

**Bericht über Informationsforum Schelklingen
(frühzeitige freiwillige Bürgerbeteiligung)**

Thema:	Genehmigungsverfahren für Projekt „Neue Bahnverladeanlagen in Schelklingen“
Datum:	11.01.2022
Dauer:	ca. 1,5 Stunden (17:00 – 18:30 Uhr)
Ort:	Stadthalle Schelklingen
Bekanntmachung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Südwest Presse vom 07.01.2022 ▪ Alb-Bote vom 08.01.2022
Teilnehmer:	5 (zuzüglich ca. 8 Personen für Organisation)
Ablauf:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Begrüßung & Erläuterung „Informationsforum“ – Fr. Schönig (4‘) 2. Präsentation Projektüberblick – Hr. Azadi (15‘) 3. Abschluss Anmoderation – Fr. Schönig (1‘) 4. Diskussion an den 5 Thementischen (70‘)
Thementische:	<ul style="list-style-type: none"> • Anlagentechnik • Luftreinhaltung • Schallschutz • Eisenbahnlogistik/Verkehr
Anlagen:	<ul style="list-style-type: none"> • Präsentation Hr. Azadi • Plakate der Thementische • Fotodokumentation

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
A) Thema: Allgemeine Fragen und Anregungen zum Vorhaben:			
1.	Ändert sich durch das Vorhaben die Klinkerproduktionskapazität/-menge?	Nein	Durch das Vorhaben wird sich die für den neuen Wärmetauscherofen WT 5 genehmigte Produktionsmenge von 4.710 Tonnen pro Tag Klinker nicht verändern.
2.	Wird durch das Vorhaben die in Schelklingen hergestellte Zementmenge kleiner?	Nein	Durch das Vorhaben ändert sich der durch das Zementwerk Schelklingen belieferte Markt nicht. Die Nachfrage nach Zement und damit die Zementproduktionsmenge im Werk Schelklingen bleiben durch das Vorhaben somit unverändert.
3.	Die für die Bahnverladung vorgesehene Klinkermenge nach Leimen ist mit ca. 2.300 Tonnen Klinker pro Tag fast die Hälfte der Kapazität des neuen Ofens mit 4.710 Tonnen Klinker pro Tag	Ja	Die angegebene Transportmenge für Leimen ist die maximale technische Auslegung der neuen Verladeanlagen, die sich an der maximal mit einem Ganzzug transportierbaren Menge orientiert. Die tatsächliche Versandmenge je Zug und Transporthäufigkeit richtet sich aber nach der Nachfrage nach Zement und damit nach Klinker in Leimen, die starken saisonalen und konjunkturellen Schwankungen unterliegt. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass das Werk Schelklingen an allen sieben Wochentagen Klinker produziert, während die Klinkertransporte nach Leimen in der Regel nur montags bis freitags erfolgen. Daraus wird deutlich, dass auch künftig die Klinkerproduktion in Schelklingen in erster Linie dazu da ist, die Zementmahlung im Schelklinger Werk zu versorgen.
4.	Warum wird nicht an Stelle von Klinker gleich der Zement von		Zum ersten ist der Transport von Klinker (schüttguttechnisch) wesentlich einfacher als der

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
	Schelklingen nach Leimen transportiert?		Zementtransport. Zum zweiten ist die Transportmenge beim Klinkertransport deutlich geringer, da bei der Zementmahlung noch weitere Stoffe hinzukommen, die aber in Leimen verfügbar sind. Und zum dritten werden in Leimen zum Teil andere Zementsorten (z. B. Hüttensandzemente) hergestellt, deren Produktion in Schelklingen derzeit nicht möglich ist.
5.	Wurde der Bahnversand nach Leimen bereits bei der Planung des Ofenprojektes berücksichtigt oder handelt es sich um eine neue Planung?	Nein	Das Bahntransportprojekt ist eine komplett neue Planung: Ziel des Ofenprojekts, mit dem zwei alte Öfen aus den 1960/1970er Jahren kapazitätswahrend durch einen modernen neuen Ofen ersetzt wurde, war die deutliche Verbesserung der Energieeffizienz und Reduktion der Emissionen. Die Entscheidung, das Zementwerk Leimen zu einem Mahlwerk umzustrukturieren und den Klinker hierfür aus Schelklingen mit der Bahn anzuliefern, wurde im September 2020 getroffen, ca. 1,5 Jahre nach der Inbetriebnahme des neuen Ofens.
6.	Was ist der Investitionsrahmen für das Projekt?		Die Investitionen für das Gesamtprojekt belaufen sich auf einen mittleren zweistelligen Mio.-€-Betrag, von dem etwa die Hälfte auf die Klinkerverladeanlagen in Schelklingen und die andere Hälfte auf die Klinkerentladeanlagen in Leimen entfallen.
7.	Hat das Vorhaben Auswirkungen auf die Gewerbesteuerzahlungen des Zementwerks an die Stadt Schelklingen?	Nein	HeidelbergCement zahlt regelmäßig den auf den Standort Schelklingen entfallenden Anteil seiner Gewerbesteuer. Aufteilungsmaßstab sind die Lohnsummen an den einzelnen Standorten der

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
			<p>HeidelbergCement AG. Nutznießer der Steuer ist die Stadt Schelklingen. Die Gewerbesteuer orientiert sich am steuerlichen Gewinn der HCAG. Die Investition in die Bahnverladung führt über die Abschreibung der Anlagen während der Nutzungsdauer zu Kosten, die den Gewinn mindern. Da aber die Investitionen, die durch die HCAG getätigt werden, immer unter einem Rentabilitätsvorbehalt stehen, gehen wir heute davon aus, dass die Investition positive Auswirkungen auf den Gewinn des Unternehmens und damit auch positive Wirkung auf die Gewerbesteuereinnahmen der Stadt Schelklingen haben wird.</p> <p>Darüber hinaus bewirkt das Bahnverladeprojekt eine – auch langfristig wirkende - Stärkung des Zementstandorts Schelklingen und damit die Sicherung von Aufträgen für lokale Gewerbebetriebe und schlussendlich der Arbeitsplätze vor Ort. Auch dies hat wieder positive Auswirkungen auf die Gewerbesteuer.</p>
B) Thema: Anlagentechnik:			
8.	Wie läuft die Verladung des Klinkers im Einzelnen ab?		<p>Der Zug kommt frühmorgens im Bahnhof Schelklingen an und wird dort in 3 Teile geteilt. Die beiden Silowaggons für die Bypassstaubverladung werden abgekoppelt (siehe Nr. 9). Jeweils einer der 3 Zug-Teile wird in das Werk hinein und unter die beiden neuen Klinkerverladesilos gefahren. Es werden immer zwei Waggons parallel beladen. Jedes Silo hat 3 Verladegarnituren. Diese Verladerüssel bestehen aus teleskopierbaren Elementen und einer außenliegenden Absaugung (Entstaubung). Es werden 3</p>

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
			Garnituren pro Waggon auf den anfänglich leeren Waggonboden abgesenkt. Die Garnituren werden in Abhängigkeit des Füllgrades langsam angehoben, dadurch wird die Staubentwicklung reduziert, der Reststaub wird durch die Entstaubung, die sich an jeder Garnitur befindet, abgesaugt. Die Waggonen stehen während der Beladung auf Waagen, so dass der Beladevorgang beendet werden kann, sobald das Sollgewicht erreicht ist. Anschließend werden zwei neue Waggonen unter den beiden Silos in Position gebracht.
9.	Wie läuft die Verladung des Bypass-Staubs im Einzelnen ab?	-	Bei der Bypassstaubverladung werden im Gegensatz zur Klinkerverladung die beiden Waggonen einzeln nacheinander und mit nur einer Verladegarnitur beladen. Die Beladegarnitur senkt sich exakt auf die Öffnung im Waggon und stellt dort einen abgedichteten Anschluss her, bevor die Beladung beginnt. Ein weiterer Unterschied besteht darin, dass es sich bei den Bypassstaubwaggonen um geschlossene Silowaggonen handelt.
10.	Wie lange dauert die Verladung eines Waggonen für Klinker bzw. für Bypassstaub?		Die Beladung von einem offenen Waggon mit Klinker dauert ca. 5-10 Minuten. Die Beladung von einem Silowaggon mit Bypassstaub dauert ca. 30-60 Minuten.
11.	Führt HC die Verladung des Klinkers und des Bypass-Staubs auf die Waggonen selbst durch?	Nein	Dies wird durch ein beauftragtes Unternehmen durchgeführt.
C) Thema: Eisenbahnlogistik/Verkehr:			
12.	Sollen außer den Klinkerlieferungen nach Leimen	Nein und Ja	Aktuell gibt es keine Planungen hierfür. Wenn es allerdings die

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
	noch weitere Transportmengen auf die Bahn verlagert werden? Welche?		Möglichkeit bei einem Kunden gibt, diesem Klinker oder Bypassstaub per Bahn zu liefern (der Kunde also über entsprechende Entlademöglichkeiten verfügt), wird dies als Alternative zum Lkw-Verkehr geprüft werden. Durch das Bahnverladeprojekt schaffen wir in Schelklingen erst die Grundlage für solche Lieferoptionen.
13.	Wurde auch die Alternative geprüft, die Transporte nach Leimen per Lkw abzuwickeln?	Ja	Die Alternative wurde geprüft, aber aus ökologischen und verkehrstechnischen Gründen sowie wegen der höheren Kosten für den Regelfall verworfen. Ein Transport per LKW nach Leimen ist aber grundsätzlich möglich und wird in Ausnahmesituationen , insbesondere bei Ausfall des Zuges, auch praktiziert werden.
14.	Die Strecke Schelklingen – Ulm ist nur eingleisig ausgebaut. • Welche Schwierigkeiten ergeben sich dadurch für die geplanten Transporte? • Welche Auswirkungen haben die Transporte auf den Personennahverkehr auf der Strecke? • Ist ein zweigleisiger Ausbau der Strecke geplant/realistisch?		Das ist richtig. • Personenverkehr hat Vorrang vor dem Güterverkehr. Deshalb kann es zu vermehrten Wartezeiten für unsere Güterzüge kommen. • Es gibt keine negative Auswirkung, da der Personenverkehr stets Vorrang vor unseren Güterzügen hat. • Uns sind keine Ausbauplanungen bekannt. Ein etwaiger Streckenausbau liegt auch nicht in der Hand von HeidelbergCement.
15.	Hinweis eines Anwohners, dass nach seinem Wissen die Schienentrecke Ulm – Schelklingen in der Nacht ca. 3 bis vier Stunden nicht befahren werden könne, weil in dieser Zeit die Bahnübergänge		Dieser Umstand ist HC bekannt und wurde beim Logistik-Konzept (d.h. bei der Bestellung von Trassennutzungszeiten bei der DB) auch berücksichtigt.

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
	und Signale nicht überwacht würden.		
16.	Wie lange dauert ein Umlauf des Klinkerzuges?		Der Umlauf Schelklingen – Leimen – Schelklingen einschließlich aller Ver- und Entladevorgänge dauert im Normalfall ca. 20 Stunden. Für Verzögerungen besteht somit ein Puffer von ca. 4 Stunden.
17.	Wo wird der Zug nachts abgestellt und wann kommt er morgens in Schelklingen an?		Geplant ist, den Zug nachts in Ulm abzustellen und mit der Einfahrt ins Werk Schelklingen und der Beladung dort um ca. 6 Uhr in zu beginnen.
18.	Wie lange dauert es, bis der ganze Zug vollgeladen und abreisefertig ist?		Der gesamte Verladevorgang aller Waggons einschließlich der Rangierbewegungen dauert im Regelfall ca. 4 - 4,5 Stunden.
19.	Muss der Zug für die Verladung geteilt werden?	Ja	Der Zug wird in drei Teile zu je 10-11 Waggons geteilt, welche separat ins Werk rangiert und dort beladen werden. Auch die Bypassstaub-Waggons werden separat beladen. Siehe oben auch Nr. 8 und Nr. 9.
20.	Welche Art von Lokomotiven wird eingesetzt (E-Loks und/oder Diesel-Loks)?		Eingesetzt werden eine E-Lok und eine Diesel-Lok im Sandwich (d.h. die Waggons befinden sich zwischen den beiden Loks): Für den Transport zwischen Ulm und Heidelberg-Kirchheim-Rohrbach kommen die E-Lok und, speziell beim Alaufstieg, zusätzlich die Diesel-Lok zum Einsatz. Bei den Rangierarbeiten zur Be- und Entladung in den beiden Zementwerken sowie auf den nicht elektrifizierten Streckenabschnitten (insb. Ulm – Schelklingen) kommt ausschließlich die Diesel-Lok zum Einsatz.

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
21.	Führt HC den Bahnverkehr selbst durch?	Nein	Der Bahnverkehr wird von HeidelbergCement an externe, auf solche Gütertransporte spezialisierte Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben.
D) Thema: Luftreinhaltung:			
22.	Wodurch werden größere Staubemissionen hervorgerufen – bei Verladung und Transport von Bypassstaub oder von Zementklinker?		Das größere Entstehungspotential für Staubemissionen gibt es bei der Klinkerverladung, da hier in offene Waggons verladen wird. Wenn die Verladungen aber richtig durchgeführt werden (siehe oben Nr. 8 und Nr. 9), gibt es keine signifikanten Unterschiede.
23.	Welche Maßnahmen zur Staubminderung sind vorgesehen?	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Klinkerverladung: Teileinhausung des Verladegebäudes unter den Verladesilos (d.h. lediglich die Ein- bzw. Ausfahrtsöffnungen für die Waggons bleiben offen) sowie Absaugung der Verladestellen • Verladung des Bypassstaubs im geschlossenen System (dichter Anschluss des Verloaderüssels an die Öffnung des Silo-Waggons. • Verladung mit entstaubten Verloaderüsseln. • Ausrüstung der Entstaubungen mit moderner Absauge- und Schlauchfilter-Technik
24.	Werden die Staubemissionen des Gesamtstandorts (oder nur die durch das eigentliche Bahnprojekt hervorgerufenen Änderungen) im Rahmen der Immissionsprognose untersucht?	Ja	Betrachtet werden nur die von dem konkreten Projekt hervorgerufenen Schadstoffe (hier also Staub und Staubinhaltsstoffe). Entsprechend der neugefassten TA Luft aus 2021 wird bei diesen Schadstoffen dann aber auf die Gesamtanlage Zementwerk (also alle Staubquellen) geschaut, d.h. es wird die sog.

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
			Gesamtzusatzbelastung durch das Zementwerk prognostiziert. Sofern im Einzelfall an einem Beurteilungspunkt diese Gesamtzusatzbelastung das entsprechende Irrelevanzkriterium gemäß 4.1 der neuen TA Luft überschreitet, wenn also der Immissionsbeitrag des Zementwerks über 3% bzw. 5% der geltenden Immissionsgrenzwerte liegt, werden auch die Vor- und Gesamtbelastung am Standort Schelklingen berücksichtigt.
25.	Wird der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt?	Ja	Bei den staubmindernden Maßnahmen wird dem in der am 01.12.2021 in Kraft getretenen neuen TA Luft festgeschriebenen Stand der Technik entsprochen. Teilweise wird aber auch über diesen Stand der Technik hinausgegangen (z. B. durch Beantragung niedrigerer Staubemissionsgrenzwerte als von der TA Luft gefordert). Auch die im Zuge des Antrags erstellte Immissionsprognose für Luftschadstoffe wird nach der novellierten TA Luft und damit dem diesbezüglichen Stand der Technik durchgeführt.
26.	Wird den am Standort vorherrschenden besonderen meteorologischen Gegebenheiten Rechnung getragen.	Ja	Die standortspezifischen, durch eine tief eingeschnittene Tallage und Kaltluftdynamik geprägten meteorologischen Verhältnisse werden durch ein mesoskaliges prognostisches Windfeldmodell berücksichtigt. Außerdem werden die Einflüsse der quellenahen Gebäude auf die Schadstoffausbreitung durch ein

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
			diagnostisches mikroskaliges Windfeldmodell berücksichtigt.
E) Thema: Schallschutz:			
27.	Welche Maßnahmen zum Lärmschutz sind vorgesehen?		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einhausungen: Aufstellung aller nachts betriebenen Geräuschquellen in geschlossenen Räumen ▪ Abwicklung der ggf. geräuschintensiven Schüttvorgänge (Klinkerübergaben, Klinkerbeladung, etc.) in geschlossenen Räumen ▪ Abwicklung aller geräuschintensiven Vorgänge (u. a. Rangiervorgänge, Beladevorgänge) ausschließlich zur Tagzeit ▪ Errichtung der Klinkerverladestation im südlichsten Teil des Betriebsgeländes, der weit vom Ortskern und den nächsten Wohngebieten entfernt ist und auch durch vorhandene Bebauung im Zementwerk abgeschirmt wird.
28.	Einige Ortsteile von Schelklingen haben bebaute Hanglagen. Wie wirken sich die Lärmemissionen auf diese Wohnbebauung aus?		Da die Bebauung von Hanglagen höher liegt als die übrige Bebauung auf der Talsohle, kann sich der Schall von den vielfältigen Geräuschquellen in Schelklingen (Zementwerk, aber auch Verkehr und andere Betriebe) unabgeschirmt zu diesen Wohnnutzungen ausbreiten. Allerdings liegen die betroffenen Wohnnutzungen auch ziemlich weit vom Zementwerk entfernt, wodurch die Auswirkungen wieder geringer werden. Bereits im Genehmigungsverfahren für den neuen Ofen wurde der IO 2c

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung <ul style="list-style-type: none"> • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
			<p>(Antoniusweg) betrachtet, der für die Belange dieser Wohnviertel in Hanglage repräsentativ ist (allgemeines Wohngebiet). Die Lärmimmissionsprognose im damaligen Verfahren hat ergeben, dass der maßgebliche Immissionsrichtwert nachts von 40 dB(A) sicher eingehalten wird und dass tagsüber der Immissionsbeitrag des Zementwerks um deutlich mehr als 10 dB(A) niedriger ist als der maßgebliche Immissionsrichtwert von 55 dB(A). Da die geplante Bahnverladung nur tagsüber stattfinden wird, ist nicht davon auszugehen, dass sich an dieser Situation etwas signifikant ändern wird. Dies wird noch im Detail im Lärmgutachten für das Bahnverladeprojekt untersucht werden.</p>
F) Thema: Genehmigungsverfahren			
29.	Ist für die Genehmigungen das Regierungspräsidium Tübingen zuständig?	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Für das Kernprojekt (neue Verladeanlagen und Gleise innerhalb des Werksgeländes) ist eine Änderungsgenehmigung nach § 16 BImSchG erforderlich, für die das Referat 54 des RP Tübingen zuständig ist. • Für das zusätzliche Verfahren zur Änderung der Gleise außerhalb des Werksgeländes ist eine eisenbahnrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG erforderlich, für die das Referat 24 des RP Tübingen zuständig ist.
30.	Wird für das Genehmigungsverfahren eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt?	offen	Ob für die Genehmigungsverfahren eine Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich ist, muss das RP Tübingen noch entscheiden. Im Unterschied zu dem Großprojekt

Nr.	Anregungen/Fragen	Anregung: wurde berücksichtigt / wurde nicht berücksichtigt Frage: Ja/ Nein	Begründung • Wie erfolgte Berücksichtigung? bzw. • Warum erfolgte keine Berücksichtigung?
			„Ofenneubau“ ist bei kleineren Änderungsprojekten üblicherweise keine Öffentlichkeitsbeteiligung notwendig.
31.	Wie wird die Stadt Schelklingen an dem Verfahren beteiligt?	wurde berücksichtigt	Die Stadt Schelklingen wird von der Genehmigungsbehörde (RP Tübingen) als Träger öffentlicher Belange angehört und um eine Stellungnahme gebeten. Die Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens nach § 36 BauGB dürfte dagegen nicht erforderlich sein, weil das Vorhaben vom Bebauungsplan „Zementwerk Schelklingen“ abgedeckt ist.