



Eisenbahn-Bundesamt, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (721) 1809-0
Telefax: +49 (721) 1809-9699
E-Mail: sb1-kar-stg@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 29.07.2026

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3558121

591ppw/128-2026#016

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund standortbezogener Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 UVPG für das Vorhaben „Kißlegg, Hangsicherung Strecke 4560 Kißlegg - Wangen (Allgäu)“, Bahn-km 5,500 bis 5,900 der Strecke 4560 Kißlegg - Hergatz in Kißlegg

Bezug: Antrag vom 29.04.2026, Az. V.II-S-P-L

Anlagen: 0

Verfahrensleitende Verfügung

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

Begründung

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. 14.8.3.2 Anlage 1 UVPG.

Das Vorhaben hat die Sicherung der Strecke 4560 Kißlegg – Hergartz vor Hangrutschen zwischen Bahn-km 5,500 und 5,900 rechts der Bahn (r,d.B.) durch Sanierung der Böschung mit Erdbetonstützscheiben und Rigolen zur Entwässerung sowie der Instandsetzung der Zuwegung zum Gegenstand. Zusätzlich wird ein Wirtschaftsweg für Wartungszwecke vom Bü bei Bahn-km 5,244 teilweise neugebaut bzw. ertüchtigt.

Hausanschrift:
Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe
Tel.-Nr. +49 (721) 1809-0
Fax-Nr. +49 (721) 1809-9699

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

Der zusichernde Abschnitt der Böschung erstreckt auf eine Länge von ca. 400 m und einer Breite von ca. 12 m entlang des Gleises bis in eine Tiefe von ca. 4,5 m unter und einer Höhe von ca. 8 m über der Schienenoberkante. Der gesamte Wirtschaftsweg ist ca. 660 m lang und 3,5 m breit.

Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft einen Schienenweg von Eisenbahnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart führt für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durch, wenn für dieses die UVP-Pflicht besteht gemäß § 18 Abs. 1a Satz 1 AEG. Dieses stellt ein verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung dient gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG und ist daher taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP. Daher hat das Eisenbahn-Bundesamt die Feststellung, dass für das Vorhaben die UVP-Pflicht besteht oder nicht besteht (Feststellung der UVP-Pflicht) nach den §§ 6 bis 14a UVPG zu treffen.

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

Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine standortbezogene Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 2 und 5 UVPG i. V. m. 14.8.3.2 Anlage 1 UVPG durchzuführen.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein [Neuvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1b) UVPG. Es stellt den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen dar, wenn diese eine Fläche von 2 000 m² bis weniger als 5 000 m² in Anspruch nimmt, der nicht Teil des Baus eines Schienenwegs nach Nummer 14.7 oder einer Bahnstromfernleitung nach Nummer 19.13 ist.

Die standortbezogene Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung in zwei Stufen durchgeführt. In der ersten Stufe wird die spezifische ökologische Empfindlichkeit im Einwirkungsbereich des Vorhabens geprüft. Diese besteht, wenn besondere örtliche Gegebenheiten i. S. d. Schutzkriterien nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG vorliegen, anderenfalls besteht keine UVP-Pflicht. Liegen solche besonderen örtlichen Gegebenheiten vor wird in der zweiten Stufe unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien geprüft, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit oder der Schutzziele der Schutzkriterien haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Vorliegende Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind in die Prüfung einzubeziehen.

1 Merkmale des Vorhabens

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

Zum Schutz der Bahnlinie gegen Hangrutsche und Gleisverschiebungen wird die Böschung r.d.B. auf einer Länge von ca. 400 m und einer Breite von ca. 12 m mit 82 Erdbetonstützscheiben in einer Breite von jeweils 2 m und einem Abstand von 5 m zueinander bis in eine Tiefe von ca. 4,5 m und einer Höhe bis ca. 8 m und dazwischen liegenden Rigolen zur Entwässerung mit einer Breite von 0,6 m ertüchtigt.

Der 3,5 m breite Wirtschaftsweg vom Bü bei Bahn-km 5,244 hat eine Länge von ca. 660 m wovon ca. 260 m außerhalb der Stabilisierungszone liegen.

Im Vorfeld wird dafür im erforderlichen Umfang eine Beräumung der Vegetation durchgeführt.

Der Flächenbedarf beträgt insgesamt 14.306 m². Davon entfallen anlagenbedingt ca. 4927 m² auf die zu stabilisierende Fläche der Böschung und auf die Zuwegungen. Der Rest baubedingt auf die BE-Flächen, Arbeitsräume und temporären Zuwegungen mit ca. 9.379 m².

Zur Herstellung der Stützscheiben wird dabei der Aushub an Ort und Stelle unter Zugabe einer Betonsuspension wieder eingebaut. Der unterste Meter der Scheiben wird in Situ durch Zugabe der Suspension ohne Ausbau hergestellt.

Die Rigolen bestehen aus Kies, Schotter oder Schroppen (Schotter mit einer Körnung > 63 mm) und verlaufen mit einem Gefälle von 5° am Grund der Rigolen von der Oberfläche bis zur Sohle und entwässern dabei über eine Sohlenschale in zwei Einlassbauwerke der Tiefenentwässerung. Der Transport von Baumaterialien, Maschinen und Abraum von den Kreisstraße (K) 8008 über die BE-Fläche oberhalb der Böschung bei ca. Bahn-Km 5,8 und vom Bahnübergang bei Bahn-Km 5,224 über den neuen Wirtschaftsweg (Inspektionsweg) oberhalb der Böschung parallel zur Bahnstrecke.

Im Rahmen des Vorhabens werden vorrübergehend 6.914 m² und dauerhaft 2.524 m² Vegetation beseitigt. Die Vegetation besteht dabei überwiegend aus Sukzessionswald bzw. Feldgehölze (Bergahorn, Buche, Esche, Hasel, Schlehe etc.) und Ruderalvegetation (Brombeere, Brennnessel, Drüsiges Springkraut etc.).

Die Bautätigkeit ist mit Verbrennungs-, Staub-, Lärm- und Erschütterungsemissionen verbunden. Dabei kann es zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Nachtzeitraum (20:00 – 07:00) Uhr an bis zu 16 Gebäuden (Landwirtschaftliche Anwesen) kommen.

Bei den Arbeiten werden Otto- und Dieselkraftstoffe für den Einsatz von Werkzeugen, Maschinen und Fahrzeugen benötigt. Die dafür notwendigen Betankungen finden zum Teil auf der Baustelle statt.

Für die Arbeiten sind ca. 75 Tage veranschlagt.

2 Standort des Vorhabens

Eine spezifische ökologische Empfindlichkeit im Einwirkungsbereich des Vorhabens besteht, wenn besondere örtliche Gegebenheiten i. S. d. Schutzkriterien nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG vorliegen unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens des gegenständlichen Vorhabens mit anderen Vorhaben im gemeinsamen Einwirkungsbereich.

Teile der zu sichernden Böschung und des neuzubauenden Wirtschaftsweges liegen innerhalb des Biotops „Gehölze SO Wallnussried“ (182254365549) und wird fast vollständig bis auf einen schmalen Streifen am östlichen Rand entlang der Bahnlinie innerhalb des Biotops „Bahndamm O Feld“ (282254361488).

Außerhalb des Wirkbereichs (ca. 50 m) um das Vorhaben schließt sich auf der gegenüberliegenden Hangseite das Arrisrieder Moos mit dem Naturschutzgebiet „Arrisrieder Moos“ (4.161) deckungsgleich und dem namensgleichen Waldschutzgebiet (20121) und ebenfalls deckungsgleich FFH-Gebiet „Feuchtgebiete bei Waldburg und Kißlegg“ (8224311) an. Diese werden vom ebenfalls namensgleichen Landschaftsschutzgebiet (4.36.031) umschlossen. Ansonsten finden sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens keine weiteren Naturschutzgebiete, Nationalparks, Landschaftsschutzgebiete, Biosphärenreservate, Naturdenkmäler, Wasserschutz- und Heilquellenschutzgebiete, Schutzwälder, Wildkorridore, oder weitere geschützte Biotope und dergleichen.

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit oder der Schutzziele der Schutzkriterien werden anhand der Kriterien unter 1. Und 2. Beurteilt. Dabei wird insbesondere den Gesichtspunkten der Nr. 3 Anlage 3 UVPG Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens, des Standorts oder durch Vorkehrungen der Vorhabenträgerin offensichtlich ausgeschlossen werden.

Folgende wesentliche Gründe gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 UVPG sind für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht anzuführen:

Das Schutzgut menschliche Gesundheit ist vereinzelt durch Baulärm bei Tag / Nacht betroffen, wobei durch den Einsatz von geräuscharmen Maschinen und Abschalten nicht benötigter Maschinen und Fahrzeug sowie einer optimierter Baustellenplanung und Koordinierung dieser auf ein Minimum reduziert wird.

Die Eingriffe in die Schutzgüter Biotope dient neben dem Schutz der Bahnlinie auch dem der Biotope vor Zerstörung bzw. Schädigung durch Hangrutschen bzw. Murenabgänge.

Tabubereichen und Sicherung durch Bauzäune und fachgerechten Einweisung und Überwachung

des Personals durch eine umweltfachliche Bauüberwachung sowie Rekultivierung der beanspruchten Flächen durch Ansaat mit regionalen dem Standort angepassten Saatgut und Sukzession mit anschließender Entwicklungspflege werden die Eingriffe minimiert und der verbleibende Rest durch die Extensivierung einer Fettwiese als Ökokontomaßnahme vollständig ausgeglichen.

Durch die Einschränkung der Rodungen und Bodeneingriffe auf ein Mindestmaß außerhalb der Vegetationsperiode, Brut- und Nistzeiten europäischer Vogelarten, sowie dem Schutz von Reptilien durch Vergrämung, die Aufstellung von Schutzzäunen und Schaffung von Ersatzhabitaten zwischen Baufeld und Gleisanlage sowie Maßnahmen zum Schutz des Bodens, Grundwassers durch den Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen im Bereich der Arbeitsräume werden die Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Gewässer und Boden unter fortlaufender Kontrolle durch eine umweltfachliche Bauüberwachung auf ein tolerables Minimum verringert.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der insbesondere Erläuterungsbericht, Lageplan, Bauwerksplänen, Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, landschaftspflegerischen Begleitplan einschließlich Bestands-, Konflikt- und Maßnahmenplänen sowie Beschreibung der Ökokontomaßnahme, Fachbeitrag Artenschutz und der Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterung sowie dem geotechnischen Bericht und des Bodenschutzkonzepts ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit oder der Schutzziele der Schutzkriterien Nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

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

Die dieser Feststellung zu Grunde liegenden Unterlagen können von Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig