



Regierungspräsidium Stuttgart

Planfeststellungsbeschluss

für die

**baulichen Maßnahmen im Bahnhof Renningen
im Zuge der
Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn**

Az.: 24-3826.1 / HHB - Bf Renningen

17.06.2019

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
A) Tenor	1
I Grundentscheidung	1
II Planunterlagen	1
III Nebenbestimmungen.....	3
IV Zusagen.....	6
V Hinweise	12
VI Zurückweisung von Einwendungen	13
VII Kostenentscheidung.....	13
B) Begründung	14
I Beschreibung des Vorhabens.....	14
II Zuständigkeit und Verfahren.....	15
III Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	17
IV Rechtliche Würdigung.....	18
1) Planrechtfertigung.....	18
2) Abschnittsbildung	21
3) Varianten.....	24
4) Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen	29
4.1 Eisenbahntechnische Belange.....	29
4.2 Lärm und Erschütterungen	29
4.3 Natur und Landschaft.....	39
4.4 Wasserwirtschaft.....	44
4.5 Bodenschutz	44
4.6 Kommunale Belange.....	44
4.7 Öffentlicher Personennahverkehr	47

4.8	Öffentliche Sicherheit	48
4.9	Raumordnung.....	49
4.10	Belange benachbarter Eisenbahnunternehmer	49
4.11	Leitungsträger und Versorgungsunternehmen	49
4.12	Denkmalschutz	49
4.13	Barrierefreiheit	50
4.14	Private Rechte, insbesondere Eigentum	51
V	Bewertung der Umweltauswirkungen und Gesamtabwägung	52
1)	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen	52
2)	Gesamtabwägung und Zusammenfassung	52
VI	Kosten	53
C)	Rechtsbehelfsbelehrung	55

A) Tenor

Auf Antrag des Landkreises Calw vom 03.12.2014, erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit §§ 73 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) für das o.g. Vorhaben folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

I Grundentscheidung

Der Plan für die baulichen Maßnahmen im Bahnhof Renningen im Zuge der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn durch den Landkreis Calw einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Lage- und Bauwerksplänen sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) aufgelisteten Einzelmaßnahmen wird nach Maßgabe der Ziffern II bis VII **festgestellt**.

II Planunterlagen

Bestandteil der Planung sind folgende Unterlagen:

Anlage	Bezeichnung	Blatt-Nr.	Maßstab	Datum
Teil A - Textteil				
A 1	Erläuterungsbericht			Juli 2018
A 1.1	Berechnung des Regenabflusses			04.12.2014
A 1.2	Flankenschutzberechnung			26.10.2017

Anlage	Bezeichnung	Blatt-Nr.	Maßstab	Datum
Teil B - Planunterlagen				
B 1	Übersichtskarte	1	1:100.000	18.04.2016
B 2	Lageplan	1b	1:250	09.07.2018
B 2	Lageplan	2	1:250	18.04.2016
B 3.1	Regelquerschnitte	1b	1:50	09.07.2018
B 3.2	Regelquerschnitte	2b	1:50	09.07.2018
B 4	Höhenplan	1	1:250/25	18.04.2016
B 5.1	Grunderwerbsverzeichnis			09.07.2018
B 5.2	Grunderwerbsplan	1a	1:250	09.07.2018
B 5.2	Grunderwerbsplan	2a	1:250	09.07.2018
B 5.2	Grunderwerbsplan	3b	1:250	09.07.2018
B 6	Bestandsleitungsplan	1	1:500	18.04.2016
B 7	Bestandsplan	1	1:250	18.04.2016
B 7	Bestandsplan	2	1:250	18.04.2016
B 8	Bauwerksverzeichnis			05.03.2015
Teil C - Fachbeiträge				
C 1	Umwelt-Screening			12.12.2014
C 2	Landschaftspflegerische Begleitplanung			Juli 2018
C 2.1	Bestands- und Konfliktplan			15.12.2016
C 2.2	Maßnahmenplan		1:1.500	30.10.2015
C 2.2	externe Maßnahme		1:750	15.12.2016
C 3	Artenschutzrechtliche Prüfung			30.10.2015
C 4 Schall- und Erschütterungstechnische Gutachten				
	• Erschütterungen aus dem Baubetrieb			15.12.2016
	• Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb			15.12.2016
	• Geräuschimmissionen aus dem Baubetrieb			15.12.2016
	• Gesamtverkehrslärm (Stumpfgleis Bahnhof Renningen)			15.12.2016
	• Gesamtverkehrslärm (Freie Strecke Weil der Stadt - Renningen)			15.12.2016
	• Schalltechnische Untersuchung (16. BlmSchV)			15.12.2016

III Nebenbestimmungen

Eisenbahntechnische Belange

1. Die eisenbahntechnischen Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) und soweit diese keine ausdrückliche Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit nachgewiesen ist. Es besteht eine Darlegungslast für eine mindestens gleich große Sicherheit.
2. Die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) behält sich vor weitere Ausführungspläne und Nachweise zur Prüfung anzufordern.
3. Wegen erforderlicher Sicherungsmaßnahmen sind sämtliche Tätigkeiten sowie die Durchführung der Arbeiten vor deren Beginn der zuständigen Stelle der Deutschen Bahn AG (DB AG) zur Genehmigung vorzulegen. Erforderliche Baudurchführungsvereinbarungen, Sicherungspläne, Bau- und Betriebsanweisungen, sowie Kranvereinbarungen sind von der DB AG zu erstellen oder genehmigen zu lassen.

Belange benachbarter Eisenbahnunternehmer

4. Es ist sicherzustellen, dass der Eisenbahnbetrieb im Bahnhof Renningen während der Baumaßnahme nicht eingeschränkt wird.
5. Im Bereich des Vorhabens befinden sich Kabel und Leitungen der DB Netz AG. Zum Einleiten der Vorarbeiten ist mit den vertrieblichen Ansprechpartnern Kontakt aufzunehmen.
6. Die bauzeitliche bedingten Einschränkungen des S-Bahnverkehrs sind so gering wie möglich zu halten.

Immissionsschutz

7. Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.
8. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten (jeweils unverzüglich nach Kenntnis) den Anliegern wie auch der betroffenen Gemeinde in geeigneter Weise mitzuteilen. Dies gilt auch für die vorgesehenen Bauarbeiten zur Nachtzeit. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss rechtzeitig vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen

Baubedingte Lärmimmissionen

9. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend gegebenenfalls notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen. Dabei sind durch die ausführenden Unternehmen anhand des geplanten Baustellenbetriebs konkrete Maßnahmen zur Minimierung zu treffen und umzusetzen.
10. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Leerfahrten sind zu vermeiden.

Baubedingte Erschütterungsimmissionen

11. Die Vorhabenträgerin hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die DIN 4150 Teil 2 eingehalten wird.
12. Hinsichtlich der Einwirkung von Erschütterungen auf bauliche Anlagen während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die DIN 4150 Teil 3 eingehalten wird.

Stoffliche Immissionen

13. Sofern die Bauarbeiten mit Staubentwicklung verbunden sind, die in der Nachbarschaft erhebliche Belästigungen hervorrufen können, sind geeignete Maßnahmen zur Staubminderung vorzusehen. Staubaufwirbelungen durch Erdarbeiten und Lkw-Transporte sind soweit als möglich zu reduzieren.

Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

14. Im Bereich des Vorhabens befinden sich Kabel und Leitungen der Vodafone D2 GmbH. Zum Einleiten der Vorarbeiten ist mit den vertrieblichen Ansprechpartnern Kontakt aufzunehmen.

IV Zusagen

Die Antragstellerin hat folgende Zusagen verbindlich abgegeben:

Eisenbahntechnische Belange

1. Dem Stumpfgleis wird eine Gleisnummer zugeordnet.
2. Die Berechnung für den am Ende des Stumpfgleises erforderlichen Bremsprellbock ist der Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.
3. Der Einbau des Bremsprellbocks erfolgt nach der Berechnung und nach den Vorgaben des Herstellers.
4. Es wird zugesagt, dass die verwendeten Brems Elemente für die vorhandene Schienenform zugelassen sind. Innerhalb des Bremsweges werden Kopf und Steg der Schienen frei von Verbindungen und Unebenheiten wie z.B. Laschen und Schweißnähten sein. Der lichte Raum des Bremswegbereiches wird freigehalten.
5. Die Ausgangslage des Prellbocks (Pufferebene) wird eindeutig durch Markpfähle oder eine witterungsbeständige Markierung gekennzeichnet.
6. Bauwerksteile und / oder Baubehelfe werden - soweit sie im Druckbereich der Eisenbahn liegen, konstruktiv so ausgebildet, dass sie den Eisenbahnverkehrslasten, u. a. auch unter Beachtung des Abschnittes 6, der DIN EN 1991-2, jederzeit standhalten. Die aus oberbautechnischer und statischer Sicht relevanten Ausführungsunterlagen werden der LEA durch einen vom EBA zugelassenen Prüfer / Sachverständigen in geprüfter Form mit Kopie des Prüfberichtes vorgelegt. In die Ausführungspläne werden sämtliche eisenbahntechnisch relevanten Bemaßungen, Hinweise und Angaben aufgenommen. Erforderlichenfalls werden Querschnitte angefertigt. Bei der Verwendung von Fertigteilen wird eine Typenstatik bzw. eine Zulassung derer bei der LEA vorgelegt.
7. Für Anpassung der bestehenden Signal- Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen der DB AG im Bereich des Bf Renningen werden die Regelungen der Verwaltungsvorschrift des Eisenbahn-Bundesamtes, Bauauf-

sicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE), beachtet. Beim Eisenbahn-Bundesamt werden durch die DB AG rechtzeitig vor Baubeginn die hiernach erforderlichen Anzeigen eingereicht und die notwendigen Anträge gestellt.

8. Der Baubeginn und die vorgesehenen Termine für die Abnahmeprüfung werden der LEA rechtzeitig mitgeteilt, damit diese Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchführen zu können.
9. Der LEA wird ein einfacher Bauablaufplan vorgelegt.
10. Die Abnahme der eisenbahnspezifischen Umbauarbeiten wird von dem Eisenbahnbetriebsleiter (oder einer von ihm bevollmächtigten sachkundigen Person) durchgeführt. Der Abschluss der Maßnahme wird durch den Eisenbahnbetriebsleiter unter Beifügung der Abnahmeniederschriften der LEA mitgeteilt.

Belange benachbarter Eisenbahnunternehmer

11. Für die Ausführung der Gleisumbaumaßnahmen wird ein Baudurchführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG geschlossen werden.
12. Im Bereich des Vorhabens befinden sich Fernmeldekabel oder TK-Anlagen der DB Netz AG. Der Vorhabenträger lässt sich durch einen Techniker der DB Kommunikationstechnik örtlich einweisen.
13. Mit der DB Netz AG wird die baubetriebliche Abwicklung abgestimmt.
14. Der Verband Region Stuttgart wird hinsichtlich des Betriebs der Strecke Calw – Weil der Stadt – Renningen über verkehrliche und betriebliche Auswirkungen informiert, ggf. angehört und bei notwendigen Abstimmungen beteiligt.
15. Die Kosten für die Maßnahme und die Verkehrsleistung der Hermann-Hesse-Bahn trägt der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn.
16. Im Bereich der Baumaßnahmen sind die Linienwege der Buslinien 633 und 636 der Konzessionäre Fa. Wöhr Tours bzw. Fa. RBS betroffen. Es wird im Zuge der Baumaßnahmen sichergestellt, dass die ungehinderte Durchfahrt für den öffentlichen Personennahverkehr möglich ist und die Straßen zur Andienung der Baustelle regelmäßig gesäubert werden, um die Verkehrssicherheit

zu gewährleisten. Die Ausschilderung auf dem Bahnsteig wird sowohl den Weg zur S-Bahn als auch zu den Buslinien kennzeichnen.

17. Es wird ein vom Eisenbahnbundesamt anerkannter Gutachter hinzugezogen.

Natur und Landschaft

18. Um eine langfristige Sicherung zu gewährleisten, wird die Bewirtschaftung der geplanten Magerwiese gemeinsam mit den östlich angrenzenden und im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim geplanten und bereits planfestgestellten Magerwiesen erfolgen.

Wasserwirtschaft

19. Die Entwässerungsmulde wird mit einer 30 cm starken bewachsenen Oberbodenschicht ausgeführt. Um die Retentionswirkung zu erhöhen, wird der Notüberlauf der Mulde mind. 5 cm erhöht gegenüber dem Sohlniveau angeordnet.

20. Die Erstellung der Mulde bzw. der Einbau des Oberbodens wird mit geeigneten Maschinen dichtungsfrei erfolgen. Auch während der Bauausführung und der Unterhaltung wird darauf geachtet, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahrungen oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.

21. Die Grünmulde wird unmittelbar nach Erstellung dauerhaft eingegrünt.

22. Die Regenwasseranlage wird nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik dauerhaft hergestellt und so betrieben, unterhalten und gewartet, dass andere nicht geschädigt werden und das gesammelte Niederschlagswasser jederzeit ordnungsgemäß abgeleitet wird. Die Einleitung wird nach dem Stand der Technik erfolgen. Es wird bestätigt, dass die Entwässerungsanlage in der Unterhaltungslast der Antragstellerin liegt. Schäden in den Entwässerungsanlage oder Störungen im Betrieb werden unverzüglich selbstän-

- dig behoben. Ablagerungen, die durch die Abwasserab- und -einleitung entstehen, wird der Betreiber auf eigene Kosten unverzüglich entfernen.
23. Es wird zugesagt zu beachten, dass bei kritischer Schadstoffkonzentration oder zu geringer Versickerungsrate das Abschälen oder der Austausch des Oberbodens notwendig werden kann.
24. Falls bei Erd- /Bohrarbeiten organoleptisch (geruchlich, optisch) auffälliges Material angetroffen wird, wird das Landratsamt Böblingen, Wasserwirtschaft umgehend benachrichtigt und die weitere Vorgehensweise abgesprochen. Verunreinigtes Aushubmaterial wird ordnungsgemäß entsorgt bzw. zu verwertet.
25. Das Vorhaben befindet sich in der Außenzone des Heilquellenschutzgebietes der Stadt Stuttgart. Die geltende Rechtsverordnung aus dem Jahr 2002 wird beachtet.
26. In der Nähe der Baustelle werden wassergefährdende Stoffe (z.B. Dieselmotorenstoffe) nur in einer Auffangwanne gelagert. Fahrzeuge und Maschinen werden nur auf befestigten und ordnungsgemäß entwässerten Flächen betankt oder repariert. Nach Arbeitsende werden sie auf solchen Flächen abgestellt. Schalttafeln werden ebenfalls nur auf diesen Flächen eingeeilt. Es werden nur biologisch schnell abbaubare Schmierstoffe und Schälöle benutzt. Baumaschinen werden nicht auf unbefestigten Flächen betankt.
27. Baustoffe, Bauabfälle und Betriebsstoffe werden so gelagert, dass Stoffeinträge bzw. Vermischungen mit Bodenmaterial ausgeschlossen werden.
28. Sollte wider Erwarten während der Gründungsarbeiten Schicht- oder Grundwasser erschlossen werden, wird unverzüglich ein Baustopp eingelegt und das Landratsamt Böblingen, Wasserwirtschaft, informiert.

Barrierefreiheit

29. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird berücksichtigt, dass beim beidseitigen Geländer der Rampe und an der hinteren Treppe der obere Handlauf mit 85 – 90 cm Höhe über Oberkante Belag bzw. Stufen der DIN 18040 Teil 2

entsprechend montiert werden. Für Kinder und kleinwüchsige Erwachsene wird ein zweiter Handlauf in Höhe von 60 – 65 cm angebracht, wobei darauf geachtet wird, dass die Höhe der Radabweiser an der Rampe von 10 cm über Oberkante Belage nicht unterschritten wird.

30. Die geplante Treppe wird gem. DIN 18040-1 mit entsprechenden Orientierungshilfen an den Stufenkanten gegenüber Tritt- und Setzstufen visuell kontrastierend markiert. Es werden direkt am Antritt vor der untersten Setzstufe und hinter der obersten Trittstufe taktil erfassbare Aufmerksamkeitsfelder gem. DIN 32984 installieren. Zwischen Stufenkantenmarkierung und anschließendem Bodenmaterial wird der Leuchtdichtekontrast mindestens 0,4 betragen.
31. Die Ausbildung des Blindenleitsystems erfolgt gem. Ril 813 und wird in der Ausführungsplanung planerisch umgesetzt. Dabei wird zugesagt, dass kontrastierende Begleitstreifen eingebaut werden. Ebenfalls wird die Bahnsteigkante farblich kontrastierend gestaltet. Die Ausarbeitung des Leitsystems erfolgt in der Ausführungsplanung.
32. Es wird eine visuelle dynamische Fahrgastinformation installiert. Es wird zugesagt, dass die Installation einer auditiven Fahrgastinformation durch den Vorhabenträger geprüft wird.
33. Die dynamische Fahrgastinformation wird mit einem Akustikmodul ausgestattet.
34. Das Wetterschutzhaus wird gemäß den anzuwendenden Richtlinien und Normen, einschließlich der DIN 18040-3 in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Der Witterungsschutz wird an das Blindenleitsystem angeschlossen und enthält Sitzgelegenheiten.

Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

35. Die Stromkabel der Netze BW GmbH werden jederzeit zugänglich sein.
36. Die Stromkabel der Netze BW werden von Überbauungen und Bäumen freigehalten. Sie werden nicht durch Geländeänderungen gefährdet. Grund-

oder Stützmauern werden so angeordnet, dass sie die Leitungen nicht nachteilig beeinflussen können

37. Bei einer notwendig werdenden Umlegung von Leitungen oder Änderung an den Anlagen der Netze BW GmbH werden frühzeitig vor Beginn der Bauarbeiten erforderlichen Maßnahmen mit der Netze BW GmbH abgestimmt.
38. Im Vorhabenbereich befinden sich Gashochdruckleitungen der Netze BW. Die Ausführungsarbeiten werden mit der Netze BW abgestimmt. Die Netze BW wird zeitnah am Verfahren beteiligt.
39. Planunterlagen in digitaler Form werden im Zuge der Ausführungsplanung zur Verfügung gestellt.
40. Die beauftragten Bauunternehmer werden darauf hingewiesen, dass sie verpflichtet sind, sich unmittelbar vor der Aufnahme der Tiefbauarbeiten aktuelle Planunterlagen bei der im Verfahren genannten Auskunftsstelle der Netze BW GmbH anzufordern.

V Hinweise

1. Die 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. Eine Abnahme durch die LEA erfolgt nicht, eine Nutzungsgenehmigung wird nicht erteilt. Der sichere Bau und der sichere Betrieb der Eisenbahn obliegen gem. § 4 Abs. 3 AEG 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.
2. Hinsichtlich des Anschlusses der Tiefenentwässerung und des Muldenüberlaufes an den Mischwasserkanal ist die Genehmigung des Betreibers der Stadt Renningen einzuholen.
3. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und schweren Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden, als potenzielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen. Daher ist es ratsam, im Vorfeld von jeglichen Bau(planungs)maßnahmen eine Gefahrenverdachtsforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen.
Seit dem 02.01.2008 kann der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg Luftbildauswertungen für Dritte zur Beurteilung möglicher Kampfmittelbelastungen von Grundstücken nur noch auf vertraglicher Basis kostenpflichtig durchführen. Diese Auswertung kann beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg mittels eines Vordrucks beantragt werden. Die dafür benötigten Formulare können unter www.rp-stuttgart.de (-> Service -> Formulare und Merkblätter) gefunden werden.
4. Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können unter <http://maps.lgrb-bw.de/> abgerufen werden und 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 öf-

fentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder Auszügen daraus erfolgt. Für Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes wird auf das Geotop-Kataster des LGRB verwiesen, welches im Internet unter der Adresse <http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope> (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden kann. Eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten kann der Homepage des LGRB (www.lgrb-bw.de) entnommen werden.

5. Im Bereich der Bahnanlagen können Auffüllungen vorhanden sein, welche aufgrund anthropogener Verunreinigungen nicht frei verwertet werden können. Im nördlich angrenzenden Industriegebiet sind Verunreinigungen des Grundwassers und der Bodenluft durch leichtflüchtige chlorierte Kohlenwasserstoffe (LCKW) bekannt. Auch aufgrund dieses Sachverhalts können Untergrundverunreinigungen im Baufeld nicht ausgeschlossen werden.
6. Gemäß der geltenden Rechtsverordnung des Heilquellenschutzgebietes der Stadt Stuttgart aus dem Jahr 2002 ist das Versickern von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen nur breitflächig über die belebte Bodenschicht erlaubt.
7. Eine dauerhafte Schicht- oder Grundwasserableitung bzw. -absenkung ist nicht zulässig.

VI Zurückweisung von Einwendungen

Die Bedenken und Hinweise der Beteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

VII Kostenentscheidung

Für diese Entscheidung wird eine **Gebühr** in Höhe von **9.633,-- Euro** festgesetzt.

B) Begründung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen, Zusagen und Planänderungen bzw. -ergänzungen festzustellen. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das Regierungspräsidium sämtliche öffentlichen und privaten Belange sorgfältig gegen- und untereinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das geplante Vorhaben verwirklicht werden soll.

I Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der Planfeststellung ist die Erweiterung des Bahnhofes Renningen um ein Stumpfgleis und einen Außenbahnsteig sowie die dafür erforderliche Anpassung der DB Infrastruktur. Das Stumpfgleis soll auf eine Länge von 210 m errichtet werden, der neue Außenbahnsteig soll eine Länge von 55 m, einer Breite von 2,5 m und einer Höhe oberhalb der Schienenoberkante von 55 cm aufweisen. Zur bestehenden Personenunterführung wird eine Rampe als barrierefreier Zugang zu dem neuen Bahnsteig errichtet. Es ist für die von Westen oder dem Parkplatz kommenden Personen ein weiterer, nicht barrierefreier Zugang über eine Treppe geplant. Teil des Antrags ist auch die Beleuchtung des Bahnsteigs und der Zuwegungen. Der Anschluss an die DB Infrastruktur erfolgt über eine Weiche. Am Ende des 210 m langen, nicht elektrifizierten Stumpfgleises wird ein Prellbock angeordnet. Um von beiden Richtungen in das Stumpfgleis einfahren zu können, wird zwischen den beiden Gleisen der Strecke 4810 ein elektrifizierter Gleisverbinder eingebaut. Im Zuge dessen sind Anpassungen bei der Oberleitung und den Masten erforderlich.

Nähere Einzelheiten der Planung sind Planunterlagen zu entnehmen.

II Zuständigkeit und Verfahren

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt. Der Landkreis Calw beantragte mit Schreiben vom 03.12.2014 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die baulichen Maßnahmen im Bahnhof Renningen im Zuge der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn. Das Regierungspräsidium Stuttgart, vertreten durch Referat 24 der Abteilung 2, leitete daraufhin mit Verfügung vom 11.07.2016 das Planfeststellungsverfahren ein.

Zeit und Ort der Planauslage wurden am 21.07.2016 in der Ausgabe Nr. 29 des Wochenblatts der Stadt Weil der Stadt und in der Ausgabe Nr. 28 der Stadtnachrichten Renningen ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist gemäß § 73 Abs. 4 LVwVfG hingewiesen. Die Planunterlagen lagen gemäß § 73 Abs. 3 LVwVfG in der Zeit vom 12.09.2016 bis einschließlich 11.10.2016 in den Rathäusern der Stadt Weil der Stadt und der Stadt Renningen zur Einsicht aus. Die betroffenen Kommunen, die anerkannten Naturschutzverbände sowie die weiteren Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 22.08.2016 um Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens kam es zu Planänderungen und Planergänzungen. Die Bekanntmachung und die Auslage wurden deshalb wiederholt. Zeit und Ort der Planauslage wurden am 13.07.2017 in der Ausgabe Nr. 28 des Wochenblatts der Stadt Weil der Stadt und am 20.07.2017 in der Ausgabe Nr. 29 der Stadtnachrichten Renningen ortsüblich bekannt gemacht. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 05.09.2017 bis einschließlich 04.10.2017 in den Rathäusern der Stadt Weil der Stadt und der Stadt Renningen zur Einsicht aus. Die betroffenen Kommunen, die anerkannten Naturschutzverbände sowie die weiteren Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 15.08.2017 um Stellungnahme gebeten.

Aufgrund Änderungen im Grunderwerb wurde der Plan erneut geändert. Geänderte private Betroffenheiten bestanden nicht. Der betroffenen Gemeinde sowie den be-

troffenen Trägern öffentlicher Belange und den Naturschutzvereinigungen wurde mit Schreiben vom 28.08.2018 gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Im Rahmen der Anhörung wurden keine Einwendungen durch Private erhoben.

Der Vorhabenträger hat sich mit den vorgebrachten Anregungen und Bedenken auseinandergesetzt und sich zu diesen Punkten gegenüber der Anhörungsbehörde geäußert.

Verfahrensbeteiligte, die Anregungen und Bedenken oder Einwendung erhoben haben, erhielten die Stellungnahmen des Vorhabenträgers mit der Gelegenheit zur Äußerung innerhalb angemessener Frist. Auf die Reaktion der betroffenen Behörden auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers erfolgten weitere Abstimmungen.

Mit dieser Vorgehensweise hatten die Verfahrensbeteiligten umfassend Gelegenheit, sich mit den Argumenten des Vorhabenträgers kritisch auseinanderzusetzen.

Am 19.07.2018 fand zudem eine Besprechung zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen Gemeinden statt, bei der die Einwendungen und Stellungnahmen besprochen wurden.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist der Sachverhalt auch ohne Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins bezüglich der im Verfahren vorgebrachten Punkte vollständig aufgeklärt, insbesondere da keine privaten Einwendungen eingelegt wurden. Zudem war bei einem Erörterungstermin kein weiterer Informationsgewinn zu erwarten und auch die vom Erörterungstermin beabsichtigte weitergehende Befriedigung der Parteien nicht zu erreichen.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde gemäß § 18a Nr. 5 Satz 1 AEG daher verzichtet.

Für das Vorhaben kann aufgrund § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG i.V.m. §§ 2 Abs. 2 Ziff. 2, 3e Abs. 1 Nr. 2 und 3c Satz 1 i.V.m. Anlage 1 Ziff. 14.7 und 14.8 UVPG auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Die Feststel-

lung über das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde am 22.08.2016 der Öffentlichkeit bekannt gemacht.

III Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Mit den Umbauten im Bahnhof Renningen zur Errichtung eines neuen Außenbahnsteigs im Zuge der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn sind Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Der Antragssteller hat zu der vorliegenden Planung ein Umwelt-Screening sowie einen Landschaftspflegerischen Begleitplan, eine Artenschutzrechtliche Prüfung und Schall- und Erschütterungstechnische Gutachten erstellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen, Landschaftsbild, Boden, Wasser, Luft und Klima einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sind dort dargestellt.

Die Planung ist entsprechend § 74 UVPG nach der alten Fassung des UVPG zu betrachten.

Im Anhörungsverfahren wurde vorgetragen, dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestünde. Sofern es sich nicht um einen Neubau handele, bestünde die Verpflichtung aus einer Änderung, die selbst UVP-pflichtig sei. Der zugrundeliegende Schienenweg wäre heute UVP-pflichtig. Eine Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens sei nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG selbst UVP-pflichtig.

§ 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG eröffnet die Möglichkeit, von der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abzusehen, wenn eine Änderung eines ursprünglich UVP-pflichtigen Verfahren selbst keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hat. Dies trifft hier zu.

Die untere Naturschutzbehörde hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 30.06.2016 bestätigt, dass die Notwendigkeit zur Durchführung einer

Umweltverträglichkeitsprüfung nicht gesehen wird. Die Planfeststellungsbehörde selbst sieht ebenfalls keine Notwendigkeit, da die Einzelfallprüfung aufgrund von §§ 2 Abs. 2 Ziff. 2, 3e Abs. 1 Nr. 2 und 3c Satz 1 i.V.m. Anlage 1 Ziff. 14.7 und 14.8 UVPG (a.F.) ergeben hat, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des Gesetzes über die UVPG (a.F.) aufgeführten Kriterien durch die Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG zu erwarten sind und somit auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet wird.

IV Rechtliche Würdigung

Gemäß § 18 AEG bedarf das Vorhaben der Planfeststellung. Im Rahmen der Abwägung wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet. Die eingehende Prüfung kommt zum Ergebnis, dass die für die Planfeststellung des Vorhabens erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Die Entscheidung über das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde am 22.08.2016 im Internet bekannt gemacht.

1) Planrechtfertigung

Die Württembergische Schwarzwaldbahn führt von Stuttgart nach Calw. Sie wurde im Jahr 1872 in Betrieb genommen. Derzeit endet sie in Richtung Westen in Weil der Stadt; der Betrieb des restlichen Streckenabschnitts (eingleisige Strecke zwischen Weil der Stadt und Calw) wurde 1988 eingestellt. Von der Haltestelle Schwabstraße bis Weil der Stadt verkehrt aktuell die S 6. Zwischen Renningen und Magstadt verkehrt die S 60. In Renningen besteht die Möglichkeit des Umstiegs von der S 6 zur S 60.

Der Landkreis Calw strebt nach der Übernahme des Streckenabschnitts die Wiederinbetriebnahme an. Die Züge sollen nach dem künftigen Betriebsprogramm ab Renningen verkehren und damit Fahrgästen mit einem einmaligen Umstieg einen Anschluss an die S 6 Richtung Stuttgart und die S 60 Richtung Sindelfingen / Böblingen ermöglichen.

Die Einstiegshöhe der Hermann-Hesse-Bahn unterscheidet sich von den vorhandenen Bahnsteigen im Bahnhof Renningen. Daher soll der Bahnhof um ein Stumpfgleis erweitert werden.

Die Stadt Calw und die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim sollen an den Schienenpersonennahverkehr angebunden werden.

Es soll sowohl für Berufs- als auch für Freizeitpendler eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch die Schaffung eines Schienenpersonennahverkehrsangebots ermöglicht werden.

Bisher verkehrt eine Buslinie von Calw ausgehend bis Weil der Stadt. Gleiches gilt für die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim. In Weil der Stadt kann dann in die S 6 nach Stuttgart umgestiegen werden.

Die Planrechtfertigung wurde im Zuge des Anhörungsverfahrens in Frage gestellt. Es wurde vorgetragen, dass ein Plan nicht die Rechtfertigung in sich selbst trage, sondern rechtfertigungsbedürftig sei und nach den verfolgten Zielen des Fachplanungsrechts und im Hinblick auf die von ihm ausgehende Beeinträchtigung von Rechten Dritter erforderlich sein müsse. Der Verkehrsbedarf und die Erforderlichkeit der Maßnahme seien nachvollziehbar zu überprüfen. Es bestehe eine Wechselwirkung zwischen Unsicherheiten, mit denen die Bedarfsprognose behaftet sei, einerseits und der Schwere und Konkretisierung der öffentlichen Belange andererseits. Es fehle an der Bedarfsprognose, die zwingend erforderlich sei. Dies sei mit den Grundsätzen einer rechtstaatlichen Planung nicht vereinbar und stelle einen nicht gerechtfertigten Eingriff in die gemeindliche Planungshoheit dar.

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben den Zielen des Fachplanungsrechts entspricht und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen

Interessen generell geeignet sind die entgegenstehenden Rechte zu überwinden. Das Vorhaben muss vernünftigerweise geboten sein.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz nennt in § 1 abstrakte Ziele. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG dient das Allgemeine Eisenbahngesetz u.a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Gemäß § 1 Abs. 5 AEG verfolgt das Gesetz auch das Ziel bester Verkehrsanbindung.

Die hier vorliegende Schaffung bzw. Verbesserung eines Schienenpersonennahverkehrsangebots und eine verbesserte Anbindung von Städten und Gemeinden fällt unter die in § 1 AEG genannten Ziele. Auch die Attraktivitätssteigerung der Strecke durch die Durchbindung bis Renningen und der dadurch möglichen Verbindungen nach und von Stuttgart mit nur einem Umstieg entsprechen dem Zweck des Fachplanungsrechts. Dies gilt insbesondere für den Ausbau des Bahnhofs Renningen im Hinblick auf die Fahrplanstabilität, also der zusätzlichen Schaffung eines Gleises, da der Bahnhof bereits stark ausgelastet ist.

Für das Vorhaben ist eine Bedarfsprognose notwendig. Da es sich um eine Prognose handelt, muss der Bedarf nicht im Detail mit Gewissheit nachprüfbar sein. Zur Ermittlung der Bedarfsprognose kann hier die Standardisierte Bewertung herangezogen werden.

Die Standardisierte Bewertung ist ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland. Gemäß einer Vereinbarung des Bundesverkehrsministeriums mit den Verkehrsministerien der Länder hat beim Ausbau von Schienenwegen, die gemäß dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden sollen, eine Standardisierte Bewertung zu erfolgen, sofern die zuwendungsfähigen Kosten 50 Millionen Euro übersteigen. Damit wird der Nachweis einer volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit nach § 3 GVFG erbracht.

Die vorgelegte Untersuchung wurde entsprechend dem Verfahren der Standardisierten Bewertung in der aktuell gültigen Fassung aus dem Jahr 2006 erstellt und weist für das Vorhaben einen volkswirtschaftlichen Nutzen nach. Die Bewertung kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass für die untersuchten Mitfälle, also des Be-

triebs der Strecke von Calw bis Renningen, 4.2 (Dieseltraktion) und 4.3 (Elektrotraktion) die Nutzen-Kosten-Indikatoren über 1,0 liegen, also über dem Punkt, an dem die Kosten gleich den Nutzen sind. Aus Sicht der Standardisierten Bewertung sind somit die Maßnahmen dieser Mitfälle gesamtwirtschaftlich sinnvoll. Nach der Standardisierten Bewertung sind für die Mitfälle 4.2 (Dieseltraktion) und 4.3 (Elektrotraktion) die Förderrichtlinien gemäß GVFG/LGVFG folglich vollumfänglich erfüllt. Der Mitfall 4.2 erreicht in der Standardisierten Bewertung einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,21 und der Mitfall 4.3 einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,15. Unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wird in der Bewertung dem Mitfall 4.2 (Dieseltraktion) sowohl aus gesamt- als auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Vorrang gegeben.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde vorgetragen, dass Zweifel an der Finanzierung des Gesamtvorhabens bestünden. Grundsätzlich ist die Finanzierung nicht Gegenstand der Planfeststellung, soweit sie nicht unüberwindlich sind. Der Landkreis Calw sowie die Stadt Calw und die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim werden sich an der Finanzierung beteiligen und haben sich zu einem Zweckverband zusammengeschlossen. Sinn des Zweckverbands ist unter anderem die Investition in Infrastruktur und deren Finanzierung. Seitens des Landes Baden-Württemberg wurde im Jahr 2014 eine Absichtserklärung zur Unterstützung der Streckenreaktivierung für die Hermann-Hesse-Bahn überreicht. Unüberwindbare Hindernisse in der Finanzierung werden daher nicht gesehen.

Für die antragsgegenständliche Maßnahme im Rahmen des Gesamtvorhabens besteht demnach eine Planrechtfertigung und sie ist vernünftigerweise geboten.

2) Abschnittsbildung

Im Zuge der beabsichtigten Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts von Weil der Stadt nach Calw ZOB der Gleisstrecke 4810 wurde die Gesamtmaßnahme in

Teilmaßnahmen unterteilt. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die Kritik an der vorgenommenen Unterteilung der Maßnahme war Gegenstand mehrerer Stellungnahmen.

Das Gesamtvorhaben besteht in der Reaktivierung der Bahnstrecke. Einige Streckenbereiche unterfallen dabei nicht der Planfeststellung, da sie nur instandgesetzt werden müssen. Auch die reine Änderung im Betrieb einer Bahnanlage begründet kein Planfeststellungserfordernis. Es kann in diesem Vorhaben daher keine flächendeckende Planfeststellung geben, da Teile nicht planfeststellungsbedürftig sind.

Der Vorhabenträger hat eine Aufteilung in Streckenbereiche, die planfeststellungsbedürftig sind und solchen mit der Notwendigkeit reiner Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen unterteilt. Planfeststellungsrelevant sind dabei

- die neu dimensionierte Brücke bei der Ortsumfahrung von Weil der Stadt (B 295), vgl. Plangenehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 02.04.2015, Az. 24-3826.1-Landkreis Calw 2/1

- den vorliegenden planfestzustellenden „Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim“ einschließlich des barrierefreien Ausbaus des Haltepunkts Ostelsheim vgl. Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 04.07.2016, Az.: 24-3826.1- Landkreis Calw 2/3

- den noch planfestzustellenden „Einschnitt im Hau“

- den noch planfestzustellenden „Östlichen Voreinschnitt Tunnel Forst“

- die Änderung bzw. Errichtung der Haltepunkte, Althengstett, Calw/Heumaden, Calw/ZOB, Weil der Stadt und Renningen.

Eine solche Aufteilung kann nicht unter die übliche Abschnittsbildung gefasst werden.

Die Abschnittsbildung unterliegt den Grenzen planerischer Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers. Durch die Bildung von Abschnitten in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung soll die Planung praktikabel und effektiv werden. Die Bildung der Abschnitte kann sich u.a. auf räumliche Teilbereiche beziehen.

Im Eisenbahnrecht muss daher im Gegensatz zum Straßenrecht nicht jedem Planfeststellungsabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion zukommen. Es wird dadurch dem im Vergleich zum Straßennetz viel weitmaschiger geflochtenen Schienennetz Rechnung getragen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Dezember 1995 – 11 VR 6/95 –, Rn. 26, juris). Es besteht für Dritte kein Recht darauf, dass über die Gesamtmaßnahme vollständig in einem Bescheid entschieden wird. Der Abschnitt muss dem Abwägungsgebot genügen. Allerdings darf aufgrund der notwendigen Konfliktbewältigung der Abschnitt nur zugelassen werden, wenn der späteren Zulassung des Gesamtvorhabens keine unüberwindbare Hindernisse gegenüberstehen.

In diesem Fall sind die notwendigen Genehmigungen über die Länge der Gesamtmaßnahme aufgrund der verschiedenen rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten zu differenzieren. Wie bereits erwähnt, soll die Gesamtmaßnahme eine in großen Teilen bereits vorhandene Infrastruktur in Teilbereichen ändern. Von der Gesamtmaßnahme umfasst sind auch Bereiche, die nicht planfeststellungsbedürftig sind. Auch von daher war eine Aufteilung sinnvoll.

Auch wenn man die Einschätzung, dass es sich nicht um eine klassische Abschnittsbildung handelt, nicht teilen würde, käme man bei der Betrachtung der Bildung von Teilabschnitten zu dem Ergebnis, dass diese zulässig ist.

Im vorliegenden Antrag wird ausschließlich die Erweiterung des Bahnhofes Renningen um ein Stumpfgleis und einen Außenbahnsteig sowie die dafür erforderliche Anpassung der DB-Infrastruktur behandelt. Es handelt sich um einen räumlich abgegrenzten Bereich der Gesamtmaßnahme. Der größte Teil der Gesamtmaßnahme, der einer Genehmigung bedarf, ist bereits planfestgestellt. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist davon auszugehen, dass die Genehmigung des Gesamtvorhabens nach derzeitigem Stand positiv zu sehen ist. Entscheidend ist hierbei wieder, dass es sich bei dem Vorhaben um die Reaktivierung einer Bestandstrasse handelt. Für die Streckenführung bieten sich daher keine größeren Trassenalternativen an. Soweit der Vorhabenträger mit dem „Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim“ die Bestandstrasse verlässt, liegt der Grund dafür in einer Verkürzung der bisherigen Bestandsstrecke durch Abschneiden der Hacksberger Schleife

und einem damit bezweckten Zeitgewinn. Die restlichen Abweichungen sind rein punktuell, die voraussichtlich beherrschbar sind. Dies gilt u.a. auch für den ebenfalls im Verfahren beim Regierungspräsidium Stuttgart befindlichen Teilabschnitt betreffend den Bahnhof Weil der Stadt. Unüberwindbare Hindernisse sind nicht ersichtlich.

Dies wurde auch von der Planfeststellungsbehörde für den bereits planfestgestellten Teil im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Karlsruhe so gesehen.

In einer Stellungnahme im Rahmen der Anhörung wurde unter dem Stichpunkt Abschnittsbildung zudem vorgebracht, dass ein Folgeproblem, dass die einspurige Strecke von Weil der Stadt bis Malsheim bereits von der S6 befahren wird, nicht ausreichend in den Planunterlagen behandelt sei. Hinsichtlich dieses Arguments wird auf das Kapitel Varianten verwiesen.

3) Varianten

In der Standardisierten Bewertung wurden mehrere Varianten untersucht. Näher untersucht wurde der Ohnefall, der überwiegend identisch ist mit dem Istfall, der Pendelbetrieb mit Dieseltriebwagen und der Pendelbetrieb mit Elektrotriebwagen bezogen auf den Betrieb von Calw bis Renningen.

Der Ohnefall wäre die kostengünstigste Variante, da der Verkehr auf der Strecke stillgelegt würde. In der Standardisierten Bewertung wurden Beurteilungsindikatoren ermittelt, die monetär darstellbar sind. Aus diesen Teilindikatoren wurde für die Mitfälle, also den Pendelbetrieb mit Dieseltriebwagen und der Pendelbetrieb mit Elektrotriebwagen ein Nutzen-Kosten-Indikator berechnet, der für beide Mitfälle über 1 liegt und damit gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist. Die positivsten Punkte gegenüber dem Ohnefall sind die Reduktion der Pkw-Betriebskosten, der Reisezeitgewinn, die Reduktion von CO₂-Emissionen und Unfallkosten. Ergänzend zu dem Nutzen-Kosten-Indikator wurden Kriterien wie beispielsweise die Betriebsqualität, Bedienungskomfort und Auswirkungen auf Natur- und Landschaft angeführt, die ebenfalls

für die Mitfälle sprechen. Zusammenfassend wurde festgestellt, dass beide Mitfälle sinnvoll machbar wären, allerdings wurde dem Mitfall mit Dieseltraktion in nachvollziehbarer Weise ein Vorrang eingeräumt, da der Nutzen-Kosten-Indikator etwas besser ist und der Betrieb mit Elektrotriebwagen mit einem Kostenrisiko versehen ist, da auch andere außer dem Vorhabenträger an bestehenden Anlagen Investitionen tätigen müssten und auch eine gemeinsame Reservehaltung von Fahrzeugen nicht sicher ist.

Grundsätzlich gäbe es die Variante, die Hermann-Hesse-Bahn nicht bis nach Renningen durchzubinden, sondern in Weil der Stadt enden zu lassen. Diese Variante ist auch Gegenstand von Stellungnahmen. Die Variante, sowohl mit Elektrotriebwagen als auch mit Dieseltriebwagen, ist bereits im Vorfeld zur Standardisierten Bewertung nach einer Kosten-Nutzen-Untersuchung ausgeschieden. Der Kosten-Nutzen-Faktor für eine Strecke ohne Weiterführung bis Renningen, also einem Inselbetrieb zwischen Calw und Weil der Stadt, wurde von dem Vorhabenträger untersucht und konnte lediglich einen Kosten-Faktor von 0,28 (Elektrotriebwagen) bzw. 0,4 (Dieseltriebwagen) erreichen. Diese deutlich unter dem notwendigen Wert von 1,0 (Punkt an dem die Kosten gleich den Nutzen sind) liegenden Untersuchungsergebnisse rechtfertigen bereits das Ausscheiden der Variante. Entscheidendes und gewichtiges Argument für die Durchbindung bis Renningen ist es, für die Fahrgäste einen Anschluss an die S 6 Richtung Stuttgart sowie an die S 60 Richtung Sindelfingen /Böblingen mit nur einmaligem Umstieg zu schaffen. Im Falle eines Endpunkts in Weil der Stadt wäre ein zweimaliger Umstieg auf die S 6 sowie die S 60 notwendig. Die Umstiege wären zudem für Fahrten Richtung Sindelfingen/Böblingen auf einer insgesamt kurzen Gesamtstrecke mit kurzer Reisezeit zwischen Ankunfts- und Abfahrtsbahnhof erforderlich. Die Alternative wurde, insbesondere aufgrund der zu geringen Nachfrage durch zweimalige Umstiege und damit verbunden vergleichsweise wenig generiertem Nutzen, für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar nicht weiter verfolgt.

Die Alternativenprüfung wird in den Stellungnahmen mehrfach kritisiert. Die Anbindung des Landkreises Calw an die Räume Stuttgart und Sindelfingen/Böblingen wird

ausdrücklich gewünscht. Es wird aber vorgeschlagen, die Anbindung durch eine Elektrifizierung und Weiterleitung der S-Bahn S6 bis Calw zu erreichen. Es wird vorgebracht, dass es dadurch zu einer Verringerung von Emissionen kommen würde. Es wird kritisiert, dass diese Alternative nicht untersucht worden wäre und nicht in den Planunterlagen mit einbezogen sei.

Die vorgeschlagene Alternative ist eine Konzeptalternative. Der Vorschlag einer Integration in das S-Bahn-Netz des Verbands Region Stuttgart und einer insgesamt Elektrifizierung - die Bereitschaft des Verbands Region Stuttgart, diese Aufgabe zu übernehmen, vorausgesetzt - ist grundsätzlich unterschiedlich in der Vorgehensweise. Zwischenzeitlich wurde eine Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der S-Bahn vorgelegt, die zu einem positiven Ergebnis gekommen ist. Die Planungen sind aber noch nicht konkretisiert und zeitlich nicht einschätzbar. Die Konzeptalternative würde zudem über den zu prüfenden Umfang im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens hinausgehen. Die Antragstellerin könnte diese Alternative auch alleine nicht verwirklichen. Diese Alternative musste daher durch die Antragstellerin nicht weiter verfolgt werden. Selbst wenn man diesen Vorschlag als Alternative betrachten würde, stellt diese einen enormen Mehraufwand dar und wäre auch von daher ausscheidbar.

In einer Stellungnahme wurde gefordert, dass die Auswirkungen auf die lufthygienischen Situation durch Dieselbetrieb in die Variantenauswahl einfließen solle. Die Lufthygiene wird durch die Dieseltriebwägen nur in geringem Umfang verschlechtert. Ein Auswahlkriterium stellt dies daher nicht dar.

Wie bereits im Kapitel Abschnittsbildung erwähnt, wurde in einer Stellungnahme im Rahmen der Anhörung vorgebracht, dass ein Folgeproblem, dass die einspurige Strecke von Weil der Stadt bis Malmsheim bereits von der S6 befahren wird, nicht ausreichend in den Planunterlagen behandelt sei. Befürchtet wird unter anderem, dass es zu Verspätungen und zu Störungen des Fahrplans der S-Bahn kommen wird. Bezug genommen wird auch auf den Fragenkatalog des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart zu der ersten Fahrplanrobustheitsprüfung. Kritisiert wird weiter, dass in dieser Prüfung nur bestimmte Zeitbereiche untersucht wurden und sich

nicht mit einer Ausarbeitung eines privaten Gutachters in den Planunterlagen auseinander gesetzt wurde.

Der Vorhabenträger verweist zu Recht darauf hin, dass die Kapazitätsbindung auf dem genannten Abschnitt lediglich 25 – 50 % beträgt.

Die fahrplanmäßige Machbarkeit wurde durch die Erstellung des Fahrplankonzepts und den beiden Fahrplanrobustheitsprüfungen bestätigt. Aufgabe der Fahrplanrobustheitsprüfung ist die Darstellung der Wechselwirkung der Hermann-Hesse-Bahn (HHB) auf die Betriebsqualität der S-Bahn Linie 6 und die Prüfung des Fahrplankonzeptes der Hermann-Hesse-Bahn auf Robustheit. Die entscheidenden Eingangsparameter wurden im Vorfeld mit dem Verband Region Stuttgart, der DB Netz AG und den Landkreisen Böblingen und Calw abgestimmt. Dementsprechend berücksichtigt die Prüfung, wie vom Verband Region Stuttgart gefordert, nicht nur die vormittägliche, sondern auch die nachmittägliche Hauptverkehrszeit. Die Betriebskonzepte der S6 und der S60 finden darin auch Berücksichtigung. Die Infrastrukturplanung wurde mit der DB abgestimmt. Der angesprochene Fragenkatalog hat Eingang in die zweite Fahrplanrobustheitsprüfung gefunden. Die Fahrplanrobustheitsprüfungen wurden der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Beide bestätigen die Machbarkeit des Vorhabens. Die zweite Fahrplanrobustheitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Hermann-Hesse-Bahn hinsichtlich Verspätungsentwicklung nur minimal auf die S6 auswirkt. Für die Hermann-Hesse-Bahn hat als Resultat, dass bei durchschnittlichen Störungen die Fahrplanreserven und Pufferzeiten ausreichen, um für den Gesamtabschnitt Renningen – Calw eine wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität zu erreichen. Zusätzlich wurden in einer Sensitivitätsbetrachtung die Parameter für Schienenpersonennahverkehr bei hoher Streckenbelastung eingespielt. Hier zeigt sich in der Untersuchung, dass sich Verspätungen in Ostelsheim schnell auf den Gegenzug und dadurch wieder auf die Wende in Calw übertragen können und Verspätungen ansteigen. Zur Stabilisierung und um ein Hochschaukeln der Verspätungen im späteren Betrieb zu vermeiden, schlägt die Untersuchung vor, zu gegebener Zeit ein gemeinsames Dispositionskonzept zwischen den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erarbeiten und in einer Dispositionsvereinbarung zu fixieren. Eine solche Vereinbarung über den Vorrang der S-Bahn gegenüber der Hermann-Hesse-Bahn wurde im Jahr 2017 geschlossen. Im

Ergebnis kann jedoch auch unter diesen Bedingungen insgesamt eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität erreicht werden.

Planänderungen ergeben sich durch die Fahrplanrobustheitsprüfung nicht. Die Notwendigkeit einer erneuten Auslegung sieht die Planfeststellungsbehörde daher nicht. Die Ergebnisse der Fahrplanrobustheitsprüfungen und der Fahrplan der Hermann-Hesse-Bahn wurden den betroffenen Städten und der Region Stuttgart vorgestellt. Das in der Stellungnahme erwähnte private Gutachten hat nicht die notwendigen Infrastrukturparameter als Grundlage. Die Fahrplanrobustheitsprüfungen der DB Netz weist eine deutlichere Detailtiefe auf. Zweifel am Ergebnis der vorgelegten Fahrplanrobustheitsprüfungen bestehen nicht.

Die Variante der Mitbenutzung des Gleises 1 und der derzeit ungenutzten Bahnsteigkante durch die Hermann-Hesse-Bahn wurde in der Stellungnahme des Landratsamts Böblingen thematisiert.

Der Bahnsteig an Gleis 1 ist aufgrund fehlender Weichenverbindungen von Weil der Stadt aus und in Richtung Weil der Stadt nicht anfahrbar. Im Gegensatz zur Antragsvariante würde die Herstellung einer Anfahrbarkeit des Bahnsteigs an Gleis 1 den Einbau zweier Weichen statt einer und die erforderlichen Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik erfordern. Dadurch lägen die Kosten deutlich höher. Die Variante wäre im Vergleich zur Antragsvariante aufgrund der deutlich höheren Anzahl an Fahrstraßenkreuzungen auch betrieblich problembehafteter.

Aufgrund der größeren Auswirkungen auf den S-Bahn- und Schienengüterverkehr, der betrieblichen Nachteile und den höheren Kosten wurde diese Variante zu Recht nicht weiter verfolgt.

4) Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

4.1 Eisenbahntechnische Belange

Die eisenbahntechnischen Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO, bzw. soweit diese keine Regelung enthält den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Neben den DIN-Vorschriften, VDE-Vorschriften, VDI-Richtlinien, usw. ist beispielweise die „Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB)“ eine anerkannte Regel der Technik.

Die von der Landeseisenbahnaufsicht geforderten Nebenbestimmungen wurden in den Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen. Die Landeseisenbahnaufsicht forderte im Verfahren die Vorlage einer korrigierten Flankenschutzberechnung. Nach der Vorlage durch den Vorhabenträger hat die Landeseisenbahnaufsicht dem Verzicht einer Flankenschutzweiche im künftigen Gleis 4 zugestimmt.

Den Belangen der Eisenbahntechnik ist entsprechend Ziffer 1 bis 3 der Nebenbestimmungen, Ziffer 1 bis 10 der Zusagen und Ziffer 1 der Hinweise dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

4.2 Lärm und Erschütterungen

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

Baubedingter Lärm

Baustellen sind nach § 3 Abs. 5 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen einzustufen. § 22 BImSchG fordert, dass der Betreiber von Baustellen schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert und dass unvermeidbare schädliche Um-

welteinwirkungen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm – Geräuschemissionen (AVV Baulärm) auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Nach der AVV Baulärm gilt der Immissionsrichtwert als überschritten, wenn der Beurteilungspegel den Richtwert überschreitet oder der Immissionsrichtwert für die Nachtzeit von einem oder mehreren Messwerten um mehr als 20 dB(A) überschritten wird (Spitzenpegel). Überschreitet der Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert, sind Maßnahmen zur Minderung der Geräusche anzuordnen.

Der Vorhabenträger hat eine Schalltechnische Untersuchung für die Bauzeit vorgelegt.

Der Bau des Vorhabens wird insbesondere bei der Erstellung des Bahnsteigs und dem Einbau der Weichen lärmintensiv sein. Für den Einbau der Weichen ist die Sperrung der Strecke an einem Wochenende geplant. In diesem Zeitraum finden die Bauarbeiten dann auch nachts statt.

Der Bau des Stumpfgleises ist eine fortschreitende Baustelle. Lärmintensiv ist hierbei vor allem die Herstellung des Unterbaus.

Im vorgelegten Gutachten wurden sowohl Einzelpunktberechnungen durchgeführt als auch die Schallimmissionen in grafischen Plänen dargestellt.

Für Gebäude in Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung ist der Richtwert von 55 dB (A) für den Tag und 40 dB (A) nachts zugrunde zu legen. Für Wohngebäude in Gebieten mit überwiegend gewerblicher Nutzung gelten die Richtwerte von tags 65 dB (A) und nachts 50 dB (A). Beide Gebietstypen sind in dem vorliegenden Verfahren betroffen. Die untersuchten Immissionspunkte der Industriestraße und der Raitestraße befinden sich in einem Gebiet mit überwiegend gewerblicher Nutzung und die untersuchten Immissionsorte der Riedstraße in einem Gebiet mit überwiegender Wohnnutzung.

Entgegen den Argumenten einer Stellungnahme, die im Verfahren eingebracht wurde, sind für die Berechnung die gesetzlichen Richtwerte maßgeblich. Es wird nicht verkannt, dass bereits unter den Richtwerten die Auswirkungen spürbar und belästi-

gend sind. Allerdings hat sich der Vorhabenträger an die gesetzlichen Vorgaben zu halten und muss nicht niedrigere Werte einhalten.

Das vorgelegte Gutachten zeigt nachvollziehbar die Einhaltung der Richtwerte für den Neubau des Bahnsteigs und den Einbau der Weichen für den Tagzeitraum. Nachts sind für den Einbau der Weichen Überschreitungen zu erwarten, wobei an keinem Immissionsort mit Spitzenpegelüberschreitungen zu rechnen ist. Die Überschreitung liegt bei einem Immissionsort (Industriestr. 3) voraussichtlich über 5 dB(A).

Für die Gleisbauarbeiten kann eine Überschreitung der Richtwerte nicht ausgeschlossen werden. Der Gutachter geht von maximal geringfügigen Überschreitungen für diesen Bereich aus.

Durch die räumliche Ausdehnung der Baustellen, den lärmintensiven Arbeitsvorgängen an sich und der Dauer der Baustellen im Bereich der fortlaufenden Baustellen sieht das Gutachten nachvollziehbar keine Möglichkeit zur Minderung durch temporäre Abschirmungsmaßnahmen. Mit in die Bewertung fließt auch ein, dass beim Einbau der Weichen durch die Sperrung der Schiene die sonst üblichen Verkehrsgeräusche der Schiene entfallen. Zudem sind die Auswirkungen lediglich an einem Wochenende zu erwarten. Der Gutachter schlägt daher organisatorische Minimierungsmaßnahmen vor, die auch als Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss übernommen wurden.

Das Landratsamt Böblingen betont in seiner Stellungnahme, dass die Lärmbelastungen durch Bauarbeiten soweit möglich reduziert werden sollen. Dem trägt die Planung selbst und der Beschluss durch Nebenbestimmungen Ziffer 7 bis 10 Rechnung.

Betriebsbedingter Lärm:

Im Verfahren wurde gerügt, dass die schalltechnischen Untersuchungen zu alt seien. Zudem wurde kritisiert, dass ein Schienenbonus angewendet wurde. Diese Punkte wurden aufgegriffen und durch eine Überarbeitung und erneute Offenlage der Planunterlagen im Jahr 2017 abgeholfen. Der Schienenbonus wurde in der aktualisierten Untersuchung nicht mehr angewendet.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung u.a. von Eisenbahnen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Zumutbarkeit der Immissionen bestimmt sich nach der aufgrund von § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Die in § 2 der 16. BImSchV genannten Grenzwerte dürfen - soweit der Anwendungsbereich der Verordnung nach § 1 eröffnet ist - zum Schutz der Nachbarschaft vor den vom zu beurteilenden Verkehrsweg ausgehenden Immissionen nicht überschritten werden. Andernfalls besteht für die Betroffenen grundsätzlich ein Anspruch auf aktiven oder gegebenenfalls passiven Lärmschutz.

Die 16. BImSchV ist anwendbar, wenn eine Änderung wesentlich ist. Ein Kriterium für eine wesentliche Änderung ist der Anbau eines oder mehrerer durchgehender Gleise.

Die Stadt Renningen kritisiert in ihrer Stellungnahme, dass das Schallgutachten die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV in Bezug auf das Vorliegen eines durchgehenden Gleises verneint. Die Stadt Renningen trägt vor, dass diese Sichtweise nicht richtig sei. Das hier zu errichtende Gleis stelle - entgegen dessen, was der Wortlaut vermuten lasse - ein „durchgehendes Gleis“ im Sinne des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 16. BImSchV dar. Mit Verweis auf Bracher, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, August 2015, 16. BImSchV, § 1 Rn. 3 und VGH München Ur. v. 5.3.1996 – 20 B 92.1055 - NVwZ-RR 1997, 159 liege ein durchgehendes Gleis vor, da das neue Gleis im Bahnhof Renningen von einer Verknüpfung bis zum Ende des Schienenwegs führe und das Ein- und Aussteigen die Passagiere der Hermann-Hesse-Bahn, d.h. einen weiteren Verkehr abwickele.

Die Planfeststellungsbehörde kann dieser Argumentation nicht folgen. Es wird unter anderem auf die Entscheidung des VGH München (Ur. v. 5.3.1996 – 20 B 92.1055 - NVwZ-RR 1997, 159) verwiesen, in der es wie folgt es heißt. „Eine „durchgehende“ bauliche Erweiterung setzt voraus, dass das neue Gleis auf eine bestimmte Länge gebaut wird, die für sich selbst verkehrswirksam ist. Es muss auf diesem Gleis ein zusätzlicher Verkehr abgewickelt werden. Nicht darunter fällt die Errichtung eines

Überholgleises, das als nicht durchgehend bezeichnet werden kann; dieses dient nur für Überholvorgänge, nicht jedoch zur Abwicklung eines weiteren Verkehrs.“

Das Vorliegen des im Urteil genannten Kriteriums des zusätzlichen Verkehrs bzw. der Verkehrswirksamkeit wird von der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Zusätzlicher Verkehr soll auf der Strecke nicht abgewickelt werden. Die Strecke ist eine Bestandsstrecke und wurde nie stillgelegt. Der Schienenverkehr auf dieser Strecke ist daher bereits jetzt zulässig. Eine Kapazitätserhöhung ist nicht Gegenstand des Verfahrens, vielmehr wird der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt, von Stuttgart über Renningen/Weil der Stadt nach Calw fahren zu können. Das Urteil erwähnt außerdem ausdrücklich, dass selbst ein Überholgleis als nicht verkehrswirksam angesehen wird. Ähnlich wie bei dem Stumpfgleis fällt auch dort kein zusätzlicher Verkehr an.

Die Sichtweise der Planfeststellungsbehörde wird auch durch den Umweltleitfaden Teil VI des Eisenbahnbundesamts gestützt. Auf S. 18 des Leitfadens werden Fälle aufgeführt, bei denen es sich nicht um eine Erweiterung eines Schienenweges um durchgehende Gleise handelt. Genannt wird unter anderem der Neubau von Bahnsteig- bzw. Ausziehgleisen, worunter dieses Vorhaben gefasst werden kann. Auch hier wird darauf verwiesen, dass kein zusätzlicher Verkehr abwickelt wird.

Die Errichtung des Stumpfgleises ist hier lediglich deshalb notwendig, da die Züge nicht durchfahren können und eine andere Bahnsteighöhe notwendig ist. Eine verkehrliche Bedeutung besitzt das Stumpfgleis nicht.

Bei anderen baulichen Eingriffen, also wenn wie hier keine Erweiterung um ein oder mehrere durchgehende Gleise vorliegt, ist eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV gegeben, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Zunächst ist zu untersuchen, ob ein baulicher Eingriff erheblich ist. Der bauliche Eingriff muss zu einer äußerlich erkennbaren Veränderung des bisherigen Verkehrsweges führen. Die Errichtung eines Stumpfgleises stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar.

In den Bereichen, in denen ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt, ist zu prüfen, ob die in der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Die gutachterlichen Ausführungen zu den betriebsbedingten Schallimmissionen kommen zu dem Ergebnis, dass für keinen der relevanten Immissionsorte der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vorliegt.

Das vorgelegte Gutachten hat repräsentative Immissionsorte festgelegt und Einzelpunktberechnungen durchgeführt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich durch das neu zu errichtende Stumpfgleis die Pegel maximal um $\Delta L_{r, \text{Tag/Nacht}} = 0,2 / 0,1 \text{ dB(A)}$ erhöhen.

An den Immissionsorten IP 7 - IP 10 werden keine Pegel oberhalb 70 / 60 dB(A) am Tag / in der Nacht erreicht. Nachvollziehbar ergibt sich für diese Immissionsorte kein Sachverhalt einer wesentlichen Änderung.

An den Immissionsorten IP 1 - IP 6 liegen teils Pegelerhöhungen oberhalb 70 / 60 dB(A) am Tag / in der Nacht vor. Allerdings handelt es sich hier um Immissionsorte in Gewerbegebieten, daher kommt auch hier der Gutachter zu dem Ergebnis, dass keine wesentliche Änderung vorliegt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Gutachtens an, dass sich im Bereich des Bahnhof Renningen keine Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen ergeben.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich deshalb den Annahmen des Gutachtens an.

Gesamtlärm

Der Antragssteller hat auch die zulässige Gesamtlärmbelastung aus Straße und Schiene entsprechend den von der Rechtsprechung aufgestellten Regeln untersucht. Dabei ist bei grundsrechtskonformer Auslegung von § 41 BImSchG unter Berücksichtigung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nach Artikel 14 Abs. 1 und 3 Grundgesetz (GG) bzw. der Gesundheitsschwelle des Artikels 2 Abs. 2 Satz 1 GG zusätzlich zu beachten, dass ab einem Schwellenwert von 70/60 dB(A) tags/nachts Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen sind. Einige Gebäude liegen hier im Gewerbegebiet für die das Gutachten, angelehnt an die Schwelle der Lärmsanierung, die Schwelle bei 75/65 dB(A) tags/nachts festlegt.

Das vorgelegte Gutachten zur Ermittlung der Gesamtverkehrslärmimmissionen aus dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr für die Errichtung eines Stumpfgleises im Bahnhof Renningen kommt zu dem Ergebnis, dass sich im Bereich der beantragten Planfeststellung an einigen Immissionspunkten eine Erhöhung um 0,1 dB(A) ergibt, die allerdings als nicht wahrnehmbar eingeschätzt werden. An zwei Immissionspunkten (Raitestr. 1 und Riedstr. 13) ist eine Erhöhung oberhalb der festgelegten Werte zu erwarten. Der Gutachter empfiehlt nach Prüfung, ob eine Wohnnutzung vorliegt, passive Schallschutzmaßnahmen.

Der Vorhabenträger hat eine Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen zugesagt, soweit an den betroffenen Gebäuden Wohnnutzung besteht.

Aktive Schallschutzmaßnahmen werden nachvollziehbar abgelehnt, da diese nur vorzusehen sind, wenn sie nicht außer Verhältnis zu den damit verbundenen Kosten stehen. Hier stehen die geringe Anzahl der Fälle und die geringfügige Erhöhung um 0,1 dB (A) außer Verhältnis zu den erwartbaren Kosten.

Hinsichtlich der Gesamtverkehrslärmemissionen aus dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr im Abschnitt Weil der Stadt-Renningen wurde in einer Stellungnahme vorgetragen, dass für den gesamten Streckenabschnitt von Calw bis Renningen aktiver Schallschutz aufgrund § 41 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 und 2 16. BImSchV vorzusehen sei. In der Stellungnahme wird u.a. der VGH München in sei-

nem Urteil vom 5.3.1996 (Az. 20 B 92.1055) wie folgt zitiert: „Der Senat hält es - ohne darüber abschließend entscheiden zu müssen - für denkbar, dass sich die Ausstrahlung erheblicher baulicher Eingriffe - im Sinne der Bewirkung von Lärmschutzansprüchen – ausnahmsweise über die jeweiligen Einwirkungsbereiche hinaus auf die gesamte Strecke (als verkehrswirksamen Abschnitt) erweitert, und zwar, wenn durch ein Gesamtkonzept eine längere Strecke insgesamt verändert oder angepasst werden soll, um die Streckenkapazität zu erhöhen, den Betrieb zu beschleunigen oder zu optimieren. Dann erweitert sich der in § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BlmschV bezeichnete „zu verändernde Verkehrsweg“ über die einzelne Baumaßnahme hinaus auf einen größeren verkehrswirksamen Abschnitt.“

Ergänzend wird auch auf das Urteil des VGH Mannheim vom 25.4.2012 (Az: 5 S 927/10) verwiesen, wonach von einer solchen Gesamtbaumaßnahme jedoch allenfalls dann gesprochen werden könne, wenn die einzelnen Maßnahmen auf der Eisenbahnstrecke so einheitlich konzipiert oder so dicht lokalisiert wären, dass der Eindruck entstünde, die Strecke werde einheitlich ausgebaut und es handle sich nicht um einzelne isolierte Baumaßnahmen.

Es wird vorgebracht, dass die mit der Reaktivierung verbundenen baulichen Eingriffe so dicht lokalisiert seien, dass der Eindruck entstehe, dass die Strecke einheitlich ausgebaut werde und es sich nicht um eine einzelne isolierte Baumaßnahme handle. Es gehe um die Einführung eines halbstündigen Taktes der Hermann-Hesse-Bahn, mit dem die Strecke Calw bis Weil der Stadt und Durchbindung nach Renningen insgesamt reaktiviert werden soll. Die Baumaßnahmen würden eine Einheit bilden und es sei davon auszugehen, dass durch ein Gesamtkonzept eine längere Strecke insgesamt verändert und angepasst werden solle, um die Streckenkapazität zu erhöhen, den Betrieb zu beschleunigen und zu optimieren.

In einer weiteren Stellungnahme wird eine Immissionsberechnung für den Abschnitt Calw-Renningen gefordert.

Es besteht dem Grunde nach kein Anspruch auf Schallschutz hinsichtlich des Abschnitts Weil der Stadt bis Renningen.

Wie bereits im Planfeststellungsbeschluss erläutert, muss die Bestandsstrecke nicht mehr betrachtet werden und fällt nicht unter den Anwendungsbereich der 16. Blm-

schV. Die Gesamtstrecke ist zu keinem Zeitpunkt von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden, der Betrieb ist demnach nach wie vor zulässig. Es kann nicht die tatsächliche Situation ohne Verkehr mit dem späteren Betrieb verglichen werden, sondern die durch das Vorhaben hervorgerufene Lärmbelastung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts an der rechtlich zulässigen Ausnutzbarkeit der Strecke zu messen (BVerwG, Beschluss v. 28.12.2017, Az. 3 B 15.16). Auf der Strecke ändert sich weder die Gesamtkapazität noch die Geschwindigkeit. Es ist lediglich die Kapazitätsauslastung der vorhabenden Strecke. Die notwendigen Anpassungen, die planfeststellungsrelevant sind und wie in diesem Verfahren überwiegend punktuell sind, ergeben sich eben nicht aus dem Grund einer Kapazitätserhöhung. Ein Anspruch auf der Gesamtstrecke für Lärmvorsorgemaßnahmen aufgrund § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BlmschV sieht die Planfeststellungsbehörde daher nicht.

Trotzdem hat der Vorhabenträger in einem weiteren Gutachten die Ermittlung der Gesamtverkehrslärmemissionen aus dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr im Abschnitt Weil der Stadt-Renningen am Nullfall orientiert untersucht. Die maximalen Erhöhungen des Beurteilungspegels im Planfall betragen ΔL_r Tag / Nacht = + 0,9 dB(A) gegenüber dem Nullfall. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass an 9 Gebäuden (s. Unterlage C4 Schalltechnische Stellungnahme, Abschnitt: Weil der Stadt – Renningen, Untersuchungsumfang: Ermittlung der Gesamtverkehrslärmmissionen aus dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr) projektbedingte Erhöhungen des Beurteilungspegels über die kritische Gesamtbelastungen von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht zu erwarten sind. Das Gutachten schlägt vor hier gegebenenfalls Lärmvorsorgemaßnahmen zu ergreifen.

Der Vorhabenträger hat für diese Gebäude dem Grunde nach passive Schallschutzmaßnahmen zugesagt, sofern die Voraussetzungen hierfür gegeben sind, z.B. bei einer entsprechender Art der Nutzung.

Basis für die Zusage ist der Stand jetziger Planung und Streckenauslastung. Mögliche zukünftige Erweiterungen des Angebots, die nicht antragsgegenständlich sind, sind zu Recht nicht berücksichtigt worden.

Baubedingte Erschütterungen

Der Vorhabenträger hat zur Beurteilung der baubedingten Erschütterungen eine Erschütterungstechnische Untersuchung (Planunterlagen C 4) vorgelegt.

Die Untersuchung kommt für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass aus dem Baubetrieb zur Errichtung eines Stumpfgleises im Bahnhof Renningen nicht erhebliche Belästigungen von Menschen in Gebäuden oder Schäden an baulichen Anlagen resultieren können.

Betriebsbedingte Erschütterungen

Die Auswirkungen durch Erschütterungen sind im Planfeststellungsverfahren über § 74 Abs.2 S. 2 und 3 LVwVfG zu berücksichtigen. Gesetzliche Grundlagen, die die Zumutbarkeit der Immissionen festlegen, existieren nicht, allerdings werden die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) herangezogen. Bei Einhaltung der dort genannten Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen, welche als niedrigste Qualifikationsstufe schädlicher Umwelteinwirkungen anzusehen sind. Die DIN ist nicht direkt anwendbar für bestehende oberirdische Schienenstrecken. Entsprechend der DIN muss für bestehende Strecke eine Einzelfallentscheidung vorgenommen werden. Die Anhaltswerte der DIN werden dabei als Orientierung berücksichtigt. Eine vorhandene Vorbelastung durch bereits bestehende Schienenverkehrswege wird hierbei zu berücksichtigen.

Als Folge der verkehrsinduzierten Schwingungsimmissionen im Gebäude entstehen darüber hinaus sekundäre Luftschallimmissionen. Auch für die Ermittlung und Beurteilung dieser Geräuschimmissionen existieren derzeit keine gesetzlichen Grundlagen. Allerdings enthält die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) – wenn auch indirekt – Vorgaben für den Innenraumpegel in Abhängigkeit von der Raumnutzung. Da diese Richtwerte vom Gesetzgeber für die Bemessung passiver Schallschutzmaßnahmen an oberirdischen Verkehrswegen vorgesehen sind, ist es plausibel, die Vorgaben analog auch beim sekundären Luftschall anzuwenden.

Nach anerkannter Praxis ist im Zusammenhang mit baulichen Eingriffen in Schienenverkehrswege zunächst zu prüfen, ob sich aus dem Vorhaben eine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen ergibt. Für den sekundären Luftschall sind Pegelerhöhungen ΔL_r von mindestens 3 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsrichtwerte als wesentlich einzustufen.

Gemäß dem vorgelegten Gutachten ist die Erhöhung der Erschütterungsimmissionen und auch die Einwirkungen durch sekundären Luftschall nicht als wesentlich einzustufen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Sichtweise des Gutachtens an. Erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen wurden daher nicht festgesetzt.

4.3 Natur und Landschaft

Die vorliegende Planung verletzt keine naturschutzrechtlichen Vorschriften.

Das planfestgestellte Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar. Soweit nicht vermeidbare Beeinträchtigungen verbleiben, können diese durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Dem speziellen Artenschutz nach §§ 44 ff. BNatSchG wird angemessen Rechnung getragen.

Das Vorhabengebiet liegt innerhalb der Zone III des Heilquellenschutzgebietes Stuttgart. Das Trinkwasserschutzgebiet „Hinterried“ grenzt im Bereich des geplanten Stumpfgleises an. Schutzgebietsbetroffenheiten nach dem BNatSchG, NatSchG oder LWaldG liegen nicht vor.

Durch das beantragte Vorhaben kommt es zu einem Eingriff in die Schutzgüter Boden und Arten und Biotope.

Eingriffe sind gemäß § 14 Abs.1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Das planfestgestellte Vorhaben stellt damit zweifellos einen naturschutzrechtlich re-

levanten Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben bzw. reduziert ist. In den Unterlagen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen im Einzelnen beschrieben.

Durch das Vorhaben kommt es zu einem bauzeitlichen Verlust von Habitatflächen weitverbreiteter und wenig anspruchsvoller Arten und zu einem dauerhaften Habitatverlust durch die geplante Überbauung des Gleisbereichs.

Zur Minimierung der zu erwartenden Konflikte sind Maßnahmen, wie u.a. die ökologische Baubegleitung vorgesehen.

Durch die Versiegelung und Verdichtungen wird auch insbesondere in den Biototyp der Ruderalvegetation und das Schutzgut Boden eingegriffen. Durch die Durchführung eines gezielten Bodenmanagements sollen die Beeinträchtigungen im Bereich Boden reduziert werden und Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser vermieden werden.

Nach Beendigung der Bauarbeiten werden ca. 300 m² der in Anspruch genommenen Baustelleeinrichtungsflächen wieder hergestellt.

Die geplanten Vermeidungs- und Minimierungs- bzw. Gestaltungsmaßnahmen sind im LBP und den Maßnahmenblättern dargestellt.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich vermindert und minimiert, womit dem gesetzlichen Vermeidungsgebot des § 15 Abs.1 BNatSchG entsprochen wird. Nach § 15 Abs.1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen stellen sicher, dass Natur und Landschaft nur in einem unerlässlichen Umfang in Anspruch genommen werden. Die dennoch verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden in Anbetracht der vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen und dem überwiegenden öffentlichen Interesse an der Realisierung der Maßnahme zugelassen.

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen können durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) kompensiert werden. Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG müssen so beschaffen sein, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt werden. Da sich unvermeidbare Beeinträchtigungen im Sinne eines ökologischen Status quo nicht tatsächlich ausgleichen lassen, ist auch hier eine wertende Betrachtung erforderlich. Ausgleichsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Dies erfordert zwar nicht die Ausführung am unmittelbaren Ort des Eingriffs, die Ausgleichsmaßnahmen müssen sich aber dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Dies ist der Fall, wenn zwischen ihnen und dem Eingriffsort ein räumlich-funktionaler Zusammenhang besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.08.1996 – 4 A 29/95).

Die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung sieht als Ausgleichsmaßnahmen die Optimierung von angrenzenden Teilflächen durch Anpflanzung von Sträuchern mit einer dauerhaften Kontrolle zum Schutz von wilden Ablagerungen und Gehölzsukzession vor.

Die Ausgleichsmaßnahme ist geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig ist.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Antragstellerin, dass der Eingriff durch die Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG nicht vollständig ausgeglichen wird. Die räumlich-funktional nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen müssen gemäß § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG durch landschaftsgerechte Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Die Beeinträchtigung ist dann ersetzt, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind.

Als Ersatzmaßnahme ist die Umwandlung von Acker in Magergrünland mit Anpflanzung einer Wildobstbaumreihe auf der Gemarkung Ostelsheim vorgesehen. Die Maßnahme grenzt an Maßnahmenflächen des Genehmigungsabschnitts „Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil der Stadt – Calw (4810), Planfeststellungsabschnitt „Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim“ an.

Nach Umsetzung aller Maßnahmen kann der Eingriff als kompensiert betrachtet werden.

In einer Stellungnahme zu den ursprünglichen Planunterlagen wurde vorgetragen, dass die Eingriffe in das Schutzgut Boden nicht in die Bilanzierung eingeflossen seien. Durch die umfassende Überarbeitung der Unterlagen und die zweite Offenlage der Planunterlagen wurden die Eingriffe in das Schutzgut Boden mit in die Bilanzierung aufgenommen. Die Stellungnahme wurde hinsichtlich dieses Punktes zwischenzeitlich zurückgenommen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird das Schutzgut Boden durch die Planung ausreichend berücksichtigt. Die Eingriffe wurden in die Bilanzierung aufgenommen und durch die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans ausgeglichen.

Weiter wurde kritisiert, dass die Aussagen zu Beeinträchtigung von Luft und Klima durch die Dieselwägen nicht ausreichend seien.

Die Aussage des Landschaftspflegerischen Begleitplans, dass die Grenzwerte eingehalten werden, gilt weiterhin. Im Bereich des Gleises ist aufgrund der Ventilationsbahn, die diese windoffene, lineare Struktur aufweist, von einem regelmäßigen Luftaustausch auszugehen. Sensible Nutzungen befinden sich nicht in der näheren Umgebung. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an, dass ein gesondertes Gutachten nicht notwendig ist, da es nur zu einer kleinräumigen Verschlechterung der lufthygienischen Situation kommen kann und von einer geringen Zusatzbelastung auszugehen ist.

Bei der Zulassung des Vorhabens wurden auch die speziellen Artenschutzbestimmungen der §§ 44 ff. BNatSchG beachtet.

Die Vorschriften des Artenschutzes dienen dem Schutz und der Pflege speziell geschützter wildlebender Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt den Verbotsbestimmungen des § 44 Abs.1 BNatSchG zu. Unter die in §§ 44, 7 Abs. 2 Nr. 12 ff. BNatSchG genannten besonders oder streng geschützten Arten fallen insbesondere die streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die in Europa heimischen wildlebenden Vogelarten i.S.v. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie.

Der Vorhabensbereich weist Habitatpotenzial für verschiedene im Zusammenhang mit dem besonderen Artenschutz nach § 44 (1) BNatSchG bewertungsrelevante Arten (Reptilien und Falter) auf. Entsprechend der vorgelegten Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung kann ein Vorkommen dieser Arten innerhalb des Wirkungsbereichs allerdings ausgeschlossen werden, so dass eine Verbotsverwirklichung durch die Vorhabenrealisierung nicht zu erwarten ist.

Um Verbotsverwirklichungen im Sinne einer Tötung von Tieren oder eine Schädigung von Entwicklungsformen zu vermeiden, sehen die planfestgestellten Unterlagen eine Maßnahme mit einer Bauzeitenbeschränkung für den Rückschnitt von Gehölzen auf außerhalb der Brutzeit (Oktober bis Februar) vor.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde kritisiert, dass das Gutachten zu aktualisieren sei.

Im Bereich des Bahnhofs Renningen fanden seit den Untersuchungen im Oktober 2015 keine maßgeblichen Änderungen statt. Eine Aktualisierung wird daher nicht als notwendig betrachtet.

Weiteres artenschutzrechtliches Konfliktpotenzial besteht nicht.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Planung unter der Maßgabe der Zusage Nr. 18 dieses Beschlusses den naturschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Vorgaben entspricht.

4.4 Wasserwirtschaft

Das Landratsamt Böblingen hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Entwässerungsmulde mit einer 30 cm starken bewachsenen Oberbodenschicht auszuführen. Um die Retentionswirkung zu erhöhen, sei der Notüberlauf der Mulde mind. 5 cm erhöht gegenüber dem Sohlniveau anzuordnen. Die Planung der Entwässerungsmulde wurde im Rahmen der Planänderung angepasst. Das Landratsamt wurde zu der Planänderung angehört.

Den Belangen der Wasserwirtschaft wird durch die Planung und die Zusagen Nr. 19 bis 28 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

4.5 Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung entspricht den bodenschutzrechtlichen Vorgaben der §§ 1, 4, 7 BBodSchG.

Das Vorhaben führt dauerhaft und temporär zu einer Versiegelung und Verdichtung von Boden. Wie bereits unter dem Thema Natur und Landschaft abgehandelt, sind Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für den Boden vorgesehen. Die Ersatzmaßnahme gleicht die verbleibenden Beeinträchtigungen aus.

Den Belangen des Bodenschutzes wird damit ausreichend Rechnung getragen.

4.6 Kommunale Belange

Das Vorhaben ist mit kommunalen Belangen vereinbar. Soweit die städtebaulichen Planvorstellungen der Gemeinden hinreichend konkretisiert sind, sind sie im Rahmen

der Abwägung zu berücksichtigen. Die Städte Weil der Stadt und Renningen sowie der Landkreis Böblingen hatten im Planfeststellungsverfahren die Möglichkeit, ihre Interessenlagen darzustellen.

Im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange hat die Stadt Weil der Stadt mehrfach kritische Einwendung abgegeben. Zwischenzeitlich hat sie sich mit dem Vorhabenträger geeinigt und die Einwendungen zurückgenommen.

Die Stadt Renningen hat ebenfalls Kritikpunkte, u.a. einige Punkte zu der Inanspruchnahme des Radwegs und des Zauns für die Errichtung des Bahnsteigs, vorgebracht. Trotz intensiver Verhandlungen zwischen Vorhabenträger und Vertretern der Stadt konnte keine Einigung herbeigeführt werden. Auch ein Termin bei der Planfeststellungsbehörde am 19.07.2018 führte nicht zu einer Einigung. Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde, insbesondere um den Wünschen der Stadt Renningen zu entsprechen und dieser entgegenzukommen, ein Änderungsverfahren durchgeführt. In dem Änderungsverfahren wurden die vorgebrachten Punkte aufgegriffen. Inhalt des Änderungsverfahrens war unter anderem die Reduzierung der Inanspruchnahme städtischer Flächen im Bereich der Rampenzuwegung, indem ein Grundstück geteilt und neu vermessen wurde. In dem Besprechungstermin am 19.07.2018 wurde der Stadt Renningen dargestellt, dass noch ausreichend Platz zum Aufstellen eines Zaunes Richtung Fahrradweg vorhanden sei. Auch wenn das Änderungsverfahren nicht zu einer Einigung führte, sollen die Änderungen zugunsten der Stadt Renningen beibehalten werden und nicht auf den ursprünglichen Antragsgegenstand geändert werden.

Teil der Änderung ist auch, dass der Radweg bauzeitlich nicht mehr gesperrt, sondern eingeschränkt benutzbar sein soll und der Radverkehr nicht auf die Industriestraße umgeleitet werden muss. Mit dieser Einschränkung ist die Stadt Renningen nur insoweit einverstanden, wenn die Bauzeit von voraussichtlich sechs bis acht Wochen mindestens zu 51 Prozent in den jeweiligen Sommerschulferien des Landes Baden-Württemberg liegen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Bauarbeiten, die zur Inanspruchnahme des Radwegs führen mindestens zu 51 Prozent in den Schulferien durchzuführen. Wie von der Stadt gefordert, verbleibt nach dem Änderungs-

verfahren auch noch ausreichend Platz zum Aufstellen eines Zaunes neben dem Fahrradweg.

Kritisiert wird weiter, dass eine Teilfläche innerhalb des Flurstücks 1270 in den Unterlagen so aufgeführt ist, dass sie der DB Netz AG gehöre, obwohl die Stadt Renningen mit Kaufvertrag vom 17.01.2013 (UR-Nr. 87/2013 des Notariats Renningen, Notar Veil) u.a. Teilflächen des Flurstücks 1270 (nunmehr 1270/108) und Flurstück 1270/5 von der DB Netz AG und der DB Station&Service AG erworben habe. Der Kaufvertrag sei mangels Freigabe der Fläche aus der Planungshoheit der Deutschen Bahn noch nicht grundbuchrechtlich vollzogen. Es bestehe jedoch der Übereignungsanspruch der Stadt. Diese erworbenen Flurstücke würden durch das geplante Vorhaben in Anspruch genommen bzw. wären von Seiten des Vorhabenträgers von der Stadt Renningen zu erwerben. Entsprechende Veräußerungsgespräche mit der Stadt Renningen hätten nicht stattgefunden.

Die DB Netz AG steht nach wie vor als Eigentümerin im Grundbuch, dies ist zunächst maßgeblich. Es ist zutreffend, dass die DB Netz AG eine Teilfläche des Flurstückes 1270, jetzt 1270/5 an die Stadt Renningen veräußert hat. Die Veräußerung erfolgte unter dem Hinweis der noch fehlenden Freistellung der Flächen von Eisenbahnbetriebszwecken. Das diesbezügliche rechtliche Risiko trägt nach dem Kaufvertrag die Stadt Renningen. Diese hatte im Dezember 2016 beim EBA den Antrag auf Freistellung der Gesamtfläche nach § 23 AEG gestellt. Der Vorhabenträger hat Einwendungen hiergegen erhoben. Zwischenzeitlich hat das Eisenbahnbundesamt den Freistellungsantrag bezüglich des Flurstücks Nr. 1270/5 abgelehnt, da dieses durch die Planfeststellung belegt ist und damit für dieses Flurstück ein Verkehrsbedürfnis besteht. Die restlichen zur Freistellung beantragten Flurstücke konnten nach den Planänderungen im Planfeststellungsverfahren freigegeben werden.

Einer durch die Stadt Renningen gewünschten Änderung der Entwässerungsmulde konnte nicht stattgegeben werden, da die Mulde, die in der beantragten Größe auch notwendig ist, Teil der Betriebsanlage ist und damit auch einer eigenen Flurstücksnummer bedarf.

Abschließend ist festzuhalten, dass das planfestgestellte Vorhaben weder wesentliche Gemeindegebiete der kommunalen Planungshoheit entzieht noch kommunale Planungen in nachhaltiger Weise stört.

4.7 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Vorhaben ist mit den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs vereinbar.

Der Verband Region Stuttgart hat in seiner Funktion als Aufgabenträger der S-Bahn im Verfahren vorgetragen, dass er Aussagen zur Gesamtlinienkonzeption und zum Betriebskonzept vermisst, ohne die er die Trasse nicht beurteilen könne. Außerdem wurde der Nachweis eines störungsfreien Betriebs der S-Bahn gefordert. Es wurden Befürchtungen von gegenseitigem Blockieren von Bahnen bei Verspätungen und verminderte Einfahrtgeschwindigkeiten bei gleichzeitiger Einfahrt der S-Bahn und der Hermann-Hesse-Bahn befürchtet. Um keinen Rückstau zu verursachen, wurde der Einsatz einer größeren Weiche in das Stumpfgleis gefordert. Weiter wurde aufgrund von Verspätungsbesorgnis empfohlen, die Verlegung der Einfädelung des Stumpfgleises zu prüfen.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde die Fahrplanrobustheitsprüfung aktualisiert (aktuelle Fassung 2017) und der DB Netz AG, dem Verkehrsministerium und dem Verband Region Stuttgart, die alle auch an der Erarbeitung der Vorgaben für diese Prüfung beteiligt waren, vorgestellt. Die Fahrplanrobustheitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass keine negativen Auswirkungen auf das S-Bahn-System zu erwarten sind. Die vom Verband Region Stuttgart in seiner Stellungnahme vorgebrachten Randbedingungen hinsichtlich Fahrplan- und Fahrstraßensituation sind in der Fahrplanrobustheitsprüfung zu Grunde gelegt. Die Einfahrt der S-Bahnen in den Bahnhof Renningen soll künftig mit 60 km/h anstelle 80 km/h erfolgen. Auch wurde die gleichzeitige Einfahrt der S-Bahn und der Hermann-Hesse-Bahn geprüft und für möglich erachtet. Eine größere Weiche ist daher nicht notwendig.

Am 20.07.2017 wurde zudem eine Vereinbarung über den Vorrang der S-Bahn gegenüber der Hermann-Hesse-Bahn zwischen dem Vorhabenträger und dem Verband Region Stuttgart geschlossen.

Der Verband Region Stuttgart vermisst weiter Aussagen, ob der Bahnsteig im Falle eines S-Bahnausbaus auf die erforderliche Höhe nachgerüstet werden kann und das Stumpfgleis elektrifiziert werden kann.

Der Bahnsteig und das Stumpfgleis sind nach Aussage des Vorhabenträgers im Falle einer S-Bahn-Verlängerung obsolet, insofern erübrigt sich auch für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar eine Anpassung, wobei grundsätzlich eine nachträgliche Elektrifizierung möglich ist.

Weiter wurde im Zuge des Verfahrens vorgebracht, dass die Wegstrecke zwischen dem neu zu errichtenden Außenbahnsteig und dem bestehenden S-Bahnsteig für einen raschen Umstieg zwischen den Bahnen zu lang sei.

Für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar erwidert der Vorhabenträger, dass die Streckenlänge ca. 140 m betrage und damit vergleichbar sei mit anderen Umsteigeverbindungen im S-Bahn-Netz Stuttgart.

4.8 Öffentliche Sicherheit

Das Vorhaben ist bei Beachtung der planerischen Vorgaben und der festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit vereinbar.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass alle nicht vorab untersuchten Bauflächen als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen seien und merkt an, dass die Auswertung dieser Flächen beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg beantragt werden kann. Die Anmerkungen sind in den Hinweisen enthalten.

Das Vorhaben trägt auch den brandschutztechnischen Belangen angemessen Rechnung.

4.9 Raumordnung

Das Vorhaben ist mit den Zielen der Landesplanung und Raumordnung vereinbar. Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde wie auch der Planfeststellungsbehörde bestehen unter raumordnerischen Gesichtspunkten keine Bedenken gegen die Planung. Die Trasse ist im gültigen Regionalplan dargestellt.

4.10 Belange benachbarter Eisenbahnunternehmer

Die Belange benachbarter Eisenbahnunternehmer werden durch die Nebenbestimmungen Nr. 4 bis 6 und die Zusagen Nr. 11 bis 17 in ausreichendem Maß berücksichtigt.

4.11 Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

Im Bereich des planfestgestellten Vorhabens befinden sich Anlagen der Netze BW und der Vodafone D2 GmbH.

Den Belangen des betroffenen Leitungsträgers wird durch die Planung selbst und durch die Nebenbestimmung Nr. 14 und die Zusagen Nr. 18 bis 23 der Antragstellerin angemessen Rechnung getragen.

4.12 Denkmalschutz

Denkmalschutzrechtliche Belange werden durch die Planung nicht berührt.

4.13 Barrierefreiheit

Der Sozialverband VdK Baden-Württemberg hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens angeregt, den Lageplan bezüglich der Rampenlänge im Bereich des Bahnhofskopfs den klareren Angaben im Erläuterungsbericht anzupassen. Der Vorhabenträger hat den Plan zwischenzeitlich angepasst. Der Sozialverband VdK Baden-Württemberg weist zudem darauf hin, dass die hintere Bahnsteigkante ohne eine weite Absicherung eine Gefahr für Rollstuhlfahrer und Rollatorenbenutzer durch Abkippen in die Böschung darstellt. Der Vorhabenträger hat zwischenzeitlich an der hinteren Bahnsteigkante ein Knieholgeländer vorgesehen, welches ein Abkippen verhindert.

In einer Stellungnahme wurde eine auditive Fahrgastinformation gefordert, deren Installation durch den Vorhabenträger zwischenzeitlich zugesagt wurde.

Weiter fordert der Sozialverband VdK Baden-Württemberg, dass die Treppe am Ende des Bahnsteigs mit einer Rampe barrierefrei auszugestalten und zu verbreitern sei. Der Vorhabenträger stellt in seiner Planung, wie gesetzlich gefordert, einen barrierefreien Zugang zum Bahnhof sicher. Die Treppe ist eine zusätzliche nicht barrierefreie Anbindung zugunsten kurzer Wege. Eine Verpflichtung zur Herstellung einer weiteren barrierefreien Anbindung besteht nicht. Der Vorhabenträger konnte insofern zu Recht darauf verzichten, die Treppe barrierefrei zu planen.

Auch für die geforderte Notrufanlage gibt es keine gesetzliche Verpflichtung.

Die Zuständigkeit des Vorhabenträgers endet am Übergang der Rampe bzw. der Treppe zum öffentlichen Wegenetz. Darüber hinaus gehende Forderungen im öffentlichen Wegenetz unterfallen den jeweiligen Straßen- bzw. Wegebaulastträgern.

Der Belang der Barrierefreiheit ist in der Planung und durch die Zusagen Nr. 12 bis 17 ausreichend berücksichtigt.

4.14 Private Rechte, insbesondere Eigentum

Hinsichtlich der Eigentumsbelange der betroffenen Gemeinden wird auf das Kapitel Kommunale Belange verwiesen.

Für das Vorhaben ist Grunderwerb von der DB Netz AG erforderlich. Die Planung sieht sowohl den Erwerb von Flächen als auch die Belegung von Teilen mit dinglicher Belastung und Flächen mit vorübergehender Inanspruchnahme vor.

In den ursprünglichen Planunterlagen war zudem der Erwerb einer Fläche in Ostelsheim für die Ersatzmaßnahme im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt. Im Zuge des Änderungsverfahrens wurde diese Fläche aus dem Grunderwerbsverzeichnis genommen, da das Flurstück zwischenzeitlich durch den Vorhabenträger erworben wurde.

Die temporären und dauerhaften flächenmäßigen Inanspruchnahmen privaten Eigentums sind angemessen zu entschädigen. Über die konkreten Entschädigungsbeträge wird in diesem Planfeststellungsverfahren nicht entschieden.

Diese Fragen werden im anschließenden Grunderwerbsverfahren und erforderlichenfalls im Enteignungsverfahren geklärt.

Abschließend ist festzuhalten, dass sich die planerischen Ziele bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückzustehen.

V Bewertung der Umweltauswirkungen und Gesamtabwägung

1) Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Auf der Grundlage der summarischen und wertenden Betrachtung der Umweltauswirkungen gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG i.V.m.§ 12 UVPG a.F. einschließlich der dargestellten Vermeidungs- bzw. Minimierungs-, Gestaltungs- und Kompensations- sowie (Lärm-)Schutzmaßnahmen ist bei diesem Vorhaben nach Maßgabe der geltenden Gesetze eine wirksame und ausreichende Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 S. 2 und 4 UVPG a.F. getroffen worden.

Durch das Vorhaben werden Schutzgüter des UVPG beeinträchtigt. Diese Umweltbeeinträchtigungen werden auf das unabdingbare Maß begrenzt. Die verbleibenden nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen müssen im Interesse der planerischen Zielsetzung hingenommen werden und werden durch das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept kompensiert.

2) Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Das Genehmigungsverfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde fair, transparent und ergebnisoffen geführt. Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Einwände und Forderungen vorzubringen, die in der Entscheidungsfindung berücksichtigt wurden.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Der Sachverhalt ist soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungserheblichen Fragen auf fundierter, zuverlässiger Basis entschieden werden kann.

Gesamtsaldierend betrachtet ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange und der damit zusammenhängenden Schaffung bzw. Verbesserung eines Schienenpersonennahverkehrsangebots und eine verbesserte Anbindung von Städten und Gemeinden und einer Attraktivitätssteigerung der Strecke die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange überwiegen. Das Vorhaben ist dringend geboten. Es drängt sich keine andere als die gewählte Alternativen auf.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen. Die auferlegten Nebenbestimmungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

VI Kosten

Der Gebühr wird neben den anteiligen Personalkosten der Landeseisenbahnaufsicht der Verwaltungsaufwand der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt.

Die Festsetzung der Gebühr beruht auf §§ 3 bis 5 LGebG in Verbindung mit der Gebührenverordnung Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und Nr. 14.1.6 Gebührenverzeichnis Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sowie auf der Verwaltungsvorschrift des Finanz- und Wirtschaftsministeriums über die Berücksichtigung des Verwaltungsaufwands bei der Festlegung von Verwaltungs- und Benutzungsgebühren und von sonstigen Entgelten für die Inanspruchnahme der Landesverwaltung sowie auf der Verwaltungsvorschrift des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

über die Erhebung von Verwaltungsgebühren für die Tätigkeit der Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht.

Die grundsätzlich gegebene persönliche Gebührenfreiheit für Landkreise nach § 10 Abs. 2 LGebG kommt hier wegen § 10 Abs. 5 nicht zur Anwendung, da hiernach die Befreiung nicht eintritt, soweit die Zweckverbände berechtigt sind, die Gebühren Dritten aufzuerlegen oder sonst auf Dritte umzulegen.

Diese Möglichkeit ist hier im Fall des Landkreises als Eisenbahnunternehmen gegeben. Entscheidend ist, dass die zu entrichtende Gebühr zum Beispiel über die Fahrpreise Dritten auferlegt bzw. auf Dritte umgelegt werden kann. Es kommt dabei nicht darauf an, dass die Gebühr tatsächlich umgelegt wird oder etwa Kostendeckung erreicht wird. Die Gebührenpflicht besteht bereits dann, wenn lediglich die theoretische Möglichkeit zur Umlage oder Weiterberechnung auf Dritte besteht.

Die Gebühr wird nach § 18 LGebG mit der Bekanntmachung dieses Bescheides fällig.

Sie ist innerhalb eines Monats nach Fälligkeit auf das Konto der Landesoberkasse Baden-Württemberg zu entrichten. Bitte geben Sie als Verwendungszweck das oben angeführte Kassenzeichen an und leisten Sie Zahlungen ausschließlich an die Landesoberkasse Baden-Württemberg, BW-Bank Karlsruhe, IBAN: DE02 6005 0101 7495 5301 02, BIC: SOLADEST600.

Wird die Zahlungsfrist nicht eingehalten, so ist gemäß § 20 LGebG für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von 1 v. H. des rückständigen, auf volle 50 Euro nach unten abgerundeten Betrags zu entrichten.

C) Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim, Klage erhoben werden.

Hinweise:

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung 2 Wochen zur Einsicht ausgelegt. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Auf § 67 Abs. 4 VwGO wird hingewiesen.

Mit freundlichen Grüßen



Rebekka Beck