

# **Ergebnisprotokoll**

## **Scopingtermin am 15. November 2017**

Planfeststellungsverfahren nach den §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i.V.m. den §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)  
Bahnstrecke Weil der Stadt - Calw (Hermann-Hesse-Bahn), Diverse Bahnübergangs- und Verkehrsstationsmaßnahmen

### **Aktenzeichen:**

24-3826.1 - Landkreis Calw 2/5

### **Ort:**

Landratsamt Calw, großer Besprechungssaal (Raum C 400)

### **Teilnehmer:**

Siehe Anlage 4 - Teilnehmerliste

### **Anlagen:**

Anlage 1: Präsentation Landratsamt Calw

Anlage 2: Präsentation Mailänder Consult

Anlage 3: Präsentation Gruppe für ökologische Gutachten

Anlage 4: Teilnehmerliste

## **I. Begrüßung**

Frau Sack vom Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK) begrüßt als Leiterin des Scoping-Termins alle Anwesenden. Sie stellt ferner Frau Fundis (technische und organisatorische Betreuung) und Frau Zittel vor. Sie weist auf die vorhandenen Mikrophone und Aufnahmegeräte hin, die der Erstellung eines Ergebnis-Protokolls dienen.

Dann übergibt sie das Wort an Herrn Schwolow.

Herr Schwolow begrüßt die Anwesenden im Namen des Zweckverbandes Hermann-Hesse-Bahn ebenfalls und stellt die für den Vorhabenträger anwesenden Personen

vor: Die Damen von der Gruppe für ökologische Gutachten (GÖG), Fr. Vetter, Fr. Dr. Roswag und Fr. Jatho, verantwortlich für die umwelt- und naturschutzfachliche Planung, Herrn Reinacher von Mailänder Consult für die technische Planung, Herrn Herding von der Kanzlei Karsten & Kappel als juristischen Berater, Herrn Reichert von Modus Consult als Ersteller des Baulärmgutachtens und Herrn Schappelwein von Zwicker Bauconsult als Projektsteuerer.

Frau Sack weist darauf hin, dass das Scoping ein formloses Verfahren ist, bei dem die Öffentlichkeit nicht ausgeschlossen wird. Sofern es Belange gibt, die unter Ausschluss der Öffentlichkeit behandelt werden sollen, können diese am Ende des Termins behandelt werden. Die Anwesenheitslisten sowie die Aufzeichnung auf Tonband dienen der Erstellung des Protokolls, welches nach Fertigstellung auch ins Internet auf der Homepage des RPK eingestellt werden soll. Sofern die Übersendung des Protokolls gewünscht wird, kann dies dem Regierungspräsidium mitgeteilt werden. Frau Sack erklärt, dass das RPK Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau und die Änderung nicht bundeseigener Eisenbahn- und Bahnbetriebsanlagen ist. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat das RPK als zuständige Planfeststellungsbehörde für den gesamten Eisenbahnabschnitt von Calw bis Weil der Stadt bestimmt. Grund dafür war, dass sich der ganz überwiegende Streckenteil im Regierungsbezirk Karlsruhe befindet.

Der Vorhabenträger hat am 17.02.2017 beim RPK die Feststellung beantragt, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich ist (sog. Screening). Die Screening-Entscheidung erging am 04.10.2017 und hat ergeben, dass für alle im Vorhaben enthaltenen Abschnitte – außer dem Kreisverkehrsplatz in Althengstett – eine UVP-Pflicht besteht. Die Entscheidung wurde durch die Einstellung ins Internet sowie durch Aushang am schwarzen Brett des RPK für die Dauer eines Monats bekannt gemacht. Mit Schreiben vom 13.10.2017 wurde zum Scoping-Termin eingeladen. Auch diese Einladung mit Tagesordnung war auf der Internetseite des RPK eingestellt.

Ziel des Scoping-Termins ist die frühzeitige Unterrichtung des Vorhabenträgers über den Inhalt und den Umfang der voraussichtlich beizubringenden Umwelt- und Naturschutzunterlagen sowie den Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie. Sonstige

Konfliktpunkte können im Termin ebenfalls angesprochen werden, der Schwerpunkt liegt aber auf den Umwelt- und Naturschutzbelangen. Es soll eine Stoffsammlung erstellt werden; im Termin werden keine abschließenden Entscheidungen getroffen.

## **II. Vorstellung des Vorhabens**

### 1. Überblick über Gesamtvorhaben Strecke Weil der Stadt – Calw

Herr Schwolow erläutert das Gesamtvorhaben der Reaktivierung der Württembergischen Schwarzwaldbahn als Hermann-Hesse-Bahn (siehe hierzu Anlage 1). Die Strecke steht derzeit noch im Eigentum des Landkreises Calw, wird jedoch auf den Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn übertragen. Im Streckenverlauf soll die Hacksbergsschleife durch einen Neubautunnel abgekürzt werden. Das Betriebskonzept sieht wochentags einen 30 Minuten Takt zwischen 5 und 20 Uhr vor, ab 20 Uhr und am Wochenende soll ein 60 Minuten Takt gefahren werden.

Der Planfeststellungsbeschluss zum zweigleisigen Ausbau Ostelsheim und zum Neubautunnel liegt vor, ist aber wegen laufender Klageverfahren noch nicht rechtskräftig. Die Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Bahnhofs Renningen und für den Einschnitt „Im Hau“ laufen. Für letztgenanntes Verfahren gab es am 26.07.2017 bereits einen Erörterungstermin. In Kürze soll das Verfahren zur Erneuerung des Hausbahnsteigs in Weil der Stadt beim Regierungspräsidium Stuttgart eingeleitet werden. Ein weiteres Verfahren ist für die Umsetzung der sog. Kammerlösung zu erwarten. Eine Genehmigung für den Bau der Eisenbahnüberführung über die B 295 in Calw-Heumaden liegt bereits seit 2004 vor. Ebenfalls genehmigt ist der Brückenneubau über die Südumfahrung in Weil der Stadt.

### 2. Vorstellung Verfahren „Diverse Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen“

Herr Reinacher von Mailänder Consult erläutert den Gegenstand des hiesigen Planfeststellungsverfahrens (siehe Anlage 2).

Dieses umfasst insgesamt 7 Planfeststellungsinseln mit folgendem Inhalt:

- 5 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (4 ebenerdige Bahnübergänge und 1 Eisenbahnüberführung)
- 3 Verkehrsstationen (2 Haltepunkte und 1 Bahnhof)
- Zusammenhangsmaßnahmen wie Zuwegungen und Zugangsbauwerke

*1. Bahnübergang Malersbuckel (Bahn-km 26,760):*

Der Bahnübergang (BÜ) wird erneuert und technisch mit Halbschranken, Lichtsignalen und Akustik gesichert. Es wird auch ein neues Betonschaltheus errichtet.

*2. Althengstett, Bahnübergang Stuttgarter Straße (Bahn-km 37,613):*

Wie der BÜ Malersbuckel wird auch der BÜ Stuttgarter Straße in Althengstett geändert und erneuert. Im Zuge der Erneuerung werden die Breite der Fahrbahn geändert und Gehwege auf beiden Seiten neu errichtet. Die Sicherung erfolgt durch Halbschranken, Lichtsignale, vorgeschaltete Lichtzeichen und Akustik. Ein Betonschaltheus wird im Quadrant III errichtet.

Der Kreisverkehr südlich des BÜ stellt ein Vorhaben der Gemeinde Althengstett als Straßenbaulastträger dar.

Herr Wurster meldet sich als Vertreter der Gemeinde Althengstett zu Wort und betont, dass der Kreisverkehr sehr wichtig sei und Bestandteil der Maßnahme sein müsse.

Frau Sack erläutert, dass die Lichtsignalanlage mit dem Bahnübergang zusammenhänge. Der Kreisverkehrsplatz ist nach den Ausführungen des RPK in der Screening-Entscheidung jedoch keine notwendige Folgemaßnahme der Bahnübergangsplanung und daher voraussichtlich auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

*3. Haltepunkt Althengstett (Bahn-km 37,870):*

Geplant ist der Neubau eines Kombibahnsteigs, der auf der Nordseite als Bahnsteig und auf der Südseite als Bussteig dient. Der Bahnsteig wird 55 m lang und liegt 55 cm über der Schienenoberkante. Des Weiteren ist vorgesehen, die jetzt bereits asphaltierte und derzeit durch eine Fahrschule als Verkehrsübungsplatz genutzte Asphaltfläche am Bahnhof als BE-Fläche zu nutzen.

#### *4. Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße (Bahn-km 38,555):*

Es erfolgen der Abbruch der bestehenden Eisenbahnüberführung (EÜ) und der Neubau eines neuen Stahlbetonbauwerks mit neuen Böschungstreppen. Der Neubau ist erforderlich, da die Gemeinde Althengstett als Straßenbaulastträger aufgrund geänderter Verkehrsströme und insbesondere einer Erhöhung des Fußgängerverkehrs eine Aufweitung des Straßenquerschnitts beschlossen hat.

Herr Wurster (Vertreter der Gemeinde Althengstett) weist darauf hin, dass die Aufweitung des Straßenquerschnitts nicht nur der Sicherheit des Fußgängerverkehrs, sondern auch der Sicherheit des Radverkehrs diene.

#### *5. & 6. Haltepunkt Calw-Heumaden und Fußgänger BÜ Heumaden (Bahn-km 41,466 und 41,515):*

Im Zuge des Bahnsteigneubaus wird die derzeit vorhandene Gleisüberhöhung auf 0 reduziert. Das Fahrzeug steht somit nicht schräg am Bahnsteig, sondern eben. Für die Fahrgäste wird der Ein- und Ausstieg damit erheblich erleichtert. Zur Erschließung des Haltepunktes und zur Schaffung einer neuen Fußwegeverbindung zwischen dem Calwer Stadtteil Heumaden, der geplanten Park&Ride-Anlage (Maßnahme der Stadt im Zusammenhang mit der Hermann-Hesse-Bahn) und der sog. „Bauknecht“-Kreuzung wird ein neuer BÜ für Fußgänger und Radfahrer errichtet. Außerdem wird es den Neubau eines bahnparallelen Gehweges zwischen dem BÜ und der Straße „Am Rollgraben“ geben.

Zusätzlich werden durch den bahnparallelen Geh- und Radweg die Wegebeziehungen optimiert und dadurch Verbesserungen für die Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer erreicht.

#### *7. Privater BÜ Tälesbach (Bahn-km 44,615):*

Der private Bahnübergang ist bereits vorhanden, technisch aber nicht gesichert. Er wird für die Andienung der Deponiesanierung benötigt. Vor der Aufnahme des Bahnbetriebs ist der BÜ technisch durch Halbschranken, Lichtzeichen und Akustik zu sichern. Außerdem ist in geringfügigem Umfang die Waldstraße zu verbreitern.

### *8. Bahnhof Calw-ZOB (Bahn-km 47,545):*

Hauptmaßnahme ist auch hier die Anlage eines Bahnsteiges.

Der Bahnhof Calw-ZOB stellt den künftigen Endpunkt der Strecke dar, d.h. die Bahn wird nicht weiter als bis zum ehemaligen Bahnhof Calw verlängert. Folglich wird die Strecke Weil der Stadt – Calw auch nicht wieder an die Nagoldtalbahn angebunden. Der neue Bahnsteig wird talseitig errichtet. Bedingt dadurch muss die Gleislage verändert und Richtung Hang verschoben werden.

Der vorhandene Treppen- und Aufzugsturm des Parkhauses wird um etwa 12 m erhöht. Die Anbindung des neuen Bahnsteigs an den Turm erfolgt über einen Fußgängersteg über die Nagoldtalbahn.

Außerdem wird von der rechten Stirnseite des Bahnsteigs aus ein Rettungsweg Richtung Süden angelegt, der an den Hohfelsenweg anschließt und somit eine alternative Zugänglichkeit des Bahnsteigs unter Umgehung des Aufzugsturms ermöglicht.

### **III. Voraussichtliche Umweltauswirkungen**

Frau Vetter von der Gruppe für ökologische Gutachten (GÖG) stellt die voraussichtlichen Umweltauswirkungen vor (siehe Anlage 3):

Zu den Prüferfordernissen zählt die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), die in diesem Vorhaben aufgrund der Screening-Entscheidung des RPK Pflicht ist. Es muss ein UVP-Bericht erstellt werden, in den eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) sowie ein landschaftspflegerischer Begleitplan inklusive naturschutzrechtlicher Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung (EAB) integriert wird. Eine Umweltschadensprüfung und eine Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) sind nicht erforderlich.

Die geplanten Maßnahmen widersprechen raumplanerischen Vorgaben nicht.

Alle Planfeststellungsinseln bis auf den BÜ Malersbuckel liegen im Naturpark Nordschwarzwald. Der BÜ Malersbuckel grenzt an das Landschaftsschutzgebiet „Heckengäu-Weil der Stadt“ und der Bahnhof Calw-ZOB an das FFH-Gebiet „Klei-

nenztal und Schwarzwaldrandplatten“ (ca. 50 m). Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes können ausgeschlossen werden.

Der Untersuchungsraum wird aufgeteilt in einen engen Bereich von 50 m beidseitig der Trasse, in welchem Biototypen, Reptilien, Amphibien, Haselmäuse und Fledermäuse sowie die Schutzgüter Boden, Wasser und kulturelles Erbe / Sachgüter erfasst wurden und betrachtet werden, und einen erweiterten Untersuchungsraum für die Vögel. Der erweiterte Untersuchungsraum beträgt im Offenland 200-300 m und im Wald 300 m. Die Kartierung potenzieller Fledermausquartierbäume erfolgte jeweils 25m rechts und links der Trasse.

Bei den Faltern gibt es auf der Gesamtstrecke 20 Probeflächen, von denen die Fläche Nr. 9 im Planfeststellungsbereich bei Althengstett liegt.

Bei den Schutzgütern Mensch einschließlich menschliche Gesundheit, Landschaftsbild und Klima/Luft wird der erweiterte Untersuchungsraum je nach Wirkfolgen abgegrenzt.

Untersuchungsumfang: bereits 2010 wurde eine Biotop- und Lebensraumtypenkartierung erstellt. Die Erfassung der Fauna-Arten erfolgte von 2010-2014 mit einzelnen Nachuntersuchungen in den Jahren 2016-2017. Bei den Fledermäusen wurden Batcorderuntersuchungen und Detektornachweise in Transekten sowie die Erfassung von Quartierbäumen vorgenommen. Die Erfassung der Reptilien erfolgte im Rahmen von vier Begehungen mit systematischem Absuchen potenzieller Reptilienhabitate. Zusätzlich wurden 2017 potenzielle trassennahe Ausgleichsflächen für Reptilien nacherfasst.

Gemäß § 2 Abs. 1 UVPG umfasst der UVP-Bericht folgende Schutzgüter:

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Beim Bestand und der Bewertung werden folgende Wirkungen unterschieden:

- *baubedingte Wirkungen*: Dabei werden alle Maßnahmen berücksichtigt, die über die rechtlich zulässige Instandhaltung hinausgehen, z.B. Zufahrten und BE-Flächen.
- *anlagebedingte Wirkungen*: Diese werden von baulichen Veränderungen hervorgerufen, z.B. durch Bahnsteigkanten.
- *betriebsbedingte Wirkungen*: Hierbei handelt es sich um Wirkungen aus dem Betrieb der Infrastruktur. Betriebsbedingte Wirkungen ergeben sich hauptsächlich aus der Vegetationskontrolle und der Trassenpflege. Dabei werden folgende Bereiche unterschieden:
  - *Sicherheitsstreifen (0-6 m)*: Die bloße Vegetationskontrolle in diesem Bereich wird nicht als naturschutzrechtlicher Eingriff bewertet.
  - *Rückschnittszone (6-12 m)*: Gehölze werden regelmäßig auf Stock gesetzt.
  - *Stabilisierungszone (12-30 m)*: Umsturzgefährdete Einzelbäume werden entnommen.

Wirkungen, die sich aus dem Betrieb auf der Strecke ergeben, werden aufgrund der bestehenden Widmung der Strecke Weil der Stadt – Calw nicht berücksichtigt und sind daher nicht Bestandteil des UVP-Berichts.

#### Bestand, Bewertung mögliche Konflikte:

Für alle Teilplanfeststellungsinseln gilt, dass die Eingriffe im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung behandelt werden, die Bewältigung artenschutzrechtlicher Belange im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung erfolgt und dass Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen getroffen werden.

#### *BÜ Malersbuckel*

Hinsichtlich möglicher Konflikte siehe Anlage 3

Fr. Gräbele (Landratsamt Böblingen, Immissionsschutzbehörde) stellt fest, dass der BÜ Malersbuckel eine Ertüchtigung ist. Sie fragt an, ob dies nach § 41 BImSchG Lärmvorsorge auslösen könnte. Frau Sack bittet darum, das Thema Lärm beim Schutzgut „Mensch“ zu behandeln.



Die Vertreterin der Stadt Weil der Stadt (Fr. Dürr) fragt, ob zum Thema I-mmissionen, insbesondere Lärm, Untersuchungen durchgeführt werden, da sich neben dem BÜ Malersbuckel zwei Wohngebäude befinden.

Frau Dürr weist des Weiteren auf das Vorhandensein gesetzlich geschützter Biotope in der Nähe des BÜ hin.

Fr. Vetter führt aus, dass diese Biotope nicht in dem Bereich liegen, für den die Planfeststellung beantragt wird. Die gesetzlich geschützten Biotope werden aber in einem separaten Verfahren bei der Unteren Naturschutzbehörde Böblingen abgehandelt.

Herr Schwolow erwidert, dass die eigentliche Gleistrasse nicht geändert und daher auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein wird. Vielmehr greift die bestehende Widmung der Bahnstrecke.

#### *BÜ Stuttgarter Straße (Althengstett)*

Hinsichtlich möglicher Konflikte siehe Anlage 3

#### *Hp Althengstett*

Hinsichtlich möglicher Konflikte siehe Anlage 3

#### *EÜ Gottlieb-Braun-Straße*

Hinsichtlich möglicher Konflikte siehe Anlage 3

#### *Hp Calw Heumaden*

Hinsichtlich möglicher Konflikte siehe Anlage 3; es wird ein größerer Ausgleichsbedarf vorliegen als bei den anderen Teilmaßnahmen.

Ab hier werden Hektometersteine bauzeitlich entfernt.

Herr Necker vom Schwarzwaldverein sieht durch den Bau des Hp Calw-Heumaden einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope. Frau Vetter führt aus, dass ein Eingriff in Feldgehölze/-hecken erfolgt, welcher in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung erfasst wird. Die Abarbeitung der besonders geschützten Biotope erfolgt im Rahmen eines separaten Antrags, der bereits bei der UNB Calw liegt und zu dem bereits ein Außentermin mit den Verbänden stattgefunden hat.

### *BÜ Tälesbach*

Hinsichtlich möglicher Konflikte siehe Anlage 3; es gibt inzwischen einen rechtskräftigen LBP zur Altlastensanierung der Tälesbachdeponie.

Frau Vetter weist auf folgende Besonderheit beim BÜ Tälesbach hin: als Bestand für die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung werden nicht die im Jahr 2010 erfassten Biotoptypen zugrunde gelegt, sondern die Zielbiotope der bereits genehmigten Planung der Deponiesanierung Tälesbach. Es erfolgt somit eine virtuelle Bilanzierung.

### *Bf Calw-ZOB*

Hinsichtlich möglicher Konflikte siehe Anlage 3; hier kommen ebenfalls Hektometersteine vor.

Frau Fischer vom NABU weist darauf hin, dass die Erfassungsdaten teilweise schon sieben Jahre alt sind.

Frau Vetter führt aus, dass z.B. die Fledermäuse und die Reptilien in den letzten Jahren immer wieder punktuell nacherfasst wurden, die Reptilien im Bereich der potenziellen Ausgleichsflächen im Jahr 2017. Die Avifauna ist nicht nacherfasst worden. Bei den Reptilien wird es auch vor Beginn der Arbeiten eine Absuche aller potenziellen Reptilienhabitatflächen geben und erfasste Tiere würden umgesiedelt. Bei den Biotopen werden zwischenzeitlich erfolgte Veränderungen berücksichtigt.

Frau Fischer regt an, dass eine Nacherfassung in Bereichen mit erheblichen Eingriffen sinnvoll wäre.

Frau Vetter informiert, dass erhebliche Eingriffe im Bereich von Feldgehölzen und –hecken stattfinden werden und gerade in diesen Bereichen eine strukturelle Veränderung nicht zu erwarten sei. Es sei darüber hinaus derzeit eine Reptilienkonzeption in Arbeit und es wird versucht, die Tiere trassennah umzusiedeln. Alle potentiellen Reptilienhabitatflächen würden vor dem Eingriff abgesucht und im Bedarfsfall würden Tiere umgesiedelt.

#### 1. Boden

Anmerkung von Herrn Ziegler (LRA Calw, Untere Bodenschutzbehörde) zum Güterbahnhof Althengstett: Dieser wurde im Rahmen der Altlastenerhebung untersucht. Der Boden ist belastet, kann aber belassen werden (Stufe B). Bei Eingriffen

muss die Entsorgung nach den rechtlichen Vorgaben erfolgen. Das Gutachten aus dem Jahr 2013 wurde dem Vorhabenträger bereits übergeben.

## 2. Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Nachfrage von Herrn Haug (LRA Calw, Untere Naturschutzbehörde) hinsichtlich der Aussage, bei den baubedingten Wirkungen würden nur solche betrachtet, die über die rechtlich zulässige Instandhaltung hinausgehen. Herr Haug hinterfragt kritisch, ob dieses Vorgehen auch für den Artenschutz zulässig sei.

Frau Vetter erklärt, dass die artenschutzrechtliche Prüfung mit Ausnahme der Wirkungen des Bahnbetriebs (z.B. Kollision) auf der Strecke vollumfänglich erfolgt.

## 3. Grund- und Oberflächengewässer

Frau Sack regt an, dass aussagekräftige Entwässerungspläne in die Planung aufgenommen werden sollen.

## 4. Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Frau Sack sieht als Hauptpunkte Baulärm, Verkehrslärm, Erschütterungen, Lichtemissionen und Schadstoffausstöße.

Herr Schwolow verweist bei Verkehrslärm auf die 16. BImSchV. Sie findet nur in drei der sieben Planfeststellungsinseln Anwendung: Beim Neubau der EÜ Gottlieb-Braun-Straße, beim BÜ Tälesbach und beim Bf. Calw-ZOB, weil hier die Trassierung verändert wird. Ein entsprechendes Gutachten wurde bereits in Auftrag gegeben. Ebenfalls in Auftrag gegeben wurde bereits ein Baulärmgutachten, welches alle sieben Planfeststellungsinseln betrachtet.

Herr Ziegler (LRA Calw, Untere Immissionsschutzbehörde) regt an, im Verkehrslärmgutachten genau darzulegen, warum die 16. BImSchV in manchen Bereichen keine Anwendung findet und deshalb keine Untersuchung vorgenommen wird. Frau Sack regt an, in den Gutachten ebenfalls darzulegen, wie Lärmeinwirkungen vermieden bzw. vermindert werden können. Dies betreffe auch das Verkehrslärmgutachten.

Bei den Erschütterungen soll nach Auskunft von Herrn Schwolow an jenen Stellen eine Untersuchung stattfinden, an denen eine Abweichung vom Bestand erfolgt. Frau Sack teilt mit, dass sie eine solche Untersuchung für sinnvoll erachtet.

Bezüglich der Lichtimmissionen wird durch Herrn Reinacher dargelegt, dass die Beleuchtung der Verkehrsstationen (Bahnsteige und Zuwegungen) in Anlehnung an die Richtlinien der Deutschen Bahn erfolgen soll. Die Richtlinien berücksichtigen u.a. die Blendfreiheit für die Lokführer. Frau Sack bittet diesbezüglich um eine kurze Behandlung der Lichtemissionen und –immissionen in den Planunterlagen, ein Gutachten wird wohl nicht erforderlich werden.

#### 5. Klima/Luft

Herr Herding (Karsten & Kappel Rechtsanwälte) führt aus, dass der Bahnbetrieb auf der Bestandstrasse aufgrund der bestehenden Widmung schon jetzt rechtlich möglich ist. Im Hinblick auf die Emission von Luftschadstoffen erfolgt somit keine Neuüberprüfung. Der Schadstoffausstoß der Fahrzeuge selbst ist Gegenstand des Zulassungsverfahrens für diese. Frau Sack weist darauf hin, dass dennoch zu untersuchen sei, welche schädlichen Umweltauswirkungen sich durch die Änderungen ergeben.

#### 6. Landschafts- bzw. Ortsbild und Erholung

Keine Wortmeldung

#### 7. Kultur- und Sachgüter

Keine Wortmeldung

#### 8. Wechselwirkungen

Keine Wortmeldung

#### **IV. Sonstige Belange**

Keine Wortmeldung

#### **V. Sonstiges**

Herr Achten (Energie Calw) fragt, wann die erste Bahn fährt. Herr Schwolow verweist auf entsprechende Presseartikel, in denen als Datum Dezember 2020 genannt wurde.

Frau Sack verweist auf die noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren, das gegenständliche und ein zweites bzgl. der Kammerlösung. Ein weiteres Verfahren für den Abschnitt „Im Hau“ ist derzeit in Bearbeitung.

Abschließend bittet Frau Sack darum, im Rahmen der Erstellung der Antragsunterlagen auf deren Vollständigkeit und Richtigkeit zu achten.

Karlsruhe, 28. November 2017

gez. Christian Schappelwein, ZWICKER Bauconsult

gez. Claudia Sack, Regierungspräsidium Karlsruhe