

Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil der Stadt – Calw (4810)

Bf Weil der Stadt
Wiederinbetriebnahme und
barrierefreie Erneuerung Hausbahnsteig

Erläuterungsbericht

Index a

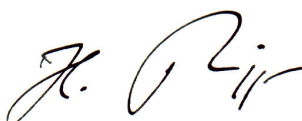
Bauherr:

Zweckverband
Hermann-Hesse-Bahn

c/o Landkreis Calw

Vogteistraße 42-46

75365 Calw, den [11.12.2017](#)
[19.11.2019](#)



Planung Infrastruktur:

Mailänder Consult GmbH

Mathystraße 13

76133 Karlsruhe, [11.12.2017](#)
[19.11.2019](#)



Planung Umwelt:

Gruppe für ökologische
Gutachten

Detzel & Matthäus

Dreifelderstr. 31

70599 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeines	4
1.1 Veranlassung/ Begründung der Maßnahme	4
1.2 Lage im Netz.....	5
1.3 Antragsgegenstand	5
1.4 Schnittstellen zu anderen Projekten oder Vorhabenträgern	5
2 Vorhandener Zustand	6
2.1 Gleisanlagen.....	6
2.2 Personenverkehrsanlagen.....	6
2.3 Oberleitungsanlagen	6
2.4 Baugrundverhältnisse	7
3 Geplanter Zustand	8
3.1 Allgemeines	8
3.2 Tiefbau.....	8
3.3 Kabeltrassen.....	9
3.4 Entwässerung.....	9
3.5 Anlagen zur Reisendeninformation	9
3.6 Elektrotechnische Anlagen	9
4 Schall und Erschütterung	10
5 Natur und Umwelt	11
5.1 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter.....	11
5.2 Bewertung der Umweltauswirkungen	11
6 Grunderwerb / vorübergehende Inanspruchnahme	12
6.1 Grunderwerb.....	12
6.2 Grunddienstbarkeit	12
6.3 Vorübergehende Inanspruchnahme	12
7 Bauzeiten und Baudurchführung	13
Anlage: Abkürzungsverzeichnis	14

1 Allgemeines

1.1 Veranlassung/ Begründung der Maßnahme

Die in diesem Antrag zur planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vorgelegten Planungen sind integrale Teile der vorgesehenen Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Weil der Stadt – Calw der Württembergischen Schwarzwaldbahn (Strecke 4810) als Hermann-Hesse-Bahn. Die Württembergische Schwarzwaldbahn verläuft von Stuttgart-Zuffenhausen über Ditzingen, Höfingen, Leonberg, Rutesheim, Renningen, Malmsheim, Weil der Stadt, Schafhausen, Ostelsheim, Althengstett nach Calw und wurde 1872 eröffnet.

Derzeit endet auf der Strecke die Bedienung in Richtung Westen in Weil der Stadt. Der Betrieb auf dem weiterführenden Streckenabschnitt bis nach Calw wurde 1988 eingestellt. Derzeit ruht auf diesem der Verkehr. Der Streckenabschnitt ist jedoch weiterhin eisenbahnrechtlich gewidmet und nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Seit der Übernahme des Streckenabschnitts Weil der Stadt – Calw durch den Landkreis Calw im Jahr 1994 wird von den Landkreisen Calw und Böblingen bzw. dem Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn die Wiederinbetriebnahme des besagten Streckenabschnitts betrieben.

Das zukünftige Betriebsprogramm der Hermann-Hesse-Bahn sieht vor, dass die Züge nicht nur zwischen Weil der Stadt und Calw sondern bereits ab Renningen verkehren. Der Fahrplan für die Hermann-Hesse-Bahn wurde von der DB Netz AG entwickelt und als konfliktfrei testiert. Des Weiteren hat die DB Netz AG mit Hilfe einer Fahrplanrobustheitsprüfung die Wechselwirkungen zwischen der S-Bahn und der Hermann-Hesse-Bahn untersucht. Die Fahrplanrobustheitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass die Verkehre der Hermann-Hesse-Bahn keine negativen Auswirkungen auf die S-Bahn-Verkehre haben. Des Weiteren wurde mit dem Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn vereinbart, dass die S-Bahn gegenüber der Hermann-Hesse-Bahn Vorrang genießt. Dies kann in Ausnahmefällen dazu führen, dass die Züge der Hermann-Hesse-Bahn nicht bis Renningen durchfahren können sondern bereits in Weil der Stadt enden und von dort zurück nach Calw fahren. Da die beiden vorhandenen Bahnsteiggleise im Bahnhof Weil der Stadt stark ausgelastet sind, ist die Schaffung zusätzlicher Bahnsteigkapazitäten notwendig. Dies lässt sich am wirtschaftlichsten durch die Wiederinbetriebnahme des vorhandenen Hausbahnsteiges erreichen, wobei dieser zuvor zu erneuern und barrierefrei umzubauen ist.

Ziel der Durchbindung bis Renningen ist es, für die Fahrgäste einen Anschluss an die S 6 Richtung Stuttgart sowie an die S 60 Richtung Sindelfingen / Böblingen mit nur einmaligem Umstieg zu schaffen.

Mit dem Schienenpersonennahverkehrsangebot (SPNV) der Hermann-Hesse-Bahn verfolgt der Zweckverband das Ziel, den östlichen Landkreis Calw mit einem attraktiven, leistungsfähigen und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsangebot an die Räume Stuttgart und Sindelfingen/Böblingen anzuschließen. Die Attraktivität des nordöstlichen Landkreises als Wohn- und Gewerbestandort sowie als Naherholungsregion soll erhöht und der negativen demographischen Entwicklung nachhaltig entgegengewirkt werden.

Mit der Wiederanbindung der Großen Kreisstadt Calw sowie der Gemeinden Althengstett und Ostelsheim an das SPNV-Netz in Richtung Osten wird die Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs erheblich verbessert. Außerdem wird eine Lücke im SPNV-Netz sowohl der Landesentwicklungsachse Stuttgart – Leonberg – Renningen – Weil der Stadt – Althengstett – Calw als auch in dem der Europäischen Metropolregion Stuttgart, dessen Mitglied der östliche Landkreis Calw ist, geschlossen.

Die zahlreichen Berufspendler erhalten mit der Hermann-Hesse-Bahn eine zuverlässige, schnelle und umweltfreundlichere Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Gleiches gilt für die Freizeitpendler aus dem Großraum Stuttgart, für die der Nordschwarzwald ein wichtiges Naherholungsgebiet ist.

Mit der Einrichtung eines komfortablen, zuverlässigen und leistungsfähigen SPNV-Angebots wird die Grundvoraussetzung für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen.

Vorgesehen ist, dass die Hermann-Hesse-Bahn wochentags zwischen 5 und 20 Uhr im 30-Minuten-Takt zwischen Renningen und Calw verkehrt. In den Abend- und Nachtstunden sowie an den Wochenenden und Feiertagen ist ein 60-Minuten-Takt vorgesehen.

1.2 Lage im Netz

Der Bahnhof (Bf) Weil der Stadt befindet sich in Baden-Württemberg, Landkreis Böblingen, Stadt und Gemarkung Weil der Stadt.

Er liegt an der Strecke

Strecke:	Stuttgart-Zuffenhausen – Weil der Stadt (– Calw)
Streckennummer der DB AG:	4810
Bahn-km:	25,6+78

Die Strecke 4810 ist nicht Teil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN).

Der Bahnhof bildet den Endpunkt der Infrastruktur der DB AG auf der Strecke 4810 und ist die Endhaltestelle der Linie 6 der S-Bahn Stuttgart.

Er liegt nördlich des historischen Zentrums der Stadt und ist von der Bundesstraße B 295 über die Landesstraße L 1182/ Grabenstraße und die Bahnhofstraße zu erreichen.

1.3 Antragsgegenstand

Mit dem vorliegenden Genehmigungsantrag wird eine planungsrechtliche Zulassungsentscheidung nach §18 AEG für die Änderung des außer Betrieb befindlichen Hausbahnsteigs im Bf Weil der Stadt beantragt.

1.4 Schnittstellen zu anderen Projekten oder Vorhabenträgern

Die Stadt Weil der Stadt plant die Umgestaltung ihrer an den Hausbahnsteig und das Gleis 141 anschließenden Flächen, um die Situation des Busverkehrs und insbesondere des ruhenden Verkehrs zu verbessern. Die Planung befindet sich derzeit im Stadium der Machbarkeitsuntersuchung.

Die Planungen werden laufend untereinander abgestimmt.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Gleisanlagen

Im Bahnhof Weil der Stadt verlaufen das Streckengleis der Strecke 4810 (Gleis 1; betrieblich 101/141), ein Bahnsteiggleis am Mittelbahnsteig (Gleis 2; betrieblich 102), ein Umfahrgleis (Gleis 3; betrieblich 103/133) und zwei Abstellgleise (Gleise 107 & 108). Das Streckengleis und das Umfahrgleis laufen in der Weiche 117 im Bahnhofswestkopf zusammen, dort schließt der eingleisige, derzeit außer Betrieb befindliche Streckenabschnitt Richtung Calw an.

Das Streckengleis verläuft entlang der Bahnsteigkante des ehemaligen Hausbahnsteiges lagemäßig komplett in einer Geraden und höhenmäßig ohne Längsneigung, d.h. mit 0 ‰.

Änderungen oder Anpassungen an den vorhandenen Gleisanlagen sowie den Einrichtungen der Leit- und Sicherungstechnik werden durch die gegenständliche Maßnahme nicht erforderlich.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Streckengleis im Bahnsteigbereich ist abhängig vom Zielsignal und beträgt maximal ~~90 km/h~~ 120 km/h.

2.2 Personenverkehrsanlagen

Der Bahnhof Weil der Stadt ist derzeit mit einem Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 1/101 und 2/102 ausgestattet, welcher über eine Treppen- und Aufzugsanlage an eine Personenunterführung angeschlossen ist.

Am Empfangsgebäude am Gleis 141 ist die Bahnsteigkante des ehemaligen Hausbahnsteigs baulich noch vorhanden. Seitens der DB Station&Service AG wird dieser Bahnsteig aber nicht mehr betrieben. Neben dem Empfangsgebäude befinden sich auf Höhe der alten Bahnsteigkante eine Gaststätte sowie eine Garage. In Richtung Südwesten verläuft eine ehem. Laderampe parallel zu der vorhandenen Bahnsteigkante. Als Stützwand zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Laderampe und ehemaligem Bahnsteig dienen geschichtete Sandsteine. Die Wand befindet sich etwa 1,50 m hinter der bestehenden Bahnsteigkante. Heute dient die Laderampe hauptsächlich als Standort für Müllcontainer.

Von der Bushaltestelle an der Bahnhofstraße aus können Fußgänger über eine Asphaltfläche westlich der Gaststätte zu dem ehemaligen Hausbahnsteig gelangen. Des Weiteren verläuft von der Bahnhofstraße her zwischen dem Empfangsgebäude und der Gaststätte ein Gehweg mit ca. 4,5 bis 6,5 % Längsneigung zum ehemaligen Hausbahnsteig.

Fußgänger können vom ehemaligen Hausbahnsteig aus über eine ≥ 3 m breite asphaltierte Fläche zwischen dem Empfangsgebäude und dem Gleis 141 zu der o.g. Personenunterführung gelangen, welche den Mittelbahnsteig des Bahnhofs andient.

Das auf dem ehemaligen Hausbahnsteig anfallende Niederschlagswasser wird aktuell über die geneigte Bahnsteigfläche ins Gleisbett eingeleitet.

2.3 Oberleitungsanlagen

Der Bahnhof Weil der Stadt ist Teil des elektrifizierten Streckenabschnitts Stuttgart-Zuffenhausen – Weil der Stadt der Strecke 4810.

Sämtliche Gleise und Weichen, einschließlich der Weiche 117 und einige Meter des weiter in Richtung Calw führenden Streckengleises, sind mit einem Kettenwerk überspannt. Die Kettenwerksführung erfolgt im vom Umbau betroffenen Bereich an Masten mit Eingleisauslegern. Änderungen an den Oberleitungsanlagen sind durch die gegenständliche Maßnahme nicht erforderlich.

2.4 Baugrundverhältnisse

Der Baugrund besteht im Bereich des Bf Weil der Stadt aus den Schichten des Unteren Muschelkalks (Freudenstadt-Formation, FDS-Fm., muF). Es handelt es sich um tonige, mitunter auch sandige dolomitische Mergel mit immer wieder eingeschalteten härteren Dolomitlagen. Die Schichten des Unteren Muschelkalks werden von in Mächtigkeit und Zusammensetzung variierenden Auffüllungen bedeckt. Die Auffüllungen wurden als feinsandige bis sandige, schwach bis stark schluffige, teilweise tonige Kiese oder schwach kiesige Schluffe und Sande angesprochen.

Der natürliche Vorfluter für die Ortslage Weil der Stadt ist der ca. 7 km lange Talackerbach, welcher westlich von Simmozheim auf ca. 510 mNN entspringt und ca. 700 m weiter östlich der Bahnstrecke in die Würm mündet. Bei den Erkundungsarbeiten wurden in allen Aufschlüssen erdfeuchte Verhältnisse angetroffen. Weiterhin kann es lokal zur Bildung von Schichtwasser kommen. Schichtwasser bildet sich lokal in den Auffüllungen u.a. dann aus, wenn im Liegenden nicht bzw. schwach durchlässige Böden (Lehme, Tone) anstehen.

Die Durchlässigkeit des unteren Muschelkalks muss als schwach durchlässig bis sehr schwach durchlässig angesehen werden. Die Durchlässigkeit der Auffüllungen schwankt aufgrund ihrer inhomogenen Zusammensetzung stark.

Der Bf Weil der Stadt befindet sich nach DIN EN 1998-1 / NA:2011-01 in der Erdbebenzone I. Der Untergrund ist der geologischen Untergrundklasse R (Gebiet mit felsartigem Gesteinsuntergrund) und der Baugrundklassen A bis C (unverwittert bis stark verwittert) zuzuordnen. Das Baufeld befindet sich nach RStO 12 in der Frosteinwirkungszone II bzw. nach RIL 836 in Frosteinwirkungsgebiet II. In dem Projektgebiet wurden gemäß Kartenwerk LUBW bisher keine Schutzgebiete (Trinkwasserschutzgebiet, Naturschutz, Landschaftsschutz, FFH, o.ä.) ausgewiesen.

3 Geplanter Zustand

3.1 Allgemeines

Im am 19.06.2015 zwischen dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, dem Verband Region Stuttgart, den Landkreisen Böblingen und Calw sowie den Anrainerkommunen entlang der Hermann-Hesse-Bahn (HHB) vereinbarten Stufenkonzept zur HHB wurde u.a. festgehalten, dass im Fall von Verspätungen und Störungen, der S-Bahn-Verkehr betrieblich Vorrang vor der HHB genießt. Diese Festlegung kann dazu führen, dass die HHB nicht oder nur mit erheblichen Verspätungen über Weil der Stadt hinaus nach Renningen weiterfahren kann. Aufgrund der Kurzwende der Hermann-Hesse-Bahn in Renningen können sich in einem solchen Fall Ankunftsverspätungen in Renningen auf die Rückfahrt in Richtung Calw übertragen.

Zur Vermeidung von Verspätungen kann es daher erforderlich sein, Fahrten der HHB bereits in Weil der Stadt enden zu lassen. Dort ist immer noch der Umstieg von der/auf die verspätete(n) S6 gewährleistet. Für das Enden der HHB in Weil der Stadt ist es notwendig, im Bahnhof zusätzliche Bahnsteigkapazitäten zu schaffen. Dieses Ziel lässt sich am wirtschaftlichsten durch Wiederinbetriebnahme des signaltechnisch vom bestehenden Mittelbahnsteig getrennten ehemaligen Hausbahnsteigs erreichen.

3.2 Tiefbau

Die Reste des Hausbahnsteigs werden abgebrochen und in konventioneller Bauweise durch einen Neubau zwischen Bahn-km 25,704 und 25,759 (Baulänge 55 m) mit einer Nennhöhe von 55 cm über Schienenoberkante (SO) ersetzt. Die Regelbreite des Außenbahnsteigs beträgt 2,50 m. Als Bahnsteigbelag ist ein reflexionsarmer und rutschhemmender Plattenbelag vorgesehen. Die Längsneigung des Bahnsteigs liegt analog zum Gleis 141 bei 0 ‰.

Die bestehende Bahnsteigkante inkl. Fundament wird abgebrochen und bezogen auf die Soll-Gleislage neu errichtet. Gemäß Bodengutachten wird unter der Fundamentierung ein Bodenaustausch mit einer Stärke von bis zu 0,50 m vorgesehen.

Der Bahnsteige und die Zugänge erhalten ein taktiles Blindenleitsystem mit Bodenindikatoren gem. DIN 32984. Der Leitstreifen wird mit weißen Rippenplatten in Trapezstruktur, die Aufmerksamkeitsfelder und Auffangstreifen mit weißen Noppenplatten ausgeführt. Sofern es die Farbgebung des Bahnsteigs erfordert, wird der Leitstreifen mit einem Begleitstreifen zur Sicherung des Kontrastes zwischen Bahnsteigbelag und Leitstreifen ergänzt. An das Blindenleitsystem werden

- die Bahnsteigzu- bzw. -abgänge,
- die optional wettergeschützten Warte- bzw. Informationsbereiche sowie
- die Bahnsteigenden

angebunden.

Am westlichen Bahnsteigende erfolgt ein senkrechter Abschluss mit Absperrkette, Hinweisschild und Diensttreppe.

Die Zuwegung erfolgt barrierefrei mit einer Längsneigung von maximal 6% auf einer Länge von maximal 10 m über die zu erneuernden Asphaltfläche unmittelbar südlich des Empfangsgebäudes. Zusätzlich wird südlich der Gaststätte und der zugehörigen Garage ein Bahnsteigzugang mit einer

Stufe hergestellt. Als barrierefreie Verbindung zur vorhandenen Personenunterführung und damit zum vorhandenen Mittelbahnsteig wird die befestigte Fläche zwischen dem EG und den Gleisanlagen genutzt. Diese erhält hierzu eine regelkonforme Beleuchtung sowie einen Zaun zur Abgrenzung gegenüber den Gleisanlagen.

3.3 Kabeltrassen

Im Bahnsteig wird eine Leerrohrtrasse mit Schächten für die Anbindung der Bahnsteigbeleuchtung und der Kommunikationsanlagen vorgesehen.

Die vorhandenen Leitungen der DB AG für Weichenheizungen, die Gleisfeldbeleuchtung und die Versorgung der Gaststätte bleiben erhalten und werden ggf. während der Bauarbeiten gesichert.

3.4 Entwässerung

Im Gegensatz zur heutigen Situation wird das anfallende Niederschlagswasser zukünftig nicht mehr über die geneigte Bahnsteigfläche ins Gleisbett eingeleitet. Stattdessen wird es über eine Muldenrinne an der Bahnsteighinterkante und eine Sammelleitung gefasst und in das bestehende Kanalnetz der DB AG abgeleitet.

Aufgrund der geringen Durchlässigkeit der unter den lokalen Auffüllungen anstehenden Bodenschichten ist eine Versickerung nicht möglich.

3.5 Anlagen zur Reisendeninformation

Der geplante Bahnsteig wird nicht als Regelhalt genutzt und wird daher nicht mit elektronischen Reisendeninformationsanlagen, z.B. einer DSA-Anlage ausgerüstet. Es wird lediglich ein Standort für eine DSA-Anlage vorbereitet.

3.6 Elektrotechnische Anlagen

Der Bahnsteig erhält eine Beleuchtung mit Mastleuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 6,0 m. Die Aufteilung der Leuchten richtet sich nach Bahnsteiganfang und -ende sowie dem (optionalen) Wetterschutzhaus. Die Bahnsteigzugänge werden ebenso beleuchtet.

Eine ausreichend helle und gleichmäßige Ausleuchtung wird sichergestellt.

Für die Beleuchtungsanlage wird ein neuer Anschluss an das EVU-Netz hergestellt.

4 Schall und Erschütterung

Zur Beurteilung der vom Baubetrieb hervorgerufenen Geräuschemissionen wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt, das als Unterlage 7.3 Bestandteil der Antragsunterlagen ist.

Während der Bauzeit ist es für die Gleisbauarbeiten teilweise nicht möglich, die in der AVV Baulärm vorgeschriebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten. Mit temporären Abschirmungsmaßnahmen können im vorliegenden Fall keine signifikanten Beiträge zur Konfliktvermeidung erreicht werden. Daher sind weitere organisatorische Maßnahmen zur Minimierung der Einwirkungen erforderlich. Hierzu zählt insbesondere eine ausführliche Information aller vom Baulärm betroffenen Personengruppen über Art und Dauer der Maßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen. Damit wird den Betroffenen die Möglichkeit gegeben, sich durch eigene Planungen auf die besondere Situation einzustellen.

5 Natur und Umwelt

5.1 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

Anlagebedingt sind durch den Abbruch der Reste des Hausbahnsteigs und den anschließenden Neubau keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Baubedingt wird zum einen durch die Auswahl geeigneter Baustelleneinrichtungsflächen und zum anderen durch eine ökologische Baubegleitung sichergestellt, dass weder Verbotstatbestände nach § 44 (1) BNatSchG erfüllt werden noch ein naturschutzrechtlicher Eingriff nach § 14 BNatSchG oder eine Beeinträchtigung von besonders geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG BW erfolgt.

Im Vorfeld des erforderlichen Bodenaustauschs unter der Fundamentierung erfolgen die gesetzlich vorgeschriebenen Beprobungen. Das anfallende Bodenmaterial wird entsprechend der vorgeschriebenen Verfahren weiterverwertet bzw. entsorgt. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen keine Hinweise auf überwachungsbedürftigen Abfälle bzw. Entsorgungswege außerhalb der üblichen Verfahren vor.

5.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

Vgl. Screeningunterlagen Anlage 6

6 Grunderwerb / vorübergehende Inanspruchnahme

Der Bahnhof Weil der Stadt liegt auf der Gemarkung Weil der Stadt auf gewidmetem Bahngelände der DB AG. Der geplante Bahnsteig liegt zusätzlich zum Teil auf städtischem Gelände.

Der Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis liegen in Kapitel 5 der Antragsunterlagen bei.

6.1 Grunderwerb

Für die Änderung des Hausbahnsteiges wird Grunderwerb von der DB AG (Flurstück 3700) und von der Stadt Weil der Stadt (Flurstück 3700/4) erforderlich.

6.2 Grunddienstbarkeit

Zur Sicherung der Erreichbarkeit des Bahnsteiges vom öffentlichen Straßenraum her wird eine wegerechtliche Vereinbarung zwischen dem Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn und der DB AG ebenso erforderlich wie für die optimale Verbindung vom geplanten Bahnsteig zur vorhandenen Personenunterführung und damit auch zum vorhandenen Mittelbahnsteig. Betroffen ist hier ebenfalls das Flurstück Nr. 3700.

6.3 Vorübergehende Inanspruchnahme

Für die Änderung des Hausbahnsteiges wird die teilweise vorübergehende Inanspruchnahme des Bahnflurstücks 3700 und des städtischen Flurstücks 3700/4 zur Baustelleneinrichtung erforderlich.

7 Bauzeiten und Baudurchführung

Die Realisierung der Maßnahme ist im Sommer 2019 vorgesehen.

Es ist vorgesehen, das Streckengleis durchgehend über mehrere Wochen zu sperren, die entsprechende Oberleitung wird durch bauzeitliche Streckentrenner bzw. Isolatoren stromlos geschaltet.

Die Andienung der Baustelle wird straßenseitig erfolgen.

Anlage: Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
DSA	Dynamische Schriftanzeige
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (DSchG)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EVU	Elektrizitätsversorgungsunternehmen
Flst.-Nr.	Flurstücks-Nummer
HHB	Hermann-Hesse-Bahn
i.S.d.	im Sinne des
l.d.B.	links der Bahn
LRA	Landratsamt
LST	Leit- und Sicherungstechnik
n.e.	nicht erforderlich
R	Gleisradius
r.d.B.	rechts der Bahn
Ril	Richtlinie
R_{min}	Mindestgleisradius
SO	Schienenoberkante
TEN	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
v_{max}	Streckenhöchstgeschwindigkeit