklinge – Calw Süd, km 44,9 – km 48,5 = ca. 4 km	Weil der Stadt – Calw Mitte, km 26,0 – 47,6 abzügl. ca. 1,5 km = ca. 20 km
Fahrtroute der Züge	Stuttgart – Böblingen – Eutingen (Gäu) – Nagold – Calw Süd – Hirsau Fuchsklinge	Stuttgart – Weil der Stadt - Calw
Sanierungsumfang	Roden des Lichtraumes. Ersatz der abgängigen Holzschwellen gegen altbrauchbare Stahlschwellen oder dito Betonschwellen. Tausch mit Zweiwegebagger/Vorsatzgerät. Vorhandene Schienen werden weiterhin genutzt und nur im Bedarfsfall in Einzelfällen z.T. erneuert. Durchstopfen Schotterbett. Räumen der Wassergräben. Brückenprüfungen an 2 Brücken, ggf. kleinere Instandsetzung. Anlage Baugleis auf Deponie. Herrichten Bahnhofsgleise Calw Süd im einfachsten Umfang. Aktivierung Anschlussweiche 26 Calw Süd + Signalanlagen. Tunnel nicht betroffen.	Roden des Lichtraumes. Entfernung alter Oberbau. Sanierung Unterbau. Verbreiterung der wieder 2-gleisigen Abschnitte. Neues Schotterbett. Neubau der Brücken (8) bzw. Vollsanierung. Einbau komplett neuer Oberbau. Wiedereinrichten Anschluss Weil der Stadt mit Signalisierung. Vollsanierung der Tunnel. Neubau von Haltepunkten. Elektrifizierung der Gesamtstrecke. Ggf. Aktivierung Abschnitt Calw Mitte – Calw Süd (km 47,6 – 48,5) als Abstellbahnhof für S-Bahn, sowie als Logistikfläche für Streckensanierung.
Zeitlicher Umfang	ca. ¼ Jahr.	ca. 2 Jahre
Unterhaltslast	technisch ca. 5 – 15 TD€ p.a. behördlich (Betriebsführung etc.) ca. 15 TD€ p.a.	steht für Deponieverkehr nicht zur Diskussion
Dauerhaftigkeit	ca. 10 – 15 Jahre	ca. 40 – 80 Jahre
Betriebsführung	bestehendes Eisenbahn-Infraunternehmen im Auftrag Kreis Calw	dito