| Lfd.-Nr. | TöB | Rückmeldung | Stellungnahme VHT |
|---|---|---|---|
| A1 | **Stadt Wildberg**<br>16.06.2016 | Keine Anregungen/Einwendungen | – |
| A2 | **Bundeswehr**<br>17.06.2016 | Nach den mir vorliegenden Unterlagen gehe ich davon aus, dass die baulichen Anlagen - einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30 m über Grund nicht überschreiten.<br>Sollte diese Höhe (30 m über Grund) überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - nochmals zur Prüfung zuzuleiten. | **VHT:** Die baulichen Anlagen überschreiten eine Höhe von 30 m über Grund nicht. |
| | | Bei der o.a. Maßnahme bestehen seitens der Bundeswehr aus liegenschaftsmäßiger, infrastruktureller und schutzbereichsmäßiger Sicht keine Bedenken. | – |
| A3 | **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46**<br>20.06.2016 | Keine Einwendungen | – |
| A4 | **Stadt Calw**<br>20.06.2016 | Keine Einwendungen | – |
| A5 | **Regierungspräsidium Freiburg, Landesbetrieb Forst BW**<br>22.06.2016 | Keine Anregungen/Bedenken | – |
| A6 | **Unfallversicherung Bund und Bahn**<br>22.06.2016 | Aus der Sicht des zuständigen Unfallversicherungsträgers für die Deutsche Bahn AG (DB AG) und den daraus ausgegliederten Unternehmen ist festzustellen, dass durch die geplante Maßnahme weder die Infrastruktur noch der Betriebsablauf im Bereich der DB AG erwähnenswert von der Maßnahme betroffen sind. Somit erscheint die Abgabe einer Stellungnahme durch die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) | – |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | im Zusammenhang mit der geplanten Maßnahme als nicht erforderlich.<br>Wir verweisen daher explizit an den zuständigen Unfallversicherungsträger (UVT) des zukünftigen Eisenbahnverkehrsunternehmens und an den UVT des Betreibers der betroffenen Eisenbahninfrastruktur.<br>Eine weitere Beteiligung am Verfahren erscheint aus o. g. Gründen nicht erforderlich. | |
| A7 | **ZV Landeswasserversorgung**<br>22.06.2016 | Nicht betroffen | – |
| A8 | **ZV Bodensee-Wasserversorgung**<br>23.06.2016 | Keine Bedenken | – |
| A9 | **Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg**<br>24.06.2016 | Keine Einwendungen | – |
| A10 | **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 53.1 und 53.2**<br>30.06.2016 | Keine Bedenken/Einwendungen | – |
| A11 | **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32**<br>04.07.2016 | Keine Einwendungen | |
| A12 | **IHK Nordschwarzwald**<br>05.07.2016 | Halten an den Aussagen aus der Stellungnahme vom 16.12.2014 fest.<br><br>Stellungnahme der IHK Nordschwarzwald vom 16. Dezember 2014 zum PF-Verfahren Neubau „Tunnel Hacksbergschleife und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim" [diese war dem Schreiben vom 5. Juli 2016 nicht beigefügt]:<br><br>Die Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald befürwortet die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts | **VHT:** Kenntnisnahme |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Calw – Weil der Stadt der ehemaligen Württembergischen Schwarzwaldbahn als Hermann-Hesse-Bahn und deren Weiterführung auf bestehenden Gleisen der S-Bahn 6 nach Renningen mit dem vorgesehenen Tunnel an der Hacksbergschleife und dem zweigleisigen Ausbau am Bahnhof Ostelsheim.<br><br>Die Strecke verschafft dem östlichen Wirtschaftsraum der Region Nordschwarzwald eine optimale Anbindung an die Metropolregion Stuttgart und wird die Attraktivität des Landkreises Calw als Gewerbe- und Wohnstandort erheblich steigern.<br><br>Die Vollversammlung der IHK Nordschwarzwald hat sich bereits in seiner Sitzung vom 06.07.2011 mit dem Thema befasst und sich für die Reaktivierung als Hermann-Hesse-Bahn ausgesprochen.<br><br>Das Projekt Hermann-Hesse-Bahn kann als reines Landkreisprojekt der beiden Kreise Calw und Böblingen umgesetzt werden und stellt ein wesentliches strukturbildendes Element dar, den Wirtschaftsraum insgesamt zu stärken und neue Impulse der regionalen Entwicklung zu ermöglichen. | |
| A13 | **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien**<br>(bevollmächtigt von der DB Netz AG)<br>08.07.2016 | Keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise und Anregungen beachtet werden:<br><br>An der Strecke im Bereich des Bahn-km 41 rechts der Bahn befindet sich noch ein über die Bahnlandwirtschaft verpachtetes Kleingartengelände. Dies ist bei einem | **VHT:** Kenntnisnahme |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Verkauf des Flst. 1198 bei der DB verblieben und mit FN 2016/23 in zwei Teilflächen geteilt worden. Ein neu gebildetes Flurstück liegt unmittelbar an der Trasse und wird evtl. bei deren Reaktivierung benötigt. Falls dies der Fall sein sollte, wäre ein Verkauf unter Berücksichtigung der Kündigungsfristen möglich. Sollte das Flurstück benötigt werden, bitten wir Sie eine Kaufanfrage an uns zu richten. | |
| | | Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse und den Satzungsbeschluss zu gegebener Zeit zuzusenden und an weiteren Verfahren zu beteiligen. | **VHT:** Zusage |
| A14 | **Zweckverband Schwarzwaldwasserversorgung**<br>08.07.2016 | Keine Anregung/Stellungnahme | _ |
| A15 | **Regierungspräsidium Freiburg Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau**<br>14.07.2016 | Im Rahmen seiner fachlichen Zuständigkeit für geowissenschaftliche und bergbehördliche Belange äußert sich das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau auf der Grundlage der ihm vorliegenden Unterlagen und seiner regionalen Kenntnisse zum Planungsvor-haben. | _ |
| | | **1 Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall nicht überwunden werden können**<br><br>Keine | _ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | **2 Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den Plan berühren können, mit Angabe des Sachstandes**<br><br>Keine | – |
| | | **3 Hinweise, Anregungen oder Bedenken**<br><br>**Geotechnik**<br><br>Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk entnommen werden. Objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 werden empfohlen. Es wird darauf hingewiesen, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder Auszügen daraus erfolgt. | **IB Dr. Spang:** Die Beschreibung des Baugrunds erfolgt auf Grundlage der geologischen Karte von Baden-Württemberg, Blatt 7218, Calw, welche als Unterlage [U 9] im Kapitel 1.3 des Baugrundgutachtens zitiert ist. Abstände der Aufschlüsse für die Erkundung der Stützmauern und der Einschnittsböschungen liegen zwischen 60 m und 100 m und entsprechen damit der DIN EN 1997-2, B.3 (1), nach der für Linienbauwerke Abstände zwischen 20 m und 200 m einzuhalten sind. Die 10 m tiefen Aufschlüsse von der Einschnittssohle und 40 m tiefen Aufschlüsse vom Böschungskopf reichen ca. 7 – 8 m unter den Fuß der Stützmauer und entsprechen damit der DIN EN 1997-2, B.3 (10), nach der für Stützbauwerke eine Erkundungstiefe von der Einschnittssohle von der Höhe der Grundwasseroberfläche am Stützbauwerk zuzüglich 2 m einzuhalten sind. |
| | | **Boden**<br><br>Zur Planung sind aus bodenkundlicher Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzutragen. | – |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | **Mineralische Rohstoffe**<br><br>Zum Planungsvorhaben sind aus rohstoffgeologischer Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzubringen. | – |
| | | **Grundwasser**<br><br>Zum Planungsvorhaben sind aus hydrogeologischer Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzubringen. | – |
| | | **Bergbau**<br><br>Gegen das Vorhaben bestehen von bergbehördlicher Seite keine Einwendungen. | – |
| | | **Geotopschutz**<br><br>Im Bereich der Planfläche sind Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes nicht tangiert. | – |
| | | **Allgemeine Hinweise**<br><br>Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk, eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten der Homepage des LGRB (http://www.lgrb-bw.de) entnommen werden. | **IB Dr. Spang:** Daten der Bohrdatenbank des LGRB befinden sich vom Bereich der Stützmauern im Einschnitt in Richtung Althengstett. Diese wurden uns bereits vom Vorhabenträger gemeinsam mit zugehörigem Baugrundgutachten zur Verfügung gestellt (vgl. Unterlage [U 2] im Kapitel 1.3 des Baugrundgutachtens). Weitere Aufschlüsse der Bohrdatenbank des LGRB liegen ca. 600 m südwestlich im Bereich der Bundesstraße 295. Diese wurden von uns im Dezember 2014 beim LGRB angefordert und entsprechend berücksichtigt. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Des Weiteren verweisen wir auf unser Geotop-Kataster, welches im Internet unter der Adresse http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden kann. | **IB Dr. Spang:** Die nächstgelegenen Geotope liegen in einem Abstand von ca. 2,5 km westlich des Einschnitts im Nagoldtal. Diese liegen in der Formation des Mittleren Buntsandsteins, welche als Schicht 8 im Kapitel 1.3 des Baugrundgutachtens aufgeführt, jedoch von untergeordneter bautechnischer Relevanz ist. |
| A16 | **VBG Verwaltungsberufsgenossenschaft**<br>14.07.2016 | Als Basis wurden die auf Ihrer Homepage einsehbaren Planunterlagen verwendet. Soweit aus diesen Planunterlagen ersichtlich sind die Belange des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im o. a. Bauvorhaben berücksichtigt. | – |
| A17 | **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 45**<br>15.07.2016 | Im Geltungsbereich des vorgelegten Planfeststellungsverfahrens kreuzt die Bahnstrecke einmal die Bundesstraße B 295 in Calw und einmal die L 183 westlich von Ostelsheim. Die Kreuzungen sind höhenungleich. Solange der Betrieb auf der Straße nicht beeinträchtigt wird bestehen gegen das Vorhaben unsererseits keine Bedenken. | **K&K:** Die genannten Kreuzungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Eisenbahnüberführung über die B 295 ist Gegenstand der Plangenehmigung Calw-Heumaden vom 15. April 2004, der (höhengleiche) Bahnübergang der L 183 ist Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim vom 4. April 2016. |
| A18 | **Gemeinde Ebhausen**<br>20.07.2016 | Keine Anregungen/Hinweise | – |

| | | | |
|---|---|---|---|
| A19 | **RP Tübingen Landesbetrieb Forst BW**<br>**22.07.2016** | ´Im Hau´ liegt vollständig im Hoheitsgebiet des Regierungspräsidiums Karlsruhe. Es konnten keine Kompensationsmaßnahmen identifiziert werden, die den Landkreis Böblingen und somit die Zuständigkeit der Forstdirektion beim Regierungspräsidium Tübingen betreffen. Sollte dies dennoch der Fall sein, so wird um Vorlage entsprechend aussagekräftiger Unterlagen gebeten. Ansonsten ist die Höhere Forstbehörde vom Vorhaben in diesem Abschnitt nicht betroffen. | **GÖG:** Sämtliche Kompensationsmaßnahmen liegen im Landkreis Calw. |
| A19a | **Kreisbrandmeister des Landkreises Calw**<br>22.07.2016 | Siehe gesonderte Aufstellung A19a | |
| A20 | **Gemeinde Oberreichenbach**<br>25.07.2016 | Zustimmung | – |
| A21 | **Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart**<br>25.07.2016 | **Bau und Kunstdenkmalpflege:**<br>Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass die württembergische Schwarzwaldbahn, wie auch schon in vorherigen Verfahren dargelegt, ein Kulturdenkmal gem. §2 DSchG darstellt. Gegenüber den geplanten Maßnahmen bestehen von Seiten des Landesamtes für Denkmalpflege keine grundsätzlichen Bedenken. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die noch vorhandenen Hektometersteine (Teil des Kulturdenkmals) während den Baumaßnahmen an ihren Positionen erhalten bleiben. | **VHT:** Aufgrund der Gefahr einer Beschädigung können die verbliebenen Hektometersteine während der Bauphase nicht an Ort und Stelle verbleiben. Es ist daher vorgesehen, die Hektometersteine einzumessen, zu evakuieren und nach Beendigung der Baumaßnahme wieder zurückzusetzen (siehe Schutzmaßnahme V18 des LBP). Im Übrigen würde bei Nichtdurchführung des beantragten Vorhabens, der Zerfall bzw. die Überwucherung der noch erhaltenen Hektometersteine mit Vegetation weiter fortschreiten. Der Zustand des Denkmals würde sich weiter verschlech- |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | tern (siehe S. 151 des LBP).<br><br>**MIC:** Die Hektometersteine können während der Bauzeit nicht an Ort und Stelle belassen werden (Gefahr der Beschädigung und Behinderung im Bauablauf). |
| | | **Archäologische Denkmalpflege:**<br>Sollten bei der Durchführung der vorgesehenen Arbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, sind gemäß § 20 DSchG Denkmalbehörde(n) oder Gemeinde umgehend zu benachrichtigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, bzw. auffällige Erdverfärbungen) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde oder das Regierungspräsidium Stuttgart (Referat 84.2) mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (§ 27 DSchG) wird hingewiesen. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen. | **VHT:** Kenntnisnahme |
| A22 | **Verband Region Stuttgart**<br>28.07.2016 | **Verfahrenskritik**<br>Wie bereits im früheren Schriftverkehr mit dem Landkreis Calw und dem RP Karlsruhe dargelegt, wird gefordert, die unterschiedlichen Genehmigungsverfahren, die für einzelne Vorhabensbestandteile vorgesehen sind, in einem Planfeststellungsver- | **K&K:** Im Rahmen des vom Vorhabenträger angestrebten Gesamtprojektes der Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts der „Württembergischen Schwarzwaldbahn" von Calw bis Weil der Stadt sowie der angestrebten Durchleitung der HHB von Weil der Stadt bis Renningen auf |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | fahren zu bündeln und auf die Maßnahmen auszudehnen, für die bisher keine oder andere Planverfahren vorgesehen ist. Hierdurch könnte die Umweltverträglichkeitsprüfung übersichtlicher und umfassender gestaltet werden. Insbesondere die Auswirkungen im S-Bahnabschnitt Weil der Stadt bis Renningen wären dann integriert, Summationswirkungen könnten noch besser erkannt werden sowie Eingriffe und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen in der Summe bilanziert werden.<br><br>Der VRS stellt angesichts der Nichtdarstellung des Streckenabschnittes Weil der Stadt – Renningen und der nicht behandelten Abschnitte im Streckenverlauf Ostelsheim bis Calw in Frage, dass insgesamt eine umfassende Problembewältigung des Gesamtvorhabens erfolgt. Dies ist jedoch Voraussetzung für die rechtliche Zulässigkeit einer Aufteilung des Vorhabens in Planfeststellungsabschnitte und Verfahren. | der Trasse der DB Netz AG ist aufgrund unterschiedlicher rechtlicher und tatsächlicher Gegebenheiten zwischen verschiedenen Streckenabschnitten zu differenzieren:<br><br>Da die am 18. Januar 1995 ausgesprochene Stilllegung den planungsrechtlichen Status der Bahnanlage unberührt gelassen hat, sondern lediglich deren öffentlich-rechtlichen Status und die daraus folgende Betriebspflicht entfallen ließ (Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urt. v. 15. Dezember 2016 – 5 S 987/15 – , Rn. 38, juris), bedarf die „Württembergische Schwarzwaldbahn", wie bestandskräftig planfestgestellte Bahnanlagen auch für nachholende, umfangreichere Unterhaltungsmaßnahmen nach längerer Betriebseinstellung keiner erneuten Planfeststellung (st. Rspr., vgl. BVerwGE 107, 350 (352ff.); 110, 81 (85); 111, 108 (120)). Änderungen des Betriebs auf einer Bahnanlage – wie im Abschnitt der DB Netz von Weil der Stadt bis Renningen vorgesehen – begründen ebenfalls kein Planfeststellungserfordernis nach § 18 AEG. Hinsichtlich dieser Trassenbereiche fehlt es hiernach bereits an einem Bescheidungsinteresse des Vorhabenträgers. Darüber hinaus wird seitens des VHT in Abrede gestellt, dass in solchen Sachverhaltskonstellationen eine Planfeststellung überhaupt möglich wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 19. Februar 2015, Az. 7 C 11/12).<br><br>Entsprechend den jeweils erforderlichen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | naturschutzrechtlichen Gegebenheiten und fachplanerischen Genehmigungserfordernissen wurden daher in den übrigen Bereichen der Gesamttrasse mehrere räumlich abgegrenzte Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsabschnitte definiert. Eine solche Abschnittsbildung ist unerlässlich, um die vorliegende Planung effektiv und praktikabel zu handhaben. Bei Abwicklung des Gesamtvorhabens in einem einzigen Verfahren wäre aufgrund der hierdurch gegebenen Unübersichtlichkeit die erforderliche Bewältigung der vor Ort anstehenden Probleme in Frage gestellt gewesen. Die Abschnittsbildung ist als gängiges Instrument der planerischen Konfliktbewältigung in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt (vgl. Urt. v. 28. Februar 1996 – 4 A 27/95 –, juris; BVerwG, Urt. v. 10. April 1997 – 4 C 5/96 –, juris). Es ist grundsätzlich Sache des Vorhabenträgers, den Gegenstand einer beantragten Genehmigung zu bestimmen (vgl. BVerwGE 80, 21 (24)).<br><br>Die Antragsunterlagen beziehen sich auf den Abschnitt „Einschnitt Im Hau". Dieser Abschnitt bildet den Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Nachrichtlich lassen sich den Antragsunterlagen darüber hinaus Informationen zum Gesamtvorhaben entnehmen. Dieses ist indes nicht Gegenstand der Planfeststellung.<br><br>Das Vorgehen des Vorhabenträgers wurde von dem Regierungspräsidium Karlsruhe |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | im Planfeststellungsbeschluss vom 4. Juli 2016 zum „Neubau eines Tunnels und zweigleisiger Ausbau in Ostelsheim" (Az. 24-3826.1 – Landkreis Calw 2/3) bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich auf den Seiten 67-72 des Beschlusses umfassend mit der Zulässigkeit der Abschnittsbildung beschäftigt. Sie kommt hierbei zu dem Ergebnis, dass im Rahmen der Bestandssanierung und der Änderung des Betriebs auf einer Bahnanlage von vornherein kein „klassischer" Fall der Abschnittsbildung vorliegt. Soweit eine „eigentliche" Abschnittsbildung vorliegt, wurde diese von der Planfeststellungsbehörde als zulässig erachtet und nicht beanstandet. |
| | | **Regionalplanerische Bewertung**<br><br>Die Trasse Weil der Stadt – Calw ist im gültigen Regionalplan vom 22.7.2009 dargestellt und ist nach dem Ziel (4.1.2.1.5 (Z)) der Trassensicherung für den Schienenverkehr von Nutzungen freizuhalten, die einer möglichen späteren Wiedereinführung eines schienengebundenen Verkehrs entgegenstehen. Im Regionalplan ist weiterhin ausgeführt, dass für den langfristigen weiteren Ausbau des regionalen Schienenverkehrs vorgeschlagen wird zu prüfen, ob die Strecke Weil der Stadt - Calw reaktiviert und durch einen Neubauabschnitt zwischen Ostelsheim und Weil der Stadt beschleunigt werden kann (4.1.2.1.2(V)). | – |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Im Einzelnen werden folgende Punkte kritisiert. Der VRS stellt in Frage, ob die Abschnittsbildung sachgerecht ist, da wesentliche Teile der neuen Verbindung nicht betrachtet werden. Insbesondere für das Schutzgut Mensch sollte eine umfassende Immissionsberechnung vorgelegt werden, um die Auswirkungen eines Betriebs Calw - Renningen in allen Ab-schnitten zu erheben und der Öffentlichkeit in transparenter Weise zugänglich zu machen. | **K&K:** Die beantragten Baumaßnahmen führen zu keiner Verkehrserhöhung auf dem Abschnitt Calw – Renningen. Die Auswirkungen des Betriebes auf jenem Abschnitt werden entsprechend der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG Urteil vom 17.3.2005, 4 A 18/04, juris Ls 2, RN 18; Beschluss vom 9.9.2013, 7 B 2/13, juris RN 11 m. w. N.; Urteil vom 21.11.2013, 7 A 28/12, juris RN 22 ff.) im Planfeststellungsverfahren Erweiterung Bahnhof Renningen berücksichtigt (siehe auch Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 23. Juli 2014 (Az. 23.10-23pv/003-2300#018). |
| | | Es ist zu erwarten, dass Infrastrukturausbauten im Bereich Weil der Stadt bis Renningen erforderlich werden. In einem durchgehenden Planfeststellungsverfahren können die daraus ggf. erforderlichen Lärmvorsorgemaßnahmen zur öffentlichen Erörterung gebracht werden. In den vorliegenden Unterlagen fehlen auch Aussagen zur zusätzlichen Belastung der Anwohner nahegelegener Ortsdurchfahrten durch Baulogistiktransporte. Diese sind möglichst weitgehend zu vermeiden. | **K&K:** Für die Baustelle selbst findet die AVV Baulärm Anwendung. Aussagen zur Nutzung von Ortsdurchfahrten betreffen die Ausführungsplanung. Der Vorhabenträger wird sich, soweit erforderlich, diesbezüglich mit den betroffenen Gemeinden abstimmen. Im Übrigen stehen Baulogistiktransporten vorhandene Umgehungsstraßen zur Verfügung. |
| | | **Bewertung als Aufgabenträger der S-Bahn**<br><br>Der Verband Region Stuttgart vermisst Aussagen zur Gesamtlinienkonzeption und zum Betriebskonzept. Ohne Betriebskonzept kann die Vorzugswürdigkeit der beantragten Trasse nicht beurteilt werden. Insbesondere im Hinblick auf die Weiterführung nach Renningen gibt es keine | **K&K:** Die angesprochenen Themen sind für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren nicht relevant.<br><br>**VHT:** Der Fahrplan der Hermann-Hesse-Bahn sowie eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung in Form einer Fahrplanrobustheitsprüfung wurden dem Verband Region Stuttgart bereits zur Verfügung gestellt. Die Fahrplanrobustheits- |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Aussagen zu Fahrplanlagen und notwendiger Infrastruktur. Dies gibt Anlass zur Besorgnis, dass Verspätungsübertragungen ins S-Bahnnetz auftreten können. Zur Pünktlichkeitsstabilisierung der S-Bahn hat der Verband Region Stuttgart durch den Kauf und den Einsatz zusätzlicher S-Bahn-Fahrzeuge für eine überschlagene Wende der S6 im Bahnhof Weil der Stadt gesorgt, für die die Fahrzeuge auf den vorhandenen Bahnsteig- und Abstellgleisen vorgehalten werden. Diese den Fahrplan stabilisierende Maßnahme darf nicht durch neue Fahrplanrisiken gefährdet werden.<br><br>Für die neue Schienenverbindung Calw – Renningen wird der Nachweis eines störungsfreien Betriebs der S-Bahn gefordert. Der S6 Abschnitt (Strecke 4810) ist auf rund 2,5 km eingleisig. Der Knoten Renningen wird mit einem anspruchsvollen Betriebskonzept befahren. Beeinträchtigungen in jeder Form können sich auf das S-Bahnnetz der Region insgesamt übertragen und können daher nicht toleriert werden. | prüfung kommt zum Ergebnis, dass keine negativen Auswirkungen auf das S-Bahn-System zu erwarten sind. |
| | | Der Landkreis Calw hat im Zuge seiner Zustimmung zum Stufenkonzept des Landes (vom 19.6.2015) zugesagt, bei den laufenden Planungen zur Stufe 1 eine Aufwärtskompatibilität der Haltestellen/Bahnsteige und weiterer Infrastrukturbestandteile (z.B. Vorbereitung Tunnel für Elektrifizierung) für einen späteren S-Bahn-Ausbau zu prüfen. Für den vorliegenden Abschnitt fehlen hierzu Aussagen. | **VHT:** Eine spätere Elektrifizierung des gegenständlichen Streckenabschnitts ist möglich. Insofern ist die geplante Infrastruktur aufwärtskompatibel. Telekommunikationsleitungen können im gleisparallelen Kabelkanal verlegt werden. Dieser wurde mit hinreichenden Platzreserven geplant. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Auch ist aus den Planunterlagen nicht erkennbar, ob Mastfundamente für eine Oberleitung oder Vorkehrungen für die Führung von Telekommunikationsleitungen zur Datenübermittlung an die Betriebszentrale im betrachteten Streckenabschnitt getroffen wurden, der in einem Geländeeinschnitt liegt. | |
| | | Der Betrieb einer Strecke Calw – Weil der Stadt – Renningen wird Einfluss auf den ÖPNV der Region nehmen. Daher ist der Verband Region Stuttgart zu den verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen mindestens zu informieren und anzuhören und bei notwendigen Abstimmungen zu beteiligen. | **VHT:** Zusage |
| | | Im Rahmen seiner Aufgabenträgerschaft für den SPNV in der Region behält sich der Verband Region Stuttgart vor, die für das Vorhaben erforderlichen Maßnahmen zu prüfen und ggf. Ergänzungen zu benennen, die im S-Bahnnetz erforderlich sein können, um die Betriebsqualität der S-Bahn zu gewährleisten. Diese sind im Rahmen der Standardisierten Bewertung den für das neue Vorhaben zugerechneten Investitionen zuzurechnen. | **VHT:** Kenntnisnahme. Maßnahmen im S-Bahnnetz, die nicht unmittelbar auf die Hermann-Hesse-Bahn zurückzuführen sind, liegen im Zuständigkeitsbereich des Verbandes Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn. |
| | | Da die Region an den gegenwärtigen Planungen nicht beteiligt wurde, geht der VRS davon aus, dass auf den VRS weder Kosten für die Maßnahme selbst noch für die Verkehrsleistungen (z.B. im Rahmen der Verbundstufe II) entfallen werden. Andernfalls wären solche Kostenfolgen auch in die volkswirtschaftliche Bewertung mit einzubeziehen und mit dem Verband Region Stuttgart abzustimmen. | **VHT:** Kenntnisnahme |

| | | | |
|---|---|---|---|
| A23 | **Verwaltungsgemeinschaft Nagold**<br>28.07.2016 | Keine Anregungen | – |
| A24 | **Vermögen und Bau Amt Ludwigsburg**<br>29.07.2016 | Keine Einwendungen | – |
| A25 | **BSV Württemberg e.V.**<br>31.07.2016 | Der BSV Württemberg e.V. gibt zu diesem Vorhaben keine Stellungnahme ab. | _ |
| | | Wir weisen jedoch darauf hin, dass bei allen baulichen Maßnahmen, die insbesondere Fußgänger betreffen, die Norm DIN 18040-3 barrierefreies Bauen – Planungsgrundlage, öffentlicher Verkehrs- und Freiraum zu beachten ist.<br><br>Dies betrifft sowohl Maßnahmen im Planfeststellungsabschnitt als auch die hiervon abhängigen planerischen Änderungen angrenzender Bereiche, die für Fußgänger relevant sind (LSA an der dem Bahnübergang benachbarten Einmündung der K 4310 in die Bundesstraße B 295). | **MIC:** Im hier zur Genehmigung vorliegenden Planungsumfang sind keine Fußgängerverkehrsanlagen enthalten. Die Rettungswege wurden nach EBA-Richtlinie geplant. Sie befinden sich auf durch Beschilderung gekennzeichnetem Bahngelände und gehören damit nicht zum „öffentlichen Verkehrsraum".<br><br>**VHT:** Die Errichtung einer Lichtsignalanlage an der Einmündung der B 295/K 4310 ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. |
| | | Des Weiteren bitten wir Sie, uns bei weiteren Planungen – insbesondere der Haltepunkte (Zugänglichkeit und Nutzbarkeit) – in die Planung einzubeziehen. | **VHT:** Zusage |
| A26 | **Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)**<br>01.08.2016 | Keine Bedenken/Anregungen | – |
| A27 | **Vermögen und Bau Amt Pforzheim**<br>01.08.2016 | Keine landeseigenen Flurstücke vom Erwerb und einer Inanspruchnahme während oder nach der Bauzeit betroffen. | – |
| A28 | **RP Stuttgart Kampfmittelbeseitigungsdienst**<br>04.08.2016 | Aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und schweren Bombardierungen, die während des zweiten Weltkriegs statt- | **VHT:** Eine Luftbildauswertung wurde durchgeführt. Eine außerhalb des Planfeststellungsabschnitts, am Ostportal des |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | fanden, ist es ratsam im Vorfeld von jeglichen Bau(planungs)maßnahmen eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind daher als potenzielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen.<br>Bearbeitungszeit hierfür beträgt ca. 22 Wochen ab Auftragseingang.<br>(Anlage: Empfehlung des KMBP für die Vergabe von Entmunitionierungsarbeiten) | Tunnels Forst liegende, Blindgängerverdachtsfläche wurde in Zusammenarbeit mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst bereits überprüft und freigemeldet. |
| A29 | **Ministerium für Verkehr – Landeseisenbahnaufsicht**<br>08.08.2016 | Nach Durchsicht der Unterlagen bitten wir seitens der Landeseisenbahnaufsicht die nachfolgend aufgeführten Punkte in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.<br><br>• Grundsätzlich sind bei der Planung und Ausführung der Baumaßnahme u. a. die nachfolgend aufgeführten Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und anerkannte Regelwerke, in der aktuellen Fassung zu beachten und anzuwenden:<br>- (AEG) Allgemeines Eisenbahngesetz<br>- (EBO) Eisenbahnbau- und Betriebsordnung<br>- (ESO) Eisenbahn Signal Ordnung<br>- (Obri-NE) Oberbau Richtlinie für nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Anhang<br>- (BÜV-NE) Vorschriften für die Sicherung der Bahnübergänge bei NE-Bahnen<br>- DIN Fachberichte zur Berechnung, Bemessung und Ausführung<br>- Berufsgenossenschaftliche Vorschriften (BGI 770, BGV D30, D33 und A8)<br>- Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien (Richtlinien 2012) | **VHT:** Kenntnisnahme |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | • Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO und soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Neben DIN-Vorschriften, VDE-Vorschriften, VDI-Richtlinien, usw. ist auch beispielsweise die „Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB)" eine vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) herausgegebene anerkannte Regel der Technik. Die ELTB kann auf der Internetseite des EBA im Serviceteil kostenlos heruntergeladen werden.<br><br>Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden wenn mindestens die gleiche Sicherheit, wie bei Beachtung dieser Regeln, nachgewiesen ist. Wer von den anerkannten Regeln der Technik abweichen will, trägt die Darlegungslast für eine mindestens gleich große Sicherheit. | **VHT:** Kenntnisnahme |
| | | • Für Tunnel und schwer zugängliche Stellen (Einschnittbereich) auf der Bahnstrecke (z. B. Brückenbauwerke oder größere Durchlässe) ist ein Rettungskonzept aufzustellen, das im Bedarfsfall die Selbst- und Fremdrettung gewährleisten kann. Die für das Rettungskonzept notwendigen Maßnahmen sind bereits im Zuge der Planung mit den zuständigen Stellen abzustimmen. | **VHT:** Ein Rettungskonzept wurde erstellt und liegt den Antragsunterlagen zur Planfeststellung bei. |
| | | • Bauwerksteile und / oder Baubehelfe sind – soweit sie im Druckbereich der Eisenbahn liegen, konstruktiv so auszubilden, dass sie den Eisenbahnverkehrslasten, u. a. auch unter Beachtung des | **VHT:** Zusage |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Abschnittes 6, der DIN EN 1991-2, jederzeit standhalten. | |
| | | Die aus statischer Sicht, relevanten Ausführungsunterlagen, sind der LEA, durch einen vom EBA zugelassenen Prüfer / Sachverständigen, in geprüfter Form mit Kopie des Prüfberichtes vorzulegen. | **VHT:** Zusage |
| | | In die Ausführungspläne sind sämtliche eisenbahntechnisch relevanten Bemaßungen, Hinweise und Angaben aufzunehmen. Erforderlichenfalls sind Querschnitte anzufertigen. | **VHT:** Zusage |
| | | • Teilweise Änderung der Stützwände beiderseits der Bahn (km 40,1+00 – km 40,4+42<br>Bei der Planung und Durchführung von Erdarbeiten, sowie dem Bau von Erdbauwerken, Durchlässen, Hinterfüllungen, Entwässerung usw. ist nach den Vorgaben nach Richtlinie 836 der DBAG zu verfahren. | **MIC:** Die DB-Richtlinie 836 wird bei der Planung und Herstellung von neuen Anlagen beachtet. Gemäß aktuellem Planungsstand bleiben die bestehenden Entwässerungsgräben beiderseits der Bahn nunmehr erhalten und werden lediglich beräumt bzw. reprofiliert. |
| | | Die im Einschnitt liegenden Stützwände sind durch einen vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Gutachter für Geotechnik zu untersuchen. In dem Untersuchungsbericht sind unter anderem Aussagen über die Standsicherheit der Stützwände zu treffen. Falls zur Herstellung der Standsicherheit, Maßnahmen erforderlich werden sind diese nach Vorgabe des Gutachters auszuführen und von ihm abzunehmen. | **VHT:** Zusage |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Zur Entwässerung des gesamten Einschnittbereiches sind Bahngräben und Durchlässe funktionsfähig herzustellen, damit auftretendes Niederschlagwasser sicher abgeleitet wird. | **MIC:** Durch das nunmehr vorgesehene Reprofilieren bzw. Beräumen der Gräben sowie die Sanierung und den Neubau je eines Durchlasses wird ein durchgehendes, leistungsfähiges Entwässerungssystem wieder hergestellt. Entsprechende Pläne werden nachgereicht. |
| | | Die Stützmauern sind Ingenieurbauwerke im Sinne der DIN 1076 Abs. 3.1. Nach Instandsetzung sind Bauwerksakten (DIN 1076; 4.4) für die Stützmauern anzulegen, sowie regelmäßige Hauptprüfungen (5.2), einfache Prüfungen (5.3) und unterjährige Prüfungen nach 6.2 + 6.3 zu veranlassen. Alle Ergebnisse sind zu dokumentieren und in den Bauwerksakten zu sammeln. | **VHT:** Zusage |
| | | • Nach Durchsicht der Unterlagen bestehen aus signaltechnischer Sicht grundsätzlich keine Bedenken gegen die Realisierung der Maßnahme. | **VHT:** Kenntnisnahme |
| | | - Die Plan- und Abnahmeprüfer sind rechtzeitig mit der LEA abzustimmen (Die Plan- und Abnahmeprüfung hat im Allgemeinen durch voneinander unabhängige Plan- und Abnahmeprüfer zu erfolgen). Die Baumaßnahme ist nach der VDV-Schrift 334 (SIG RZA-NE) durchzuführen. | **VHT:** Zusage |
| | | - Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, nachdem die eisenbahntechnisch relevanten Ausführungspläne durch einen Planprüfer geprüft wurden. Der Abschluss der Maßnahme ist durch den EBL unter Beifügung des Gesamtsicherheitsgutachtens und der Abnahmeniederschrift der LEA mitzuteilen. | **VHT:** Zusage |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Der Baubeginn und die vorgesehenen Termine für die Abnahmeprüfung sind der LEA rechtzeitig mitzuteilen, damit diese Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchführen zu können. Ein einfacher Bauablaufplan ist vorzulegen. Die LEA behält sich vor weitere Ausführungspläne und Nachweise zur Prüfung anzufordern. | **VHT:** Zusage |
| | | Die Abnahme der eisenbahnspezifischen Umbauarbeiten ist im Sinne der Obri NE AzObri 39 von dem Eisenbahnbetriebsleiter (oder einer von ihm bevollmächtigten sachkundigen Person) durchzuführen. Der Abschluss der Maßnahme ist durch den Eisenbahnbetriebsleiter unter Beifügung der Abnahmeniederschriften der LEA mitzuteilen. | **VHT:** Zusage |
| | | Hinweise:<br>Diese eisenbahntechnische Stellungnahme erstreckt sich nur auf die Beeinträchtigung der Sicherheit des Bahnbetriebes. Etwa erforderliche sonstige Prüfungen, insbesondere auf gewerbe-, bau- oder umweltrechtlichem Gebiet sowie solche durch den TÜV, werden durch diese Prüfung nicht ersetzt. | **VHT:** Kenntnisnahme |
| | | Eine Abnahme durch die LEA erfolgt nicht, eine Nutzungsgenehmigung wird nicht erteilt. Der sichere Bau und der sichere Betrieb der Eisenbahn obliegen gem. AEG § 4 (3) dem Eisenbahnunternehmer. Eine Eisenbahn, die keiner Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung bedarf, bedarf für die Aufnahme des Betriebes der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde nach § 7f AEG, die dann rechtzeitig zu beantragen ist. | **VHT:** Kenntnisnahme |

| | | | |
|---|---|---|---|
| A30 | **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16**<br>19.10.2016 | Der Kreisbrandmeister des Landkreises Calw hat zu dem Vorhaben eine Stellungnahme abgegeben. Dieser Stellungnahme schließen wir uns inhaltlich uneingeschränkt an und sehen deshalb von einer weiteren fachlichen Stellungnahme ab.<br>Alle im Antrag vom 29.01.2016, im Erläuterungsbericht vom 29.01.2016 und im Rettungskonzept vom 23.10.2015 für den Abschnitt „Im Hau" beschriebenen Maßnahmen zur Sicherheit und zur Rettung sehen wir als Mindestanforderungen an, die uneingeschränkt umzusetzen sind.<br><br>Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Calw abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen. | Siehe gesonderte Aufstellung A19a |
| A31 | **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 + 56**<br>06.04.2017 | Siehe gesonderte Aufstellung A31 | |