



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Friedrichstraße 11
70174 Stuttgart

Az. 591ppw/094-2020#002
Datum: 19.03.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**„Neckarhausen, Erneuerung der EÜ Neckarhausen, km 88,407 der
Strecke 4600 Plochingen - Immendingen“**

**in den Gemeinden Neckarhausen (Betra) und Fischingen (Sulz)
in den Landkreisen Freudenstadt und Rottweil**

Bahn-km 88,407

der Strecke 4600 Plochingen - Immendingen

Vorhabenträgerin:

**DB InfraGO AG
Presselstraße 17
70191 Stuttgart**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	7
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	7
A.3.2	Konzentrationswirkung	18
A.4	Nebenbestimmungen	18
A.4.1	Abweichungen vom Regelwerk	18
A.4.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	18
A.4.3	Hochwassersicherheit.....	19
A.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	20
A.4.5	Straßen, Wege und Zufahrten	22
A.4.6	Beweissicherung der Gebäude.....	22
A.4.7	Kampfmittel	23
A.4.8	Unterrichtungspflichten	23
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	24
A.5.1	Zusage gegenüber dem Landratsamt Rottweil, Untere Wasserschutzbehörde / Landratsamt Freudenstadt, Untere Wasserbehörde.....	24
A.5.2	Zusage gegenüber dem Landratsamt Rottweil und dem Landratsamt Freudenstadt, Untere Naturschutzbehörden	25
A.5.3	Zusage gegenüber dem Naturschutzbund Deutschland (LV Baden-Württemberg).....	25
A.5.4	Zusage gegenüber der Stadt Horb am Neckar.....	25
A.5.5	Zusage gegenüber der Stadt Sulz am Neckar	26
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	26
A.7	Sofortige Vollziehung	26
A.8	Gebühr und Auslagen	26
A.9	Hinweise	27
A.9.1	Hinweis des Landratsamtes Freudenstadt, untere Naturschutzbehörde, zur landschaftspflegerischen Ausführungsplanung	27
A.9.2	Hinweis des Landratsamtes Freudenstadt, untere Wasserbehörde, zu den Arbeiten im Gewässer (Ersatzmaßnahme 017_E).....	27
B.	Begründung	28
B.1	Sachverhalt	28
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	28
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	29
B.1.3	Anhörungsverfahren	30
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	36
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	36
B.2.2	Zuständigkeit.....	36
B.3	Umweltverträglichkeit	37
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	37
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	37

B.4.1	Planrechtfertigung.....	37
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	38
B.4.3	Variantenentscheidung	39
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung	40
B.4.5	Eisenbahnverkehrliche Belange	41
B.4.6	Wasserhaushalt	42
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege	52
B.4.8	Immissionsschutz	64
B.4.9	Stoffliche Immissionen	67
B.4.10	Land- und Forstwirtschaft.....	67
B.4.11	Brand- und Katastrophenschutz.....	67
B.4.12	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	68
B.4.13	Straßen, Wege und Zufahrten	68
B.4.14	Kampfmittel.....	74
B.4.15	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	74
B.5	Gesamtabwägung	75
B.6	Sofortige Vollziehung	75
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	75
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	75

Auf Antrag der DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Neckarhausen, Erneuerung der EÜ Neckarhausen, km 88,407 der Strecke 4600 Plochingen - Immendingen“ in den Gemeinden Neckarhausen (Betra) und Fischingen (Sulz), im Landkreis Freudenstadt und im Landkreis Rottweil, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Der Neubau der Eisenbahnüberführung, EÜ Neckarhausen, km 88,407 der Strecke 4600 in versetzter Lage einschließlich Entwässerung,
- der Rückbau der bestehenden EÜ,
- der Neubau von ca. 600 m Streckengleis in neuer Lage (Anpassung an die neue Lage der EÜ) einschließlich Entwässerung,
- Rückbau Streckengleis von km 88,106 bis km 88,700,
- die Anpassung des Wirtschaftsweges im Bereich des östlichen Widerlagers,
- der Neubau einer Winkelstützwand zwischen der Landesstraße L 410 und der Eisenbahnstrecke 4600 westlich der EÜ.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1a	Erläuterungsbericht Vorbemerkung zur 1.Änderung im Verfahren vom 18.11.2021, 8 Seiten Erläuterungsbericht vom 30.03.2022, 22 Seiten	festgestellt
2.1	Übersichtsplan vom 23.12.2019, Maßstab 1:5000	nur zur Information
2.2a	Übersichtslageplan vom 18.11.2021, Maßstab 1:2000	festgestellt
3.1a	Lageplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,106 – 88,700 vom 18.11.2021, Maßstab 1:1000	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis vom 18.11.2021, 6 Seiten	festgestellt
5.1a	Grunderwerbsplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 87,900 – 88,700 vom 18.11.2021, Maßstab 1:1000	festgestellt
5.2a	Grunderwerbsplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,700 – 89,400 vom 18.11.2021, Maßstab 1:1000	festgestellt
6a	Grunderwerbsverzeichnis vom 18.11.2021, 6 Seiten	festgestellt
7.1	Bauwerksplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,106 – 88,700 Draufsicht EÜ Neckarhausen vom 26.06.2020, Maßstab 1:200	festgestellt
7.2	Bauwerksplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,106 – 88,700 Schnitte EÜ Neckarhausen vom 26.06.2020, Maßstab 1:100 / 1:50	festgestellt
7.3	Bauwerksplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,106 – 88,700 Ansicht EÜ Neckarhausen vom 23.12.2019, Maßstab 1:100	festgestellt
7.4	Bauwerksplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,106 – 88,700 Draufsicht / Schnitt B-B Stützwand vom 26.06.2020, Maßstab 1:200	festgestellt
7.5	Bauwerksplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,106 – 88,700 Ansicht Stützwand vom 23.12.2019, Maßstab 1:100	festgestellt
8.1	Höhenplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,106 – 88,700 vom 23.12.2019, Maßstab 1:1000 / 1:100	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9.1	Querschnitt Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,106 – 88,700 Schnitte km 88,240; 88,305; 88,350; 88,500; 88,600 vom 23.12.2019, Maßstab 1:100	festgestellt
10.1a	Baustelleneinrichtungsplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 87,900 - 88,700 vom 18.11.2021, Maßstab 1:1000	festgestellt
10.2a	Baustelleneinrichtungsplan Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, km 88,700 - 89,400 vom 18.11.2021, Maßstab 1:1000	festgestellt
11.1	Kabellageplan TK km 87,145 – km 87,805 Umbau der Kabelanlagen, Ersatzlängeneinbau wegen Erneuerung EÜ Neckar, vom 08.06.2020, Maßstab 1:1000	festgestellt
11.2	Kabellageplan TK km 87,805 – km 87,619 Umbau der Kabelanlagen, Ersatzlängeneinbau wegen Erneuerung EÜ Neckar, vom 08.06.2020, Maßstab 1:1000	festgestellt
11.3	Kabellageplan TK km 88,619 – km 89,266 Umbau der Kabelanlagen, Ersatzlängeneinbau wegen Erneuerung EÜ Neckar, vom 08.06.2020, Maßstab 1:1000	festgestellt
12.1	Trassierungslageplan Strecke 4600, km 87,803 – 88,891 vom 02.12.2021, Maßstab 1:1000	festgestellt
13.1b	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht vom 04.04.2025, 93 Seiten zzgl. Anhang Maßnahmenformblätter (001_V, 002_V, 003_V, 004_V, 005_V, 006_V, 007_V, 008_V, 009_CEF, 010_CEF, 010a_CEF, 011_A, 012_A, 013_A, 014_A, 015_A, 016_A, 017_E)	festgestellt
13.2a	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan vom 18.11.2021, Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3b	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan vom 04.04.2025	festgestellt
14.1a	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 18.11.2021, 39 Seiten zzgl. Anhang Artenblätter	nur zur Information
15.1	Schalltechnische Untersuchung Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) und Erschütterungsimmissionen vom 18.09.2019, 26 Seiten	nur zur Information
	Schalltechnische Untersuchung Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen vom 03.06.2025, 33 Seiten	nur zur Information
16.1	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Kurzkonzept vom 29.08.2019, 14 Seiten zzgl. Anlagen 1-6	nur zur Information
17	Wasserwirtschaftliche Unterlagen	
17.1	Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis vom 25.08.2020, 8 Seiten zzgl. Anlagen 1-8	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
17.2	Anlage 1.1 zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis vom 25.08.2020	nur zur Information
17.3	Anlage 2.1 und 2.2 zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis vom 25.08.2020	nur zur Information
17.4	Anlage 3, Lageplan Baugrundaufschlüsse vom 20.05.2020, Maßstab 1:1000	nur zur Information
17.5	Anlage 4, Geotechnischer Längsschnitt vom 12.08.2019, Maßstab 1:200	nur zur Information
17.6	Anlage 5, Berechnung Restwasserzufluss	nur zur Information
17.7	Anlage 6, Entwässerungsplan Strecke / Bauwerk EÜ Neckarhausen, km 88,105 – 88,700 vom 01/2020, Maßstab 1:1000 / 1:250	nur zur Information
17.8	Anlage 7, Grundwasserganglinie	nur zur Information
17.9	Anlage 8, Bemessung jährliche Versickerung und Einleitung in den Neckar	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

A.3.1.1 Gewässerbenutzungen, Einleiten von Stoffen in ein Gewässer, bauzeitlich

I. Wasserrechtliche Erlaubnis

Der DB InfraGO AG wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für

- das Einleiten von Stoffen in das oberirdische Gewässer Neckar während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

auf der Strecke 4600, km 88,407 erteilt.

1. Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Einleitung von nachfolgend festgelegten Wassermengen aus den einzelnen Baugruben:

Bauabschnitt	Baugrube	Gemarkung	Flur	Flurstück	v _{max} [l/s]	Dauer Tage [d]	Wassermenge [m ³]
Einmaliges Lenzen und Restwasserzufluss	West	5743 (Fischingen)	0	630/1	0,39 3	49	1915,80
Einmaliges Lenzen und Restwasserzufluss	Ost	4473 (Betra)	0	1636	0,36 25	49	1754,68

Koordinaten der Einleitstellen nach UTM 32N/ETRS89:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Einleitstelle	
		Rechtswert	Hochwert
1	Entwässerungsabschnitt Baugrube WL Ost, Einleitungsstelle Neckar, Strecke 4600, km 88,449	474694,5750	5360364,7395
2	Entwässerungsabschnitt Baugrube WL West, Einleitungsstelle Neckar, Strecke 4600, km 88,372	474772,3293	5360375,8140

2. Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

3. Befristung

Die Erlaubnis wird befristet bis zum Ende der Bauarbeiten erteilt.

II. Nebenbestimmungen

1. Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient

und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, dass für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

4. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
5. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
6. Der schadlose Hochwasserabfluss während der Bauzeit muss dauerhaft gewährleistet sein.
7. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.

Allgemeine Nebenbestimmungen

1. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.

2. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

Bauzeitliche Wasserhaltung

1. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.
2. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.
3. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
4. Ausgelaufene, verschüttete oder sonst auf den Boden gelangte Betriebsmittel, auch Tropfverluste, oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind unmittelbar aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (z. B. Eimer und Schaufel) sind vor Ort in ausreichendem Maße bereitzuhalten.
5. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollslauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.
6. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahmen der Bauwasserhaltung zu übermitteln.
7. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Anlagen der Bauwasserhaltung restlos zu beseitigen und der frühere Zustand ist wiederherzustellen.
8. 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.

Bei Einleitungen in oberirdische Gewässer:

9. Es ist sicherzustellen, dass nur unbelastetes Wasser, welches frei von Trübung ist, in den Neckar eingeleitet wird. Der Gehalt an mineralischen, absetzbaren Stoffen des in den Neckar einzuleitenden Wassers darf dabei 0,5 ml/l nicht überschreiten (im Imhoff-Trichter nach 30 Minuten Absetzzeit). Andernfalls ist das

abzupumpende Wasser einer fachgerechten und ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.

10. Die Einleitstelle ins Gewässer ist gegen Auskolkung zu sichern.

11. Schäden am Gewässer, die auf die Einleitung zurückzuführen sind, sind umgehend zu beseitigen. Nach Beendigung der Einleitung ist der Zustand des Gewässers vor Baubeginn wiederherzustellen.

Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.
4. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

A.3.1.2 Gewässerbenutzungen, Einbringen von Stoffen in ein Gewässer, bauzeitlich und dauerhaft

I. Wasserrechtliche Erlaubnis

Der DB InfraGO AG wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für

- das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

auf Gemarkung 5743, Flur 0, Flurstück 630/1 der Strecke 4600, km 88,407 sowie

auf Gemarkung 4473, Flur 0, Flurstück 1636 der Strecke 4600, km 88,407

erteilt.

1. Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Grundwassernutzung dient dem Einbringen von Bohrpfahlwänden als Verbau der beiden Baugruben und zum anderen jeweils einer Baugrubensohle aus Unterwasserbeton in den Baugruben.

Die Bohrpfahlwand weist bei der Baugrube West eine Tiefe von 2,8 m und bei der Baugrube Ost eine Tiefe von 2,5 m auf. Die Bohrpfahlwand liegt in beiden Baugruben näherungsweise zu 100 % unterhalb des Grundwasserspiegels bzw. im Sickerwasserstrom.

Für die Baugrube West ist eine Baugrubensohle aus Unterwasserbeton in einer Größe von 90 m² geplant. Für die Baugrube Ost in einer Größe von 88 m². Beide Baugrubensohlen liegen zu 100 % unterhalb des Grundwasserspiegels bzw. im Sickerstrom.

2. Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

3. Befristung

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt.

II. Nebenbestimmungen

1. Der schadlose Hochwasserabfluss während der Bauzeit muss dauerhaft gewährleistet sein.
2. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.

Allgemeine Nebenbestimmungen

1. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
2. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

3. 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.
4. 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.

Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.
4. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

A.3.1.3 Gewässerbenutzungen, Einleiten von Stoffen in ein Gewässer, dauerhaft

I. Wasserrechtliche Erlaubnis

Der DB InfraGO AG wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für

- das Einleiten von Stoffen in das Gewässer Neckar nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG auf Gemarkung 4473 (Beta), Flur 0, Flurstück 1636 sowie auf Gemarkung 5743 (Fischingen), Flur 0, Flurstück 569/1 der Strecke 4600, km 88,407 erteilt.

1. Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser aus dem zu erneuernden Bereich der Strecke 4600, unterteilt in Entwässerungsabschnitt 1 bis 3 im Bundesland Baden-Württemberg, Landkreis Rottweil, Städte Sulz am Neckar und Horb in das Gewässer Neckar.

Zu diesem Zweck ist die DB InfraGO AG befugt, aus dem im Lageplan vom 01/2020, Maßstab 1 : 1000 und Maßstab 1 : 250, dargestellten Entwässerungsgebiet Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	von der abflusswirksamen Fläche $A_E \times f_D$ [m ²]	in den
1	Entwässerungsabschnitt 1 (A_E : 2696 m ²)	1618	Neckar
2/3	Entwässerungsabschnitt 2 (A_E : 562 m ²)	562	Neckar
4/5	Entwässerungsabschnitt 3 (A_E : 2273 m ²)	1364	Neckar

Einleitstellen und Einleitmenge:

Bezeichnung (=Nr. der Einleitstelle auf dem Lageplan)	gehört zu lfd. Nr.	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 32N/ETRS89)	
						Rechtswert	Hochwert
Einleitungsstelle in bestehenden Durchlass	1	45	1636	0	4473 (Beta)	474507,2925	5360375,3025
Einleitungsstelle Entwässerungsgraben	2	15	1636	0	4473 (Beta)	474693,9871	5360366,5918

Einleitungsstelle Neckar	3	15	1636	0	4473 (Beta)	474720,6270	5360363,7239
Einleitungsstelle Mulde	4	29	569/1	0	5743 (Fischingen)	474785,7504	5360363,7239
Einleitungsstelle Neckar	5	29	569/1	0	5743 (Fischingen)	474776,7175	5360387,5150

2. Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

3. Befristung

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt.

II. Nebenbestimmungen

1. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.
3. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu

ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

4. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
5. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z. B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstelle nicht zulässig.

Nebenbestimmungen und Hinweise zum Bau der Abwasseranlagen

6. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
7. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
8. Der schadlose Hochwasserabfluss während der Bauzeit muss dauerhaft gewährleistet sein.
9. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.
10. Die Einleitung des Niederschlagswassers in das Gewässer Neckar hat so zu erfolgen, dass weder eine Einengung des Abflussprofils des Gewässers noch eine sonstige Beeinträchtigung des Gewässerbettes und dessen Unterhaltung erfolgt. Das Gewässerbett ist -falls erforderlich- an der Einleitstelle in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen in ausreichender Länge und Breite, z.B. mittels Wasserbausteinen gegen Auskolkungen, Uferabbrüche usw. zu sichern. Auf eine naturnahe Ausführung ist zu achten.

Allgemeine Nebenbestimmungen

1. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
2. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.
4. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

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 Abweichungen vom Regelwerk

A.4.1.1 Unternehmensinterne Genehmigung (UiG)

Die in der fachtechnischen Stellungnahme der DB Netz AG, Zentrale, I.NPF 2 vom 01.07.2020 aufgeführten Auflagen und Hinweise sind im Zuge der Ausführungsplanung umzusetzen.

A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.2.1

Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, wie z.B. Kraftstoffen, Schmier- und Schalölen, im unmittelbaren Bereich des Gewässers und seiner Ufer ist verboten.

A.4.2.2

Die Beeinträchtigung des Neckars durch den Eintrag von Fremdstoffen während der Bauarbeiten ist grundsätzlich zu vermeiden.

Insbesondere während der Abbrucharbeiten sind dazu geeignete Maßnahmen, wie z.B. Auffangvorrichtungen vorzusehen.

Baumaschinen und Geräte, die für Arbeiten im Gewässer eingesetzt werden, sind vor Baubeginn auf einem geeigneten Waschplatz von Treibstoff, Öl- und Schmierstoffrückständen zu reinigen.

A.4.2.3

Eingriffe in das Gewässer haben möglichst schonend zu erfolgen und sind zu minimieren.

A.4.2.4

Die in den Gewässerquerschnitt im Zuge der Abbruchmaßnahme sowie der Baumaßnahme eingebrachten Stoffe sind spätestens nach Abschluss der Baumaßnahme zu entfernen und ordnungsgemäß zu beseitigen.

A.4.2.5

Vorkommnisse, von denen eine Beeinträchtigung der Grundwasserbeschaffenheit oder des Vorfluters Neckar zu besorgen ist, sind unverzüglich den zuständigen unteren Wasserbehörden zu melden.

A.4.3 Hochwassersicherheit

A.4.3.1

Die Absetzbecken sind hochwassersicher aufzustellen und ggf. gegen Auftrieb zu sichern.

A.4.3.2

In dem durch ein HQ₁₀ überschwemmungsgefährdeten Bereich dürfen keine wassergefährdenden Stoffe gelagert werden.

Ab einer Vorwarnung für ein Hochwasserereignis größer HQ₁₀ ist der Lagerbereich für wassergefährdende Stoffe zu räumen.

A.4.3.3

Sofern eine Lagerung von wassergefährdenden Stoffen, wie Kraftstoffen, Schmier- und Schalölen, im überschwemmungsgefährdeten Bereich > HQ₁₀ des Neckars, z.B. aus Gründen des Betriebsablaufs, nicht vermeidbar ist, sind die Lagerflächen zu befestigen und Sicherheitsmaßnahmen gegen das Auslaufen von wassergefährdenden Betriebsmitteln zu treffen.

A.4.3.4

Während der gesamten Baumaßnahme sind die Wetterlage und die Pegelstände regelmäßig, z.B. über die Homepage des DWD sowie der Hochwasserzentralen (<https://www.hvz.baden-wuerttemberg.de/>), zu beobachten.

Bei anlaufendem Hochwasser sind die Baumaschinen aus dem überschwemmungsgefährdeten Bereich zu entfernen.

A.4.3.5

Für den Hochwasserfall sind gezielte Handlungsanweisungen einschließlich Zugriffsmöglichkeiten auf hinreichend leistungsfähiges Bergegerät schriftlich zu formulieren.

Alle an der Baustelle Beteiligten sind über das Handlungskonzept für das Verhalten im Hochwasserfall zu unterrichten.

Das für den jeweiligen Zeitraum verantwortliche Personal (inkl. Vertretungsregelung) ist namentlich und schriftlich zu benennen.

Die Handlungsanweisungen sind dem verantwortlichen Personal gegen Unterschrift bekannt zu machen. Die Bekanntgabe ist zu dokumentieren und die Dokumentation auf Anforderung dem Landratsamt Rottweil, Umweltschutzamt, vorzulegen.

A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.4.1 Umweltfachliche Bauüberwachung

A.4.4.1.1

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Errichtung einer speziellen umweltfachlichen Bauüberwachung der Fachrichtung „Naturschutz“ nach den Maßgaben des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: „Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet.

A.4.4.1.2

Der Beauftragte für die umweltfachliche Bauüberwachung und dessen fachliche Qualifikation sind dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der jeweiligen örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen.

A.4.4.2 Kompensationsverzeichnis

A.4.4.2.1

Die Vorhabenträgerin hat die gemäß Kompensationsverzeichnis-Verordnung Baden-Württemberg (KompVzVO) erforderlichen Angaben an die zuständige Untere Naturschutzbehörde innerhalb von sechs Wochen nach Bestandskraft des Beschlusses zu übermitteln.

A.4.4.3 Landschaftspflegerische Ausführungsplanung

A.4.4.3.1

Die gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 13) für die Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen noch zu erstellende landschaftspflegerische Ausführungsplanung ist im Vorfeld mit dem

Naturschutzbeauftragten und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Freudenstadt abzustimmen.

A.4.4.3.2

Die Ausführung der CEF-Maßnahmen sind der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Freudenstadt vor Baubeginn durch das Protokoll der umweltfachlichen Baubegleitung anzuzeigen.

A.4.4.3.3

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Freudenstadt von der Umweltbaubegleitung zu bestätigen, dass die im LBP (Maßnahmenkonzept) genannten Maßnahmen vollständig und fachgerecht umgesetzt wurden.

A.4.4.4 Ersatzmaßnahme 017_E

A.4.4.4.1

Vor Baubeginn der Ersatzmaßnahme 017_E ist ein Baustartgespräch mit allen Beteiligten (Bauherr, Planungsbüro, Bauleitung, Umweltbauleitung, bauausführende Firma, RP Karlsruhe – Landesbetrieb Gewässer, Fischereiberechtigte, Landratsamt Freudenstadt, Untere Wasser- und Bodenschutzbehörden, etc.) zu terminieren.

Die Ausführungsplanung ist den Beteiligten rechtzeitig vorab zur Verfügung zu stellen.

A.4.4.4.2

Falls erforderlich, ist vor Beginn der Arbeiten der Fischbestand im betroffenen Abschnitt des Neckars, in Absprache mit den Fischereiberechtigten, zu bergen und in geeignete Gewässerabschnitte umzusetzen.

Die gesetzlich geregelte Schonzeit für Salmoniden ist zu beachten.

A.4.4.4.3

Zur Umsetzung der Maßnahme ist eine im Gewässerbau erfahrene Baufirma mit entsprechenden Baugeräten (Schreitbagger) erforderlich.

A.4.5 Straßen, Wege und Zufahrten

A.4.5.1 Verkehrsrechtliche Anordnung

Für die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen für die Baumaßnahme ist beim Landratsamt Rottweil (Straßenverkehrsbehörde) eine verkehrsrechtliche Anordnung zu beantragen.

Die halbseitige Sperrung der L 410 ist unter Einbeziehung der Unteren Verkehrsbehörden der Stadt Horb a.N. und des Landkreises Rottweil zu planen.

A.4.5.2 Verkehrssicherheitskonzept Straße „Im Grün“

1. Die zulässige Geschwindigkeit in der Straße „im Grün“ ist für die Dauer der Bauzeit auf unter 30 km/h zu beschränken.

Als unterstützende Maßnahme sind digitale Geschwindigkeitstafeln aufzustellen.

2. Am Fahrbahnrand sind gesonderte Bereiche als Warteflächen für Fußgänger vorzusehen, die die sichere Begegnung von Fußgängern und Kraftfahrzeugen ermöglichen.

Die Warteflächen sind in gut beleuchteten Bereichen einzurichten, ggf. zu befestigen und so groß auszubilden, dass dort eine Person mit Kinderwagen bzw. eine Person neben einem Fahrrad stehen kann.

3. Begegnungsverkehr von Baustellenfahrzeugen ist im Bereich der Wohnbebauung in der Straße „Im Grün“ durch die örtliche Baulegistik auszuschließen.
4. Die Fahrer der Baustellenfahrzeuge sind über die besondere Situation vor Ort zu informieren und anzuweisen, besonders umsichtig zu fahren und insbesondere die Sicherheit der „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden.
5. Die Anwohner sind vor Baubeginn über das Verkehrssicherheitskonzept und die für die Bauzeit geltende Verkehrsregelung zu informieren.

A.4.6 Beweissicherung der Gebäude

A.4.6.1 Allgemeines Beweissicherungsverfahren

Die Vorhabenträgerin hat für

- die Gebäude der Straße „Im Grün“,
- „Lindenplatz“ und
- für das ehemalige Bahnwärterhaus „Obere Mainau“

ein gutachterliches Beweissicherungsverfahren zur Dokumentation etwaiger durch den Baustellenverkehr hervorgerufener Schäden durchzuführen.

Über das Erfordernis baubegleitender Messungen entscheidet der Fachgutachter. Anhand der baubegleitenden Messungen soll eingeschätzt werden können, ob

gegebenenfalls weitergehende Maßnahmen zum Schutz vor Gebäudeschäden ergriffen werden müssen.

Die Vorhabenträgerin haftet für alle Schäden an Gebäuden und Grundeigentum, die nachweislich durch den Baustellenverkehr hervorgerufen wurden.

A.4.6.2 Gebäude „Im Grün 4“

Im Zuge des Beweissicherungsverfahrens ist insbesondere der direkt an die Baustraße angrenzende Gewölbekeller und die darin verlegte Wasserleitung in den Blick zu nehmen. Sofern gutachterlich die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Sicherung des Kellergewölbes festgestellt wird, hat die Vorhabenträgerin entsprechende Maßnahmen vor Baubeginn zu ergreifen.

A.4.6.3 Gebäude „Obere Mainau“

Im Zuge der Herstellung der Baustraße hat die Vorhabenträgerin zu prüfen, ob im Hinblick auf die Standsicherheit der Böschung im Bereich des Grundstücks „Obere Mainau“ Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind. Bei Bedarf sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen vor Beginn der Baumaßnahme umzusetzen.

Begegnungsverkehr von Baustellenfahrzeugen unmittelbar vor dem Gebäude „Obere Mainau“ hat die Vorhabenträgerin zu vermeiden.

Im Beweissicherungsverfahren ist der auf dem Grundstück vorhandene Tiefbrunnen zu berücksichtigen.

A.4.7 Kampfmittel

Die Vorhabenträgerin hat baubegleitend Kampfmitteluntersuchungen durchzuführen.

Sollten Kampfmittel gefunden werden (Zufallsfunde), so ist über die zuständige Polizeidienststelle der Kampfmittelbeseitigungsdienst unverzüglich zu verständigen.

A.4.8 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, den unteren Naturschutzbehörden und unteren Wasserbehörden, dem Landratsamt Freudenstadt und dem Landratsamt Rottweil, den Gemeinden Horb am Neckar und Sulz am Neckar möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.8.1 Unterrichtungspflichten gegenüber dem Landratsamt Rottweil, untere Wasserbehörde

Vorkommnisse, von denen eine Beeinträchtigung der Grundwasserbeschaffenheit oder des Vorfluters Neckar zu besorgen ist, sind unverzüglich der zuständigen Wasserbehörde, Landratsamt Rottweil, Umweltschutzamt, zu melden.

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 Rottweil, Untere Wasserschutzbehörde / Landratsamt Freudenstadt, Untere Wasserbehörde

A.5.1.1 Zusage zur Ausführungsplanung der Einleitstellen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Einleitstellen der Bauwerksentwässerung entsprechend dem Stand der Technik punktuell gegen Erosion zu sichern und die Ausführungsplanung rechtzeitig mit dem Umweltschutzamt abzustimmen.

A.5.1.2 Zusage zur Ausführung von Ufer- und Sohlsicherungen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, für erforderliche Ufer- und Sohlsicherungen nur ingenieurgeologische Bauweisen anzuwenden. Sicherungssteine dürfen nicht in Beton gesetzt werden. Zur Steinsicherung ist das natürlich vorkommende Steinmaterial zu verwenden.

A.5.1.3 Zusage zur Lagerung wassergefährdender Stoffe

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, außerhalb der Arbeitszeiten keine wassergefährdenden Stoffe unmittelbar am Gewässer und im Überflutungsbereich des Neckar zu lagern.

A.5.2 Zusage gegenüber dem Landratsamt Rottweil und dem Landratsamt Freudenstadt, Untere Naturschutzbehörden

A.5.2.1 Turnusberichte

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Turnusberichte der umweltfachlichen Bauüberwachung neben dem Eisenbahn-Bundesamt auch den unteren Naturschutzbehörden zu übermitteln.

A.5.2.2 Artenschutz

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, bei unvorhersehbaren Ereignissen, national sowie europarechtlich geschützte Arten betreffend, die unteren Naturschutzbehörden zu informieren.

A.5.3 Zusage gegenüber dem Naturschutzbund Deutschland (LV Baden- Württemberg)

A.5.3.1 Bibervorkommen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Umweltfachliche Bauüberwachung vor Umsetzung der Baumaßnahmen Kontakt mit den Biberschutzbeauftragten des ANV Weitingen und des RP Freiburg aufnimmt und die den Biber betreffenden, Baumaßnahmen abstimmt.

A.5.4 Zusage gegenüber der Stadt Horb am Neckar

A.5.4.1 Städtische Feldwege

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, rechtzeitig vor Baubeginn mit der Stadt Horb am Neckar eine privatrechtliche Vereinbarung zu schließen, um den Schutz und die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen für die als Baustraße genutzten Feldwege zu regeln.

Die Durchführung einer Beweissicherung und die Beseitigung von Schäden an den Feldwegen, die durch die Baumaßnahme entstehen, hat die Vorhabenträgerin ebenfalls zugesagt.

A.5.5 Zusage gegenüber der Stadt Sulz am Neckar

A.5.5.1 Öffentliche Verkehrsflächen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die öffentlichen Verkehrsflächen, wie z. B. Straße, Gehweg u. ä., Versorgungs-, Abwasser- und Meldeanlagen sowie Vermessungs- und Grenzzeichen für die Dauer der Bauausführung zu schützen und, soweit erforderlich, unter den notwendigen Sicherheitsvorkehrungen zugänglich zu halten.

Die Beseitigung etwaiger Schäden an öffentlichen Verkehrsflächen durch die Baumaßnahme hat die Vorhabenträgerin zugesagt.

A.5.5.2 Beweissicherung öffentlicher Straßen und Wege

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die öffentlichen Wege der Stadt Sulz in einem gemeinsamen Termin vor Ort zu begehen. Die Vorhabenträgerin wird den Ist-Zustand der Straßen „Lindenplatz“ und „Im Grün“ vor Baubeginn in einer Bilddokumentation und vermessungstechnischen Aufnahme festhalten und dem Stadtbauamt Sulz übergeben.

A.5.5.3 Staubbindende Maßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dem Entstehen baubedingter Stäube durch das Feuchthalten der Wege in extremen Trockenphasen entgegenzuwirken.

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 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 einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

A.9 Hinweise

A.9.1 Hinweis des Landratsamtes Freudenstadt, untere Naturschutzbehörde, zur landschaftspflegerischen Ausführungsplanung

Bei den Anpflanzungen gebietseigener Gehölze und Begrünungen von Flächen mit gebietseigenem Saatgut sind die Hinweise „Gebietseigene Gehölze und gebietseigenes Saatgut“ des Landratsamtes Freudenstadt zu beachten.

Der Nachweis der gebietseigenen Herkunft ist dem Landratsamt Freudenstadt, untere Naturschutzbehörde, auf Verlangen vorzulegen.

A.9.2 Hinweis des Landratsamtes Freudenstadt, untere Wasserbehörde, zu den Arbeiten im Gewässer (Ersatzmaßnahme 017_E)

Durch die ökologischen Anforderungen der Maßnahme ist eine im Gewässerbau erfahrene Baufirma mit entsprechenden Baugeräten (Schreitbagger) erforderlich.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben Neckarhausen, Erneuerung der EÜ Neckarhausen, km 88,407 der Strecke 4600 Plochingen - Immendingen hat im Wesentlichen den Neubau der technisch abgängigen Eisenbahnüberführung EÜ Neckarhausen über den Neckar zum Gegenstand. Die EÜ befindet sich in km 88,407 der eingleisig elektrifizierten Strecke 4600 Plochingen-Immendingen, außerhalb der Siedlungsbereiche zwischen den Ortsteilen Neckarhausen und Fischingen. Neckarhausen ist Stadtteil der Stadt Horb am Neckar, Fischingen ist Stadtteil von Sulz am Neckar. Die neue Eisenbahnüberführung wird um etwa 10 m parallel nach Norden verschoben hergestellt. Die an die Eisenbahnüberführung anschließenden Gleise werden über eine Länge von ca. 595 m verschwenkt und an den Bestand angeschlossen. Die bestehende Oberleitung sowie das Kabelführungssystem werden an die neue Gleislage angepasst. Die bestehende EÜ wird zurückgebaut.

Bei dem bestehenden Bauwerk handelt es sich um eine Dreifeldbrücke aus massiven Widerlagern und Mittelpfeilern aus Beton mit Steinlagen und einem Stahlfachwerküberbau. Die bestehende EÜ ist 110 m lang und 5,65 m breit.

Die EÜ befindet sich südlich der Landesstraße L 410. Um das östliche Widerlager herum führt im Bestand ein unbefestigter Feldweg. Der Weg führt von Fischingen über die Straße „Im Grün“ um das östliche Widerlager des Bestandsbauwerks herum zur „Alte Glatter Straße“ zurück in Richtung Fischingen.

Der Ersatzneubau wird als Einfeld-Fachwerkbrücke mit einer Stützweite von ca. 86 m und einer Breite des Überbaus von 6,0 m mit beidseitigen Randwegen hergestellt. Zur horizontalen Lagerung des Bauwerks kommt ein Steuerstabsystem nach Meyer/Wunstorf zum Einsatz. Die erforderliche unternehmensinterne Genehmigung (UiG) liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

Im Bereich des östlichen Widerlagers wird der Bahndamm in Folge der neuen Gleislage verbreitert. Westlich der EÜ wird eine ca. 80 m lange Winkelstützwand zwischen der Landesstraße und dem Bahndamm hergestellt. Der vorhandene Feldweg im Bereich des östlichen Widerlagers wird mit dem Neubau der EÜ verlegt.

Im Zuge des Neubaus werden eine Brückenentwässerung und Streckenentwässerungen im Bereich der neuen Streckengleise östlich und westlich der EÜ hergestellt.

Das auf dem Überbau anfallende Niederschlagswasser wird zum westlichen Widerlager abgeführt und über einen befestigten Graben in den Neckar eingeleitet.

Östlich der EÜ wird das Niederschlagswasser der Streckenentwässerung in eine neu zu errichtende Mulde und anschließend in Neckar eingeleitet.

Westlich der EÜ wird das gefasste Niederschlagswasser der Streckenentwässerung durch den Durchlass in km 88,181 in den bestehenden Versickerungsgraben am Böschungsfuß der Landesstraße L 410 eingeleitet. Das Niederschlagswasser wird im Anschluss in einer bestehenden Mulde versickert.

Bauzeitlich werden Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen hergestellt.

Zur Erschließung des nordöstlichen Baufeldes dient der Wirtschaftsweg auf dem Flurstück-Nr.: 569/2, der in der Gemeinde Fischingen an das Straßennetz anschließt.

Eine weitere ca. 600 m lange Baustraße wird von Westen kommend südlich des Bahndammes errichtet. Diese verläuft entlang des Böschungsfußes über landwirtschaftlich genutzte Flächen und erschließt die westliche Baustelleneinrichtungsfläche.

Zur Erschließung des nordwestlichen Baufeldes wird zusätzlich bauzeitlich eine Abfahrtsrampe von der L 410 hergestellt.

Als Querungshilfe zwischen den beiden Baustelleneinrichtungsflächen östlich und westlich des Neckars wird für die Mitarbeiter der bauausführenden Unternehmen ein temporärer, nicht öffentlicher Fußgängersteg errichtet.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 11.02.2020 Az. I.NP-SW-M-K-(4) eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Neckarhausen, Erneuerung der EÜ Neckarhausen, km 88,407 der Strecke 4600 Plochingen - Immendingen“ beantragt. Der Antrag ist am 13.02.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 17.04.2020 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 25.08.2020 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 27.08.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Freiburg als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 28.09.2020, Az. 591ppw/094-2020#002, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Regierungspräsidium Freiburg (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen und sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Horb am Neckar
2.	Stadt Sulz am Neckar
3.	Gemeinde Empfingen
4.	Landratsamt Freudenstadt
5.	Landratsamt Rottweil
	Regierungspräsidium Freiburg
6.	- Referat 33 Staatliche Fischereiaufsicht
7.	- Abteilung 4 Koordination Bahnprojekte
8.	- Referat 46 Höhere Straßenverkehrsbehörde
9.	- Referat 47.2 Höhere Straßenverkehrsbehörde Außenstelle Donaueschingen
10.	- Referat 52 Gewässer und Boden
11.	- Referat 53.1 Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung und Bau
12.	- Referat 57 Wasserstraßen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
13.	- Referat 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion
14.	- Abteilung 9 Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion
	Regierungspräsidium Karlsruhe
15.	- Referat 33 Staatliche Fischereiaufsicht
16.	- Abteilung 4, Mobilität, Verkehr, Straßen, Referat 42.2
17.	- Referat 47.3 Baureferat Süd
18.	- Referat 53.1 Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz und Gewässerökologie
19.	- Referat 53.2 Gewässer I. Ordnung, Betrieb und Unterhaltung
20.	Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege
21.	Polizeipräsidium Konstanz
22.	Polizeipräsidium Pforzheim
23.	Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei, Ref. 32 – ASDBW
24.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg
25.	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)
26.	Regionalverband Nordschwarzwald
27.	Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg
28.	Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB)
29.	IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg
30.	Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg
31.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
32.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Konstanz, Außenstelle Rottweil
33.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Pforzheim
34.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
35.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 (Umwelt)
36.	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe
37.	Bundeseisenbahnvermögen
38.	BUND Landesverband Baden-Württemberg e.V.
39.	Naturschutzbund Deutschland e.V., LV Baden-Württemberg
40.	Landesnatschutzverband Baden-Württemberg e.V.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
41.	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.
42.	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.
43.	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Baden-Württemberg e.V.
44.	Schwarzwaldverein e.V.
45.	NaturFreunde Deutschlands, Landesverband Baden e.V.
46.	NaturFreunde Württemberg e.V.
47.	Schwäbischer Albverein e.V.
48.	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e.V.
49.	Landschafts- und Naturschutzinitiative Schwarzwald e.V.
50.	Landesbauernverband in Baden-Württemberg e.V.
51.	Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
52.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien
53.	Verkehrsverbund Rottweil (VVR)
54.	Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH
55.	Netze BW GmbH
56.	Unitymedia GmbH
57.	NetCom BW GmbH
58.	bnNetze GmbH
59.	Energieversorgung Rottweil GmbH & Co. KG
60.	Transnet BW GmbH
61.	terranets bw GmbH
62.	Abwasserverband Unteres Glattal
63.	Deutsche Telekom AG, Technische Infrastruktur, Niederlassung Südwest PTI 32, Donaueschingen / Ravensburg
64.	Deutsche Telekom AG, Technik Niederlassung Südwest PTI 31, Freiburg

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Horb am Neckar, Stellungnahme vom 16.03.2021
2.	Stadt Sulz am Neckar, Stellungnahmen vom 22.03.2021 und vom 15.07.2022
4.	Landratsamt Freudenstadt, Stellungnahmen vom 25.03.2021, 29.03.2021 und 24.11.2021
5.	Landratsamt Rottweil, Stellungnahmen vom 25.02.2021, 26.03.2021 und

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	vom 27.07.2022
	Regierungspräsidium Freiburg / Regierungspräsidium Karlsruhe:
6./15.	Referat 33 Staatliche Fischereiaufsicht, Stellungnahmen vom 01.03.2021, 23.11.2021 und vom 09.08.2022
	Regierungspräsidium Freiburg:
9.	Referat 47.2 Höhere Straßenverkehrsbehörde Außenstelle Donaueschingen, Stellungnahme vom 05.03.2021
13.	Referat 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion, Stellungnahme vom 04.03.2021
14.	Abteilung 9 Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion, Stellungnahme vom 30.03.2021
	Regierungspräsidium Karlsruhe:
16.	Abteilung 4, Mobilität, Verkehr, Straßen, Referat 42.2, Stellungnahme vom 30.04.2021
18./19.	Referat 53.1 Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz und Gewässerökologie, Referat 53.2 Gewässer I. Ordnung, Betrieb und Unterhaltung, gemeinsame Stellungnahmen vom 25.03.2021 und vom 18.11.2021
21.	Polizeipräsidium Konstanz, Stellungnahme vom 16.02.2021
25.	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM), Stellungnahme vom 23.03.2021
26.	Regionalverband Nordschwarzwald, Stellungnahme vom 18.02.2021
27.	Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg, Stellungnahme vom 29.03.2021
30.	Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg, Stellungnahme vom 16.02.2021
32.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Konstanz, Außenstelle Rottweil, Stellungnahme vom 24.02.2021
35.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 (Umwelt), Stellungnahme vom 15.03.2021
37.	Bundeseisenbahnvermögen, Stellungnahme vom 22.02.2021
39.	Naturschutzbund Deutschland e.V., LV Baden-Württemberg, Stellungnahme vom 29.03.2021
50.	Landesbauernverband in Baden-Württemberg e.V., Stellungnahme vom 29.03.2021

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Gemeinde Sulz am Neckar im Bürgerbüro, Obere

Hauptstraße 2 und in der Gemeinde Horb am Neckar, Marktplatz 14 jeweils vom 16.02.2021 bis zum 15.03.2021 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in den Gemeinden Sulz am Neckar und Horb am Neckar durch öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt jeweils am 12.02.2021 ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in den Gemeinden Sulz am Neckar und Horb am Neckar der 29.03.2021.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind in der Stadt Horb am Neckar keine Einwendungsschreiben eingegangen. In der Stadt Sulz am Neckar sind sieben Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Erörterung

Das Regierungspräsidium Freiburg hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 02.12.2021 in der Mehrzweckhalle Fischingen in Sulz am Neckar erörtert.

Der Erörterungstermin wurde in der Gemeinde Sulz am Neckar am 19.11.2021 durch Veröffentlichung im Mitteilungsblatt ortsüblich bekannt gemacht.

Die Behörden, die Vorhabenträgerin und diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 15.11.2021 nach § 73 Abs. 6 Satz 3 VwVfG von dem Erörterungstermin benachrichtigt. Der Erörterungstermin wurde ferner gemäß § 27 a VwVfG im Internet öffentlich bekannt gemacht. Auf die Internetseite wurde dabei in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen.

B.1.3.4 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 16.09.2024 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

B.1.3.5 Planänderungsverfahren

Erste Planänderung im Verfahren:

Die Vorhabenträgerin hat der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 01.06.2022 geänderte Planfeststellungsunterlagen eingereicht.

Diese erste Planänderung betrifft insbesondere die Führung der Baustraße über den vorhandenen Wirtschaftsweg „Im Grün“ auf dem Flurstück-Nr. 569/2 und nicht über Wiesen bzw. einen unbefestigten Grasweg nördlich der Bahn. Durch die Planänderung werden Betroffenheiten reduziert und der Grunderwerb privater Flächen minimiert.

Die Vorhabenträgerin hat die Planunterlagen gesamthaft, in dem durch die Planänderung ausgelösten Umfang überarbeitet.

Sämtliche Änderungen in der Planung sind durch die Verwendung blauer Schrift kenntlich gemacht (Blaudruck).

Zweite Planänderung im Verfahren:

Nach Übergabe der abschließenden Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg an das Eisenbahn-Bundesamt (Planfeststellungsbehörde), hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 10.04.2025 weitere geänderte Planunterlagen eingereicht. Mit Schreiben vom 10.04.2025 hat die Vorhabenträgerin den landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 13 geändert.

Die Änderungen der zweiten Planänderung sind in der Planung durch die Verwendung türkiser Schrift kenntlich gemacht.

B.1.3.6 Anhörungsverfahren zu den Planänderungen

Denjenigen Behörden und Vereinigungen, deren Aufgabenbereiche durch die Planänderungen erstmals oder stärker als bisher berührt wurden, wurde im Rahmen einer ergänzenden Anhörung gem. § 73 Abs. 8 VwVfG die jeweilige Änderung der Planunterlagen mitgeteilt und ihnen Gelegenheit gegeben eine Stellungnahme abzugeben.

Den folgenden Behörden und Vereinigungen wurden im Rahmen der ergänzenden Anhörung mit Schreiben vom 20.06.2022 (1. Planänderung) die Gelegenheit gegeben, Stellung zu den Planänderungen zu nehmen:

- Ortsverwaltung Fischingen
- Stadt Sulz
- Landratsamt Rottweil
- Staatl. Fischereiaufsicht, Ref 33

In einem Fall hat die 1. Planänderung außerdem erstmals oder stärker als bisher Belange von privaten Dritten berührt. Die Privaten wurden mit Schreiben vom

20.06.2022 über die Änderungen informiert und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zu der Planänderung gegeben bzw. Einwendungen zu erheben.

Die vollständige verbindliche Erwidern zu den Stellungnahmen der Gemeinden, Behörden und Verbände sowie zu den Einwendungen Privater legte die Vorhabenträgerin am 22.04.2024 vor.

Im Rahmen der ergänzenden Anhörung zur zweiten Planänderung im Verfahren hat das Eisenbahn-Bundesamt den folgenden Behörden und Vereinigungen mit Schreiben vom 28.04.2025, Gz.: 59184-591ppw/094-2020#002 Gelegenheit gegeben, Stellung zu der Planänderung zu nehmen:

- Stadt Horb am Neckar
- Landratsamt Freudenstadt
- Landratsamt Rottweil
- Regierungspräsidium Karlsruhe

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 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 berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Die Planänderungen (siehe Abschnitt B.1.3.5 und B.1.3.6) entfalten keine zusätzlichen erheblichen oder anderen erheblichen Umweltwirkungen, die zu einer abweichenden Bewertung führen. Sie gehen weder nach Gegenstand, Systematik oder Ermittlungstiefe wesentlich über den Planungsstand des Ausgangsverfahrens hinaus, sodass die Planunterlagen im Ausgangsverfahren die Anstoßwirkung vollumfänglich entfalten. Die Änderungen führen, wenn überhaupt, nur zu Umweltauswirkungen unerheblicher Intensität.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Erneuerung der technisch abgängigen Eisenbahnüberführung in km 88,407 der Strecke 4600.

Die Erneuerung dient der Erhaltung der Verfügbarkeit und der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs auf dem Streckenabschnitt der Strecke 4600 zwischen Horb und Rottweil.

Zudem ist die Strecke 4600 Teil des internationalen Korridors Stuttgart – Zürich. Sie ist damit Bestandteil des Transeuropäischen Netzes und stellt somit auch eine Verbindung von Stuttgart bis zum schweizerischen Eisenbahnnetz dar.

Die nördlich und südlich angrenzenden Streckenabschnitte, die allerdings nicht Gegenstand dieses Antrags sind, sind Bestandteile des zweigleisigen Ausbaus der internationalen Strecke Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) mit zweigleisigen Abschnitten und weiteren Ausbauten zur Geschwindigkeitserhöhung und Reisezeitverkürzung. Die Gäubahn ist als vordringlicher Bedarf im Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) 2030 gelistet.

Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung stellt damit einen unverzichtbaren Bestandteil im internationalen Eisenbahnkorridor dar und ist „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

B.4.2.1 Unternehmensinterne Genehmigung (UiG)/ Zustimmung im Einzelfall (ZiE)

Zur horizontalen Lagerung des Bauwerks kommt für den Neubau der Eisenbahnüberführung Neckarhausen ein Steuerstabsystem nach Meyer/Wunstorf zum Einsatz.

Da bei dem Hebelsystem des Steuerstabs unregelmäßige Bauprodukte verwendet werden, wären UiG und ZiE für die Verwendung dieser Bauprodukte notwendig. Aufgrund der langjährigen Erfahrungen mit der Nutzung des Steuerstabsystems und zur Verfahrensvereinfachung, sind im DB Standard 918 464 (Entwurf) Anforderungen an das Steuerstabsystem formuliert worden, bei deren Einhaltung eine ZiE gemäß der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (Geschäftszeichen 21.51-21irsdb/008-2103#53-(DBS 918 464/ Modul 804.9060)) nicht erforderlich ist. Gemäß DBS 918 464 ist beim Einsatz eines Steuerstabsystems das Verfahren durch eine UiG zu begleiten.

Die Übereinstimmung mit den Anforderungen des DBStandard 918 464 (Entwurf) hat die Vorhabenträgerin, durch Vorlage der gutachterlichen Stellungnahme: Teil 1, 20-014 G vom 25.03.2020 des Büros Mensinger Stadler Ingenieure, prüfen lassen und dem Antrag auf UiG wurde mit Schreiben der DB Netz AG, Zentrale, I.NPF 2 vom 01.07.2020 unter Beachtung der in der fachtechnischen Stellungnahme aufgeführten Auflagen und Hinweise stattgegeben.

Die Detailstatik des Steuerstabsystems ist im Zuge der Ausführungsplanung dem Gutachter noch vorzulegen.

Aufgrund der aktuellen Leistungsphase (LPH 3) lagen dem Gutachter keine Werkstattpläne mit Konstruktionsdetails und Bauprodukten vor. Ferner fehlte das Lagerwechselkonzept.

Die Werkstattpläne sind gemäß der Stellungnahme 20-014 G ebenfalls dem Gutachter vorzulegen.

Das Lagerwechselkonzept ist im Rahmen der bautechnischen Prüfung zu prüfen.

Die Überprüfung seitens der Vorhabenträgerin erfolgt durch den Bauvorlageberechtigten (BVB).

Die Überprüfung, ob die Auflagen aus der UiG vom 01.07.2020 im Zuge der Ausführungsplanung umgesetzt wurden, erfolgt durch die UiG-erteilende Stelle.

Diese Vorgehensweise ist erforderlich, da aktuell nicht bestätigt werden kann, dass bspw. die Berechnungsergebnisse aus der Entwurfsplanung und die Festlegungen des DBS 918 464 (Entwurf) auch tatsächlich im Rahmen der Ausführung umgesetzt werden.

Die Vorhabenträgerin hat erklärt, dass im Zuge der Ausführungsplanung ein Bauvorlageberechtigter und ein bautechnischer Prüfer das Steuerstabsystem begleiten werden.

B.4.2.2 CSM Verfahren

Die Vorhabenträgerin hat das Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 (CSM) durchgeführt.

Das Bauvorhaben wurde als sicherheitsrelevant aber nicht signifikant eingestuft.

B.4.3 Variantenentscheidung

Die Entscheidung für die beantragte Variante als einfeldrige Stahlfachwerkbrücke mit obenliegendem Tragsystem mit Windverband, einer Systemhöhe von 8,65 m, einer Stützweite von 86,40 m und einer lichten Weite von 6,0 m ist nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Da die bestehende Eisenbahnüberführung technisch abgängig ist und der Bauwerkszustand eine Sanierung nicht mehr zulässt, war die Variantendiskussion auf mögliche bautechnische Varianten der Erneuerung beschränkt.

Die beantragte Variante weist im Vergleich zu den übrigen untersuchten Varianten die geringsten Herstell- und Unterhaltungskosten auf. Durch ihre Konstruktion kommt sie ohne Mittelpfeiler aus, wodurch der Durchflussquerschnitt des Neckars nicht beeinträchtigt und der Eingriff in naturschutzfachlich sensible Bereiche minimiert wird. Weiterhin ist für die Vorzugsvariante der geringste dauerhafte Flächenerwerb erforderlich.

Hinsichtlich Bauzeit, Sperrpausen, Sperrungen von Wegen, ergeben sich keine Unterschiede bei den betrachteten Varianten. Der Neubau der EÜ erfolgt in versetzter Lage nördlich des Bestandsbauwerks. Die Eisenbahnstrecke bleibt während der

Neubaumaßnahme weitestgehend in Betrieb. Lediglich der Umschluss auf das neue Bauwerk erfolgt im Zuge einer Sperrung der Strecke. Die getroffene Auswahl der notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen und der Wege zur Baustellenerschließung für das geplante Bauvorhaben sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht zu beanstanden. Die vorgesehenen Flächen wurden sachgerecht ausgewählt und in ihren Abmessungen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. Insbesondere durch die Umplanung im Zuge der ersten Planänderung im Verfahren konnten Eingriffe in Flächen außerhalb befestigter Wege minimiert werden. Eingriffe in die vorhandenen geschützten Biotope finden nur in dem unbedingt erforderlichen Umfang statt.

Für die Planfeststellungsbehörde ist es nicht ersichtlich, dass andere Flächen oder Zuwegungen besser geeignet oder mit geringeren Eingriffen in die Natur verbunden wären, diesbezügliche Anregungen wurden im Anhörungsverfahren ebenfalls nicht vorgebracht.

B.4.4 Raumordnung und Landesplanung

Die beantragte Erneuerung der Eisenbahnüberführung über den Neckar steht den Zielen des Regionalplans 2015 Nordschwarzwald und den Zielen des Regionalplans Schwarzwald-Baar-Heuberg (Teilfortschreibung Ausbau der Gäubahn 2008) nicht entgegen.

Der Regionalverband Nordschwarzwald regt in seiner Stellungnahme vom 18.02.2021 die zweigleisige Herstellung der Eisenbahnüberführung an.

Der Regionalverband Nordschwarzwald bezieht sich dazu auf den Regionalplan 2015 Nordschwarzwald, wonach für die Region infrastrukturelle und angebotsverbessernde Maßnahmen im Sinne der Studie „Gäubahn-Strategien“ ergriffen werden sollten. Dazu gehörten langfristig die durchgehende Wiederherstellung der Zweigleisigkeit oder hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrsqualität vergleichbare Maßnahmen. Die Zweigleisigkeit sei in den Zielen sowie in der Raumnutzungskarte des Regionalplans durch eine Trassenfreihaltung für ein zweites Gleis für die Strecke Stuttgart – Singen, südlich von Horb festgelegt worden.

Auch der Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg verweist in seiner Stellungnahme vom 29.03.2021 auf den Regionalplan Schwarzwald-Baar-Heuberg (Teilfortschreibung Ausbau der Gäubahn 2008) und der darin dargestellten Flächensicherung des gesamten Streckenabschnitts der Gäubahn zwischen Horb und Hattingen für einen zweigleisigen Ausbau.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass der hier relevante Streckenabschnitt südlich von Neckarhausen bereits im Bestand eingleisig sei und sich auch aus dem im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 beschriebenen Projektumfang zwischen Neckarhausen und Sulz nicht die Notwendigkeit eines zweigleisigen Ausbaus ergebe. Insofern stehe die eingleisige Erneuerung der EÜ im Einklang mit den übergeordneten Plänen des Bundesverkehrswegeplans.

Ergänzend hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass die Lage des neuen Brückenbauwerks einem zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes nicht entgegenstehe, da das neue Bauwerk neben dem alten errichtet werde und der Raum des bisherigen Bauwerks nicht anderweitig belegt werde.

Die beantragte Planung ist nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit den regionalplanerischen Zielsetzungen vereinbar. Insbesondere macht sie einen zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Neckarhausen und Sulz nicht unmöglich.

Die Planung steht auch den übergeordneten Zielen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) nicht entgegen.

Die nördlich und südlich an den Vorhabenbereich angrenzenden Streckenabschnitte, sind Bestandteile des Ausbaivorhabens der internationalen Strecke Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) mit zweigleisigen Ausbauabschnitten und weiteren Ausbauten zur Geschwindigkeitserhöhung und Reisezeitverkürzung. Die Gäubahn ist als vordringlicher Bedarf im BSWAG 2030 gelistet. Der antragsgegenständliche Streckenabschnitt ist von den verbindlichen Planungen des BSWAG jedoch ausgenommen, insbesondere ist für diesen Streckenabschnitt keine Zweigleisigkeit geplant.

B.4.5 Eisenbahnverkehrliche Belange

Andere Infrastrukturvorhaben der Eisenbahn stehen der geplanten Erneuerung der Eisenbahnüberführung in Neckarhausen nicht entgegen. Insbesondere ist aktuell nicht die Auffassung des vorliegenden Streckenabschnitts geplant.

Die zu erneuernde Eisenbahnüberführung befindet sich auf einem eingleisigen Streckenabschnitt der Strecke 4600 und ist Teil des internationalen Korridors Stuttgart – Zürich. Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Transeuropäischen Netzes und stellt eine Verbindung von Stuttgart bis zum schweizerischen Eisenbahnnetz dar.

Die Eisenbahnüberführung ist technisch abgängig. Alle Sanierungsmöglichkeiten sind in der Vergangenheit bereits ausgeschöpft worden und die Erneuerung ist zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs auf der Strecke 4600 unverzichtbar.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) hat in seiner Stellungnahme vom 23.03.2021 auf das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlichte „Projektdossier Planfall 040b“ zum BVWP 2030 hingewiesen. Im Dossier werde eine Weiterentwicklung der bisherigen Maßnahmeninhalte des Bedarfsplanprojektes ABS Stuttgart – Singen – Grenze (D/CH) angegeben. Für den Streckenabschnitt, in dem sich die Eisenbahnüberführung Neckarhausen befindet, sei ein um 2,4 km verkürzter Neubaustreckenabschnitt zwischen Neckarhausen und Sulz geplant, nach deren Realisierung die Bestandsstrecke aufgelassen werden solle.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass ihr das Projektdossier bekannt sei, es sich bei der darin u.a. genannten Neubaustreckenmaßnahme zwischen Neckarhausen und Sulz jedoch nicht um eine konkretisierte Planung handle. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass zur Aufrechterhaltung der Streckenverfügbarkeit auf die zeitnahe Erneuerung der EÜ nicht verzichtet werden könne.

Das angesprochene Projektdossier steht auch nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde der Erneuerung der Eisenbahnüberführung über den Neckar nicht entgegen. Im Gegensatz zu den bereits verfestigten und zum Teil umgesetzten Planungen der nördlich und südlich an den Vorhabensbereich anschließenden Abschnitte der Gäubahn liegt für den antragsgegenständlichen Streckenabschnitt keine andere, näher konkretisierte Planung vor, die dem Vorhaben entgegenstehen würde (vgl. Abschnitt B.4.4, Ausführungen zum BVWP 2030). Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Verfügbarkeit des Eisenbahnverkehrs auf der Strecke, ist die Erneuerung der EÜ über den Neckar unerlässlich.

B.4.6 Wasserhaushalt

B.4.6.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Die Vorhabenträgerin hat die Erteilung der folgenden wasserrechtlichen Erlaubnisse auf Grundlage des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) beantragt:

- A. Benutzung nach § 9, Abs. 1, Nr. 5 WHG für das bauzeitliche Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Niederschlags-, Sicker- und Grundwasser (und Niederschlags- und Sickerwasser).

B. Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für das bauzeitliche und dauerhafte Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer.

Zur Herstellung der Widerlager für den Neubau der Eisenbahnüberführung sind zwei wasserundurchlässige Baugruben (Baugrube West und Baugrube Ost) mit tangierenden Bohrpfahlwänden und einer Unterwasserbetonsohle vorgesehen. Nach der Aushärtung der Unterwasserbetonsohle werden die Baugruben gelenzt. Anschließend ist lediglich mit geringem Restwasserzufluss zu rechnen.

Für die Baugrube West ergibt sich ein Gesamtzufluss von ca. 1.915,80 m³.

Für die Baugrube Ost beträgt der abzuleitende Gesamtzufluss ca. 1.754,68 m³.

Da der Grundwasserspiegel nur bei kurzfristigen Hochwassersituationen Hw 10 in Höhe des Bauwasserstandes vorliegt, ist laut den Antragsunterlagen mit deutlich geringeren Fördermengen zu rechnen.

Vor dem Ableiten des Wassers in den Neckar, ist eine Reinigung über Absetzbecken vorgesehen.

Für die im Untergrund verbleibenden Bohrpfahlwände zur Baugrubenumschließung und die Baugrubensohlen ist das bauzeitliche und dauerhafte Einbringen von Stoffen in Gewässer in Form von Einbringen von Baustoffen in den Untergrund, ggf. mit Austrag von Stoffen in das Grundwasser zu berücksichtigen.

Die Bohrpfahlwand weist bei der Baugrube West eine Tiefe von 2,8 m und bei der Baugrube Ost eine Tiefe von 2,5 m auf. Die Bohrpfahlwand liegt in beiden Baugruben näherungsweise zu 100 % unterhalb des Grundwasserspiegels bzw. im Sickerwasserstrom.

Für die Baugrube West ist eine Baugrubensohle aus Unterwasserbeton in einer Größe von 90 m² geplant. Für die Baugrube Ost in einer Größe von 88 m². Beide Baugrubensohlen liegen zu 100 % unterhalb des Grundwasserspiegels bzw. im Sickerstrom.

Nach Herstellung der neuen Eisenbahnüberführung in versetzter Lage und Verschwenkung des Streckengleises über eine Länge von ca. 595,00 m ergeben sich drei Entwässerungsabschnitte:

- Entwässerungsabschnitt 1, freie Strecke Westteil (km 88,106 – km 88,366)
- Entwässerungsabschnitt 2, Brückenbauwerk (km 88,366 – km 88,454)
- Entwässerungsabschnitt 3, freie Strecke Ostteil (km 88,454)

Die Streckenentwässerung im Entwässerungsabschnitt 1 entwässert in einen neu herzustellenden Bahngraben, weiter durch einen bestehenden Durchlass und über

einen bestehenden Graben in den Vorfluter Neckar.

Die maximal anfallende Wassermenge im Entwässerungsabschnitt 1 beträgt ca. 45 l/s.

Die Entwässerung des Brückenbauwerks im Entwässerungsabschnitt 2 erfolgt auf dem Überbau über eine Stahlrohr-Sammelleitung, die das Niederschlagswasser bis zum westlichen Widerlager abführt. Vom Widerlager aus wird das Niederschlagswasser über einen befestigten Graben mit einer belebten Bodenzone und anschließend in den Neckar abgeführt.

Die maximale Einleitmenge im Entwässerungsabschnitt 2 beträgt ca. 15 l/s.

Die Streckenentwässerung im Entwässerungsabschnitt 3 entwässert über eine neu herzustellende gleisparallele Tiefenentwässerung und eine Einleitmulde im Bereich des östlichen Widerlagers in den Neckar. Die Mulde dient hierbei als ein Beruhigungsbecken und nicht als Versickerungsanlage.

Die maximale Einleitmenge im Entwässerungsabschnitt 3 beträgt ca. 29 l/s.

Insgesamt beträgt die jährliche Einleitmenge in den Neckar ca. 1.060.000 m³.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, zuständige Wasserbehörde für Eisenbahnbetriebsanlagen, hat die wasserrechtlichen Erlaubnisse unter Beachtung von Nebenbestimmungen und Hinweisen erteilt.

Die unter A.3.1.1 erteilten Nebenbestimmungen begründen sich im Einzelnen

- hinsichtlich der Unzulässigkeit der Einleitung in die Ortskanalisation in der kommunalen Abwassersatzung. Die Abwassersatzung stellt eine entgegenstehende öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG dar,
- hinsichtlich der Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Mitwirkung und Duldung behördlicher Überwachung aus § 101 Abs. 1 WHG, hinsichtlich ihrer Verpflichtung, die Entwässerungsanlagen in ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten, aus § 60 Abs. 1 WHG,
- hinsichtlich der Anzeigepflicht und Berichtspflicht unvorhergesehener Störungen und der Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Ergreifung von Maßnahmen zur Abwendung von Schäden für das Gewässer auf § 5 USchadG, § 101 Abs. 1 WHG und § 7 Abs. 2 USchadG,

- hinsichtlich der Verpflichtung zur Umsetzung von Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor Hochwasser § 5 Abs. 2 WHG,
- hinsichtlich des Einbaus schädlich belasteter Bodenmaterialien auf Abschnitt 5.3.1, DWA-Arbeitsblatt A 138-1.

Die hinsichtlich der bauzeitlichen Wasserhaltung erteilten Nebenbestimmungen zu den Informationspflichten der Vorhabenträgerin gegenüber den zuständigen Behörden folgen aus § 5 Abs. 1 WHG sowie § 4 USchadG bzw. § 4 Abs. 2 BBodSchG. Die weiteren der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen zur Sorgfaltspflicht begründen sich aus § 48 Abs. 2 WHG bzw. § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG.

Der Verantwortliche für die Maßnahmen der Bauwasserhaltung ist gegenüber dem Sachbereich 6 zu benennen, dies begründet sich aus § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG.

Der restlose Rückbau aller Maßnahmen zur Bauwasserhaltung nach Beendigung der Bauarbeiten ist gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 3 WHG zur Vermeidung nachteiliger Gewässeränderungen und zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts erforderlich. Dies kann nur durch vollständige Wiederherstellung des Zustands vor Beginn der Bauwasserhaltung erreicht werden. Im Hinblick auf den Grundwasserschutz erfordert dies die Wiederherstellung der schützenden Deck- und hydraulisch wirksamen Trennschichten. Details zum Rückbau von Grundwasserbrunnen werden durch das DVGW-Arbeitsblatt W 135 konkretisiert.

Der durch die Nebenbestimmung verbindliche Verweis auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik gewährleistet die Einhaltung des in § 48 Abs. 1 WHG normierten Besorgnisgrundsatzes.

Die hinsichtlich der Einleitungen in oberirdische Gewässer erteilten Nebenbestimmungen begründen sich

- in Bezug auf die Anforderungen an die Beschaffenheit des in den Neckar einzuleitenden Wassers als Konkretisierung der in § 5 Abs. 1, 3 WHG normierten Allgemeinen Sorgfaltspflichten zur Vermeidung nachteiliger Gewässeränderungen (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG) und zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts (§ 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG),
- in Bezug auf die Anforderungen an Ausgestaltung der Einleitestelle gegen Auskolkung gem. § 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WHG. Danach sind an oberirdischen Gewässern schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten. Auskolkungen führen zu einem Abtrag von Sohlmaterial, durch das an anderer Stelle im Gewässer Abflusshindernisse entstehen können,

- in Bezug auf die Beseitigungspflicht von Schäden am Gewässer, die auf die Einleitung zurückzuführen sind, gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 3 WHG. Die Vermeidung nachteiliger Gewässerveränderungen und die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts kann nur durch vollständigen Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands vor Beginn der Baumaßnahme erreicht werden.

Die unter A.3.1.2 erteilten Nebenbestimmungen begründen sich im Einzelnen

- hinsichtlich des schadlosen Hochwasserabflusses während der Bauzeit gem. § 5 Abs. 2 WHG, wonach alle von Hochwasser Betroffenen verpflichtet sind, geeignete Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen und zur Schadensminderung zu treffen,
- hinsichtlich der Verfüllung baubedingter Arbeitsräume mit Fremdmaterial gemäß Abschnitt 5.3.1 DWA-Arbeitsblatt A 138-1. Der Einbau schädlich belasteter Bodenmaterialien würde aufgrund der hohen Durchlässigkeiten im Bereich der Versickerungsanlage zu einem Schadstoffeintrag unmittelbar in das Grundwasser führen. Es darf daher nur unbelastetes Material entsprechend der ErsatzbaustoffV verwendet werden.

Weiterhin begründet sich die Verpflichtung, qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen, aus § 48 Abs. 1 WHG. Hiernach darf eine Erlaubnis für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist. Dies ist nur gewährleistet, wenn die grundwasserrelevanten Arbeiten von Unternehmen mit ausreichender Fachkunde durchgeführt werden.

Die Verpflichtung der Herstellung der Bohrpfähle, Betonfundamente etc. nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gewährleistet die Einhaltung des in § 48 Abs. 1 WHG normierten Besorgnisgrundsatzes.

Die in Abschnitt A.3.1.3 erteilten Nebenbestimmungen begründen sich im Einzelnen

- hinsichtlich der Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Duldung und Unterstützung behördlicher Überwachung aus § 101 Abs. 1 WHG,

- hinsichtlich der Verpflichtung der Vorhabenträgerin zum ordnungsgemäßen Betrieb und Unterhaltung Abwasseranlagen aus § 60 Abs. 1 WHG
- hinsichtlich Gefahrenabwehrpflicht aus § 5 USchadG.
- Die Verpflichtung zur Vorlage von Angaben und Unterlagen gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 folgt aus § 101 Abs. 1 WHG und aus § 7 Abs. 2 USchadG.
- Die Sorgfaltspflicht der Vorhabenträgerin bei Verwendung wassergefährdender Stoffe begründet sich aus § 32 Abs. 2 WHG (Reinhaltung oberirdischer Gewässer) sowie der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 102.

Die weiteren unter A.3.1.3 aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweise zum Bau der Abwasseranlagen begründen sich hinsichtlich der Verpflichtung zur Beachtung der anerkannten Regeln der Technik als Konkretisierung des § 60 Abs. 1 WHG, hinsichtlich der Auskunftspflicht der Vorhabenträgerin gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 aus § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG, hinsichtlich der Gewährleistung eines schadlosen Hochwasserabflusses während der Bauzeit aus § 5 Abs. 2 WHG.

Die Verpflichtung zur ausschließlichen Verwendung von Verfüllmaterialien frei von schädlichen Vorbelastungen begründet sich aus Abschnitt 5.3.1 DWA-Arbeitsblatt A 138-1. Der Einbau schädlich belasteter Bodenmaterialien würde aufgrund der hohen Durchlässigkeiten im Bereich der Versickerungsanlage zu einem Schadstoffeintrag unmittelbar in das Grundwasser führen. Es darf daher nur unbelastetes Material entsprechend der ErsatzbaustoffV verwendet werden.

Die Vorgaben zur Ausgestaltung der Einleitstelle in den Neckar begründen sich aus der Verpflichtung zur Gewährleistung schadloser Abflussverhältnisse an oberirdischen Gewässern gemäß § 6 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 WHG.

Die in den Allgemeinen Nebenbestimmungen in den Abschnitten A.3.1.1, A.3.1.2 und A.3.1.3 verfügte Möglichkeit nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen begründet sich aus § 13 Abs. 1 WHG, die Widerrufbarkeit der wasserrechtlichen Entscheidung aus § 18 Abs. 1 WHG.

Die in den Abschnitten A.3.1.1, A.3.1.2 und A.3.1.3 erteilten Hinweise dienen der Klarstellung, dass die einfache Erlaubnis – anders als die gehobene Erlaubnis oder die Bewilligung – keine privatrechtsgestaltende Wirkung entfaltet (siehe §§ 14, 16

WHG) und der Klarstellung des Übergangs der wasserrechtlichen Entscheidung auf den Rechtsnachfolger gem. § 8 Abs. 4 WHG.

B.4.6.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz, Hochwasserschutz, Wasserbau

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, des Hochwasserschutzes und des Wasserbaus vereinbar.

Das Vorhaben verstößt nicht gegen das Verschlechterungsverbot gemäß § 27 und § 47 Wasserhaushaltsgesetz.

Der geplante Neubau der Eisenbahnüberführung überquert den Neckar, liegt innerhalb eines festgesetzten Überschwemmungsgebietes und grenzt in einigem Abstand an Wasserschutzgebiete der Zonen I und II:

Der Neckar ist im Plangebiet als naturnaher bis mäßig ausgebauter Flussabschnitt zu charakterisieren. Flussabwärts des Bauwerkes ist der Gewässerabschnitt als gesetzlich geschütztes Biotop („Neckar bei Fisingen“, Nr. 176173250208) erfasst.

Die Eisenbahnüberführung quert im Plangebiet das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Neckars (ÜSG Neckar / Sulz-Betra).

Gemäß Hochwassergefahrenkarte sind die Eingriffsflächen des Bauvorhabens bereits bei einem HQ₁₀ größtenteils von Überflutung betroffen. Lediglich der Bahndamm wird nicht überschwemmt.

Etwa 40 m südlich der EÜ liegen die Grenzen der Wasserschutzgebietszonen I und II des Wasserschutzgebietes Empfingen GWF II Fisingen. Nordöstlich der EÜ befindet sich die Zone I und II des WSG Empfingen GWF III Fisingen. Mit der Baumaßnahme wird nicht direkt in die Wasserschutzgebietszonen eingegriffen, die geplante östliche Baustellenzufahrt verläuft in einigem Abstand zu dem nordöstlich der Eisenbahnüberführung gelegenen Wasserschutzgebiet.

Durch das geplante Vorhaben ist das Gewässer (Oberflächengewässer bzw. Grundwasser) baubedingt und anlagebedingt potenziell betroffen.

Zwar werden die Widerlager der Eisenbahnüberführung außerhalb des Uferbereichs des Neckar gegründet, während der Bauarbeiten besteht jedoch insbesondere unfallbedingt oder durch plötzlich auftretende Hochwasserereignisse die Gefahr der Schadstoffbelastung des Oberflächenwassers und des Grundwassers durch baubedingte Schadstoffe.

Durch entsprechende im Landschaftspflegerischen Begleitplan formulierte und mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegte Vermeidungsmaßnahmen

(Planfeststellungsunterlage 13, Maßnahme 008_V) wird der Gefahr eines Schadstoffeintrags in das Grundwasser, auch über den Wirkpfad Boden, entgegengewirkt.

Insbesondere hat sich die Vorhabenträgerin dazu verpflichtet, Vorsorge dafür zu treffen, dass bei einem plötzlich auftretenden Hochwasserereignis die bauzeitlich genutzten Flächen ausreichend schnell geräumt werden können bzw. keine wassergefährdenden Substanzen bauzeitlich im Überschwemmungsbereich gelagert werden. Innerhalb der Logistikflächen, der Zufahrten und der Arbeitsräume werden Vorsorgemaßnahmen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen getroffen und hinsichtlich des aus den Baugruben abgepumpten Wassers werden vor der Rückleitung in den Neckar Absetzbecken vorgeschaltet.

Ergänzende Forderungen des Landratsamtes Rottweil, untere Wasserbehörde, sind als Nebenbestimmungen unter A.4.2 und A.4.3 in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Umsetzung der Forderungen hat die Vorhabenträgerin zugesagt.

Der Neckar ist durch den Neubau der EÜ nicht direkt betroffen, da die Widerlager des neuen Bauwerkes nicht im Uferbereich gegründet werden. Anlagebedingt ergeben sich (ausweislich des Landschaftspflegerischen Begleitplanes, Unterlage 13.1) durch den Neubau keine erheblichen dauerhaften Eingriffe weder in das Oberflächengewässer noch in das Grundwasser. Durch den Wegfall der beiden Mittelpfeiler der bestehenden Eisenbahnüberführung ergibt sich ein gegenüber dem Ist-Zustand optimierter Abflussquerschnitt im Neckar.

Den anlagebedingten Flächenversiegelungen stehen Entsiegelungen in etwa gleichem Umfang gegenüber, so dass sich im Hinblick auf die Grundwasserneubildung keine Auswirkungen ergeben.

Anfallendes Niederschlagswasser wird gesammelt und zum Teil über offene Gräben, zum Teil über eine Tiefenentwässerung und eine Einleitmulde in den Neckar eingeleitet (siehe Abschnitt B.4.6.1).

Es erfolgt keine direkte Einleitung von Niederschlagswasser.

Der dauerhafte Einbau von Bauwerksteilen in den Grundwasserhorizont erfolgt lediglich auf wenigen Quadratmetern im Bereich der Fundamente der Brückenwiderlager. Im Uferbereich oder der Gewässersohle ist keine Pflasterung vorgesehen.

Durch diese lokale Beeinträchtigung kommt es nicht zu einer Verschlechterung der Qualität und Quantität des Grundwasserkörpers.

Die Lage der Eisenbahnüberführung im festgesetzten Überschwemmungsgebiet erfordert gemäß § 78 WHG, Abs. 7 die Beachtung baulicher Schutzvorschriften für eine hochwasserangepasste Bauweise.

Das Landratsamt Rottweil, Umweltschutzamt, hat für den geplanten Neubau ein ausreichend großes Freibord der Eisenbahnüberführung von 1,26 m bei einem Wasserspiegel von 408,25 müNN festgestellt und erklärt, dass aus wasserbaulicher Sicht keine Einwände bestehen (Stellungnahme vom 19.05.2025).

Bauzeitlich wird in geringem Umfang aus den Baugruben abgepumptes Wasser in den Neckar eingeleitet. Da dieses über Absetzbecken vorgeklärt wird, kann ein schädlicher Eintrag von Schwebstoffen und Feinmaterial verhindert werden.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen für das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, keine Bedenken gegen das Vorhaben, solange dieses gemäß den eingereichten Unterlagen sowie unter Einhaltung und Beachtung der in den wasserrechtlichen Erlaubnissen aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweisen umgesetzt wird (siehe Abschnitt A.3.1).

Das Landratsamt Rottweil, Untere Wasserschutzbehörde, hat in seinen Stellungnahmen vom 26.03.2021, vom 27.07.2022, vom 19.05.2025 und vom 20.08.2025 aus fachtechnischer Sicht keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben. Das Landratsamt Freudenstadt, Untere Wasserschutzbehörde, hat in seinen Stellungnahmen vom 25.03.2021 und vom 15.05.2025 ebenfalls keine grundsätzlichen Einwendungen aus fachtechnischer Sicht erhoben und sich der fachlichen Stellungnahme des Landratsamtes Rottweil, Untere Wasserschutzbehörde, inhaltlich angeschlossen. Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Landesbetrieb Gewässer hat mit Schreiben vom 25.03.2021 zu dem geplanten Vorhaben Stellung genommen.

Von den Behörden geforderte konkretisierende Nebenbestimmungen, die sich nicht bereits in den Planfeststellungsunterlagen wiederfinden, sind in diesen Planfeststellungsbeschluss unter A.4.2 oder in der wasserrechtlichen Erlaubnis unter A.3.1 aufgenommen bzw. wurden von der Vorhabenträgerin zugesagt (siehe A.5).

Die unter A.4.2 aufgenommenen Nebenbestimmungen dienen der Vermeidung der Gewässerverunreinigung während der Baumaßnahme, die Einhaltung der Forderungen hat die Vorhabenträgerin zugesagt.

Sofern das Landratsamt Rottweil, untere Wasserbehörde, den vollständigen Rückbau des wasserundurchlässigen Baugrubenverbaus einschließlich der Unterwasserbetonsohle nach Abschluss der Baumaßnahme gefordert hat, hat die

Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass ein vollständiger Rückbau, insbesondere der Unterwasserbetonsohle, aus technischen Gründen nicht möglich sei. Der westliche Teil der östlichen Baugrubenumschließung sowie der östliche Teil der westlichen Baugrubenumschließung würden vor Verfüllung der Baugruben bis auf eine Höhe von ca. 405 müNN zurückgebaut. Die restlichen Bohrpfahlwände und die Unterwasserbetonsohlen verblieben im Baugrund. Ein Teil der Bohrpfahlwände und die Unterwasserbetonsohlen stellen zwar Fremdkörper im Grundwasser dar, die jedoch umflossen werden können und nicht zu Veränderungen des Grundwasserkörpers führen. Dieser Einschätzung ist auch das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, untere Wasserbehörde nicht entgegengetreten und hat die entsprechende wasserrechtlichen Erlaubnisse für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser bauzeitlich und dauerhaft erteilt (siehe A.3.1).

Die weitergehende Forderung des Landratsamtes Rottweil, untere Wasserbehörde, nach Abschluss des täglichen Arbeitseinsatzes die Baumaschinen außerhalb des Hochwasserabflussbereiches eines HQ₁₀ und außerhalb des Gewässerrandstreifens abzustellen, hat die Vorhabenträgerin als unzumutbar abgelehnt. Auch nach der Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die tägliche Entfernung der Baumaschinen aus dem überschwemmungsgefährdeten Bereich nicht geboten, da durch die von der Vorhabenträgerin zugesagte regelmäßige Beobachtung der Wetterlage und Pegelstände, die Erfordernis einer Räumung frühzeitig abgesehen werden und veranlasst werden kann. Das Landratsamt Freudenstadt, untere Wasserbehörde, hat in seiner Stellungnahme ebenfalls die Beobachtung der Hochwasserlage und Räumung des Überschwemmungsbereiches bei anlaufendem Hochwasser für ausreichend erachtet (siehe Nebenbestimmung unter A.4.3).

Durch die planfestgestellten Schutzvorkehrungen und Schutzmaßnahmen bei dem Bau und Betrieb der Eisenbahnüberführung können negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt wirksam vermieden werden. Der Neubau der Eisenbahnüberführung ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft, des Gewässerschutzes, der Hochwassersicherheit und des Wasserbaus vereinbar.

Im Hinblick auf Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der naturschutzrechtlichen Ersatzmaßnahme 017_E betrachtet wurden, wird auf Kapitel B.4.7 verwiesen.

B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Nach § 15 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) ist der Verursacher eines Eingriffs (§ 14 Abs. 1 BNatSchG) verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot). Der Verursacher ist nach § 15 Abs. 2 BNatSchG angewiesen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Das Vermeidungsgebot zwingt dazu, in allen Phasen der Planung und Umsetzung eines Projektes Vorkehrungen dafür zu treffen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen werden, d.h. den Eingriff am geplanten Ort so schonend wie möglich durchzuführen. Dieses Gebot ist strikt zu beachten. Seinem Inhalt nach will das Vermeidungsgebot nicht das Vorhaben selbst, sondern nur die mit ihm verbundenen negativen Folgen für Natur und Landschaft verhindern, die vermeidbar sind. Eine Beeinträchtigung ist im Sinne von § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Das Vermeidungsgebot fordert die Minimierung der Eingriffsfolgen bei Verwirklichung des Vorhabens, mithin die schonende Einfügung in Natur und Landschaft am gewählten Standort.

Bei einem Eingriff, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat der Planungsträger gemäß § 17 Abs. 4 S. 3 BNatSchG die zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz in sonstiger Weise erforderlichen Maßnahmen im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen.

Das festgestellte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil seine Durchführung zu einer Beeinträchtigung der

Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen wird.

Die Vorhabenträgerin hat ausreichende Bestandserhebungen und -bewertungen durchgeführt, Maßnahmen der Vermeidung und Minderung aufgezeigt und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bilanziert und beurteilt sowie ein ökologisches Maßnahmenkonzept zum Ausgleich und Ersatz der unvermeidbaren Eingriffe vorgelegt.

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen sonstige spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften.

Die Ergebnisse der Bestandserhebungen und -bewertungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (siehe hierzu Unterlage 13 der Planfeststellungsunterlagen) stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar. Die Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erfolgt nach den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG).

Die vorliegende Planung entspricht dem Vermeidungsgebot gemäß § 15 BNatSchG. Insoweit wird auf die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur weitestmöglichen Vermeidung von Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft verwiesen.

Folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen tragen dazu bei, den Eingriff so gering wie möglich zu halten:

- Einweisung der Baufirma durch die umweltfachliche Bauüberwachung (001_V)
- Schutz vor Beschädigung angrenzender Gehölze durch Schutzzäune (001_V)
- Zeitliche Einschränkung der Rodungsarbeiten / des Rückschnittes von Gehölzen auf die gesetzlich dafür zulässige Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar (002_V)
- Entlang der Baustellenzufahrt auf den Stock setzen der Gebüsche und Bäume in einer Höhe von ca. 30-40 cm und Wegheben mit einem Greifer. Kein Befahren dieser Bereiche. Rodung der Wurzelstöcke zwischen Anfang Mai und Ende September zum Schutz der Haselmaus (002_V)

- Abfangen der Zauneidechsen aus den Eingriffsbereichen und Umsetzen in die Ersatzhabitate, Aufstellen von Reptilienschutzzäunen (003_V)
- Gerichtetes Ausleuchten der Baustelle bei Nacharbeiten zum Schutz der Fledermäuse und des Bibers (004_V)
- Abdecken der Baugruben oder ähnlichen Gefahrenstellen zum Schutz des Bibers (005_V)
- Entfernen potentieller Futterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers bis Ende Mai vor Baubeginn (006_V)
- Mit neophytischen Pflanzenteilen verunreinigtes Bodenmaterial ist fachgerecht zu entsorgen und stattdessen neues, unbelastetes Material in die gestörten Bereiche einzubringen (007_V)
- Vorsorgemaßnahmen beim Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen innerhalb der Logistikflächen, Arbeitsräume und Zufahrtswege zum Schutz des Bodens, des Fließgewässers und des Grundwassers (008_V)
- Die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen sowie Betankungsvorgänge sind nur außerhalb des Gewässerrandstreifens sowie auf nach unten abgedichteten Flächen zulässig (008_V)
- Aus den Baugruben abgepumptes Wasser ist vor der Rückleitung in das Gewässer über Absetzbecken vorzuklären. Es muss sichergestellt sein, dass das Wasser frei von Trübstoffen (mineralischen Feinbestandteilen) und sonstigen Fremdstoffen ist (008_V)

Zur Vermeidung von Tötung und Verletzung von Reptilien sowie von Lebensraumverlusten, werden Ersatzbiotope für die Zauneidechse angelegt.

Zum Ausgleich für Nistplatzverluste durch Rückschnitt und Rodungen von Gehölzen, werden Bruthabitate für die Avifauna geschaffen.

Zum Ausgleich für Lebensraumverluste von Haselmäusen durch Rückschnitt und Rodungen von Gehölzen werden frucht- und nussreiche Gehölzpflanzungen umgesetzt.

Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden CEF-Maßnahmen:

- Anlage von zwei CEF-Flächen westlich und östlich der EÜ mit zwei Steinriegeln in der westlichen CEF-Fläche und einem Steinriegel in der östlichen CEF-Fläche mit Sandlinsen und zehn Asthaufen in der westlichen CEF-Fläche sowie fünf

Asthaufen in der östlichen CEF-Fläche als Ersatzbiotope für die Zauneidechse vor Beginn des Abfangens (009_CEF)

- Punktuelle Entnahme einzelner Sträucher aus den dichten Gebüschstrukturen auf den Böschungen (009_CEF)
- Anpflanzung von Strauchhecken (im Herbst zwei Jahre vor Baubeginn), Ansaat einer Hochstaudenflur (im Spätsommer ein Jahr vor Baubeginn) und Anbringen eines Nistkastens (Halbhöhle) (im Winter vor Baubeginn) als Bruthabitate für die Avifauna (010_CEF)
- Anpflanzung frucht- und nussreicher Gehölze auf ca. 90 m² auf der Bahnböschung südlich des Feldgehölzes als Ausgleich des potenziellen Lebensraumverlustes der Haselmaus (010a_CEF)

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Insgesamt werden mit den vorgesehenen Maßnahmen alle vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie des Artenschutzes bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens unterlassen. Die nach der Durchführung der möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind unvermeidbar.

Trotz der hier vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung verbleiben mit dem planfestgestellten Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, welche Ausgleichs- und / oder Ersatzmaßnahmen erforderlich machen (Kompensationsmaßnahmen).

Das Vorhaben ist hauptsächlich mit baubedingten, d.h. vorübergehend auftretenden Beeinträchtigungen verbunden. Diese beschränken sich auf die vorübergehende Inanspruchnahme von sowohl gering-, mittel- als auch hochwertigen Biototypen/Nutzungen. Die Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten weitestgehend wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückgeführt.

Anlagebedingte, d.h. dauerhafte Beeinträchtigungen finden durch die neue Lage der EÜ und den entsprechend angepassten Streckenverlauf sowie den Bau einer Stützmauer zwischen Bahntrasse und Bundesstraße statt. Zudem wird ein Graben zur Streckenentwässerung entlang der Bahnstrecke neu angelegt.

Durch die Baumaßnahme ergeben sich keine betriebsbedingten Beeinträchtigungen.

Dabei haben insbesondere folgende Beeinträchtigungen Auswirkungen auf den Kompensationsbedarf:

- Baubedingte Beeinträchtigung/vorübergehender Verlust von Vegetationsflächen / Nutzungen sowie der anstehenden Böden durch Arbeitsräume, Zuwegungen und Logistikflächen (B3, Bo1, L1)
- Anlagebedingte Beeinträchtigung / dauerhafter Verlust von Vegetationsflächen / Nutzungen sowie der anstehenden Böden durch die Anlage einer Stützmauer, den neuen Streckenverlauf / die veränderte Lage des Bauwerkes (B4, Bo2)

Diese Beeinträchtigungen sind nicht vermeidbar, da keine zumutbaren Alternativen gegeben sind, welche den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen könnten.

Für die Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Tabelle 8, Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung) Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen ausgewiesen.

Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

- Rekultivierung und Tiefenlockerung der beanspruchten Böden (011_A - 014_A)
- Rekultivierung und natürliche Sukzession auf Flächen mit Ruderal- und nitrophytischer Saumvegetation (011_A)
- Ersatzpflanzungen für beseitigte Feldgehölze, Feldhecken, Auwaldstreifen und Gebüsche mit standortgerechten gebietsheimischen Gehölzarten (012_A)
- Ansaat mit einer autochthonen und standortgerechten Gras-/Kräutermischung auf Wiesenflächen, den Flächen mit Topinambur-Bestand und dem Grasweg (013_A)
- Wiederherstellung der beanspruchten Ackerflächen (014_A)
- Neuanpflanzung von standortgerechten gebietsheimischen Gehölzarten zur Ergänzung des Auwaldstreifens im Bereich der Neophyten-Bestände (015_A)
- Rekultivierung und natürliche Sukzession im Bereich der bestehenden Bahnstrecke, unterhalb der neuen Brücke, im Bereich des Grabens zur Streckenentwässerung und im Bereich der alten Widerlager der EÜ (016_A)
- Anlage einer Aufweitung am Neckar als Ersatz für anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen zur Aufwertung eines teilweise naturfernen Uferabschnitts (017_E)

Die bauzeitlich beanspruchten Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder rekultiviert und die entfernten Gehölzbestände gleichartig nachgepflanzt.

Für die anlagebedingt entfallenden Biotopflächen wird ein gleichwertiger Ersatz vorgesehen, da für eine Neuanpflanzung mit Gehölzen in gleichartigem Umfang keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen. Im direkten Umfeld des Vorhabens können die anlagebedingten Eingriffe in Gehölze lediglich auf einer Fläche von ca. 100 m² ausgeglichen werden. Darüber hinaus werden die entfallenden Biotopflächen durch die vorgesehene Ersatzmaßnahme (017_E) ersetzt:

Als Ersatzmaßnahme ist die Renaturierung eines Uferabschnittes des Neckars zwischen Neckarhausen und Dettingen geplant. Hierzu werden auf einer Länge von ca. 100 m der Uferverbau aus Steinplatten zurückgebaut und die Uferbereiche abgeflacht. Auf diese Weise wird eine Aufweitung des Gewässerprofils ermöglicht und durch Erosion und Überflutungen können struktureichere Uferbereiche entstehen. Zusätzlich werden auf dem angrenzenden Flurstück parallel zum bestehenden Auwaldstreifen, initial standortgerechte und gebietsheimische Gehölze gepflanzt. Am gegenüberliegenden Neckarufer werden Bühnen hergestellt, um eine Strömungsdiversion zum Gleithang zu bewirken. Der sehr schmale Auwaldstreifen wird dadurch breiter, Amphibienlebensräume werden geschaffen, und langfristig wird natürliche Flussdynamik ermöglicht. Ebenso entstehen durch die Renaturierung des Uferabschnitts gewässertypische Stillwasserzonen, die im Hauptarm fehlen und für strömungsdifferente und ruhigwasserliebende Fischarten von Bedeutung sind. Die Uferbereiche westlich und östlich des Neckar können zur Umsetzung der Maßnahmen von der Vorhabenträgerin über bahneigene Flächen und größtenteils befestigte Wege erreicht werden. Sofern Baustraßen hergestellt werden müssen, wird der anstehende Boden beispielsweise durch Baggermatten geschützt.

Durch die Maßnahme 017_E wird insgesamt eine Aufwertung des teils naturfernen Uferabschnittes erreicht.

Insgesamt sind die vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Art und Umfang geeignet, die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig i. S. d. naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu kompensieren.

Nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht das Vorhaben damit unter Berücksichtigung der im LBP genannten Maßnahmen mit den Belangen des Naturschutzes im Einklang.

Die Ersatzmaßnahme 017_E ist im Zuge der zweiten Planänderung im Verfahren nach Abschluss des Anhörungsverfahrens von der Vorhabenträgerin nochmals umgeplant worden. Die Änderungen sind in den Planfeststellungsunterlagen in türkis dargestellt (Unterlage 13.1, 13.3). Die in ihren Aufgabenbereichen von der

Planänderung betroffenen Träger öffentlicher Belange erhielten in einer ergänzenden Anhörung Gelegenheit zur Stellungnahme (Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 28.04.2025).

Anlass zur zweiten Planänderung waren im Wesentlichen Bedenken der staatlichen Fischereiaufsicht bei den Regierungspräsidien Freiburg und Karlsruhe sowie des für die Unterhaltung des Neckars zuständigen Landesbetriebs Gewässer (Stellungnahme vom 09.08.2022). Die Planfeststellungsbehörde teilte die vorgetragenen Bedenken und veranlasste die Vorhabenträgerin zur Umplanung.

Mit der zweiten Planänderung wird im Wesentlichen auf die zuvor vorgesehene Anlage eines Seitenarms am Neckar verzichtet, da die Maßnahme ohne aufwändige Unterhaltungsmaßnahmen nicht geeignet wäre, die Funktion der durch den Eingriff beeinträchtigten Schutzgüter dauerhaft und gleichwertig zu ersetzen.

Die nunmehr von der Vorhabenträgerin vorgelegte Ausgestaltung der Ersatzmaßnahme 017_E entspricht im Wesentlichen dem zuvor zwischen den Fischereibehörden der Regierungspräsidien Karlsruhe und Freiburg, staatliche Fischereiaufsicht, der Flussgebietsbehörde und dem Landesbetrieb Gewässer vorgeschlagenen Entwurf (Schreiben vom 09.08.2022). Diesem haben die Fischereibehörden aus fischereifachlicher sowie fischökologischer Sicht unter Zurückstellung ihrer Bedenken zugestimmt (Schreiben vom 23.05.2025).

Die rechtzeitige Einbindung der Fischereiberechtigten ist durch Nebenbestimmung A.4.4.4 gewährleistet und sofern vor Beginn der Ersatzmaßnahme eine Bergung des Fischbestandes in dem betroffenen Bereich erforderlich sein sollte, hat die Vorhabenträgerin dies in Absprache mit den Fischereiberechtigten zu veranlassen.

Weiterhin dienen die unter A.4.2 und A.4.3 erteilten Nebenbestimmungen der Vermeidung nachteiliger Gewässerveränderungen durch das Einbringen von Fremdstoffen im Zuge der Bauarbeiten.

Das Landratsamt Freudenstadt, untere Naturschutzbehörde hat in seiner Stellungnahme vom 15.05.2025, das Landratsamt Rottweil, untere Naturschutzbehörde, in seiner Stellungnahme vom 29.04.2025 der Änderung der Ersatzmaßnahme 017_E zugestimmt bzw. keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen.

Insgesamt gab es von den im Planfeststellungsverfahren beteiligten Fachbehörden und anerkannten Vereinigungen keine grundsätzlichen Einwendungen gegen den von der Vorhabenträgerin erarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplan. Sofern Forderungen formuliert wurden, die sich nicht bereits in den

Planfeststellungsunterlagen wiederfinden, so sind diese in den Nebenbestimmungen unter A.4 oder in der wasserrechtlichen Erlaubnis unter A.3.1 oder als Zusage der Vorhabenträgerin unter A.5 in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

So hat das Landratsamt Freudenstadt, untere Naturschutzbehörde, gefordert, die landschaftspflegerische Ausführungsplanung im Vorfeld der Maßnahmen noch mit dem Naturschutzbeauftragten und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Freudenstadt abzustimmen, die Ausführung der CEF-Maßnahmen der unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn durch das Protokoll der umweltfachlichen Baubegleitung anzuzeigen sowie dem Landratsamt, untere Naturschutzbehörde, von der umweltfachlichen Baubegleitung zu bestätigen, dass die im LBP (Maßnahmenkonzept) genannten Maßnahmen vollständig und fachgerecht umgesetzt wurden.

Sofern das Landratsamt Rottweil, in Abstimmung mit dem Landratsamt Freudenstadt, untere Naturschutzbehörden, während der Baumaßnahme regelmäßige Informationen über die Ausführung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen gefordert haben, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, den unteren Naturschutzbehörden die dem EBA übermittelten Turnusberichte der umweltfachlichen Bauüberwachung ebenfalls zuzusenden.

B.4.7.1 Schutzgebiete

B.4.7.1.1 Natura 2000-Gebiete

Eine Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten kann sowohl unmittelbar als auch mittelbar ausgeschlossen werden. Die vorhabenbedingten Wirkungen sind nicht geeignet, die Schutzgegenstände umliegender Gebiete zu beeinträchtigen.

Die zu erneuernde EÜ liegt außerhalb von Natura 2000-Gebietsgrenzen. Das nächstgelegene FFH-Gebiet (Nr. 7617-341 „Wiesen und Heiden an Glatt und Mühlbach“) liegt ca. 1,6 km südöstlich, das nächstgelegene Vogelschutzgebiet (VSG 7617-401 „Brandhalde“) über 10 km südwestlich des Plangebietes.

Mögliche Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete bzw. ihrer Bestandteile sowie Schutz- und Erhaltungsziele können aufgrund der hohen Entfernung zwischen Schutzgebieten und Baufeld ausgeschlossen werden.

B.4.7.1.2 Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Naturpark

Im Plangebiet befinden sich keine ausgewiesenen Naturschutzschutzgebiete. Das nächstgelegene NSG befindet sich in ca. 3,5 km Entfernung nördlich des Vorhabensbereichs (NSG „Dießener Tal und Seitentäler“).

Aufgrund der Entfernung zwischen Vorhabenbereich und NSG können vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Schutzziele des Naturschutzgebietes ausgeschlossen werden.

Das nächstgelegene Naturdenkmal (Linde, Schutzgebietsnummer 83250570150) befindet sich ca. 1,3 km entfernt von der zu erneuernden EÜ innerhalb der Ortschaft Fischingen an der Kreuzung Neckarstraße/Lindenplatz. Die Baustellenzufahrt wird an dieser Stelle vorbeigeführt. Da die vorhandene Straße in diesem Bereich ausreichend ausgebaut ist, sind keine Eingriffe erforderlich. Mit Beeinträchtigungen der Linde ist daher nicht zu rechnen.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Grenzen zweier Landschaftsschutzgebiete. Nördlich im Landkreis Freudenstadt liegt das LSG „Oberes Neckartal“ (Nr. 2.37.054) und südlich im Landkreis Rottweil befindet sich das LSG „Diessental und Teile des Neckar und Glatt-Tales“ (3.25.028).

Entsprechend den beiden Verordnungen sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen (LSG „Oberes Neckartal“) bzw. Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten (LSG „Diessental und Teile des Neckar- und Glatt-Tales“).

Baubedingt werden landschaftsprägende Gehölzstrukturen vorübergehend beseitigt. Die beanspruchten Flächen werden nach Abschluss der Arbeiten rekultiviert und bepflanzt, so dass sich dauerhaft wieder naturnahe Gehölzbestände entwickeln können. Durch die Erneuerung der EÜ ergeben sich keine dauerhaften erheblichen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild, da die Lage des Bauwerks nur wenig verändert wird. Landschaftsprägende Gehölze, die im Bereich des Bauwerks beseitigt werden müssen, können nach dem Rückbau der EÜ die freigewordenen Flächen wieder einnehmen. Am naturnahen Flusslauf und seiner Ufervegetation werden keine anlagebedingten Beeinträchtigungen erfolgen. Die notwendigen Anpassungen des Bahndammes verändern das Landschaftsbild nur sehr kleinräumig und werden nicht als erheblich eingestuft.

Da durch die geplante Baumaßnahme größtenteils nur temporäre Beeinträchtigungen erfolgen, ergeben sich durch das Vorhaben keine relevanten Veränderungen, die dem Schutzzweck der Gebiete zuwiderlaufen. Das Landschaftsbild erfährt nur vorübergehend eine geringe Beeinträchtigung durch die Baustelleneinrichtung.

In seinen Stellungnahmen vom 24.11.2021 und vom 15.05.2025 hat das Landratsamt Freudenstadt, untere Naturschutzbehörde, sein Einvernehmen gemäß § 5 Abs. 4 der

Landschaftsschutzgebiets-Verordnung „Oberes Neckartal“ mit dem geplanten Bauvorhaben erteilt“.

Der Vorhabenbereich liegt am Rande des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“. Entsprechend § 3 der Schutzgebietsverordnung ist der Zweck des Naturparks, dieses Gebiet als vorbildliche Erholungslandschaft zu entwickeln, zu pflegen und zu fördern. Das geplante Vorhaben spricht den formulierten Zielen des Naturparks nicht entgegen, da keine nachhaltigen Veränderungen der Landschaft und deren Nutzungen stattfinden.

B.4.7.1.3 Gesetzlich geschützte Biotope

Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG ist es verboten, bestimmte Biotope zu zerstören oder sonst erheblich zu beeinträchtigen. Eine Ausnahme von diesem Verbot kann gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Im Bereich der Eisenbahnüberführung befinden sich die folgenden nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG geschützten Biotope:

- Biotop Nr. 176172372533 „Feldgehölz B14 östlich Neckarhausen“
(geschütztes Gehölz nördlich des Bauwerks, Ufergehölze des Neckars)
- Biotop Nr. 176173250215 „Auwaldstreifen am Neckar, nordwestlich Fischingen“
(Ufergehölze am Neckar nordöstlich der EÜ)
- Biotop Nr. 176172371034 „Ufervegetation am Neckar, Kreisgrenze bis Neckarhausen“
(Gehölze und Röhrichte des rechten Neckarufers südwestlich der EÜ)
- Biotop Nr. 176173250208 „Neckar bei Fischingen“
(Neckar flussabwärts des Bauwerkes)
- Biotop Nr. 176173250236 „Feldhecken entlang des Bahngleises, nordwestl. Fischingen“

Durch das geplante Vorhaben ergeben sich teilweise Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotopflächen. Eingriffe in das Gewässer / Biotop „Neckar bei Fischingen“) finden nicht statt.

Bauzeitlich werden Zufahrten, Logistik- und Baustelleneinrichtungsflächen sowie Arbeitsräume angelegt, wodurch einerseits Gefährdungen der angrenzenden Biotopflächen / Gehölzflächen möglich sind aber auch geschützte Feldgehölze, Auwaldstreifen und Feldhecken beseitigt werden müssen.

Anlagebedingt werden durch den Neubau der Eisenbahnüberführung und der Verlegung der Trasse ebenfalls Feldgehölze, Auwaldstreifen und Feldhecken beseitigt.

Die Vorhabenträgerin hat mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan geeignete Maßnahmen zu Vermeidung, Minimierung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotope festgelegt (auf die Ausführungen in Kapitel B.4.7 wird verwiesen).

Die Eingriffe führen nicht zu einer Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Biotope.

Die Eingriffe sind auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt und die zu rodenden Gehölze werden, wo möglich, nur auf den Stock gesetzt. Angrenzende Gehölze werden durch mechanische Vorkehrungen (Schutzzäune, Stammschutz) geschützt. Die bauzeitlich beanspruchten Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert und die entfernten Gehölzbestände nachgepflanzt. Anlagebedingte Eingriffe in Gehölze können im direkten Umfeld des Vorhabens auf einer Fläche von ca. 100 m² ausgeglichen werden. Darüber hinaus werden die anlagebedingt entfallenden Biotopflächen durch die vorgesehene Ersatzmaßnahme im weiteren Umfeld des Vorhabens gleichwertig ersetzt. Im Rahmen der Ersatzmaßnahme werden Initialpflanzungen mit standortgerechten Gehölzen vorgenommen, so dass sich der bestehende Auwaldstreifen verbreitert.

Die Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope können durch die im LBP aufgeführten Maßnahmen ausgeglichen werden, so dass die Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatschG erteilt werden kann.

B.4.7.2 Artenschutz

Das Vorhaben ist auch mit den einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzes vereinbar.

Eine Betroffenheit von besonders und streng geschützten Arten liegt vor. Das Vorhaben ist jedoch nicht geeignet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszulösen.

Die Vorhabenträgerin hat ein artenschutzrechtliches Gutachten für das Vorhaben erstellt (siehe Unterlage 14.1). Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten konnten die potentiell durch das Vorhaben betroffenen Artengruppen auf die Avifauna,

Fledermäuse, Haselmäuse, Falter und Reptilien sowie als Einzelart den Biber beschränkt werden.

Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen wurden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen formuliert, die in das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans eingearbeitet wurden (siehe oben stehender Abschnitt B.4.7). Durch die in diesem Planfeststellungsbeschluss unter A.4.4.1 angeordnete umweltfachliche Bauüberwachung ist sichergestellt, dass die vorgesehenen Vermeidungs- Minimierungs- und CEF-Maßnahmen unter naturschutzfachlicher Anleitung umgesetzt werden, so dass das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden kann.

Insbesondere werden, entsprechend der planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begeitplanung, Unterlage 13.1, die als Ausgleich für die bauzeitlichen Lebensraumverluste der Zauneidechse geplanten Ersatzhabitate als CEF-Maßnahmen bereits vor Baubeginn hergestellt, sodass diese ihre ökologische Funktion als Lebensraum zu dem Zeitpunkt der Umsetzung der Zauneidechsen bereits erfüllen. Eine entsprechende Vorgehensweise hat das Landratsamt Rottweil, untere Naturschutzbehörde in seiner Stellungnahme vom 27.02.2022 gefordert. Weiterhin hat die Vorhabenträgerin zugesagt, den unteren Naturschutzbehörden, Landratsamt Rottweil und Landratsamt Freudenstadt, die Turnusberichte der umweltfachlichen Bauüberwachung zur Information zuzusenden. Sollten unvorhersehbaren Ereignisse eintreten, die die national sowie europarechtlich geschützten Arten betreffen, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die unteren Naturschutzbehörden zu informieren (Zusagen unter A.5.2).

Die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG Abs. 1, Nr. 1-3 werden bei Einhaltung der Maßnahmen nicht erfüllt.

B.4.7.3 Kompensationsverzeichnis

Bezüglich der Führung eines Kompensationsverzeichnisses ist das Eisenbahn-Bundesamt grundsätzlich verpflichtet, der unteren Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben für die Führung zu übermitteln, § 17 Abs. 6, Abs. 11 Satz 2 BNatSchG in Verbindung mit § 18 NatSchG BW. Dies umfasst mit Inkrafttreten der Neufassung der KompVzVO seit dem 01.01.2026 insbesondere folgende Angaben:

- Dauerhafte Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nach § 15 Absatz 1 BNatSchG,

- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Absatz 2 BNatSchG,
- Ausgleichsmaßnahmen für Umwandlungen von Streuobstbeständen nach § 33a Absatz 3 NatSchG BW,
- Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten,
- Schadensbegrenzungsmaßnahmen bei erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten,
- Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs nach § 34 Absatz 5 Satz 1 BNatSchG (Kohärenzsicherungsmaßnahmen),
- Dauerhafte Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eintritts der Zugriffsverbote des § 44 Absatz 1 BNatSchG,
- Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 Satz 3 BNatSchG (CEF-Maßnahmen) und
- Maßnahmen nach § 45 Absatz 7 Satz 2 BNatSchG zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population einer Art (FCS-Maßnahmen).

Gemäß § 1 Abs. 3 Satz 2 KompVzVO wird die oben genannte Datenübermittlungspflicht dem Verursacher des Eingriffs auferlegt (Nebenbestimmung unter A.4.4.2).

B.4.8 Immissionsschutz

B.4.8.1 Baubedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Betroffenheiten durch baubedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen sind für die Anwohner aus den angrenzenden Ortsteilen Neckarhausen und Fischingen durch den Neubau der Eisenbahnüberführung nicht zu erwarten.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970, AVV Baulärm). Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm von der Vorhabenträgerin bzw. den Bauunternehmen zu beachten und bei Überschreitung der maßgeblichen

Immissionsrichtwerte grundsätzlich (weitere) Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen.

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungseinwirkungen können aber die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) als allgemein anerkannte Regeln der Technik herangezogen werden.

Die Vorhabenträgerin hat ein schall- und erschütterungstechnisches Gutachten zur Beurteilung der zu erwartenden Immissionen vorgelegt (Planfeststellungsunterlage 19.1).

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm für die schutzbedürftigen Nutzungen tags und nachts für alle Bauphasen eingehalten werden. Aufgrund der großen Entfernung zwischen der Baustelle und der nächstgelegenen schutzbedürftigen Wohnbebauung sind keine erheblichen Lärmbelastungen zu erwarten.

Hinsichtlich der zu erwartenden bauzeitlichen Erschütterungsimmissionen wurde auf Basis des zu erwartenden Geräteinsatzes und eines Abstandes von mehr als 450 m zu den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen gutachterlich eingeschätzt, dass Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 (und damit gebäudeschädigende Erschütterungen) nicht zu erwarten sind. Erhebliche Belastungen durch Erschütterungseinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG sind damit ebenfalls nicht anzunehmen.

Eine gesonderte Untersuchung der aus dem Baustellenverkehr entlang der Straßen „Lindenplatz“ und „Im Grün“ zu erwartenden Immissionen wurde nicht durchgeführt und ist auch nicht geboten. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass in der Bauphase pro Tag maximal etwa 15 Lastkraftwagen mit maximal 40 t Gesamtgewicht in der Zeit zwischen 7 und 20 Uhr geplant seien. Nachtarbeit ist nicht vorgesehen, einzelne Fahrten außerhalb dieses Zeitraum seien jedoch nicht ganz auszuschließen. Bei den Straßen „Lindenplatz“ und „Im Grün“ handelt es sich um öffentliche Straßen, die für die geplanten Verkehre zugelassen sind. Immissionsbelastungen, auch durch Baustellenverkehr, sind damit zulässig. Die zu erwartende Immissionsbelastung für die Anwohner erscheint durch die eher niedrige Frequenz der Baufahrzeuge mit maximal etwa 1 Lkw pro Stunde hinnehmbar. Zusätzlich werden durch die in diesem Planfeststellungsbeschluss unter A.4.5.2 angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung, die Immissionen reduziert.

B.4.8.2 Betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Lärmschutzansprüche im Sinne der 16. BImSchV werden durch das Bauvorhaben nicht ausgelöst.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Zumutbarkeit der Immissionen bestimmt sich nach der aufgrund von § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Die in § 2 der 16. BImSchV genannten Grenzwerte dürfen - soweit der Anwendungsbereich der Verordnung nach § 1 eröffnet ist - zum Schutz der Nachbarschaft vor den vom zu beurteilenden Verkehrsweg ausgehenden Immissionen nicht überschritten werden.

Die 16. BImSchV ist anwendbar, wenn eine Änderung wesentlich ist. Eine Änderung ist gemäß 16. BImSchV unter anderem dann wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung über den Neckar stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Der neue Überbau wird in Parallellage zur bestehenden Eisenbahnüberführung, um ca. 10 m verschoben, hergestellt. Die neue Eisenbahnüberführung wird als Einfeldbrücke mit Stahlfachwerküberbau hergestellt, im Bestand ist der Überbau der Brücke dreifeldrig. Das überführte Streckengleis wird zu beiden Seiten der Eisenbahnüberführung auf einer Länge von ca. 600 m verschwenkt, um wieder an die Bestandsstrecke anzuschließen. Die geänderte Trassierung führt zu einer Erhöhung der fahrbaren Streckengeschwindigkeit.

Zur Beurteilung der betriebsbedingten Schallimmissionen hat die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 15.1) vorgelegt. Die Berechnungen der Beurteilungspegel zeigen, dass die Baumaßnahme zwar an zwei Immissionsorten zu geringfügigen Pegelerhöhungen von maximal 0,2 dB(A) führt, jedoch werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die betroffene, als Mischgebiet eingestufte Bebauung sicher eingehalten.

Lärmschutzansprüche im Sinne der 16. BImSchV werden durch das Bauvorhaben daher nicht ausgelöst.

Änderungen bei den betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen ergeben sich aus den o.g. Gründen ebenfalls nicht.

Der Zulassung des Vorhabens stehen somit keine Gründe des betrieblichen Immissionsschutzes entgegen.

B.4.9 Stoffliche Immissionen

Die Entstehung von baubedingten Stäuben durch den Baustellenverkehr wird durch staubbindende Maßnahmen, wie z.B. das Feuchthalten der Wege in extremen Trockenphasen minimiert. Siehe Zusage unter Abschnitt A.5.5.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

B.4.10 Land- und Forstwirtschaft

Durch das Vorhaben bleibt die Erreichbarkeit der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet.

Die Vorhabenträgerin hat erklärt, dass die während der Bauzeit als Baustraßen genutzten Wege zu jeder Zeit gemeinsam genutzt werden können.

Der um das östliche Widerlager der Eisenbahnüberführung herum führende Feldweg wird mit dem Neubau der Eisenbahnüberführung im Bereich des Widerlagers in neuer Lage wiederhergestellt. Die lichte Höhe unter der Eisenbahnüberführung beträgt im Endzustand, wie schon im Bestand, ca. 2,80 m.

B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz

Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung über den Neckar in Neckarhausen ist mit den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes vereinbar.

Die beidseits des neuen Bauwerks angeordneten Randwege verfügen über eine Breite von 80 cm. Der nördliche der beiden Randwege ist als Rettungsweg zur Selbstrettung definiert. Im Bereich des östlichen Widerlagers führt eine Treppe vom Randweg auf der Eisenbahnüberführung zu dem Weg „Im Grün“, der als Zufahrt dient. Die Zuwegung zur Eisenbahnüberführung verläuft von der L 424 in der Gemeinde Fisingen kommend auf den parallel zur Bahnlinie verlaufenden Weg „Im Grün“.

Die Forderungen der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ werden eingehalten.

Im Anhörungsverfahren sind von Seiten der Fachbehörden keine entgegenstehenden Stellungnahmen eingegangen.

B.4.12 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Baufeld befinden sich zum Zeitpunkt der Planerstellung eine Trinkwasserleitung der Gemeinde Empfingen und eine 20 kV Stromleitung der Netze BW GmbH.

Die Trinkwasserleitung einschließlich Steuerkabel verläuft unterhalb des östlichen Brückenfeldes und kollidiert mit der Lage des künftigen östlichen Widerlagers, sie ist deshalb zur Verlegung vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat die Verlegung der Trinkwasserleitung mit dem Ortsbaumeister der Gemeinde Empfingen abgestimmt. Die zur Leitungsverlegung getroffene Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und der Gemeinde Empfingen vom 03.02.2026 liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

Die vorhandene 20 kV-Freileitung sollte weitläufig aus dem Planungsbereich der Eisenbahnüberführung heraus verlegt werden. Entsprechende Abstimmungen hat die Vorhabenträgerin mit der Gemeinde Empfingen und der Netze BW GmbH getroffen. Nach Aussage der Vorhabenträgerin ist die 20 kV-Freileitung im Jahr 2023 verlegt worden.

Den Belangen der Leitungsträger ist damit ausreichend Rechnung getragen.

B.4.13 Straßen, Wege und Zufahrten

Bauzeitlich ist für die Umsetzung des Bauvorhabens die Herstellung von Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich.

Die Eisenbahnüberführung befindet sich außerhalb der Siedlungsgebiete von Fischingen und Neckarhausen und ist nur einseitig von Osten kommend über einen unbefestigten Wirtschaftsweg an den Ortsteil Fischingen angeschlossen.

Zu Herstellung der neuen Eisenbahnüberführung und für den Rückbau der bestehenden Eisenbahnüberführung sind auf beiden Seiten des Neckars Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich.

Die Erschließung des nordöstlichen Baufeldes ist von Fischingen (Sulz am Neckar) über die Straßen „Lindenplatz“ und „Im Grün“ und im weiteren Verlauf über den

bestehenden Wirtschaftsweg, Flurstück-Nr.: 569/2 bis zum östlichen Widerlager der Eisenbahnüberführung geplant. Die Straße „Im Grün“ mündet in Fischingen über den „Lindenplatz“ in die L 424.

Eine weitere ca. 600 m lange Zuwegung führt von Westen über die K 4783 im Ortsteil Neckarhausen (Horb am Neckar) kommend, zunächst über einen Feldweg und wird dann als Baustraße südlich des Bahndammes errichtet. Diese verläuft entlang des Böschungsfußes über landwirtschaftlich genutzte Flächen und erschließt die westliche Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des westlichen Widerlagers.

Zur Erschließung des nordwestlichen Baufeldes wird zusätzlich bauzeitlich eine Abfahrtsrampe von der L 410 hergestellt.

Als Querungshilfe zwischen den beiden Baustelleneinrichtungsflächen östlich und westlich des Neckars wird für die Mitarbeiter der bauausführenden Unternehmen ein temporärer, nicht öffentlicher Fußgängersteg errichtet.

Beide Baustraßen werden bauzeitlich befestigt, d.h. mit einer Schottertragschicht hergestellt, wobei die Baustraße westlich des Neckars nach Bauende vollständig zurückgebaut wird und die Flächen entsprechend ihrer vorherigen Nutzung wiederhergestellt werden. Die Schottertragschicht im Bereich des ertüchtigten Wirtschaftsweges östlich des Neckars bleibt nach Bauende bestehen.

Die Führung der Baustraße zur Andienung der östlichen Baustelleneinrichtungsfläche über die Straße „Im Grün“ hat sich im Anhörungsverfahren als der zentrale Kritikpunkt an der Planung der Vorhabenträgerin gezeigt.

Im Rahmen der Vorhabensplanung hat die Vorhabenträgerin verschiedene Varianten zur Erschließung der Baustelleneinrichtungsflächen auf beiden Seiten des Neckar untersucht.

Zur Andienung des östlichen Baufeldes hat die Vorhabenträgerin, ausgehend von bestehenden Wegbeziehungen zwei mögliche Varianten untersucht.

Die Variante einer Zufahrt zur Baustelle über den „Lindenplatz“ und die „Alte Glatter Straße“ südlich der Bahnlinie hat sie aus baubetrieblichen Gründen und zuletzt, da sie vom Hauptamt der Stadt Sulz untersagt worden war, verworfen.

Die beantragte Variante führt über den „Lindenplatz“ und die Straße „Im Grün“. Den weiteren Verlauf der Baustraße über den an die Straße anschließenden Feldweg und weiter bis zur Baustelleneinrichtungsfläche hat die Vorhabenträgerin im Zuge der ersten Planänderung aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen geändert (1. Planänderung im Verfahren). Die östliche Baustraße

verläuft jetzt anschließend an die Straße „Im Grün“ über den bestehenden Wirtschaftsweg bis zum Brückenwiderlager und nicht, wie zuvor geplant, über unbefestigte und landwirtschaftlich genutzte Flächen. Private Betroffenheiten sowie naturschutzrechtliche Eingriffe konnten dadurch deutlich verringert werden.

Eine weitere Variante, die von privaten Einwendern im Anhörungsverfahren eingebracht wurde, hat die Vorhabenträgerin geprüft, jedoch abgelehnt. Von Einwendern war vorgeschlagen worden, die östliche Baustraße, anstatt über die Straße „Im Grün“, von der Landesstraße in Fischingen kommend, über den „Neckarweg“ zu führen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Führung der Baustraße über den Neckarweg nicht mit geringeren Beeinträchtigungen weder für die Anwohner noch mit einer geringeren Inanspruchnahme unbefestigter Flächen verbunden wäre als die jetzt beantragte Variante. Um von der Landesstraße in den Neckarweg einbiegen zu können, müsste zudem eine Lichtsignalanlage auf der L 424 eingerichtet werden, die im Falle der beantragten Baustraße, zur Einfahrt in den Lindenplatz, bereits besteht. Insbesondere mit Blick auf die privaten Betroffenheiten, würde die Problematik für die Anwohner im Bereich der Baustraße nur von der Straße „Im Grün“ in die Straße „Neckarweg“ verlagert.

Verschiedene Träger öffentlicher Belange aber auch private Einwender bringen vor, dass die Straße „Im Grün“ zu eng und für schweren Verkehr nicht geeignet sei. Die anliegenden Gebäude würden durch den schweren Verkehr bzw. die Belastung der nicht geeigneten Straße gefährdet werden. Auch bestehe ein erhebliches Risiko für Fußgänger- und Radverkehr, da die Straße sehr schmal sei und es keine Fußgängerwege gebe.

Insbesondere die Feststellung des Tiefbauamtes und des Amts für öffentliche Ordnung der Stadt Sulz am Neckar, die Tragfähigkeit der Straße „Im Grün“ könne nicht beziffert werden, da die Straße keinen Straßenunterbau nach heutigen DIN-Vorschriften und teilweise auch keinen Asphaltausbau habe, führte zur Beauftragung eines statischen Plattendruckversuchs zur Ermittlung der tatsächlichen Belastbarkeit der Straße „Im Grün“, durch die Stadtverwaltung Sulz am Neckar. Gleichzeitig ordnete die Stadt Sulz am Neckar eine Tonnagebeschränkung auf 7,5 t für die Straße „Im Grün“ an.

Im Ergebnis begründete die Auswertung des Plattendruckversuches (Bericht vom 23.05.2023) jedoch nicht die angeordnete Tonnagebeschränkung, weshalb die Vorhabenträgerin mit der Stadt Sulz am Neckar die Rücknahme der angeordneten Verkehrsbeschränkung für die Durchführung der Baumaßnahme vereinbart hat. Im

Gegenzug hat die Vorhabenträgerin zugesagt, zum Ende der Baumaßnahme alle Schäden, die auf die Baustellennutzung zurückgeführt werden könnten, zu beheben (auf Abschnitt A.5.5 wird verwiesen).

Von privaten Einwendern wird die Führung des Baustellenverkehrs über die Straße „Im Grün“ und über den „Lindenplatz“ ebenfalls stark kritisiert. Wiederholt wird auf den untauglichen Zustand der Straße für Schwerverkehr hingewiesen und die Einwander befürchten neben Beeinträchtigungen durch Lärm-, Erschütterungs- und Staubimmissionen durch den Betrieb der Baustraße, Schäden an ihren Wohngebäuden. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse würde durch den Baustellenverkehr ferner eine erhebliche Gefahr für den Fußgängerverkehr und insbesondere für Kinder entstehen. In mehreren Einwendungen wird ein Maßnahmenkonzept zur Sicherung des Fußgängerverkehrs während der Bauphase, vor allem zum Schutz der Kinder, gefordert. Eine Einwendung betrifft das ehemalige Bahnwärterhäuschen, Oberen Mainau, an dem die geplante Baustraße sehr dicht vorbeiführt.

So weist ein Einwender insbesondere darauf hin, dass sich direkt an die Straße angrenzend ein Kellergewölbe befände, dass durch den Druck und die Erschütterungen, der von dem erwarteten Baustellenverkehr ausgehen werde, einsturzgefährdet sei. Durch den Druck und die Erschütterungen sei auch mit einer Gefährdung der Wasserversorgung des Hauses zu rechnen.

Hierauf hat die Vorhabenträgerin zugesagt, ein umfassendes Beweissicherungsverfahren durchzuführen, wobei insbesondere der direkt an die Baustraße angrenzende Gewölbekeller und die darin verlegte Wasserleitung in den Blick zu nehmen ist. Sofern gutachterlich die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Sicherung des Kellergewölbes festgestellt wird, hat die Vorhabenträgerin diese im Vorfeld der Baumaßnahme zu ergreifen. Die Vorhabenträgerin hat weiterhin zugesagt, Schäden am Gebäude, die trotz der ergriffenen Maßnahmen auftreten, zu beseitigen.

Auch gegenüber weiteren Anwohnern der Straße „Im Grün“ und „Lindenplatz“, die Einwendungen erhoben haben, hat die Vorhabenträgerin die Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen und die Beseitigung etwaiger durch den Baustellenverkehr hervorgerufener Gebäudeschäden zugesagt (siehe Nebenbestimmung unter Abschnitt A.4.6).

Eine weitere Einwendung weist auf die sehr dichte Vorbeiführung der Baustraße an dem ehemaligen Bahnwärterhaus hin. Es wird befürchtet, dass die dort vorhandene Böschung sowie das Gebäude selbst als auch der vorhandene Tiefbrunnen Schäden erleiden werden.

Hierauf hat die Vorhabenträgerin ebenfalls zugesagt, ein Beweissicherungsverfahren durch einen Gutachter durchzuführen und Schäden, die ursächlich durch die Baumaßnahme entstanden sind, zu beseitigen. Im Hinblick auf die Böschung würden im Zuge der Herstellung der Baustraße Sicherungsmaßnahmen geprüft und bei Bedarf durchgeführt. Weiterhin hat die Vorhabenträgerin zugesagt, Begegnungsverkehr von Baustellenfahrzeugen unmittelbar vor dem Bahnwärterhaus zu vermeiden. Hierzu solle eine Ausweichstelle eingerichtet werden.

Den Forderungen nach einem Maßnahmenkonzept zur Sicherung des Fußgängerverkehrs in der Straße „Im Grün“ während der Bauphase ist die Vorhabenträgerin durch die Beauftragung eines Verkehrssicherungskonzeptes begegnet. Das mit der unteren Straßenverkehrsbehörde, der Stadt Sulz am Neckar abgestimmte Verkehrssicherungskonzept der Firma ZIV GmbH hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 21.10.2025 vorgelegt. Grundsätzlich bestätigt das Gutachten die auch von Trägern öffentlicher Belange und privaten Einwendern vorgebrachte Einschätzung, dass wegen der geringen Fahrbahnbreite und der fehlenden Fußwege die Begegnung von Kraftfahrzeugen mit Fußgängern nur unter gegenseitiger Rücksichtnahme gut machbar sei. Positiv bewertet das Gutachten die gute Einsehbarkeit der Straße im Hinblick auf Begegnungsverkehr.

Die Maßnahmenvorschläge des Verkehrssicherungskonzeptes beinhalten daher im Wesentlichen eine weitere Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge in der Straße „Im Grün“ sowie die Einrichtung von Wartepätzen für Fußgänger- und Radverkehr.

Die im Verkehrssicherungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen sind nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde geeignet, das Begegnen von Fußgängern und Kraftfahrzeugen sicherer ablaufen zu lassen.

Die von der Vorhabenträgerin umzusetzenden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit in der Straße „Im Grün“ sind unter Abschnitt A.4.5.2 in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Die Entscheidung der Vorhabenträgerin für die beantragte Variante zur Führung der Baustraße über die Straße „Im Grün“ ist nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und auch alternativlos. Im Ergebnis, mit den von der Vorhabenträgerin gegenüber den Trägern öffentlicher Belange und den Anwohnern getroffenen Zusagen und den in diesem Planfeststellungsbeschluss festgeschriebenen Nebenbestimmungen insbesondere zur Beweissicherung der Wohngebäude und zum Verkehrssicherheitskonzept in der Straße „Im Grün“ (siehe unter A.4.5, A.4.6, A.5.4 und A.5.5), ist die beantragte Variante auch nicht zu beanstanden.

Von einer unzureichenden Tragfähigkeit der Straße „Im Grün“ für den geplanten Baustellenverkehr ist aufgrund ihrer Widmung als öffentliche Straße ohne Gewichtsbeschränkung und aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Plattendruckversuches nicht auszugehen. Für den Fall, dass dennoch Schäden an der öffentlichen Straße oder an den direkt an die Straße angrenzenden Wohngebäuden auftreten sollten, ist durch die, von der Vorhabenträgerin zugesagte und als Nebenbestimmung unter A.4.6 angeordnete Beweissicherung Vorsorge getroffen.

Die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens an den öffentlichen Verkehrsflächen hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Gemeinde Sulz am Neckar zugesagt (siehe Zusage unter A.5.5).

Im Hinblick auf die Themen Lärm-, Erschütterungs- und Staubimmissionen wird ergänzend auf die entsprechenden Abschnitte B.4.8 ff. in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

Hinsichtlich der geplanten halbseitigen Sperrung der L 410 zur Erschließung des nordwestlichen Baufeldes, hat die Vorhabenträgerin erklärt, die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen gesondert zu beantragen. Die Stadt Sulz am Neckar, Amt für öffentliche Ordnung, hat darauf hingewiesen, dass die halbseitige Sperrung der L 410 in Rücksprache mit den Unteren Verkehrsbehörden der Stadt Horb am Neckar und dem Landkreis Rottweil geplant werden müsse, da mehrere Umleitungen auf der Strecke geplant seien (Umleitung Vollsperrung Betra, Umleitung Vollsperrung Brücke Hopfau, Umleitung Brückenabriss Fischingen-Mühlheim). Eine

entsprechende Nebenbestimmung ist unter A.4.5 in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Im Hinblick auf von der Stadt Horb am Neckar vorgebrachten Bedenken zur gemeinsamen Nutzung der geplanten westliche Zuwegung zur Baustelle durch Fuß-, Rad- und Baustellenverkehr, hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass die Baustraße nur für den Rückbau des Bestandsbauwerkes in Anspruch genommen werde und sich der Baustellenverkehr auf den Abtransport der zurückgebauten Stahlbrücke samt westlichem Widerlager sowie auf Materialtransporte für die Herstellung und den Rückbau der Baustraße beschränke. Insbesondere die Zugänglichkeit zur historischen Pfahljochbrücke sei auch während der Bauphase sichergestellt.

Eine gemeinsame Nutzung der geplanten westliche Zuwegung zur Baustelle durch Fuß- / Radverkehr und Baustellenverkehr bis zu der Abzweigung in Richtung der Pfahljochbrücke erscheint wegen des geringen Verkehrsaufkommens auch nach der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde vertretbar. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Stadt Horb am Neckar die Regelung privatrechtlicher Aspekte zum Schutz und zur Sicherung der städtischen Feldwege zugesagt (siehe A.5.4).

B.4.14 Kampfmittel

Gemäß Schreiben des Kampfmittelbeseitigungsdienstes des RP Stuttgart vom 09.11.2016 sind im Planungsbereich keine konkreten Hinweise auf mögliche Kampfmittel zu erkennen. Es wird grundsätzlich empfohlen, baubegleitend Kampfmitteluntersuchungen durchzuführen.

Sollten im Zuge der Bauarbeiten dennoch Kampfmittel gefunden werden (Zufallsfunde), so wird die Vorhabenträgerin ausweislich des Erläuterungsberichtes, Kapitel 10.4 über die zuständige Polizeidienststelle den Kampfmittelbeseitigungsdienst unverzüglich verständigen.

B.4.15 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Für das Bauvorhaben ist für die Herstellung der Zuwegungen zur Baustelle die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken im Eigentum Privater Dritter sowie der Stadt Horb am Neckar bzw. der Stadt Sulz am Neckar erforderlich.

Grunderwerb ist nur in sehr geringem Umfang im Bereich der Dammverbreiterung zur Herstellung des Brückenwiderlagers erforderlich. Eigentümerin ist hier die Gemeinde Sulz am Neckar.

Die 1. Planänderung hat im Fall des Eigentümers des Flurstücks 598 erstmals die Belange eines Privaten Dritten berührt. Grundstücksinanspruchnahme findet hier nicht statt, jedoch ist das Anwesen durch die unmittelbar vorbeiführende Baustraße betroffen (auf Kapitel B.4.13 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.)

B.5 Gesamt abwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben 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.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss 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 – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Schubertstraße 11

68165 Mannheim

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

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte 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 Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 19.03.2026
Az. 591ppw/094-2020#002
EVH-Nr. 3433356