

Sitzungsvorlage Nr. 325/2019

Planungsausschuss

am 20.02.2019



PLA 32519

459 - PLA-Ö – 325/2019

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 2

Planfeststellungsverfahren: Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Weil der Stadt - Calw (Hermann-Hesse-Bahn) - Diverse Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen

I. Sachvortrag

Der Landkreis Calw hat einen Antrag auf Planfeststellung nach §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. V. m. § 73 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil der Stadt bis Calw gestellt. Gegenstand der Planfeststellung sind diverse Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen, die im Vorhaben als sieben Planfeststellungsinseln ausgewiesen werden. Sechs davon liegen außerhalb der Region, eine auf der Gemarkung von Weil der Stadt. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Maßnahmen:

1. Richtlinienkonforme Änderung des Bahnübergangs über die Straße „Malersbuckel“ in Weil der Stadt;
2. Richtlinienkonforme Änderung des Bahnübergangs über die Stuttgarter Straße in Althengstett;
3. Neubau des Haltepunktes Althengstett;
4. Abbruch und Neubau der Eisenbahnüberführung Gottlieb-Braun-Straße in Althengstett;
5. Neubau des Haltepunktes Calw-Heumaden sowie Neubau eines Fuß-/Radweg-Bahnübergangs bei Bahn-km 41,5+15 für den barrierefreien Zugang zum Bahnsteig und Neubau eines bahnparallelen Geh- und Radweges zur Erschließung des Haltepunktes Calw-Heumaden;
6. Neubau des nichtöffentlichen Bahnübergangs als Teil der Zufahrt zur Tälesbach-Deponie in Calw-Hirsau;
7. Neubau des Bahnhofes Calw-ZOB.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat den Verband Region Stuttgart zur Stellungnahme mit Frist bis zum 07. März 2019 aufgefordert.

Stand der übrigen Planverfahren der Hesse-Bahn

- Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt „Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim“ ist am 04.07.2016 vom RP Karlsruhe ergangen. Nachdem der NABU Klage erhoben hat, fand am 16.03.2017 in Stuttgart ein von Verkehrsminister Winfried Hermann moderierter Termin statt. Daraufhin wurden Schutzmaßnahmen für die Fledermäuse im Bestandstunnel entwickelt, die in der darauffolgenden Zeit getestet wurden.
- Das Planrechtsverfahren für den Abschnitt Im Hau läuft. Es wird derzeit eine Anhörung bei der EU-Kommission wegen der Steinkrebse durchgeführt.
- Für die Planfeststellungsabschnitte Bahnhof Renningen und Bahnhof Weil der Stadt sind die Unterlagen in die ergänzende bzw. in die erste Anhörung gegangen. Ein Behördentermin mit den Städten Renningen und Weil der Stadt hat im Juli 2018 stattgefunden.

Die Region ist in den örtlichen Belangen des Abschnitts Weil der Stadt – Renningen insbesondere durch den beabsichtigten Mischverkehr der Hermann-Hesse-Bahn mit der S-Bahn Stuttgart betroffen. Die Stellungnahmen der Region befassen sich daher besonders mit der Verfahrenskritik, mit der Sicherstellung der Aufwärtskompatibilität der Hessebahninfrastruktur zum S-Bahn-Betrieb und der Bewertung der

betrieblichen Situation aus Sicht des Aufgabenträgers S-Bahn, wie es bereits in den vorigen Anhörungen vorgetragen wurde.

Vorschlag zur Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren

Verfahrenskritik

Wie bereits im früheren Schriftverkehr mit dem Landkreis Calw und dem RP Karlsruhe dargelegt, wird gefordert, die unterschiedlichen Genehmigungsverfahren, die für einzelne Vorhabensbestandteile vorgesehen sind, in einem Planfeststellungsverfahren zu bündeln und auf die Maßnahmen auszudehnen, für die bisher keine oder andere Planverfahren vorgesehen sind. Hierdurch könnte die Umweltverträglichkeitsprüfung übersichtlicher und umfassender gestaltet werden. Insbesondere die Auswirkungen im S-Bahnabschnitt Weil der Stadt bis Renningen wären dann in einem Verfahren integriert, Summationswirkungen könnten noch besser erkannt werden sowie Eingriffe und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen in der Summe bilanziert werden.

Der VRS stellt angesichts der Stückelung der Streckenabschnitte mit Nichtdarstellung der dazwischenliegenden Streckenabschnitte in Frage, dass insgesamt eine umfassende Problembewältigung des Gesamtvorhabens erfolgt. Dies ist jedoch Voraussetzung für die rechtliche Zulässigkeit einer Aufteilung des Vorhabens in Planfeststellungsabschnitte und Verfahren.

Die Region hält somit ihre grundsätzliche Verfahrenskritik aufrecht und begründet dies folgendermaßen. Im Zuge des Verfahrens hat sich durch eine Vielzahl von Änderungen der Abgrenzung und der Verfahrensart bestätigt, dass die bisherige Betrachtung lückenhaft war und eine gesamthafte Betrachtung die planrechtlichen Belange des Vorhabens besser erfasst hätte. Dies stellt die Planrechtfertigung insgesamt in Frage, da eine Gesamtabwägung aller Beeinträchtigungen der Maßnahme gegenüber den mit ihr erreichbaren Zielen nicht möglich ist. Es kann somit nicht beurteilt werden, ob die Maßnahme insgesamt angemessen ist. Angemessen ist die Maßnahme, wenn das mit ihr verfolgte Ziel in seiner Wertigkeit gegenüber der Intensität des Eingriffs nicht unverhältnismäßig ist. Die Intensität des Eingriffs wird jedoch durch die abschnittsweise Beurteilung ggf. nicht vollständig erkennbar.

Es wird nicht in Frage gestellt, dass es bestandskräftige planfestgestellte Bahnanlagen / Abschnitte im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil der Stadt – Calw“ gibt. Dennoch bedarf es für die einzelnen planfestzustellenden Abschnitte eines planerischen Gesamtkonzepts. Es muss in jedem Abschnitt der sachliche Bezug zur Gesamtplanung hergestellt sein und es muss eine Gesamtabwägung, der von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange möglich sein. Sachfragen, die sachgerecht nur einheitlich gelöst werden können, dürfen auch verfahrensrechtlich nur einheitlich geplant und entschieden werden. Allein die Tatsache, dass stetig neu dazu kommende Anlagen und Abschnitte zur Planfeststellung beantragt werden, die ursprünglich nicht vorgesehen waren, lässt den Verdacht einer unzureichenden planerischen Gesamtabwägung aufkommen. Dies zeigt die Änderung des Verfahrens für den Abschnitt „Im Hau“ vom Plangenehmigungsverfahren in ein Planfeststellungsverfahren sowie das vorliegende Verfahren, in dem sieben „Insel“-Abschnitte zur Planfeststellung anstehen.

Zudem wurde die Fahrplanrobustheitsprüfung für den Abschnitt Calw – Renningen erst auf massives Drängen der betroffenen Kommunen und der Region durchgeführt. Sie zeigt auch auf, dass im eingleisigen Abschnitt der Hesse-Bahn zwischen Calw und Ostelsheim Störungen sehr schnell zum Anwachsen von Verspätungen führen. Es ist zu prüfen, welches Qualitätsniveau der Hesse-Bahn gegenüber dem Ohne-

Fall erreicht werden muss, um das Erschließungsziel zu erreichen und die Beeinträchtigungen durch den Ausbau und den Betrieb zu rechtfertigen.

Die Gesamtheit der erforderlichen Maßnahmen ist in die Betrachtung der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit einzubringen. Wenn aufgrund der fehlenden Planungstiefe des Vorhabens bei der Berechnung der Standardisierten Bewertung notwendige Vorhabensteile nicht berücksichtigt werden, ist deren Aussagekraft in Frage zu stellen.

Regionalplanerische Bewertung

Die Trasse Weil der Stadt – Calw ist im gültigen Regionalplan vom 22.07.2009 dargestellt und ist nach dem Ziel (4.1.2.1.5 (Z)) der Trassensicherung für den Schienenverkehr von Nutzungen freizuhalten, die einer möglichen späteren Wiedereinführung eines schienengebundenen Verkehrs entgegenstehen. Im Regionalplan ist weiterhin ausgeführt, dass für den langfristigen weiteren Ausbau des regionalen Schienenverkehrs vorgeschlagen wird zu prüfen, ob die Strecke Weil der Stadt - Calw reaktiviert und durch einen Neubaubauabschnitt zwischen Ostelsheim und Weil der Stadt beschleunigt werden kann (4.1.2.1.2 (V)).

Bewertung als Aufgabenträger der S-Bahn

Der Verband Region Stuttgart vermisst Aussagen zum Betriebskonzept in den vorgelegten Unterlagen. Ohne Betriebskonzept kann die Vorzugswürdigkeit der beantragten Trasse nicht beurteilt werden. Dies betrifft insbesondere die Beschreibung der Betriebsabläufe in den Bahnhöfen Renningen und Weil der Stadt.

Der Landkreis Calw hat im Zuge seiner Zustimmung zum Stufenkonzept des Landes (vom 19.06.2015) zugesagt, bei den laufenden Planungen zur Stufe 1 eine Aufwärtskompatibilität der Haltestellen / Bahnsteige und weiterer Infrastrukturbestandteile (z. B. Vorbereitung Tunnel für Elektrifizierung) für einen späteren S-Bahn-Ausbau zu prüfen. Gemäß Stufenkonzept soll der S-Bahn-Ausbau im bestehenden Kostenrahmen oder möglichst kostengünstig hergestellt werden können.

Der Vorhabenträger gibt an, dass in diesem Zusammenhang sowohl die Gründung der Bahnsteigkanten und Zugangsrampen als auch deren Anordnung hierfür entsprechend dimensioniert bzw. gewählt worden seien. Auch seien die Beleuchtung und die Bahnsteigbreite (außer Renningen und Weil der Stadt) bereits für die Aufwärtskompatibilität dimensioniert.

Unabhängig davon wird für einen S-Bahn-Betrieb ein zweigleisiger Abschnitt an anderer Stelle als für die Hesse-Bahn nötig. Die Begegnungsstelle der S-Bahn liegt voraussichtlich nördlich des Hirsauer Tunnels, jedoch hat der Vorhabenträger in früheren Planungsgesprächen auch zum Ausdruck gebracht, dass der notwendige Begegnungsabschnitt südlich des Hirsauer Tunnels liegen könnte oder der Haltepunkt Heumaden zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden könnte.

Der Verband Region Stuttgart fordert daher darzustellen, dass die Zweigleisigkeit in allen fraglichen Abschnitten herstellbar ist und die Festlegungen der Planfeststellung für die Hesse-Bahn die Zweigleisigkeit und die Elektrifizierung nicht unverhältnismäßig erschweren. Der Ausbau der Bahnübergänge ist für den S-Bahn-Betrieb insbesondere im Hinblick auf die Sicherungstechnik S-Bahn-tauglich auszuführen.

Der Verband Region Stuttgart fordert den Nachweis, dass ein Ausbau zur S-Bahn nach den oben genannten Grundsätzen aus dem Stufenkonzept (im bestehenden Kostenrahmen oder möglichst kostengünstig)

in der Planung berücksichtigt wurde und dies zeichnerisch nachzuweisen. Dieser Nachweis ist in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Der Betrieb einer Strecke Calw – Weil der Stadt – Renningen wird Einfluss auf den ÖPNV der Region nehmen. Daher ist der Verband Region Stuttgart zu den verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen mindestens zu informieren und anzuhören und bei notwendigen Abstimmungen zu beteiligen.

Im Rahmen seiner Aufgabenträgerschaft für den SPNV in der Region behält sich der Verband Region Stuttgart vor, die für das Vorhaben erforderlichen Maßnahmen zu prüfen und ggf. Ergänzungen zu benennen, die im S-Bahn-Netz erforderlich sein können, um die Betriebsqualität der S-Bahn zu gewährleisten. Diese sind im Rahmen der Standardisierten Bewertung den für das neue Vorhaben zugerechneten Investitionen zuzurechnen.

Da die Region an den gegenwärtigen Planungen nicht beteiligt wurde, geht der Verband Region Stuttgart davon aus, dass auf den Verband Region Stuttgart weder Kosten für die Maßnahme selbst noch für die Verkehrsleistungen (z. B. im Rahmen der Verbundstufe II) entfallen werden. Unabhängig davon wären solche Kostenfolgen auch in die volkswirtschaftliche Bewertung mit einzubeziehen und mit dem Verband Region Stuttgart abzustimmen.

II. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss beschließt, den obenstehenden Vorschlag zur Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren ‚Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Weil der Stadt – Calw - Diverse Eisenbahnkreuzungs- und Verkehrsstationsmaßnahmen‘ in der Anhörung abzugeben.

Anlage: Übersichtsplan der Maßnahmen