

Planfeststellungsbeschluss

Diverse Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrs-
stationsmaßnahmen
im Zuge der Reaktivierung der
Hermann-Hesse-Bahn

Karlsruhe, den 30.09.2020

Az.: 17-3826.1-Landkreis Calw 2/5



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	10
I.	Feststellung des Plans	10
II.	Sonstige öffentlich-rechtliche Gestattungen	18
III.	Nebenbestimmungen und Maßgaben	18
1.	Allgemeines	18
1.1	Information	18
1.2	Abstimmung	19
2.	Eisenbahntechnik	19
2.1	Allgemeines	19
2.2	Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße	20
2.3	Vorlage Landeseisenbahnaufsicht	20
2.4	Bahnsteigbeleuchtungen	21
2.5	Straßenbreite und Räumstrecke	21
2.6	Plan- und Abnahmeprüfer	21
2.7	Gesamtsicherheitsgutachten	22
2.8	Abnahme	22
3.	Immissionsschutz	22
3.1	Allgemeines	22
3.2	Baulärm	23
3.3	Erschütterungen	26
4.	Entwässerung	27
4.1	Allgemeines	27
4.2	Bahnübergang Stuttgarter Straße	28
4.3	Haltepunkt Althengstett	28
4.4	Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße	28
4.5	Haltepunkt und Bahnübergang Calw-Heumaden	29
4.6	Bahnübergang Tälesbach	29
4.7	Bahnhof Calw-ZOB	29

5.	Wasser und Bodenschutz	29
6.	Naturschutz und Landschaftspflege.....	31
6.1	Verbindlicher UVP Bericht und LBP, artenschutzrechtliche Prüfung	31
6.2	Ökologische Baubegleitung/Abstimmung	31
6.3	Schlussabnahme	32
6.4	Eintragung Kompensationsverzeichnis	32
6.5	Unvorhergesehenes	33
7.	Artenschutz.....	33
7.1	Allgemeines	33
7.2	Zeitfenster.....	34
7.3	CEF und FCS Maßnahmen	34
7.4	Anzeigepflicht	34
7.5	Umsiedlung.....	34
7.6	Einzäunung.....	35
7.7	Fangzeit.....	35
7.8	Fangmethode.....	35
7.9	Überwachung Reptilienzaun	36
7.10	Ökologische Begleitung Umsiedlung	36
7.11	Rechtliche Sicherung CEF/FCS Maßnahmen	36
7.12	Monitoring.....	36
7.13	Dokumentation.....	37
7.14	Artendaten	37
8.	Denkmalschutz/Denkmalpflege	37
9.	Leitungsträger.....	38
10.	Anlagen Dritter, Kreuzungen	38
IV.	Zusagen.....	39
1.	Barrierefreiheit	39
1.1	DIN 18040-3	39
1.2	Elektronisches Fahrgastssystem	39
1.3	Bahnübergang Malersbuckel	39

1.4	Bahnübergang Stuttgarter Straße.....	39
1.5	Bahnhof Calw-ZOB.....	40
1.6	Bahnübergang Tälesbach.....	40
2.	Artenschutz.....	40
2.1	Leuchtmittel	40
2.2	Vogelschutz	40
3.	Immissionsschutz	40
3.1	Betriebszeit.....	40
3.2	Baulärmmessungen.....	41
3.3	Lärmschutzmaßnahmen	41
3.4	Abschirmkanten.....	42
3.5	Be- und Entladung	42
3.6	Geräuschemissionsgrenzwerte.....	42
3.7	Bodenverdichtung.....	42
3.8	Vibrationswalze.....	43
3.9	Beschwerdemanagement	43
3.10	Immissionsmessung	43
3.11	Beweissicherung.....	43
3.12	Ankündigung.....	44
4.	Arbeitsschutz	44
4.1	Aufsicht.....	44
4.2	Bauzeitenplan	44
4.3	Baustelleneinrichtungsplan.....	44
4.4	DGUV Vorschrift 38	44
5.	Rückbau	45
6.	Bodenaustausch	45
7.	ÖPNV Malersbuckel	45
8.	Abstimmung Sparkassen Informationstechnologie GmbH & Co. KG.....	45
V.	Hinweise	46
VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge.....	46

VII.	Gebührenentscheidung	46
B.	Begründender Teil	47
I.	Sachverhalt	47
1.	Vorhaben	47
2.	Ausgangslage	48
2.1	Planfeststellungsinsel 1 – Bahnübergang Malersbuckel.....	49
2.2	Planfeststellungsinsel 2 – Bahnübergang Stuttgarter Straße	49
2.3	Planfeststellungsinsel 3 – Haltepunkt Althengstett	50
2.4	Planfeststellungsinsel 4 – Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße	50
2.5	Planfeststellungsinsel 5 – Haltepunkt Calw-Heumaden, Bahnübergang Fußweg.....	52
2.6	Planfeststellungsinsel 6 – Bahnübergang Tälesbach	52
2.7	Planfeststellungsinsel 7 – Bahnhof Calw-ZOB	53
2.8	Verkehrliche Zielsetzung	53
3.	Geplanter Zustand	54
3.1	Allgemeines und Ausstattung der Verkehrsstationen	54
3.2	Planfeststellungsinsel 1 – Bahnübergang Malersbuckel.....	56
3.3	Planfeststellungsinsel 2 – Bahnübergang Stuttgarter Straße	57
3.4	Planfeststellungsinsel 3 – Haltepunkt Althengstett	58
3.5	Planfeststellungsinsel 4 – Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße	59
3.6	Planfeststellungsinsel 5 – Haltepunkt Calw-Heumaden, Bahnübergang Fußweg.....	60
3.7	Planfeststellungsinsel 6 – Bahnübergang Tälesbach	63
3.8	Planfeststellungsinsel 7 – Bahnhof Calw-ZOB	63
4.	Verfahrensgang	65
4.1	Screening	65
4.2	Scoping.....	66
4.3	Anhörung	67
4.4	Planänderungen	68
II.	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	69

III.	Umweltverträglichkeitsprüfung	71
1.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	72
2.	Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	73
3.	Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	77
4.	Fläche, Boden.....	80
5.	Wasser	82
6.	Luft, Klima.....	82
7.	Landschaft	82
8.	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	83
9.	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	83
10.	Bewertung der Umweltauswirkungen	83
IV.	Raumbezogene Gesamtplanung	88
V.	Planrechtfertigung.....	90
1.	Fachplanerische Zielkonformität	90
2.	Erforderlichkeit.....	92
3.	Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit	93
4.	Abschnittsbildung.....	94
5.	Keine unüberwindbaren Hindernisse	100
VI.	Planungsalternativen	106
1.	Null-Variante	107
2.	Standortvarianten	108
3.	Ausführungsvarianten.....	109
4.	Elektrifizierung	110
5.	Schnellbussystem oder spurgeführter Bus	110
6.	Ergebnis	111
VII.	Natur- und Artenschutz.....	112
1.	Eingriffe in Natur und Landschaft.....	112
2.	Artenschutz.....	113
VIII.	Abfall- und Bodenschutzrecht.....	116
IX.	Immissionsschutz.....	117

1.	Lärmimmissionen.....	118
2.	Erschütterungen	122
3.	Luftschadstoffe	124
X.	Denkmalschutz	125
XI.	Kreuzungsrecht	126
XII.	Eigentum	126
XIII.	Private Einwendungen	127
1.	IdentNr. 1	128
2.	IdentNr. 2.....	130
3.	IdentNr. 3.....	131
4.	IdentNr. 4.....	132
XIV.	Verbände und anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes	132
1.	LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg.....	132
2.	BSVW	133
3.	NABU Baden-Württemberg	134
XV.	Träger öffentlicher Belange und Kommunen	138
1.	Regionalverband Nordschwarzwald	138
2.	Polizeipräsidium Karlsruhe	138
3.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16.....	138
4.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 45.....	139
5.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 32.....	139
6.	Verband Region Stuttgart	140
7.	Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 4	142
8.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung.....	142
9.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 55 und 56	142
10.	Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 5	143
11.	Landratsamt Böblingen.....	144
12.	Stadt Calw	145
13.	Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg.....	145
14.	Landratsamt Calw.....	145

XVI.	Infrastrukturunternehmen, Leitungsträger	146
1.	Deutsche Bahn AG	146
2.	Sparkassen Informationstechnologie GmbH & Co. KG	146
3.	Netze BW GmbH, Energie Calw GmbH.....	146
XVII.	Gesamtbetrachtung.....	147
C.	Gebühr	149
D.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	149

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt gemäß der §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und der §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan des Zweckverbands Hermann-Hesse-Bahn (Vorhabenträger) zur Änderung, zum Aus- und Neubau verschiedener Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen im Rahmen der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn wird festgestellt.

Der festgestellte Plan erfasst insbesondere folgende Maßnahmen (Planfeststellungsinseln):

- Änderung des Bahnübergangs über die Straße Malersbuckel in Weil der Stadt;
- Änderung des Bahnübergangs über die Stuttgarter Straße in Althengstett;
- Neubau des Haltepunktes Althengstett;
- Abbruch und Neubau der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße in Althengstett;

- Neubau des Haltepunktes Calw-Heumaden sowie Neubau eines Fuß-/Radweg-Bahnübergangs bei Bahn-km 41,5+15 für den barrierefreien Zugang zum Bahnsteig und Neubau eines bahnparallelen Geh- und Radweges zur Erschließung des Haltepunktes Calw-Heumaden;
- Neubau des nichtöffentlichen Bahnübergangs als Teil der Zufahrt zur Tälesbach-Deponie in Calw-Hirsau;
- Neubau des Bahnhofs Calw-ZOB.

2. Der Plan besteht aus vier Ordnern und umfasst folgende Unterlagen:

Nr. Anlage/Unterlage	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Datum	Deckblatt
1		Erläuterungsbericht		27.08.2018	
2		Bauwerksverzeichnis		27.08.2018	
3		Lagepläne Bestand (nur nachrichtlich)			
3.1	1	Übersichtskarte Hermann-Hesse-Bahn	1:25.000	27.08.2018	
3.2	1	Bestandsplan km 26,3+38 bis km 26,9+00	1:1.000	27.08.2018	
3.2	2	Bestandsplan km 37,3+80 bis km 38,4+50	1:1.000	27.08.2018	
3.2	3	Bestandsplan km 38,3+87 bis km 38,7+85	1:1.000	27.08.2018	
3.2	4	Bestandsplan km 41,2+45 bis km 42,2+13	1:1.000	27.08.2018	
3.2	5	Bestandsplan km 44,1+00 bis km 44,8+60	1:1.000	27.08.2018	
3.2	6	Bestandsplan km 47,1+68 bis km 47,8+25	1:1.000	27.08.2018	
4.1		Lagepläne Neuplanung			
4.1	1	Lageplan km 26,3+38 bis km 26,9+00	1:1.000	27.08.2018	
4.1	2	Lageplan km 37,3+80 bis km 38,4+50	1:1.000	27.08.2018	
4.1	3	Lageplan km 38,3+87 bis km 38,7+85	1:1.000	27.08.2018	
4.1	4	Lageplan	1:1.000	27.08.2018	

		km 41,2+45 bis km 42,2+13			
4.1	5	Lageplan km 44,1+00 bis km 44,8+60	1:1.000	27.08.2018	
4.1	6	Lageplan km 47,1+68 bis km 47,8+25	1:1.000	27.08.2018	
4.2		Querschnitte			
4.2.1	1	Geh- und Radweg Heumaden Querschnitt km 41,5+75	1:50	27.08.2018	
4.2.1	2	Geh- und Radweg Heumaden Querschnitt km 41,5+75	1:50	27.08.2018	
4.2.2	1	Bahnhof Calw-ZOB Querschnitt km 47,3+00	1:50	27.08.2018	
4.2.2	2	Bahnhof Calw-ZOB Querschnitt km 47,4+50	1:50	27.08.2018	
4.3		Höhenplan Gleisänderung Bf Calw-ZOB km 47,1+68 bis km 47,8+25	1:1.000/ 100	27.08.2018	
4.4.1		Bahnübergang Malersbuckel			
4.4.1	1	Kreuzungsplan km 26,7+60	1:250	27.08.2018	
4.4.1	2a	Markierungs- und Beschilderungs- plan - Erläuterungsblatt km 26,7+60 (nachrichtlich)	1:250	27.08.2018	
4.4.1	2a	Markierungs- und Beschilderungs- plan km 26,7+60	1:250	27.08.2018	X
4.4.1	3	Schleppkurvenplan km 26,7+60 (nachrichtlich)	1:250	27.08.2018	
4.4.1	4	Streuwinkelplan km 26,7+60 (nachrichtlich)	1:200	27.08.2018	
4.4.2		Bahnübergang Althengstett Stutt- garter Straße			
4.4.2	1	Kreuzungsplan km 37,6+13	1:250	27.08.2018	
4.4.2	2a	Markierungs- und Beschilderungs- plan – Erläuterungsblatt km 37,6+13 (nachrichtlich)	1:250	27.08.2018	
4.4.2	2a	Markierungs- und Beschilderungs- plan km 37,6+13			X
4.4.2	3a	Schleppkurvenplan – Erläuterungs- blatt km 37,6+13 (nachrichtlich)	1:250	27.08.2018	
4.4.2	3a	Schleppkurvenplan km 37,6+13	1:250	27.08.2018	X
4.4.2	4	Streuwinkelplan km 37,6+13 (nachrichtlich)	1:200	27.08.2018	
4.4.3		Bahnübergang Heumaden			
4.4.3	1	Kreuzungsplan km 41,5+15	1:250	27.08.2018	

4.4.3	2	Markierungs- und Beschilderungsplan km 41,5+15 (nachrichtlich)	1:250	27.08.2018	
4.4.3	3	Streuwinkelplan km 41,5+15 (nachrichtlich)	1:200	27.08.2018	
4.4.4		Bahnübergang km 44,65			
4.4.4	1	Kreuzungsplan Verkehrs- und Bahnübergangssicherungsanlage km 44,65	1:200	27.08.2018	
4.4.4	2	Markierungs- und Beschilderungsplan km 44,65 (nachrichtlich)	1:200	27.08.2018	
4.4.4	3	Schleppkurvenplan km 44,65 (nachrichtlich)	1:200	27.08.2018	
4.4.4	4	Streuwinkelplan km 44,65 (nachrichtlich)	1:200	27.08.2018	
4.5.1		Haltepunkt Althengstett			
4.5.1	1	Lageplan km 37,7+64 bis km 37,9+53	1:250	27.08.2018	
4.5.1	1	Querschnitt km 37,8+80	1:50	27.08.2018	
4.5.2		Haltepunkt Calw-Heumaden			
4.5.2	1	Lageplan km 41,4+00 bis km 41,5+80	1:250	27.08.2018	
4.5.2	2	Querprofil km 41,4+60	1:50	27.08.2018	
4.5.3		Bahnhof Calw-ZOB			
4.5.3	1	Lageplan km 47,4+97 bis km 47,6+18,5	1:250	27.08.2018	
4.5.3	2	Querprofil km 47,5+20	1:50	27.08.2018	
4.6.1	1	Bauwerksplan Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße km 38,555	1:100	27.08.2018	
4.6.2		Haltepunkt Calw Umbau ZOB mit Brückenbauwerk	1:200/ 1:100/ 1:50/1:25	27.08.2018	
5.1		Grunderwerb			
5.1	1	Lageplan Grunderwerb km 26,3+38 bis km 26,9+00	1:1.000	27.08.2018	
5.1	2	Lageplan Grunderwerb km 37,3+80 bis km 38,4+50	1:1.000	27.08.2018	
5.1	3	Lageplan Grunderwerb km 44,1+00 bis km 44,8+60	1:1.000	27.08.2018	
5.1	4	Lageplan Grunderwerb km 47,1+68 bis km 47,8+25	1:1.000	27.08.2018	
5.2	1-5	Grunderwerbsverzeichnis		27.08.2018	

6	1-241 242-282 283-287 288-292 293-295 296-301 301-308 309-323	UVP Bericht mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan mit Textteil und Anlagen: Maßnahmenblätter Raumplanerische Vorgaben Werthintergrund Schutzgüter Bewertungsschlüssel Ausführliche Bewertung Schutzgut Tiere Artenlisten Kartenteil		27.08.2018	
7	1-77 78 79-136 137- 137/6	Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung (nachrichtlich) mit Textteil und Anlagen: Erfassung Formblätter Ermittlung Maßnahmenbedarf Reptilien		27.08.2018	
8.1		Baugrundgutachten und Gründungsempfehlungen (nachrichtlich)			
8.1.1	1-23 1.1 2.1 3.1 4 4.1 4.2	Baugrundgutachten und Gründungsempfehlung Haltepunkt Althengstett km 37,9+02,5 – km 39,9+57,50 mit Textteil und Anlagen: Übersichtslageplan Lageplan mit Anschlusspunkten Geotechnischer Längsschnitt Ergebnisse der Baugrundaufschlüsse Bohrsondierungen Schwere Rammsondierung	1:25.000 1:1.000 1:1.000/ 1:100 1:9-1:40 1:48/1:53	11.09.2015 09.09.2015 09.09.2015 09.09.2015 03.06.201/ 11.06.2015 13.07.2015	
8.1.2		Baugrundgutachten und Gründungsempfehlung Eisenbahnüberführung Gottlieb-Brau-Straße Althengstett km 38,557 Neubau Eisenbahnüberführung Böschungstreppe		22.04.2016	

	1-29	mit Textteil			
	1.1	und Anlagen: Übersichtslageplan			
	2.1	Lageplan mit Anschlusspunkten	1:25.000	21.03.2016	
	3.1	Geotechnischer Längsschnitt	1:1.000	21.03.2016	
	4	Ergebnisse der Baugrundauf- schlüsse	1:100	21.03.2016	
	4.1	Zeichenerläuterung Baugrunderkun- dung			
	4.2	Bohrsondierungen	1:9-1:11	18.01.2016	
	4.3	Schwere Rammsondierung	1:11-1:44	19.01.2016/ 13.07.2015	
	4.4	Kernbohrungen	1:100	17.07.2015/ 27.01.2016	
8.1.3		Baugrundgutachten mit Gründungs- empfehlung Haltepunkt Calw-Heumaden km 41,35 – km 41,40 mit Textteil		17.09.2015	
	1-25				
	1.1	und Anlagen: Übersichtslageplan	1:25.000	17.09.2015	
	2.1	Lageplan mit Anschlusspunkten	1:1.000	16.09.2015	
	3.1	Geotechnischer Längsschnitt	1:1.000/ 1:100	16.09.2015	
	4	Ergebnisse der Baugrundauf- schlüsse			
	4.1	Zeichenerläuterung Baugrunderkun- dung			
	4.2	Bohrsondierungen	1:12/1:23	11.06.2015	
	4.3	Schwere Rammsondierung	1:26-1:53	13.07.2015	
	4.4	Kernbohrungen	1:100	16.06.2015	
	5	Bodenmechanische Laborversuche, Wassergehalt, Zustandsgrenzen, Körnungslinie		16.07.2015- 24.07.2015	
	6	Kernfotos		09.09.2015	
	7.1	Chemische Analytik		13.08.2015	
8.1.4		Baugrundgutachten und Gründungs- empfehlung Haltepunkt Calw ZOB mit Textteil		17.09.2015	
	1-29				
	1.1	und Anlagen: Übersichtslageplan	1:25.000	08.09.2015	
	2.1	Lageplan mit Anschlusspunkten	1:1.000	08.09.2015	

	3.1	Geotechnischer Längsschnitt	1:1.000/ 1:100	08.09.2015	
	4	Ergebnisse der Baugrundaufschlüsse			
	4.1	Zeichenerläuterung Baugrunderkundung			
	4.2	Bohrsondierungen	1:10/1:12	10.07.2015	
	4.3	Schwere Rammsondierung	1:15/1:18	13.07.2015	
	4.4	Kernbohrungen	1:100/ 1:200	24.03.2009- 17.07.2015	
	5	Laborversuche, Wassergehalt, einaxiale Druckversuche, Punktlastversuche		10.08.2015/ 11.08.2015	
	6	Kernfotos		28.08.2015	
	7	Vermessungsdaten, Wassergehalt, Zustandsgrenzen, Körnungslinie		15.03.2016	
8.1.5		Geotechnisches Streckengutachten km 26,1 – km 28,6 und km 35,3 – km 47,7 mit Textteil		12.10.2016	
	1-57	und Anlagen:			
	1	Übersichtslageplan	1:200.000	30.09.2016	
	2	Lageplan mit Anschlusspunkten	1:1.000	30.09.2016	
	2.1	km 26,0 – km 26,6			
	2.2	km 26,6 – km 27,8			
	2.3	km 35,1 – km 36,4			
	2.4	km 36,4 – km 37,5			
	2.5	km 37,5 – km 38,6			
	2.6	km 38,6 – km 39,8			
	2.7	km 39,8 – km 41,1			
	2.8	km 41,1 – km 42,2			
	2.9	km 42,2 – km 43,4			
	2.10	km 43,4 – km 44,6			
	2.11	km 44,6 – km 45,5			
	2.12	km 45,5 – km 46,7			
	2.13	km 46,6 – km 47,8			
	3	Geotechnischer Längsschnitt	1:1.000/ 1:100	30.09.2016	
	3.1	km 26,0 – km 26,6			
	3.2	km 26,9 – km 27,8			
	3.3	km 35,1 – km 36,4			
	3.4	km 36,4 – km 37,5			
	3.5	km 37,3 – km 38,4			
	3.6	km 38,6 – km 39,5			
	3.7	km 39,5 – km 40,6			
	3.8	km 40,6 – km 41,7			

	3.9 3.10 3.11 3.12 3.13 3.14	km 41,7 – km 43,0 km 43,0 – km 43,9 km 43,9 – km 45,0 km 45,0 – km 46,1 km 46,1 – km 47,1 km 47,1 – km 47,8			
8.2		Schallgutachten (nachrichtlich)			
8.2.1	1-33 Anhang 1 Anhang 2 Anhang 3	Schalltechnische Untersuchung Bau- lärm mit Textteil und Anhängen: Tabellen (2) Pläne (18) Tabellen (6)		09.11.2017	
8.2.2	1-20 Anhang 1 Anhang 2 Anhang 3	Schalltechnische Untersuchung Ermittlung und Untersuchung von Schienen- und Straßenverkehrslärm- immissionen auf Basis der 16. BIm- SchV mit Textteil und Anhängen: Übersichtslagepläne Geräuschimmissionen Immissionen		07.08.2018	
8.3	1-29	Technischer Bericht Erschütterungstechnische Untersu- chung zur Bau- und Betriebsphase (nachrichtlich)		13.08.2018	
8.4		Sicherheitsaudit (nachrichtlich)			
8.4.1	1-10	Sicherheitsaudit Entwurfsphase		31.03.2017	
8.4.2	1-9	Sicherheitsaudit Variante Bypass-Lö- sung		21.02.2018	

Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens vor-
genommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans. Die

Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit in dieser Entscheidung nichts Anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen.

Die Festsetzungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

II. Sonstige öffentlich-rechtliche Gestattungen

Alle sonstigen für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, werden gemäß § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG durch die Planfeststellung ersetzt.

III. Nebenbestimmungen und Maßgaben

1. Allgemeines

1.1 Information

Der Vorhabenträger hat alle voraussichtlich Betroffenen über sämtliche Baumaßnahmen rechtzeitig vorab zu informieren. Er muss insbesondere informieren über die planmäßige Dauer der jeweiligen Baumaßnahme und die damit absehbar einhergehenden Beeinträchtigungen. Vor jeder Baumaßnahme ist entsprechend der jeweiligen Planfeststellungsinsel die betroffene Stadt oder Gemeinde und das Landratsamt Calw oder das Landratsamt Böblingen rechtzeitig zu informieren.

1.2 Abstimmung

Die Abwicklung des Baustellenverkehrs und die Verkehrsregelung während der jeweiligen Baumaßnahme sind bei der Planung der konkreten Ausführung mit der betroffenen Stadt oder Gemeinde oder dem Landratsamt im Einzelnen abzustimmen. Vorübergehende verkehrliche Einschränkungen wie beispielsweise Straßensperrungen oder Umleitungen, die Brandschutz und Rettungsdienst beeinflussen können, sind abzustimmen mit der örtlichen Feuerwehr, der Leitstelle Feuerwehr und dem Rettungsdienst im Landkreis Calw und, betreffend den Bahnübergang Malersbuckel in Weil der Stadt, mit dem Landkreis Böblingen.

2. Eisenbahntechnik

2.1 Allgemeines

Der Vorhabenträger hat bei Planung und Ausführung des Vorhabens die einschlägigen Vorschriften für öffentliche Eisenbahnen zu beachten. Das sind insbesondere das AEG, die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO), die Eisenbahn Signal Ordnung (ESO), die Oberbau Richtlinie für nicht bundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) einschließlich Anhang, die DIN Fachberichte zur Berechnung, Bemessung und Ausführung, die Berufsgenossenschaftlichen Vorschriften (DGUV Information 214-009), die DGUV Vorschrift 77, die Richtlinien über Kreuzungen von Wasserleitungen – NE Wasserkreuzungsrichtlinien, die DIN 18040- 3 Barrierefreies Bauen, die DIN EN 12464-2 Beleuchtung im Freien, die Eisenbahnspezifischen technischen Baubestimmungen (EiTB) und die EBA – Richtlinie: Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG.

Der Bahnhof Calw-ZOB, die Haltepunkte und Bahnsteige sind mit mindestens einem barrierefreien Zugang nach den Vorgaben der DIN 18040-3 herzustellen.

Bauwerksteile und/oder Baubehelfe sind – soweit sie im Druckbereich der Eisenbahn liegen – konstruktiv so auszubilden, dass sie den Eisenbahnverkehrslasten, unter anderem auch unter Beachtung des Abschnittes 6 der DIN EN 1991-2, jederzeit standhalten. Die aus obertechnischer und statischer Sicht relevanten Ausführungsunterlagen sind der Landeseisenbahnaufsicht durch einen vom Eisenbahnbundesamt zugelassenen Prüfer oder Sachverständigen in geprüfter Form mit Kopie des Sachberichtes vorzulegen. In die Ausführungspläne sind sämtliche eisenbahntechnisch relevanten Bemaßungen, Hinweise und Angaben aufzunehmen.

Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, nachdem die eisenbahntechnisch relevanten Ausführungspläne durch einen Planprüfer geprüft wurden.

Der Baubeginn und die vorgesehenen Termine für die Abnahmeprüfung sind der Landeseisenbahnaufsicht rechtzeitig mitzuteilen, damit diese eine örtliche Bauaufsicht durchführen kann.

2.2 Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße

Bei der Planung und Ausführung der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße muss der Vorhabenträger die Vorgaben der DB-Richtlinie 804 Eisenbahnbrücken (und sonstige Ingenieurbauwerke) planen, bauen und instandhalten befolgen.

2.3 Vorlage Landeseisenbahnaufsicht

Unter Angabe dieses Planfeststellungsbeschlusses hat der Vorhabenträger der Landeseisenbahnaufsicht unaufgefordert, rechtzeitig für den Baubeginn, folgende Unterlagen in geprüfter Form, einfach ausgefertigt, vorzulegen:

Für die Erneuerung des Bahnüberganges Stuttgarter Straße:

- Erläuterungsbericht
- Planverzeichnis

- Prüfbericht des Planprüfers
- Kabel- und Lageplan
- Berechnungsblatt.

Für die Errichtung der Niederspannungsanlagen und Bahnsteigbeleuchtungsanlagen Haltepunkt Althengstett, Haltepunkt Calw-Heumaden und Bahnhof Calw-ZOB:

- Erläuterungsbericht
- Planverzeichnis
- Prüfbericht des Planprüfers
- Übersichtsschaltpläne
- Beleuchtungsberechnung für Bahnsteigbeleuchtungen.

2.4 Bahnsteigbeleuchtungen

Die Bahnsteigbeleuchtungen sind gemäß DIN EN 12464-2 oder Ril 813.05 der Deutschen Bahn Service und Station AG auszulegen. Die Beleuchtungswerte sind vor der Inbetriebnahme durch eine Messung nachzuweisen.

2.5 Straßenbreite und Räumstrecke

Die technischen Mitteilungen i. V. mit den Richtlinien der DB AG, sowie die Richtlinien für die Anlage von Straßen, der RASt 06 des Straßenverkehrs, sind als anerkannte Regeln der Technik zu berücksichtigen. In Abstimmung mit und nach schriftlicher Begründung gegenüber der Landeseisenbahnaufsicht sind Abweichungen zulässig.

2.6 Plan- und Abnahmeprüfer

Der Vorhabenträger hat seine Plan- und Abnahmeprüfer im Benehmen mit der Landeseisenbahnaufsicht auszuwählen. Die Plan- und Abnahmeprüfer müssen voneinander unabhängig sein.

2.7 Gesamtsicherheitsgutachten

Nach Abschluss der Baumaßnahmen hat der Eisenbahnbetriebsleiter der Landeseisenbahnaufsicht ein Gesamtsicherheitsgutachten gemäß der SIG RZA-NE (VDV-Schrift 334) vorzulegen.

2.8 Abnahme

Die Abnahmen der Baumaßnahmen sind durch den Eisenbahnbetriebsleiter oder einen von ihm benannten Abnahmeprüfer durchzuführen. Die Abnahme ist zu dokumentieren. Dabei ist ausdrücklich zu bestätigen, dass die eisenbahntechnischen Auflagen gemäß Planfeststellungsbeschluss vollumfänglich eingehalten wurden und dass bei der Abnahme keine Tatsachen festgestellt wurden, die einer Aufnahme des sicheren Eisenbahnbetriebs entgegenstanden. Festgestellte Mängel und Unstimmigkeiten sind mit einer entsprechenden Beurteilung aufzuführen. Der Vorhabenträger muss es der Landeseisenbahnaufsicht ermöglichen, an Abnahmeterminen teilzunehmen. Die Abnahmeniederschriften sind der Landeseisenbahnaufsicht unaufgefordert vorzulegen. Die zur Abnahme erforderlichen Unterlagen sind auf Verlangen der Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.

3. Immissionsschutz

3.1 Allgemeines

3.1.1 Vermeidungspflicht

Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden. Unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen müssen auf das Mindestmaß beschränkt werden.

3.1.2 Luft

Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass im Rahmen vorhabenbedingter Bautätigkeiten nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt werden.

3.1.3 Immissionsschutzbeauftragter

Spätestens zwei Wochen vor Baubeginn ist gegenüber den Anwohnern, der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde ein anerkannter Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen (im Folgenden Immissionsschutzbeauftragter) zu benennen. Der Immissionsschutzbeauftragte ist Ansprechpartner für immissionsschutzbezogene Fragen und Beanstandungen.

3.1.4 Anliegerinformation

Zusätzlich zur Informationspflicht gemäß der oben aufgeführten Nebenbestimmung 1.1 muss der Vorhabenträger Anlieger über die zu erwartenden Erschütterungen und Lärmbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend informieren. Die Pflicht umfasst die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Dazu sind ein Ansprechpartner sowie dessen Erreichbarkeit zu benennen.

3.2 Baulärm

3.2.1 Allgemeines

Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 – AVV Baulärm – (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) beachtet wird.

Pressluftschlämmer und Rüttelplatten dürfen nur tagsüber (7.00 Uhr bis 20.00 Uhr) und nicht länger als acht Stunden am Stück eingesetzt werden.

In der Nacht (von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr) dürfen keine Arbeiten durchgeführt werden, bei denen mit einer Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm zu rechnen ist.

3.2.2 Geräuscharme Verfahren

Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem aktuellen Stand der Lärminderungstechnik einzusetzen. Der Vorhabenträger muss die mit der Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich verpflichten. Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten zu optimieren. Stationäre, geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

3.2.3 Baulärmprognose

Die Baulärmprognose gemäß dem schalltechnischen Gutachten vom November 2017 (Ordner 4, Nr. 8.2) ist rechtzeitig zu Beginn der Bauarbeiten fortzuschreiben, um die in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen zu ermitteln. Zu berücksichtigen sind dabei die gemäß der Ausführungsplanung konkretisierten Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung. Der Immissionsschutzbeauftragte ist dabei einzubinden. Die Prognose ist bei wesentlichen Änderungen der oben genannten Faktoren anzupassen. Der Vorhabenträger hat die Prognose auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde, der Immissionsschutzbehörde oder von betroffenen Anwohnern vorzulegen.

3.2.4 Minderungspflicht

Die gemäß der Baulärmprognose ermittelten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind so weit wie möglich zu mindern, beispielweise durch Schallschürzen oder Schallschirme bei punktuellen Baustellen oder durch alternative Bauverfahren. Das gilt nur, soweit die Minderung mit verhältnismäßigem Aufwand möglich ist. Der Immissionsschutzbeauftragte ist einzubinden. Das Ergebnis der Prü-

fung, welche Maßnahmen zur Vermeidung beziehungsweise Reduzierung von Richtwertüberschreitungen technisch und wirtschaftlich realisierungswürdig sind, ist der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, weitere Maßnahmen, insbesondere nachträglich temporäre Abschirmmaßnahmen, anzuordnen.

3.2.5 Ersatzwohnraum

Soweit gemäß der fortgeschriebenen Lärmprognose gemäß Ziffer 3.2.3 mit einem Beurteilungspegel von mindestens 73 dB(A) am Tag (7.00 Uhr bis 20.00 Uhr) gerechnet wird, ist besonders schutzbedürftigen Anwohnern (zum Beispiel Schwangeren, Nachtarbeitern) auf Verlangen für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

3.2.6 Messtechnische Überwachung

Immissionen von Bauarbeiten, bei denen mit Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm zu rechnen ist, sind gesondert zu überwachen und durch den Immissionsschutzbeauftragten zu messen. Abweichend von der AVV Baulärm ist es dabei ausreichend, die Immissionen am Emissionsort beziehungsweise an geeigneten Referenzpunkten zu messen. Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der unteren Immissionsschutzbehörde ist der Lärm an bestimmten Immissionsorten rechnerisch zu ermitteln. Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der unteren Immissionsschutzbehörde sind im Einzelfall weitere Messungen durchzuführen.

Die hiernach zu überwachenden Bauarbeiten sind für jeden Tag Bautätigkeit in einem Baustellentagebuch unter Angabe der Uhrzeit und Dauer festzuhalten. Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen der Planfeststellungsbehörde, Betroffenen sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

3.2.7 Entschädigung

Soweit trotz aktiver Schutz- beziehungsweise Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern (oder sonstig dinglich Berechtigten) von zu Wohnzwecken dienenden Gebäuden auf Verlangen eine Entschädigung in Geld zu leisten.

Die Höhe der Entschädigung orientiert sich am tatsächlich erlittenen Ertragsverlust, etwa in Folge einer baulärmbedingten Mietminderung (§§ 535, 536 BGB). Sofern der Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigte) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann er eine Entschädigung nur verlangen, wenn kein Ersatzwohnraum gemäß 3.2.5 in Anspruch genommen wurde (Wahlrecht des Berechtigten). Die Entschädigung entspricht in diesem Fall grundsätzlich der fiktiven, zulässigen Mietminderung, die sich aus der ortsüblichen Vergleichsmiete berechnet.

Bei der Entschädigungszahlung an den Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigten) ist ein etwaiger Zumutbarkeitsabschlag abzuziehen (Rechtsgedanke des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB).

Einigen sich Vorhabenträger und Betroffener über die Entschädigung nicht, entscheidet die zuständige Enteignungsbehörde in einem gesonderten Entschädigungsverfahren.

3.3 Erschütterungen

3.3.1 Baumaschinen

Der Vorhabenträger darf nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und Baugeräte sowie erschütterungsarme Bauverfahren nach dem entsprechenden Stand der Technik einsetzen.

3.3.2 DIN

Die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind einzuhalten.

3.3.3 In-situ-Messungen

Während schwingungsanregender Bauarbeiten hat der Vorhabenträger auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen In-situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 sicherzustellen.

4. Entwässerung

4.1 Allgemeines

Soweit Oberflächenwasser in ein Gewässer oder einen Graben eingeleitet werden soll, muss der Vorhabenträger gemäß dem Arbeitsblatt M 153 der Abwassertechnischen Vereinigung e.V. (ATV) vorab, je nach Zuständigkeit gegenüber dem Landratsamt Calw oder dem Landratsamt Böblingen als untere Wasserbehörde, nachweisen, dass die Einbringung unschädlich ist.

Die geplante Tiefenentwässerung des Gleiskörpers ist grundsätzlich mit Teilsickerrohren durchzuführen. Vollsickerrohre dürfen nicht verwendet werden. Die Versickerung von nicht durch die Passage einer belebten Oberbodenzone vorgereinigtem Oberflächenwasser in den Untergrund, (beispielsweise aufgrund von Rückstau in den in den Sickerrohren der Tiefenentwässerung) ist durch eine entsprechende Dimensionierung der Entwässerung weitgehend zu vermeiden. Die Teilsickerrohre dürfen nicht an den Misch- oder Schmutzwasserkanal angeschlossen werden.

Einleitungen in das Kanalnetz der Gemeinden dürfen nur mit deren Zustimmung erfolgen. Der Nachweis der Unschädlichkeit für die nachgeordneten Entwässerungsanlagen muss vorliegen.

Werden bestehende Entwässerungsanlagen gekreuzt, ist darauf zu achten, dass keine Lasten auf diese übertragen werden und die Funktion der gekreuzten Anlage nicht beeinträchtigt wird.

Versickerungen von Oberflächenwasser sind nur breitflächig über die begrünte Oberbodenschicht zulässig und nach ATV Arbeitsblatt A 138 zu berechnen. Da Versickerungen versagen können, ist ein Notüberlauf vorzusehen.

4.2 Bahnübergang Stuttgarter Straße

Der Vorhabenträger muss dem Landratsamt Calw als untere Wasserbehörde darlegen, wie und wohin das Straßenoberflächenwasser geleitet werden soll. Dazu muss er Detailpläne vorlegen und die voraussichtlich anfallende Wassermenge berechnen.

4.3 Haltepunkt Althengstett

Der Vorhabenträger muss dem Landratsamt Calw als untere Wasserbehörde darlegen, wie und wohin das Straßenoberflächenwasser geleitet werden soll. Dazu muss er Detailpläne vorlegen und die voraussichtlich anfallende Wassermenge berechnen. Soweit keine Reinigungsmittel zur Reinigung der Bahnsteige verwendet werden, kann deren Entwässerung breitflächig über die begrünte Oberbodenschicht erfolgen.

4.4 Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße

Der Vorhabenträger muss dem Landratsamt Calw als untere Wasserbehörde darlegen, wie und wohin das Straßenoberflächenwasser geleitet werden soll. Dazu muss er Detailpläne vorlegen und die voraussichtlich anfallende Wassermenge berechnen.

4.5 Haltepunkt und Bahnübergang Calw-Heumaden

Die Entwässerung des Haltepunktes ist dem Landratsamt Calw als untere Wasserbehörde in einem Plan bis zu den Anschlusspunkten darzustellen. Soweit keine Reinigungsmittel zur Reinigung der Bahnsteige verwendet werden, kann deren Entwässerung breitflächig über die begrünte Oberbodenschicht erfolgen. Die Bahngräben links und rechts der Gleise sind zusammen mit dem sonstigen unbelasteten Oberflächenwasser in einen Regenwasserkanal oder ein Gewässer abzuleiten. Die dort eingeleitete Wassermenge ist zu berechnen.

4.6 Bahnübergang Tälesbach

Der Vorhabenträger muss dem Landratsamt Calw als untere Wasserbehörde darlegen, wie und wohin das Straßenoberflächenwasser geleitet werden soll. Dazu muss er Detailpläne vorlegen und die voraussichtlich anfallende Wassermenge berechnen.

4.7 Bahnhof Calw-ZOB

Die Entwässerung des Bahnhofs Calw-ZOB ist dem Landratsamt Calw als untere Wasserbehörde in einem Plan bis zu den Anschlusspunkten darzustellen. Soweit keine Reinigungsmittel zur Reinigung der Bahnsteige verwendet werden, kann deren Entwässerung breitflächig über die begrünte Oberbodenschicht erfolgen. Die Bahngräben und die Tiefendränage sind zusammen mit dem sonstigen unbelasteten Oberflächenwasser in einen Regenwasserkanal oder ein Gewässer abzuleiten. Die dort eingeleitete Wassermenge ist zu berechnen.

5. Wasser und Bodenschutz

Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ohne entsprechende Schutzvorkehrung gegen einen Eintrag dieser Stoffe in den Boden ist unzulässig. Maschinen und Fahrzeugen dürfen nur auf befestigten Flächen betankt und gewartet werden.

Ausgelaufene wassergefährdende Flüssigkeiten sind unverzüglich zu binden, restlos aufzunehmen und zu entsorgen. Der Vorhabenträger muss sicherstellen, dass ausreichend Ölbindemittel vorgehalten wird.

Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren sind bei längeren Arbeitsunterbrechungen, etwa über Nacht, auf befestigten Flächen abzustellen. Kraftstoffanlagen und Hydrauliksysteme von Baumaschinen und Fahrzeugen sind vor dem Ersteinsatz und anschließend in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit zu prüfen.

Sollte der Vorhabenträger wider Erwarten bei den geplanten Maßnahmen auf Grundwasser treffen, gelten folgende Vorgaben für die Einleitung in ein Gewässer:

- absetzbare Stoffe maximal 0,3 ml/l (nach einer Absetzzeit von 2 Stunden),
- -pH-Wert 6,5-9,
- keine mit dem bloßen Auge wahrnehmbaren Schwimm- und Schwebstoffe.

Zur Einhaltung dieser Vorgaben muss der Vorhabenträger das Grundwasser, sofern es mineralisch verunreinigt ist, in einem ausreichend dimensionierten und hydraulisch günstig gestalteten Absetzbecken mechanisch reinigen. Die Einhaltung der Grenzwerte ist mindestens 1 x arbeitstäglich zu messen. Die Ergebnisse sind im Bautagebuch zu protokollieren.

6. Naturschutz und Landschaftspflege

6.1 Verbindlicher UVP Bericht und LBP, artenschutzrechtliche Prüfung

Sämtliche Maßnahmen und Maßgaben gemäß UVP-Bericht mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan (Ordner 2, Nr. 6) und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Ordner 2, Nr. 7) sind für den Vorhabenträger verbindlich. Er muss sicherstellen, dass die Maßnahmen durchgeführt und die Maßgaben beachtet werden. Das gilt insbesondere für die Maßnahmenblätter gemäß Anlage 10.1 des UVP-Berichts und die Maßnahmen gemäß Ziffer 6, Seite 51 fortfolgende, der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung.

Alle Maßnahmen gemäß UVP-Bericht mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan und gemäß der artenschutzrechtlichen Prüfung müssen zu dem Zeitpunkt oder in dem Zeitraum, der in der Beschreibung der Maßnahme festgelegt ist, umgesetzt werden. Soweit keine zeitliche Vorgabe enthalten ist, muss die Maßnahme spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Baumaßnahme der jeweiligen Planfeststellungsinsel umgesetzt sein.

6.2 Ökologische Baubegleitung/Abstimmung

Sämtliche Bauarbeiten sind von ökologisch und faunistisch qualifiziertem Fachpersonal zu begleiten (ökologische Baubegleitung). Die ökologische Baubegleitung hat die Maßnahmen zum Artenschutz und die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu gewährleisten. Sie hat sicherzustellen, dass die Maßgaben beachtet und die Maßnahmen fachgerecht umgesetzt werden. Die ökologische Baubegleitung hat die Maßgaben und Maßnahmen anhand des Baufortschrittes fortlaufend fortzuschreiben. Soweit erforderlich und möglich, muss sie Maßgaben und Maßnahmen anpassen und optimieren.

Das gesamte Baufeld ist, insbesondere im Zeitraum von der Gehölzrodung und

Baufeldfreimachung bis zum Beginn der intensiven Bauaktivitäten, durch die Ökologische Baubegleitung auf artenschutzfachliche Betroffenheiten hin zu beobachten.

Der Vorhabenträger muss die ökologische Baubegleitung an der Bauausführungsplanung beteiligen. Er hat die Ausführungsplanung der planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen.

6.3 Schlussabnahme

Der Vorhabenträger hat mit der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde eine Schlussabnahme durchzuführen. Hierzu hat er der Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde unaufgefordert einen prüffähigen Bericht vorzulegen, in dem die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen dargestellt werden.

6.4 Eintragung Kompensationsverzeichnis

In Bezug auf die Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde

- unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung - KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln;
- wegen der Vordrucke wird auf den Link zum Anwenderzugang „Vorhabenträger“ der LUBW: <http://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34> verwiesen. Der Vorhabenträger registriert sich

für die Webanwendung und kann über seinen Zugang die Daten seiner Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten;

- nach Eingabe der Daten die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihm in der Anwendung angezeigt wird, zu übergeben;
- zum Ende eines jeden Jahres einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen, soweit nicht vor dem Hintergrund der Ausgestaltung der konkreten Maßnahme, des Baufortschritts oder aus sonstigen sachlichen Gründen ein abweichender Berichtszeitraum zugelassen wird. Der Bericht ist gleichzeitig dem Landratsamt Calw als untere Naturschutzbehörde zu übermitteln. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, vom Vorhabenträger aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

6.5 Unvorhergesehenes

Falls während der Bauausführung unerwartet Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten von besonders oder streng geschützten Arten entdeckt werden, muss der Vorhabenträger die Arbeiten im betroffenen Bereich sofort unterbrechen und die untere Naturschutzbehörde unverzüglich informieren.

7. Artenschutz

7.1 Allgemeines

Durch die Arbeiten dürfen weder die Populationen der Reptilien (Zauneidechse, Schlingnatter) noch andere Tier- und Pflanzenarten beeinträchtigt werden. Die Umsiedlung ist unter größtmöglicher Schonung der Tier- und Pflanzenwelt durchzuführen. Insbesondere während der Brutzeit von Hecken- und Wiesenbrütern ist ein Abstand von mindestens 20 Metern zu deren potenziellen Brutbiotopen einzuhalten.

7.2 Zeitfenster

Für die Vergrämungen/Umsiedlungen, inklusive der vorbereitenden Arbeiten auf der Fläche, stehen die Zeitfenster Mitte März bis Ende April sowie ab Mitte August bis Ende September (Zauneidechse) beziehungsweise Mitte bis Ende April und Anfang August bis Ende September (Schlingnatter) zur Verfügung. Sollten aufgrund phänologischer Parameter Änderungen der Zeiträume erforderlich sein, sind diese nach Abstimmung mit Referat 56 des Regierungspräsidiums Karlsruhe möglich.

7.3 CEF und FCS Maßnahmen

Auf den CEF- und den FCS-Flächen sind in regelmäßigen Abständen habitatverbessernde Maßnahmen durchzuführen und dauerhaft zu sichern. Das können zum Beispiel die Freistellung von Mauern, die Errichtung von Steinhaufen oder die Sicherung von verbuschten Magerrasen oder Streuobstwiesen sein. Quantität und Qualität muss dabei den artspezifischen Bedürfnissen der Reptilien entsprechen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Tiere nicht in bestehende Reviere umgesiedelt werden und dass die Reviergrößen adulter Tiere berücksichtigt werden. Diese Maßnahmen sind zeitnah durchzuführen, damit die Tiere vor Baubeginn günstige Habitatvoraussetzungen haben.

7.4 Anzeigepflicht

Beginn und Abschluss der Arbeiten inklusive der Aufwertungsmaßnahmen sind möglichst einen Monat zuvor, beziehungsweise spätestens einen Monat nach Beendigung der Maßnahme, bei dem jeweils zuständigen Regierungspräsidium Stuttgart oder Karlsruhe als höhere Naturschutzbehörde, anzuzeigen.

7.5 Umsiedlung

Für die Umsiedlung muss der Vorhabenträger entsprechend qualifiziertes Personal einsetzen. Deren Name und Qualifikation hat der Vorhabenträger dem Referat 56 des Regierungspräsidiums Karlsruhe mitzuteilen. Die Anforderungen an eine Um-

siedlung sind entsprechend Kapitel 6 in LAUFER 2014 einzuhalten. Etwaige Abweichungen muss der Vorhabenträger mit Referat 56 des Regierungspräsidium Karlsruhe abstimmen.

7.6 Einzäunung

Die Baufläche ist für die Dauer der Bauarbeiten einzuzäunen, damit die Tiere nicht zurückwandern oder einwandern.

7.7 Fangzeit

Tiere dürfen dann gefangen werden, wenn sie erhöht mobil sind. Das ist zum Beispiel bei milder Witterung der Fall (windarm, strahlungsreich). Der Vorhabenträger kann Fangversuche einstellen, wenn bei geeigneter Witterung an mindestens drei Fangtagen keine Tiere mehr gefangen werden.

7.8 Fangmethode

Der Vorhabenträger darf Reptilien mittels Nylonschlinge, per Kescher, händisch, mithilfe von Schlangenbrettern, Schlangenblechen oder mittels Fangzaun und Eimer fangen. Bei der Eimer-Methode mit Fangzaun ist unbedingt zu berücksichtigen:

- Die Eimer müssen Löcher haben, damit Wasser entweichen kann und die Tiere nicht im Niederschlagswasser ertrinken,
- die Eimer müssen mindestens zweimal pro Tag kontrolliert werden,
- die Eimer müssen möglichst sonnengeschützt platziert werden. Sie dürfen nicht der Mittagssonne ausgesetzt sein,
- nach Beendigung der Maßnahme beziehungsweise bei Fangpausen müssen die Fangablagen so gesichert werden, dass keine bodenaktiven Tiere gefangen werden.

7.9 Überwachung Reptilienzaun

Der Reptilienzaun ist während der gesamten Phase der Umsiedlung in regelmäßigen, bedarfsgerechten Abständen durch eine ausreichend qualifizierte Person zu kontrollieren. An bestimmten Orten, beispielsweise in der Nähe von häufig von Fußgängern frequentierten Baufeldern, kann im Einzelfall auch eine tägliche Kontrolle notwendig sein, etwa im Hinblick auf möglichen Vandalismus. Es können aber auch geringer frequentierte Kontrollintervalle ausreichend sein.

7.10 Ökologische Begleitung Umsiedlung

Die Umsiedlung ist entsprechend der Maßnahme V 9 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ökologisch zu begleiten. Die ökologische Baubegleitung muss die Umsiedlung dokumentieren. Das beinhaltet auch eine fotografische Dokumentation. Die ökologische Baubegleitung muss die zeitlichen Vorgaben zur Umsiedlung überwachen und hat vor Ort die Lage und Ausführung der Vermeidungs-, Minimierungs-, oder Kompensationsmaßnahmen zu präzisieren.

7.11 Rechtliche Sicherung CEF/FCS Maßnahmen

Die rechtliche Sicherung der Ersatzflächen (CEF-/FCS-Flächen) hat, sofern nicht bereits im Eigentum des Anteilseigners Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn stehend, zeitnah durch eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit zu erfolgen. Die Dienstbarkeit hat den Eigentümer zur Duldung der Anlage und Unterhaltung von Ersatzhabitaten für Zauneidechse und Schlingnatter zu verpflichten. Der Vorhabenträger hat Referat 55 des Regierungspräsidiums Karlsruhe Kopien der entsprechenden Grundbucheinträge zu übersenden.

7.12 Monitoring

Der Vorhabenträger muss für die Umsiedlung ein geeignetes Monitoring durchführen lassen. Methodisch muss sich der Vorhabenträger dazu nach der Umsiedlung mit Referat 56 des Regierungspräsidiums Karlsruhe abstimmen und das Monitoring gemeinsam konkretisieren.

7.13 Dokumentation

Der Vorhabenträger muss dem Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Naturschutzbehörde unaufgefordert Dokumentationen zusenden. Diese Pflicht betrifft die Dokumentation der CEF-/FCS-Maßnahmen inklusive Bildern, Karten und Flächenberechnungen, der Umsiedlung inklusive Bericht über die Einhaltung der einschlägigen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses und das Monitoring. Die Pflicht entsteht nach Ablauf eines Jahres nach Beginn der jeweiligen Maßnahme. Die Ergebnisse des Monitorings sind jedenfalls in jährlichem Rhythmus fortlaufend zu übermitteln. Ausreichend ist eine Übermittlung per E-Mail.

7.14 Artendaten

Die Artendaten (Reptilien und andere etwaig erfasste, streng geschützte Arten im Bereich der Bauflächen) sind spätestens ein Jahr nach Eintritt der Bestandskraft dieses Beschlusses unaufgefordert in das Artenerfassungsprogramm der Landesanstalt für Umwelt LUBW / AEP-online einzugeben. Die LUBW unterhält dazu eine Web-Anwendung, die auf der Homepage der LUBW zugänglich ist. Dort ist die Dateneingabe erläutert.

8. Denkmalschutz/Denkmalpflege

Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht das Landesamt für Denkmalpflege mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und das Landesamt für Denkmalpflege es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

9. Leitungsträger

Der Vorhabenträger muss durch geeignete Vorkehrungen sicherstellen, dass keine Versorgungsleitungen und sonstige Infrastruktureinrichtungen beschädigt werden. Das gilt besonders für Orte, an denen vor der Ausführung keine detaillierten Vorprüfungen vorgenommen wurden oder vorgenommen werden konnten. Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und sonstigen Infrastruktureinrichtungen sind auf das baubedingt unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Der Vorhabenträger muss insbesondere für eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung sorgen. Er muss sich rechtzeitig mit betroffenen Leitungsträgern abstimmen.

Bei der Bauausführung sind die Kabelschutzanweisung der Telekom und das Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 1989) zu beachten.

10. Anlagen Dritter, Kreuzungen

Der Vorhabenträger soll mit den an den Kreuzungen Beteiligten eine Vereinbarung über Art, Umfang und Durchführung der Maßnahme sowie über die Verteilung der Kosten treffen. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, so kann jeder Beteiligte die Durchführung eines Kreuzungsverfahrens gemäß § 6 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz – EKreuzG) beantragen.

IV. Zusagen

Der Vorhabenträger hat folgende Zusagen gemacht. Die Zusagen sind Bestandteil dieses Beschlusses. Bei Unklarheiten oder Widersprüchen gehen Zusagen im Zweifel vor. Nebenbestimmungen werden von Zusagen nicht berührt.

1. Barrierefreiheit

1.1 DIN 18040-3

Die DIN 18040-3, barrierefreies Bauen, wird auch in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

1.2 Elektronisches Fahrgastsystem

Die elektronische Fahrgastinformation an den Bahnsteigen wird mit einer Text-to-Speech Funktion ausgestattet. Das System wird es ermöglichen, dass sich auch blinde und sehbehinderte Menschen über die Abfahrtszeiten beziehungsweise Änderungen im Betriebsablauf informieren können (Zwei-Sinne-Prinzip).

1.3 Bahnübergang Malersbuckel

Der Vorhabenträger sorgt dafür, dass Signale für das Schließen und Öffnen der Schranken sowohl am Tag, als auch in der Nacht ausreichend wahrnehmbar sind. Er stimmt sich zu diesem Zweck mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg e.V. ab.

1.4 Bahnübergang Stuttgarter Straße

Der Vorhabenträger lässt im Fußgängerbereich Bodenindikatoren gemäß der DIN 32984, in der zum Zeitpunkt der Ausführung geltenden Fassung, einbauen.

1.5 Bahnhof Calw-ZOB

Der Vorhabenträger markiert die Vorderkante der Treppenstufen im Treppenhaus gemäß DIN 18040-1 kontrastreich.

1.6 Bahnübergang Tälesbach

Der Vorhabenträger lässt die Arbeiten so durchführen, dass die Standfestigkeit der Deponien nicht gefährdet wird.

2. Artenschutz

2.1 Leuchtmittel

Der Vorhabenträger setzt nur solche Leuchtmittel ein, die für Insekten und Säugetiere wie beispielsweise Fledermäuse als verträglich gelten.

2.2 Vogelschutz

Soweit der Vorhabenträger transparente Bauteile verwenden lässt, sorgt er für ausreichend Vogelschutz (gegen Anprall).

3. Immissionsschutz

3.1 Betriebszeit

Der Vorhabenträger beschränkt die Betriebszeit auf den Baustellen der Planfeststellungsinseln 2-5 und 7 bis 18.00 Uhr. Die lärmintensiven Arbeiten für den Bahnübergang Tälesbach innerhalb der Planfeststellungsinsel 6 lässt der Vorhabenträger während der Ruhetage, beziehungsweise der Ruhezeiten, des betroffenen Gastronomiebetriebes durchführen.

3.2 Baulärmmessungen

Der Vorhabenträger lässt Messungen entsprechend den Vorgaben der AVV Baulärm während der Ausführung der Bautätigkeiten innerhalb der Planfeststellungsinseln 2-5 und 7 durchführen. Auf Basis der Ergebnisse der Messungen stimmt er gegebenenfalls weitere Minderungsmaßnahmen mit dem Landratsamt Calw, Abteilung Umwelt- und Arbeitsschutz, ab und setzt diese um.

3.3 Lärmschutzmaßnahmen

Der Vorhabenträger stellt für die Ausführungsplanung dar und erläutert gegenüber dem Landratsamt Calw, Abteilung Umwelt- und Arbeitsschutz, welche Maßnahmen er umsetzen lässt, um die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm einzuhalten. Darüber hinaus sagt der Vorhabenträger folgende Maßnahmen zu:

- umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb,
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen infolge der geplanten Wiederinbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn und der damit zukünftig für die Anwohner entstehenden Verbesserung des ÖPNV Angebotes,
- die Benennung einer Ansprechstelle, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben,
- im Beschwerdefall die tatsächlich auftretende Lärmbelastung durch baubegleitende Messungen zu erfassen sowie diese zu beurteilen im Hinblick auf Ihre Wirkungen auf den Menschen,

- in besonderen Fällen zieht der Vorhabenträger eine temporäre Unterbringung erheblich Betroffener in von Baulärm unbelasteten örtlich gelegenen Beherbergungsstätten in Betracht.

3.4 Abschirmkanten

Baucontainer oder sonstige stationäre, nicht schallemittierende Objekte, lässt der Vorhabenträger soweit möglich als Abschirmkante zur jeweils benachbarten Wohnbebauung auf der Baustelleneinrichtungsfläche anordnen.

3.5 Be- und Entladung

Dort wo es örtlich möglich ist, finden Be- und Entladetätigkeiten, die Materialandienung sowie die Zwischenlagerung von Baustoffen, an den zur Wohnbebauung abgewandten Seiten statt.

3.6 Geräuschemissionsgrenzwerte

Die Motoren von Baumaschinen und Geräten werden in den Arbeitspausen abgestellt. Die eingesetzten Baumaschinen halten die Geräuschemissionsgrenzwerte gemäß der Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 08.05.2000 ein.

3.7 Bodenverdichtung

Zum Verdichten der Böden setzt der Vorhabenträger nur Vibrationsplatten mit einer Leistung von maximal 10 kW (ca. 550 kg) ein. An den Immissionsorten Planfeststellungsinsel 5 „Breite Heerstraße 1“ und Planfeststellungsinsel 7 „Hengstetter Steige 11“ setzt der Vorhabenträger keine Vibrationsplatten ein, deren Leistung höher als 5 kW (250 kg) liegt. Andernfalls wird der Einsatz eingeschränkt nach der erschütterungstechnischen Untersuchung des Unternehmens „as Beratung in Immissionsschutz“ vom 13.08.2018 (8.3 der Planunterlagen), dort Tabelle 13.

3.8 Vibrationswalze

Soweit der Vorhabenträger Vibrationswalzen einsetzt, die mehr als 2 Tonnen wiegen und oder mehr als 20 kW Leistung bringen, schränkt er deren Einsatz zeitlich gemäß der erschütterungstechnischen Untersuchung des Unternehmens „as Beratung in Immissionsschutz“ vom 13.08.2018 (8.3 der Planunterlagen), dort nach Tabelle 13, ein.

3.9 Beschwerdemanagement

Der Vorhabenträger führt spätestens zwei Wochen vor Baubeginn ein Beschwerdemanagement ein. Er teilt dem Landratsamt Calw, Abteilung Umwelt- und Arbeitsschutz, einen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen (Immissionsschutzbeauftragter, vgl. A. III. 3.1.3) mit, an den sich die Anwohner sowie Mitarbeiter der Stadt Calw, der Gemeindeverwaltung Althengstett, der zuständigen Polizeiposten und des Landratsamtes Calw wenden können. Der Vorhabenträger gibt eine Telefonnummer und die Zeit an, während der der Beauftragte erreichbar ist.

3.10 Immissionsmessung

Treten Beschwerden wegen Lärm oder Erschütterungen auf, beauftragt der Vorhabenträger eine gemäß § 29 Bundesimmissionsschutzgesetz bekanntgegebenen Stelle mit einer Immissionsmessung. Im zu erstellenden Messbericht wird dargelegt, ob die Immissionsrichtwerte eingehalten werden können, beziehungsweise bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte, ob und falls ja, durch welche Maßnahmen die Immissionsrichtwerte eingehalten werden können.

3.11 Beweissicherung

Zur Beweissicherung führt der Vorhabenträger an allen Gebäuden, die sich im Einwirkungsbereich der Erschütterungsimmission befinden, vor Baubeginn eine Beweissicherung durch, um den Zustand der Gebäude zu erfassen.

3.12 Ankündigung

Die Einrichtung der Baustelle kündigt der Vorhabenträger spätestens zwei Wochen vorab dem Landratsamt Calw, Abteilung Umwelt- und Arbeitsschutz, an.

4. Arbeitsschutz

4.1 Aufsicht

Für jede Baustelle benennt der Vorhabenträger einen weisungsbefugten Aufsichtsführenden. Person und Kontaktdaten des Aufsichtsführenden teilt der Vorhabenträger dem Landratsamt Calw, Abteilung Umwelt- und Arbeitsschutz, rechtzeitig vor Einrichtung der Baustelle mit.

4.2 Bauzeitenplan

Der Vorhabenträger erstellt einen Bauzeitenplan sowie einen Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan. Diesen übermittelt er dem Landratsamt Calw, Abteilung Umwelt- und Arbeitsschutz, spätestens 14 Tage vor Baubeginn.

4.3 Baustelleneinrichtungsplan

Der Vorhabenträger legt dem Landratsamt Calw, Abteilung Umwelt- und Arbeitsschutz, spätestens 14 Tage vor Baubeginn einen Baustelleneinrichtungsplan vor. Dieser Plan muss die Anlagen für die Baustellen, insbesondere Räumlichkeiten für Unterkünfte, Sanitärräume, Pausen- und Bereitschaftsräume, Erste-Hilfe-Raum, die Lagerung und den Umschlag wassergefährdender Stoffe (Kraftstoffe, Schmierstoffe), mit den entsprechenden Schutzeinrichtungen enthalten, beschreiben und darstellen.

4.4 DGUV Vorschrift 38

Der Vorhabenträger hält während der Bauphase die Arbeitsschutzvorschriften der DGUV Vorschrift 38 „Bauarbeiten“ ein.

5. Rückbau

Beim Rückbau der alten Gleisanlagen lässt der Vorhabenträger Schotter, Holzbohlen sowie Gleiskörper abfallrechtlich untersuchen. Analysen aus dem Bereich Heumaden zeigen, dass die Holzbohlen teilweise mit polychlorierten Biphenylen (PCB) belastet sind und als OCB-Holz nur in definierten und dafür zugelassenen Verbrennungsanlagen thermisch verwertet werden dürfen.

6. Bodenaustausch

Der Vorhabenträger plant Maßnahmen, nach denen an der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße Althengstett, am Haltepunkt Calw-Heumaden und am Bahnhof Calw ZOB, ein Bodenaustausch erforderlich ist. Dabei wird der Vorhabenträger die Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial von 14.03.2007 beachten. Er berücksichtigt insbesondere die unterschiedlichen Anforderungen der Abdichtung zwischen Bankett-/Planumsbereich und gegebenenfalls der Böschung.

7. ÖPNV Malersbuckel

Der Vorhabenträger stellt sicher, dass im Zuge der Baumaßnahmen am Bahnübergang Malersbuckel der öffentliche Personennahverkehr ungehindert durchfahren kann.

8. Abstimmung Sparkassen Informationstechnologie GmbH & Co. KG

Die Sparkassen Informationstechnologie GmbH & Co. KG hat im Bereich der Planfeststellungsinseln Glasfaserkabel-Infrastruktur verlegt. Der Vorhabenträger stimmt sich im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Sparkassen Informationstechnologie GmbH & Co. KG ab.

V. Hinweise

Die Anforderungen an Bahnanlagen gelten als erfüllt, wenn sie den Vorgaben der EBO entsprechen und, soweit die EBO keine einschlägigen Vorschriften enthält, wenn sie den anerkannten Regeln der Technik wie beispielweise den DIN-Vorschriften, den VDE-Vorschriften oder den VDI Richtlinien entsprechen.

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde, beziehungsweise sie nicht im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben.

Die Einwendungen, Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Verbände sowie von Privaten und Infrastrukturunternehmen, sind im begründenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses dargestellt.

VII. Gebührenentscheidung

Dieser Planfeststellungsbeschluss ergeht gebührenfrei.

Auslagen im Sinne von § 14 des Landesgebührengesetzes LGebG können durch gesonderten Bescheid festgesetzt werden.

B. Begründender Teil

I. Sachverhalt

1. Vorhaben

Der Vorhabenträger plant, den Zugbetrieb auf der Schienenverbindung zwischen Weil der Stadt und Calw wiederaufzunehmen. Die zur Feststellung vorgelegten Planunterlagen sind Teil der teilweisen Wiederinbetriebnahme der Württembergischen Schwarzwaldbahn (Strecke 4810). Künftig soll sie zwischen Renningen über Weil der Stadt und Calw als Hermann-Hesse-Bahn fahren.

Der Schienenweg der Württembergischen Schwarzwaldbahn verbindet seit 1872 das mittlerweile zu Stuttgart gehörende Zuffenhausen und Calw. Auf der Strecke liegen die Städte, Gemeinden und Ortsteile Ditzingen, Höfingen, Leonberg, Rutesheim, Renningen, Malmsheim, Weil der Stadt, Schafhausen, Ostelsheim und Althengstett.

Momentan endet der Schienenverkehr von Stuttgart aus in Richtung Westen in Weil der Stadt. Die Strecke ab Weil der Stadt in Richtung Osten ist mittlerweile Teil des Stuttgarter S-Bahn-Netzes. Der letzte Personenzug zwischen Weil der Stadt in Richtung Westen bis nach Calw verkehrte 1983, der letzte Güterzug 1988. Der Streckenabschnitt ist weiterhin eisenbahnrechtlich gewidmet und nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

1994 übernahm der Landkreis Calw den Streckenabschnitt zwischen Weil der Stadt und Calw von der Deutschen Bundesbahn. Seitdem wirkt der Landkreis darauf hin, den Schienenverkehr zwischen Calw und Weil der Stadt wiederaufzunehmen.

Ende des Jahres 2016 gründete sich der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn und jetzige Vorhabenträger. Verbandsmitglieder sind derzeit der Landkreis Calw, die Stadt Calw sowie die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim. Zum 01.01.2017 übernahm der Zweckverband das Vorhaben vom Landkreis Calw.

2. Ausgangslage

Der Streckenabschnitt Weil der Stadt – Calw entspricht dem stillgelegten Abschnitt der DB-Strecke 4810 Stuttgart-Zuffenhausen – Calw Süd. Er befindet sich in Baden-Württemberg, beginnt am Bahnhof Weil der Stadt und mündet auf Höhe des ehemaligen Bahnhofs Calw in die Nagoldtalbahn (DB-Strecke 485, Pforzheim – Nagold – Hochdorf). Den dort ehemals vorhandenen Anschluss an die Nagoldtalbahn hat die Deutsche Bahn AG zurückgebaut.

Der Streckenabschnitt liegt im Landkreis Böblingen auf den Gemarkungen von Weil der Stadt, Schafhausen (Stadtteil von Weil der Stadt) und Dätzingen (Ortsteil von Grafenau). Im Landkreis Calw verläuft er über die Gemarkungen der Gemeinden Ostelsheim, Althengstett, Hirsau (Stadtteil von Calw) und Calw.

An zwei Stellen der Strecke ist der Bahndamm unterbrochen. Nach der Einstellung des Bahnbetriebes 1989 wurde der Schienenweg dort zugunsten von Straßen zurückgebaut. Die Strecke führt durch zwei Tunnel. Der Forsttunnel liegt nördlich-östlich von Althengstett und ist 696 m lang. Der Hirsauer Tunnel (auch „Welzbergtunnel“ genannt) liegt nördlich von Calw und ist 554 m lang. Auf dem Streckenabschnitt gibt es insgesamt 18 Eisenbahnüberführungen sowie den 36 m tiefen Geländeeinschnitt Im Hau und den bis zu 64 m hohen Bahndamm bei Hirsau.

Die Strecke 4810 ist in diesem Abschnitt eingleisig und nicht elektrifiziert. Sie soll künftig als Nebenbahn im Sinne der EBO betrieben werden.

Bevor wieder Züge auf dem seit mehr als 30 Jahren nicht mehr betriebenen Schienenweg verkehren können, müssen mehrere Teile der Bestandsinfrastruktur wiederaufgebaut werden. Die dort vorhandenen Einrichtungen sind weitgehend abgängig und nicht mehr zeitgemäß.

Sieben Teilmaßnahmen, hier Planfeststellungsinseln genannt, der Reaktivierung der Zugverbindung sind Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

2.1 Planfeststellungsinsel 1 – Bahnübergang Malersbuckel

Der Bahnübergang Malersbuckel liegt bei km 26,7+60 der Strecke 4810, in Weil der Stadt, südlich des Stadtzentrums. Malersbuckel ist eine Straße, die von Westen kommend über die Bundesstraße 295 und die Ostelsheimer Steige erschlossen ist. Von Osten her ist die Straße über die Landesstraße 1182 erreichbar. Die Straße Malersbuckel verbindet die Ostelsheimer Steige mit der Landesstraße und führt den Anliegerverkehr als Stichstraße zu weiteren, bebauten Flurstücken. Straßenbaulastträger ist Weil der Stadt. Der Schienenweg und die Straße Malersbuckel kreuzen sich höhen- gleich.

Der Bahnübergang war technisch gesichert. Die Sicherungsanlagen sind jedoch teilweise nicht mehr vorhanden und insgesamt abgängig.

2.2 Planfeststellungsinsel 2 – Bahnübergang Stuttgarter Straße

Der Bahnübergang Stuttgarter Straße liegt bei km 37,6+13 der Strecke 4810. Er befindet sich im nordöstlichen Bereich des bebauten Teils der Gemeinde Althengstett. Die Stuttgarter Straße ist von Osten kommend über die Landesstraße 183 erschlossen und führt höhengleich über den Schienenweg. Wenige Meter nach dem Übergang mündet die Stuttgarter Straße auf einen Kreisverkehrsplatz, auf dem sich der Schlüsselackerweg und die Bahn-, Bahnhofs-, Ölberg- und Stuttgarter Straße treffen. Aus dem Westen ist der Bahnübergang Stuttgarter Straße zu erreichen über die Bundesstraße 295, die Landesstraße 183, die Simmozheimer Straße und die Bahnhofstraße.

Straßenbaulastträger ist die Gemeinde Althengstett. Die Stuttgarter Straße wird sowohl durch den regionalen, als auch den überregionalen Verkehr genutzt. Die Straße erschließt die in der Nähe des Bahnüberganges liegende Bebauung.

Der Bahnübergang war vor der Stilllegung der Strecke durch eine elektrische Schrankenanlage technisch gesichert. Die Sicherungsanlagen sind nur noch zum Teil vorhanden und insgesamt abgängig.

2.3 Planfeststellungsinsel 3 – Haltepunkt Althengstett

Der neue Haltepunkt Althengstett soll bei km 37,8+73 der Strecke 4810 liegen. Dort ist südlich der Gleise noch der Bahnsteig des ehemaligen Haltepunktes Althengstett vorhanden. Der ehemalige und der künftige Haltepunkt sind von Westen her über die Bundesstraße 295, die Landesstraße 183 und die Simmozheimer Straße erreichbar. Aus Osten kommend ist der Bereich über die Landesstraße 183 und die Stuttgarter Straße an das Straßennetz angebunden.

Der Bahnsteig erstreckt sich südlich der Gleise über eine Länge von etwa 260 m vom Bahnübergang Stuttgarter Straße im Osten, vorbei am ehemaligen Empfangsgebäude bis zum westlich davon gelegenen Betriebsgebäude mit Laderampe. Der Bahnsteig liegt etwa 38 cm über der Schienenoberkante auf und ist nicht barrierefrei. Das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Althengstett wurde von der Gemeinde übernommen und dient nicht mehr als Betriebsanlage des Schienenweges.

2.4 Planfeststellungsinsel 4 – Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße

Die Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße befindet sich in Althengstett bei km 38,5+55 der Strecke 4810. An dieser Stelle quert der Schienenweg die Gottlieb-Braun-Straße. Die Gottlieb-Braun-Straße verbindet den südlich der Schiene liegenden Ortsmittelpunkt Althengstetts mit dem nördlich gelegenen Gewerbegebiet. Sowohl die Bundesstraße 295, als auch die Landesstraße 183, führen von Norden kommend auf die Gottlieb-Braun-Straße.

Der Schienenweg wird als Einfeldbrücke, also ohne Zwischenpfeiler, über die Straße geführt. Ausgeführt ist die aus dem Jahr 1868 stammende Überführung mit Widerlagern aus Naturstein. Die Auflagerbänke sind in Stahlbeton ausgeführt. Die Widerlager wurden flach gegründet. Als Lager wurden Stahlplatten verwendet. An die Widerlager schließen sich an beiden Seiten Flügelwände an. Auch die Flügelwände sind mit massiven Natursteinen ausgeführt. Sie verlaufen parallel zur Straße und grenzen die dahinterliegende Böschung von der Gottlieb-Braun-Straße ab.

Ursprünglich führte ein zweigleisiger Schienenweg mittels zweier Stahlüberbauten über die Straße. Nachdem 1970 ein Gleis des Schienenweges außer Betrieb genommen wurde, wurde auch eine dieser Stahlüberbauten zurückgebaut. Die nördliche Stahlüberbauung ist noch vorhanden. Die Stahlüberbauung besteht aus zwei Stahlträgern, die die Hauptlast tragen. Die Stahlträger sind in Querrichtung mit Windverbänden und Dienstwegträgern über Nieten verbunden. Die Schienen liegen auf Holzschwellen, die wiederum mit der Stahlkonstruktion verbunden sind.

Die Eisenbahnüberführung weist folgende Bauwerksdaten auf:

Kreuzungs-km	38,5+55,
Art des Bauwerks	Einfeldträger, Stahlüberbau mit Widerlagern aus Natursteinen,
lichte Weite	5,80 m,
Stützweite	7,0 m,
lichte Höhe	5,80 m,
Kreuzungswinkel	100 gon.

2.5 Planfeststellungsinsel 5 – Haltepunkt Calw-Heumaden, Bahnübergang Fußweg

Der Haltepunkt Calw-Heumaden befindet sich bahnrechts bei km 41,7+00. Der Bahnsteig ist etwa 100 Meter lang und liegt etwa 38 cm über der Schienenoberkante. Der Bahnsteig ist nicht barrierefrei.

Haltepunkt und Bahnübergang befinden sich am südöstlichen Rand des Calwer Stadtteils Heumaden. Sie sind von Osten kommend über die Bundesstraße 295 und die Breite Heerstraße an das Straßennetz angeschlossen und über einen Fußweg zu erreichen. An der Hinterkante des Bahnsteiges und des Fußweges befinden sich Schrebergärten.

2.6 Planfeststellungsinsel 6 – Bahnübergang Tälesbach

Der Bahnübergang Tälesbach liegt bei km 44,6+15 der Strecke 4810. Er ist über die Waldstraße zu erreichen. Die Waldstraße verbindet die Bundesstraße 295 in Althengstett mit der Bundesstraße 463 im Nagoldtal. Die Waldstraße ist zwischen Althengstett und dem Knotenpunkt am Bahnübergang als Einbahnstraße in Richtung Calw-Hirsau ausgewiesen.

Zwischen Bahn-km 44,4+50 und 45,5+50 befinden sich bahnlinks die seit den 1970er Jahren nicht mehr genutzten Tälesbachdeponien. Deren Eigentümer sind die Stadt Calw und die Deutsche Bahn AG. Um vor Erdrutschen zu schützen, haben die Eigentümer die Deponien durch den Einbau von Erdmassen gestützt.

Für die zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens laufenden Baumaßnahmen zur Verfüllung der Tälesbachdeponien wurde mit Zustimmung des Landkreises Calw als damaligem Eigentümer des Schienenweges ein provisorischer, technisch nicht gesicherter Bahnübergang angelegt.

2.7 Planfeststellungsinsel 7 – Bahnhof Calw-ZOB

Der geplante Bahnhof Calw-ZOB liegt bei km 47,5+45 der Strecke 4810 und bildet den Endpunkt des zu reaktivierenden Streckenabschnittes. Eine Gleisanbindung an die Nagoldtalbahn der Deutschen Bahn AG besteht nicht.

Der Bahnhof ist von der Bundesstraße 463 aus durch das Parkhaus ZOB und über die Bundesstraße 295 sowie die Hengstetter Steige erreichbar. Der Schienenweg liegt hier durchgehend im Anschnitt, etwa 12 m oberhalb der Nagoldtalbahn der Deutschen Bahn AG und dem Haltepunkt Calw, mit teilweise steil ansteigenden Böschungen links der Bahn und zum Stadtgebiet Calw abfallenden Böschungen rechts der Bahn. Der Bahnkörper ist für eine zweigleisige Strecke ausgelegt. Das hier ehemals vorhandene zweite Gleis wurde in den 1960er Jahren zurückgebaut.

2.8 Verkehrliche Zielsetzung

Mit der Hermann-Hesse-Bahn soll der östliche Teil des Landkreises Calw per Schienenverkehr an die Landeshauptstadt Stuttgart und das Mittelzentrum Sindelfingen/Böblingen angebunden werden.

Die Hermann-Hesse-Bahn soll als Personenzug zwischen Calw und Renningen pendeln. Ab Weil der Stadt soll die Bahn die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG nutzen. So soll die Hermann-Hesse-Bahn in das Netz der S-Bahn Stuttgart hineinfahren und die Fahrgäste an die S 6 und die S 60 anbinden.

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 Wochenenden und Feiertagen ist ein 60-Minuten-Takt vorgesehen.

3. Geplanter Zustand

3.1 Allgemeines und Ausstattung der Verkehrsstationen

Folgende Daten sollen den Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn kennzeichnen:

$V_{\max} = 100 \text{ km/h}$,

$R_{\min} = 300 \text{ m}$,

Max. Längsneigung = 40 ‰,

Spurweite = 1435 mm,

Regellichtraum gemäß EBO.

Der Vorhabenträger möchte Dieseltriebwagen mit einer Einstiegshöhe von 55 cm einsetzen. Alle neu zu erstellenden Bahnsteige sind daher geplant mit einer Höhe von 55 cm über Schienenoberkante. Die Bahnsteiglängen sollen 55 Meter betragen. So können die vorgesehenen Triebfahrzeuge der Baureihe 650 in Doppeltraktion eingesetzt werden, deren Zuglänge 51 Meter beträgt. Die Züge können dann mit einer Verbremreserve von 4 m abgefertigt werden.

Bei der Planung wurde berücksichtigt, dass möglicherweise in Zukunft der S-Bahn Betrieb bis nach Calw erweitert werden könnte. Die Haltepunkte und der Bahnhof der Hermann-Hesse-Bahn sind aufwärtskompatibel. Bahnsteigkanten und Zugangsrampen sowie deren Anordnung sind entsprechend dimensioniert. Zudem sieht der Plan folgende Maßnahmen an den Stationen vor:

- Regelbreite der Außenbahnsteige (mit Ausnahme von Renningen und Weil der Stadt, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind) von 2,75 m,
- Freihaltung der Flächen für Bahnsteigverlängerungen um 25 m auf 80 m Gesamtlänge (nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens),

- Dimensionierung der Gründung der Bahnsteigkante für eine Nennhöhe von 96 cm über Schienenoberkante,
- Ausbildung von Geometrie und Längsneigung der Bahnsteigzugangswege, so dass auch ein Bahnsteig mit einer Nennhöhe von 96 cm über Schienenoberkante ohne Mehrflächenbedarf barrierefrei erschlossen werden kann;
- Mastleuchte auf den Bahnsteigen mit größerer Lichtpunkthöhe (bei Nennhöhe von 55 cm über Schienenoberkante), so dass sie bei einer Bahnsteigaufhöhung weiterverwendet werden können.

Die Stationen werden jeweils ausgestattet mit:

- einem taktilen Leitsystem mit Bodenindikatoren gemäß DIN 32984 zur Führung von blinden und sehbehinderten Menschen sowie einem Auffangstreifen am Hauptzugang der Station,
- einem drei-feldrigen Wetterschutzhaus mit Sitzgelegenheit und integrierten Informationsvitrinen,
- einem Wegeleit- und Informationssystem,
- einem dynamischen elektronischen Fahrgastinformationssystem mit Lautsprechermodul,
- einem Stationsnamensschild,
- einem Abfallbehälter, einem Streugutbehälter, einem Fundament für einen Fahrausweisautomaten inkl. Leerrohranbindung und

- einer Beleuchtung mit einer ausreichend hellen und gleichmäßigen Ausleuchtung der Bahnsteige und der Zugänge zur Gewährleistung eines betriebssicheren Zustands.

Die Hauptzuwegungen zu den Bahnsteigen werden barrierefrei ausgeführt. Bahnsteigenden ohne Zugänge erhalten ein Absperrgeländer mit Hinweisschild.

Die vorliegende Planung bezieht sich auf mehrere, räumlich voneinander getrennte Planfeststellungsinself mit unterschiedlichen Maßnahmen entlang des Streckenabschnittes. In Richtung der aufsteigenden Kilometrierung (von Weil der Stadt nach Calw) aufeinanderfolgend sind dies:

3.2 Planfeststellungsinself 1 – Bahnübergang Malersbuckel

Die wenigen noch vorhandenen Altanlageanteile werden zurückgebaut und durch eine neue, rechnergesteuerte Bahnübergangs-Sicherungsanlage mit Lichtzeichen und Halbschranken ersetzt. Zusätzlich wird auf an dem veränderten Bahnübergang akustisch auf den Schienenverkehr hingewiesen. Der Geräuschpegel soll nachts abgesenkt werden.

Im Bahnübergangsbereich sind neue Querungen und Schächte herzustellen und Betonkabelkanäle zu errichten. Für die Lichtzeichen und Halbschranken sollen Fertigteilfundamente aus Beton verwendet werden.

Das Betonschaltheus zur Aufnahme der technischen Steuerung wird wie bisher im IV. Quadranten aufgestellt und ersetzt das bisherige.

Die bestehende Bahnübergangsbefestigung soll durch Gleistragplatten aus Stahlbeton ersetzt werden. Die bestehende Straßenführung und die Straßeneinrichtungen (Leitpfosten etc.) sollen ebenfalls an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die Straßenbreite muss nicht geändert werden.

3.3 Planfeststellungsinsel 2 – Bahnübergang Stuttgarter Straße

Die wenigen noch vorhandenen Altanlageanteile werden zurückgebaut und durch eine neue, rechnergesteuerte Bahnübergangs-Sicherungsanlage mit Lichtzeichen und Halbschranken ersetzt werden. Zusätzlich soll der neue Bahnübergang akustisch auf den Schienenverkehr hinweisen. Der Geräuschpegel soll nachts abgesenkt werden.

Auf jeder Straßenseite im Bahnübergangsbereich soll ein Gehweg angeordnet werden. Diese Gehwege sollen mit eigenen Lichtzeichen und Fußgängerschranken gesichert werden.

Im Bahnübergangsbereich sind neue Querungen und Schächte herzustellen und Betonkabelkanäle zu errichten. Für die im Kreuzungsbereich notwendigen neuen Lichtzeichen, Halb- und Fußschranken werden Fertigteilfundamente aus Beton verwendet. Das Betonschaltheus zur Aufnahme der technischen Steuerung soll im III. Quadranten aufgestellt werden.

Die bereits vorhandene Fahrbahn behält ihre Gesamtbreite von 6,20 m.

Die vorhandenen Fußwege über den Bahnübergangs-Kreuzungsbereich sollen auf eine Breite von 2,00 m ausgeweitet und an die vorhandenen Fußwege im angrenzenden Bereich angepasst werden. Zusätzlich soll eine Fußgänger- und Blindenleiteinrichtung hergestellt werden.

Die bestehende Bahnübergangsbefestigung soll durch Gleistragplatten aus Stahlbeton ersetzt werden. Die bestehende Straßenführung und die Straßeneinrichtungen (Leitpfosten etc.) sollen ebenfalls an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.

Zwischen Bahnübergang-Schaltheus und Gleis soll zum Schutz gegen das Hineingeraten in den Gefahrenbereich der Gleise ein Schutzgeländer mit Knieleiste eingebaut werden.

Die Gemeinde Althengstett plant, die unmittelbar südlich an den Bahnübergang anschließende Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen. Die Planungen dazu sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie sind jedoch eng aufeinander abgestimmt und sollen gleichzeitig ausgeführt werden. Damit sich Fahrzeuge nicht auf dem Kreisverkehrsplatz stauen, wenn die Hermann-Hesse-Bahn die Straße quert, sollen an allen zulaufenden Straßen Lichtzeichen vorgeschaltet werden.

3.4 Planfeststellungsinsel 3 – Haltepunkt Althengstett

Der ehemalige Außenbahnsteig des Bahnhofs Althengstett südlich des Streckengleises soll zurückgebaut werden. Der Abschnitt zwischen dem ehemaligen Empfangsgebäude und dem westlich davon gelegenen Betriebsgebäude soll erhalten bleiben. Dieser Abschnitt ist denkmalgeschützt.

Der neue Außenbahnsteig des Haltepunktes Althengstett ist westlich des Betriebsgebäudes und links der Bahn zwischen Bahn-km 37,8+45 und 37,9+00 vorgesehen. Er soll als Kombibahnsteig zwischen Bahn- und Busverkehr ausgeführt werden. Die Querneigung ist mit ca. 2 % vom Gleis weg nach hinten geplant. Die Längsneigung des Gleises im Bahnsteigbereich soll bei 0 ‰ liegen. Das Gleis soll in einem Bogen mit einem Radius von $R = 1.380$ m, ohne Überhöhung, verlaufen.

Die Bussteigkante soll 30 m lang werden und der Bordsteinanschlag 18 cm hoch liegen. So können dort zwei Linienbusse gleichzeitig halten. Der Weg zum Kombibahnsteig soll barrierefrei ausgeführt werden mit einer maximalen Längsneigung von 6 % vom seitens der Gemeinde Althengstett geplanten Umfeld, beziehungsweise vom Bestand aus.

Vom Neubau des Kombibahnsteiges ist das an dieser Stelle vorhandene Gleis mit historischem Keilschwellenoberbau betroffen.

Art des Bauwerks	Stahlbeton-Halbrahmen,
Lastmodell	LM 71, SW / 0, $\alpha = 1,0$,
Streckengeschwindigkeit	≤ 100 km/h,
Kreuzungswinkel	ca. 101,64 gon,
lichte Weite	9,25 m,
lichte Höhe	$\geq 5,09$ m,
Breite zw. den Geländern	6,73 m,
nutzbare Fahrbahnbreite	Straße 5,50 m, Gehweg 2,50 m.

3.6 Planfeststellungsinsel 5 – Haltepunkt Calw-Heumaden, Bahnübergang Fußweg

Diese Planfeststellungsinsel erstreckt sich von der Eisenbahnüberführung über die B 295/Stuttgarter Straße bis zum Fußgängerdurchlass Am Rollgraben bei km 41,9+04. Der geplante Haltepunkt Calw-Heumaden liegt bei km 41,4+66 und der benachbarte geplante Fußweg-Bahnübergang bei km 41,5+15 der Strecke 4810.

Bei Beibehaltung der heutigen Gleislage würde der Zug aufgrund der großen Überhöhung der linken Schiene von 100 mm schräg am geplanten Bahnsteig des Haltepunktes Calw-Heumaden halten. Um dies zu vermeiden, soll im Bereich des Haltepunktes ab Bahn-km 41,3+32 diese Überhöhung auf 0 abgesenkt werden, so dass der Zug ohne Querneigung, waagrecht, am Bahnsteig halten kann.

Für den Haltepunkt Calw-Heumaden ist der Bahnsteig als Außenbahnsteig in Damm-lage links der Bahn zwischen Bahn-km 41,4+38 und 41,4+93 geplant. Er soll den vorhandenen Bahnsteig zwischen Bahn-km 41,6+53 und 41,7+53 ersetzen. Der bestehende Bahnsteig soll zurückgebaut werden.

Die Gleislängsneigung im Bahnsteigbereich liegt bei 17,15 beziehungsweise 17,75 ‰ und das Gleis verläuft in einem Bogen mit einem Radius von $R = 396,4$ m ohne Überhöhung.

Die Querneigung des Bahnsteigbelags beträgt 2 ‰ zur Bahnsteighinterkante. Die Entwässerung soll breitflächig über die anschließende vorhandene Böschung erfolgen.

Der Bahnsteig soll am westlichen Ende erweitert werden, um Platz für das Wartehaus zu gewinnen und um den Bahnsteig am Kopfende zu erschließen.

Der Bahnsteig soll barrierefrei über den Bahnübergang erreichbar sein. Zwischen dem 2,50 m breiten Bahnsteigzugang und dem Gleis ist eine Winkelstützwand mit Zaun vorgesehen.

Bei Bahn-km 41,515 soll ein neuer Bahnübergang für Fußgänger eingerichtet werden. Der am geplanten Bahnübergang die Schienen querende Fußweg verbindet das Siedlungsgebiet nördlich der Bahn mit dem Gewerbegebiet und der seitens der Stadt Calw geplanten P+R-Anlage südlich der Schienen. Unmittelbar hinter dem Bahnübergang zweigt der Fußweg zum neuen Bahnsteig des Haltepunktes Calw-Heumaden ab. Der neu zu erstellende, die Gleise höhengleich kreuzende Fußweg soll 2,50 m breit werden und an den Seiten Markierungen erhalten.

Es soll eine rechnergesteuerte Bahnübergangs-Sicherungsanlage mit Lichtzeichen und Fußwegschraken errichtet werden. Zusätzlich soll der neue Bahnübergang akustisch auf den Schienenverkehr hinweisen. Der Geräuschpegel soll nachts abgesenkt werden.

Im Bahnübergang-Kreuzungsbereich sind neue Querungen, neue Schächte und Betonkabelkanäle geplant. Für die notwendigen neuen Lichtzeichen und Halbschraken sollen Fundamente aus Beton verwendet werden. Das Betonschaltheus für die technische Steuerung soll im III. Quadranten aufgestellt werden. Gleiseindeckplatten sollen den Bahnübergang befestigen.

Der künftige Haltepunkt Heumaden soll auch vom westlich davon gelegenen Wohngebiet und Schulzentrum sowie vom Wohngebiet an der Hengstetter Steige südlich der Schiene zugänglich sein. Hierfür wird ein bahnparalleler Geh- und Radweg auf der nördlichen Seite der Schiene von der Sackgasse Am Rollgraben und der daran anschließenden Personenunterführung bis zum geplanten Bahnübergang errichtet. Dieser Geh- und Radweg soll 2,50 m breit werden und durch einen 1 m hohen Stabgitterzaun von den Gleisanlagen abgetrennt werden. Die Längsneigung beträgt maximal 6 % mit Zwischenpodesten alle 10 m.

Die Stadt Calw plant einen Fußweg von der Breiten Heerstraße über den oben genannten Fußgänger-Bahnübergang bis zur B 295 auf Höhe der Bauknecht-Kreuzung. Dieser Fußweg dient der Anbindung des angrenzenden Stadtteils und der geplanten P+R-Anlage. Der geplante Weg soll nördlich der Bahn teilweise über ein derzeit noch der Deutschen Telekom gehörendes Betriebsgelände verlaufen. Die Stadt Calw betreibt dessen Konversion. Auf die Zuwegung von der Breiten Heerstraße zum Bahnübergang nimmt die Stadt Calw dabei Rücksicht. Diese Planungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie werden jedoch fortlaufend mit dem Vorhaben abgestimmt.

Die Stadt Calw plant außerdem die Errichtung einer P+R-Anlage unmittelbar südlich des Haltepunktes sowie eines Gehweges vom geplanten Bahnübergang bis zur B 295/Stuttgarter Straße. Diese Planungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie werden jedoch fortlaufend mit dem Vorhaben abgestimmt.

3.7 Planfeststellungsinsel 6 – Bahnübergang Tälesbach

Die Planfeststellungsinsel verläuft von Bahnkilometer 44,6 bis Bahnkilometer 44,7. Bevor auf der Schiene wieder Züge fahren können, muss der Bahnübergang Tälesbach richtlinienkonform ausgestaltet und technisch gesichert werden. Die vorhandene provisorische Zufahrt soll mit einer rechnergesteuerten Bahnübergangssicherungsanlage zu einem technisch gesicherten Bahnübergang ausgebaut werden. Der Bahnübergang soll mit Lichtzeichen und Halbschranken gesichert werden.

Im Bereich des Bahnübergangs sollen Schächte, Querungen und Betonkabelkanäle eingebaut werden. Die Fundamente für die Lichtzeichen und Halbschranken sollen mit Betonfertigteilen gegründet werden.

Die technischen Einrichtungen sollen in einem Betonschaltheus im II. Quadranten untergebracht werden.

3.8 Planfeststellungsinsel 7 – Bahnhof Calw-ZOB

Die Planfeststellungsinsel beginnt etwa bei Bahnkilometer 47,2+44 und endet an der Eisenbahnüberführung Stuttgarter Straße (Fischbauchbrücke).

Der geplante Außenbahnsteig soll zwischen dem Gleis und der zur Nagoldtalbahn hinabfallenden Böschung angeordnet werden. So kann verhindert werden, dass Fahrgäste das Gleis queren müssen. Die Gleislage muss dazu ebenfalls verlegt werden in Richtung der ansteigenden Böschung links der Bahn. Um im Bahnsteigbereich eine richtlinienkonforme Längsneigung von 2,5 ‰ zu erreichen, muss zusätzlich die Gleisgradienten geändert werden.

Der neue Bahnsteig soll ebenfalls über den schon jetzt bestehenden Zugang zum Gleis erreichbar sein. Der Zugang besteht aus einem Treppenhaus und zwei Aufzügen im Kern der Zufahrtsspindel des Parkhauses am ZOB. Er verbindet sowohl den Bahnsteig der Nagoldtalbahn mit dem auf Straßenniveau befindlichen ZOB, als auch die dazwischenliegenden Ebenen des dazugehörigen Parkhauses.

Der Kern muss bis auf das Niveau des geplanten Übergangsstegs erhöht werden, um Treppenhaus und Aufzüge weiterführen zu können. Der Spindelkern soll in der Bauweise erhöht werden, in der er auch errichtet wurde. Die Wände und Decken der Zwischenebenen sollen in Stahlbeton ausgeführt werden. Vor der Erhöhung müssen das Bestandsdach sowie ein Großteil der oberen Geschossdecke zurückgebaut werden. Der nach oben weiterführende Kern wird so konstruiert, dass die Aufzüge weiter nach oben fahren können, um zu dem neuen Bahnsteig zu führen. Auch der erhöhte Kern soll abgedeckt werden wie bisher durch ein Kreisgeldach mit Biberschwanzziegeln.

Für den neuen Übergangssteg vorgesehen ist eine leichte Stahlfachwerkkonstruktion. Westlich soll der Steg auf der neu erstellten Stahlbetonkonstruktion des erhöhten Spindelkerns aufliegen. Der Festpunkt soll sich am Spindelkern befinden. Die Wände des Steges sollen als Fachwerkträger ausgebildet werden. Die Fachwerkträger sollen seitlich eine raumhohe, transparente Verkleidung erhalten. Die Verkleidung soll aus einer Pfosten-Riegel-Fassade mit einer absturzsichernden Verglasung bestehen. Nach oben soll den Steg ein Flachdach schließen.

Entwässert werden soll das Dach des Stegs zur Stegachse hin und von dort in Dach-einläufe. Diese Einläufe sollen das Wasser über eine Sammelleitung unterhalb der Dachtragschale in Stegmitte einerseits in Richtung des neuen Bahnsteigs, andererseits in Richtung der Spindel ableiten. Die Entwässerungsrohre und die Beleuchtung des Steges können direkt an der Unterseite der Dachtragschale befestigt werden. Zum Schutz dieser und gegebenenfalls weiterer Installationen gegen Vandalismus, sollen grobmaschige Gitterroste angebracht werden.

Der Außenbahnsteig soll rechts der Bahn zwischen Bahnkilometer 47,5+17,5 und Bahnkilometer 47,5+72,5 angelegt werden. Der Außenbahnsteig soll somit auf dem vorhandenen Bahndamm im Anschnitt oberhalb der Nagoldtalbahn liegen.

Die Gleislängsneigung im Bahnsteigbereich soll künftig 2,5 ‰ betragen. Das Gleis soll gerade, ohne Überhöhung verlaufen. Die Querneigung des Bahnsteigbelags soll 2 ‰ zur Bahnsteighinterkante betragen. Der Bahnsteig soll entwässert werden über Kastenrinnen, die über eine Sammelleitung an die öffentliche Kanalisation angebunden werden.

Der Bahnsteig soll barrierefrei über die geplanten Aufzüge im Parkhaus und einen geplanten Fußgängersteg über die Nagoldtalbahn erreichbar sein. Zusätzlich zu den Aufzügen sind im Parkhaus Treppenanlagen vorhanden, die wie die Aufzüge auf das Höhengniveau der Hermann-Hesse-Bahn aufgestockt werden sollen. Ergänzend zu den Aufzügen soll vom südlichen Bahnsteigende ein nichtöffentlicher Rettungsweg zum Hohfelsenweg führen. Dieser Rettungsweg ist stufenfrei geplant und soll beschildert werden.

Weitere Einzelheiten können den Planunterlagen entnommen werden.

4. Verfahrensgang

4.1 Screening

Auf Antrag des Zweckverbandes Hermann-Hesse-Bahn vom 17. Februar 2017 hat die Planfeststellungsbehörde mit Entscheidung vom 04. Oktober 2017 festgestellt, dass für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Maßgeblich für diese Entscheidung waren insbesondere folgende Erwägungen:

Eine Fläche von bis zu 3.187 m² wird durch das Vorhaben versiegelt. Ruderale Biotopstrukturen, Gehölz- und Waldbiotoptypen sollen verändert, geschützte Feldgehölze teilweise entfernt werden. Während der Bauphase sind erhebliche Lärm- und Schadstoffimmissionen zu erwarten. Auswirkungen auf Vögel, Tagfalter, Reptilien und gegebenenfalls Fledermäuse sind denkbar. Nach überschlägiger Prüfung konnte demnach nicht ausgeschlossen werden, dass von dem Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgehen können.

Weitere Einzelheiten können der Screeningentscheidung vom 04. Oktober 2017 entnommen werden. Die Screeningentscheidung ist Teil der Verfahrensakte. Sie wurde öffentlich ausgehängt und auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe veröffentlicht.

4.2 Scoping

Auf Bitte des Zweckverbands Hermann-Hesse-Bahn vom 06. September 2017 leitete die Planfeststellungsbehörde ein Scoping-Verfahren ein. Mit diesem Verfahren wurde der Vorhabenträger zum Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung beraten. Am 15. November 2017 leitete die Planfeststellungsbehörde dazu einen Scoping-Termin. Persönlich anwesend waren Vertreterinnen und Vertreter des Vorhabenträgers, der Gemeinde Althengstett, der Städte Weil der Stadt und Calw, der Landratsämter Calw und Böblingen, des Naturschutzbundes Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg, des Schwarzwaldvereins e. V. und der Planfeststellungsbehörde. Bereits im Vorfeld, mit Nachricht vom 13. Oktober 2017, hörte die Planfeststellungsbehörde alle teilnehmenden und zahlreiche weitere Stellen an. Dabei verwies das Regierungspräsidium auf das zuvor vom Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn erstellte und vorgeschlagene Scoping Papier.

Anschließend an den Termin, mit Schreiben vom 24. Mai 2018, unterrichtete die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger schließlich über den Untersuchungsrahmen unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Scoping-Verfahren.

4.3 Anhörung

Der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn beantragte mit Schreiben vom 27. August 2018 gemäß § 18 AEG die Feststellung des Plans für „Diverse Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen“ beim Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

Diesen Antrag haben die Städte Weil der Stadt und Calw sowie die Gemeinde Althengstett ortsüblich bekannt gemacht. Die Bekanntmachung erschien im Wochenblatt der Stadt Weil der Stadt vom 13. Dezember 2018, im Amtsblatt der Stadt Calw vom 14. Dezember 2018 und im Amtsblatt der Gemeinde Althengstett vom 14. Dezember 2018.

Die Planunterlagen des Vorhabenträgers lagen zur Einsicht aus in der Zeit vom 08. Januar 2019 bis einschließlich 07. Februar 2019. Während der gesamten Dienststunden waren die Planunterlagen allgemein einsehbar im Rathaus der Stadt Weil der Stadt, im Rathaus (Technische Verwaltung) der Stadt Calw und in der Gemeinde Althengstett (Bauamt).

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan sowie Äußerungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens bis einschließlich 07. März 2019 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe oder bei einem der oben genannten Bürgermeisterämter erhoben werden können. Hingewiesen wurde auch darauf, dass später eingegangene Einwendungen für das Verwaltungsverfahren ausgeschlossen sind.

Etwaige nicht ortsansässige Betroffene wurden durch die Städte Weil der Stadt und Calw sowie die Gemeinde Althengstett gesondert über die Offenlage informiert.

Mit Schreiben und E-Mails vom 19., 20., 27. und 28. Dezember 2018 sowie vom 08. Januar 2019 informierte die Planfeststellungsbehörde von dem Vorhaben betroffene

Naturschutzvereinigungen, Behörden, Gemeinden, Städte, Unternehmen und weitere Stellen. Unter Fristsetzung bis zum 07. März 2020 hat die Planfeststellungsbehörde um Stellungnahme beziehungsweise ermöglichte es, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Innerhalb der Frist erreichten die Planfeststellungsbehörde Einwendungen, Äußerungen und Stellungnahmen. Die Planfeststellungsbehörde erörterte die Eingaben in einem Termin am 24. Juli 2019 im Dienstgebäude des Landratsamtes Calw, dort im großen Sitzungssaal, Raum C400. Der Erörterungstermin war zuvor am 04. Juli 2019 im Wochenblatt der Stadt Weil der Stadt, am 05. Juli 2019 im Amtsblatt der Stadt Calw und ebenfalls am 05. Juli 2019 im Amtsblatt der Gemeinde Althengstett, ortsüblich bekannt gemacht worden. Mit Schreiben vom 04. Juni 2019 waren zudem der Vorhabenträger, die Träger öffentlicher Belange, die Verbände, die privaten Einwender und sonstige am Verfahren beteiligte Stellen über den Erörterungstermin benachrichtigt worden.

Der Erörterungstermin wurde stenographisch protokolliert. Das Protokoll liegt der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde bei.

4.4 Planänderungen

Veranlasst durch die Stellungnahme der Landeseisenbahnaufsicht hat der Vorhabenträger die Planunterlagen geändert. Die Änderungen betrafen die Planfeststellungsinsel 1, Bahnübergang Malersbuckel und die Planfeststellungsinsel 2, Bahnübergang Stuttgarter Straße. Im Wesentlichen wurde die Planung folgendermaßen geändert:

Malersbuckel

Beim Bahnübergang Malersbuckel wurde die geplante Beschilderung für das Zufahrtsverbot geändert. Die Räumstrecke und die geplante Markierung wurden ergänzt. Die vorhandenen Bordsteine wurden in die Planunterlagen aufgenommen und die Planbezeichnung wurde geändert.

Stuttgarter Straße

Die geplante Beschilderung für Zufahrtsverbote in den Schlüsseläckerweg und die Ölbergstraße wurden ergänzt. Die Räumstrecke und die geplante Markierung wurden ergänzt. Die vorhandene Markierung der Industriestraße wurde in die Planunterlagen aufgenommen und die Planbezeichnung wurde geändert.

Die Schleppkurven, die in die Bahnstraße hineinführen und diejenigen, die hinausführen, wurden ergänzt.

Die hiervon betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 20. April 2020 über die Änderungen informiert. Ihnen wurde Gelegenheit gegeben, innerhalb von zwei Wochen ab Zustellung des jeweiligen Schreibens zu den Änderungen Stellung zu nehmen.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

Gemäß § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nach § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Versorgungsanlagen.

Die sachliche Zuständigkeit des Regierungspräsidiums als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren folgt aus § 5 Abs. 1a Nr. 2 lit. a AEG in Verbindung mit § 3 Nr. 2 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen (Eisenbahnzuständigkeitsverordnung – EZuVO).

Örtlich ist für den Landkreis Calw das Regierungspräsidium Karlsruhe zuständig. Für den Kreis Böblingen mit Weil der Stadt wäre grundsätzlich das Regierungspräsidium Stuttgart zuständig. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat jedoch mit Verfügung vom 28. Dezember 2012 das Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständige Behörde für die gesamte Eisenbahnstrecke Calw – Weil der Stadt bestimmt. Somit ist für den hier zu entscheidenden Antrag ausschließlich das Regierungspräsidium Karlsruhe örtlich zuständig.

Die maßgeblichen Verfahrensregelungen sind festgehalten in den §§ 18 ff. AEG sowie den §§ 72 ff. VwVfG. Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung dieser Vorschriften durchgeführt.

Nachdem der Vorhabenträger die Planunterlagen nach Auslegung änderte, hat die Planfeststellungsbehörde die betroffenen Stellen ergänzend angehört.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Daneben sind grundsätzlich alle anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 75 Abs. 1 S. 1 Hs. 2 VwVfG).

III. Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß §§ 3e Abs. 1 Nr. 2, 3c S.1 und 3 UVPG alte Fassung war für das Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles durchzuführen. Danach musste eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung, unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Entscheidung vom 04. Oktober 2017 gemäß § 5 UVPG festgestellt, dass für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (vgl. B. I.4.1.).

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Auswirkungen des Vorhabens ermittelt in Bezug auf Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter. Auch die Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern werden ermittelt, beschrieben und bewertet. Neben den Umweltauswirkungen werden auch die Maßnahmen zusammenfassend dargestellt, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden.

Die Angaben zu den Umweltauswirkungen im UVP-Bericht mit integriertem landschaftspflegerischem Begleitplan (Unterlage 6), in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 7) sowie in den Untersuchungen zu Baugrund (Unterlage 8.1), Schall (Unterlage 8.2) und Erschütterungen (Unterlage 8.3) sind ausreichend, um auf deren Grundlage zusammen mit den eingegangenen behördlichen Stellungnahmen und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie unter Einbeziehung der Ergebnisse eigener Ermittlungen eine zusammenfassende Darstellung der Umwelt-

auswirkungen zu erarbeiten und eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne des § 3 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze vornehmen zu können.

Durch das Planfeststellungsverfahren wurde die Öffentlichkeit über die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die nach § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG genannten Schutzgüter unterrichtet und an dem Verfahren beteiligt.

1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Angepasst an das Vorhaben und die Umwelt im jeweiligen Untersuchungsraum wurde untersucht, welche Umweltauswirkungen voraussichtlich durch das Vorhaben eintreten werden. Die umweltrelevanten Wirkungen des Vorhabens wurden analysiert und bewertet. Im Zusammenhang mit möglichen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation wurden Risiken für die Schutzgüter erfasst und bewertet. In einem landschaftspflegerischen Begleitplan wurden die konkreten Maßnahmen dargestellt.

Zur Methodik:

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden nach den methodischen Ansätzen des Umweltleitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen des Eisenbahn-Bundesamtes erstellt. Soweit möglich und sinnvoll, wurden zusätzlich die Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau sowie die Richtlinie für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, berücksichtigt. Dabei wurden für jede Planfeststellungsinsel zunächst der Bestand analysiert, der Naturhaushalt und das Landschaftsbild bewertet. Anschließend wurden die dort voraussichtlich vorhabenbedingt eintretenden Auswirkungen des Vorhabens schutzgutbezogen prognostiziert. Sodann wurden spezifische Schutzmaßnahmen geplant in der Reihenfolge Vermeidung, Minimierung, Ausgleich, Kompensation und gegebenenfalls Ausgleichzahlungen.

Gemäß dem Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen lassen sich umweltbezogene Wirkungen des Vorhabens in baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Auswirkungen unterscheiden. Hauptsächlich wirken die Neuversiegelung bisher unbefestigter oder nur teilweise befestigter Flächen, die vorübergehenden, baubedingten Immissionen und die Umwandlung von Feldgehölz beziehungsweise Gebüschstrukturen. Voraussichtlich werden Reptilienhabitate gestört. Die vorgesehene Netzüberspannung am Bahnhof Calw-ZOB wirkt landschaftsgestalterisch.

Im Einzelnen sind hinsichtlich der Schutzgüter im Sinne des § 2 Abs. 1 UVPG folgende Auswirkungen zu erwarten:

2. Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Bahnübergang Malersbuckel

Für den Neubau der Tragschicht, der Fundamente und für den Kabeltiefbau sollen Lkw, Radlader und Schaufelbagger eingesetzt werden. Zusätzlich werden Stromaggregate und Rüttelplatten benötigt. Die schalltechnische Untersuchung sagt dafür Schallemissionen mit einem maximalen Beurteilungspegel im Sinne der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm (AVV Baulärm) von bis zu 76,1 dB(A) vor. Demnach würden die einschlägigen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an voraussichtlich sieben Tagschichten um maximal 16,1 dB(A), überschritten. Betroffen sind drei Wohngebäude.

Bahnübergang Stuttgarter Straße

Für die Rückbau- und Abbrucharbeiten plant der Vorhabenträger Lkw, Radlader, Schaufelbagger sowie weitere Geräte wie etwa Asphaltfräsen und Asphalt Schneidegeräte einzusetzen. Rückbau und Abbruch des Straßenbelags sind dabei die voraussichtlich lärmintensivsten Arbeiten. Nach der Schalltechnischen Untersuchung werden Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 70,5 dB(A) erreicht an bis zu

35 Gebäuden. Die einschlägigen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden an voraussichtlich 5 Tagschichten um bis zu 15,5 dB(A) überschritten.

Für den Neubau des Bahnüberganges sollen Lkw, Radlager und Schaufelbagger eingesetzt werden. Zusätzlich benötigt werden Asphaltfertiger, Vibrationswalzen, Walzen und Stromaggregate. Nach der Schalltechnischen Untersuchung ergeben sich dadurch Lärmimmissionen mit einem Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 66,4 dB(A) an bis zu 13 Gebäuden. Damit werden die einschlägigen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an 18 Tagschichten um bis zu 11,4 dB(A) überschritten.

Haltepunkt Althengstett

Für den Rückbau der alten Bahnsteigkanten plant der Vorhabenträger unter anderem Schaufelbagger, Lkw und Radlader einzusetzen. Nach der Schalltechnischen Untersuchung werden Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 62,3 dB(A) an bis zu zwei Gebäuden erreicht. Die einschlägigen Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden an voraussichtlich 2 Tagschichten um bis zu 3,3 dB(A) überschritten.

Für den Neubau der Bahnsteigkanten, den Neubau der Haltepunktflächen und die Erdarbeiten ermittelt die schalltechnische Untersuchung Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 67 dB(A) an 16 Gebäuden. Die einschlägigen Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden an voraussichtlich 20 Tagschichten um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße

Das Herausheben des Überbaus und die Abbrucharbeiten sind die lärmintensivsten Arbeiten. Der Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm beträgt gemäß schalltechnischer Untersuchung bis zu 79,5 dB(A). Der Schall reicht weit in die Ortslage hinein

und wird voraussichtlich bis zu 34 Gebäude erreichen. Die einschlägigen Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden an voraussichtlich 45 Tagschichten um bis zu 24,5 dB(A) überschritten.

Der Neubau der Eisenbahnüberführung an der Gottlieb-Braun-Straße wird voraussichtlich der lärmintensivste Teil des gesamten Vorhabens. Nach der schalltechnischen Untersuchung sind Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 72,5 dB(A) an bis zu 11 Gebäuden zu erwarten. Voraussichtlich an 95 Tagschichten werden die einschlägigen Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm um bis zu 17,5 dB(A) überschritten.

Haltepunkt Calw-Heumaden

In der Phase des Rückbaus und des Abbruchs des Bestandes ist der Rückbau des alten Bahnsteigs der voraussichtlich lärmintensivste Arbeitsschritt. In der schalltechnischen Untersuchung wurde ein Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 73,9 dB(A) berechnet. Der Schall wird voraussichtlich an 10 Tagschichten bis zu vier Gebäude erreichen. Die einschlägigen Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden voraussichtlich um bis zu 13,9 dB(A) überschritten.

Für die Arbeiten am Neubau der Bahnsteigkante ist ein Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 70,8 dB(A) zu erwarten. An bis zu drei Gebäuden werden die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm an 20 Tagschichten um bis zu 10,8 dB(A) überschritten.

Der Neubau des Entwässerungsgrabens führt zu einem berechneten Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 69,4 dB(A). Die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden voraussichtlich an 21 Gebäuden an 25 Tagschichten um bis zu 14,4 dB(A) überschritten.

Bahnübergang Tälesbach

Rückbau und Abbruch des Straßenbelags bedingen einen Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 67,8 dB(A). Betroffen ist ein Gebäude. Die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden voraussichtlich um 7,8 dB(A) an 5 Tagschichten überschritten.

Für den Neubau des Bahnüberganges berechnet sich ein Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 61 dB(A). Die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden an dem betroffenen Gebäude an 7 Tagschichten um 1 dB(A) überschritten.

Bahnhof Calw-ZOB

Für den Rückbau und den Abbruch des Gleises berechnet sich der Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm auf bis zu 68,7 dB(A). Betroffen sind bis zu 54 Gebäude. Die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden an 8 Tagschichten um voraussichtlich 13,7 dB(A) überschritten.

Für den Neubau des Gleises berechnet sich ein Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 71,4 dB(A). Betroffen sind bis zu 71 Gebäude. Die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden an 15 Tagschichten um voraussichtlich 16,4 dB(A) überschritten.

Der Neubau der Bahnsteigkante wird voraussichtlich einen Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm von bis zu 63,7 dB(A) bedingen. Betroffen davon sind voraussichtlich 3 Gebäude. Die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden an 20 Tagschichten um voraussichtlich bis zu 8,7 dB(A) überschritten.

Für den Neubau des Rettungsweges berechnet sich ein Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm bis zu 74,5 dB(A). Betroffen sind bis zu 10 Gebäude. Die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm werden an 65 Tagschichten um voraussichtlich 17,9 dB(A) überschritten.

Der errechnete Beurteilungspegel gemäß AVV Baulärm beträgt für den Neubau der Böschungssicherung bis zu 67,2 dB(A). Betroffen werden davon bis zu 28 Gebäude sein. An voraussichtlich 60 Tagschichten werden die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm um bis zu 12,2 dB(A) überschritten.

3. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

In Abgrenzung zu einem Neubau ist das Vorhaben charakterisiert durch die Änderung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur (Planfeststellungsinseln 1 – 6) und deren Erweiterung (Planfeststellungsinsel 7). Neben der dafür notwendigen Neuversiegelung sind keine Neubauten geplant an Stellen, die nicht schon bebaut sind. Nachteilige Wirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt ergeben sich daher im Wesentlichen durch Beeinträchtigungen während der Bauzeit. Dies können beispielweise Baulärm, Bauvibrationen, Staubentwicklung und Bewegungen der Baufahrzeuge sein.

Bahnübergang Malersbuckel

Im Bereich des Bahnüberganges Malersbuckel wird zwar nicht in Habitats eingegriffen, die für Reptilien geeignet sind. Es befinden sich aber direkt an den Eingriffsbereich angrenzend geeignete Reptilienhabitats. Damit sind Direktverluste von Reptilien nicht auszuschließen. Im Untersuchungsgebiet wurde eine nachweislich gefährdete Art und eine Art, die auf der Vorwarnliste steht, nachgewiesen.

Bahnübergang Stuttgarter Straße

Im Untersuchungsgebiet der Planfeststellungsinsel sind drei streng geschützte Vogelarten nachgewiesen, die den Bereich für die Nahrungssuche nutzen. Sechs Fledermausarten wurden nachgewiesen, darunter die als stark gefährdet eingestufte Fransenfledermaus. Für die Zwergfledermaus kann nicht ausgeschlossen werden,

dass sie das Untersuchungsgebiet als Quartier nutzt. Die Reptilienarten Zauneidechse und Schlingnatter wurden nachgewiesen. Das Untersuchungsgebiet ist flächendeckend habitatgeeignet. Alle Habitatflächen sind als besiedelt anzusehen.

Durch das Vorhaben gehen circa 1.140 m² Habitatfläche für Reptilien verloren. Diese Fläche ist für die Bestandspopulation bedeutend, da kaum Ausweichlebensraum vorhanden ist. Es drohen Direktverluste von Vögeln durch Eingriffe in Bruthabitate.

Hochwertige Feldgehölze und Feldhecken von naturschutzfachlicher Bedeutung gehen verloren.

Haltepunkt Althengstett

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 17 Vogelarten nachgewiesen, für 14 Arten liegen Hinweise vor, dass die Vögel im Untersuchungsgebiet brüten. Zwei der nachgewiesenen Vogelarten stehen auf der Vorwarnliste. Es drohen Direktverluste durch baubedingte Eingriffe in Bruthabitate der Vögel. Während der Bauzeit droht ein temporärer Flächenverlust besiedelter Reptilienhabitate von circa 420 m². Nachgewiesen ist eine Reptilienart, die auf der Vorwarnliste steht. Das Habitat ist geeignet für eine weitere gefährdete Art. Direktverluste von Reptilien können nicht ausgeschlossen werden. Die Laubwaldsukzession am Rand des Gleises hat eine naturschutzfachlich hohe Bedeutung. Berührt durch das Vorhaben sind ebenso Feldgehölzbiotope und Feldheckenbiotope mit hoher naturschutzfachlicher Bedeutung. Durch den neuen Bahnsteig gehen circa 100 m² Ruderalflächen von geringer bis mittlerer Bedeutung verloren. Baubedingt werden weitere circa 146 m² Ruderalflächen temporär in Anspruch genommen durch die nicht von Antrag erfasste, aber mit dem Vorhaben zusammenhängende geplante, Park-and-Ride-Anlage der Gemeinde Althengstett.

Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße

Im Untersuchungsbereich wurden insgesamt 16 Vogelarten nachgewiesen. Für 13 Arten liegen ausreichende Hinweise dafür vor, dass sie im Untersuchungsraum brüten. Zwei der nachgewiesenen Arten stehen auf der Vorwarnliste. Direktverluste durch Eingriffe in die Bruthabitate können nicht ausgeschlossen werden. Eine ebenfalls auf der Vorwarnliste geführte Art nutzt den Untersuchungsraum als Nahrungshabitat. Nachgewiesen wurden drei Reptilienarten. Eine davon steht auf der Vorwarnliste, eine weitere Art wird als gefährdet eingestuft. Deswegen hat die Fläche eine hohe Bedeutung für die heimische Reptilienfauna. Anlage- und baubedingt gehen circa 840 m² besiedelter Reptilienhabitate dauerhaft verloren. Direktverluste können nicht ausgeschlossen werden. Durch das neue Bauwerk gehen Biotope aus Laubwaldsukzession, mesophytischer Saumvegetation und Feldhecken von bis zu 200 m² verloren.

Haltepunkt Calw Heumaden

Im Untersuchungsgebiet konnten 32 Vogelarten nachgewiesen werden. Für 27 Arten liegen Hinweise darauf vor, dass die Vögel im Untersuchungsraum brüten. Eine Art ist als stark gefährdet eingestuft. Drei weitere Arten stehen auf der Vorwarnliste. Eine weitere gefährdete und eine Art, die auf der Vorwarnliste steht, nutzen den Untersuchungsraum als Nahrungshabitat. Es drohen Direktverluste durch baubedingte und betriebsbedingte Eingriffe in Bruthabitate der Vögel. Nachgewiesen wurden drei Fledermausarten. Eine Art ist als gefährdet eingestuft. Die anderen beiden Arten sind als stark gefährdet eingestuft. Im Untersuchungsraum befinden sich neun Bäume mit Quartierpotenzial für Fledermäuse. Es drohen Direktverluste durch Rodung potenzieller Fledermausquartierbäume. Nachgewiesen wurden drei Reptilienarten. Eine davon ist eingestuft als stark gefährdet, eine weitere wird auf der Vorwarnliste geführt. Es drohen Direktverluste durch Eingriffe in die Reptilienhabitate.

Durch den geplanten neuen Entwässerungsgraben gehen Flächen von hoher natur-
schutzfachlicher Bedeutung verloren. Es handelt sich um circa 300 m² Feldgehölze,

circa 200 m² Laubwaldsukzession und circa 20 m² Mesophytische Saumvegetation. Durch den neuen bahnparallelen Gehweg gehen circa 75 m² Sukzessionswald von hoher Bedeutung verloren. Ebenso gehen dadurch circa 60 m² Ruderalflächen und circa 25 m² Brombeer-Gestrüpp von mittlerer Bedeutung verloren. Verloren gehen weiter circa 175 m² Gartenflächen von geringer Bedeutung. Temporär werden durch die Baustelle circa 28 m² Flächen von mittlerer Bedeutung, circa 153 m² Ruderalvegetation und circa 182 m² Kratzbeer-Gestrüpp von mittlerer Bedeutung beeinträchtigt. Weitere circa 210 m² Gartenflächen von geringer Bedeutung werden ebenfalls vorübergehend beansprucht.

Bahnübergang Tälesbach

Anlagebedingt gehen circa 350 m² Sukzessionswald mit hoher Bedeutung durch die Anlage von Verkehrsflächen verloren.

Bahnhof Calw-ZOB

Im Untersuchungsgebiet wurden 23 Vogelarten nachgewiesen. Für 20 Arten liegen ausreichend Hinweise dafür vor, dass sie im Untersuchungsraum brüten. Drei Arten stehen auf der Vorwarnliste. Es drohen Direktverluste durch baubedingte Eingriffe in die Bruthabitate der Vögel. Nachgewiesen wurden fünf Fledermausarten. Weiterhin wurden sechs Bäume mit Quartierpotenzial für Fledermäuse nachgewiesen. Es drohen Direktverluste durch Rodung potenzieller Fledermausquartierbäume. Es drohen die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen. Auf einer Fläche von 2.385 m² sollen Feldgehölze Auf-den-Stock-gesetzt werden.

4. Fläche, Boden

Für den Bahnübergang Malersbuckel sollen anlagebedingt bis zu 10 m² des Bodens mit einer Bodenfunktion von mittlerer Bedeutung versiegelt werden.

Am Bahnübergang Stuttgarter Straße sollen bis zu 70 m² Fläche Boden mit geringer Bodenfunktion für Wegeflächen am Bahnübergang, das Betonschaltheus und einen Stellplatz versiegelt werden.

Im Bereich der Planfeststellungsinsel Haltepunkt Althengstett sollen circa 360 m² Bodenfläche neuversiegelt werden. Der Boden hat hier eine geringe Funktionserfüllung.

Für den Neubau der Brücke zur Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße sollen bis zu 10 m² Bodenfläche an der Treppenanlage auf der Böschung neuversiegelt werden. Der Boden hat hier eine geringe Funktionserfüllung.

Für den Haltepunkt Calw-Heumaden müssen Flächen von insgesamt circa 635 m² neuversiegelt werden. Circa 220 m² entfallen auf den neu zu errichtenden Bahnsteig inklusive Zugang. 15 m² entfallen auf den Bahnübergang im Schotterbett. Die neue Verlängerung der Gehwegverbindung wird circa 400 m² beanspruchen. Baubedingt müssen für den vorgesehenen Entwässerungsgraben circa 85 laufende Meter bahnrechts und circa 240 laufende Meter bahnlinks ausgehoben werden. Anlagebedingt werden für die Entwässerungsgräben circa 560 m² beansprucht. Für die Einrichtung der Baustelle müssen circa 1.235 m² Fläche vorübergehend beansprucht werden. Davon entfallen circa 670 m² auf den Standort zwischen Breiter Heerstraße und Gleiskörper, circa 355 m² auf den Standort zwischen Lagergebäude und Gleiskörper sowie circa 210 m² auf den Standort zwischen Am Rollgraben und dem neuen Gehweg. Der Boden erfüllt eine geringe Bodenfunktion.

Für den Bahnübergang Tälesbach müssen circa 440 m² neuversiegelt werden. Die Flächen sind hinsichtlich ihrer Erfüllung von Bodenfunktionen gering- bis mittelbedeutend.

Für den Bahnhof Calw-ZOB werden insgesamt circa 405 laufende Meter baustellenbedingt beeinträchtigt durch die Abgrabung für den neuen Bahnentwässerungsgraben. Circa 1.130 m² Fläche werden für die Baustelleneinrichtung im bestehenden Gleiskörper südlich des Rettungsweges benötigt. Weitere 1.600 m² werden beansprucht für die Baustelleneinrichtung im bestehenden Gleis westlich des geplanten Gleises. Anlagebedingt sollen insgesamt 725 m² Bodenfläche neuversiegelt werden. Davon entfallen circa 160 m² auf den Außenbahnsteig, auf den Rettungsweg circa 100 m² im Schotterkörper und 60 m² neben dem Gleis sowie circa 1.200 m² Fläche auf dem Felsen für die Böschungssicherung mittels Stahlnetz. Weitere circa 150 laufende Meter müssen anlagebedingt beansprucht werden für den Entwässerungsgraben und circa 255 m² Meter für die Anlage der Tiefenentwässerung.

5. Wasser

Für das Schutzgut Wasser drohen allgemeine Beeinträchtigungen durch die Bautätigkeiten wie Verunreinigungen, Schadstoffeinträge und Bodenverdichtungen, die die Wasserdurchlässigkeit beeinträchtigen. Im Bereich des Bahnüberganges Tälesbach ist vorgesehen, den Entwässerungsgraben um circa 40 laufende Meter zu kürzen.

6. Luft, Klima

Das Schutzgut Klima und Luft ist betroffen durch vorübergehende, baustellenbedingte Emissionen der Baufahrzeuge und Baumaschinen an jeder Planfeststellungsinsel.

7. Landschaft

Für den Bahnhof Calw-ZOB muss der Felshang gesichert werden, indem der Vorhabensträger ihn übernetzt. Diese Übernetzung in grau wird auf einer Fläche von circa 1.200 m² einsehbar sein. Der Treppen- und Aufzugsturm am bestehenden Parkhaus soll erhöht werden. Das Gleis am Bahnhof Calw-ZOB soll über einen überdachten

Fußgängersteg mit dem Treppenturm verbunden werden. Das ist weithin sichtbar und verändert die Silhouette des Bahnhofs.

8. Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Innerhalb der Planfeststellunginseln Bahnübergang Stuttgarter Straße, Haltepunkt Althengstett, Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße, Haltepunkt Calw-Heumaden und Bahnhof Calw-ZOB müssen Baudenkmale rückgebaut werden.

9. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die sieben Planfeststellunginseln bilden jeweils für sich abgeschlossene Maßnahmen. Sie sind räumlich voneinander getrennt. Die geplanten Maßnahmen am Bahnübergang Stuttgarter Straße und dem neuen Haltepunkt Althengstett liegen verhältnismäßig nahe beieinander. Die direkte Beeinflussung eines Schutzguts kann indirekte Beeinflussungen eines anderen Schutzgutes an anderer Stelle nach sich ziehen. Vorliegend ergeben sich durch diese Wechselwirkungen jedoch keine weiterreichenden Umweltauswirkungen als im Rahmen der einzelnen Schutzgüter dargestellt.

10. Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die voraussichtlichen Umweltauswirkungen auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung. Sie prüft, ob das Vorhaben eine wirksame Umweltvorsorge vorsieht (vgl. §§ 25 Abs. 1 S. 1, 3 S. 3 UVPG).

Diese Wertung ist der Zulassungsentscheidung vorgeschaltet und getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die Umweltauswirkungen, indem sie die umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auslegt und auf

den Sachverhalt anwendet. Maßstab der Bewertung sind damit alle Rechtsnormen sowie Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke, aus denen sich Bewertungskriterien für Umweltauswirkungen ergeben.

Nach diesen Maßstäben bedingt das Vorhaben die vorstehend benannten nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 UVPG. Diese nachteiligen Auswirkungen können jedoch kompensiert werden und stehen einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Erhebliche Gefährdungen für das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, könnten einhergehen mit dem vorausgerechneten Baulärm. Im ungünstigsten Fall werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm insgesamt an 427 Tagschichten überschritten. Während der voraussichtlich lautesten Maßnahme, dem Abbruch der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße in Althengstett, werden die Richtwerte maximal um 24,5 dB(A) überschritten. Das entspricht in etwa einer Lautstärke, die zweieinhalbmal so laut ist wie der Richtwert. Voraussichtlich wird in Teilen auch die besonders kritische Schwelle von 70 dB(A) am Tag überschritten.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Bautätigkeiten nicht ohne weiteres schallärmer durchgeführt werden können. Das gilt zum Beispiel für die Abbrucharbeiten an der in massiver Bauweise ausgeführten Eisenbahnbrücke besonders, genauso aber auch für weitere lärmintensive Bautätigkeiten. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur so zu ändern, dass dort wieder Züge fahren dürfen, geht nicht geräuschlos.

Gemäß den Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses ist der Vorhabenträger dabei soweit wie möglich dazu verpflichtet, diejenigen Schallschutzmaßnahmen zu veranlassen, die sinnvoll und möglich sind. Im Einzelfall können das bei punktuellen Baumaßnahmen zum Beispiel Schallschürzen oder Schallschirme sein oder bedeuten, dass der Vorhabenträger etwaige Baumaterialien so aufstellt, dass sie schalldämmend wirken. Es stünde aber außer Verhältnis, den Vorhabenträger beispielsweise dazu zu verpflichten, linienhaft verlaufende, großflächige Baustellen wie den Neubau der Haltepunkte und der Eisenbahnüberführung einzuhausen. Das wäre nicht nur technisch schwer umzusetzen, es eröffnete zahlreiche neue Betroffenheiten und verursachte hohe Kosten. Demgegenüber sehen die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses vor, dass der Vorhabenträger das maximal mögliche zur Minderung der Folgen veranlassen muss. Wie in der schalltechnischen Untersuchung Baulärm ausgeführt, beginnt das bereits bei der Information. Der Vorhabenträger muss die Betroffenen frühzeitig und transparent informieren auch gerade darüber, dass und warum die Baumaßnahmen mit diesem Baulärm nicht vermeidbar sind. Er hat ein effektives Beschwerdesystem einzurichten und Betroffene als ultima ratio in Hotels unterzubringen oder zu entschädigen. Mehr, aber auch nicht weniger, kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Bei dieser Bewertung spielt außerdem eine Rolle, dass die Arbeiten ausschließlich am Tag durchgeführt werden. Zumindest die Nachtruhe wird somit durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Auch wenn die Dauer der Baumaßnahmen teilweise recht lang ist - im Fall der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße beträgt die voraussichtliche Dauer der Baustelle 140 Tagschichten - handelt es sich doch um eine vorübergehende Beeinträchtigung.

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich insbesondere durch die Flächeninanspruchnahme nachteilige Auswirkungen. Indem der Vorhabenträger neue Flächen versiegeln lässt, geht Potenzial für die Biotopentwicklung verloren.

Die vorübergehenden baubedingten Maßnahmen zerstören Biotopstrukturen und stören angrenzende Biotopstrukturen. Die Baumaschinen und Baugeräte verursachen visuelle Störreize, Schall- und Schadstoffimmissionen.

Diese Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sind zu bewerten anhand der Vorgaben und Maßstäbe der Eingriffsregelungen des Bundesnaturschutzgesetzes und des Naturschutzgesetzes Baden-Württemberg. Danach sind die vorhandenen Eingriffe vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie vorgezogene Ersatzmaßnahmen) kompensiert.

Die Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände kann in den meisten Fällen durch entsprechende Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie durch geeignete (vorgezogene) Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden. In den übrigen Fällen liegen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Voraussetzungen für die Erteilung der entsprechenden Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor.

Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft

Die Neuversiegelung betrifft erhebliche Flächen. Der Boden nimmt hier jedoch nur eine geringe Funktion wahr, da der weit überwiegende Teil der neu zu versiegelnden Flächen bereits anthropogen vorgeprägt ist. Die Versiegelung wird jedenfalls vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Die Eingriffe in die Schutzgüter Wasser, Luft und Klima sind nicht erheblich.

Das Landschaftsbild soll sich vor allem am Bahnhof Calw-ZOB ändern durch die Erhöhung des Treppenturms, den Fußgängersteg und die Netzsicherung des Felsen. Die Planung fügt sich jedoch in die unmittelbare Umgebung ein. Es ist geplant den Bestand im gleichen Stil zu erweitern. Die Netzüberspannung am Felsen ist nicht störend.

Wechselwirkungen

Hinsichtlich etwaiger Wechselwirkungen ist nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen gegenseitig derart vervielfältigen, dass die Beeinträchtigungen der Schutzgüter eine neue Qualität gewinnen.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG werden im Einzelnen noch bei der Prüfung der fachgesetzlichen Voraussetzungen im Rahmen der Abwägung eingestellt und beurteilt.

IV. Raumbezogene Gesamtplanung

Das Vorhaben harmoniert mit den Zielen der Raumordnung, der Regionalplanung und der Bauleitplanung.

Die geplanten Maßnahmen decken sich mit den Zielen des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG). Gemäß § 1 S. 1 ÖPNVG soll öffentlicher Personennahverkehr im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Die Bevölkerung soll mithilfe des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg reisen können. Das soll sicher und leicht möglich sein. Zu diesem Zweck soll das Eisenbahnnetz bedarfsgerecht und leistungsfähig ausgebaut werden. Das Eisenbahnnetz soll möglichst attraktive und vertaktete Verbindungen anbieten.

Genau das bezweckt der Vorhabenträger. Mit der Hermann-Hesse-Bahn soll der Nordschwarzwald über eine Schienenverbindung an die Region Stuttgart angebunden werden. In Rund 60 Minuten sollen Fahrgäste von Calw über Weil der Stadt und Renningen in die Landeshauptstadt reisen können und umgekehrt. Die Hermann-Hesse-Bahn soll dazu mit dem S-Bahnnetz Stuttgart vertaktet werden. Nach Realisierung des Gesamtvorhabens, von dem die hier festgestellten Planunterlagen ein wesentlicher Teil sind, können Fahrgäste sicher und zügig zwischen Calw und Stuttgart auf der Schiene reisen.

Das Vorhaben stimmt auch überein mit den Plansätzen des Landesentwicklungsplans 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002). Der LEP 2002 ist kraft Verordnung verbindlich. Gemäß Ziffer 4.1.1 des Anhangs des LEP 2002 soll die Nutzung der Schiene im Personenverkehr gefördert werden. Das gilt gemäß Ziffer 4.1.15 gerade auch für den Regional- und Nahverkehr. Der Nahverkehr soll besser mit den regionalen Verkehrsbedürfnissen und den anderen Nahverkehrsmitteln abgestimmt werden. Gemäß Ziffer

4.1.16 LEP haben in den verkehrlich hoch belasteten Verdichtungsräumen Verkehrsträger Vorrang, die viele Personen befördern können.

All das erfüllt das Vorhaben Hermann-Hesse-Bahn. Der bestehende Schienenweg soll wieder genutzt werden. Der dann bestehende Nahverkehr zwischen Calw und Renningen soll mit dem Nahverkehr des S-Bahnnetzes Stuttgart verzahnt werden. Die Stadt Stuttgart und deren Umgebung ist verkehrlich bis an die Grenzen belastet.

Dasselbe gilt auch nach dem Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010. Danach ist der öffentliche Personenverkehr ein wichtiges Element einer nachhaltigen, umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität. Er trägt gleichermaßen zur Stärke des Wirtschaftsstandortes und zur Lebensqualität der Bevölkerung bei und bildet so einen wesentlichen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der Schienenpersonennahverkehr soll auch zukünftig das Rückgrat einer leistungsfähigen, attraktiven und umweltverträglichen Nahverkehrsbedienung im Land bilden und ein attraktives Angebot bereitstellen. Die Schieneninfrastruktur im Land muss bedarfsgerecht erhalten und sukzessive ausgebaut werden.

Der aktuelle Regionalplan der Region Stuttgart vom 22. Juli 2009 schlägt gemäß Ziffer 4.1.2.1.2 (V) Abs. 2 vor zu prüfen, ob die Strecke Weil der Stadt – Calw reaktiviert werden soll. In der Übersichtskarte zum Schienennetz in der Region Stuttgart des Regionalverbandes ist die Trasse zwischen Calw und Weil der Stadt dargestellt mit der Erläuterung „Trassensicherung für den Schienenverkehr“. Die Trasse ist danach von Nutzungen freizuhalten, die einer Wiedereinführung eines schienengebundenen Verkehrs entgegenstehen.

Der Regionalplan 2015 Nordschwarzwald legt gemäß Ziffer 4.1.13 Abs. 3 fest, dass die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Strecke Calw – Weil der Stadt weiterverfolgt werden soll.

Das Vorhaben steht auch nicht in Widerspruch zu der Bauleitplanung der Gemeinden Weil der Stadt, Althengstett und Calw. Auf deren Gemarkungen sollen die gegenständlichen Maßnahmen durchgeführt werden.

V. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis. Erforderlich ist eine Eisenbahnplanung vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist. Ferner müssen die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden.

Das gegenständliche Vorhaben erfüllt diese Voraussetzungen:

1. Fachplanerische Zielkonformität

Das Vorhaben ist fachplanerisch zielkonform. Es stimmt überein mit den im AEG festgelegten Zielen.

Das AEG dient dazu, den sicheren Betrieb von Eisenbahnen und ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu gewährleisten, § 1 Abs. 1 S. 1 AEG. Das Gesetz bezweckt auch, die bestmögliche, schienengebundene Verkehrsbedienung zu schaffen. Darauf haben die Verwaltungen des Bundes und der Länder hinzuwirken, § 1 Abs. 5 AEG.

Das hier gegenständliche Vorhaben fördert diese Ziele.

Die Hermann-Hesse-Bahn soll die Gemeinden Calw, Althengstett und Ostelsheim über Weil der Stadt an die Räume Stuttgart und Sindelfingen/Böblingen mithilfe des schienegebundenen Personennahverkehrs anbinden. Der Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn soll an den Takt der S-Bahnen 6 und 60 des Stuttgarter S-Bahnnetzes angepasst werden. So können Fahrgäste aus den dann an den Schienenverkehr angebundenen Gemeinden umsteigen und ohne große Zeitverluste weiterreisen. Innerhalb von 62 Minuten beispielweise sollen Fahrgäste vom Bahnhof Calw-ZOB den Hauptbahnhof Stuttgart erreichen können. Das sind nur wenige Minuten mehr, als man bei unterstellt freier Strecke durchschnittlich für dieselbe Distanz mit einem Pkw benötigen würde. Hinzu tritt, dass Pkw Besitzer nicht fahren müssen und so die Unfallrisiken im Straßenverkehr vermeiden. Auch Personen ohne Pkw gelangen somit zügig nach Stuttgart und zurück. Der Verkehrsraum wird vom motorisierten Individualverkehr entlastet. Das gilt genauso in die andere Richtung für den touristischen Verkehr aus den Räumen Stuttgart und Sindelfingen/Böblingen in den Nordschwarzwald.

Der Vorhabenträger hat im April 2015 eine standardisierte Bewertung zur Wiederinbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn durchführen lassen. Der Vorhabenträger hat den Erläuterungsbericht zu dieser standardisierten Bewertung veröffentlicht. Er kann beispielsweise auf der Homepage des Vorhabens abgerufen werden unter <http://www.hermann-hesse-bahn.de/download.php?file=889227efe812618fbcdf0f6ea470627>. Mit der standardisierten Bewertung soll ermittelt werden, ob die Wiederinbetriebnahme der Strecke wirtschaftlich rentabel ist. Dem Erläuterungsbericht der Bewertung lassen sich konkrete Zahlen für die prognostizierten verkehrlichen Wirkungen der Wiederinbetriebnahme entnehmen.

Gemäß Seite 69 des Berichtes wird das Vorhaben maßgeblich zur Verbesserung des schienegebundenen Personennahverkehrs beitragen. Voraussichtlich werden circa 2.750 Fahrgäste die Hermann-Hesse-Bahn pro Werktag nutzen. Die S-Bahnlinie S 60

der S-Bahn Stuttgart wird voraussichtlich circa 570 Fahrgäste pro Werktag gewinnen. Circa 100 mehr Fahrgäste, berechnet pro Werktag, ergäben sich voraussichtlich für die S-Bahnlinie S 6.

Die Bewertung geht davon aus, dass sich die statistische Gesamtreisezeit für Erwachsene pro Jahr um 36.432 Stunden verringern wird. Für Schüler sollen 3.487 weniger Stunden Fahrzeit anfallen. Pkw-Betriebsleistungen innerorts sollen sich um knapp 1,5 Millionen Kilometer pro Jahr reduzieren, außer Orts um knapp 3,75 Millionen Kilometer pro Jahr. Die Pkw-Betriebskosten sollen sich um rund 400.000 € innerorts und knapp eine Million Euro außer Orts pro Jahr verringern. Nach den statistischen Berechnungen wird es voraussichtlich pro Jahr 0,0318 weniger Unfalltote, 0,7630 weniger schwerverletzte und 6,3904 weniger leichtverletzte Personen geben. In der Bilanz werden 468,6 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart.

Die Hermann-Hesse-Bahn wird also voraussichtlich eine leistungsfähige, sichere, günstige, umweltfreundliche und damit attraktive Schienenverbindung zwischen dem Großraum Stuttgart, Sindelfingen/Böblingen und dem östlichen Landkreis Calw bieten.

Die hier festgestellten Pläne dienen unmittelbar dem Ziel, diese Schienenverbindung wieder zu betreiben. Das Vorhaben steht daher im Einklang mit den Zielen des AEG.

2. Erforderlichkeit

Das Vorhaben ist auch erforderlich, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Der Schienenweg zwischen Weil der Stadt und Calw wird seit 1988 nicht mehr bedient. Notwendige Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen der Eisenbahninfrastruktur waren ohne Betrieb nicht notwendig. Nun, mehr als 30 Jahre nachdem der letzte Zug von

Calw Richtung Weil der Stadt fuhr, sind viele Eisenbahnkreuzungen und Verkehrsstationen nicht mehr funktionstüchtig, abgängig und entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik.

Damit Züge wieder sicher zwischen Weil der Stadt und Calw verkehren können, müssen die verschiedenen Eisenbahnkreuzungen und Verkehrsstationen neu- oder ausgebaut werden.

Für den Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn ist das Vorhaben daher unabdingbar, mithin erforderlich.

3. Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

Ob das Vorhaben ökonomisch sinnvoll oder rentabel und ob es finanzierbar ist, entscheidet nicht die Planfeststellungsbehörde. Das wirtschaftliche Risiko auch der Finanzierung trägt der Vorhabenträger, der festgestellte Pläne nicht realisieren muss. Die Wirtschaftlichkeit selbst kann eine Rolle spielen bei der Bewilligung von Fördermitteln, z.B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, und wird dort gesondert betrachtet.

Das Vorhaben könnte aber dann unzulässig sein, wenn die Realisierung aus wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen von vornherein ausgeschlossen ist und der Vorhabenträger das Vorhaben gar nicht realisieren will.

Das ist hier nicht der Fall. Der Vorhabenträger hat die feste Absicht, die Planung auszuführen. Andere Teilabschnitte der Wiederinbetriebnahme werden bereits ausgeführt. Am 21.09.2020 war der feierliche Spatenstich zum Neubau des Tunnels Ostelsheim. Es bestehen daher keine Zweifel daran, dass die Verwirklichung des Vorhabens beabsichtigt und finanzierbar ist.

4. Abschnittsbildung

Unbedenklich ist, dass der Vorhabenträger hier nur beantragt, einen Teil der Pläne festzustellen, die für eine Wiederinbetriebnahme der Strecke notwendig sind. Er muss nicht etwa sämtliche Maßnahmen in einem einzigen Verfahren feststellen lassen.

Zunächst ist es grundsätzlich zulässig, dass Vorhabenträger komplexe und umfangreiche Gesamtvorhaben in einzelne Abschnitte unterteilen und zum Gegenstand jeweils gesonderter Planfeststellungsverfahren machen. Das folgt aus der planerischen Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers. Abschnitte zu bilden kann sogar geboten sein, um vielschichtige Lebenssachverhalte abzuschichten um planerische Probleme lösen zu können. Dritte haben grundsätzlich keinen Anspruch darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem Bescheid entschieden wird.

Speziell für Abschnittsbildungen für Verkehrswege hält das Bundesverwaltungsgericht folgendes fest (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09. September 2013, Az. 7 B 2.13, 7 B 3.13, 7 B 4.13, mit zahlreichen weiteren Verweise auf obergerichtliche Entscheidungen):

„Streckenabschnitte eines Verkehrsweges bedürfen vor dem Hintergrund der Gesamtplanung einer eigenen sachlichen Rechtfertigung [...], die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen [...]. Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterrechtliche Ausprägung des Abwägungsgebots dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten praktikabel und effektiv verwirklichen kann [...]. Allein die der Planfeststellungsbehörde zustehende planerische Gestaltungsfreiheit vermag nicht zu rechtfertigen, dass Teilabschnitte ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Denn erst

dieser Bezug wird es regelmäßig rechtfertigen können, dass trotz gewisser planerische [sic!] Schwächen, die – bei isolierter Betrachtung – ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als noch ausgewogen angesehen werden kann [...]. Des Weiteren ist geklärt, dass eine Abschnittsbildung im Eisenbahnrecht – anders als im Recht des Baus von Fernstraßen – nicht voraussetzt, dass jedem Planfeststellungsabschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion zukommt [...]; liegt eine derartige aber vor, kann dies die planerische Entscheidung rechtfertigen [...].“

Demnach ist die Genehmigung einzelner Streckenabschnitte dann möglich, wenn sie sachlich gerechtfertigt ist. Voraussetzung dafür ist nicht, dass der jeweilige Abschnitt für sich betrachtet eine eigene Verkehrsfunktion hat.

Hier liegt jedoch in Bezug auf die Wiederinbetriebnahme des Schienenweges zwischen Calw und Weil der Stadt gar keine Abschnittsbildung vor (nachfolgend a). Die tatsächlich in verschiedenen Abschnitten durchgeführten Änderungen des bestehenden Schienenweges sind demgegenüber sachlich gerechtfertigt und werden hier in einem gesamten Genehmigungsverfahren zusammengefasst (nachfolgend b).

a. Änderung der Bestandsinfrastruktur

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist nicht die eisenbahnrechtliche Widmung der Schienenverbindung zwischen Calw und Weil der Stadt. Der Schienenweg wurde nie entwidmet. Es geht dem Vorhabenträger darum, die Schienenverbindung wiederaufzunehmen. Dafür muss die bestehende Eisenbahninfrastruktur geändert werden.

Dazu im Einzelnen:

Nach Artikel 3 Nr. 4 des Gesetzes betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1864/1867 (Regierungs-Blatt für das Königreich Württemberg vom 19. August 1865) war im Laufe der Finanzperiode 1861/1867 unter anderem eine Eisenbahnlinie (Schwarzwaldbahnlinie) von Stuttgart (Feuerbach) über Leonberg und Weil der Stadt nach Calw und von da südlich im Nagoldtal über Wildberg nach Nagold in Angriff zu nehmen. Nach Artikel 4 dieses Gesetzes wurden dafür 1,5 Mio. Gulden bereitgestellt. Die Eisenbahnstrecke wurde 1872 eröffnet und über 100 Jahre lang betrieben, ehe 1983 der Personen- und 1988 der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt wurde. Der Landkreis Calw kaufte den Schienenweg dann zum symbolischen Preis in Höhe einer deutschen Mark mit der Absicht, die Strecke für eigene Zwecke zu nutzen. Neben dem Landkreis Calw setzte sich später auch der Landkreis Böblingen für eine Reaktivierung für den Personenverkehr ein.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 28. Oktober 1998, Az. 11 A 3.98 mit weiteren Nachweisen auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts) verliert eine Betriebsanlage der Eisenbahn ihre planungsrechtliche Zweckbestimmung nur durch einen eindeutigen Hoheitsakt, der für jedermann klare Verhältnisse darüber schafft, ob und welche Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offenstehen. Einen derartigen Hoheitsakt, der die Bahnbetriebsflächen, die die Hermann-Hesse-Bahn nutzen soll, entwidmet hätte, existiert nicht. Insbesondere wurde kein Freistellungsverfahren nach § 23 AEG durchgeführt. Diese Vorschrift ist nach ihrer Einführung im Rahmen der dritten AEG-Novelle für die Beurteilung des Verlusts der Zweckbestimmung maßgeblich.

Möglich ist allerdings auch, dass – jedenfalls vor Einführung des § 23 AEG – die bestehende Fachplanung einer Fläche als Bahnanlage infolge der tatsächlichen Entwicklung funktionslos und damit rechtlich hinfällig werden konnte. Allein die Tatsache, dass die Bundesbahn den Schienenbetrieb 1988 einstellte, reicht dafür indes nicht. Klare

Verhältnisse folgen daraus nicht. Der Betrieb hätte jederzeit wiederaufgenommen werden können. Wenn die einstweilige Einstellung des Betriebes aber nicht einmal hinreichend ist für eine endgültige Einstellung, ist sie erst Recht nicht hinreichend für die Funktionslosigkeit.

Auch der bloße Zeitablauf und die dadurch bedingten, erheblichen Verwitterungs- und Auflösungserscheinungen, rechtfertigen nicht die Annahme, dass die Wiederaufnahme der ursprünglichen Nutzung ausgeschlossen und daher planungsrechtlich nicht mehr gedeckt sei (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Oktober 1998, Az. 11 A 3.98). Die Verfallserscheinungen der Bahninfrastruktur lassen sich mit vielleicht aufwändigen, technisch aber recht simplen Methoden revidieren.

Demnach handelt es sich genau betrachtet bei den hier gegenständlichen Maßnahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses um versäumte und nachzuholende Anpassungs- beziehungsweise Ertüchtigungsmaßnahmen.

Es geht nicht darum, den Betrieb einer Eisenbahn abschnittsweise zu genehmigen. Der Eisenbahnbetrieb wurde nie untersagt.

Freilich müssen die nachzuholenden Änderungsmaßnahmen den heute geltenden Sicherheitsanforderungen und allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Nach mehr als dreißig Jahren Entwicklung des Schienenverkehrs geht das zwangsläufig einher mit erheblichen Anpassungen. Der Vorhabenträger bezweckt aber trotzdem nichts anderes, als denjenigen Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der Eisenbahnbetrieb – fiktiv – nie eingestellt und die Trasse kontinuierlich angepasst worden wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. November 1999, Az. 11 A 4.98 mit weiteren Nachweisen auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts). Ebenso wenig können solche Maßnahmen nur deswegen einem planfeststellungsbedürftigen Streckenausbau zugeordnet werden, weil sie im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit ihm durchgeführt werden sollen (vgl. BVerwG, a.a.O.).

Damit steht fest, dass es sich bei der hier gegenständlichen Trasse um einen bestehenden Schienenverkehrsweg handelt, deren eisenbahnrechtliche Widmung und Genehmigung nie erloschen sind. Es geht nicht darum, den Betrieb abschnittsweise genehmigen zu lassen. Um auf der Trasse aber wieder Züge fahren lassen zu können, ist es notwendig, die Bahnstrecke in einer Reihe von Streckenbereichen mit erheblichen Maßnahmen zu ändern und an den heutigen Standard anzupassen.

Diese, teilweise sehr umfangreichen Maßnahmen wiederum, sind als Änderungen der Betriebsanlagen einer Eisenbahn wiederum planfeststellungsbedürftig, § 18 AEG.

b. Abschnittsweise Änderung der Schieneninfrastruktur

Die Änderungsmaßnahmen plant der Vorhabenträger abschnittsweise. Nach seinem Konzept sind verschiedene Trassenbereiche planfeststellungs- beziehungsweise plangenehmigungsrelevant. Dabei geht es im Wesentlichen um

- die neu dimensionierte Brücke bei der Ortsumfahrung von Weil der Stadt (B 295, vgl. Plangenehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 02. April 2015, Az. 24-3826.1-Landkreis Calw 2/1),
- den Streckenabschnitt zwischen Weil der Stadt und Ostelsheim mit Neubau eines Tunnels durch den Hacksberg und zweigleisigem Ausbau in Ostelsheim, einschließlich des barrierefreien Ausbaus des Haltepunkts Ostelsheim (vgl. Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 04. Juli 2016, Az. 24-3826.1-Landkreis Calw 2/3),
- die noch planfestzustellenden Änderungen an den beiden Bestandstunneln Forsttunnel und Hirsauer Tunnel,
- den noch planfestzustellenden Einschnitt Im Hau,

- Neubau Brücke über die B 295 in Calw-Heumaden (vgl. Plangenehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 15.04.2004, Az. 15-3824.1-2 und Verlängerungsentscheidung vom 05.02.2014, Az. 24-3826.1),
- die vorliegenden Änderungen beziehungsweise Errichtungen der Bahnübergänge Malersbuckel (Weil der Stadt), Stuttgarter Straße (Althengstett), Fußweg Calw-Heumaden und Tälesbach (Calw-Hirsau), der Haltepunkte Althengstett und Calw-Heumaden, der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße (Althengstett) und des Bahnhofs Calw-ZOB.

Diese Abschnittsbildung ist unbedenklich.

Es ist ohne weiteres nachvollziehbar, die einzelnen Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme des Schienenweges zwischen Weil der Stadt und Calw derart aufzuteilen, wie es der Vorhabenträger gemäß vorstehender Aufzählung getan hat. Bei dem Neubau des Tunnels Ostelsheim handelt es sich beispielsweise um ein für sich abgeschlossenes Ingenieurbauwerk mit eigenen Anforderungen, das örtlich, technisch und inhaltlich klar abgegrenzt werden kann von Eisenbahnstationen und Bahnübergängen. Das gilt genauso für den Neubau von Brücken und speziellen Änderungen in Bestandstunneln. Wirtschaftliche und technische Gründe, die dafürsprechen, diese Vorhaben voneinander zu trennen, liegen somit auf der Hand.

Vorliegend hat der Vorhabenträger verschiedene Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen zusammengefasst und von anderen notwendigen Maßnahmen getrennt. Das fachlich verbindende Kriterium sind Eisenbahnkreuzungen und Verkehrsstationsmaßnahmen.

5. Keine unüberwindbaren Hindernisse

Die Planfeststellungsbehörde prüft zunächst nur diejenigen Planunterlagen, die dem Vorhaben entsprechen, das der Vorhabenträger ausführen möchte. Dieser Antragsgegenstand muss dem Abwägungsgebot genügen.

Eröffnet das Recht die Möglichkeit, ein Gesamtprojekt aufzuspalten und in mehreren Teilschritten auszuführen, so bildet den Bezugspunkt das konkrete Projekt, für das ein Antrag gestellt worden ist. Wie oben dargestellt, ist die Abschnittsbildung hier zulässig.

Mit jedem planfestgestellten Abschnitt sind Vorentscheidungen für die Folgeabschnitte und das Gesamtvorhaben verbunden. Die Teilplanung darf sich nicht so weit verselbständigen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, unbewältigt bleiben. Ihre Folgen für die weitere Planung dürfen nicht gänzlich ausgeblendet werden. Das bedeutet aber nicht, dass bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen einzelnen Abschnitt mit derselben Prüfungsintensität der Frage nach den Auswirkungen auf nachfolgende Abschnitte oder gar auf das Gesamtvorhaben nachzugehen wäre. Ansonsten würden die Vorteile, die eine Abschnittsbildung im Interesse einer praktikablen, effektiv handhabbaren und leichter überschaubaren Planung rechtfertigen, wieder aufgehoben.

Der Sache nach geht es um eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach der Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“, die aber – im Unterschied zum Anlagenzulassungsrecht – kein Regelungsteil des Planfeststellungsbeschlusses ist, sondern dazu dient, die Schranken zu bezeichnen, die der Abwägung bei abschnittsweiser Planung gesetzt sind. Für die nachfolgenden Abschnitte ist die Prognose ausreichend, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. April 1997, Az. 4 C 5.96 mit weiteren Nachweisen auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts).

Wenn sich also bereits jetzt herausstellen sollte, dass in einem Folgeabschnitt ein rechtliches oder tatsächliches Hindernis besteht, das sich nicht überwinden lässt, müsste dies bereits im vorliegenden Verfahren berücksichtigt werden mit der Konsequenz, dass ein Planfeststellungsbeschluss im vorliegenden Verfahren nicht erlassen werden dürfte. Voraussetzung ist also ein vorläufiges positives Gesamturteil über das Vorhaben in seiner Gesamtheit.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bezieht sich dieses vorläufige positive Gesamturteil nur auf die eigentlichen, dem Regime der Planfeststellung unterfallenden Abschnitte. Das sind hier die oben genannten unterschiedlichen Maßnahmen der Änderung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur.

Hinsichtlich der Umweltbelange gilt, dass das Projekt nur insoweit einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, als im Sinne des Art. 2 Abs. 1 UVP-Richtlinie die Erteilung einer Genehmigung beantragt worden ist. Bei abschnittsweiser Planung ist das Vorhaben, das der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, der Abschnitt, über den in einem Verfahren entschieden wird. Der Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung reicht nicht weiter als die Anforderungen, die sich aus dem Abwägungsgebot ergeben. Denn die Umweltverträglichkeitsprüfung ist integrativer Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens auf der Stufe der Abwägung. Sie gewährleistet eine auf die Umweltauswirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form herauszuarbeiten. Sie erweitert aber nicht den Kreis der Umweltbelange, die in die Abwägung einzustellen sind. Das UVP-Recht nötigt auch nicht dazu, den räumlichen Umgriff der Prüfung in der Planfeststellung weiter auszudehnen, als er vom materiellen Planungsrecht gefordert wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. April 1997, Az. 4 C 5.96 mit weiteren Nachweisen auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts).

Nach dieser Maßgabe stehen der Verwirklichung des Vorhabens nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

Dabei fällt insbesondere ins Gewicht, dass es sich bei dem Vorhaben um die Reaktivierung einer Bestandstrasse handelt. Für die Streckenführung bieten sich deshalb aus Sicht der Planfeststellungsbehörde von vornherein grundsätzlich keine realistischen Trassenalternativen an (siehe unten). Nach dem Ergebnis des Scoping-Verfahrens und der im vorliegenden Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen und dem Erörterungstermin am 24. Juli 2019, haben sich keine zwingenden Versagungsgründe oder sonstige unüberwindlichen Hindernisse ergeben.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass ein nicht unerhebliches Konfliktpotenzial zum Thema Fledermäuse in den Bestandstunneln Forsttunnel und Hirsauer Tunnel und zu den Themen Steinkrebse und Kalktuffquellen im Bereich des Einschnitts Im Hau besteht.

Die Bahnstrecke durchquert in ihrem Verlauf die beiden Bestandstunnel Forsttunnel und Hirsauer Tunnel. Beide Tunnel stellen für Fledermäuse bedeutende Winterquartiere dar. Der geschätzte winterliche Bestand beläuft sich auf mindestens 16 Arten (Zwergfledermaus, Großes Mausohr, Bechsteinfledermaus, Abendsegler, Mückenfledermaus, Fransenfledermaus, Breitflügelfledermaus, Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Wimperfledermaus, Wasserfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr, Große Hufeisennase, Nordfledermaus und Raauhautfledermaus). Durch die geplante Wiederinbetriebnahme werden in Bezug auf die Fledermausfauna im Bereich der beiden Tunnel umfangreiche bau- und betriebsbedingte, aber auch anlagebedingte Beeinträchtigungen erwartet (Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, erhebliche Störungen sowie Verletzung und Tötung von Individuen). Neben baubedingtem Lärm und Erschütterungen ist ein anlagebedingter Verlust von Winterquartiers- und Hangplätzen durch die Tunnelsanierung zu erwarten. Auch betriebsbedingt sind Störungen

durch Lärm und Erschütterungen sowie durch die Abgase der Dieseltriebfahrzeuge zu erwarten. Weiterhin besteht bei der Durchfahrt der Züge eine erhöhte Kollisions- und Verwirbelungsgefahr sowie Gefahren, die durch Sog und Druck auf die Fledermauskörper wirken können, und damit ein erhöhtes Tötungsrisiko.

Hinsichtlich der FFH-Verträglichkeit des Gesamtvorhabens ist vor allem der Einschnitt Im Hau wegen des Vorkommens des prioritären Lebensraumtyps 7220* Kalktuffquellen (Cratoneurion; Anhang I der FFH-Richtlinie) und der Lebensstätte des im Anhang II der FFH-Richtlinie als prioritär geführten Steinkrebses (*Austropotamobius torrentium*) relevant.

Durch Maßnahmen auf diesem Streckenabschnitt sind erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes 7218-341 Calwer Heckengäu und seiner Erhaltungsziele zu erwarten. Es besteht die Gefahr des Verlusts von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, erheblicher Störungen sowie Verletzung und Tötung von Individuen und der (teilweisen) Zerstörung des Lebensraumtyps Kalktuffquellen.

Für den dort ebenfalls vorkommenden Großen Feuerfalter kann eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden.

Allerdings stehen der Verwirklichung des Vorhabens nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde trotz dieser artenschutzrechtlichen Konflikte keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

Zur Bewältigung der artenschutzrechtlichen Konflikte hinsichtlich der beiden als Fledermausquartier genutzten Bestandstunnel erarbeitet der Vorhabenträger mit seinen Umweltgutachtern in Zusammenarbeit mit Fachexperten und der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde ein umfassendes Maßnahmenkonzept bestehend u.a. aus:

- der Unterteilung der beiden Bestandstunnel in eine Bahn- und eine Fledermauskammer, die mit zahlreichen weiteren Einzelmaßnahmen verbunden ist, insbesondere mit der Verlängerung der Bahnkammer zur Reduktion der Kollisionsgefahr im Schwärmbereich vor den Tunneln, mit einer fledermausfreundlichen Gestaltung der Einschnitte und der Eingangsbereiche der Fledermauskammern sowie mit zeitlichen Beschränkungen im Hinblick auf Bauarbeiten, Inbetriebnahme und Inspektion,
- der Verbesserung beziehungsweise Neuschaffung von Zugängen aus der Fledermauskammer in die Bereiche hinter dem Tunnelgewölbe und dem Ausbringen zusätzlicher Spaltenquartiere,
- dem Bau von zwei Ersatzwinterquartieren im direkten Umfeld der Bestandstunnel und Verbesserungen im Umfeld der Winterquartiere, z. B. Erhöhung der Nahrungsgrundlage,
- Verbesserungen im Quartierumfeld und Verbesserungen vorhandener Wochenstubenquartiere sowie weiterer Ersatzmaßnahmen in deren Umfeld,
- sowie einem Monitoring- und einem Risikomanagementkonzept.

Diese gebündelten Maßnahmen bezwecken, die Verletzung und Tötung von Individuen sowie die Störung winterschlafender oder schwärmender Tiere beim Bau und der Inspektion vollständig zu vermeiden. Darüber hinaus sollen unter Umständen bestehende Beeinträchtigungen kompensiert werden.

Vor diesem Hintergrund wird sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die gegenwärtige Nutzung der beiden Bestandstunnel durch verschiedene Fledermausarten im Ergebnis nicht als unüberwindliches Hindernis für die erneute bestimmungsgemäße Nutzung darstellen.

Für den im Einschnitt Im Hau vorkommenden Steinkrebs wurde ebenfalls ein eigenständiges Konzept ausgearbeitet, das dazu dient, die vorhandene Population und ihren Lebensraum zu erhalten. Das Steinkrebskonzept besteht im Wesentlichen aus der Zwischenhälterung der Steinkrebse in unterschiedlichen Interimshabitaten mit dem Versuch der Nachzucht, der Wiederherstellung der seitlichen Entwässerungsgräben im Einschnitt als Steinkrebshabitat und einer zeitlich gestuften Rücksiedlung der Steinkrebse in die Entwässerungsgräben. Daran schließen sich ein Monitoring und ein Risikomanagement an.

Die im Bereich des Einschnitts Im Hau befindlichen Kalktuffquellen werden weitestgehend durch die Wahl einer schonenderen Alternative (Übernetzung der bahnrechten Stützmauer anstelle einer Vorsatzmauer) und die Anpassung des Nagelrasters, mit dem die Übernetzung befestigt wird, geschützt. Zusammen mit weiteren Vermeidungsmaßnahmen werden die Eingriffe minimiert. Verbleibende Beeinträchtigungen sollen durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

Aus diesen Gründen ergibt die vorausschauende Prognose, dass auch im Hinblick auf den Streckenabschnitt Im Hau der Reaktivierung der gesamten Bahnstrecke von Weil der Stadt nach Calw keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Ungeachtet der angemessenen Berücksichtigung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege einschließlich des Artenschutzes, wird bei der Gesamtbeurteilung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch der Rechtsgedanke des § 4 S. 1 Nr. 3 BNatSchG zu berücksichtigen sein. Danach ist bei Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf Flächen, die – wie vorliegend – ausschließlich oder überwiegend Zwecken des öffentlichen Verkehrs als öffentliche Verkehrswege dienen, diese bestimmungsgemäße Nutzung zu gewährleisten. Diese Wertung wird auch bei der Beurteilung eventueller Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG und Befreiungen nach § 67 Abs. 2 BNatSchG einzubringen sein.

Für die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke spricht das Ziel, den östlichen Landkreis Calw mit einem attraktiven, leistungsfähigen und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsangebot an die Räume Stuttgart und Böblingen/Sindelfingen anzuschließen. Das gilt auch für das Anliegen, den zahlreichen Berufspendlern und Freizeitpendlern aus dem Großraum Stuttgart eine zuverlässige, schnelle und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Für sie ist der Nordschwarzwald ein wichtiges Naherholungsgebiet. Insgesamt soll Personenverkehr vom motorisierten Individualverkehr auf die Schiene verlagert werden, um die überlasteten Straßen zu entlasten und die Umwelt zu schonen.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Bahnstrecke – mit Ausnahme des Streckenabschnitts im Bereich der die Bahnstrecke verlassenden „Ostelsheimer Kurve“ mit Neubautunnel – nicht um einen Neubau, sondern um die Reaktivierung einer über Jahrzehnte genutzten Bestandsstrecke handelt.

Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte wertet die Planfeststellungsbehörde die Sach- und Rechtslage vorläufig so, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens kein unüberwindbares Hindernis entgegensteht.

VI. Planungsalternativen

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen.

Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen,

wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04).

Von einer zumutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 01.04.2007, 9 A 20.05).

1. Null-Variante

Denkbar wäre, dass der Vorhabenträger schlicht davon absieht, dass Vorhaben durchzuführen. Dann änderte sich nichts an dem jetzigen Zustand der verschiedenen Eisenbahnkreuzungen und den Verkehrsstationen. Im Gegenteil würde sich der Zustand der Eisenbahninfrastruktur im Laufe der Zeit noch weiter verschlechtern.

Sähe der Vorhabenträger aber von der Änderung der Eisenbahninfrastruktur ab, kann der Zweck des Vorhabens – der Betrieb der Hermann-Hesse-Bahn – nicht erreicht werden. Die Infrastruktur ist zu einem großen Teil abgängig und nicht mehr sicher. Die oben genannten Ziele würden mit der Null-Variante verfehlt.

Daher ist die Null-Variante keine eigentliche Alternative. Die Frage, ob der Vorhabenträger aus übergeordneten Gründen dennoch von der Verwirklichung des Vorhabens Abstand nehmen muss, ist Gegenstand der untenstehenden Gesamtbetrachtung.

2. Standortvarianten

Denkbar wäre es auch, die Bahninfrastruktur an anderer Stelle zu errichten. Bei der Abwägung, ob das vorzugswürdig wäre, muss allerdings berücksichtigt werden, dass die Infrastruktur bereits vorhanden ist. Sie befindet sich lediglich in einem Zustand, der nicht dafür geeignet ist, den Zugbetrieb wiederaufzunehmen.

Ein anderer Standort für die Planfeststellungsinseln 1, 2, 4 und 6 hieße, die Straßen an anderer Stelle zu kreuzen, beziehungsweise die Schienen an anderer Stelle über die Straße zu führen. Auch müssten dafür die Schienen auf einer anderen Trasse verlegt werden. Durch anders verlegte Schienen und an anderer Stelle gekreuzte/überführte Straßen, entstünden zusätzliche Eingriffe und Betroffenheiten. Diese werden vermieden, wenn wie hier lediglich der Bestand an Ort und Stelle geändert wird.

Denkbar wäre auch, die Haltepunkte in Althengstett (Planfeststellungsinsel 3) und Calw-Heumaden (Planfeststellungsinsel 5) an andere Ort zu verlegen. Aber auch hier entstünden neue Betroffenheiten, die bei einer standortgleichen Änderung des Bestandes vermieden werden. Zwar würden anders als bei den Kreuzungen keine Straßen an anderer Stelle überführt. Errichtete man die Bahnsteige aber an anderer Stelle, entstünden auch dadurch neue Eingriffe, da neue Flächen erstmals in Anspruch genommen werden würden.

Anderes gilt für den geplanten Bahnhof Calw-ZOB gemäß Planfeststellungsinsel 7. Im Gegensatz zu den anderen Planfeststellungsinseln sieht der Vorhabenträger mit dieser Teilmaßnahme einen Halt an gänzlich anderer Stelle in Calw vor. Bis 1989 hielten die Züge im alten Bahnhof Calw. Der alte Bahnhof Calw, dessen Hauptgebäude weiterhin vorhanden ist, liegt etwa 900 Meter südlich der Planfeststellungsinsel 7. Als alternativer Standort wäre daher zum Beispiel auch der alte Bahnhof Calw als Haltepunkt oder Bahnhof der Hermann-Hesse-Bahn denkbar gewesen. Der Bahnhof Calw-ZOB ist jedoch unter Berücksichtigung nachfolgender Aspekte besser geeignet, um den Zweck des Vorhabens schonender zu erreichen: Derzeit wird das Gebäude des

alten Bahnhofs für bahnfremde Zwecke genutzt. Etwaige Interessen wären von einer Umwidmung berührt. Durch die Planung des Vorhabenträgers bleiben sie unbeeinträchtigt. Der Bahnhof Calw-ZOB liegt zentraler als der alte Bahnhof Calw und ist deswegen für Fahrgäste in beide Fahrtrichtungen attraktiver. Aus Richtung Weil der Stadt kommende Fahrgäste befinden sich bei ihrer Ankunft in Calw direkt im Zentrum der Stadt mit all ihren Einrichtungen. Der dann im Zentrum von Calw liegende Bahnhof bindet auch die Fahrgäste aus Richtung Calw besser an. Der Bahnhof liegt viel näher an der Wohnbebauung, als der weiter südlich gelegenen alte Bahnhof Calw. Der Verkehr am Bahnhof Calw-ZOB wird sinnvoll mit dem bereits vorhandenen Haltepunkt für Omnibusse und der Nagoldtalbahn verbunden. Der Bahnhof Calw-ZOB ergänzt den ZOB und den Haltepunkt der Nagoldtalbahn synergetisch. Fahrgäste können ohne Umweg umsteigen. Schließlich halten sich auch die mit der Neuplanung einhergehenden neuen Betroffenheiten in Grenzen. An dem Standort existiert bereits ein Zentraler Omnibusbahnhof und ein Haltepunkt der Nagoldtalbahn. Mit dem Bahnhof Calw-ZOB wird der Standort zwar ausgebaut. Der Planung nach fügt sich das Vorhaben aber in die vorhandene Bebauung ein.

Nach alledem sind keine Gründe ersichtlich, nach denen das Vorhaben besser an anderer Stelle errichtet werden sollte als am Standort der bestehenden Eisenbahninfrastruktur.

3. Ausführungsvarianten

Varianten, wonach der Vorhabenträger die Änderungsmaßnahmen anders als geplant ausführen könnte und dabei weniger Betroffenheiten verursachen würde, liegen nicht nahe. Das Vorhaben ist eng mit der zuständigen Landeseisenbahnaufsicht abgestimmt und richtet sich teilweise nach deren Anordnungen. Die Pläne entsprechen den heute geltenden Sicherheitsstandards und den allgemein anerkannten Regeln der Technik.

4. Elektrifizierung

Als Alternative zum geplanten Betrieb mit Dieselezügen kommt eine Elektrifizierung der Strecke in Betracht, sodass eine Verlängerung der Linie S 6 der S-Bahn Stuttgart über Weil der Stadt hinaus nach Calw möglich wäre. Am 19 Juni 2015 haben sich der Landkreis Calw, dessen Rechtsnachfolger der Vorhabenträger ist, der Verband Region Stuttgart, der Landkreis Böblingen, die Anrainergemeinden der Trasse und das Land Baden-Württemberg auf ein Stufenkonzept geeinigt. Nach diesem Konzept soll die Hermann-Hesse-Bahn in der zweiten Stufe vollständig umgestellt werden auf einen Betrieb mit Brennstoffzellenfahrzeugen oder auf eine vollständig elektrifizierte Strecke.

Die hier festgestellten Maßnahmen sind aufwärtskompatibel geplant. Sie behindern weder die Umstellung auf Brennstoffzellenfahrzeuge, noch eine nachfolgende Elektrifizierung und bedingen keine verlorenen Investitionen.

Die Elektrifizierung der Strecke im Vergleich zu den hier gegenständlichen Änderungen der Bestandsinfrastruktur stellt aber ein anderes, weil wesentlich unterschiedliches Vorhaben dar. Daher ist die Elektrifizierung der Strecke keine Alternative zu diesem Vorhaben. Sie ist vielmehr kumulativ denkbar.

5. Schnellbussystem oder spurgeführter Bus

Schließlich wäre noch die Alternative in Betracht zu ziehen, ein Schnellbussystem einzuführen anstatt die Bestandsstrecke wieder in Betrieb zu nehmen.

Der Begriff der Alternative setzt jedoch voraus, dass sich die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele auf andere Weise erreichen lassen. Läuft eine Variante hingegen auf ein anderes Projekt hinaus, kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden. Eine solche „System- oder Konzeptalternative“ ist keine Projektalternative, sondern ein

alternatives Projekt, dessen Verwirklichung dem Träger des Vorhabens nicht abverlangt werden kann (vgl. BVerwG, NVwZ 2014, 1008, Rn. 73; Gellermann, in: Landmann/Rohmer, § 34 Rn. 36).

Der Vorhabenträger strebt eine Verbesserung der Verbindung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für den östlichen Landkreis Calw an. Mit der Einrichtung eines komfortablen, zuverlässigen und leistungsfähigen SPNV-Angebotes soll die Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Die Einführung eines Schnellbussystems ist damit ein alternatives Projekt, dessen Verwirklichung vom Vorhabenträger nicht verlangt werden kann.

Gleiches gilt auch für einen auf der Trasse spurgeführten, eventuell auch fahrerfreien, Bus, zumal diese Variante voraussichtlich nichts an dem grundsätzlichen Errichtungs- und Änderungsbedarf der bestehenden Strecke ändern würde.

6. Ergebnis

Die Planfeststellungsbehörde hat sich vorliegend mit verschiedenen Alternativen auseinandergesetzt. Weitere Alternativen bieten sich für die Planfeststellungsbehörde nicht ernsthaft an und wurden im Rahmen des Verfahrens auch nicht vorgetragen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist keine gegenüber der beantragten Lösung vorzugswürdigere Alternative ersichtlich. Im Ergebnis haben sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Varianten ergeben, durch die sich die mit der Planung angestrebten Ziele ebenso gut und unter geringeren Eingriffen in entgegenstehende öffentliche und private Belange verwirklichen ließen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten fällt die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zugunsten der beantragten Variante aus.

VII. Natur- und Artenschutz

1. Eingriffe in Natur und Landschaft

Gemäß den vorgelegten Unterlagen plant der Vorhabenträger in rechtlich relevanter Weise in Natur und Landschaft einzugreifen. Gemäß § 14 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung liegt hier indes nicht vor.

Zwar kommt es zu einer teilweisen Neuversiegelung und es müssen auch einzelne Bäume gefällt werden. Allerdings sind die im LBP vorgesehenen Maßnahmen, die der Vorhabenträger zum Gegenstand seiner Planung macht, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insgesamt geeignet und ausreichend, um dem Gebot weitgehender Vermeidung und Minimierung Rechnung zu tragen, bzw., wo dies nicht möglich ist, für Ausgleich zu sorgen. Insgesamt wird damit den zu berücksichtigenden Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege angemessen Rechnung getragen. Da plangemäß auch Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde veranlasst gesehen, die Maßnahmen im Kompensationsverzeichnis zu erfassen (vgl. § 17 Abs. 6 BNatSchG) und den Vorhabenträger dazu zu verpflichten, ihr die erforderlichen Angaben durch elektronischen Vordruck zu übermitteln sowie Berichte über die Durchführung dieser Maßnahmen (vgl. § 17 Abs. 7 BNatSchG) vorzulegen (vgl. A. III. 6.4). Zur Klarstellung ist anzumerken, dass die Planfeststellungsbehörde insoweit auch Gestaltungsmaßnahmen als eintragungspflichtig in diesem Sinne ansieht. Zur Absicherung der Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde eine Reihe weiterer Nebenbestimmungen verfügt (vgl. A.

III. 6.1 bis 6.5), die im Wesentlichen auch von den ansonsten zuständigen Naturschutzbehörden als notwendig erachtet wurden.

Besondere Schutzgebiete sind nicht unmittelbar von der Planung berührt. Hierauf sind keine negativen Auswirkungen zu befürchten. Zwar reichen gemäß §§ 30, 33 BNatSchG besonders geschützte Biotopflächen der Feldhecken und Feldgehölze in die Plangebiete der Planfeststellungsinseln 5 und 7 in die Sicherheits- und die Rückschnittszone entlang der Gleisachse hinein. An der Planfeststellungsinsel 2 und 3 grenzen sie randlich an das Plangebiet an. Der Vorhabenträger hat hierfür jedoch Unterhaltungs-, Pflege- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die Maßnahmen insgesamt geeignet und ausreichend, um – beachtlichen – Beeinträchtigungen und/oder Störungen effektiv entgegenzuwirken. Eine naturschutzrechtliche Ausnahme oder Befreiung ist insoweit nicht erforderlich.

2. Artenschutz

Um die Auswirkungen des Vorhabens beurteilen zu können, wurden die Planfeststellungsinseln und die direkt angrenzenden Flächen im Rahmen einer ökologischen Übersichtsbegehung untersucht (vgl. Planunterlagen: Anlage 7, Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung).

Vögel

Im Untersuchungsgebiet wurden die Arten Mäusebussard, Sperber, Waldkauz und Waldlaubsänger nachgewiesen. Zusätzlich nachgewiesen wurden Bodenbrüter (Rotkehlchen, Zilpzalp, Goldammer), Gebäudebrüter (Haussperling), Höhlenbrüter (Blau- meise, Kohlmeise, Haubenmeise, Tannenmeise, Buntspecht, Kleiber, Sumpfmeise,

Star, Feldsperling), Halbhöhlen/-Nischenbrüter (Zaunkönig, Gartenläufer, Grauschnäpfer) und Zweigbrüter (Amsel, Mönchsgrasmücke, Wacholderdrossel, Girlitz, Klappergrasmücke).

Die Reviere der nachgewiesenen Vögel sind jedoch von den tatsächlichen, baubedingten Eingriffsbereichen ausreichend entfernt, so dass keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden.

Für die Brutvögel werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände dadurch vermieden, dass in Gehölze, die für die Brut geeignet sind, nur außerhalb der Brutzeiten eingegriffen wird.

Fledermäuse

Im Untersuchungsraum wurden Langohrfledermäuse und Zwergfledermäuse nachgewiesen.

Im Zuge der Bauausführung wären im Bauabschnitt Bahnhof Calw-ZOB und im Bereich des Haltepunktes Calw-Heumaden wegen der Betroffenheit von Quartierpotenzialen Tötungen und Verletzungen von schlafenden Einzeltieren denkbar.

Durch die Vermeidungsmaßnahmen Erhalt/Schutz von Fledermausquartieren, kontrollierte Rodung, ökologische Baubegleitung und Bauzeitenbeschränkung werden die baubedingten Risiken für Fledermäuse jedoch ausreichend minimiert. Verbotstatbestände werden nicht erfüllt.

Reptilien

Im Untersuchungsraum wurden Zauneidechsen und Schlingnattern nachgewiesen. Individuen der Schlingnatter wurden erfasst an den Bahnübergängen Malersbuckel und

Stuttgarter Straße sowie an der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße und am Haltepunkt Calw-Heumaden. Am Haltepunkt Althengstett wurden keine Individuen erfasst. Dem Habitatpotenzial nach ist es aber sehr wahrscheinlich, dass auch dort Schlingnattern leben. Zauneidechsen wurden erfasst am Bahnübergang Stuttgarter Straße, den Haltepunkten Althengstett und Calw-Heumaden und der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße. Am Bahnübergang Malersbuckel wurden keine Einzeltiere gesichtet. Aufgrund der Habitatstruktur ist es aber wahrscheinlich, dass auch dort Zauneidechsen leben.

Schlingnatter und Zauneidechse gelten als ganzjährig standort- beziehungsweise ortstreu. Im Zuge der Bauausführung bestünde daher ohne weitere Maßnahmen die Gefahr von Tötungen oder Verletzungen durch die vorgesehenen Vegetations- und Bodenarbeiten. Daher muss der Vorhabenträger Gehölz in potenziellen Schlingnatter- und Zauneidechsenhabitatflächen roden, beziehungsweise zurückschneiden lassen. Er muss die siedelnden Schlingnattern und Zauneidechsen umsetzen lassen. Er muss weitere Flächen zum Schutz, zur Entwicklung und zur Pflege geschützter Reptilienarten ausweisen lassen. Schließlich muss er Reptilienschutzzäune während der Bauphase aufstellen lassen und sämtliche Maßnahmen mithilfe einer ökologischen Baubegleitung durchführen lassen.

Um die Individuen umsetzen zu können, muss der Vorhabenträger den einzelnen Tieren nachstellen und sie fangen. Die dafür erforderliche artenschutzrechtliche Ausnahme ist von der Genehmigungswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses nach Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde erfasst.

VIII. Abfall- und Bodenschutzrecht

Zwar bringt der Gesetzgeber mit der in § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 LVwVfG angeordneten Konzentrationswirkung zum Ausdruck, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 LVwVfG erwähnt allerdings nur Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen. Er knüpft die Ersetzungswirkung ersichtlich an Regelungen, in denen sich der Gesetzgeber des Mittels vorheriger Kontrolle bedient, sei es eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt oder eines repressiven Verbots mit Befreiungsvorbehalt. Derartige Zulassungstatbestände kennen das Abfallrecht, mit Ausnahme hier nicht einschlägiger Sachverhalte, und das Bodenschutzrecht hingegen nicht. Sind diese Rechtsgebiete nach der Konzeption des Gesetzgebers – in erster Linie – eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorverlagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 LVwVfG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der insoweit zuständigen Behörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Das Gebot der Konfliktbewältigung reicht nicht über den Entscheidungsspielraum hinaus, der der Planfeststellungsbehörde durch die Zuständigkeitsverlagerung des § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 LVwVfG zusätzlich eröffnet wird. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Allerdings ist das auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbare Bodenschutzrecht nur ausschließlich anwendbar, soweit Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge unter zwei Aspekten auf:

- Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden

soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zuge-
dachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flä-
chen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen.
Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche
Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen,
dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Stö-
rungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes.

- Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodenein-
träge, die durch das nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorha-
ben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch
(Luft)Schadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sons-
tige Abgase des Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Ver-
kehrswegs zurückführen lassen.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher Nebenbestimmungen zum Wasser- und Bo-
denschutz in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (Abschnitt A III. 5).

IX. Immissionsschutz

Während der Bauzeit ist mit Lärmimmissionen und Erschütterungen durch die Bautä-
tigkeit zu rechnen. Es kann außerdem zu Belastungen durch Lärm und Erschütterun-
gen in der Betriebsphase kommen.

Relevante Belastungen mit Luftschadstoffen oder elektrischen, magnetischen oder
elektromagnetischen Feldern sind nicht zu erwarten.

1. Lärmimmissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelästigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens auch dessen Herstellung erfasst.

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, sind diese nach § 22 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – vom 19. August 1970

(AVV Baulärm). Darin sind unter Nummer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) selbst dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des BImSchG auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1 f TA Lärm). Vielmehr ist die – wesentlich ältere, aber sachnähere – AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, auch wenn sie einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Zwischen Baustellen- und Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede. Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines – im öffentlichen Interesse stehenden – (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, Az.: 5 S 2257/05).

Die AVV Baulärm sieht unter Nr. 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- beziehungsweise Gebietsnutzung die folgenden Immissionsrichtwerte vor:

- (1) Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind
70 dB(A).

- (2) Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind
- | | |
|----------|-----------|
| tagsüber | 65 dB(A), |
| nachts | 50 dB(A). |
- (3) Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind
- | | |
|----------|-----------|
| tagsüber | 60 dB(A), |
| nachts | 45 dB(A). |
- (4) Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind
- | | |
|----------|-----------|
| tagsüber | 55 dB(A), |
| nachts | 40 dB(A). |
- (5) Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind
- | | |
|----------|-----------|
| tagsüber | 50 dB(A), |
| nachts | 35 dB(A). |
- (6) Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten
- | | |
|----------|-----------|
| tagsüber | 45 dB(A), |
| nachts | 35 dB(A). |

Bei der Zuordnung der Gebietsnutzungen sind gemäß Nr. 3.2.1 AVV Baulärm im Allgemeinen die in rechtskräftigen Bebauungsplänen ausgewiesenen Flächennutzungen zu Grunde zu legen. Wenn die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich

der Anlage „erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung“ abweicht (Nr. 3.2.2 AVV Baulärm) oder für das betreffende Gebiet kein Bebauungsplan aufgestellt wurde (Nr. 3.2.3 AVV Baulärm), ist jedoch von der „tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebiets auszugehen“.

Im Hinblick auf die mit Bautätigkeiten einhergehenden Belästigungen und Beeinträchtigungen hat die Planfeststellungsbehörde die gutachterlichen Vorschläge zur Minderung des Baulärms aufgegriffen. Insbesondere vor dem Hintergrund der erwarteten – teilweise – Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm wird ein angemessener Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm durch ein Maßnahmenbündel herbeigeführt. Das Maßnahmenbündel besteht im Wesentlichen aus einem allgemeinen Minimierungsgebot, der grundsätzlichen Beschränkung der Arbeiten auf den Tageszeitraum sowie der Verpflichtung zur

- Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten,
- umfassenden Information der Anlieger,
- Verwendung geräuscharmer Bauverfahren sowie geräuscharmer Baumaschinen und Geräte,
- Optimierung der Baustelleneinrichtung,
- Fortschreibung der Baulärmprognose,
- Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen,
- Stellung von Ersatzwohnraum,
- Überwachung der Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen,
- Entschädigung in Geld
- einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm herbeizuführen.

2. Erschütterungen

Betriebsbedingte Auswirkungen

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG, noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Allerdings sind in der DIN 4150-2, dort Tabelle 1, Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den Schienenverkehr enthalten. Die dort aufgeführten Werte bilden keine absolute Grenze, dienen aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit als konkreter Anhaltspunkt. Werden die Werte eingehalten, kann von einer Zumutbarkeit im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG ausgegangen werden.

Ausweislich der vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchung orientiert sich diese an der DIN 4150-2. Danach kommt es zur Beurteilung der Zumutbarkeit der auftretenden Schwingungen bzw. Erschütterungen auf die maximale zeit- und frequenzbewertete Schwingstärke KB_{Fmax} und die Beurteilungsschwingstärke KB_{FT} als maßgebliche Größen an. In einem darauf bezogenen, abgestuften Beurteilungsverfahren erlangt der zweite Wert allerdings erst Bedeutung, wenn die maximale Schwingstärke einen in der DIN 4150-2 definierten unteren Anhaltswert überschreitet. Dann ist weiter von Bedeutung, ob die Beurteilungsschwingstärke eine bestimmte Größenordnung erreicht. Im vorliegenden Fall handelt es sich um oberirdischen Schienenverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs. Daher dürfen gemäß DIN 4150-2, Abschnitt 6.5.3.3 die Anhaltswerte A_u und A_r der Tabelle 1 um den Faktor 1,5 angehoben werden. Somit ist anzuwenden für Gebäude im Mischgebiet ein Beurteilungsanhaltswert A_u für den Tag- bzw. Nachtzeitraum von 0,3 bzw. 0,225 und ein Beurteilungsanhaltswert A_r für den Tag- bzw. Nachtzeitraum von 0,15 bzw. 0,105, für Gebäude im Allgemeinen Wohngebiet ein Beurteilungsanhaltswert A_u für den Tag- bzw. Nachtzeitraum von 0,225 bzw. 0,15 und ein Beurteilungsanhaltswert A_r für den Tag- bzw. Nachtzeitraum von 0,105 bzw. 0,075 sowie für Gebäude im Sondergebiet

Krankenhaus ein Beurteilungsanhaltswert A_u für den Tag- bzw. Nachtzeitraum von jeweils 0,15 und ein Beurteilungsanhaltswert A_r für den Tag- bzw. Nachtzeitraum von jeweils 0,075 (erschütterungstechnische Untersuchung, dort Tabelle 4 Zeilen 3, 4 und 5).

Ungeachtet dessen weist der Gutachter darauf hin, dass Untersuchungen gezeigt haben, dass erst ab einer Differenz von mehr als 25% ein Unterschied zwischen zwei unterschiedlichen Erschütterungssignalen wahrgenommen wird, weshalb eine Erhöhung bis zu 25 % im Ergebnis für unschädlich gehalten wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, 7 A 14.09; das Bundesverwaltungsgericht hat dort auf – wissenschaftliche – Studien verwiesen, die erst bei dieser Veränderungshöhe die Wahrnehmbarkeitsschwelle annehmen. Es hat in diesem Zusammenhang auch auf das Schweizer Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft – BUWAL – verwiesen, das sogar eine Schwelle von 40 % festlegt).

Die Veränderung der spürbaren Erschütterungen liegt jedoch im Bereich aller Planfeststellungsinseln unterhalb der Anhaltswerte. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Empfehlungen gemäß der erschütterungstechnischen Untersuchung einzuhalten (A. IV. 3.7 und 3.8).

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung, die fachlichen Ausführungen des Gutachters und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen in Zweifel zu ziehen. Erhebliche Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen sind deshalb auszuschließen.

Baubedingte Auswirkungen

In der Bauzeit kann es zu zeitlich begrenzten Erschütterungswirkungen durch die Arbeiten kommen. Auch baubedingte Erschütterungsimmissionen auf Menschen in Gebäuden, auf bauliche und auf betriebstechnische Anlagen, können schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen.

Da zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte die DIN 4150-2 und die DIN 4150-3 als Anhaltspunkt herangezogen werden, hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger, neben einer allgemeinen Minimierungspflicht (A III. 3.1.1), vorsorglich grundsätzlich auf die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 verpflichtet (A III. 3.3.2). Zur Minimierung der baubedingten Erschütterungseinwirkungen wurde dem Vorhabenträger darüber hinaus von der Planfeststellungsbehörde auferlegt, grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen (A III. 3.3.1), sowie während der Durchführung schwingungsanregender Bauarbeiten auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen In-situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 sicherzustellen (Abschnitt A III. 3.3.3).

3. Luftschadstoffe

Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen. Signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch den Bahnbetrieb nicht zu erwarten. Der Planfeststellungsbehörde liegt aus dem Genehmigungsverfahren zum Neubau des Tunnels Ostelsheim das Gutachten „Immissionsberechnungen für die Hermann-Hesse-Bahn Weil der Stadt – Calw“ vor. Das Gutachten hat berechnet,

wie sich die Abgase der Dieseltriebwagen auf die unmittelbare Umgebung auswirken. Hierbei wurde nicht davon ausgegangen, dass schadstofffreie Züge fahren, sondern heute übliche Dieseltriebwagen (Gutachten, S. 11, 18f.). Der Grenzwert im Jahresmittel liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft. Dieser Wert wird im Bereich des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau eines Tunnels und den zweigleisigen Ausbau deutlich unterschritten. Es deutet nichts darauf hin, dass für die hier gegenständlichen Änderungen etwas Anderes gilt.

Ebenso wenig sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten, auch wenn einzelne Emissionen wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält allerdings Maßgaben, mit denen der Vorhabenträger zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet wird. Zum einen sind schädliche Umwelteinwirkungen u.a. durch Geruchs- und Staubimmissionen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. A. III. 3.1.1). Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden (vgl. A. III. 3.1.2).

X. Denkmalschutz

Durch die Nebenbestimmung A.III.8 zu Zufallsfunden wird die zu benachrichtigende Behörde konkretisiert. § 20 Denkmalschutzgesetz lässt die Anzeige an eine Denkmalschutzbehörde oder die Gemeinde zu. Wegen der Sachnähe entsprach es bisher den praktischen Gepflogenheiten in Baden-Württemberg, das Regierungspräsidium als höhere Denkmalschutzbehörde zu unterrichten. Durch Art. 1 des Gesetzes zur Änderung des Denkmalschutzgesetzes vom 09.12.2014, das am 16.12.2014 in Kraft getreten ist,

haben sich jedoch durch die Errichtung des Landesamtes für Denkmalpflege organisatorische Änderungen ergeben. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt sich nunmehr die Unterrichtung des Landesamtes für Denkmalpflege als sachgerecht dar.

XI. Kreuzungsrecht

Der geplante Fußgängersteg über die Nagoldtalbahn am Bahnhof Calw-ZOB quert andere Verkehrswege. Anwendbar ist das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz – EKreuzG).

Hier handelt es sich um eine Maßnahme nach § 3 Nr. 3 EKrG mit der Kostenfolge des § 12 Nr. 1 EKrG. Der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung gemäß EKrG ist vorgesehen.

Gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 EKreuzG sollen die Beteiligten über Art, Umfang und Durchführung eines Neubaus oder einer Änderung einer Kreuzung sowie über die Verteilung der Kosten eine Vereinbarung treffen. Sollte eine solche Vereinbarung nicht zustande kommen, kann nach § 6 EKreuzG ein Kreuzungsrechtsverfahren eingeleitet werden, sodass eine weitergehende Regelung im Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich ist. Diese Regelungen wurden klarstellend unter A. III. 10 aufgenommen.

XII. Eigentum

Die für die Maßnahme erforderlichen Flächen befinden sich ganz überwiegend im Eigentum von Mitgliedern des Vorhabenträgers. Weder der Landkreis Calw, noch die Stadt Calw oder die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim haben insoweit Einwendungen erhoben.

Für die Änderungen am Bahnübergang Stuttgarter Straße in Althengstett werden 42 m² der Fläche des Krankenpflegevereins Verwaltungsraum Althengstett e.V. erworben und 1.515 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auch insoweit wurden keine Einwendungen erhoben. Für den Neubau der Böschungssicherung, des Außenbahnsteiges und der Bahnsteigentwässerung des Bahnhofs Calw-ZOB werden 81 m² Flächen der DB Netze AG dauernd und 208 m² vorübergehend belastet. Mit Schreiben vom 28.02.2019 hat die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netze AG bevollmächtigtes Unternehmen dem Vorhaben zugestimmt.

Lediglich vorsorglich ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass auf die Inanspruchnahme von Grundstücken im von der Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden kann, ohne die Planungsziele zu verfehlen. Hinsichtlich der mittelbaren Inanspruchnahme von Eigentum lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde angesichts von Zusagen des Vorhabenträgers und zahlreicher Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses, die auch dem Schutz des Eigentums dienen, unzumutbare Beeinträchtigungen mit hinreichender Zuverlässigkeit ausschließen.

Vor diesem gesamten Hintergrund stehen eigentumsrechtliche Positionen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

XIII. Private Einwendungen

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird in diesem Planfeststellungsbeschluss, soweit möglich, auf die Wiedergabe der Namen privater Einwender verzichtet. Stattdessen wird zur Identifikation eine Nummer benutzt. Dabei wird dem privaten Einwender eine Identifizierungsnummer, die sog. „IdentNr.“ zugeordnet.

Den Städten Calw und Weil der Stadt sowie der Gemeinde Althengstett, bei denen eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans zwei Wochen zur Einsicht ausliegen wird, werden Listen zur Verfügung gestellt, mit denen die hier aufgeführten Einwender an Hand der vergebenen Nummern entschlüsselt werden können. Die zuständigen Bediensteten werden Einwendern und Betroffenen, die Einsicht nehmen und ihren Namen nennen, die zugehörigen Einwender-Nummern mitteilen.

Ebenfalls aus Gründen des Datenschutzes wird im Folgenden ausschließlich die männliche Form verwendet, unabhängig von dem tatsächlichen Geschlecht des Einwenders.

Gemäß § 74 Abs. 4 S. 2 i.V.m. § 69 Abs. 2 S. 4 VwVfG, können Beteiligte auf schriftlichen Antrag Auskunft über den Namen und die Anschrift eines anderen Beteiligten und ein vom Vorhaben betroffenes Grundstück oder darüber erhalten, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, wenn die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist.

1. IdentNr. 1

Das Grundstück, das der Einwender bewohnt, liegt nahe an den Schienen. Der Einwender richtet sich gegen den Lärm, der durch den Zugbetrieb entstehen wird.

Der Einwender wendet ein, dass bei einer technisch möglichen Vollauslastung der ausgebauten Bahnlinie der dadurch bedingte Lärm ihn in seinem Grundrecht auf Gesundheit und Wohlbefinden verletze. Ein nächtlicher Zugverkehr unterbreche den ohnehin schon empfindlichen Schlaf des Einwenders. Eine Regeneration sei nicht mehr möglich. Auch die Regeneration im Außenbereich der Wohnung, den der Einwender regelmäßig nutze, sei durch den Lärm des Zugbetriebes nicht mehr möglich. Ferner mindere der Verkehrslärm den Verkehrswert der Immobilie.

Der Einwender beantragt Lärmschutz und ein Verbot des Zugverkehrs zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr. Für den Fall, dass die Inbetriebnahme der Bahn genehmigt werde, beantragt der Einwender einen finanziellen Ausgleich, dessen Höhe von einem unabhängigen Gutachter festgelegt werden solle.

Ferner gehe das Planvorhaben einher mit erheblichen baulichen Veränderungen des Schienenweges und mit der Verwendung von Schienenfahrzeugen, die nicht dem Stand der Technik entsprächen. Dies führe zu einer Verschlechterung der Lärmsituation, die hier verfahrensgegenständlich sei. Anders als vom Vorhabenträger dargelegt, befinde sich das Wohnhaus in 20 m Entfernung zum Schienenweg, nicht in 250 m Entfernung. Daher greifen die angegebenen Werte der Lautstärkepegel nicht. Die Tatsache, dass keine amtliche Pegelmessung vorliege, bestätige, dass die tatsächlich auftretenden Lärmpegel verschleiert werden sollen.

Diese Einwendungen stehen der Feststellung des hier gegenständlichen Plans nicht entgegen.

Die Planfeststellungsbehörde genehmigt nicht den Betrieb einer Zugverbindung. Sie genehmigt planfeststellungsbedürftige Änderungen einer bestehenden Eisenbahninfrastruktur (vgl. B. I. 1., 2. und V. 4.). Die Einwendungen des Einwenders betreffen aber den Lärm, der durch den Eisenbahnbetrieb bedingt ist, nicht etwa den Lärm, der durch die Änderungen bedingt ist, um den Betrieb wieder zu ermöglichen. Auch wenn das hier gegenständliche Verfahren auf dasselbe Ergebnis hinausläuft – den Eisenbahnbetrieb –, handelt es sich um unterschiedliche Sachverhalte, die rechtlich unterschiedlich bewertet werden. Die Planfeststellungsbehörde muss die eingewendeten Lärmschutzbelange nicht in die Abwägung einbeziehen, wenn das Vorhaben zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation für die Anlieger des Schienenweges führt (vgl. BVerwG, Beschl. v. 28.12.2017 – 3 B 15/16).

Das ist hier der Fall: Der Schienenweg ist seit 1872 eisenbahnrechtlich gewidmet. Anhaltspunkte dafür, dass sich daran etwas geändert hat, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar und legt auch der Einwender nicht dar. Allein die vorübergehende Einstellung des Betriebes entfaltet ohne weiteres keine dahingehende rechtliche Wirkung. Das gilt umso mehr, als der Vorhabenträger und dessen Rechtsvorgänger bereits seit Jahren auf die Wiederinbetriebnahme der Schienenverbindung hinwirken.

Gegen die vorübergehenden, baustellenbedingten Lärmimmissionen richtet sich der Einwender nicht. Die 250 m Entfernung sind bezogen auf die zum Grundstück nächstgelegene Planfeststellungsinsel. Den entsprechenden Lärmimmissionen trägt dieser Planfeststellungsbeschluss mit den ausführlichen Nebenbestimmungen Rechnung (vgl. A. III. 3.2).

2. IdentNr. 2

Der Einwender trägt vor, dass der Verbindungsweg zwischen Bahnsteig und „Hohfelsenweg“/Fußweg nur als Rettungsweg, nicht als regulärer Zugang zum neuen Bahnsteig am Bahnhof Calw-ZOB ausgeführt wird. Wenn man den Zugang auch über diesen Weg ermöglichen würde, wäre ein ganzer Calwer Stadtteil besser an die Zugverbindung angeschlossen und müsste man nicht die gefährliche und laute Bahnunterführung nutzen, um an den Bahnsteig zu gelangen.

Dass der neue Bahnsteig über den Rettungsweg für viele Personen in Calw schneller und einfacher erreichbar wäre, ist richtig. Durch einen regulären Zugang entstünde jedoch ein erhebliches und nur schwer kontrollierbares Risiko. Der Vorhabenträger würde eine neue Wegbeziehung in die Calwer Innenstadt eröffnen. Viele Leute würden dann den Bahnhof kreuzen, nur um schneller in das Stadtzentrum zu gelangen. Das eröffnete die Gefahr zahlreicher schwerer, eventuell sogar tödlicher Unfälle zwischen Personen, die die Schienen kreuzen und einfahrenden Zügen. Dieses Risiko darf der

Vorhabenträger nicht ohne zwingende Gründe eröffnen. Zwingende Gründe sind hier nicht ersichtlich und trägt auch der Einwender nicht vor. Für einen unabhängigen Fußweg, der zum Beispiel hinter dem Bahnsteig verlaufen könnte, sind die Platzverhältnisse zu beengt.

3. IdentNr. 3

Der Einwender trägt vor, dass im Gebiet Langgass-Halde-Streckental jedes Jahr Amphibien-Wanderungen stattfinden. Deswegen wurden auf der Landstraße Weil der Stadt-Schafhausen 10 Unterführungen eingebaut. Gegebenenfalls wären auch im Bereich der hier gegenständlichen Maßnahmen Schutzvorkehrungen notwendig. Zudem bewirbt dasselbe Ministerium, dass auch die Wiederinbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn befürwortet, Elektrotriebwagen, obwohl die Hermann-Hesse-Bahn mit Dieselloks betrieben werden soll. Den Einwender stört auch, dass neben der Hermann-Hesse-Bahn die bestehende Buslinie in vollem Umfang erhalten bleibe. Das Beispiel „Bosch Renningen“ zeigt zudem, dass allein durch die Wiederinbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn nicht weniger Autos zwischen Calw und Weil der Stadt fahren würden.

Diese Einwendungen stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Das in Bezug genommen Gebiet liegt außerhalb des Bereichs, der hier gegenständlich ist. Zwar wurden zwei Erdkrötenvorkommen im Bereich des Untersuchungsgebietes auf der Gemarkung von Weil der Stadt festgestellt. Womöglich gibt es auch Wanderbewegungen über den Schienenweg. Die Gefährdung von Amphibien, die über Straßen wandern, ist jedoch nicht mit derjenigen an Schienen vergleichbar. Kröten überqueren Bahntrassen überwiegend ohne Gefährdung. Lediglich geöffnete Kabelschächte können wie Fallen wirken. Hier sind diese jedoch geschlossen, so dass auch insoweit keine Gefahr besteht. Der Hinweis auf die Werbung für Elektrotriebwagen hat für die hier gegenständlichen Änderungen an der Eisenbahninfrastruktur keine Bedeutung (vgl. XIII. 1.). Das gilt ebenso für den Hinweis auf die verkehrliche Situation in Renningen.

4. IdentNr. 4

Der Einwender wendet ein, dass sein Grundstück mit der Flurstücks-Nummer 2981 neben der Trasse liege. Dort betreibe er eine Weihnachtsbaumkultur, Schafhaltung und Bienenzucht. Anderen Maßnahmen dort stimme er nicht zu.

Das steht dem Vorhaben nicht entgegen. Das Flurstück-Nr. 2981 ist Eigentum des Vorhabenträgers. Dem hat der Einwender auch im Erörterungstermin nicht widersprochen. Unabhängig von den Eigentumsverhältnissen sind auf den von den Einwendern genutzten Teilflächen des Flurstückes-Nr. 2981 keine Kompensationsmaßnahmen geplant.

XIV. Verbände und anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes

Diejenigen Verbände- und anerkannten Vereinigungen des Naturschutzes, die am Verfahren beteiligt wurden, jedoch keine Einwände, Anregungen oder Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht haben, sich für nicht zuständig erklärt haben oder keine Stellungnahme abgegeben haben, sind im Folgenden nicht aufgeführt.

1. LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg

Mit Nachricht vom 28.02.2019 teilte der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Baden-Württemberg e. V. mit, dass er gegen das Vorhaben keine Einwände habe und davon ausgehe, dass das Vorhaben entsprechend dem Erläuterungsbericht barrierefrei umgesetzt werde.

2. BSVW

Mit Schreiben vom 07.03.2019 hat der Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg e. V. (BSVW) zu den Änderungen im Einzelnen Stellung genommen.

Allgemein begrüßte der BSVW, dass alle Haltepunkte ein taktils Leitsystem erhalten werden. Er wies darauf hin, dass zu ergänzen sei, dass die in Bezug genommene DIN 32984 in der zum Zeitpunkt der Ausführungsplanung geltenden Fassung zu berücksichtigen sei. Eine durchgängig und gut ausgeleuchtete Beleuchtung sei sicherzustellen. Das elektronische Fahrgastinformationssystem sei mit einer Text-to-Speech Funktion auszustatten (Zwei-Sinne-Prinzip). Ferner müssten die Zuwegungen ausreichend dimensioniert werden und dürften bestimmte Neigungen nicht überschritten werden.

Beim Bahnübergang Malersbuckel müsse der Vorhabenträger darauf achten, dass die Tonsignale auch in der Nacht zu hören seien. Das gelte auch für den Bahnübergang Stuttgarter Straße. Auch dort sei die DIN 32984 in der zum Zeitpunkt der Ausführungsplanung geltenden Fassung zu berücksichtigen. Beim Kombibahnsteig am Haltepunkt Althengstett sei sicherzustellen, dass der barrierefreie Zugang auch dann gewährleistet ist, wenn der Zugverkehr auf den S-Bahnbetrieb umgestellt werden sollte. Das gelte für den Zugang zum Bahnsteig genauso wie für den Übergang zur vorhandenen Bushaltestelle. Für die Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße regte der BSVW an, einen voneinander getrennten Geh- und Radweg einzurichten. Auch der Haltepunkt Calw-Heumaden sollte für den Fall der Umstellung auf den S-Bahnbetrieb keine Rampe aufweisen, deren Neigung mehr als 6% betrage. Der Bahnhof Calw-ZOB müsse auch im S-Bahnbetrieb barrierefrei zugänglich sein. Die Treppenstufenvorderkanten im Treppenhaus seien kontrastreich gemäß DIN 180-1 zu markieren.

Abschließend bat der BSVW darum, in die weitere Planung einbezogen zu werden und auch angrenzende Bereiche, die nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens seien, hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung aufeinander abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat viele Hinweise, Anregungen und Bitten des BSVW zugesagt. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen unter A. IV Nr. 1 verwiesen. Soweit der BSVW auf einen etwaigen späteren S-Bahnbetrieb mit einer Erhöhung der Bahnsteige hinweist, weist der Vorhabenträger zutreffend darauf hin, dass dafür ein weiteres Genehmigungsverfahren durchgeführt werden muss. Die tatsächliche Erhöhung etwaiger Bahnsteige auf eine Nennhöhe von 96 cm, um einen S-Bahnbetrieb zu ermöglichen, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Lediglich die Gründung der Bahnsteigkanten, um eine etwaige spätere Nennhöhe von 96 cm über Schienenoberkante zu ermöglichen, ist vorgesehen. Entsprechend sind auch Geometrie und Längsneigung der Bahnsteigzugangswege vorgesehen. Damit sollen „verlorene Kosten“ vermieden werden.

Für die Ausgestaltung des Geh- und Radweges unterhalb der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braunstraße ist ausschließlich die Gemeinde Althengstett zuständig. Der Vorhabenträger hat darauf keinen Einfluss. Das gilt auch für Bereiche, die sich räumlich außerhalb des hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens befinden. Auch insoweit sind die betroffenen Städte oder Gemeinden zuständig.

3. NABU Baden-Württemberg

Der Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg (NABU), nahm mit Schreiben vom 07.03.2019 gegenüber der Planfeststellungsbehörde Stellung.

Nach Auffassung des NABU sei die stark fragmentierte Streckeneinteilung nicht vereinbar mit dem rechtlichen Anspruch des Planfeststellungsrechts. Das gelte insbesondere hinsichtlich der hier gewählten Inselverfahren.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Abschnittsbildung zulässig. Insoweit wird auf die Ausführungen unter B. V. 4. verwiesen.

Soweit der NABU in seiner Stellungnahme auf nicht näher bezeichnete juristische Darlegungen in anderen Planfeststellungsverfahren verweist, ist das – derart pauschal – unbeachtlich. Der NABU muss zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter er als gefährdet ansieht und welche Beeinträchtigungen er befürchtet (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08. Juli 1982 – 2 BvR 1187/80). Der einfache Hinweis auf Darlegungen an anderer Stelle reicht dafür nicht. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht ansatzweise erkennbar, was der NABU einwendet. Um einen möglicherweise entscheidungsrelevanten Sachverhalt überhaupt erst ermitteln zu können, benötigt die Planfeststellungsbehörde zunächst einen Anlass. Der bloße Verweis auf anderweitige Darlegungen reicht dafür nicht. Eine anlasslose Amtsermittlung „ins Blaue hinein“, ist sogar unzulässig (vgl. Kallerhoff/Fellenberg in Stelkens/Bonk/Sachs VwVfG, 9. Aufl.2018, § 24 Rn. 25 m. w. N.).

Ferner machte der NABU zunächst geltend, dass dem Vorhaben unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Wegen der Probleme mit dem rechtskonformen Schutz und dem Erhalt der Fledermauspopulationen im Forst- und Hirsauer Tunnel, sei das Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

Zwischenzeitlich einigte sich der NABU jedoch in diesem Punkt mit dem Vorhabenträger. Mit Schreiben vom 04.06.2019 nahm der NABU seine Einwendungen zurück, soweit sie in Bezug zur Fledermausthematik in den Bestandstunneln stehen. Insofern musste sich die Planfeststellungsbehörde hier mit diesem Einwand nicht näher befassen. Rein vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass dem

hier gegenständlichen Vorhaben nach ihrer Auffassung keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Insoweit wird verwiesen auf die obigen Ausführungen unter B. V. 5.

Der NABU macht weiter geltend, dass Alternativen nicht hinreichend überprüft worden seien. Ein modernes Elektrobussystem der Art nach, wie es in Wien verwendet wird, sei gleich oder besser geeignet, die Ziele des Vorhabens zu erreichen und bedeutete weniger Eingriffe. Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter B. VI. Ein Elektrobussystem ist keine Alternative zu den hier geplanten Änderungen der Eisenbahnbestandsinfrastruktur. Es handelte sich um ein anderes Projekt.

Ferner moniert der NABU, dass schon in diesem Verfahren nachgewiesen werden müsste, welche Anordnung der Einzelanlagen im Hinblick auf einen späteren S-Bahnbetrieb mit den geringsten Umwelteingriffen verbunden wäre. Das ist nicht der Fall. Verwiesen wird auf die Ausführungen unter B. VI. 4. Bei der Verlängerung der S-Bahn und der damit notwendig einhergehenden Elektrifizierung der Strecke, handelt es sich um ein anderes Vorhaben. Die hier gegenständlichen Änderungen werden lediglich aufwärtskompatibel geplant, so dass keine verlorenen Investitionen entstehen.

Zudem rügt der NABU, dass die Daten zum Artenpotential veraltet seien. Untersuchungen für die meisten Arten seien älter als fünf Jahre. Die Daten seien somit keine geeignete Grundlage für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Nach den hier gegenständlichen Planunterlagen trifft das nicht zu. Der Vorhabenträger hat noch 2016 und 2017 Untersuchungen, auch zu Höhlenbäumen als Nisträume für Avifauna, durchführen lassen (Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Ordner 2, Nr. 7, dort S. 4). Richtig ist, dass die ersten Untersuchungen zur Avifauna zwischen

2010 und 2014 stattfanden (vgl. ebenda). Eingriffe in die Avifauna sind hier aber voraussichtlich weniger erheblich als beispielweise für Zauneidechsen oder Schlingnattern. Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG werden nicht verwirklicht (vgl. B. VII. 2.). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht daher kein Anlass für Zweifel daran, dass die Untersuchungen des Vorhabenträgers, die zuletzt 2016 und 2017 plausibilisiert wurden, ungeeignet sind.

Ohne dies im Einzelnen auszuführen oder konkrete Arten zu benennen, macht der NABU geltend, dass weitere Arten unbeachtet geblieben sein könnten. Lediglich beispielhaft werden nicht näher spezifizierte Käfer und Wildbienen erwähnt.

Das überzeugt nicht. Der Vorhabenträger hat Untersuchungen durchführen lassen zum Bestand beispielweise von Holzkäfern oder Tagfaltern (vgl. Ordner 2 Nr. 6, UVP Bericht mit integriertem landschaftspflegerischem Begleitplan, dort S. 42). Lebensräume von Käfern und Wildbienen wurden untersucht.

Der NABU fordert weiter, dass ausschließlich Leuchtmittel eingesetzt werden, die für Insekten und Fledermäuse unschädlich sind. Das hat der Vorhabenträger zugesagt (vgl. A. IV. 2.1).

Schließlich forderte der NABU zusätzliche Untersuchungen etwaiger Auswirkungen von Schall und Erschütterungen auf die Tierwelt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist das nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde legt aus Gründen des Schall- und Erschütterungsschutzes ein ganzes Maßnahmenbündel fest (vgl. B. IX. 1. und 2.). Bezugspunkt der Beeinträchtigungen ist zwar der Mensch. Schutzmaßnahmen zugunsten des Menschen kommen aber – mit Ausnahme von Ersatzunterkünften und Ausgleichzahlungen – auch der Tierwelt zugute. Da hier vor allem vorübergehender Baulärm, im dicht besiedelten baulichen Innenraum, relevant ist, hält

die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Bau-
maßnahmen durchgehend ökologisch begleitet werden müssen, keine weitergehen-
den Untersuchungen für erforderlich.

XV. Träger öffentlicher Belange und Kommunen

Diejenigen Träger öffentlicher Belange, die am Verfahren beteiligt wurden, jedoch
keine Einwände, Anregungen oder Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht ha-
ben, sich für nicht zuständig erklärt haben oder keine Stellungnahme abgegeben ha-
ben, sind im Folgenden nicht aufgeführt.

1. Regionalverband Nordschwarzwald

Der Regionalverband Nordschwarzwald hat mit Schreiben von 19.01.2019 bestätigt,
dass die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Weil der Stadt – Calw den Zielen
und Grundsätzen des Regionalplans 2015 Nordschwarzwald entspricht.

2. Polizeipräsidium Karlsruhe

Das Polizeipräsidium Karlsruhe wies mit Nachricht vom 22.01.2019 darauf hin, dass
eine konfliktfreie Ausgestaltung des Bahnüberganges der Landesstraße 183 bei
Bahnkilometer 35,24 wünschenswert gewesen wäre. Dieser Bahnübergang ist je-
doch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16

Der Bezirksbrandmeister des Regierungspräsidiums Karlsruhe hat mit Schreiben
vom 11.02.2019 auf die Stellungnahme des Kreisbrandmeisters Calw verwiesen und
darauf hingewiesen, dass temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, die Brand-
schutz und Rettung beeinflussen können, mit dem Kreisbrandmeister abzustimmen

sind. Die Pflicht zur Abstimmung ist Nebenbestimmung dieses Beschlusses (vgl. A. III. 1.2).

4. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 45

Das Referat 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe hat darauf hingewiesen, dass die Bahnstrecke einmal die Bundesstraße 295 in Calw und einmal die Landesstraße 185, westlich von Ostelsheim, kreuzt. Der Betrieb auf der Straße dürfe nicht beeinträchtigt werden. Beide Kreuzungen sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

5. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 32

Das am Regierungspräsidium Stuttgart für Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung zuständige Referat 32 hat sich mit Schreiben vom 14.02.2019 am Verfahren beteiligt.

Gegen das Vorhaben hat das Referat keine Bedenken. Es macht geltend, dass landwirtschaftliche Belange nicht dargestellt worden seien und die landwirtschaftliche Nutzung in den Planunterlagen nicht erwähnt werde. Das Referat bittet um eine Darstellung auch der landwirtschaftlichen Belange. Das Referat spricht sich gegen Ausgleichsmaßnahmen aus, die landwirtschaftliche Flächen beanspruchen. Zusätzlich weist das Referat darauf hin, dass bei Umwandlung von Acker in extensives Grünland eine landwirtschaftliche Verwendung des Aufwuchses oft nicht möglich ist.

Die planfestgestellten Änderungsmaßnahmen finden mit Ausnahme des Bahnüberganges Tälesbach ausschließlich im baulichen Innenbereich statt. Landwirtschaftliche Belange werden nicht berührt. Landwirtschaftliche Flächen werden auch nicht im Rahmen von forst- und naturschutzrechtlichen Eingriffs- oder Ausgleichsmaßnahmen beansprucht. Es werden keine Ackerflächen in extensives Grünland umgewandelt.

6. Verband Region Stuttgart

Der Verband Region Stuttgart hat mit Schreiben vom 20.02.2019 zum Vorhaben Stellung genommen.

Der Verband fordert, dass die unterschiedlichen Genehmigungsverfahren in einem Planfeststellungsverfahren zu bündeln seien. Der Verband stellte infrage, dass bei einer abschnittswisen Vorgehensweise eine umfassende Problembewältigung möglich sei. Ferner regt der Verband an, eine umfassende Immissionsberechnung für das Schutzgut Mensch durchzuführen.

Insoweit wird auf die obigen Ausführungen zur Abschnittsbildung unter B. V. 4 verwiesen. Die geforderte umfassende Immissionsberechnung bezieht sich auf den Zugbetrieb. Hier gegenständlich sind die Änderungen der Bestandsinfrastruktur, siehe oben. Dafür wurden die voraussichtlichen Immissionen berechnet (vgl. B. III. 2.).

Der Verband macht weiter geltend, dass in den Planunterlagen Aussagen zur zusätzlichen Belastung der Anwohner nahegelegener Ortsdurchfahrten durch Baulogistiktransporte fehlen.

Für den Baulärm ist die AVV Baulärm einschlägig (vgl. B. IX. 1.). Welche Ortsdurchfahrten genutzt werden für die Baulogistik ist der Ausführungsplanung vorbehalten. Anhaltspunkte dafür, dass nicht ausreichend Umgehungsstraßen vorhanden sind, sind nicht ersichtlich.

Bezüglich der Zweifel an dem vorgesehenen Betriebskonzept wird auf die verkehrliche Zielsetzung unter B. I. 2.8 Bezug genommen.

Der Verband befürchtet, dass es durch die Wiederinbetriebnahme der Schienenverbindung zwischen Weil der Stadt und Calw zu Störungen wie beispielsweise Verspätungen im S-Bahnnetz kommen kann. Der Verband fordert den Nachweis eines störungsfreien Betriebs der S-Bahn. Der Verband moniert weiter, dass in den Planunterlagen Aussagen zur Aufwärtskompatibilität für einen späteren S-Bahn Betrieb fehlen. Nicht erkennbar sei, ob Mastfundamente für Oberleitungen oder Vorkehrungen für Telekommunikationsleitungen vorgesehen seien. Jedenfalls sei der Verband zu verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen des Bahnbetriebes zu informieren, anzuhören und zu beteiligen.

Die Elektrifizierung beziehungsweise der S-Bahnbetrieb auf der Strecke Weil der Stadt – Calw ist nicht verfahrensgegenständlich. Der Vorhabenträger hat eine Fahrplanrobustheitsprüfung durch die DB Netze AG durchführen lassen. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind öffentlich einsehbar, beispielweise auf der Homepage des Vorhabenträgers unter https://www.hermann-hesse-bahn.de/projekt/fahrplanrobustheitspruefung/_Fahrplanrobustheitspr%C3%BCfung.html. Sie wurden auch dem Verband zur Verfügung gestellt. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass Behinderungen der Linie S 6 im Bahnhof Weil der Stadt und Renningen geringgehalten werden und auf dem Streckenabschnitt Calw – Renningen eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität zu erwarten ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stehen daher mögliche Auswirkungen auf den S-Bahnbetrieb jedenfalls der hier gegenständlichen Änderung nicht entgegen.

Im Übrigen weist der Verband zwischenzeitlich in seinem Infomagazin vom Februar 2020 (dort Seite 6) darauf hin, dass er mit dem Vorhabenträger ein Eckpunktepapier unterzeichnet hat, nachdem der Weg freigemacht ist für eine Verlängerung des S-Bahnbetriebs bis nach Calw.

7. Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 4

Die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Stuttgart hat dem Vorhaben mit Schreiben vom 28.02.2019 zugestimmt.

8. Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung hat sich mit Nachricht vom 18.01.2019 zu dem Vorhaben geäußert. Grundsätzliche Bedenken äußert das Landesamt nicht. Die allgemeinen Hinweise hat der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.

9. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 55 und 56

Die Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Naturschutz Recht, Naturschutz und Landschaftspflege, haben sich mit Schreiben vom 06.03.2019 zu dem Vorhaben geäußert.

Die Referate teilen mit, dass sie den Ausführungen des Vorhabenträgers zum Fehlen zumutbarer Alternativen im Hinblick auf die Planfeststellungsinseln Haltepunkt Althengstett und Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße folgen können. Das gilt auch für die Begründung des überwiegenden öffentlichen Interesses und die Aussage, dass keine Verschlechterung der Erhaltungszustände von Zauneidechse und Schlingnatter zu befürchten ist. Einer artenschutzrechtlichen Ausnahme wird unter Beachtung der mitgeteilten Auflagen zugestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche Auflagen der Referate als Nebenbestimmungen oder Zusagen in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. A. III. 7. und A. IV. 2.).

10. Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 5

Die Umweltabteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart hat mit Schreiben vom 06.03.2019 zum Vorhaben Stellung genommen.

Abfallrechtlich macht die Abteilung geltend, dass die Tälesbachdeponien nahe der Planfeststellungsinsel 6 derzeit von Erdmassen gestützt werden, damit sie nicht abrutschen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Arbeiten so durchführen zu lassen, dass die Standfestigkeit der Deponien nicht gefährdet wird (vgl. A. IV. 8.).

Die Abteilung weist weiter darauf hin, dass eine geplante FCS-Maßnahme innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes des Landkreises Böblingen liege und daher mit der örtlich zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen sei. Das Landratsamt Böblingen hat gegen die Maßnahme keine Einwendungen erhoben (vgl. B. XV. 11.). Das Landschaftsschutzgebiet Heckengäu Weil der Stadt, auf das die Abteilung ebenfalls hinweist, ist von dem hier gegenständlichen Verfahren nicht betroffen.

Ferner weist die Abteilung darauf hin, dass die geplanten FCS-1-Maßnahmeflächen sowohl im Bereich Weil der Stadt, als auch im Bereich Althengstett und im Bereich Bahnübergang Malersbuckel, innerhalb von Biotopverbundflächen liegen, beziehungsweise an diese angrenzen. Insoweit seien die Belange des Biotopverbundes entsprechend §§ 21, 22 BNatSchG zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger berücksichtigt dies. Die Maßnahmenflächen sollen aufgelichtet und zu einem diverseren Lebensraum verschiedener Typen, beispielsweise Magerwiese mit mesophytischer Saumvegetation und Sträuchern, umgesetzt werden.

Die Abteilung weist auf die betroffenen, gesetzlich geschützten Biotope hin im Bereich von Weil der Stadt und Althengstett. Das Landratsamt Böblingen hat die FCS-Maßnahme im Biotop Magerrasen entlang der Bahnlinie südlich von Weil der Stadt bereits genehmigt. Das gilt auch für das Biotop Gehölze entlang der ehemaligen

Bahnlinie Althengstett, die genehmigt wurden durch das Landratsamt Calw. Im Bereich Malersbuckel wird nicht in ein gesetzliches Biotop eingegriffen.

11. Landratsamt Böblingen

Das Landratsamt Böblingen hat mit Schreiben vom 06.03.2019 zum Bahnübergang Malersbuckel Stellung genommen.

Im Hinblick auf naturschutzfachliche Aspekte weist das Landratsamt auf die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen hin. Diese sind als Nebenbestimmung oder Zusage verbindlicher Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Bezogen auf zu erwartende baulärmbedingte Immissionen weist das Landratsamt auf notwendige Nebenbestimmungen hin, die geeignet sind, die Auswirkungen zu minimieren. Diese sind Bestandteil der Nebenbestimmungen gemäß A. III. 3. I.

Betreffend den Verkehrslärm am Bahnübergang Malersbuckel ist durch die hier gegenständlichen Änderungen, im Vergleich zum ehemaligen Zugbetrieb, kein erhöhter Lärmpegel zu erwarten. Der Vorhabenträger plant dort keine erheblichen baulichen Eingriffe. Insoweit wird verwiesen auf die obigen Ausführungen zur Abschnittsbildung unter B. V. 4.

Den Straßenverkehr betreffend hat das Landratsamt keine Bedenken gegen das Vorhaben, bittet jedoch rechtzeitig eingebunden zu werden. Das hat der Vorhabenträger zugesagt und entspricht auch der Nebenbestimmung gemäß A. III. 1. Die durchgängige Durchfahrbarkeit während der Baumaßnahme am Bahnübergang Malersbuckel für Fahrzeuge des ÖPNV hat der Vorhabenträger zugesagt (vgl. A. IV. 7).

12. Stadt Calw

Die Stadt Calw hat sich mit Schreiben vom 06.03.2020 und vom 20.03.2020 am Verfahren beteiligt. Den zunächst eingereichten Hinweis darauf, dass eine Ausgestaltung des Hohfelsenweges als Zugang zum Bahnsteig die Attraktivität der Zugverbindung steigern würde, hat die Stadt nach einer Einigung mit dem Vorhabenträger zurückgenommen. Insoweit wird auf die Einwendung gemäß den obigen Ausführungen unter B. XIII. 2 verwiesen. Der Vorhabenträger prüft auf Hinweis der Stadt Calw, ob die Wetterschutzhäuser am Haltepunkt Calw-Heumaden größer ausgestaltet werden müssen.

13. Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg

Die Landeseisenbahnaufsicht hat mit Schreiben vom 20.03.2019 zum Vorhaben Stellung genommen. Die umfangreichen Hinweise und Auflagen führten zu einer Planänderung und hat die Planfeststellungsbehörde in Nebenbestimmungen festgehalten. Insoweit wird auf die Ausführungen unter A. III. 2 und B. I. 4.4 verwiesen.

14. Landratsamt Calw

Das Landratsamt Calw hat mit Schreiben vom 15.04.2019 zum Vorhaben umfangreich Stellung genommen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Ausführungen zum Brandschutz, Umwelt- und Arbeitsschutz, zur Entwässerung, zum Immissionsschutz, Naturschutz, und zur Barrierefreiheit im Wesentlichen in die Nebenbestimmungen und Zusagen aufgenommen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter A. III. und IV. verwiesen.

XVI. Infrastrukturunternehmen, Leitungsträger

Andere Infrastrukturunternehmen oder Leitungsträger, als die unten aufgeführten, haben sich zum Verfahren nicht geäußert oder lediglich mitgeteilt, dass keine ihrer Anlagen betroffen ist.

1. Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, hat als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen mit Schreiben vom 28.02.2019 zum Vorhaben Stellung genommen.

Grundsätzlich bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken. Die Deutsche Bahn AG weist auf die notwendige Kreuzungsvereinbarung hin (vgl. B. XI.).

2. Sparkassen Informationstechnologie GmbH & Co. KG

Die Sparkassen Informationstechnologie GmbH & Co. KG hat sich mit Schreiben vom 22.02.2019 zum Vorhaben geäußert und dem Vorhabenträger Pläne zu der verlegten Glasfaser-Infrastruktur übermittelt. Der Vorhabenträger hat zugesagt, sich im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Sparkassen Informationstechnologie GmbH & Co. KG abzustimmen (vgl. A. IV. 8.).

3. Netze BW GmbH, Energie Calw GmbH

Mit Nachricht vom 01.03.2019 hat die Netze BW GmbH den Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass sich im Bereich der planfestgestellten Änderungen Strom- und Gasanlagen sowie Gashochdruckanlagen und Steuerkabel befinden. Die Energie Calw GmbH hat sich entsprechend geäußert mit Nachricht vom 05.03.2019. Der Vorhabenträger benachrichtigt die Netze BW GmbH und die Energie Calw GmbH frühzeitig, soweit es zu Beeinträchtigungen des Anlagenbestandes kommen kann.

XVII. Gesamtbetrachtung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele erreicht werden können und das Vorhaben gerechtfertigt und erforderlich ist.

Nach der gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG vorzunehmenden Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag des Vorhabenträgers zur Änderung diverser Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen im Rahmen der Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil der Stadt – Calw nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste.

Den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen ist in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen (Unter-)Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu.

Es bietet sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber den planfestgestellten Änderungen keine Alternative an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde die Alternativen sowohl bzgl. des Standorts, als auch bzgl. der Ausführung betrachtet (vgl. B. VI.).

Mögliche Vorteile etwaiger Alternativen überwiegen demnach die Vorteile der beantragten – und mit vorliegender Entscheidung planfestgestellten – Änderungen nicht in einer Weise, dass sie sich als eindeutig vorzugswürdig erwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit dem Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen vor allem in Einzelbereichen kritische Lärmbelastungen durch Auswirkungen des Baulärms, die dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum und artenschutzfachliche Konflikte.

Den Lärmbelastungen während der Bauzeit wird so weit wie möglich durch Schutzmaßnahmen entgegengewirkt. Ein Maßnahmenbündel (u.a. Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten, umfassende Information der Anlieger, Verwendung geräuscharmer Bauverfahren und –maschinen, Optimierung der Baustelleneinrichtung, Fortschreibung der Baulärmprognose, Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung beziehungsweise Reduzierung von Richtwertüberschreitungen, Bereitstellung von Ersatzwohnraum, Überwachung von Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen, Entschädigung in Geld) soll einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm herbeiführen.

Die unmittelbare und mittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum wurde auf ein Minimum begrenzt. Artenschutzfachliche Konflikte wurden in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden gelöst.

Insgesamt wird durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die Zusagen des Vorhabenträgers sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die dennoch entstehenden

und verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf das mit dem Vorhaben einhergehende öffentliche Interesse hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

C. Gebühr

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wäre grundsätzlich eine Gebühr gemäß §§ 1 bis 7 des Landesgebührengesetzes (LGebG) in Verbindung mit der einschlägigen Gebührenverordnung zu erheben.

Der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn als Antragsteller (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG) ist jedoch gemäß § 10 Abs. 2 LGebG gebührenbefreit.

Auslagen im Sinne des § 14 LGebG können durch gesonderten Bescheid festgesetzt werden.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim erhoben werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen

oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 S. 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

Alexandros Parassidis

Karlsruhe, den 30.09.2020

Regierungspräsidium Karlsruhe