

Einwendungen in Bezug auf das "Gesamtvorhaben"

Fehlende Planrechtfertigung, insbesondere Bedarfsprognose

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.

.....

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.

....

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

Fehlerhafte Abschnittsbildung, insbesondere Störung des SBahnverkehrs und Eingleisigkeit der Strecke Weil der Stadt – Malsheim

Im Zuge der beabsichtigten Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts von Weil der Stadt nach Calw ZOB der Gleisstrecke 4810 wurde die Gesamtmaßnahme in 22 Teilmaßnahmen unterteilt. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Anmerkung: Diese Auffassung vertritt auch das OVG Mannheim in seiner Urteilsbegründung vom 13. Januar 2017 zur abgewiesene Klage der Stadt Weil der Stadt in Bezug auf die Brücke über die Südumgehung.

.....

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.

.....

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.

.....

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.

Fehlende Alternativenprüfung

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.

Fehlender Nachweis der Finanzierbarkeit trotz (erfolgreicher) standardisierter Bewertung

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.

Einwendungen in Bezug auf den "Bahnhof Renningen"

Grundstücksverhältnisse

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.

Anmerkung: Das Eisenbahn Bundesamt hat mit Schreiben vom 11.4.2019 der von der Stadt Renningen beantragte Freistellung des Flurstücks 1270/ 5 von Bahnbetriebszwecke nicht stattgegeben. Der Landkreis Calw hatte dagegen Einspruch erhoben, weil die Fläche im Rahmen des Ausbaus des Renninger Bahnhofs weiterhin für Bahnbetriebszwecke genutzt werden soll. Diesem Einspruch hat das EBA stattgegeben. Somit kann die Stadt Renningen über dieses Flurstück nicht anderweitig verfügen.

Fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Umweltbelange, Luft / Klima

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.

Fehlerhafte schalltechnische Untersuchung

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.

Forderung nach aktivem Schallschutz

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.

Unzumutbare Verlegung und Beeinträchtigung von Radweg und Bahnhofsparkplatz während der Bauzeit

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.