

Datum: 20.07.2015

Tagesordnungspunkt: 2	Vorlage Nr. KT X/48b
Thema: Hermann-Hesse-Bahn Aktueller Sachstand	
<u>Verfasser:</u> Dezernat: 1 – Finanzen und ÖPNV Abteilung: 13 – Projekt S-Bahn und ÖPNV Name: Michael Stierle	 Helmut Riegger Landrat
Vorberatung am:	Entscheidung am: 20.07.2015

Anlage: Übersicht über die Genehmigungsverfahren

Antrag:

Der Kreistag nimmt den aktuellen Sachstand zur Kenntnis

Begründung zur Vorlage KT X/48b

1. Aktueller Sachstand

a. Gründung Zweckverband/Finanzierungsvereinbarung mit den Gemeinden

Der Verwaltungs- und Wirtschaftsausschuss wurde letztmals am 09.03.2015 über den aktuellen Stand der Verhandlungen über die Finanzierungsvereinbarung mit den Anliegerkommunen im Landkreis Calw informiert. Letztlich wich lediglich der Beschluss der Gemeinde Ostelsheim von der ansonsten von Kreistag und den Gemeinderäten Calw und Althengstett beschlossenen Finanzierungsaufteilung ab.

Die Gemeinde Ostelsheim hat mit Ihrem Beschluss die Beteiligung an den Betriebskosten abgelehnt. Aufgrund der sich daraufhin im VWA ergebenden Diskussion wurde nochmals die Verhandlung mit Herrn Bürgermeister Fuchs gesucht, in der Sitzung wird über den aktuellen Stand berichtet.

b. Planungs-/Kostenstand

Wie in Vorlage KT X/1 nö dargestellt, schließt der Generalplaner derzeit die Arbeiten an den Leistungsphasen 1 – 4 ab. Bis zum September sollen hier Ergebnisse vorliegen. Der Kreistag wird im Oktober über diese informiert.

c. Planrechtsverfahren

Die Strecke Calw – Weil der Stadt ist formell weder stillgelegt noch entwidmet. Der Landkreis benötigt daher – in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe – grundsätzlich kein Baurecht zur Wiederherstellung als Form der Sanierung. Lediglich in den Bereichen, in denen sich bauliche Veränderungen, z.B. durch den Bau eines zweiten Gleises, ergeben, sind die entsprechenden Genehmigungsverfahren durchzuführen. In Bereichen, in denen keine Planrechtsverfahren notwendig sind, kann es aufgrund wasser-, natur- oder artenschutzrechtlichen Gründen einzelner Fachverfahren bedürfen.

In beigefügter Karte sind die vorgesehenen Verfahren dargestellt. Aktueller Stand dabei:

1) Planfeststellungsverfahren „Neubau Tunnel und zweigleisiger Abschnitt Ostelsheim“

Das Verfahren wurde im Oktober 2014 beantragt und vom Regierungspräsidium Karlsruhe eingeleitet. Die Offenlage fand von 24.11.2014 bis 23.12.2014 statt. Die Einwendungsfrist endete am 08.01.2015.

Am 15. und 16.07. 2015 fand der Erörterungstermin statt.

Mit dem Abschluss des Verfahrens wird bis Ende des Jahres gerechnet.

2) Planfeststellungsverfahren „Erweiterung Bahnhof Renningen“

Derzeit findet die Vorabstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens statt. Ein sog. Probeordner ist dem Regierungspräsidium bereits zugestellt.

3) Planfeststellungsverfahren „Im Hau“

Die Antragstellung ist für Oktober 2015 vorgesehen, eine Vorabstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe findet derzeit statt.

4) Plangenehmigungsverfahren Haltepunkte

In Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe sollen die Plangenehmigungsverfahren dann durchgeführt werden, wenn die Kapazitäten zur Verfügung stehen. Die Planungen werden im Rahmen der Generalplanung bis September vorliegen.

5) Plangenehmigungsverfahren Brücken

a. Brücke Calw – B 296 → Plangenehmigung liegt vor und ist bestandskräftig

b. Brücke Weil der Stadt – Südumfahrung → Plangenehmigung liegt vor, Klage der Stadt Weil der Stadt beim VGH anhängig.

6) Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren „östlicher Voreinschnitt Tunnel Forst“

Das Verfahren ist eingeleitet und es hat am 16.12.2014 ein Scopingtermin stattgefunden. Genehmigungsbehörde hierbei ist die untere Wasserbehörde im Landratsamt Calw (Abt. 31). Mit Abschluss des Verfahrens wird bis zum Frühsommer 2016 gerechnet.

d. Arten- und Naturschutz

Aufgrund des jahrelangen „Nichtbetriebs“ auf der Strecke, ergeben sich arten- und naturschutzrechtliche Konfliktpotentiale, die sukzessive abgearbeitet werden. Die wesentlichen sollen kurz dargestellt werden:

1) Fledermäuse

Die beiden Bestandstunneln „Hirsau“ und „Forst“ sind als Winterquartier für mehrere Fledermausarten identifiziert. Zählungen während der Schwärmzeit und daraus abgeleitete Hochrechnungen gehen derzeit von rd. 5.000 Individuen im Tunnel „Hirsau“ und rd. 1.600 Individuen im Tunnel „Forst“ aus.

Seitens des Artenschutzes wird beim Betrieb der Strecke ein Konfliktpotential dahingehend gesehen, dass es während der Schwärmzeit zu Kollisionen kommen kann und die Tunnel als Winterquartier zumindest teilweise wegfallen.

Der Landkreis hat frühzeitig die Verbände im Rahmen der sog. „Fledermauswerkstatt“ in den Prozess eingebunden, mit dem Ziel gemeinsame Lösungen zu finden, aber auch betriebliche Rahmenbedingungen des Projekts zu kommunizieren.

Erste Lösungsideen, die auf eine Vermeidungsstrategie bauen, z.B. durch langsames Durchfahren der Tunnel, sind aufgrund betrieblicher Zwänge nicht oder nur zu einem so hohen Aufwand umsetzbar, dass die Förderfähigkeit der HHB gefährdet wäre.

In den kommenden Wochen werden weitere Gespräche auf Fachebene – auch mit den Verbänden – geführt, um Lösungen im Konsens erarbeiten zu können.

2) Steinkrebs

Im Einschnitt „Im Hau“ hat sich eine Steinkrebspopulation in den Entwässerungsgräben der Bahnstrecke entwickelt. Um hier sowohl während der Bau- als auch der Betriebsphase das Konfliktrisiko zu minimieren wurde die Idee einer Umsiedlung verfolgt. Zwischenzeitlich wurde im Landkreis Calw ein für die Steinkrebspopulation geeignetes Gewässer identifiziert (Wasserqualität, Temperatur, Aufheizung im Sommer), in das die Population umgesiedelt werden soll.

Es ist beabsichtigt, im Herbst dieses Jahres eine Probeumsiedlung einzelner Individuen vorzunehmen, um die Geeignetheit des Gewässers zu bestätigen. Eine entsprechende Ausnahmegenehmigung vom Regierungspräsidium als Höhere Naturschutzbehörde und Höhere Fischereibehörde liegt dem Landkreis vor.

Sollte die Probeumsiedlung erfolgreich sein, wird die weitere Umsiedlung ab Herbst 2016 fortgeführt und bis zur Bauphase im „Hau“ beendet sein.

3) Kalktuffquellen

Im Einschnitt „Im Hau“ haben sich an Wasseraustritten durch die Sandsteinmauer sog. Kalksinter gebildet. Diese sind grundsätzlich prioritäre Lebensraumtypen und stehen unter dem Schutzregime des FFH-Gebiets. In enger Abstimmung mit den beauftragten Gutachtern der GöG, dem Regierungspräsidium Karlsruhe, der Landesanstalt für Umwelt- und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) und dem Ministerium für ländlichen Raum (MLR) wurde aber festgestellt:

„Nach Auffassung des MLR ist die betreffende Stützmauer aus Buntsandsteinblocken als Bauwerk zu betrachten. Wasseraustritte an einem Bauwerk sind als „stark veränderte Grundwasseraustritte“ einzustufen (BfN-Kategorie 22.05 in der Fassung von 2006, siehe oben). Dies gilt umso mehr, da der Grundwasseraustritt erst durch den Bau des Bauwerks (Anschnitt grundwasserführender und stauender Schichten) entstanden ist. Der Kalksinterbestand an der genannten Stützmauer ist folglich nicht als LRT 7220 einzustufen....

Stark veränderte Grundwasseraustritte sind weder im Rahmen der Aktualisierung der Biotopkartierung, noch bei der Erstellung der FFH-Managementpläne als Erhaltungsziel zu erfassen.“

Die Verwaltung wird den Verwaltungs- und Wirtschaftsausschuss und den Kreistag weiterhin regelmäßig über das Projekt Hermann-Hesse-Bahn informieren.