

**Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil der Stadt – Calw (4810)**

**Diverse  
Eisenbahnkreuzungs- und  
Verkehrsstationsmaßnahmen**

**Erläuterungsbericht**

**Bauherr:**

Zweckverband  
Hermann-Hesse-Bahn  
c/o Landkreis Calw  
Vogteistraße 42-46  
75365 Calw, den 27.08.2018



**Planung Infrastruktur:**

Mailänder Consult GmbH  
Mathystraße 13  
76133 Karlsruhe, 27.08.2018



**Planung Umwelt:**

Gruppe für ökologische  
Gutachten  
Detzel & Matthäus  
Dreifelderstr. 31  
70599 Stuttgart



## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Allgemeines</b> .....	<b>5</b>
1.1 Veranlassung/ Begründung der Maßnahme .....	5
1.2 Lage im Netz.....	5
1.3 Antragsgegenstand .....	7
1.4 Schnittstellen zu anderen Projekten oder Vorhabenträgern (nachrichtlich).....	7
<b>2 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung</b> .....	<b>9</b>
<b>3 Vorhandener Zustand</b> .....	<b>13</b>
3.1 Gesamtstrecke (nachrichtlich).....	13
3.2 PFI 1 – BÜ Malersbuckel.....	13
3.3 PFI 2 – BÜ Stuttgarter Straße in Althengstett .....	13
3.4 PFI 3 – Hp Althengstett .....	13
3.5 PFI 4 – EÜ Gottlieb-Braun-Straße.....	14
3.6 PFI 5 – Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden.....	14
3.7 PFI 6 – BÜ Tälesbach .....	14
3.8 PFI 7 – Bf Calw-ZOB .....	14
3.9 Baugrundverhältnisse .....	15
<b>4 Geplanter Zustand</b> .....	<b>18</b>
4.1 Allgemeines .....	18
4.2 PFI 1 – BÜ Malersbuckel.....	20
4.3 PFI 2 – BÜ Stuttgarter Straße .....	20
4.4 PFI 3 – Hp Althengstett .....	21
4.5 PFI 4 – EÜ Gottlieb-Braun-Straße.....	21
4.6 PFI 5 – Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden.....	23
4.7 PFI 6 – BÜ Tälesbach .....	24
4.8 PFI 7 – Bf Calw-ZOB .....	25
<b>5 Schall</b> .....	<b>27</b>
5.1 Baulärm .....	27
5.2 Verkehrslärm .....	28
<b>6 Erschütterungen</b> .....	<b>29</b>
6.1 Erschütterungsprognose Bauphase – Gebäude .....	29
6.2 Erschütterungsprognose Bauphase – Menschen in den Gebäuden.....	29
<b>7 Natur und Umwelt</b> .....	<b>30</b>
7.1 UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP).....	30
7.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung .....	30
<b>8 Denkmalschutz</b> .....	<b>32</b>
<b>9 Grunderwerb / vorübergehende Inanspruchnahme</b> .....	<b>33</b>

---

9.1 PFI 1 – BÜ Malersbuckel .....	33
9.2 PFI 2 – BÜ Stuttgarter Straße .....	33
9.3 PFI 3 – Hp Althengstett .....	33
9.4 PFI 4 – EÜ Gottlieb-Braun-Straße .....	33
9.5 PFI 5 – Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden .....	33
9.6 PFI 6 – BÜ Tälesbach .....	33
9.7 PFI 7 – Bf Calw-ZOB .....	34
<b>10 Bauzeiten und Baudurchführung .....</b>	<b>35</b>
10.1 PFI 1 – BÜ Malersbuckel .....	35
10.2 PFI 2 – BÜ Stuttgarter Straße .....	35
10.3 PFI 3 – Hp Althengstett .....	35
10.4 PFI 4 – EÜ Gottlieb-Braun-Straße .....	35
10.5 PFI 5 – Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden .....	36
10.6 PFI 6 – BÜ Tälesbach .....	36
10.7 PFI 7 – Bf Calw-ZOB .....	36
<b>Anlage: Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>37</b>

# 1 Allgemeines

---

## 1.1 Veranlassung/ Begründung der Maßnahme

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

Derzeit endet auf der Strecke die Bedienung in Richtung Westen in Weil der Stadt. Der Betrieb auf dem weiterführenden Streckenabschnitt bis nach Calw wurde 1988 eingestellt.

Der Landkreis Calw hat den Abschnitt Weil der Stadt – Calw zum 01.01.1994 von der Deutschen Bundesbahn übernommen und strebt seitdem eine erneute Verkehrsaufnahme auf dem landkreiseigenen Streckenabschnitt an. Derzeit ruht auf diesem der Verkehr. Der Streckenabschnitt ist jedoch weiterhin eisenbahnrechtlich gewidmet und nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Zum 01.01.2017 hat der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn die Aufgabe, den Verkehr auf dem Streckenabschnitt Weil der Stadt – Calw unter dem Namen „Hermann-Hesse-Bahn“ wiederaufzunehmen, vom Landkreis Calw übernommen. Gemäß seiner Verbandssatzung übernimmt der Zweckverband auch das Eigentum an der bestehenden Infrastruktur vom Landkreis.

Vor einer erneuten Verkehrsaufnahme auf dem Streckenabschnitt Weil der Stadt – Calw ist zwingend der Wiederaufbau der Bestandsinfrastruktur auf diesem Abschnitt notwendig. Die noch vorhandene Infrastruktur ist weitestgehend abgängig.

Das geplante Verkehrsangebot der Hermann-Hesse-Bahn erstreckt sich über den Streckenabschnitt Weil der Stadt – Calw hinaus bis zum Bahnhof Renningen, wobei zwischen Renningen und Weil der Stadt die bestehende Infrastruktur der Deutschen Bahn AG genutzt werden soll. Ziel der Durchbindung bis Renningen ist die optimale Verknüpfung der Hermann-Hesse-Bahn mit den Linien S6 und S60 der S-Bahn Stuttgart.

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

---

## 1.2 Lage im Netz

Der Streckenabschnitt Weil der Stadt – Calw der Hermann-Hesse-Bahn entspricht dem stillgelegten Abschnitt der DB-Strecke 4810 Stuttgart-Zuffenhausen – Calw Süd. Er befindet sich in Baden-Württemberg und liegt im Landkreis Böblingen auf den Gemarkungen von Weil der Stadt, Schafhausen (Ortsteil von Weil der Stadt) und Dätzingen (Ortsteil von Grafenau) und verläuft im Landkreis Calw über die Gemarkungen der Gemeinden Ostelsheim, Althengstett und der Großen Kreisstadt Calw mit Ihren Gemarkungen Hirsau und Calw.

Die Strecke 4810 ist in diesem Abschnitt eingleisig und nicht elektrifiziert. Sie soll zukünftig als Nebenbahn im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben werden. Sie ist kein Teil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN).

Mit den hier vorliegenden Unterlagen wird eine planungsrechtliche Zulassung für mehrere, räumlich voneinander getrennte Planfeststellungsinseln (PFI) entlang der beschriebenen Strecke beantragt. In Stationierungsrichtung (von Weil der Stadt nach Calw) aufeinanderfolgend sind dies:

#### PFI 1 - BÜ Malersbuckel

Der Bahnübergang (BÜ) Malersbuckel liegt bei km 26,7+60 der Strecke 4810.

Er liegt südlich von Weil der Stadt auf Gemarkung der Stadt Weil der Stadt. Die Straße ‚Malersbuckel‘ ist eine Sackgasse, die von der Bundesstraße B 295 her über die Ostelsheimer Steige zu erreichen ist.

#### PFI 2 - BÜ Stuttgarter Straße in Althengstett

Der Bahnübergang (BÜ) Stuttgarter Straße liegt bei km 37,6+13 der Strecke 4810.

Er befindet sich zwischen dem Ortskern Althengstett und dem nördlich vorgelagerten Gewerbegebiet auf der Gemarkung Althengstett und ist von der Bundesstraße B 295 über die Landesstraße L 183 und die Simmozheimer Straße oder die Stuttgarter Straße zu erreichen.

#### PFI 3 - Hp Althengstett

Der geplante Haltepunkt (Hp) Althengstett liegt bei km 37,8+73 der Strecke 4810.

Er befindet sich zwischen dem Ortskern Althengstett und dem nördlich vorgelagerten Gewerbegebiet auf der Gemarkung Althengstett und ist von der Bundesstraße B 295 über die Landesstraße L 183 und die Simmozheimer Straße oder die Stuttgarter Straße zu erreichen.

#### PFI 4 - EÜ Gottlieb-Braun-Straße

Die Eisenbahnüberführung (EÜ) Gottlieb-Braun-Straße befindet sich bei km 38,5+55 der Strecke 4810.

Die hier die Bahn querende Gottlieb-Braun-Straße ist eine Gemeindestraße, die den Ortskern von Althengstett südlich der Bahn mit dem Gewerbegebiet nördlich der Bahn und der L 183 sowie der B 295 verbindet.

#### PFI 5 - Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden

Der geplante Hp Calw-Heumaden liegt bei km 41,4+66 und der benachbarte geplante Fußweg-BÜ bei km 41,5+15 der Strecke 4810.

Haltepunkt und Bahnübergang befinden sich am südöstlichen Rand des Siedlungsgebietes ‚Heumaden‘ auf der Gemarkung Calw der Stadt Calw. Sie sind von der B 295 über die ‚Breite Heerstraße‘ zu erreichen. Der am geplanten BÜ die Bahn querende Fußweg verbindet das Siedlungsgebiet nördlich der Bahn mit dem Gewerbegebiet und der seitens der Stadt Calw geplanten P+R-Anlage südlich der Bahn.

#### PFI 6 - BÜ Tälesbach

Der BÜ Tälesbach liegt bei km 44,6+15 der Strecke 4810.

Er ist über die Waldstraße zu erreichen, welche die B 295 in Althengstett mit der B 463 im Nagoldtal verbindet. Die Waldstraße ist zwischen Althengstett und dem Knotenpunkt am BÜ als Einbahnstraße in Richtung Calw-Hirsau ausgewiesen.

### PFI 7 - Bf Calw-ZOB

Der geplante Bahnhof (Bf) 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 DB AG besteht nicht.

Der Bahnhof befindet sich auf der Gemarkung Calw der Stadt Calw. Er ist mit Straßenfahrzeugen von der B 463 aus durch das Parkhaus ZOB und von der B 295 her über die Hengstetter Steige erreichbar.

---

### **1.3 Antragsgegenstand**

Mit dem vorliegenden Genehmigungsantrag wird eine planungsrechtliche Zulassungsentscheidung nach §18 AEG für die nachfolgend aufgeführten baulichen Maßnahmen auf dem Streckenabschnitt von Bahn-km 26,7+60 bis zum Streckenende bei Bahn-km 47,6+18,5 beantragt:

- richtlinienkonforme Änderung des Bahnüberganges über die Straße ‚Malersbuckel‘ in Weil der Stadt bei Bahn-km 26,7+60
- richtlinienkonforme Änderung des Bahnüberganges über die Stuttgarter Straße in Althengstett bei Bahn-km 37,6+10
- Neubau des Haltepunktes Althengstett, bestehend aus einem Kombibahnsteig für Bahn und Bus (Bahn-km 37,8+45 bis 37,9+00) mit einem Bahnsteigzugang
- Abbruch und Neubau der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße in Althengstett bei km 38,5+55
- Neubau des Haltepunktes Calw-Heumaden, bestehend aus einem Außenbahnsteig (Bahn-km 41,4+38,7 bis 41,4+93,4) mit einem Bahnsteigzugang, inkl. Rückbau des vorhandenen Bahnsteigs
- Neubau des Fuß-/Radweg-Bahnüberganges bei Bahn-km 41,5+15
- Neubau eines bahnparallelen Geh- und Radweges von der Straße „Am Rollgraben“ bis zum o.g. BÜ
- Neubau des nichtöffentlichen Bahnüberganges als Teil der Zufahrt zur Tälesbach-Deponie in Calw-Hirsau bei Bahn-km 44,6+50
- Änderung der Gleislage ab Bahn-km 47,2+50 bis 47,6+18,5
- Neubau des Bahnhofes Calw-ZOB, bestehend aus einem Außenbahnsteig (Bahn-km 47,5+17,5 bis 47,5+72,5), der Aufstockung des vorhandenen Aufzugs- und Treppenturmes, einem Fußgängersteg über die Nagoldtalbahn und einem Rettungsweg am Bahnsteigende.

---

### **1.4 Schnittstellen zu anderen Projekten oder Vorhabenträgern (nachrichtlich)**

#### PFI 2 – BÜ Stuttgarter Straße in Althengstett

Die Gemeinde plant, die unmittelbar südlich an den BÜ anschließende Kreuzung, in der die Straßen Schlüsselackerweg, Ölbergstraße, Bahnhofstraße, Bahnstraße und Stuttgarter Straße zusammenlaufen, aufgrund ihrer Unübersichtlichkeit und Unfallträchtigkeit umzubauen. Geplant ist die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes (KVP).

Da die Planung des KVP Auswirkungen auf den BÜ Stuttgarter Straße hat (und umgekehrt), sind die Planungen eng aufeinander abgestimmt und müssen zusammen baulich realisiert werden.

### PFI 3 - Hp Althengstett

Die Gemeinde Althengstett plant die Einrichtung von Busverkehrs- und P+R-Anlagen im unmittelbaren Umfeld des Haltepunktes. Die Planung befindet sich derzeit im Stadium der Vorplanung.

Die Planungen werden fortlaufend untereinander abgestimmt.

### PFI 5 - Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden

Die Stadt Calw plant die Errichtung einer P+R-Anlage unmittelbar südlich des Haltepunktes sowie eines Gehweges vom im vorliegenden Verfahren enthaltenen geplanten Bahnübergang bis zur B 295/ ‚Stuttgarter Straße‘.

Die Planungen werden fortlaufend untereinander abgestimmt.

Weiterhin findet für das Telekom-Gelände nordwestlich des im vorliegenden Verfahren enthaltenen geplanten Bahnüberganges eine Konversion statt. Bei dieser wird die Zuwegung von der ‚Breiten Heerstraße‘ zum Bahnübergang berücksichtigt.

### PFI 6 - BÜ Tälesbach

Für die derzeit laufenden Baumaßnahmen zur Verfüllung der Tälesbachdeponien wurde mit Zustimmung des Landkreises als Eigentümer des Schienenweges bereits ein provisorischer, technisch nicht gesicherter Bahnübergang angelegt. Mit der Wiederaufnahme des Schienenverkehrs ist der Bahnübergang richtlinienkonform auszugestalten und technisch zu sichern. Die Genehmigung der dafür erforderlichen Maßnahmen ist Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

Die Planungen werden fortlaufend untereinander abgestimmt.

## 2 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Entsprechend dem Ziel der Verwaltungsvorschrift zur Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungs- und Zulassungsverfahren (VwV Öffentlichkeitsbeteiligung), die Beteiligungskultur zu fördern und weiterzuentwickeln, war es ein Anliegen des Landkreises Calw, die Bürger bereits vor Antragstellung über die Ziele des Vorhabens, die Mittel es zur verwirklichen sowie die voraussichtlichen Auswirkungen zu informieren und ihnen Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben.

Im Rahmen dieser frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden vom Landkreis Calw und dem Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn die in der nachfolgenden Tabelle 1 ausgeführten Termine und Veranstaltungen durchgeführt.

Datum	Ort	Termin	Teilnehmerkreis
16.03.13	Bahnhof Althengstett	Mitgliederversammlung WSB	Mitglieder des WSB, interessierte Öffentlichkeit
19.03.13	Rathaus Weil der Stadt	Informationsveranstaltung	BM Schreiber und Fraktionsvorsitzende
07.05.13	Landratsamt Calw	Informationsveranstaltung	Mitarbeiter des Landratsamts Calw
28.05.13	Landratsamt Calw	Informationsveranstaltung	Vertreter der Naturschutzverbände
05.06.13	Landratsamt Calw	Informationsgespräch	Bürgerinitiative – „Ja! Zur Hermann-Hesse-Bahn“
28.06.13	Bahnstrecke Weil d. S. - Calw	Trassenbegehung	HNB RPK, UNB LRA Calw
08.07.13	Bahnstrecke/Fuchsklinge	Projektvorstellung	Landtagspräsident Wolf, MdL, interessierte Öffentlichkeit
12.07.13	Landratsamt Calw	Informationsgespräch	Pro Bahn, WSB
18.07.13	Regierungspräsidium Karlsruhe	Folgegespräch zur Trassenbegehung 28.06.2014	Referat. 55 und 56 RPK, UNB LRA Calw
24.07.13	Kursaal Calw-Hirsau	Scopingtermin	öffentliche Veranstaltung
25.07.13	Landratsamt Calw	Informationsgespräch	Bürgerinitiative – „Ja! Zur Hermann-Hesse-Bahn“
28.08.13	Gaststätte Rössle Ostelsheim	Veranstaltung "Bündnis 90/Grünen" u.a. zur HHB	öffentliche Veranstaltung
15.09.13	Landratsamt Calw	Landkreiserlebnistag	öffentliche Veranstaltung

21.10.13	Landratsamt Calw	Kreistagssitzung	öffentliche Sitzung
02.12.13	Landratsamt Calw	Verwaltungsausschuss des Kreistages	öffentliche Sitzung
16.12.13	Landratsamt Calw	Kreistagssitzung	öffentliche Sitzung
24.02.14	Landratsamt Calw	Kreistagssitzung	öffentliche Sitzung
03.05.14	Gerbereimuseum Calw	Mitgliederversammlung WSB	Mitglieder WSB, öffentliche Veranstaltung
05.05.14	Landratsamt Calw	Verwaltungsausschuss des Kreistages	öffentliche Sitzung
14.05.14	Rathaus Althengstett	Gemeinderatssitzung	öffentliche Sitzung
16.05.14	Rathaus Ostelsheim	Gemeinderatssitzung	öffentliche Sitzung
17.05.14	Gasthaus Rössle, Calw	Verbandstag ProBahn Nordschwarzwald	Mitglieder ProBahn, öffentliche Veranstaltung
02.06.14	Gemeindehalle Ostelsheim	Informationsveranstaltung	öffentliche Veranstaltung
01.07.14	Landratsamt Calw	Mitarbeiterinformationsveranstaltung	Mitarbeiter des Landratsamts Calw
31.07.14	Bahnhof Althengstett	Informationsveranstaltung	Fraktionsvorsitzende Sitzmann, MdL, öffentliche Veranstaltung
04.08.14	Landratsamt Calw	Informationsveranstaltung	Anwohner der Trasse aus Calw, OB Eggert (Stadt Calw)
29.09.14	Landratsamt Calw	Verwaltungsausschuss des Kreistages	öffentliche Sitzung
20.10.14	Landratsamt Calw	Kreistagssitzung	öffentliche Sitzung
01.12.14	Landratsamt Calw	Verwaltungsausschuss des Kreistages	öffentliche Sitzung
15.12.14	Landratsamt Calw	Kreistagssitzung	öffentliche Sitzung
12.12.14	Stadthalle Weil der Stadt	Informationsveranstaltung	öffentliche Veranstaltung
17.12.14	Rathaus Althengstett	Gemeinderatssitzung	öffentliche Sitzung

18.12.14	Kursaal Hirsau	Gemeinderatssitzung	öffentliche Sitzung
19.12.14	Rathaus Ostelsheim	Gemeinderatssitzung	öffentliche Sitzung
23.01.15	Rathaus Ostelsheim	Gemeinderatssitzung	öffentliche Sitzung
04.02.15	Festhalle Althengstett	Informationsveranstaltung	öffentliche Veranstaltung
24.02.15	Gemeindehalle Ostelsheim	Informationsveranstaltung	öffentliche Veranstaltung
27.02.15	Gemeindehalle Calw-Stammheim	Informationsveranstaltung	öffentliche Veranstaltung
23.03.15	Landratsamt Calw	Kreistagssitzung	öffentliche Sitzung
26.03.15	Kursaal Hirsau	Gemeinderatssitzung	öffentliche Sitzung
04.05.15	Landratsamt Calw	Verwaltungsausschuss des Kreistages	öffentliche Sitzung
13.05.15	Landratsamt Calw	Mitarbeiterinformationsveranstaltung	Mitarbeiter des Landratsamts Calw
20.05.15	Rathaus Althengstett	Gemeinderatssitzung	öffentliche Sitzung
16.06.15	Landratsamt Calw	Informationsveranstaltung Thema: Schallschutz Ostelsheim	BM Fuchs, Gemeinderat Ostelsheim, Anwohner der Trasse aus Ostelsheim
15.07.15	Gemeindehalle Ostelsheim	Erörterungstermin Planfeststellungsverfahren „Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim“	öffentliche Veranstaltung
16.07.15	Gemeindehalle Ostelsheim	Erörterungstermin Planfeststellungsverfahren „Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim“	öffentliche Veranstaltung
20.07.15	Landratsamt Calw	Kreistagssitzung	öffentliche Sitzung
15.11.17	Landratsamt Calw	Scoping	öffentliche Veranstaltung
<p>Abkürzungen:</p> <p>BM = Bürgermeister  HHB = Hermann-Hesse-Bahn  HNB = Höhere Naturschutzbehörde  LRA = Landratsamt  MdL = Mitglied des Landtages</p>			

OB = Oberbürgermeister  
RPK = Regierungspräsidium Karlsruhe  
UNB = Untere Naturschutzbehörde  
WSB = Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw-Weil der Stadt (WSB) e.V.

Tabelle 1: Veranstaltungen und Termine im Sinne der VwV Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Anrainer in den Kommunen entlang der Bahnstrecke und ihre gewählten Vertreter wurden ebenso wie auch die Vertreter der Naturschutzverbände regelmäßig über den aktuellen Projektstand informiert. An den Vorhabenträger herangetragene Vorschläge und Ideen wurden durch diesen fachlich fundiert beantwortet. Sofern Vorschläge und Ideen nicht umgesetzt werden konnten, wurde auch dies entsprechend begründet. Da es sich bei der Hermann-Hesse-Bahn nur um einen punktuellen Neubau (Tunnel) bzw. eine räumlich begrenzte Erweiterung des Bestands (zweigleisiger Ausbau) handelt und ansonsten in weiten Teilen um die Wiederinbetriebnahme einer bereits bestehenden Bahnstrecke, sind der Diskussion großräumiger Trassenführungsvarianten und großmaßstäbiger Planungsideen Grenzen gesetzt. Ausführungsvariantenvorschläge in Bezug auf einzelne Gewerke wurden jedoch in der Planung berücksichtigt.

## 3 Vorhandener Zustand

---

### 3.1 Gesamtstrecke (nachrichtlich)

Der gegenwärtig noch im Eigentum des Landkreises Calw stehende Streckenabschnitt Weil der Stadt – Calw beginnt am Bahnhof Weil der Stadt und mündet in den früheren Bahnhof Calw in die Nagoldtalbahn (DB-Strecke 4850, Pforzheim – Nagold – Hochdorf) ein. Der Anschluss (Weichenverbindung) an die Nagoldtalbahn ist in der Vergangenheit durch die Deutsche Bahn AG zurückgebaut worden. Die landkreiseigene Strecke weist an zwei Stellen Bahndammdurchbrüche auf, die im Zuge von Straßenbaumaßnahmen entstanden sind. Eine Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Strecke mittels Neubau zweier Brückenbauwerke ist vor einer erneuten Verkehrsaufnahme zwingend erforderlich. Die Kostentragung liegt gemäß Eisenbahnkreuzungsrecht bei dem jeweiligen Straßenbaulastträger (einseitiges Verlangen).

Der 22,8 km lange Streckenabschnitt Weil der Stadt – Calw (inklusive Hacksbergschleife) liegt in topografisch bewegtem Gelände im Übergangsbereich zwischen Gäu und Nordschwarzwald. Er ist bis auf den Bahnhofsbereich Althengstett eingleisig und durchgängig nicht elektrifiziert.

Im Bestand sind zwei Tunnel vorhanden, der 696 m lange Forsttunnel und der 554 m lange Hirsauer Tunnel (auch ‚Welzbergtunnel‘ genannt). Außerdem gibt es entlang der Strecke insgesamt 18 Eisenbahnüberführungen. Weitere bemerkenswerte Erdbauwerke sind der 36 m tiefe Einschnitt ‚Im Hau‘ und der bis zu 64 m hohe Bahndamm bei Hirsau.

---

### 3.2 PFI 1 – BÜ Malersbuckel

Die PFI 1 ‚BÜ Malersbuckel‘ umfasst den Bahnübergang (BÜ) Malersbuckel. Im Bahn-km 26,760 kreuzt die Bahnstrecke die Ortsstraße ‚Malersbuckel‘ höhengleich. Straßenbaulastträger ist die Stadt Weil der Stadt. Der Bahnübergang war technisch gesichert, wobei die Sicherungsanlagen teilweise nicht mehr vorhanden und insgesamt abgängig sind. Bei der Straße handelt es sich um eine als Sackgasse ausgebildete Anliegerstraße, die der Erschließung und Anbindung der in der Nähe des BÜ liegenden Bebauung und eines privaten Freizeitgeländes dient.

---

### 3.3 PFI 2 – BÜ Stuttgarter Straße in Althengstett

Die PFI 2 ‚BÜ Stuttgarter Straße Althengstett‘ enthält den innerorts liegenden BÜ Stuttgarter Straße. Dieser war vor der Stilllegung der Strecke durch eine elektrische Schrankenanlage technisch gesichert. Hier kreuzt die Bahnstrecke in km 37,610 die Stuttgarter Straße höhengleich. Straßenbaulastträger ist die Gemeinde Althengstett. Die Sicherungsanlagen sind nur noch zum Teil vorhanden und insgesamt abgängig. Die Stuttgarter Straße ist eine Ein- bzw. Ausfallstraße von bzw. zur L183 und wird überwiegend vom regionalen aber auch vom überregionalen Verkehr genutzt. Die Straße dient darüber hinaus der Erschließung und Anbindung der in der Nähe des BÜ liegenden örtlichen Bebauung.

---

### 3.4 PFI 3 – Hp Althengstett

Das ehemalige Empfangsgebäude (EG) des Bahnhofs Althengstett ist baulich noch vorhanden. Es wurde aber zwischenzeitlich von der Gemeinde übernommen und einer anderweitigen, bahnfremden Nutzung zugeführt. Der vorhandene Bahnsteig des Bahnhofs Althengstett erstreckt sich über eine Länge von ca. 260 m vom BÜ Stuttgarter Straße, vorbei am ehemaligen EG bis zum westlich davon gelegenen Betriebsgebäude mit Laderampe. Der Bahnsteig weist eine Höhe von ca. 38 cm über Schienenoberkante auf und ist nicht barrierefrei.

---

### 3.5 PFI 4 – EÜ Gottlieb-Braun-Straße

Bei der bestehenden Eisenbahnüberführung (EÜ) in Bahn-km 38,555 über die gemeindeeigene Gottlieb-Braun-Straße, handelt es sich um eine Einfeldbrücke mit vormals zwei Stahlüberbauten und massiven Widerlagern, die im Jahr 1868 hergestellt wurde. Nachdem ein Gleis außer Betrieb genommen wurde, wurde etwa im Jahr 1970 der südliche Stahlüberbau ausgebaut. Der nördliche ist noch vorhanden.

Der heute vorhandene Brückenüberbau besteht aus zwei Stahlträgern als Haupttragelemente, die in Querrichtung mit Windverbänden und Dienstwegträgern über Nieten verbunden sind. Die Schienen liegen auf Holzschwellen, die unmittelbar mit der Stahlkonstruktion verbunden sind.

Die Widerlager einschließlich der straßenparallelen Flügelwände bestehen aus Natursteinmauerwerk und die Auflagerbänke aus Stahlbeton. Die Widerlager wurden flach gegründet und als Lager wurden Stahlplatten verwendet.

Die Brücke hat eine Stützweite von ca. 7,0 m und eine lichte Weite von ca. 5,80 m. Die lichte Höhe im Straßenbereich beträgt ca. 5,80 m.

#### Bauwerksdaten:

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

---

### 3.6 PFI 5 – Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden

Diese PFI erstreckt sich von der EÜ B 295/ Stuttgarter Straße bis zum Fußgängerdurchlass Am Rollgraben in km 41,9+04.

Der vorhandene Haltepunkt Calw-Heumaden befindet sich bahnrechts bei km 41,7+00. Er weist eine Länge von ca. 100 m sowie eine Höhe von ca. 38 cm über Schienenoberkante auf und ist nicht barrierefrei. Der Bahnsteig ist über einen Fußweg von der „Breiten Heerstraße“ her zu erreichen. An der Hinterkante des Bahnsteiges und des Fußweges befinden sich Schrebergärten auf Bahngelände.

---

### 3.7 PFI 6 – BÜ Tälesbach

Die PFI 6 erstreckt sich von Bahn-km 44,6 bis km 44,7 und enthält den BÜ Tälesbach.

Zwischen Bahn-km 44,4+50 und 45,5+50 befinden sich bahnlinks die seit den 1970er Jahren nicht mehr genutzten „Tälesbachdeponien“, die im Eigentum der Stadt Calw und der Deutschen Bahn AG stehen. Diese Deponien werden derzeit seitens der Eigentümer bis ca. 2021 aufgrund von akuter Rutschungsgefahr durch den Einbau von Erdmassen gestützt. Der geplante private Bahnübergang ist neu zu erstellen. An der vorgesehenen Stelle befindet sich derzeit lediglich ein Provisorium.

---

### 3.8 PFI 7 – Bf Calw-ZOB

Die PFI 7 beginnt etwa bei Bahn-km 47,2+44 und endet an der EÜ Stuttgarter Straße (Fischbauchbrücke). Sie enthält den Bf Calw-ZOB.

---

In diesem Bereich verläuft die Bahn durchgehend im Anschnitt mit teilweise steil ansteigenden Böschungen links der Bahn und zum Stadtgebiet Calw abfallenden Böschungen rechts der Bahn.

Der Bahnkörper ist auf eine zweigleisige Strecke ausgelegt. Das hier ehemals vorhandene zweite Gleis wurde in den 1960er Jahren zurückgebaut.

An der Stelle des geplanten Bf Calw-ZOB befinden sich derzeit keine besonderen Anlagen. Die Bahn verläuft hier im Anschnitt ca. 12 m oberhalb der in Betrieb befindlichen Nagoldtalbahn der DB AG und dem Haltepunkt Calw.

---

### 3.9 Baugrundverhältnisse

Grundsätzlich wurde als Planungsgrundlage für die hier beantragten Maßnahmen das Baugrundgutachten über den gesamten Streckenabschnitt von Weil der Stadt bis Calw (das sog. Streckengutachten; siehe Unterlage 8.1.5) verwendet. Aufgrund der höheren Anforderungen an den Inhalt der Gutachten wurden für die Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße und die Verkehrsstationen jeweils zusätzliche Gutachten erstellt und als Planungsgrundlage verwendet (s. Unterlagen 8.1.1 bis 8.1.4).

#### 3.9.1 Streckenabschnitt ‚Weil der Stadt‘

In diesem Streckenabschnitt befindet sich die PFI 1- BÜ Malersbuckel.

Im Streckenabschnitt ‚Weil der Stadt‘ steht in einer Mächtigkeit von etwa 4 m Hanglehm bzw. Verwitterungslehm an, welcher auf dem verwitterten bis angewitterten Muschelkalk lagert. Hierbei handelt es sich um einen tonigen Schluff bzw. einen schluffigen Ton welcher z.T. steinige Komponenten aufweisen kann. Die Konsistenz wurde bei dem braunen bis grauen Material in der Ansprache als steif bis halbfest bestimmt.

Die darunterliegende Schwemmlehm-, Tallehm- und Aueablagerungen weisen eine Mächtigkeit von ca. 7 m auf und setzen sich aus schluffigen, teilweise schwach kiesigen, teilweise steinigen Tonen bzw. stark tonigen, schluffigen Kiesen zusammen.

Sie liegen auf den Schichten des Mittleren und des Unteren Muschelkalks auf. Der Mittlere Muschelkalk (Karlstadt-Formation - m4, mmK, Heilbronn-Formation - m5, mmH und Diemel-Formation - m6, mmD) besteht größtenteils aus stark verwitterten und entfestigten Ton-, Mergelsteinen und Dolomitsteinen, durchsetzt mit Karbonatgesteinslagen und -bänken. Bei den Schichten des Unteren Muschelkalks (Freudenstadt-Formation, FDS-Fm., muF) handelt es sich um tonige, mitunter auch sandige dolomitische Mergel mit immer wieder eingeschalteten härteren Dolomitlagen.

Der natürliche Vorfluter für die geringleitenden Formationen des Mittleren und Unteren Muschelkalks im Untersuchungsgebiet ist der Talackerbach im Norden und die Würm im Osten.

#### 3.9.2 Streckenabschnitt ‚Althengstett‘

In diesem Streckenabschnitt befinden sie die Planfeststellungsinseln 2 – BÜ Stuttgarter Straße, 3 – Hp Althengstett und 4 – EÜ Gottlieb-Braun-Straße.

Im Streckenabschnitt ‚Althengstett‘ steht der Hanglehm bzw. Verwitterungslehm in einer Mächtigkeit von bis zu 5 m und bereichsweise der Schwemmlehm mit einer Schichtmächtigkeit von bis zu 4 m.

Bei der als Verwitterungslehm auf Muschelkalk angesprochenen Schicht handelt es sich laut der Erkundungen um einen kiesigen, feinsandigen, tonigen Schluff bzw. um einen steinigen, sandigen, schwach schluffigen, schwach tonigen Kies. Das beige bis hellgraubraune Material ist teilweise inhomogen und erdfeucht. Bei den Schwemmlahmen und Aueablagerungen handelt es sich um sandige, z.T. kiesige Tone und Schluffe, welche teilweise organische Bestandteile aufweisen. Das Material ist braun, grau bis dunkelbraun und besitzt eine überwiegend weiche Konsistenz.

Darunterliegend sind der Untere Muschelkalk und der Obere Buntsandstein anzutreffen. Der Untere Muschelkalk (muF) ist eine mächtige Gesteinsgruppe, welche aus gelbgrauen, weichen, tonigen, teilweise sandigen dolomitischen Mergeln besteht, in denen immer wieder härtere Dolomitlagen eingeschaltet sind.

Der Obere Buntsandstein (So) besitzt eine ungefähre Mächtigkeit von ca. 40 m. Der dunkelrote bis rote Sandstein kann massig, gebankt oder plattig auftreten. Die Verwitterung des Buntsandsteins erfolgt unregelmäßig. Eine genaue Abgrenzung der unterschiedlich verwitterten Schichten in Abhängigkeit von der Tiefe ist daher nicht möglich.

Lokaler Vorfluter für den geringleitenden Muschelkalk ist der Tälesbach, dessen Quelle sich am südöstlichen Ortsrand von Althengstett befindet. Der vier Kilometer lange Bach fließt verdolt durch Althengstett und tritt am südwestlichen Ortsrand wieder ins Freie.

### **3.9.3 Streckenabschnitt ‚Heumaden‘**

In diesem Streckenabschnitt befindet sich die PFI 5 – Hp Calw- Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden.

Im Streckenabschnitt ‚Heumaden‘ wurden in einigen Bereichen Auffüllungen mit Mächtigkeiten bis zu 5 m angetroffen. Der gemischtkörnige Verwitterungsschutt und der sonst zum Ziegelbach hin anstehende Schwemmlehm besitzen in einigen Bereichen Mächtigkeiten von 3 m.

Der Obere und Mittlere Buntsandstein stehen darunter mit einer ungefähren Mächtigkeit von 40m an. Der dunkelrote bis rote Sandstein kann massig, gebankt oder plattig auftreten. Die Verwitterung des Buntsandsteins erfolgt unregelmäßig. Eine genaue Abgrenzung der unterschiedlich verwitterten Schichten in Abhängigkeit von der Tiefe ist daher nicht möglich.

Lokaler Vorfluter ist der ca. 500 m entfernte Ziegelbach, der nach Westen zur Nagold hin entwässert. Die tiefer anstehenden Sandsteine des Oberen und Mittleren Buntsandsteins stellen einen regionalen Grundwasserleiter dar.

### **3.9.4 Streckenabschnitt ‚Hirsau‘**

In diesem Streckenabschnitt befindet sich die PFI 6 – BÜ Tälesbach.

Im Streckenabschnitt Hirsau konnte eine bis zu 25,5 m mächtige Schicht bestehend aus Bahndammauffüllung und Verwitterungsschutt angetroffen werden, welche auf den Gesteinsformationen des Oberen und Mittleren Buntsandsteins aufliegt. Der im Bereich der Deponie Hirsau erstellte Damm mit einer Höhe von bis zu 64 m galt früher als höchster Bahndamm Europas.

Bei dem Verwitterungs- und Hangschutt des Buntsandsteins handelt es sich um Schluff, Sand oder Kies mit variablen Anteilen an Ton, Schluff, Sand, Kies und Steinen. Das rötliche bis rote, teilweise weiße verwitterte Material enthält Sandsteinblöcke und verwitterte Tonsteinlagen mit bis zu 10 cm Mächtigkeit. Die Konsistenz des Verwitterungsschutts reicht von steif bis halbfest und das Material ist teilweise gerundet und stellenweise auch kantig ausgebildet.

Die Schichten des Mittleren Buntsandsteins weisen eine ungefähre Mächtigkeit von bis zu 220 m auf. Die im Liegenden befindlichen Schichten des Oberen Hauptkonglomerats bestehen aus mittelgrobkörnigen, roten, teilweise verkieselten Sandsteinen, welche lagenweise große Bereiche von Quarzgeröllen führen. Der darunter befindliche Hauptbuntsandstein ist hellrot und grobkörnig und stellenweise geröllführend.

Lokaler Vorfluter ist der ca. 4 km lange Tälesbach, dessen Quelle sich am südöstlichen Ortsrand von Althengstett befindet. Die anstehenden Sandsteine des Oberen und Mittleren Buntsandsteins stellen einen regionalen Grundwasserleiter dar.

### **3.9.5 Streckenabschnitt ‚Calw‘**

In diesem Streckenabschnitt befindet sich die PFI 7 – Bf Calw-ZOB.

Im Streckenabschnitt ‚Calw‘ liegen 2 – 5 m mächtige Schichten Verwitterungsschutt über dem Mittleren Buntsandstein mit mehr als 200 m Mächtigkeit an.

Bei dem Verwitterungsschutt handelt es sich um in situ verwitterten, zum Teil abgerutschten und umgelagertes Buntsandsteinmaterial des Mittleren und Oberen Buntsandsteins. Das Material zeigt sich in den Aufschlüssen als roter, halbfester bis fester, schluffiger, kiesiger, stark sandiger Ton. Das Material zeigt eine halbfeste bis feste, stellenweise auch steife Konsistenz bzw. mitteldichte bis dichte Lagerung.

Die lithostratigraphische Untergruppe der Buntsandsteine bestehen aus gutgebankten Quarzsandsteinen, mit durchschnittlichen Bankmächtigkeiten von 1 - 4 m. Die Gesteine sind hellrot, teilweise auch lagenweise rot und weiß. Die Gesteine weisen eine lagenweise Varianz der Korngrößen von tonigen Lagen bis hin zu Grobsandsteinen auf, mit teilweiser Einlagerung von Geröllen.

Lokaler Vorfluter ist die westlich gelegene, nach Norden abfließende Nagold. Die anstehenden Sandsteine des Oberen und Mittleren Buntsandsteins stellen einen regionalen Grundwasserleiter dar.

## 4 Geplanter Zustand

---

### 4.1 Allgemeines

Bei der Planung der Maßnahmen wird die Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO) angewendet. Des Weiteren werden die anerkannten Regeln der Technik sowie die Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen wie die ‚Oberbaurichtlinie für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE)‘ befolgt.

In Ergänzung hierzu bzw. für Bereiche, zu denen keine speziellen Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen existieren, sowie auch für die Planung sämtlicher Bahnübergänge an der Strecke, werden Richtlinien der Deutschen Bahn zu Rate gezogen. Die Vorschriften für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) werden beachtet.

Für die Hermann-Hesse-Bahn werden die folgenden Planungsgrundsätze nach EBO und Obri-NE eingehalten:

- $v_{\max} = 100 \text{ km/h}$
- $R_{\min} = 300 \text{ m}$
- Max. Längsneigung 40‰
- Spurweite 1435 mm
- Regellichtraum gemäß EBO

### Verkehrsstationen

Auf der Hermann-Hesse-Bahn sollen Dieseltriebwagen mit der in Baden-Württemberg gängigen Einstiegshöhe von 55 cm zum Einsatz kommen. Alle neu zu erstellenden Bahnsteige werden daher mit einer Höhe von 55 cm über SO geplant. Hinsichtlich der Bahnsteiglänge werden 55 m als erforderlich erachtet. Diese Länge ermöglicht es, die zum Einsatz vorgesehenen Triebfahrzeuge der Baureihe 650 in Doppeltraktion (entspricht einer Zuglänge von 51 m) abfertigen zu können. Die verbleibenden 4 m Bahnsteiglänge dienen der sogenannten Verbremreserve.

### Aufwärtskompatibilität:

Gemäß der Abstimmung zwischen dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart, den Landkreisen Böblingen und Calw sowie den Kommunen Renningen, Weil der Stadt, Ostelsheim, Althengstett und Calw vom 19.06.2015, soll bei der Planung der Hermann-Hesse-Bahn die „Aufwärtskompatibilität“ für einen gegebenenfalls späteren S-Bahn-Betrieb berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund wurde bei der Planung verstärkt darauf geachtet, „verlorene Kosten“ im Falle einer späteren Umstellung des Betriebs möglichst gering zu halten. In diesem Zusammenhang wurden sowohl die Gründung der Bahnsteigkanten und Zugangsrampen als auch deren Anordnung hierfür entsprechend dimensioniert bzw. gewählt. Gleichermaßen werden auf den Bahnsteigen längere Mastleuchten eingesetzt. Aus vorgenannten Gründen werden bereits zur Reaktivierung der Strecke folgende Maßnahmen an den Stationen vorgesehen:

- Regelbreite der Außenbahnsteige mit Ausnahme von Renningen und Weil der Stadt von 2,75 m statt der für NE-Bahnen zulässigen und ausreichenden Breite von 2,50 m,

- Freihaltung der Fläche für eine Bahnsteigverlängerung um 25 m auf 80 m Gesamtlänge (die Freihaltungen selbst befinden sich auf Flächen des Landkreises und sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens),
- Dimensionierung der Gründung der Bahnsteigkante für eine Nennhöhe von 96 cm über SO,
- Entsprechende Ausbildung von Geometrie und Längsneigung der Bahnsteigzugangswege, dass auch ein Bahnsteig mit einer Nennhöhe von 96 cm über SO ohne Mehrflächenbedarf barrierefrei erschlossen werden kann,
- Mastleuchte mit größerer Lichtpunkthöhe (bei Nennhöhe von 55 cm über SO), so dass sie bei einer Bahnsteigaufhöhung weiterverwendet werden können.

Als Bahnsteigbelag ist reflexionsarmer und rutschhemmender Plattenbelag vorgesehen. Die Stationen werden mit Blindenleitsystem, Wetterschutzhaus, Wegeleit- und Informationssystem, dynamischem Fahrgastinformationssystem mit Lautsprechermodul, Stationsnamensschildern, Bahnsteigausstattung (Sitzgelegenheit, Abfallbehälter, Streugutbehälter) und Beleuchtung ausgestattet. Hierfür ist im Einzelnen vorgesehen:

#### Taktiler Leitsystem:

Zur Führung von blinden und sehbehinderten Menschen erhalten die Bahnsteige ein taktiler Leitsystem mit Bodenindikatoren gemäß DIN 32984. Die Leitstreifen werden mit weißen Rippenplatten in Trapezstruktur, die Aufmerksamkeitsfelder und Auffangstreifen mit weißen Noppenplatten ausgeführt. Sofern es die Farbgebung des Bahnsteigs erfordert, wird der Leitstreifen mit einem Begleitstreifen zur Sicherung des Kontrastes zwischen Bahnsteigbelag und Leitstreifen ergänzt. Weiterhin wird jeweils am Hauptzugang der Stationen ein Auffangstreifen angeordnet.

#### Beleuchtung:

Jeder Bahnsteig erhält eine Beleuchtung mit Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 6,5 m (für Bahnsteig-Nennhöhe von 96 cm über SO - siehe oben). Die Aufteilung der Leuchten richtet sich nach Bahnsteiganfang und -ende sowie dem Wetterschutzhaus. Eine ausreichend helle und gleichmäßige Ausleuchtung wird sichergestellt.

Der Bahnsteigzugang wird ebenso beleuchtet. Die Wetterschutzhäuser werden nicht separat beleuchtet.

Sowohl für die Bahnsteige als auch für deren Zugänge ist die Mindestbeleuchtungsstärke nach Regelwerk einzuhalten, um einen betriebssicheren Zustand gewährleisten zu können. Es wird keine darüber hinausgehende, überdimensionierte Beleuchtung vorgesehen, so dass keine über das übliche Maß hinausgehende Betroffenheiten erkennbar sind. Der minimale Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung beträgt

- beim Hp Althengstett ca. 20 m (gegenüberliegende Gemeinschaftsunterkunft Industriestraße 17/1)
- beim Hp Heumaden ca. 6 m (gegenüberliegendes Wohnhaus Breite Heerstraße Nr. 1). Weitere Wohngebäude sind aufgrund der Topographie nicht betroffen.
- beim Bf Calw-ZOB ca. 27 m Luftlinie (Wohnhaus Bischofstr. 28). Das Straßenniveau liegt hier allerdings ca. 28 m unterhalb des Bahnsteigniveaus.

### Bahnsteigausstattung:

Auf den neuen Bahnsteigen im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ist jeweils ein 3-feldriges Wetterschutzhaus mit Sitzgelegenheiten vorgesehen. In die Wetterschutzhäuser werden Informationsvitrinen integriert. Zur Entzerrung der Personenströme wird der neue Wartebereich neben der Zuwegung platziert.

Des Weiteren erhält jeder Bahnsteig:

- einen Abfallbehälter,
- einen Streugutbehälter,
- einen Fahrausweisautomatenfundament inkl. Leerrohranbindung,
- Beschilderung bestehend aus 1x Stationsnamensschild,
- ein elektronisches Fahrgastinformationssystem.

Bahnsteigenden ohne Zugänge erhalten ein Absperrgeländer mit Hinweisschild.

### Zuwegung

Mindestens die Hauptzuwegung zu den Bahnsteigen wird barrierefrei gestaltet.

---

#### **4.2 PFI 1 – BÜ Malersbuckel**

Die wenigen noch vorhandenen Altanlageanteile werden komplett zurückgebaut und im Rahmen der Reaktivierung der Strecke durch eine neue, rechnergesteuerte BÜ-Sicherungsanlage mit Lichtzeichen und Halbschranken ersetzt. Zusätzlich wird erstmals eine BÜ-Akustik mit Nachtabsenkung eingebaut.

Im BÜ-Bereich sind neue Querungen und Schächte herzustellen und Betonkabelkanäle neu zu errichten. Für die Lichtzeichen und Halbschranken werden Fertigteilfundamente aus Beton verwendet.

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

Die bestehende Bahnübergangsbefestigung wird durch Gleistragplatten aus Stahlbeton ersetzt. Die bestehende Straßenführung und die Straßeneinrichtungen (Leitpfosten etc.) werden ebenfalls an die neuen Gegebenheiten angepasst. Eine Anpassung der vorhandenen Straßenbreite ist dabei nicht erforderlich.

---

#### **4.3 PFI 2 – BÜ Stuttgarter Straße**

Die wenigen noch vorhandenen Altanlageanteile werden komplett zurückgebaut und im Rahmen der Reaktivierung der Strecke durch eine neue, rechnergesteuerte BÜ-Sicherungsanlage mit Lichtzeichen und Halbschranken ersetzt. Zusätzlich wird erstmals eine BÜ-Akustik mit Nachtabsenkung eingebaut. Auf jeder Straßenseite im BÜ-Bereich wird ein Gehweg angeordnet. Diese werden mit eigenen Lichtzeichen und Fußgängerschranken gesichert. Im südlichen Bereich des BÜ wird die bisherige unübersichtliche und gefährliche Kreuzung der Straßen Schlüsselackerweg, Ölbergstraße, Bahnhofstraße, Bahnstraße und Stuttgarter Straße zu einem Minikreisverkehrsplatz (KVP) umgebaut. Der KVP ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsantrags. Um ein Überstauen des BÜ zu verhindern, werden an allen auf den KVP zulaufenden Straßen vorschaltete Lichtzeichen (vLz) angebracht.

Durch den Aufbau der vLz wird sichergestellt, dass beim Einleiten des Schließvorgangs die Zufahrt auf den KVP gestoppt wird und der KVP geräumt werden kann. Eine sicherheitsgefährdende Überstauung des BÜ wird dadurch verhindert.

Im BÜ-Bereich sind neue Querungen und Schächte herzustellen und Betonkabelkanäle neu zu errichten. Für die im Kreuzungsbereich notwendigen neuen Lichtzeichen, Halb- und Fußschraken werden Fertigteilfundamente aus Beton verwendet.

Das Betonschaltheus zur Aufnahme der technischen Steuerung wird im III. Quadranten aufgestellt.

Die bereits vorhandene Fahrbahn wird in der vorhandenen Gesamtbreite von 6,20 m beibehalten.

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

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

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

---

#### **4.4 PFI 3 – Hp Althengstett**

Der ehemalige Außenbahnsteig des Bf Althengstett südlich des Streckengleises wird bis auf den aus Gründen des Denkmalschutzes zu erhaltenden Abschnitt zwischen dem ehemaligen Empfangsgebäude und dem westlich davon gelegenen Betriebsgebäude zurückgebaut. Der neue Außenbahnsteig des Hp Althengstett ist westlich des Betriebsgebäudes und links der Bahn zwischen Bahn-km 37,8+45 und 37,9+00 vorgesehen. Er wird als Kombibahnsteig zwischen Bahn- und Busverkehr ausgebildet. Die Querneigung wird mit ca. 2 % vom Gleis weg nach hinten ausgeführt.

Die Längsneigung des Gleises im Bahnsteigbereich liegt bei 0 ‰, das Gleis verläuft in einem Bogen mit einem Radius von  $R = 1.380$  m ohne Überhöhung.

Die Bussteigkante erhält für den gleichzeitigen Halt zweier Standard-Linienbusse eine Länge von 30 m und einen Bordsteinanschlag von 18 cm. Die Zuwegung zum Kombibahnsteig erfolgt barrierefrei mit einer maximalen Längsneigung von 6 % vom seitens der Gemeinde Althengstett geplanten Umfeld bzw. vom Bestand aus.

Vom Neubau des Kombibahnsteiges ist das an dieser Stelle vorhandene Gleis mit historischem Keilschellenoberbau betroffen. Näheres dazu siehe Kapitel 7.

---

#### **4.5 PFI 4 – EÜ Gottlieb-Braun-Straße**

##### **Ingenieurbau**

Die vorhandene EÜ über die Gottlieb-Braun-Straße in Althengstett wird auf Verlangen der Gemeinde Althengstett als Straßenbaulastträgerin abgebrochen und durch ein neues Bauwerk mit geänderten Abmessungen ersetzt.

Die Gottlieb-Braun-Straße in Althengstett bildet eine der Hauptzuwegungen von der B 295/ L 183 von und zur Ortsmitte sowie vom Schulzentrum zum EDEKA-Markt. Des weiteren stellt die Straße die Zufahrt vom überörtlichen Straßennetz zum Unternehmen Morof mit mehreren hundert Mitarbeitern und dem zentralen Werkstattstandort für LKW dar. Aufgrund des zunehmenden Verkehrs-

aufkommens, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs, in Kombination mit dem starken Anlieger-, (Schul-)Bus- und Schwerlastverkehr kann im Bereich der bestehenden EÜ ein sicherer Verkehrsablauf nicht mehr gewährleistet werden. Aufgrund dieses Umstandes wurde nach Möglichkeiten zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit gesucht. Hierfür wurden folgende beiden Varianten untersucht:

- Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung mit vergrößerten lichten Abmessungen
- Erhaltung der vorhandenen EÜ und westlich davon Ergänzung einer separaten Geh- und Radwegunterführung unter der Bahn

Bei der letztgenannten Variante würde die separate Unterführung für den Fußgänger- und den Radverkehr in beide Richtungen ca. 10 m westlich des bestehenden Bauwerkes durch den Bahndamm hindurch angelegt. Aufgrund der vorhandenen Topographie und Bebauung wäre dabei jedoch insbesondere südlich der Bahn nur eine sehr ungünstige Linienführung mit einem nahezu rechtwinkligen Knick im Wegeverlauf möglich, wodurch sich Gefahren für den Radverkehr ergeben würden. Des Weiteren würden sich durch die zwingend einseitige Führung des Radverkehrs an denjenigen Stellen Konflikte ergeben, wo der Radverkehr Richtung Norden von der Fahrbahn abzweigt und auf die Fahrbahn zurückgeführt wird. Aus diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass ein Teil der Radfahrer anstatt der separaten Unterführung weiterhin die vorhandene, enge aber vielbefahrene Straße nutzen würde, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss. Darüber hinaus gibt es im Bereich der Gemeinde Althengstett bereits eine ähnliche Lösung an der EÜ Eugen-Zeyher-Straße, die hinsichtlich der sozialen Kontrolle und des Sicherheitsgefühls für die Verkehrsteilnehmer sehr kritisch gesehen wird.

Aufgrund dieser Punkte wurde diese Variante verworfen und stattdessen der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung weiterverfolgt. Dabei wird die Aufweitung der Straße von derzeit 5,80 m lichte Weite auf zukünftig 9,25 m im Bereich Kreuzung von Bahnlinie und Gottlieb-Braun-Straße gefordert. Es handelt 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.

Da das bestehende Bauwerk nicht an die geänderten Straßenabmessungen angepasst werden kann, ist es erforderlich, es durch einen Neubau zu ersetzen. Die neue EÜ ist als eingleisiger Stahlbeton-Halbrahmen geplant. Die neuen Widerlager werden verschoben, sodass die neue lichte Weite 9,25 m beträgt. Die kleinste lichte Höhe im Straßenbereich beträgt mind. 5,00 m. Die Rahmendecke ist beidseitig mit Randkappen und Füllstabgeländer vorgesehen.

Nach dem kompletten Rückbau der bestehenden EÜ wird das neue Bauwerk hergestellt. Die Fundamente werden flach gegründet. Die neue eingleisige EÜ ist mit abgeschrägten Flügelmauern zu erstellen, um die Sichtverhältnisse an den angrenzenden Knotenpunkten zu verbessern.

Die Entwässerung wird an die an die Straßenentwässerung angeschlossen.

Für den Rück- und Neubau der Brücke sind durchgehende Straßensperrungen erforderlich.

Bauwerksdaten:

Kreuzungs-km	38,5 + 55
Art des Bauwerks	Stahlbeton-Halbrahmen
Lastmodell:	LM 71, SW / 0, $\alpha = 1,0$
Streckengeschwindigkeit:	$\leq 100$ km/h

Kreuzungswinkel:	ca. 101,64 gon
Lichte Weite	9,25 m
Lichte Höhe:	≥ 5,09 m
Breite zw. den Geländern:	6,73 m
Nutzbare Fahrbahnbreite:	Straße 5,50 m, Gehweg 2,50 m

### **Straßen und Wege (nachrichtlich)**

Die EÜ wird geändert, um den die Bahn unterquerenden Straßenquerschnitt an die aktuellen Verkehrserfordernisse anzupassen. Es ist eine lichte Breite von 9,25 m vorgesehen, die folgendermaßen aufgeteilt wird (von Ost nach West):

- 0,50 m Schrammbord
- 5,50 m Fahrbahn
- 0,50 m Sicherheitsraum (auf Niveau Gehweg)
- 2,50 m Gehweg (Radfahrer frei)
- 0,25 m Sicherheitsraum (entlang der Widerlagerwand)

Die Fahrbahn wird beiderseits durch Hochbordsteine eingefasst.

Die Entwässerung erfolgt weiterhin analog zum Bestand durch Straßenabläufe in der Fahrbahn. Der Gehweg und der Schrammbord werden mit ca. 2,5% zur Fahrbahn hin geneigt.

Die Fortführung des beschriebenen Straßenquerschnittes außerhalb des Bereiches der Eisenbahnüberführung ist nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens, sondern wird von der Gemeinde Althengstett als Straßenbaulastträger separat verfolgt.

---

## **4.6 PFI 5 – Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden**

### **Gleisanlagen**

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 zum Stehen kommen. Um dies zu vermeiden, wird im Bereich des Haltepunktes ab Bahn-km 41,3+32 diese Überhöhung auf 0 abgesenkt, so dass der Zug ohne Querneigung, d.h. waagrecht, am Bahnsteig zum Stehen kommt.

### **Verkehrsstation**

Für den Hp Calw-Heumaden ist ein Außenbahnsteig in Dammlage links der Bahn zwischen Bahn-km 41,4+38 und km 41,4+93 geplant. Dieser ersetzt den vorhandenen Bahnsteig zwischen Bahn-km 41,6+53 und 41,7+53, welcher zurückgebaut wird.

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

Die Querneigung des Bahnsteigbelags beträgt 2 % zur Bahnsteighinterkante. Die Entwässerung erfolgt breitflächig über die anschließende vorhandene Böschung.

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

Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt barrierefrei vom geplanten Bahnübergang her. Zwischen dem 2,50 m breiten Bahnsteigzugang und dem Gleis wird eine Winkelstützwand mit Zaun vorgesehen.

## **Bahnübergang**

Am km 41,515 wird ein neuer Bahnübergang für einen Fußweg eingerichtet. Der Fußweg dient als Stadtteilverbindung und Zugang zum Reisendenzugang, der unmittelbar hinter dem BÜ zum neuen Bahnsteig des Hp Calw-Heumaden abzweigt. Der neu zu erstellende, die Gleise höhengleich kreuzende Fußweg wird in einer Breite von 2,50 m hergestellt und mit seitlichen Markierungslinien versehen.

Es wird eine neue, rechnergesteuerte BÜ-Sicherungsanlage mit Lichtzeichen und Fußwegschränken eingebaut, welche zusätzlich mit einer BÜ-Akustik mit Nachtabenkung ausgerüstet wird.

Im BÜ-Kreuzungsbereich sind neue Querungen herzustellen und neue Schächte und Betonkabelkanal einzubauen. Für die notwendigen neuen Lichtzeichen und Halbschranken werden Fundamente aus Beton verwendet.

Das Betonschaltheus zur Aufnahme der technischen Steuerung wird im III. Quadranten aufgestellt. Als Bahnübergangsbefestigung werden Gleiseindeckplatten vorgesehen.

## **Straßen und Wege**

### Bahnparalleler Fußweg „Rollgraben“ bis BÜ

Zur Erschließung des geplanten Haltepunktes Heumaden vom westlich davon gelegenen Wohngebiet und Schulzentrum sowie vom Wohngebiet an der „Hengstetter Steige“ südlich der Bahn wird ein bahnparalleler Geh- und Radweg von der Sackgasse „Am Rollgraben“ und der daran anschließenden Personenunterführung unter der Bahn bis zum geplanten Bahnübergang vorgesehen.

Der Geh- und Radweg wird in einer Breite von 2,50 m befestigt und mit einem 1,0 m hohen Stabgitterzaun von den Gleisanlagen abgetrennt. Die Längsneigung beträgt maximal 6 % mit Zwischenpodesten alle 10 m.

Die Stadt Calw plant im Umfeld der PFI 5 zusätzlich die Herstellung folgender Wegeverbindung:

### Fußweg Breite Heerstraße – B 295/ „Bauknecht-Kreuzung“ (nachrichtlich)

Als Stadtteilverbindung und zur Anbindung des geplanten Haltepunktes Heumaden sowie der seitens der Stadt geplanten P+R-Anlagen nördlich der Bahn ist der Neubau eines Gehweges von der „Breiten Heerstraße“ über den oben beschriebenen Fußgänger-Bahnübergang bis zur B 295 auf Höhe der „Bauknecht-Kreuzung“ vorgesehen. Der Weg soll teilweise über ein derzeit noch im Eigentum der Deutschen Telekom befindlichen Betriebsgeländes verlaufen, dessen Konversion derzeit von der Stadt Calw vorbereitet wird.

---

## **4.7 PFI 6 – BÜ Tälesbach**

Der vorhandene provisorische Zufahrt wird mit einer rechnergesteuerten BÜSA (Bahnübergangssicherungsanlage) zu einem technisch gesicherten Bahnübergang ausgebaut. Die Sicherung erfolgt mit Lichtzeichen und Halbschranken.

Im BÜ-Bereich werden Schächte, Querungen und Betonkabelkanäle eingebaut. Die erforderlichen Fundamente für die Lz und, Halbschranken werden Betonfertigteile verwendet.

Die technischen Einrichtungen werden in einem Betonschaltheus untergebracht (II. Quadrant).

## 4.8 PFI 7 – Bf Calw-ZOB

### Gleisanlagen

Im Bereich des Bf Calw-ZOB werden Gleislage und -gradienten verändert.

Die Änderung der Lage des Gleises ist erforderlich, da der geplante Außenbahnsteig zwischen Gleis und der zur Nagoldtalbahn hin abfallenden Böschung angeordnet werden soll. So wird eine Gleisquerung des geplanten Bahnsteigzuges vermieden.

Die Änderung der Gradienten erfolgt, um im Bahnsteigbereich eine für Bahnhöfe richtlinienkonforme Längsneigung von 2,5 ‰ zu erreichen.

### Verkehrsstation

Für den Bf Calw-ZOB ist ein Außenbahnsteig rechts der Bahn zwischen Bahn-47,5+17,5 und 47,5+72,5 geplant. Dieser kommt damit auf dem vorhandenen Bahndamm im Anschnitt oberhalb der Nagoldtalbahn zu liegen.

Die Gleislängsneigung im Bahnsteigbereich liegt bei 2,5 ‰ und das Gleis verläuft in einer Geraden ohne Überhöhung.

Die Querneigung des Bahnsteigbelags beträgt 2 ‰ zur Bahnsteighinterkante. Die Entwässerung erfolgt über Kastenrinnen, die über eine Sammelleitung an die öffentliche Kanalisation angebunden werden.

Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt barrierefrei über die geplanten Aufzüge im vorhandenen Parkhaus und einen geplanten Fußgängersteg über die Nagoldtalbahn. Zusätzlich zu den Aufzügen sind im Parkhaus Treppenanlagen vorhanden, die analog zu den Aufzügen auf das Höheniveau der Hermann-Hesse-Bahn aufgestockt werden.

Ergänzend zu den Aufzügen führt vom südlichen Bahnsteigende ein nichtöffentlicher Rettungsweg zum Hohlfelsenweg, der stufenfrei ausgebildet und durch entsprechende Beschilderung gekennzeichnet wird.

### Ingenieurbau

Um die Calwer Innenstadt, den ZOB und die Nagoldtalbahn mit dem neuen Bahnsteig verbinden zu können, ist es notwendig, einen Zugang von Westen zum neuen Bahnsteig zu schaffen. Dazu soll die bestehende Haupteinschließung genutzt werden. Diese besteht aus einem Treppenhaus und zwei Aufzügen im Kern der Zufahrtsspindel des Parkhauses im ZOB und verbindet bisher sowohl den Bahnsteig der Nagoldtalbahn mit dem auf Straßenniveau befindlichen ZOB als auch die dazwischen liegenden Parkebenen untereinander bzw. mit dem ZOB. Der Kern ist bis auf das Niveau des geplanten Übergangsstegs zu erhöhen, um das bestehende Treppenhaus und die Aufzüge weiterführen zu können.

Die Erhöhung des Spindelkerns soll in gleicher Bauweise wie bisher erfolgen. Die Wände und Decken der Zwischenebenen sollen aus sichtbarem Stahlbeton ausgeführt werden. Vor der Erhöhung müssen das bestehende Dach sowie ein Großteil der bestehenden obersten Geschossdecke zurückgebaut werden. Die Konstruktion des nach oben weiterzuführenden Kerns wird so gewählt, dass es möglich ist, beide Aufzüge nach oben zu erweitern. Den Abschluss des Kerns bildet, wie seither auch, ein mit Biberschwanzziegeln gedecktes Kreisgeldach.

Der neue Übergangssteg, der den erhöhten Spindelkern mit dem neuen Bahnsteig verbindet, soll als leichte Stahlfachwerkstruktur ausgeführt werden. Der Steg lagert im Westen auf der neu erstellten Stahlbetonkonstruktion des erhöhten Spindelkerns auf. Im Osten lagert er auf einem im Zuge des Neubaus des Bahnsteigs gebauten Widerlagers. Der Festpunkt befindet sich am Spindelkern.

Die Wände des Steges werden als Fachwerkträger ausgebildet. Die Fachwerkträger erhalten seitlich eine raumhohe, transparente Verkleidung, bestehend aus einer Pfosten-Riegel-Fassade mit einer absturzsichernden Verglasung. Den oberen Abschluss des Steges bildet ein Flachdach.

Die Entwässerung des Daches erfolgt zur Stegachse hin und von dort in Dacheinläufe die auf kurzem Weg über eine Sammelleitung unterhalb der Dachtragschale von der Mitte des Steges aus zum einen in Richtung des neuen Bahnsteigs und zum anderen in Richtung der Spindel das Wasser ableiten.

Die Beleuchtung des Steges und die Entwässerungsrohre können direkt an der Unterseite der Dachtragschale befestigt werden. Zum Schutz dieser und ggf. weiterer Installationen gegen Vandalismus werden grobmaschige Gitterroste angebracht.

## 5 Schall

---

### 5.1 Baulärm

Für die hier beschriebenen einzelnen Maßnahmen wurde eine schalltechnische Untersuchung des Baulärms erstellt, die den Antragsunterlagen als Unterlage 8.2 beiliegt. In dieser werden die Auswirkungen der Bautätigkeiten für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil der Stadt - Calw durch Lärmimmissionen dargestellt und beurteilt.

Da es sich hierbei um eine Reaktivierung einer alten Schienenstrecke handelt, d.h. während der Baumaßnahmen kein Bahnverkehr vorhanden ist, können die Arbeiten an den einzelnen PFI im Zeitraum Tag durchgeführt werden. Nächtliche Baumaßnahmen sind nicht vorgesehen. Die Untersuchungen belegen, dass je nach Art und Umfang der Baumaßnahmen:

- beim Neubau des Bahnübergangs Malersbuckel während 7 Tagschichten erhebliche Baulärmimmissionen zu erwarten sind (dabei sind insbesondere Wohngebäude im Süden der Baufläche von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen),
- beim Rückbau und Neubau des Bahnübergangs an der Stuttgarter Straße während 23 Tagschichten erhebliche Baulärmimmissionen zu erwarten sind (dabei sind insbesondere Wohngebäude im Norden und Süden der Bahntrasse von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen),
- beim Rückbau und Neubau des Haltepunktes Althengstett während 22 Tagschichten erhebliche Baulärmimmissionen zu erwarten sind (dabei sind insbesondere Wohngebäude nördlich und südlich der alten Bahnstrecke von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen),
- beim Rückbau und Neubau der Eisenbahnüberführung an der Gottlieb-Braun-Straße während 140 Tagschichten erhebliche Baulärmimmissionen zu erwarten sind (dabei sind insbesondere Wohngebäude im Süden der Baufläche sowie vereinzelte Nutzungen im Norden von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen),
- beim Rückbau und Neubau des Haltepunktes Calw-Heumaden während 55 Tagschichten erhebliche Baulärmimmissionen zu erwarten sind (dabei sind insbesondere Wohngebäude nördlich der alten Bahnstrecke von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen),
- beim Rückbau und Neubau des Bahnübergangs Tälesbach während 12 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten sind (dabei ist das Wohngebäude südlich der Baufläche von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen),
- beim Rückbau und Neubau des Außenbahnsteigs des Bahnhofs Calw-ZOB während 168 Tagschichten erhebliche Baulärmimmissionen zu erwarten sind (dabei sind insbesondere Wohngebäude östlich und westlich der Bauflächen von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen).

Mit Beeinträchtigungen durch Baulärm ist somit im ungünstigsten Fall – als Summe aller Maßnahmen – während 427 Tagschichten mit einer Dauer von maximal 12 Stunden zu rechnen. Für die Anwohner ergeben sich aus der jeweils vom Fortschritt der Baumaßnahme abhängigen Entfernung der besonders lärmintensiven Tätigkeiten unterschiedliche Geräuschimmissionen. Dies kann gerade beim Abbruch und Neubau der Baumaßnahmen an den Immissionsorten im Nahbereich der Baustelle an einzelnen Tagen höhere Beurteilungspegel ergeben, nämlich genau dann, wenn die Arbeiten in einem Abschnitt unmittelbar vor dem jeweiligen Gebäude stattfinden.

Da die Bauarbeiten von öffentlichem Interesse sind und ohne Richtwertüberschreitungen nicht durchgeführt werden können, kommt eine Stilllegung der Baumaschinen (Nr. 5.2.2. AVV Baulärm) nicht in Betracht. Eine Beschränkung der Betriebszeit ist nicht empfehlenswert, da die Gesamtbauzeit wesentlich verlängert würde und die Anwohner daher in Summe nicht entlastet wären.

Bautechnische oder organisatorische Maßnahmen sind bei verhältnismäßigem Aufwand nicht geeignet, die Baulärmpegel effektiv zu verringern.

Da derzeit in der Prognose keine geeigneten Maßnahmen zur Minimierung der Baulärmeinwirkungen bei verhältnismäßigem Aufwand erkennbar sind, sollte den Auswirkungen wie folgt entgegnet werden:

- 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.
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich Betroffenen wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben.
- Im Beschwerdefall Nachweis der tatsächlich auftretenden Lärmbelastung durch baubegleitende Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen zur Beweissicherung.
- In besonderen Fällen kann auch eine temporäre Unterbringung erheblich Betroffener in von Baulärm unbelasteten örtlichen Beherbergungsstätten in Betracht gezogen werden.

Für detailliertere Informationen wird auf das entsprechende Gutachten verwiesen, das den Antragsunterlagen als Unterlage 8.2.1 beiliegt.

---

## 5.2 Verkehrslärm

Nach Prüfung handelt es sich nur bei „Neubau EÜ Gottlieb-Braun-Straße“, „BÜ Tälesbach“ und „Bahnhof Calw-ZOB“ um Maßnahmen, die in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) fallen, da nur sie erhebliche bauliche Eingriffe in den Verkehrsweg darstellen.

Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen zu den genannten drei Maßnahmen kommen zum Ergebnis, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ist nicht gegeben.

Für detailliertere Informationen wird auf das entsprechende Gutachten verwiesen, das den Antragsunterlagen als Unterlage 8.2.2 beiliegt.

## 6 Erschütterungen

Für die hier beschriebenen einzelnen Maßnahmen wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung zur Bau- und Betriebsphase erstellt, die den Antragsunterlagen als Unterlage 8.3 beiliegt. In dieser werden die Auswirkungen sowohl der Bautätigkeiten für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil der Stadt - Calw als auch des späteren Bahnbetriebes dargestellt und beurteilt.

---

### 6.1 Erschütterungsprognose Bauphase – Gebäude

Die Ergebnisse zeigen auf, dass für die untersuchten Gebäude und für die ausgewählten Baugeräte keine Überschreitungen der Anhaltswerte für die Beurteilung von Gebäuden nach DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) auftreten. Gebäudeschäden durch die Baumaßnahmen sind daher nicht zu erwarten. Voraussetzung ist der Einsatz geeigneter Baugeräte mit entsprechenden Vibrationsleistungen.

---

### 6.2 Erschütterungsprognose Bauphase – Menschen in den Gebäuden

Die Anhaltswerte der Stufe 3 zur Beurteilung von Bau-Erschütterungen nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) werden nicht überschritten.

Die Anhaltswerte der Stufe 2 können weitgehend ohne zeitliche Beschränkungen eingehalten werden. In Einzelfällen muss der Einsatz von Vibrationserzeugern den Gegebenheiten hinsichtlich der Leistung oder der Einsatzzeit angepasst werden. Für alle Vibrationserzeuger gilt, dass die Frequenz möglichst weit oberhalb von 40 Hz liegen sollte, um nicht im Resonanzbereich von Betondecken zu liegen.

Zur Minderung der Erschütterungsbelastungen bzw. zur Minderung der physischen Auswirkungen durch den Baubetrieb sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Auswahl der Baumaschinen und Bauabläufe, welche die angegebenen Energiewerte einhalten:
  - Zum Verdichten der Böden dürfen nur Vibrationsplatten mit einer Leistung von maximal 10 kW (ca. 550 kg) eingesetzt werden; nur in einem Fall am Immissionsort „Hengstetter Steige 11“ darf die Leistung nicht höher als 5 kW (250 kg) liegen, andernfalls muss eine zeitliche Einschränkung erfolgen.
  - Der Einsatz einer Vibrationswalze von maximal 2 to und 20 kW ist in PFI 2 innerhalb des geplanten Umfangs ohne Einschränkungen möglich. Bei dem Einsatz von Vibrationswalzen mit höherer Leistung müssen hingegen zeitliche Einschränkungen erfolgen.
  - Umfangreiche und rechtszeitige Information der Betroffenen (siehe Kapitel 5.3).
  - Ggf. Erhebung einer baulichen Beweissicherung (Aufnahme des Zustandes der Gebäude).
  - Durchführung einer Erschütterungsmessung während kritischer Bauphasen und ggf. auch auf Anforderung der Anwohner.

Werden die oben genannten Maßnahmen und Empfehlungen umgesetzt, können negative Auswirkungen auf Menschen in den Gebäuden vermieden werden.

## 7 Natur und Umwelt

---

### 7.1 UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP)

Für die Änderungs- und Neubaumaßnahmen diverser Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Zentraler Teil dieser Prüfung ist der Umweltverträglichkeitsprüfungs-Bericht (UVP-Bericht). Um Doppelungen im Falle der sowohl in der Eingriffsregelung als auch im UVP-Bericht zu betrachtenden Schutzgüter zu vermeiden, wird für die im Rahmen von 7 Planfeststellungsinseln betrachteten diversen Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen ein UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) erstellt.

Dieser beinhaltet neben der Bestandsaufnahme von Natur- und Landschaft in den einzelnen Planfeststellungsinseln die Darstellung und Bewertung der zu erwartenden Eingriffe, die Konkretisierung und Planung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz. Weiterhin sind auch die erforderlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem besonderen Artenschutz nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu berücksichtigen.

Die möglichen Auswirkungen wurden schutzgutbezogen untersucht.

Das Vorhaben wird insbesondere Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen/Biotope, Tiere und Boden haben.

Mittels des ausgearbeiteten Maßnahmenpaketes können alle erheblichen Beeinträchtigungen vermieden, minimiert oder kompensiert werden. Dazu zählen insbesondere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in Bezug auf die Gehölzentnahme im Rahmen der Vegetationskontrolle, den Boden- und Gewässerschutz, Maßnahmen zum Schutz der denkmalgeschützten Objekte an der Württembergischen Schwarzwaldbahn sowie Maßnahmen hinsichtlich der Umsiedlung von Reptilien. Zur Sicherstellung, dass notwendige Schutzmaßnahmen korrekt durchgeführt werden und unnötige Beeinträchtigungen oder Beschädigungen vermieden werden, ist eine ökologische Baubegleitung zu etablieren.

Es ist eine externe Ausgleichsmaßnahme zu realisieren. Diese umfasst die Entwicklung von Buchenwald basenreicher Standorte auf Flächen naturfremder Waldbestände im Bereich der Hacksbergschleife bei Dätzingen.

Für das Vorhaben ‚Diverse Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen‘ wird insgesamt ein Defizit von -6.118 Ökopunkten im Schutzgut Biotope und ein Defizit von -6.796 Ökopunkten im Schutzgut Boden nach ÖKVO errechnet. Nach Umsetzung der externen Ausgleichsmaßnahme im Bereich der Hacksbergschleife mit einem Umfang von 15.610 Ökopunkten ist der Eingriff rechnerisch ausgleichbar bzw. überkompensiert (+2.696 Ökopunkte).

Das Vorhaben ist für die Planfeststellungsinseln der diversen Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen umweltverträglich ausführbar.

Für detailliertere Informationen wird auf den entsprechenden Bericht verwiesen, der den Antragsunterlagen als Unterlage 6 beiliegt.

### 7.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

In der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wurde ermittelt, ob die geplanten Maßnahmen, für die der Vorhabenträger die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens „Diverse Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen“ beantragt, artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände nach § 44 Abs. 1 und Abs. 5 BNatSchG bezüglich der europarechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie) erfüllt werden.

Im Ergebnis ist die Realisierung des Vorhabens mit Auswirkungen auf verschiedene Vogel-, Fledermaus- und Reptilienarten verbunden.

Für die Brutvögel werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) durch zeitliche Vorgaben für die Gehölzentnahme sowie für Eingriffe in Gebäude vermieden.

Für die Zauneidechse und die Schlingnatter werden Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG im Vorfeld durch zeitliche Vorgaben bei der Gehölzfreistellung, der Ausweisung von Flächen zum Schutz, Entwicklung und Pflege geschützter Tierarten, die Errichtung von Schutzzäunen und durch eine CEF-Maßnahme vermieden. Diese umfasst die Habitatoptimierung der Flächen zum Schutz, Entwicklung und Pflege geschützter Tierarten im räumlichen Zusammenhang durch zusätzliche Sonderstrukturen in Form von Totholzelementen und Steinriegeln. Zur Sicherung der ökologischen Funktionalität (§ 44 Abs. 5 BNatSchG) ist es notwendig, dass diese Ausgleichsmaßnahme vorgezogen zur Realisierung der Baumaßnahmen erfolgt, damit zum Zeitpunkt des Verlustes von Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang gleichwertige bzw. geeignete Ersatzhabitate zur Verfügung stehen. Ein Teil der geplanten Ersatzhabitate liegt nicht im direkten räumlichen Zusammenhang für die Reptilien, weshalb die ökologische Funktion nicht kontinuierlich gewährleistet wird und eine Ausnahme für die Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erforderlich wird. Um eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population zu verhindern, werden Habitate im weiteren räumlichen Umfeld aufgewertet, die im Sinne einer FCS-Maßnahme die bestehenden Populationen stützen soll. Im Zusammenhang mit der erforderlichen Umsiedlung wird im Rahmen der FCS-Maßnahme eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich.

Zur Vermeidung der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG werden Fledermausquartierbäume soweit möglich erhalten bzw. kontrolliert gefällt.

Verbotstatbestände der erheblichen Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG werden nicht erfüllt.

Eine Betroffenheit von Pflanzenarten des Anhangs IV FFH-Richtlinie wurde nicht festgestellt. Verbotstatbestände der Entnahme von Pflanzen und Zerstörung ihrer Wuchsstandorte im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG werden nicht erfüllt.

Von einer Beeinträchtigung weiterer Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und Artikel 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie, die nicht einer der aufgeführten Arten oder Artengruppen angehören, ist aufgrund des fehlenden Habitatpotenzials im Untersuchungsgebiet, des fehlenden Vorkommens im Vorhabenbereich oder der sehr geringen projektspezifischen Betroffenheit nicht auszugehen.

Zur Gewährleistung einer sachgerechten Ausführung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen erfolgt eine ökologische Baubegleitung. Die vorgezogenen Maßnahmen zum Funktionsausgleich sind durch ein Risikomanagement in Form eines mehrjährigen Monitorings zu begleiten, gegebenenfalls sind Korrekturmaßnahmen vorzunehmen.

Für detailliertere Informationen wird auf den entsprechenden Fachbeitrag verwiesen, der den Antragsunterlagen als Unterlage 7 beiliegt.

## 8 Denkmalschutz

Die Bahntrasse Weil der Stadt – Calw ist als ‚Sachgesamtheit Württembergische Schwarzwaldbahn‘ inkl. der Bahnhöfe i.S.d. § 2 DSchG als Kulturdenkmal der Bau- und Kunstdenkmalpflege geschützt.

Auch die vorhandene Eisenbahnüberführung über die Gottlieb-Braun-Straße in Althengstett ist Teil dieser Sachgesamtheit und damit geschützt. Der Rückbau dieser EÜ und ihr Ersatz durch einen Neubau mit größerer lichter Durchgangsbreite ist auf Verlangen der Gemeinde Althengstett insbesondere aufgrund einer deutlichen Zunahme des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs entlang der Gottlieb-Braun-Straße vorgesehen. Im Rahmen der vorhergehenden Planungsphasen wurde als Alternative zur hier vorgelegten Planung die Erhaltung des vorhandenen Bauwerks und die Anlage eines zusätzlichen, nach Westen abgerückten Fußgänger- und Radfahrertunnels („Bypass“ analog zum Bestand an der Eugen-Zeyher-Straße) untersucht. Von Seiten der Gemeinde wurde diese Alternative aufgrund folgender Punkte verworfen:

- Aufgrund ungünstiger Grundstücks- bzw. Bebauungsverhältnisse würde der Geh- und Radweg durch den Bypass nahezu rechtwinklige Kurven aufweisen. Es ist davon auszugehen, dass dann der überweidende Teil des Radverkehrs weiterhin die Straße benutzen wird, um die Kurven zu vermeiden. Ein Ziel ist aber, den Radverkehr komplett von der Straße zu nehmen, da hier aufgrund des benachbarten Hauptsitzes eines Bauunternehmens und des Schulstandortes auch ein hoher Schwerverkehrs- und (Schul-)Busanteil vorhanden ist.
- Zudem ist die Gottlieb-Braun-Straße in diesem Abschnitt Teil eines übergeordneten Radweges.
- Der Bypass stellt außerdem aufgrund seiner gegenüber der EÜ deutlich beengteren Platzverhältnisse einen verschmutzungs- und vandalismusanfälligen Angstraum dar, in dem es an sozialer Kontrolle mangelt.

Das Stumpfgleis 4 im alten Bahnhof Althengstett, welches an die Laderampe hinter dem heute als Jugendtreff genutzten Gebäudes führt, weist auf den letzten ca. 65 m einen historischen Keilwellenoberbau auf. Gemäß der hier vorgelegten Planung befindet sich der Abschnitt mit Keilwellenoberbau auf einer Länge von ca. 25 m im Bereich des geplanten Kombibahnsteiges. Auf dieser Länge ist der Rückbau des Gleises vorgesehen. Der verbleibende Abschnitt mit einer Länge von ca. 40 m kann unverändert in situ erhalten werden und wird während der Bauarbeiten entsprechend gesichert.

Die Lage des Bahnsteiges wurde von der Gemeinde Althengstett wie dargestellt festgelegt, um ihn als Kombibahnsteig mit direkter Umstiegsmöglichkeit Bahn/ Bus ausbilden zu können. Bei einer nach Westen verschobenen Lage wäre eine solche Ausbildung nicht möglich, da dort aufgrund der stark abfallenden Bahnstraße ein Höhengsprung vorhanden ist, der eine Buszufahrt unmöglich macht.

Baubedingt ist entlang der Strecke die Entfernung von vorhandenen Hektometersteinen erforderlich. Diese sind so auszubauen und zwischenzulagern, dass sie unversehrt bleiben und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder an den ursprünglichen Plätzen aufgestellt werden können.

## 9 Grunderwerb / vorübergehende Inanspruchnahme

---

### 9.1 PFI 1 – BÜ Malersbuckel

Diese PFI liegt auf Gebiet der Stadt Weil der Stadt, Gemarkung Weil der Stadt.

Es ist weder Grunderwerb noch eine Grunddienstbarkeit erforderlich.

Für die Änderung des Bahnüberganges Malersbuckel bei Bahn-km 26,7+60 wird die Straßenfahrbahn der Ortsstraße auch außerhalb des Bahngrundstückes während der Bautätigkeiten vorübergehend in Anspruch genommen.

### 9.2 PFI 2 – BÜ Stuttgarter Straße

Diese PFI liegt auf Gebiet der Gemeinde Althengstett, Gemarkung Althengstett.

Für den Standort des BÜ-Schalthauses für den BÜ Stuttgarter Straße wird Grunderwerb vom gemeindeeigenen Grundstück im III. Quadranten mit der Nummer 1099/4 erforderlich.

Für die am Minikreisverkehrsplatz positionierten vorgeschalteten Lichtzeichen der BÜ-Sicherungsanlage wird eine dauerhafte Inanspruchnahme der gemeindeeigenen Flächen erforderlich.

Zur Verwendung als Baustelleneinrichtungsflächen wird die vorübergehende Inanspruchnahme von Teilen der gemeindeeigenen Grundstücke Nr. 1030/1 im I. Quadranten und Nr. 1099/4 im III. Quadranten des BÜ Stuttgarter Straße vorgesehen. Des Weiteren ist die vorübergehende Inanspruchnahme eines Teiles des genannten Flurstückes Nr. 1030/1 im I. Quadranten erforderlich, um den Fahrbahnrand der Stuttgarter Straße anzupassen. Die Straße verbleibt im Eigentum der Gemeinde.

### 9.3 PFI 3 – Hp Althengstett

Diese PFI liegt auf Gebiet der Gemeinde Althengstett, Gemarkung Althengstett.

Es ist weder Grunderwerb noch eine Grunddienstbarkeit erforderlich.

Im Bereich des geplanten Haltepunktes Althengstett wird zur Verwendung als Baustelleneinrichtungsfläche die vorübergehende Inanspruchnahme von Teilen der gemeindeeigenen Grundstücke Nr. 1099/5 und 1099/9 vorgesehen.

### 9.4 PFI 4 – EÜ Gottlieb-Braun-Straße

Diese PFI liegt auf Gebiet der Gemeinde Althengstett, Gemarkung Althengstett.

Es ist weder Grunderwerb noch eine Grunddienstbarkeit oder eine vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich.

### 9.5 PFI 5 – Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden

Diese PFI liegt auf Gebiet der Stadt Calw, Gemarkung Calw.

Es ist weder Grunderwerb noch eine Grunddienstbarkeit oder eine vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich.

### 9.6 PFI 6 – BÜ Tälesbach

Diese PFI liegt auf Gebiet der Stadt Calw, Gemarkung Hirsau.

---

Es ist weder Grunderwerb noch eine Grunddienstbarkeit erforderlich.

Für die Anpassung der Fahrbahnränder im II. und IV. Quadranten des Bahnüberganges Tälesbach wird die vorübergehende Inanspruchnahme von Teilen der Grundstücke 262 (Eigentümer Stadt Calw) und 270 (Eigentümer Stadt Calw) vorgesehen.

---

### **9.7 PFI 7 – Bf Calw-ZOB**

Diese PFI liegt auf Gebiet der Stadt Calw, Gemarkung Calw.

Im Bereich des Bahnhofes Calw-ZOB wird für die Anbindung des geplanten Rettungsweges vom Bahnsteig zum ‚Hohfelsenweg‘ eine Grunddienstbarkeit (Wegerecht zugunsten des Zweckverbandes HHB) sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme für das gemeindeeigene Wegegrundstück Nr. 2008 erforderlich.

Ebenfalls im Bereich des Bahnhofes Calw-ZOB wird für die Böschung an der Bahnsteighinterkante eine Grunddienstbarkeit für das Grundstück Nr. 63 der DB Netz AG erforderlich. Für die Herstellung des Bahnsteiges ist die vorübergehende Inanspruchnahme eines Teiles dieses Grundstücks vorgesehen.

Das vorhandene Parkhaus befindet sich im Eigentum der Stadt Calw. Für den Zugang zum Bahnsteig der Hermann-Hesse-Bahn durch die Aufstockung des Aufzugs- und Treppenturmes ist eine dauerhafte Inanspruchnahme in Form des Wegerechtes zugunsten des Zweckverbandes HHB erforderlich. Für die Baustelleneinrichtung während der Aufstockung wird das oberste Parkdeck vorübergehend in Anspruch genommen. Als Kranstandplätze während der Bauausführung werden zwei Flächen auf Straßenniveau vorübergehend in Anspruch genommen.

## 10 Bauzeiten und Baudurchführung

Der Baubeginn für die Gesamtmaßnahme Hermann-Hesse-Bahn soll Mitte 2019 erfolgen.

---

### 10.1 PFI 1 – BÜ Malersbuckel

Für die Arbeiten am Bahnübergang Malersbuckel ist eine Teilspernung der Straße mit einer Dauer von ca. 5 Wochen vorgesehen. Für den Einbau der BÜ-Befestigung wird zusätzlich eine Vollsperrung der Straße für ca. 2 Tage erforderlich.

Die Arbeiten werden tagsüber zwischen 7<sup>00</sup> und 20<sup>00</sup> stattfinden. Nachtarbeit ist nicht vorgesehen.

---

### 10.2 PFI 2 – BÜ Stuttgarter Straße

Die Arbeiten am BÜ Stuttgarter Straße sind gleichzeitig und in enger Verzahnung mit den Arbeiten für den benachbarten Mini-Kreisverkehrsplatz (nicht Bestandteil dieses Antrages) vorgesehen. Für beide Maßnahmen zusammen ist eine Vollsperrung der Stuttgarter Straße im betroffenen Bereich für die Dauer von ca. 10 Wochen vorgesehen.

Als BE-Flächen sind der westlich an den BÜ anschließende Bahnkörper sowie die Grünfläche zwischen Bahn und Bahnstraße vorgesehen.

Die Umleitung des Straßenverkehrs ist über die Simmozheimer Straße/ Eugen-Zeyher-Straße vorgesehen. Da im Ortsgebiet Althengstett auch an weiteren Eisenbahnkreuzungen Bauarbeiten vorgesehen sind, wird die zeitliche Abfolge dieser Maßnahmen so getaktet, dass immer ausreichend Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Die Arbeiten werden tagsüber zwischen 7<sup>00</sup> und 20<sup>00</sup> stattfinden. Nachtarbeit ist nicht vorgesehen.

---

### 10.3 PFI 3 – Hp Althengstett

Die Arbeiten zur Errichtung des Haltepunktes Althengstett werden im Bereich zwischen der Bahnstraße und den vorhandenen Gleisanlagen abseits der öffentlichen Straßenverkehrsflächen erfolgen. Es ist eine Dauer von ca. 7 Wochen vorgesehen.

Als BE-Flächen sind der ans Baufeld anschließende Bahnkörper sowie die Asphaltfläche zwischen Bahn und Bahnstraße vorgesehen.

Die Arbeiten werden tagsüber zwischen 7<sup>00</sup> und 20<sup>00</sup> stattfinden. Nachtarbeit ist nicht vorgesehen.

---

### 10.4 PFI 4 – EÜ Gottlieb-Braun-Straße

Die Bauzeit für die neue Eisenbahnüberführung beträgt etwa 7 Monate.

Die Arbeiten werden tagsüber zwischen 7<sup>00</sup> und 20<sup>00</sup> Uhr durchgeführt. Nachtarbeit ist nicht vorgesehen.

Es ist folgender Bauablauf vorgesehen:

- Vorarbeiten (ca. 1 Woche)
- Rückbau Überbau (ca. 1 Woche)
- Herstellung östliches Widerlager, Richtung Weil der Stadt (ca. 8 Wochen)
- Herstellung westliches Widerlager, Richtung Calw (ca. 8 Wochen)
- Herstellung Überbau (ca. 7 Wochen)

- Restarbeiten (ca. 4 Wochen)

Der Rückbau des Bestandsbauwerks sowie die Herstellung der neuen Eisenbahnüberführung sind unter durchgehenden Straßensperrungen vorgesehen. Der Autoverkehr wird über den Starenweg oder die Eugen-Zeyher-Straße umgeleitet.

Ab dem Anheben bzw. Rückbau des Stahlüberbaus wird die Straße für den Autoverkehr gesperrt. Somit ist mit einer gesamten Sperrzeit von ca. 6 Monate zu rechnen.

Die Fußgänger und Radfahrer werden weiterhin über die Gottlieb-Braun-Straße geführt. Bei folgenden Bauarbeiten ist eine komplette Sperrung der Gottlieb-Braun-Straße erforderlich:

- Stahlüberbau anheben und entsorgen
- Auf- und Abbau des Trag- und Schutzgerüsts
- Herstellung der Straße und des Geh- und Radweges

Insgesamt ist für die Fußgänger und Radfahrer eine Sperrzeit von etwa 1 Monat vorgesehen.

Als BE-Fläche ist ein Teil der Parkplätze an der Industriestraße östlich der Gottlieb-Braun-Straße vorgesehen.

---

### **10.5 PFI 5 – Hp Calw-Heumaden, BÜ Fußweg Heumaden**

Die Arbeiten zur Errichtung des Haltepunktes Heumaden und des benachbarten Bahnüberganges werden im Bereich zwischen der Breiten Heerstraße und der Bundesstraße B 295 abseits der öffentlichen Straßenverkehrsflächen erfolgen. Für die Herstellung des Bahnsteiges, des Bahnüberganges, des bahnparallelen Gehwegs sowie der Stützwand an der EÜ Rollgraben ist eine Gesamtdauer von ca. 12 Wochen vorgesehen.

Als BE-Flächen sind der ans Baufeld anschließende Bahnkörper, die auf dem Bahngrundstück gelegenen Asphaltflächen zwischen Breiter Heerstraße und Bahn, die Grünfläche nördlich des geplanten BÜ sowie die Grünfläche am Rollgraben vorgesehen. Die Zufahrt zum Baufeld ist von der Breiten Heerstraße über die o.g. Asphaltfläche auf den Bahnkörper geplant.

Die Arbeiten werden tagsüber zwischen 7<sup>00</sup> und 20<sup>00</sup> stattfinden. Nachtarbeit ist nicht vorgesehen.

---

### **10.6 PFI 6 – BÜ Tälesbach**

Für die Arbeiten am Bahnübergang Tälesbach ist eine Teilspernung der Waldstraße mit einer Dauer von ca. 5 Wochen vorgesehen. Für die Zufahrt zur Deponie über das Gleis hinweg ist eine Vollsperrung mit einer Dauer von ca. 3 Wochen geplant.

Die Arbeiten werden tagsüber zwischen 7<sup>00</sup> und 20<sup>00</sup> stattfinden. Nachtarbeit ist nicht vorgesehen.

---

### **10.7 PFI 7 – Bf Calw-ZOB**

Die Arbeiten zur Errichtung des Bahnhofes Calw-ZOB erfolgen außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen. Es ist mit einer Dauer der Arbeiten von ca. 4 Monaten zu rechnen.

Als BE-Fläche ist der ans Baufeld anschließende Bahnkörper bis vor die Fischbauchbrücke über die Stuttgarter Straße vorgesehen. Die Zufahrt zum Baufeld ist vom BÜ Tälesbach her über den Bahnkörper sowie über den Hohfelsenweg geplant.

Für das Einheben der Fußgängerbrücke über die Nagoldtalbahn ist eine Sperrung des Bahnverkehrs auf dieser Strecke erforderlich. Daher wird dieser Arbeitsgang in der Nacht durchgeführt.

Die Arbeiten werden tagsüber zwischen 7<sup>00</sup> und 20<sup>00</sup> stattfinden. Nachtarbeit ist mit o.g. Ausnahme nicht vorgesehen.

## Anlage: Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz
CEF	continuous ecological functionality' = Maßnahmen zum Vorgezogenen Funktionsausgleich
DN	Nenndurchmesser innen
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (DSchG)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
Flst.-Nr.	Flurstücks-Nummer
HHB	Hermann-Hesse-Bahn
Hp	Haltepunkt
i.S.d.	im Sinne des
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
l.d.B.	links der Bahn
LRA	Landratsamt
n.e.	nicht erforderlich
Obri-NE	Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
ÖKVO	Ökokonto-Verordnung
R	Gleisradius
r.d.B.	rechts der Bahn
Ril	Richtlinie
R <sub>min</sub>	Mindestgleisradius
RP	Regierungspräsidium
SaP	Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung
SO	Schienenoberkante
TEN	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
V <sub>max</sub>	Streckenhöchstgeschwindigkeit
ZV	Zweckverband