



Eisenbahn-Bundesamt, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (711) 22816-0
Telefax: +49 (711) 22816-9699
E-Mail: Sb1-kar-stg@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 18.09.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3524827

591ppw/119-2024#006

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „Erbach, Erneuerung EÜ Erbach Bf“, Bahn-km 105,317 bis 105,317 der Strecke 4500 Ulm - Friedrichshafen in Erbach
Bezug: Antrag der DB InfraGO AG vom 01.10.2024, Az. I.II-SW-S-K
Anlagen: 0

Verfahrensleitende Verfügung

Für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung

Diese Feststellung beruht auf §§ 5 Abs. 1, 7 Abs. 1 und 5, 14a Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. Nr. 14.8.3.1 Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Das Vorhaben hat die Erneuerung der bei Bahn-km 105,317 der Strecke 4500 situierten Eisenbahnüberführung (EÜ) zum Gegenstand, die sich südwestlich des Bahnhofs Erbach befindet.

Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in der Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3.1 der Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, der eine Fläche von 5000 m² oder mehr in Anspruch nimmt.

Hausanschrift:
Olgastraße 13, 70182 Stuttgart
Tel.-Nr. +49 (711) 22816-0
Fax-Nr. +49 (711) 22816-9699
De-Mail: poststelle@eba-bund.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart führt für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durch. Dies stellt ein verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung dient gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG und ist daher taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP.

Daher hat das Eisenbahn-Bundesamt die Feststellung, dass für das Vorhaben die UVP-Pflicht besteht oder nicht besteht (Feststellung der UVP-Pflicht) nach den §§ 6 bis 14a UVPG zu treffen.

Diese erfolgt vorliegend von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens das der Zulassungsentscheidung dient gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 UVPG.

Es handelt sich damit um ein Änderungsvorhaben im Sinne des § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG, das gemäß § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG die sonstige Änderung eines Schienenwegs oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7 und 14.8 der Anlage 1 UVPG betrifft und nicht von § 14a Abs. 2 u. 3 UVPG erfasst ist. Es unterliegt folglich gemäß § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG der allgemeinen Vorprüfung entsprechend § 7 Abs. 1 UVPG zur Feststellung der UVP-Pflicht.

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Vorliegende Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind in die Prüfung einzubeziehen. Der Vorprüfung liegen folgende Planunterlagen zugrunde:

- Erläuterungsbericht
- Übersichtskarte und Übersichtslageplan
- Lageplan, Bauwerksverzeichnis und Bauwerksplan
- Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan
- Kabel- und Leitungslageplan
- Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis
- Landschaftspflegerischer Begleitplan zzgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen
- Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen
- Wasserrechtlicher Antrag zzgl. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
- Geotechnisches Gutachten zzgl. Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept

1 Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale des Vorhabens werden hinsichtlich der Kriterien der Nr. 1 Anlage 3 UVPG beurteilt.

Das Vorhaben hat im Wesentlichen die Erneuerung der bei Bahn-km 105,317 der Strecke 4500 situierten Eisenbahnüberführung (EÜ) zum Gegenstand, die sich südwestlich des Bahnhofs Erbach befindet. Bei dem vorhandenen Bauwerk handelt es sich um zwei nebeneinanderliegende, einfeldrige Überbauten, gelagert auf zwei Widerlagern aus Mauerwerk. Der westliche Bauwerksteil (Breite ca. 24 m) hat die Funktion einer Straßenüberführung und verbindet einen nördlich gelegenen Park-und-Ride Parkplatz mit einem südlich der EÜ gelegenen bahneigenen Grundstück. Der östliche Bauwerksteil (Breite ca. 22 m) überführt drei Gleise im Bahnhof Erbach über einen Geh- und Radweg, der die westlich der EÜ gelegene Straße *An der Eisenbahn* mit der östlich gelegenen Straße *Heinrich-Hammer-Straße* verbindet.

Der westliche Bauwerksteil (Straßenüberführung) soll im Zuge des Vorhabens zurückgebaut werden. Zur Abfangung des nach Norden angrenzenden Park-und-Ride Parkplatzes wird eine Stützwand mit einer Länge von ca. 28 m errichtet. Die Straßenüberführung wird nicht mehr benötigt, da der südlich gelegene Grundstücksteil keiner öffentlichen Erschließung bedarf. Der östlich anschließende Bauwerksteil wird auf die Breite der zur überführten Gleise der Strecke 4500 reduziert, wodurch sich die Gesamtbreite des Brückenbauwerks von derzeit ca. 46 m auf künftig ca. 20 m verkleinert. Die lichte Weite der EÜ wird allerdings von ca. 2,50 m auf 5,00 m, die lichte Höhe von ca. 2,50 m auf 2,80 m vergrößert. Der Geh- und Radweg wird an die geänderte Dimensionierung der EÜ barrierefrei angepasst. Der Antragsgegenstand umfasst auch die Entwässerung, die mit Hilfe eines Neubaus einer Hebeanlage an die städtische Kanalisation auf dem Grundstück 1500/4 installiert wird (Entwässerung der Heinrich-Hammer-Straße).

Zur Umsetzung des Vorhabens sind drei Baustelleneinrichtungsflächen mit einer Gesamtgröße von 3835 m² erforderlich, deren Betrieb das Einrichten von separaten Zuwegungen zum öffentlichen Wegenetz mit einem Umfang von ca. 520 m² voraussetzt. Unter Berücksichtigung des erklärten anlagebedingten Flächenbedarfs von ca. 1000 m² wird ein summarischer vorhabenbedingter Flächenbedarf von 5000 m² überschritten. Für die Dauer der Baumaßnahme wurde ein Zeitraum von etwa 17 Monaten prognostiziert. Es wird ein Umleitverkehr für Fußgänger und Radfahrer erforderlich, eine Sperrung des Park-und-Ride Parkplatzes sowie eine Totalsperrung der Bahnstrecke über einen Zeitraum von etwa drei Monaten.

Im Zuge des Vorhabens werden natürliche Ressourcen beansprucht und beeinträchtigt, darunter die Schutzgüter Fläche, Boden, Pflanzen und Tiere. Die Netto-Versiegelung wird auf ca. 120 m² geschätzt, die dauerhafte Beseitigung von Vegetation auf ca. 895 m². Ferner kommt es zu einem Anfall von Aushub- und Entsorgungsmaterial in einem Umfang von ca. 16500 t. Vorhabenbedingt ist schließlich mit Belästigungen durch Baulärm, bauzeitlichen Erschütterungen sowie bauzeitlichen Staubemissionen zu rechnen.

2 Standort des Vorhabens

Die mögliche Beeinträchtigung der ökologischen Empfindlichkeit eines Gebietes wird insbesondere hinsichtlich der Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien nach Nr. 2 Anlage 3 UVPG unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich beurteilt.

Die zu erneuernde Eisenbahnüberführung befindet sich an der Eisenbahnstrecke 4500, Ulm - Friedrichshafen bei Bahn-km 105,317 südwestlich des Bahnhofs Erbach.

Erbach ist eine Kleinstadt im Alb-Donau-Kreis in Baden-Württemberg, ein Unterzentrum in der Region Donau-Iller, zugehörig zum Verdichtungsraum Ulm/Neu-Ulm. Die Eisenbahnstrecke Ulm - Friedrichshafen ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn; sie wird auch als Württembergische Südbahn bezeichnet und ist Teil der Transeuropäischen Netze (TEN-T Kernnetz für Güterverkehr und Personenverkehr). Im Bereich der Eisenbahnüberführung existiert neben den beiden durchgehenden Streckengleisen noch ein weiteres Hauptgleis, das zum Hausbahnsteig des Bahnhofs Erbach führt.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich Wohngebiete und sonstige Siedlungsgebiete, darunter Gewerbegebiete und Gebiete für Freizeitaktivitäten. Ferner finden sich Lebensräume von europäischen Vogelarten sowie von sonstigen besonders oder streng geschützten Arten. Weitere Kriterien nach Nummer 2 der Anlage 3 des UVPG (beispielsweise Landschaftsschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope oder Wasserschutzgebiete), liegen nicht vor. Allerdings befindet sich eine Baustelleneinrichtungsfläche auf einer Altlastenfläche der Handlungskategorie 2.2. Bei Flächen der Handlungskategorie 2 besteht eine konkrete Gefahr, dass es zu einem Schadenseintritt kommt, bei dem Handlungsbedarf zur Gefahrenabwehr nötig ist.

Südöstlich der EÜ verläuft parallel zur Heinrich-Hammer-Straße der Donauradweg, nordwestlich der EÜ verläuft in einer Entfernung von ca. 150 m parallel zur Ehninger Straße ein weiterer Radfernweg. Der unterhalb der EÜ verlaufende Geh- und Radweg stellt insoweit eine Verbindung zwischen Radfernwegen her, ohne selbst ein Element eines Radfernwegs zu sein.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Stadtzentrum von Erbach, der Eisenbahnstrecke 4500 sowie der Heinrich-Hammer-Straße ist der Planungsraum stark anthropogen geprägt.

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter werden anhand der Kriterien unter 1. und 2. beurteilt. Dabei wird insbesondere den Gesichtspunkten der Nr. 3 Anlage 3 UVPG Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden.

Erhebliche Auswirkungen des Vorhabens ergeben sich für die Nachbarschaft insbesondere durch die baubedingten Schallimmissionen. Das zu diesem Thema vorgelegte Gutachten zeigt jedoch ausreichend Möglichkeiten auf, um die Auswirkungen wirksam zu vermindern.

Das mit dem Vorhaben verfolgte Ziel besteht zwar auch darin, das Betriebsprogramm auszubauen (Ermöglichung einer Zunahme der Zugzahlen, einer Steigerung der zulässigen Massen und Zuglängen sowie einer Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit von Güterzügen). Nachteilige Auswirkungen aufgrund einer Änderung der betriebsbedingten Schallimmissionen sind ausweislich eines vorgelegten Verkehrslärmgutachtens allerdings nicht zu erwarten.

Den vorhabenbedingten Betroffenheiten der Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima werden im Zuge einer landschaftspflegerischen Begleitplanung spezifische Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bzw. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt, die in Abhängigkeit vom Ausgang des noch durchzuführenden Beteiligungsfahrens nachjustiert werden können (zum Beispiel: Bauzeitenregelung, fledermausfreundliche Baustellenbeleuchtung, Wiederherstellung Gehölzbestände, Entwicklung eines artenreichen Magerrasens). Eine Verletzung von Zugriffsverbotstatbeständen i.S.d. § 44 Abs. 1 BNatSchG wurde nicht projiziert.

Soweit die Umsetzung des Vorhabens die Herstellung einer trockenen Baugrube erforderlich macht, bei der Spundwände bauzeitlich und dauerhaft in das Grundwasser eingebracht werden (bauzeitliche Wasserhaltung), sind ausweislich eines Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie, keine Verschlechterung des mengenmäßigen oder chemischen Zustands der betroffenen Grundwasserkörper zu erwarten (Blaubeurer Alb-Aachquellen sowie Oberschwaben-fluvioglaziale Schotter bei Laupheim). Der Anschluss des Entwässerungssystems der geänderten Anlage an den Mischwasserkanal der Stadt Erbach lässt ebenfalls keine Bedenken in diese Richtung zu.

Auf der Baustelleneinrichtungsfläche mit Handlungsbedarf zur Gefahrenabwehr (Altlastverdacht) ist kein Bodenaushub geplant, sodass eine Aktivierung von Altlasten nicht zu erwarten ist. Die anfallenden Bau- und Abbruchabfälle sind überwiegend nicht gefährlicher Natur (Boden, Beton und Asphaltabbruch), nur bei einem geringen Anteil handelt es sich um gefährliche Abfälle (Holzschwellen). Die Vorhabenträgerin hat in diesem Kontext erklärt, dass keine gefährlichen Abfälle anfallen können, deren ordnungsgemäße Entsorgung nicht gesichert ist.

Das Landschaftsbild erfährt durch die Baustelleneinrichtung und den Baustellenbetrieb eine temporäre Beeinträchtigung durch Immissionen (Lärm, Abgase, Stäube, Erschütterungen). Diese vorübergehenden Wirkungen treten jedoch in den Hintergrund angesichts der dauerhaften positiven Aufwertung des Landschaftsbilds durch den Abriss des westlichen Bauwerksteils (Straßenüberführung), der damit einhergehenden Freilegung des Geh- und Radwegs sowie der Verbesserung der Lichtverhältnisse durch die Vergrößerung des Querschnitts der EÜ.

Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe sind vorhabendingt nicht zu erwarten.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin sowie den Angaben der Vorhabenträgerin in der EBA-Umwelterklärung (hier in Gestalt des Formblatts 3), ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Diese Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar. Sie wird gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit bekannt gegeben durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie wird zudem im zentralen Internetportal des Bundes (www.uvp-portal.de) bekannt gegeben gemäß § 2 Abs. 3 Bundes-UVP-Portal-VwV.

Die dieser Feststellung zu Grunde liegenden Unterlagen können von Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und ohne Unterschrift gültig