



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart  
Friedrichstraße 11  
70174 Stuttgart

Az. 591pä/020-2025#015  
Datum: 11.06.2026

## **Planfeststellungsbeschluss**

**zur 1. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses  
vom 19.03.2025, Az. 591ppw/106-2022#008**

**gemäß § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG**

**„ABS Kehl–Appenweier, PfA 2, Kehl–Neumühl (POS Süd), 1.  
Planänderung (Dauerhafte Anbindung von Gleis 19 u.a.)“**

**in der Stadt Kehl und der Gemeinde Willstätt**

**im Ortenaukreis**

**Bahn-km 10,623 bis 13,300**

**der Strecke 4260 Appenweier - Kehl**

**Vorhabenträgerin:**  
DB InfraGO AG  
Großprojekte Südwest  
Gutschstraße 6  
76137 Karlsruhe

## Inhaltsverzeichnis

|        |                                                                         |    |
|--------|-------------------------------------------------------------------------|----|
| A.     | Verfügender Teil .....                                                  | 4  |
| A.1    | Feststellung des Plans .....                                            | 4  |
| A.2    | Planunterlagen .....                                                    | 5  |
| A.3    | Besondere Entscheidungen .....                                          | 9  |
| A.3.1  | Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen .....                    | 9  |
| A.3.2  | Konzentrationswirkung .....                                             | 9  |
| A.4    | Nebenbestimmungen .....                                                 | 9  |
| A.4.1  | Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....                               | 9  |
| A.4.2  | Artenschutz .....                                                       | 10 |
| A.4.3  | Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....                           | 10 |
| A.4.4  | Straßen, Wege und Zufahrten .....                                       | 11 |
| A.5    | Zusagen der Vorhabenträgerin .....                                      | 11 |
| A.5.1  | Zusage gegenüber dem Landratsamt Ortenaukreis .....                     | 11 |
| A.5.2  | Zusage gegenüber dem Regierungspräsidium Freiburg .....                 | 11 |
| A.6    | Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ..... | 11 |
| A.7    | Sofortige Vollziehung .....                                             | 12 |
| A.8    | Gebühr und Auslagen .....                                               | 12 |
| A.9    | Hinweise .....                                                          | 12 |
| A.9.1  | Wasserhaushalt und Gewässerschutz .....                                 | 12 |
| B.     | Begründung .....                                                        | 13 |
| B.1    | Sachverhalt .....                                                       | 13 |
| B.1.1  | Gegenstand der Planänderung .....                                       | 13 |
| B.1.2  | Durchführung des Planänderungsverfahrens .....                          | 13 |
| B.2    | Verfahrensrechtliche Bewertung .....                                    | 15 |
| B.2.1  | Rechtsgrundlage .....                                                   | 15 |
| B.2.2  | Zuständigkeit .....                                                     | 15 |
| B.3    | Umweltverträglichkeit .....                                             | 16 |
| B.4    | Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens .....             | 16 |
| B.4.1  | Planrechtfertigung .....                                                | 16 |
| B.4.2  | Raumordnung .....                                                       | 16 |
| B.4.3  | Wasserhaushalt .....                                                    | 17 |
| B.4.4  | Naturschutz und Landschaftspflege .....                                 | 22 |
| B.4.5  | Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet) .....                              | 22 |
| B.4.6  | Artenschutz .....                                                       | 22 |
| B.4.7  | Immissionsschutz .....                                                  | 24 |
| B.4.8  | Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....                       | 24 |
| B.4.9  | Land- und Forstwirtschaft .....                                         | 25 |
| B.4.10 | Denkmalschutz .....                                                     | 25 |

|        |                                                                       |    |
|--------|-----------------------------------------------------------------------|----|
| B.4.11 | Brand- und Katastrophenschutz .....                                   | 25 |
| B.4.12 | Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....                         | 26 |
| B.4.13 | Straßen, Wege und Zufahrten .....                                     | 27 |
| B.4.14 | Sonstige öffentliche Belange .....                                    | 30 |
| B.4.15 | Kapazität .....                                                       | 31 |
| B.4.16 | Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter ..... | 31 |
| B.4.17 | Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen .....         | 32 |
| B.5    | Gesamtabwägung .....                                                  | 32 |
| B.6    | Sofortige Vollziehung .....                                           | 33 |
| B.7    | Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....                           | 33 |
| C.     | Rechtsbehelfsbelehrung .....                                          | 34 |

Auf Antrag der DB InfraGO AG, Großprojekte Südwest (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A. Verfügender Teil**

#### **A.1 Feststellung des Plans**

Der geänderte Plan für das Vorhaben „ABS Kehl–Appenweiler, PfA 2, Kehl–Neumühl (POS Süd), 1. Planänderung (Dauerhafte Anbindung von Gleis 19 u.a.)“ in der Stadt Kehl und der Gemeinde Willstätt, im Ortenaukreis, Bahn-km 10,623 bis 13,300 der Strecke 4260 Appenweiler - Kehl, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt.

Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt, und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt wird. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen unberührt.

Gegenstand der Planänderung ist im Wesentlichen:

- Entfall der Linienverbesserung von Bahn-km 10,829 bis 11,243
- Anschluss des Ausziehgleises 19 an die Strecke 4260 mit erforderlichen Anpassungen des Einfahrtbereiches des Güterbahnhofes
- Anpassung der Trassierung der Eisenbahnüberführung Carl-Benz-Straße
- Änderungen an den Eisenbahnüberführungen L 75 (Graudenzner Straße), Kinzig (Strecke 4260 und Gleis 19) und B 28 (Strecke 4260 und Gleis 19)
- Ergänzung von Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzufahrten

Zudem wird der Vorbehalt unter Ziffer A.6.1 (wasserrechtliche Erlaubnisse) des Planfeststellungsbeschlusses vom 19.03.2025 aufgelöst.

## A.2 Planunterlagen

Folgende Planunterlagen werden festgestellt und ersetzen bzw. ergänzen die mit  
Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025 festgestellten Planunterlagen:

| Unterlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung                                                          | Bemerkung                      |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 1.1       | Erläuterungsbericht zur 1. Planänderung<br>Planungsstand: 29.01.2026, 29 Seiten           | ergänzt PU 1.1<br>festgestellt |
| 2.2       | Übersichtslageplan<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:10000                          | <i>nur zur Information</i>     |
| 3.1       | Lageplan Bahn-km 10,623 bis 10,950<br>Planungsstand: 27.08.2025, Maßstab 1:500            | ersetzt PU 3.1<br>festgestellt |
| 3.2       | Lageplan Bahn-km 10,950 bis 11,350<br>Planungsstand: 29.01.2026, Maßstab 1:500            | ersetzt PU 3.2<br>festgestellt |
| 3.3       | Lageplan Bahn-km 11,350 bis 11,750<br>Planungsstand: 27.08.2025, Maßstab 1:500            | ersetzt PU 3.3<br>festgestellt |
| 3.4       | Lageplan Bahn-km 11,750 bis 12,150<br>Planungsstand: 29.01.2026, Maßstab 1:500            | ersetzt PU 3.4<br>festgestellt |
| 3.5       | Lageplan Bahn-km 12,150 bis 12,550<br>Planungsstand: 29.01.2026, Maßstab 1:500            | ersetzt PU 3.5<br>festgestellt |
| 3.6       | Lageplan Bahn-km 12,550 bis 12,950<br>Planungsstand: 27.08.2025, Maßstab 1:500            | ersetzt PU 3.6<br>festgestellt |
| 3.7       | Lageplan Bahn-km 12,950 bis 13,300<br>Planungsstand: 27.08.2025, Maßstab 1:500            | ersetzt PU 3.7<br>festgestellt |
| 3.8       | Lageplan Bauzustand Bahn-km 11,450 bis 11,950<br>Planungsstand: 02.09.2022, Maßstab 1:500 | <i>entfällt</i>                |
| 3.9       | Lageplan Bauzustand Bahn-km 12,150 bis 12,450<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500 | ersetzt PU 3.9<br>festgestellt |
| 4.1       | Bauwerksverzeichnis<br>Planungsstand: 29.01.2026, 35 Blätter                              | ersetzt PU 4.1<br>festgestellt |
| 5.1       | Grunderwerbsplan Bahn-km 10,623 bis 10,950<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500    | ersetzt PU 5.1<br>festgestellt |
| 5.2       | Grunderwerbsplan Bahn-km 10,950 bis 11,350<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500    | ersetzt PU 5.2<br>festgestellt |
| 5.3       | Grunderwerbsplan Bahn-km 11,350 bis 11,750<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500    | ersetzt PU 5.3<br>festgestellt |
| 5.4       | Grunderwerbsplan Bahn-km 11,750 bis 12,150<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500    | ersetzt PU 5.4<br>festgestellt |
| 6.1       | Grunderwerbsverzeichnis<br>Planungsstand: 01.12.2025, 13 Blätter                          | ersetzt PU 6.1<br>festgestellt |

| <b>Unterlage</b> | <b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>                                                                                 | <b>Bemerkung</b>                        |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 7.1.1            | Bauwerksplan EÜ B 28 Draufsicht<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:200                                             | ersetzt PU 7.1.1<br><b>festgestellt</b> |
| 7.1.2            | Bauwerksplan EÜ B 28 Schnitte, Ansicht<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:200                                      | ersetzt PU 7.1.2<br><b>festgestellt</b> |
| 7.2.1            | Bauwerksplan EÜ Kinzig Draufsicht<br>Planungsstand: 29.01.2026, Maßstab 1:200                                           | ersetzt PU 7.2.1<br><b>festgestellt</b> |
| 7.2.2            | Bauwerksplan EÜ Kinzig Schnitte, Ansicht<br>Planungsstand: 29.01.2026, Maßstab 1:200                                    | ersetzt PU 7.2.2<br><b>festgestellt</b> |
| 7.3.1            | Bauwerksplan EÜ L 75 Draufsicht<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:200                                             | ersetzt PU 7.3.1<br><b>festgestellt</b> |
| 7.3.2            | Bauwerksplan EÜ L 75 Schnitte, Ansicht<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:200                                      | ersetzt PU 7.3.2<br><b>festgestellt</b> |
| 8.4              | Höhenplan Gleis 19<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000/1:100                                                   | ersetzt PU 8.4<br><b>festgestellt</b>   |
| 9.1              | Querschnitt Bahn-km 10,888<br>Planungsstand: 09.05.2022, Maßstab 1:100                                                  | <i>entfällt</i>                         |
| 9.3              | Querschnitt Bahn-km 11,650<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:100                                                  | ersetzt PU 9.3<br><b>festgestellt</b>   |
| 9.5              | Querschnitt Bahn-km 12,530<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:100                                                  | ersetzt PU 9.5<br><b>festgestellt</b>   |
| 9.6              | Querschnitt Bahn-km 13,010<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:100                                                  | ersetzt PU 9.6<br><b>festgestellt</b>   |
| 10.2             | Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan<br>Bahn-km 10,950 bis 11,350<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500 | ersetzt PU 10.2<br><b>festgestellt</b>  |
| 10.3             | Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan<br>Bahn-km 11,350 bis 11,750<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500 | ersetzt PU 10.3<br><b>festgestellt</b>  |
| 10.4             | Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan<br>Bahn-km 11,750 bis 12,150<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500 | ersetzt PU 10.4<br><b>festgestellt</b>  |
| 10.9             | Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan<br>Bahn-km 12,550 bis 12,950<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500 | ersetzt PU 10.9<br><b>festgestellt</b>  |
| 13.1             | Trassierungslageplan Bahn-km 10,623 bis 10,950<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500                              | <i>nur zur Infor-<br/>mation</i>        |
| 13.2             | Trassierungslageplan Bahn-km 10,950 bis 11,350<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500                              | <i>nur zur Infor-<br/>mation</i>        |

| <b>Unterlage</b> | <b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>                                                                                 | <b>Bemerkung</b>                |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| 13.3             | Trassierungslageplan Bahn-km 11,350 bis 11,750<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500                              | <i>nur zur Information</i>      |
| 13.4             | Trassierungslageplan Bahn-km 11,750 bis 12,150<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500                              | <i>nur zur Information</i>      |
| 13.5             | Trassierungslageplan Bahn-km 12,150 bis 12,550<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500                              | <i>nur zur Information</i>      |
| 13.6             | Trassierungslageplan Bahn-km 12,550 bis 12,950<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500                              | <i>nur zur Information</i>      |
| 13.7             | Trassierungslageplan Bahn-km 12,950 bis 13,350<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:500                              | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.1             | Erläuterungsbericht zum landschaftspfl. Begleitplan<br>Planungsstand: 01.12.2025, 70 Seiten                             | ersetzt PU 15.1<br>festgestellt |
| 15.2.1.1         | Bestands- und Konfliktplan Landschaft<br>Bahn-km 11,930 bis 12,898<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000         | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.2.2.1         | Bestands- und Konfliktplan Boden und Wasser<br>Bahn-km 10,623 bis 11,075<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000   | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.2.2.2         | Bestands- und Konfliktplan Boden und Wasser<br>Bahn-km 11,065 bis 12,035<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000   | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.2.2.3         | Bestands- und Konfliktplan Boden und Wasser<br>Bahn-km 11,930 bis 12,898<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000   | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.2.2.4         | Bestands- und Konfliktplan Boden und Wasser<br>Bahn-km 12,784 bis 13,300<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000   | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.2.3.1         | Bestands- und Konfliktplan Pflanzen und Tiere<br>Bahn-km 10,623 bis 11,075<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000 | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.2.3.2         | Bestands- und Konfliktplan Pflanzen und Tiere<br>Bahn-km 11,065 bis 12,035<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000 | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.2.3.3         | Bestands- und Konfliktplan Pflanzen und Tiere<br>Bahn-km 11,930 bis 12,898<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000 | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.2.3.4         | Bestands- und Konfliktplan Pflanzen und Tiere<br>Bahn-km 12,784 bis 13,300<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000 | <i>nur zur Information</i>      |
| 15.2.4.1         | Bestands- und Konfliktplan Klima und Luft<br>Bahn-km 10,623 bis 11,075<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000     | <i>nur zur Information</i>      |

| Unterlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung                                                                                    | Bemerkung                         |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 15.2.4.2  | Bestands- und Konfliktplan Klima und Luft<br>Bahn-km 11,065 bis 12,035<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000 | <i>nur zur Information</i>        |
| 15.2.4.3  | Bestands- und Konfliktplan Klima und Luft<br>Bahn-km 11,930 bis 12,898<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000 | <i>nur zur Information</i>        |
| 15.2.4.4  | Bestands- und Konfliktplan Klima und Luft<br>Bahn-km 12,784 bis 13,300<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000 | <i>nur zur Information</i>        |
| 15.3.1    | Maßnahmenplan Bahn-km 10,623 bis 11,075<br>Planungsstand: 29.01.2026, Maßstab 1:1000                                | ersetzt PU 15.3.1<br>festgestellt |
| 15.3.2    | Maßnahmenplan Bahn-km 11,065 bis 12,035<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000                                | ersetzt PU 15.3.2<br>festgestellt |
| 15.3.3    | Maßnahmenplan Bahn-km 11,930 bis 12,898<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000                                | ersetzt PU 15.3.3<br>festgestellt |
| 15.3.4    | Maßnahmenplan Bahn-km 12,784 bis 13,300<br>Planungsstand: 01.12.2025, Maßstab 1:1000                                | ersetzt PU 15.3.4<br>festgestellt |
| 15.4      | Maßnahmenblätter<br>Planungsstand: 01.12.2025, 31 Blätter                                                           | ersetzt PU 15.4<br>festgestellt   |

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat sich die Organisationseinheit bei der Vorhabenträgerin geändert (V.II-SW-F-B). Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit hat die Planfeststellungsbehörde davon abgesehen, die Vorhabenträgerin alle Unterlagen nochmals entsprechend anpassen zu lassen.

Hinsichtlich der Eisenbahnüberführung über die Bundesstraße 28 wurde aufgrund eines redaktionellen Fehlers im Bauwerksverzeichnis und im Lageplan 3.4 des Ausgangsvorhabens eine nicht korrekte lichte Weite planfestgestellt, korrekt war die im Bauwerksplan 7.1.1 dargestellte lichte Weite aufgrund der 1. Änderung im Verfahren.

Das Landratsamt Ortenaukreis hat noch auf zwei nicht lesbare Flurstücknummern in den Planunterlagen hingewiesen. Da diese Flurstücke jedoch von der Planänderung nicht betroffen sind, kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde von einer diesbezüglichen Korrektur der Planunterlagen abgesehen werden.

Auch hat das Regierungspräsidium Freiburg noch angemerkt, dass der Erläuterungsbericht bei den Flurstücknummern einen Zahlendreher enthält. Im Hinblick auf diesen redaktionellen Fehler wird klargestellt, dass es sich bei der geänderten Fläche der Baustelleneinrichtung nicht um das (nicht existente) Flurstück 1439 der Gemarkung



Neumühl handelt, sondern das Flurstück 1493 der Gemarkung Neumühl gemeint ist, so wie es auch in den Grunderwerbsunterlagen korrekt dargestellt worden ist.

### **A.3 Besondere Entscheidungen**

#### **A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen**

##### **A.3.1.1 Bauzeitliches Entnehmen von Grundwasser und Einleiten von Grundwasser und Niederschlagswasser in das Grundwasser für den Bau von Eisenbahnüberführungen (EÜ)**

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025 unter Ziffer A.3.1.2 erteilte wasserrechtliche Erlaubnis zum bauzeitlichen Entnehmen von Grundwasser und Einleiten von Grundwasser und Niederschlagswasser in das Grundwasser für den Bau von Eisenbahnüberführungen (EÜ) wird aufgehoben. Damit entfallen auch die Nebenbestimmungen unter der dortigen Ziffer A.3.1.5 mit den Nummern 6 bis 13.

#### **A.3.2 Konzentrationswirkung**

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

### **A.4 Nebenbestimmungen**

#### **A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

##### **A.4.1.1 Hochwasserschutz auf der geänderten BE-Fläche**

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass während der Bauzeit rund um die Uhr an jedem Wochentag im Falle eines (drohenden) Hochwasserereignisses sämtliche abschwemmbaren Materialien, Geräte, Maschinen und/oder sonstige mobile Gegenstände rechtzeitig aus dem vorgesehenen Baustellenbereich auf dem Flurstück 1493 der Gemarkung Neumühl entfernt werden können.

## **A.4.2 Artenschutz**

### **A.4.2.1 Schutz der Bautabuzone für Reptilien**

Die Vorhabenträgerin hat auf der Baustelleneinrichtungsfläche bei Gleis 26 einen Schutzzaun als Abgrenzung zur Bautabuzone (Schotterhaufen mit Habitatpotenzial für Reptilien) aufzustellen und die umweltfachliche Bauüberwachung sowie die ausführenden Bauunternehmen über die Lage der Bautabuzone zu unterrichten. Die Abzäunung ist während der gesamten Bauzeit regelmäßig von der umweltfachlichen Bauüberwachung zu überprüfen und instand zu halten.

### **A.4.2.2 Aufstellung eines Reptilienschutzzaunes**

Die Vorhabenträgerin hat auf der Baustelleneinrichtungsfläche bei Gleis 26 einen Reptilienschutzzaun als Abgrenzung zur Bautabuzone (Schotterhaufen mit Habitatpotenzial für Reptilien) und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten aufzustellen, um ein Einwandern von Reptilien auf die Baustelleneinrichtungsfläche weitestmöglich zu verhindern. Der Reptilienschutzzaun ist regelmäßig durch die umweltfachliche Bauüberwachung auf seine Funktionsfähigkeit zu überprüfen und über die gesamte Bauzeit instand zu halten.

## **A.4.3 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

### **A.4.3.1 Unterrichtung der Bauunternehmen zur Grundwasser-Druckleitung**

Die Vorhabenträgerin hat die ausführenden Bauunternehmen über die genaue Lage der Grundwasser-Druckleitung DN1200 der Stadtverwaltung Kehl, Eigenbetrieb Grundwasser, im Bereich der Eisenbahnüberführung über die Landesstraße 75 (Graudenzer Straße) zu unterrichten.

### **A.4.3.2 Abstimmung mit dem Eigenbetrieb Grundwasser der Stadt Kehl**

In Bezug auf die durch das Vorhaben betroffene Grundwasser-Druckleitung DN1200 der Stadt Kehl, Eigenbetrieb Grundwasser, hat sich die Vorhabenträgerin rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Eigenbetrieb abzustimmen.

#### **A.4.4 Straßen, Wege und Zufahrten**

##### **A.4.4.1 Passierbarkeit der Bundesstraße 28 für den Schwerlastverkehr**

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Eisenbahnüberführung über die Bundesstraße 28 bauzeitlich von Schwertransporten unterquert werden kann. Hierfür ist eine lichte Höhe von mindestens 4,58 m vorzusehen.

##### **A.4.4.2 Mitteilung von Straßensperrungen der Bundesstraße 28**

Die Vorhabenträgerin hat der Stadtverwaltung Kehl die geplanten Straßensperrungen der Bundesstraße 28 im Rahmen der Erneuerung der Eisenbahnüberführung rechtzeitig im Voraus mitzuteilen.

#### **A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin**

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

##### **A.5.1 Zusage gegenüber dem Landratsamt Ortenaukreis**

###### **A.5.1.1 Zusagen zur Inanspruchnahme der geänderten Flächen**

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, auf den durch die Planänderung hinzugekommen Flächen die Inanspruchnahme vorab mit betroffenen Bewirtschaftern abzustimmen.

##### **A.5.2 Zusage gegenüber dem Regierungspräsidium Freiburg**

###### **A.5.2.1 Übersendung von Bestandsunterlagen**

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dem Regierungspräsidium Freiburg, Referat 43, die erstellten Bestandsunterlagen zu den Eisenbahnüberführungen über die Bundesstraße 28 und die Landesstraße 75 zu übermitteln.

#### **A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden

zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

#### **A.7 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

#### **A.8 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

#### **A.9 Hinweise**

##### **A.9.1 Wasserhaushalt und Gewässerschutz**

1. Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
2. Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.
3. Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z. B. Bohrpfähle, Betonfundamente, etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.
4. Das beim Betonieren von Pfählen verdrängte Wasser ist aufzufangen und im Kreislauf zu führen bzw. über die Schmutzwasserkanalisation zu entsorgen. Eine Versickerung oder Einleitung in ein oberirdisches Gewässer ist nicht zulässig.
5. Bei Bohrarbeiten anfallendes Bohrgut ist fachgerecht zu entsorgen.

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand der Planänderung**

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025, Az. 591ppw/106-2022#008, hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, die Planfeststellung für das Vorhaben „ABS Kehl–Appenweiler, PfA 2, Kehl–Neumühl (POS Süd)“, Bahn-km 10,623 bis 13,300 der Strecke 4260 Appenweiler–Kehl in der Stadt Kehl und der Gemeinde Willstätt im Ortenaukreis erteilt.

Gegenstand der vorliegenden Planänderung ist der Entfall eines Teils der geplanten Linienverbesserung, da die Strecke in diesem Bereich bereits eine Geschwindigkeit von 160 km/h ermöglicht. Zudem wird das bisher als Ausziehgleis geplante Gleis 19 nun dauerhaft an die Strecke 4260 angebunden. Außerdem kommt es zur Anpassung der Trassierung an der Eisenbahnüberführung Carl-Benz-Straße sowie zu Änderungen an den Eisenbahnüberführungen Landesstraße 75 (Graudenzner Straße), Kinzig und Bundesstraße 28, verbunden mit dem Erfordernis geänderter und neuer wasserrechtlicher Erlaubnisse. Es werden weitere bzw. größere Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzufahrten benötigt und die landschaftspflegerischen Maßnahmen der Ausgangsplanung werden an die aktuellen Gegebenheiten vor Ort angepasst.

Außerdem wird der Vorbehalt unter Ziffer A.6.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 19.03.2025 über den wasserrechtlichen Tatbestand des bauzeitlichen Einleitens von Grund- und Niederschlagswasser in das Grundwasser für den Bau von Eisenbahnüberführungen gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 WHG aufgelöst.

#### **B.1.2 Durchführung des Planänderungsverfahrens**

Die DB InfraGO AG, Großprojekte Südwest (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 02.10.2025, Az. V.II-SW-F-B, die Planänderung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 VwVfG beantragt. Der Antrag ist am 02.10.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 24.10.2025 und 13.01.2026 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 17.12.2025 und 02.02.2026 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 06.02.2026, Az. 591pä/020-2025#015, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Planänderungsverfahren Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingeholt. Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung                                                                                                      |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | Fernstraßen-Bundesamt<br>Stellungnahme vom 06.05.2026, ohne Az.                                                  |
| 2        | Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt<br>Stellungnahme vom 25.03.2026, Az. 3800W13-213.02/0001/0300-003 |
| 3        | Landratsamt Ortenaukreis - Straßenverkehrsbehörde<br>Stellungnahme vom 21.04.2026, ohne Az.                      |

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung                                                                                                                                                     |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | Eisenbahn-Bundesamt - Sachbereich 6<br>Stellungnahme vom 23.04.2026, Az. 59614-656ti/007-2026#029<br>Stellungnahme vom 18.05.2026, Az. 59614-656ti/007-2026#029 |
| 2        | Hafenverwaltung Kehl<br>Stellungnahme vom 08.04.2026, Az. DW 4.1                                                                                                |
| 3        | Landratsamt Ortenaukreis<br>Stellungnahme vom 06.05.2026, ohne Az.                                                                                              |
| 4        | Regierungspräsidium Freiburg<br>Stellungnahme vom 08.05.2026, Az. RPF24-0513.2-228                                                                              |
| 5        | Stadtverwaltung Kehl<br>Stellungnahme vom 05.05.2026, ohne Az.                                                                                                  |
| 6        | Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein<br>Stellungnahme vom 06.05.2026, Az. 3511SB3-213.2-962-Rh/Eisenb. Kehl-Appenweiler                                 |

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die durch die Planänderung Betroffenen gemäß § 28 VwVfG angehört, sofern keine Zustimmungserklärungen vorgelegt wurden. Es sind diesbezüglich mehrere Einwendungsschreiben eingegangen.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18d AEG i.V.m. § 76 Abs. 3 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Durchführung des Vorhabens ist noch nicht abgeschlossen. Da nunmehr vor Fertigstellung des Vorhabens der Plan geändert werden soll, ist ein Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG erforderlich. Eine Planänderung im Sinne von § 76 VwVfG liegt vor, wenn das genehmigte, aber noch nicht fertiggestellte Vorhaben zwar hinsichtlich sachlich und räumlich abgrenzbarer Teilmaßnahmen geändert wird, die Identität des Vorhabens jedoch gewahrt bleibt. Die Planänderung erfasst grundsätzlich auch eine Erweiterung oder Reduzierung des Vorhabens.

Dieses kann im vorliegenden Fall nach § 76 Abs. 3 VwVfG durchgeführt werden, da es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt und es sich bei dieser Änderung nicht um eine Änderung handelt, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Der Entfall eines Teils der Linienverbesserungen sowie der dauerhafte Anschluss von Gleis 19 berühren die Identität des Vorhabens ebenso wenig wie weitere Flächen für die Baustelleneinrichtung und kleinere Änderungen an den Eisenbahnüberführungen. Die Änderungen lassen auch die mit der Planung verfolgte Zielsetzung und auch die im Rahmen der Planfeststellung erfolgte Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unberührt. Es handelt sich somit um eine unwesentliche Änderung.

Soweit die Vorhabenträgerin ursprünglich ein Planänderungsverfahren nach § 76 Abs. 2 VwVfG beantragt hatte, konnte dem nicht entsprochen werden, da durch das geänderte Vorhaben Belange anderer berührt werden und die Vorhabenträgerin nicht von allen Betroffenen Zustimmungserklärungen vorgelegt hat.

### **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18d AEG i.V.m. § 76 Abs. 3 VwVfG für

Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG.

### **B.3 Umweltverträglichkeit**

Für das ursprüngliche Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft die Änderung von Betriebsanlagen von Eisenbahnen gemäß Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls § 14a Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. Nr. 14.7 Anlage 1 UVPG bzw. § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG durchzuführen.

Im Ergebnis der Vorprüfung ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

### **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens**

#### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Das durch diesen Bescheid geänderte Vorhaben genügt dem Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt. Die mit diesem Bescheid zugelassene Änderung des teilweisen Entfalls der Linienverbesserung, des dauerhaften Anschlusses des Ausziehgleises 19 an die Strecke 4260 sowie der Eisenbahnüberführungen und Baustelleneinrichtungsflächen schränkt weder dessen Funktion noch dessen Kapazität ein und stellt keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

Zudem führen sowohl der Entfall der Linienverbesserung als auch die Änderung der Gründungen der Eisenbahnüberführungen zu geringeren Eingriffen als ursprünglich in der Planung vorgesehen war. Auch die dauerhafte Anbindung von Gleis 19 ist für das Vorhaben von Vorteil, weil nun direkt von der Strecke eingefahren werden kann, so wie es im Ausgangsverfahren auch von den Einwendern gefordert worden war.

Das Änderungsvorhaben ist daher „vernünftigerweise geboten“.

#### **B.4.2 Raumordnung**

Das Regierungspräsidium Freiburg hat darauf hingewiesen, dass der Regionalplan Südlicher Oberrhein in seinem Plansatz 4.2.2.2 die durch die Planänderung vergrößerte Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Flurstück 1493 als Vorbehaltsgebiet für Standorte regionalbedeutsamer Freiflächen-Photovoltaikanlagen vorsieht. Hiernach



ist der Photovoltaiknutzung in der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beizumessen. Die Vorhabenträgerin hat darauf erwidert, dass vorliegend schon nur eine bauzeitliche Nutzung vorgesehen sei, so dass einer perspektivischen Nutzung für Photovoltaikanlagen in Zukunft nichts entgegenstehe. Zudem lägen die Zustimmungen von Eigentümer und Pächter zur Nutzung vor, so dass nicht von einer Nutzungsänderung im beantragten Zeitraum auszugehen sei. Da die Nutzung der Fläche als Baustelleneinrichtung nur für die Dauer der Bauzeit notwendig ist und diese nach der Fertigstellung des Vorhabens wie bisher genutzt werden kann und auch angesichts der Tatsache, dass keine Einwendungen in Bezug auf eine geplante Nutzung für Photovoltaikanlagen eingegangen sind bzw. eine grundsätzliche Zustimmung zur Nutzung der Fläche durch Eigentümer und Pächter erteilt wurde, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Festsetzungen des Regionalplanes der vorübergehenden Nutzung nicht entgegenstehen. Nach Abschluss des Vorhabens steht das Vorbehaltsgebiet wieder uneingeschränkt für eine (bislang nicht geplante) Freiflächen-Photovoltaikanlage zur Verfügung.

### **B.4.3 Wasserhaushalt**

#### **B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen**

Eine Benutzung von Gewässern gemäß § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) liegt vor und wurde im Rahmen des Ausgangsverfahrens beantragt.

Aufgrund der Planänderung entfällt das bauzeitliche Entnehmen von Grundwasser und Einleiten von Grundwasser und Niederschlagswasser in das Grundwasser für den Bau von Eisenbahnüberführungen vollständig, so dass die im Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025 erteilte wasserrechtliche Erlaubnis aufzuheben war.

##### **B.4.3.1.1 Eisenbahnüberführung über die Graudenzer Straße**

Die Unterbauten wurden zugunsten der Wirtschaftlichkeit, eines minimierten Eingriffs in den Hochwasserdamm und eines optimierten Bauablaufs überarbeitet. Es sind nun hochliegende Widerlager auf Tiefgründungen aus Bohrpfahlwänden vorgesehen, um die Kubaturen der neu zu errichtenden Widerlagerwände zu reduzieren, die Abbruchmaßnahmen auf ein Minimum zu beschränken und auf die tiefliegenden, wasserdichten Baugruben verzichten zu können. Des Weiteren sind als Mittellängsverbauten nun Trägerbohlwände vorgesehen und die Brückenausstattung wurde an den Planungsfortschritt angepasst.

Zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers im Hinterfüllbereich werden Filtersteine und Grundrohre eingebaut, welche das Wasser den vorgesehenen Schächten zuführen. Die Änderung besteht darin, dass der Text dahingehend präzisiert wurde, dass die Versickerung über einen Schacht erfolgt (Dimensionierung wurde im Rahmen des Ausgangsverfahrens festgelegt - Schacht 03, BW-Nr. 217).

#### **B.4.3.1.2 Eisenbahnüberführungen über die Kinzig**

Der lichte Abstand der Fachwerkscheiben der zweigleisigen Fachwerkbrücke der Strecke 4260 wurde auf 9,67 m aufgeweitet, um auch infolge von Bauleranzen und auftretenden Querverformungen einen ausreichenden Abstand zu den Lichtraumprofilen zu gewährleisten. Außerdem wurden die Unterbauten zugunsten der Wirtschaftlichkeit, eines minimierten Eingriffs in die Hochwasserdämme und eines optimierten Bauablaufs überarbeitet. Es sind nun hochliegende Widerlager vorgesehen, um die Kubaturen der neu zu errichtenden Widerlagerwände zu reduzieren, die Abbruchmaßnahmen auf ein Minimum zu beschränken und auf die tiefliegenden, wasserdichten Baugruben verzichten zu können. Die Pfahlkopfplatten der Brückenpfeiler wurden zum Verzicht auf wasserdichte Baugruben ebenfalls in erhöhter Lage angeordnet. Baufreiheit der Pfahlkopfplatten der Pfeiler besteht bei Grundwasserständen unterhalb 134,50 mNN. Zur Feststellung der Baufreiheit sind zusätzliche Grundwassermessstellen vorgesehen. Des Weiteren sind als Mittellängsverbauten nun Trägerbohlwände vorgesehen und die Brückenausstattung wurde an den Planungsfortschritt angepasst. Die Grundwassermessstellen dienen der Verifizierung der tatsächlichen Grundwasserstände für die Herstellung der Kinzig Pfeiler der Baugruben in Achse 20 und 30, daher ist keine Förderung von Grundwasser und damit keine Einleitung vorgesehen.

Das Landratsamt Ortenaukreis hat darauf hingewiesen, dass die Niederbringung von Grundwassermessstellen einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Diese Auffassung teilt auch die Planfeststellungsbehörde, jedoch wurde eine solche der Vorhabenträgerin bereits am 22.12.2025 vom Landratsamt Ortenaukreis, Az. 62/621-692.41/Ze auf einen Antrag der Vorhabenträgerin vom 06.10.2025 erteilt.

Die OK der Pfahlkopfplatten sind an der GOK angeordnet, um die Einbindung in den Baugrund weitestmöglich zu reduzieren. Die bestehenden Pfahlkopfplatten der Strecke 4260 werden mit Bohrpfeilen zur Herstellung der Tiefgründung durchörtet. Die Baugruben zur Herstellung der Pfeiler werden mit einem Magerbetonumringen geschlossen. Die Magerbetonverfüllungen verbleiben im Baugrund und dienen im

Endzustand als Kolkschutz. Baufreiheit besteht für die Pfahlkopfplatten der Pfeiler bei Grundwasserständen unterhalb 134,50 mNN. Zur Feststellung der Baufreiheit sind zusätzliche Grundwassermessstellen vorgesehen.

Zur Ableitung des anfallenden Niederschlagwassers werden je Bauwerk sieben Brückeneinläufe in den Bauwerksachsen vorgesehen. Das abzuleitende Wasser wird in Brückenlängsrichtung dem östlichen Widerlager zugeführt und am Widerlagerfuß in einem Schacht gefasst, der an die Tiefenentwässerung der Strecke angeschlossen wird. Zur Ableitung des anfallenden Niederschlagwassers im Hinterfüllbereich werden zusätzlich Filtersteine und Grundrohre eingebaut, welche das Wasser den vorgesehenen Schächten zuführen. Mit steigendem Detaillierungsgrad bei der Planung der Brücke wurde festgestellt, dass zur optimalen Ableitung der anfallenden Wassermengen sieben anstatt sechs Einläufe erforderlich sind. Die abzuführende Wassermenge von der Brücke hat sich nicht verändert, daher bleibt die Bemessung der Schächte bzw. Streckenentwässerung unverändert.

#### **B.4.3.1.3 Eisenbahnüberführungen über die Bundesstraße 28**

Der zweigleisige Überbau der Strecke 4260 musste zum Abtrag der Längskräfte infolge Anfahrens und Bremsens durch eine Längsfuge in zwei eingleisige Überbauten unterteilt werden. Die Gründungen der Pfeiler wurden zugunsten der Wirtschaftlichkeit und eines optimierten Bauablaufs überarbeitet. Es sind nun hochliegende Pfahlkopfbalken auf Tiefgründungen aus alternierend geneigten Bohrpfählen vorgesehen, um die Kubaturen der zu errichtenden Pfahlkopfplatten zu reduzieren und auf die tiefliegenden, wasserdichten Baugruben verzichten zu können. Des Weiteren sind als Mittellängsverbauten nun Trägerbohlwände vorgesehen und die Brückenausstattung wurde an den Planungsfortschritt angepasst.

Zur Ableitung des anfallenden Niederschlagwassers wird in jedem Endfeld ein Brückeneinlauf je Überbau vorgesehen. Die entwässernde Fläche und damit die Abflussmenge haben sich zur Planfeststellung nicht geändert. Lediglich die Anordnung der Einläufe ändern sich, weshalb der letzte Satzteil im Vergleich zur planfestgestellten Unterlage entfallen ist (ursprünglicher Satz: Zur Ableitung des anfallenden Niederschlagwassers wird in jedem Endfeld ein Brückeneinlauf in der Bauwerksachse vorgesehen.).

#### **B.4.3.1.4 EA 3, Bahn-km 11,100 bis 12,090 r.d.B., EÜ Kinzig (Feld 1 und 2)**

Die Tiefenentwässerung wird in der Lage an die neue Gleislage im Bereich Gleis 19 angepasst. Die zu entwässernde Fläche und damit die Abflussmengen bleiben unverändert nur die Lage der Entwässerung wurde an die Trassierung angepasst.

#### **B.4.3.1.5 EA 6, Bahn-km 12,260 bis 13,110 (Strecken- und Bahnhofsgleise)**

Im EA 6 wird das anfallende Niederschlagswasser der Streckengleise bahnrechts und bahnlinks in einer Tiefenentwässerung gefasst. Die Tiefenentwässerung wird in der Lage an die neue Gleislage angepasst. Nur die Lage der Tiefentwässerung wurde an die Trassierung angepasst.

#### **B.4.3.1.6 Bauzeitliches und dauerhaftes Einbringen von Bauteilen in das Grundwasser nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG**

Das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser stellt einen wasserrechtlichen Tatbestand nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) dar und bedarf einer Erlaubnis nach § 8 WHG. Gemäß § 49 Abs. 1 WHG ist abweichend von § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine Erlaubnis nur erforderlich, wenn sich das Einbringen nachteilig auf die Grundwasserbeschaffenheit auswirken kann.

Es handelt sich vorliegend um die Herstellung und den Verbleib der Bohrpfahl-tiefgründung für die Eisenbahnüberführung über die Graudenzer Straße (Landesstraße 75), Strecke 4260, Bahn-km 12,261.

Es handelt sich um bewehrte Betonpfähle (voraussichtlich C30/37 XA1, XC2, XF3, WA; die genaue Festlegung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung nach statischem Erfordernis). Die 13 Pfähle haben einen geplanten Durchmesser von ca. 1.200 mm, die Wasserstände und Angaben unter GOK sind in der PU 7.3.2 dargestellt.

Die tangierenden Bohrpfähle haben keinen merklichen Einfluss auf das Grundwasser. Das Grundwassergefälle liegt bei etwa 0,0045 % (HGK Baden-Württemberg/Bühl-Offenburg) und der Untergrund besteht hauptsächlich aus Kies ( $k_f = 2,7E-03$  m/s), sodass eine Unter- und Umströmung des Bauwerks gut möglich ist. Die Grundwasserfließrichtung ist Südost nach Nordwest, sodass das verhältnismäßig kleine Bauwerk zu einer Grundwasserbeeinflussung im Millimeterbereich führt (laut E-Mail der Vorhabenträgerin vom 15.05.2026).

Es ist daher von keinen qualitativen oder quantitativen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser auszugehen. Es ist daher in diesem Fall eine Anzeige nach § 49 WHG ausreichend.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, hat diesbezüglich noch Hinweise bezüglich des Einbringens von Stoffen in das Grundwasser erteilt, die zu beachten sind. Diese wurden bereits in den Nebenbestimmungen A.3.1.4 und A.4.2.3 des Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025 planfestgestellt, wurden aber auch nochmals als Hinweise in diesen Beschluss aufgenommen.

#### **B.4.3.2 Vorbehaltsauflösung**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025 enthielt einen Vorbehalt hinsichtlich des wasserrechtlichen Tatbestandes des bauzeitlichen Einleitens von Grund- und Niederschlagswasser in das Grundwasser für den Bau von Eisenbahnüberführungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 i.V.m. § 8 WHG, da die Vorhabenträgerin seinerzeit die notwendigen Informationen für eine Entscheidung noch nicht vorlegen konnte.

Die Vorhabenträgerin hat mitgeteilt, dass aufgrund der geänderten Planung, der verringerten Mengen und der unzureichenden Platzverhältnisse das in den Baugruben anfallende Niederschlagswasser nunmehr gesammelt und abtransportiert werde.

Da eine Einleitung in das Grundwasser nicht mehr vorgesehen ist, ist eine entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis nicht mehr notwendig. Damit hat sich auch der Vorbehalt unter der Ziffer A.6.1 des Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025 gemäß § 43 Abs. 2 VwVfG erledigt.

#### **B.4.3.3 Hochwasserschutz**

Seitens des Landratsamtes Ortenaukreis wurde darauf hingewiesen, dass sich die durch die Planänderung erweiterte Baustelleneinrichtungsfläche in einem Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78b Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) befindet, also bei extremen Hochwasserereignissen (HQ<sub>extrem</sub>) überflutet werden kann, etwa bei einem größeren als dem hundertjährigen Abfluss (HQ<sub>100</sub>), einem Versagen oder Überströmen von Hochwasserschutzanlagen oder bei Verklausungen an Engstellen wie etwa Brücken oder Durchlässen. Bereits im Ausgangsvorhaben wurde der Vorhabenträgerin auferlegt, die relevanten Pegel regelmäßig zu kontrollieren, um im Falle eines Hochwassers rechtzeitig reagieren zu können. Zudem hat sie sicherzustellen, dass sämtliche abschwemmbaren Materialien, Geräte, Maschinen und/oder sonstige mobile Gegenstände im Falle einer drohenden

Überflutung der geänderten Baustelleneinrichtungsfläche rechtzeitig entfernt werden können (Nebenbestimmung unter A.4.1.1).

#### **B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege**

Durch das geänderte Vorhaben wird bauzeitlich eine Ackerfläche in einem größeren Umfang als bisher in Anspruch genommen, die jedoch nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt wird, so dass der Kompensationsbedarf durch die Planänderung im Ergebnis unverändert bleibt. Auch die Baustraßen befinden sich bereits auf bestehenden, für den landwirtschaftlichen Verkehr ausgebauten Wegen. Die bereits in der Ausgangsplanung vorgesehenen Wiederherstellungsmaßnahmen (Maßnahmen 021\_V und 022\_V) wurden hierfür angepasst und auf die neuen Flächen ausgeweitet. Die Baustelleneinrichtungsfläche im Bahnhof Kehl wurde bereits im Rahmen eines anderen Vorhabens hergestellt und dort auch entsprechend bilanziert, so dass es – auch nach der Einschätzung des Landratsamtes Ortenaukreis – nicht zu naturschutzfachlichen Konflikten durch die geänderte Planung kommt.

Relevante neue anlage- oder betriebsbedingte Auswirkungen entstehen nicht, insbesondere wurde auch die dauerhafte Anbindung von Gleis 19 bereits in der Ausgangsplanung zugrunde gelegt und bewertet.

#### **B.4.5 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)**

Die geänderten Gründungen der Eisenbahnüberführung über die Kinzig liegen innerhalb des FFH-Gebietes „Westliches Hanauer Land“. Durch die Änderungen (insbesondere den Entfall der wasserdichten Verbauten und der Unterwasserbetonsohlen) kommt es jedoch nicht zu einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme, so dass es somit auch nicht zu neuen oder stärkeren Auswirkungen auf das FFH-Gebiet und die dortigen FFH-Mähwiesen kommt.

#### **B.4.6 Artenschutz**

Durch die Planänderung kommt es nicht zu einer neuen Rodung von Gehölzen und es sind auch keine neuen Leitlinien und Flugrouten von Fledermäusen betroffen. Zudem befinden sich im Bereich der geänderten bzw. neuen Baustelleneinrichtungsflächen und der Baustraßen auch keine Brutvogelreviere.

Reptilien konnten weder auf der geänderten Ackerfläche noch im Bereich der neuen Baustraßen nachgewiesen werden. Im Umfeld der Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Bahnhofs Kehl wurden im Ausgangsverfahren indes Mauereidechsen

nachgewiesen. Die Fläche wurde aber zwischenzeitlich durch ein anderes Vorhaben als Baustelleneinrichtungsfläche hergerichtet und die Eingriffe dort ausgeglichen, so dass sich auf der Fläche derzeit keine Reptilien mehr befinden. Die Fläche wird kontinuierlich als Lagerfläche genutzt und hat kein Besiedlungspotenzial mehr. In etwa 20 m Entfernung von der Baustelleneinrichtungsfläche befindet sich jedoch ein Schotterhaufen mit einem Habitatpotenzial für die Mauereidechsen, der im Rahmen eines anderen Vorhabens bereits als Bautabuzone ausgewiesen worden ist. Die umweltfachliche Bauüberwachung sowie die ausführenden Bauunternehmen sind über diese Bautabuzone zu unterrichten und diese ist durch eine Abzäunung zu schützen (Nebenbestimmung unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Die Abzäunung ist während der gesamten Bauzeit regelmäßig von der umweltfachlichen Bauüberwachung zu überprüfen und instand zu halten. Da sich der Schotterhaufen in unmittelbarer Nähe zur Baustelleneinrichtungsfläche befindet, hat die Vorhabenträgerin zum Schutz der Mauereidechsen auch einen Reptilienschutzzaun aufzustellen, soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen, um ein Einwandern auf die Baustelleneinrichtungsfläche zu verhindern, da sich die Fläche im Aktionsradius der Mauereidechsen befindet (Nebenbestimmung unter A.4.2.2). Der Schutzzaun ist daher auch von der umweltfachlichen Bauüberwachung über die gesamte Bauzeit regelmäßig auf seine Funktionsfähigkeit zu prüfen. Etwaige Schäden sind umgehend wieder zu beheben. Im Einfahrtsbereich in den Güterbahnhof wurden Mauereidechsen zudem randlich nachgewiesen, so dass sie in diesem Bereich abgefangen werden müssen (Maßnahme 008\_VA), um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden. Die untere Naturschutzbehörde hat keine Bedenken vorgebracht.

Aufgrund der Herrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche in einem anderen Verfahren befinden sich in diesem Bereich keine Heuschrecken mehr, so dass die geplante Maßnahme 020\_V (Bautabuzone zum Schutz von Heuschrecken) entfallen kann. Da es sich bei Heuschrecken um mobile Arten handelt, können diese in umliegende Bereiche umsiedeln. Der teilweise bewachsene Gleisschotter im unmittelbaren Umfeld der Baustelleneinrichtungsfläche, die Randstreifen und die aufgewerteten CEF-Flächen für Reptilien bieten auch für die Heuschrecken einen ausreichenden und attraktiven Lebensraum. Insbesondere die (abschnittsweise) gemähten und besonnten Bereiche stellen wertvolle Habitate für Heuschreckenarten dar, da eine zunehmende Verbuschung von Flächen für diese Arten mit einer Entwertung ihrer Habitate einhergeht. Zudem wird die temporär als Baustelleneinrichtungsfläche genutzte Fläche nach Abschluss der Bauarbeiten wieder für eine erneute Besiedlung zur Verfügung stehen. Hierzu hat die untere Naturschutzbehörde keine Bedenken vorgebracht.

Anlagebedingt werden keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen, so dass diesbezüglich etwaige Konflikte ausgeschlossen werden können.

#### **B.4.7 Immissionsschutz**

Durch das geänderte Vorhaben kommt es hier nicht zu relevanten Änderungen bei den bau- und/oder betriebsbedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen.

Insbesondere führt der dauerhafte Anschluss von Gleis 19 nicht zu einem Mehrverkehr im Vergleich zur Ausgangsplanung, sondern lediglich zu einer Umverlagerung.

Im Bereich der Eisenbahnüberführung Carl-Benz-Straße kommt es auf einer Länge von etwa 900 m zu einer Verschiebung der Trasse nach Süden in Richtung der dortigen gewerblichen Bebauung. In diesem Bereich lag im Ausgangsverfahren eine Abnahme des Beurteilungspegels vor, der sich nun wieder marginal erhöht, aber im Vergleich zur Ausgangsplanung auch weiterhin unterhalb des Prognose-Nullfalles liegt und damit keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) darstellt. Die erschütterungstechnischen Auswirkungen sind ebenfalls nur gering.

Die Änderungen der sonstigen Eisenbahnüberführungen, der Baustelleneinrichtungsflächen und der Baustraßen wirken sich nur während der Bauzeit aus. Da sich eine schutzwürdige Bebauung dort aber jeweils in einer ausreichenden Entfernung befindet, können die jeweiligen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen) bezüglich der Änderungen eingehalten werden.

#### **B.4.8 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Für das Schutzgut Boden entstehen keine relevanten Konflikte, da die neu beanspruchten Flächen wieder rekultiviert werden, bereits ausgebaut sind oder aktuell auch schon als Flächen der Baustelleneinrichtung bzw. Lagerflächen genutzt werden.

Das Landratsamt Ortenaukreis hat darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Erdarbeiten mineralische Materialien mit teils deutlich erhöhten Schadstoffgehalten im Feststoff festgestellt wurden, aufgrund der Lage in einem Gebiet mit siedlungsbedingt erhöhten Schadstoffgehalten in Böden sei eine Umlagerung aber ohne nachteilige Veränderung der stofflichen Situation am Ort des Auf- oder Einbringens möglich. Ungeachtet der Tatsache, dass die Vorhabenträgerin bereits Maßnahmen zur Vermeidung eines potentiellen Schadstoffaustrages in Boden und Grundwasser in der bisherigen Planung vorgesehen hat, handelt es sich nicht um Auswirkungen der



geänderten Planung der Vorhabenträgerin, so dass bezüglich der geforderten Maßnahmen, Abstimmungen und Dokumentationen kein weitergehender Regelungsbedarf besteht.

#### **B.4.9 Land- und Forstwirtschaft**

Das Landratsamt Ortenaukreis hat darauf hingewiesen, dass die Fläche, auf der sich die erweiterbare Baustelleneinrichtungsfläche befindet, ackerbaulich genutzt wird und es sich um eine Fläche in der Vorrangflur handelt. Grundsätzlich können erhebliche Beeinträchtigungen durch die vorgesehenen Maßnahmen jedoch vermieden werden.

Gefordert wurde zudem, dass die Bewirtschafter der landwirtschaftlichen Flächen, die durch die Planänderung ergänzt wurden, in den Bauablauf eingebunden werden, was die Vorhabenträgerin zugesagt hat (Zusage unter A.5.1.1).

Soweit darüber hinaus vom Landratsamt Ortenaukreis gefordert wurde, dass mögliche Einbußen (z.B. Kürzungen von Flächenprämien) zu entschädigen seien, hat die Vorhabenträgerin erwidert, dass die sachgemäße Entschädigung bereits mit den betroffenen Bewirtschaftern vereinbart worden sei. Ungeachtet dessen ist die Entschädigung dem Grunde nach bereits durch die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses des Ausgangsvorhabens sichergestellt.

#### **B.4.10 Denkmalschutz**

Im Gegensatz zum Ausgangsverfahren finden sich hier innerhalb des direkten Eingriffsbereiches der beantragten Planänderung, wobei hier nur die Baustelleneinrichtungsfläche auf der Ackerfläche von Relevanz ist, da an den Baustraßen und der Baustelleneinrichtungsfläche im Bahnhof Kehl keine baulichen Änderungen vorgenommen werden, keine bekannten Kulturdenkmale.

#### **B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz**

Der ursprünglich als Zuwegung geplante Steg bei Bahn-km 11,0 entfällt aufgrund des Entfalls der Linienverbesserung, dennoch wird hier entsprechend der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnen des Bundes“ eine neue Zuwegung zum Rettungsweg errichtet, um den Abstand von maximal 1.000 m zwischen zwei Zuwegungen einhalten zu können und den brandschutzrechtlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

Die vom Regierungspräsidium Freiburg geforderte Sicherstellung der Einsätze von Feuerwehren und Rettungsdienst während der Bauzeit wurde bereits in den Nebenbestimmungen des Ausgangsvorhabens festgesetzt.

#### **B.4.12 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein wurde auf ein bestehendes Kabel sowie ein Leerrohr an den Eisenbahnüberführungen Kinzig und Landesstraße 75 (Graudenzener Straße) hingewiesen und gefordert, dass diese bauzeitlich nicht beschädigt und in ihrer Funktionsfähigkeit erhalten werden. Der Schutz bestehender Kabel und Leitungen ist bereits durch die Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss des Ausgangsvorhabens hinreichend sichergestellt. Die genannten Kabel und Leitungen wurden zudem bereits in der Planung bzw. im Ausgangsvorhaben berücksichtigt und werden durch die Planänderung nicht weiter geändert.

Soweit die Stadtverwaltung Kehl, Technische Dienste, eine Stellungnahme abgegeben hat, entsprechen die Forderungen hier überwiegend bereits denen aus dem Ausgangsvorhaben, wo bereits darüber entschieden worden ist (etwa zu Planauskünften, Prüfpflichten, Verantwortlichkeiten, Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, Veränderungen von Gewerken, Schilder und Markierungen, Anzeigepflichten oder auch Beschädigungen). Soweit es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich war, wurden hierfür Nebenbestimmungen im Ausgangsvorhaben festgesetzt, die auch für die vorliegende Planänderung weiterhin Gültigkeit besitzen.

Auch die Zugänglichkeit von Schächten für Spülfahrzeuge der Stadtverwaltung Kehl sowie des Schmutzwasserpumpwerks 08P0168 (Gemarkung Neumühl) ist durch den Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025 bereits sichergestellt, davon erfasst werden auch die Schmutzwasserkanäle 08S179 bis 08S189. Ebenso wurde bereits geregelt, dass der Weg zum Pumpwerk nicht mit schwerem Gerät und nur nach Abstimmung mit den Technischen Diensten befahren werden darf; hier hat sich seit dem Ausgangsvorhaben nichts geändert und die Überdeckung liegt auch nach der eingegangenen Stellungnahme weiterhin bei 0,42 m. Nachträgliche Änderungen durch die Stadtverwaltung Kehl hätten hier zudem einer Veränderungssperre unterlegen. In diesem Bereich entfallen die Linienverbesserungen, so dass es durch die Planänderung nicht zu neuen oder stärkeren Betroffenheiten kommt. Der Forderung, die Nutzung des Weges als Baustraße vollständig einzustellen, kann daher nicht nachgekommen werden, da die Nutzung schon nicht durch die Planänderung bedingt ist und die vollständige Sperrung der Straße für alle Nutzer im Ausgangsvorhaben auch nicht

gefordert worden war. Zudem fällt es auch nicht in die Zuständigkeit der Vorhabenträgerin, eine Straße für den Gemeingebrauch zu entwidmen und entsprechende Absperrungen aufzustellen, da dies, wie bereits ausgeführt, nicht vorhabenbedingt veranlasst ist. Daher besteht auch keine Notwendigkeit, hier eine neue Baustraße an anderer Stelle zu planen. Sollte die Vorhabenträgerin den Bereich dieser Baustraße künftig mit schwerem Gerät befahren wollen, dann müsste sie zudem eine weitere Planänderung beantragen, im Rahmen dessen dies nochmals geprüft werden würde.

Ergänzend hat die Stadtverwaltung Kehl, Eigenbetrieb Grundwassererhaltung, auf eine im Vorhabenbereich verlaufende Grundwasser-Druckleitung hingewiesen, die in den Planunterlagen nicht dargestellt sei. Hier seien zwar keine Konflikte zu erwarten, aber Schäden durch die Bautechnik könnten aus ihrer Sicht auch nicht ausgeschlossen werden könnten. Die Vorhabenträgerin solle sich daher vor Baubeginn mit dem Eigenbetrieb Grundwassererhaltung abstimmen und die Leitungstrasse entsprechend in den Planunterlagen darstellen. Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass die Leitung bekannt sei und durch die vorliegende Planänderung die Arbeiten durch den Entfall der Spundwände erschütterungsärmer und in größerer Entfernung durchgeführt würden, was eine Verbesserung im Hinblick auf mögliche Beschädigungen darstelle. Angesichts dieser Tatsache und der Einschätzung der Stadtverwaltung selbst, dass nach deren eigener Prüfung keinen Konflikt der Planung mit der Leitung bestehe, und die Lage der Leitung bekannt ist, wurde davon abgesehen, der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, die Planunterlagen abzuändern. Sie hat die ausführenden Bauunternehmen jedoch auf die Lage hinzuweisen (Nebenbestimmung unter A.4.3.1). Zudem hat die Vorhabenträgerin sich mit dem Leitungsträger rechtzeitig im Voraus abzustimmen (Nebenbestimmung unter A.4.3.2). Im Falle von tatsächlich eintretenden Schäden greifen jedoch die gesetzlichen Vorschriften, so dass es hierzu keiner gesonderten Regelung in diesem Beschluss bedarf.

#### **B.4.13 Straßen, Wege und Zufahrten**

Durch die Planänderung erhöht sich die lichte Höhe der Eisenbahnüberführung über die Bundesstraße 28 im Vergleich zum Bestand, in Bezug auf die Ausgangsplanung erfolgt jedoch eine Verringerung von ursprünglich vorgesehenen 4,84 m auf nunmehr 4,77 m. Die Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING) sehen eine Mindesthöhe von 4,70 m vor, so dass die lichte Höhe ausreichend dimensioniert ist. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf mögliche Schwertransporte, die aufgrund ihrer Größe abweichend von der Schwerlastroute Nr. 4 (Landesstraße 75) über die Bundesstraße 28 geführt werden müssen.

Nach der Forderung der Stadtverwaltung Kehl muss jedoch auch bauzeitlich eine lichte Höhe der Eisenbahnüberführung über die Bundesstraße 28 von 4,58 m gewährleistet sein, wie es bereits in diversen Abstimmungsterminen besprochen worden sei. Da einige Schwertransporte nicht über die Schwerlastroute Nr. 4 geführt werden können, diese aber auch während der Arbeiten an der Eisenbahnüberführung durchgeführt werden müssen, hat die Vorhabenträgerin eine lichte Höhe von 4,58 m während der Bauzeit zu gewährleisten, was nach deren Angabe technisch möglich sei (Nebenbestimmung unter A.4.4.1). Zudem wurde gefordert, etwaige Sperrzeiträume mit ausreichendem Vorlauf zu kommunizieren, um Transporte umplanen zu können. Zwar wird die Stadtverwaltung Kehl durch die dortige Beantragung von verkehrsrechtlichen Anordnungen über Sperrungen automatisch informiert, jedoch können diese auch relativ kurzfristig beantragt werden, so dass ggf. ein zu kurzer Zeitraum für die Umplanung der Transporte verbleibt, weshalb die Vorhabenträgerin die Sperrungen rechtzeitig zu kommunizieren hat (Nebenbestimmung unter A.4.4.2), auch wenn diese zusätzlich im Bauinfoportal bekannt gegeben werden.

Das Regierungspräsidium Freiburg hat noch darauf hingewiesen, dass in den Planunterlagen unterschiedliche lichte Höhen für die Eisenbahnüberführungen über die Bundesstraße 28 angegeben worden seien. Die unterschiedlichen Angaben beruhen darauf, dass generell nur angegeben wurde, dass die Eisenbahnüberführung die Mindesthöhe von 4,70 m gemäß der RE-ING einhält. Im Querschnitt, der eben nur einen Ausschnitt an einer bestimmten Stelle zeigt, ist der kleinste Wert zwischen dem Dachprofil der Straße und der Mittelachse des Bauwerks für die Streckengleise mit 4,77 m angegeben worden. Die lichte Höhe ist bedingt durch die Längsneigung der Straße aber nicht immer gleich, jedoch mindestens 4,70 m, so dass hier keine Korrektur der Planunterlagen erforderlich war.

Der Verringerung der lichten Weite von 17,66 m auf 17,26 m wird seitens des Regierungspräsidiums zugestimmt, wenn der Regelquerschnitt einschließlich der Schutzeinrichtungen unverändert bleibe. Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass die lichte Weite durch die Planung nicht verändert werde. Tatsächlich beruht diese Forderung offensichtlich auf dem oben bereits dargestellten redaktionellen Fehler in der Planunterlage 3.4 im Rahmen des Ausgangsvorhabens, der nun richtiggestellt wurde. Bereits im Ausgangsverfahren wurden 17,26 m planfestgestellt. Daher ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich, die Planunterlagen anzupassen, etwa im Hinblick auf die Schutzeinrichtungen, da hier keine Änderung vorliegt.

Soweit auch nochmals die erforderliche lichte Höhe für die Eisenbahnüberführung über die Graudenzer Straße (Landesstraße 75) thematisiert wurde, wurde die erforderliche Mindesthöhe bereits in den Nebenbestimmungen des Ausgangsvorhaben geregelt. Die beantragte Planänderung hat hierauf keine Auswirkungen. Gegen die Reduzierung der lichten Weite um 3 cm bestehen seitens des Regierungspräsidiums Freiburg keine Einwände, wenn der Regelquerschnitt der Straße unverändert bleibt. Die Vorhabenträgerin hat dies bestätigt und hierzu noch klargestellt, dass die Reduzierung im Bereich des Gehwegs durch Vorsatzschalen bedingt sei.

Das Regierungspräsidium Freiburg, Referat 43, fordert von der Vorhabenträgerin noch, erforderliche Bestandsunterlagen für die neuen Bauwerke zu übermitteln, darunter etwa Standsicherheitsnachweise, Ausführungszeichnungen, Bestandsübersichtszeichnungen und Bestandsdaten, jeweils in speziellen Übergabeformaten. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, erstellte Bestandsunterlagen zu übersenden (Zusage unter A.5.2.1), die Erstellung weiterer Unterlagen sei jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Vorhabenträgerin alle notwendigen Bestandsunterlagen erstellt. Sollte das Regierungspräsidium darüberhinausgehende Unterlagen oder besondere Formate benötigen, wäre hierüber eine Vereinbarung mit der Vorhabenträgerin zu treffen, eine Regelung innerhalb des Planfeststellungsverfahrens bedarf es insoweit nicht.

Das Regierungspräsidium Freiburg, Referat 47.1, hatte noch eine Vielzahl von weiteren Forderungen, insbesondere zu Abstimmungen und Abnahmen, möglichen Schäden oder auch zur Baulast. Diese Forderungen wurden bereits im Ausgangsvorhaben vorgebracht und dort entsprechend auch schon im Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025 abgearbeitet, insbesondere hat die Vorhabenträgerin die Erfüllung der Forderungen dort weitestgehend zugesagt. Ein darüberhinausgehender Regelungsbedarf besteht hier daher nicht mehr.

Die Beantragung von verkehrsrechtlichen Anordnungen und Abstimmungen zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsflächen ist ebenfalls bereits durch die Nebenbestimmungen und Zusagen im Ausgangsvorhaben sichergestellt. Nach Angaben der Vorhabenträgerin liegt auch bereits eine entsprechende Genehmigung vor.

Die Stadtverwaltung Kehl hat darauf hingewiesen, dass im Bereich der Bundesstraße 28 ein Radweg verläuft, der Bestandteil des städtischen Hauptroutennetzes und des RADNETZ Ortenau ist, so dass die Wege vor und nach dem Bauwerk an den Bestand anzuschließen seien. Nach der Angabe der Vorhabenträgerin hat die Planänderung im Bereich der Eisenbahnüberführung über die Bundesstraße 28 keine

Auswirkungen auf den Anschluss des Radweges nach Bauende, dieser werde in neuer Lage hergestellt und an das bestehende Wegenetz angeschlossen. Gleiches gilt für den Bestandsradweg im Bereich der Eisenbahnüberführung über die Kinzig. Insbesondere befindet sich die von der Stadtverwaltung angesprochene neue Böschung nicht auf dem Radweg selbst, sondern oberhalb davon.

Soweit seitens der Stadtverwaltung Kehl die Befürchtung geäußert wurde, dass Straßen und Wege beschädigt werden könnten und durch die Planänderung weitere Wege als Baustraßen genutzt werden, hat die Vorhabenträgerin eine vertragliche Vereinbarung zur Nutzung und Wiederherstellung dieser Straßen und Wege mit der Stadtverwaltung Kehl vorgelegt, im Übrigen gelten die gesetzlichen Regelungen. Die geforderte Beweissicherung hat nach Angabe der Vorhabenträgerin bereits im Beisein eines Vertreters der Stadtverwaltung Kehl stattgefunden.

Die Stadtverwaltung Kehl hat noch darauf hingewiesen, dass die Baustraßen teilweise asphaltiert seien und nicht nur wassergebundene Decken vorliegen, wie im Erläuterungsbericht angegeben wurde. Da die Planfeststellungsbehörde hier keine wesentliche Relevanz für die Entscheidung erkennen kann, hat sie davon abgesehen, der Vorhabenträgerin die Änderung der Planunterlagen aufzuerlegen.

Die vom Landratsamt Ortenaukreis noch geforderte Beseitigung von Bahnübergängen in Kork und Legelshurst betrifft schon nicht den gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt und damit auch nicht die geplante Planänderung.

#### **B.4.14 Sonstige öffentliche Belange**

Durch das geänderte Vorhaben wird das zunächst lediglich als Ausziehgleis geplante Gleis 19 nunmehr dauerhaft an die Strecke 4260 (Streckengleis in Richtung der französischen Grenze, etwa auf Höhe von Bahn-km 11,550) angebunden.

Die dauerhafte Anbindung von Gleis 19 war bereits im Ausgangsvorhaben eine Forderung von Trägern öffentlicher Belange und Einwendern, der die Vorhabenträgerin nun mit der Planänderung Rechnung trägt. Die Vorhabenträgerin hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde angegeben, dass die geänderte Planung innerhalb der bereits angemeldeten und mit den Gleisanschließern abgesprochenen Sperrpausen umgesetzt wird, so dass es hierdurch nicht zu neuen oder stärkeren Betroffenheiten bei den Gleisanschließern im Kehler Hafen kommt. Durch den Wegfall eines Teils der geplanten Linienverbesserungen entfallen zudem auch die damit zusammenhängenden bauzeitlichen Einschränkungen. Im Übrigen gelten die Nebenbestimmungen des Ausgangsvorhabens zum Schutz der betroffenen Gleisanschließer auch weiterhin.

Die Hafenverwaltung Kehl hat aber Einwendungen in Bezug auf den sog. Baustellenfahrplan vorgebracht, denen sich auch weitere Einwender angeschlossen haben, und etwa gefordert, den Schienenpersonenfernverkehr weiträumig umzuleiten, flexible Anpassungsoptionen zu ermöglichen und eine zentrale Koordinierungsstelle einzurichten. Hierbei handelt es sich jedoch – wie bereits auch schon im Ausgangsvorhaben zu ähnlichen Einwendungen festgestellt – ausschließlich um betriebliche Regelungen während der Bauzeit bzw. um Fragen der Nutzung der Schieneninfrastruktur im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG), die nicht Gegenstand der Regelungen eines Planfeststellungsverfahrens und insbesondere auch nicht des hier vorliegenden konkreten Planänderungsverfahrens sind, da die angesprochene Eingleisigkeit während der Bauzeit nicht durch die hiesige Planänderung ausgelöst wird.

Soweit das Regierungspräsidium Freiburg hinsichtlich des Neubaus der Eisenbahnüberführungen auf das Eisenbahnkreuzungsgesetz und den Abschluss entsprechender Vereinbarungen hierzu hingewiesen hat, handelt es sich hierbei nicht um Regelungen im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens.

#### **B.4.15 Kapazität**

Die dauerhafte Anbindung von Gleis 19 durch die geänderte Planung führt dazu, dass sich die Nutzlänge dieses Gleises auf 636 m verringert, was durch den Einbau einer neuen, erforderlichen Flankenschutzweiche bedingt ist und weil von einer weiteren Grundinanspruchnahme abgesehen werden soll. Im Ergebnis kommt es aber auch nach der Planänderung zu einer Erweiterung der Kapazität im Vergleich zum Bestand, so dass kapazitiv in Bezug auf die Planänderung keine Bedenken bestehen.

#### **B.4.16 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Durch das geänderte Vorhaben erweitert sich der Umfang der Grundinanspruchnahme. Insbesondere öffentliche Grundstücke werden für Baustraßen vorübergehend in Anspruch genommen. Auch auf einem privaten Grundstück wird die bisher bereits dort geplante Baustelleneinrichtungsfläche nochmals vergrößert und vorübergehend in Anspruch genommen. Neuer dauerhafter Erwerb ist nicht vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte dafür, dass sich diese Inanspruchnahme privaten und öffentlichen Eigentums als nicht erforderlich und unzumutbar darstellen könnte. Sie erkennt auch nicht, dass jede Grundinanspruchnahme einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des geänderten Vorhabens überwiegt

das Interesse der Grundstücksbetroffenen, dass etwaige Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke unterbleiben. Deren Interessen haben hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im planfestgestellten Umfang im Ergebnis zurückzustehen, zumal es sich nur um vorübergehende Inanspruchnahmen handelt.

Einwendungen wurden diesbezüglich von den Eigentümern auch nicht erhoben, teilweise wurden auch bereits Vereinbarungen mit den Betroffenen vorgelegt.

Ungeachtet dessen hat die Planfeststellung enteignungsrechtliche Vorwirkung nach §§ 21, 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren. Die wirtschaftlichen Interessen der in ihrem Eigentum Betroffenen werden im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens nach Landesrecht angemessen berücksichtigt, sofern es zwischen der Vorhabenträgerin und den Grundstückseigentümern zu keiner Einigung kommt.

#### **B.4.17 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen**

Die in diesem Beschluss nicht näher gewürdigten Einwendungen, Bedenken und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht hier durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss, durch Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen und/oder durch Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sie sich im Laufe des durchgeführten Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

#### **B.5 Gesamtabwägung**

Am Gesamtvorhaben in Gestalt der antragsgegenständlichen Änderung besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Von der Planänderung gehen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen aus, die landschaftspflegerischen Maßnahmen wurden entsprechend angepasst. Auch kommt es lediglich zur temporären Inanspruchnahme von weiteren Flächen, so dass kein weiterer Grunderwerb erforderlich ist und auch die Änderungen von Eisenbahnüberführungen haben keine unlösbaren Konflikte in Bezug auf die dortigen Straßen und Wege zur Folge. Relevante Schall- und erschütterungstechnische Auswirkungen entstehen ebenfalls nicht und es kommt auch nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Gleisanschließer im Hafen Kehl.



Planungsrechtliche Konflikte lassen sich durch die im Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2025 wie auch durch die in diesem Planänderungsbeschluss enthaltenen Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin vermeiden. Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zum Ergebnis, dass das geänderte Vorhaben mit privaten und öffentlichen Belangen vereinbar ist.

#### **B.6 Sofortige Vollziehung**

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

#### **B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt - EBABGebV).

Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Bundesverwaltungsgericht  
Simsonplatz 1, 04107 Leipzig**

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Bundesverwaltungsgericht  
Simsonplatz 1, 04107 Leipzig**

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

**Eisenbahn-Bundesamt**

**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**

**Stuttgart, den 11.06.2026**

**Az. 591pä/020-2025#015**

**EVH-Nr. 3546955**