Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591ppw/094-2020#006
Datum: 26.09.2022

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Triberg - Hangsicherung Seelenwald“

in der Stadt Triberg
im Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis

Bahn-km 59,417 bis 59,605

der Strecke 4250 Offenburg - Singen

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Schwarzwaldstr. 82
76137 Karlsruhe

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil ... 4
A.1 Feststellung des Plans ... 4
A.2 Planunterlagen ... 4
A.3 Besondere Entscheidungen ... 5
A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen ... 5
A.3.2 Konzentrationswirkung ... 5
A.4 Nebenbestimmungen ... 6
A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz ... 6
A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege ... 6
A.4.3 Immissionsschutz ... 7
A.4.4 Land- und Forstwirtschaft ... 8
A.4.5 Brand- und Katastrophenschutz ... 8
A.4.6 Unterrichtungspflichten ... 8
A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin ... 9
A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ... 9
A.7 Gebühr und Auslagen ... 9
A.8 Hinweise ... 9
B. Begründung ... 10
B.1 Sachverhalt ... 10
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens ... 10
B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ... 10
B.1.3 Anhörungsverfahren ... 11
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 16
B.2.1 Rechtsgrundlage ... 16
B.2.2 Zuständigkeit ... 16
B.3 Umweltverträglichkeit ... 16
B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ... 16
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens ... 17
B.4.1 Planrechtfertigung ... 17
B.4.2 Variantenentscheidung ... 17
B.4.3 Raumordnung und Landesplanung ... 18
B.4.4 Wasserhaushalt ... 18
B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege ... 21
B.4.6 Artenschutz ... 23
B.4.7 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet) ... 26
B.4.8 Immissionsschutz ... 27
B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz ... 33
B.4.10 Land- und Forstwirtschaft ... 34
B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz ... 35
B.4.12 Kampfmittel ... 36
B.5 Gesamtabwägung ... 36

B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen 37
C. Rechtsbehelfsbelehrung 39

Auf Antrag der 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 „Triberg - Hangsicherung Seelenwald“ in der Stadt Triberg, im Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis, Bahn-km 59,417 bis 59,605 der Strecke 4250 Offenburg - Singen, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Sicherung des Kriechhangs im Abschnitt „Seelenwald“ mittels Verpressankern
- Herstellung von Stützbauwerken zur Abfangung und Ausbildung des regelwerkskonformen Streckenquerschnitts
- Gründung von Oberleitungs- und Signalmasten

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0	Inhaltsverzeichnis	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht vom 12.05.2022, 37 Seiten	festgestellt
2.1	Übersichtskarte vom 12.05.2022, Maßstab 1:50.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
3	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis vom 12.05.2022, 2 Seiten	festgestellt
5	Grunderwerbsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:500	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis 12.05.2022, 1 Seite	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1	Bauwerksplan Draufsicht Baumaßnahme vom 12.05.2022, Maßstab 1:200	festgestellt
7.2	Bauwerksplan Schnitte Baumaßnahme vom 12.05.2022, Maßstab 1:200	festgestellt
8	Baustelleneinrichtungsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
9.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht vom 08.10.2021, 59 Seiten zzgl. Maßnahmenblätter 001_V–008_A	festgestellt
9.1.1	Bestands- und Konfliktplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
9.1.2	Maßnahmenplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000	festgestellt
10	Natura 2000 Verträglichkeitsprüfung vom 08.10.2021, 30 Seiten	nur zur Information
11	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 08.10.2021, 25 Seiten	nur zur Information
12	Schalltechnische Untersuchung vom 12.05.2022, 23 Seiten zzgl. Anhang 1–4	nur zur Information
13	Geotechnischer Bericht vom 12.05.2022, 52 Seiten zzgl. Anlage 1–9.4	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

Der Vorhabenträgerin wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 43 Abs. 2 WG für die Bohrarbeiten und § 8 Abs. 1 WHG in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für das dauerhafte und bauzeitliche Einbringen von Stoffen in ein Gewässer in Form von Verpressankern und Mikropfählen erteilt.

Die Nebenbestimmungen unter A.4.1 sind zu beachten.

A.3.2 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

1. Baumaschinen sind während Arbeitsunterbrechungen über Nacht und während der Wochenenden auf befestigten und nicht wasserdurchlässigen Flächen abzustellen.

2. An im Hang befindlichen, motorgetriebenen Baumaschinen und Geräten, welche wegen des erheblichen Aufwands nicht während der Arbeitsunterbrechungen aus dem Hang auf befestigten und nicht wasserdurchlässigen Flächen verbracht werden können, sind arbeitstäglich visuelle Kontrollen hinsichtlich Leckagen von wassergefährdenden Stoffen durchzuführen. Die tägliche Überprüfung, sowie deren Ergebnis und ggf. darauf eingeleitete Maßnahmen sind täglich schriftlich zu dokumentiert und zu sammeln.

3. Das Betanken von Baugeräten am Hang am Seil ist grundsätzlich verboten.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

1. Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer ‚Umweltfachlichen Bauüberwachung‘ der Fachrichtung Naturschutz nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet.

2. Die ‚Umweltfachliche Bauüberwachung‘ für Naturschutz ist der unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, der Stadt Triberg und dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen.

3. Die ‚Umweltfachliche Bauüberwachung‘ für Naturschutz hat die ordnungsgemäße Durchführung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung zu koordinieren und zu überwachen.

4. Die Rodung, der Rückschnitt oder die Zerstörung von Gebüschen, Hecken, Bäumen oder Röhrichten sind außerhalb der Zeit vom 01.03. bis 30.09. vorzunehmen.

5. Soweit die Wiederherstellung von Flächen Pflanzungen oder eine Einsaat umfasst, hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass hierfür standortgerechte heimische Arten bzw. standortheimisches Saatgut verwendet wird.

6. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in das öffentlich einsehbare Kompensationsverzeichnis des

Landes Baden-Württemberg aufzunehmen. Einen Monat nach Bestandskraft der Entscheidung hat die Vorhabenträgerin der jeweiligen örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde die hierfür notwendigen Angaben zu übermitteln

A.4.3 Immissionsschutz

A.4.3.1 Allgemeines, Überwachungs- und Informationspflicht

1. Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.

2. Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schallwirkung dem Stand der Technik entsprechen.

3. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärmintensiver Bautätigkeiten (jeweils unverzüglich nach Kenntnis) den Anliegern wie auch den betroffenen Gemeinden in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss rechtzeitig vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

4. Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken und ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben.

   Dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1, Standort Stuttgart/Karlsruhe, Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Gewerbeaufsichtsamt und der Stadt Triberg sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten: Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer sowie gegebenenfalls geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner.

   Die Notwendigkeit etwaiger erforderlicher Nacht- bzw. Sonn- und Feiertagsarbeiten ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

A.4.3.2 Baubedingte Lärmimmissionen

A.4.3.2.1 Allgemeine Regelungen zum baubedingten Lärmschutz

1. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend gegebenenfalls notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärmminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.
2. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

A.4.3.2.2 Schallschutzvorkehrungen

Bei der Sicherung der Baustellen vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb dürfen ab dem 01.01.2019 nur noch solche automatischen Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) eingesetzt werden, die über eine automatische Pegelanpassung (APA) verfügen.

A.4.4 Land- und Forstwirtschaft

Die Ausnahmegenehmigung zur Waldinanspruchnahme („Wiederaufforstung“) ist nach § 11 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. § 9 Abs. 5 LWaldG auf drei Jahre nach Beginn der Bauarbeiten befristet.

A.4.5 Brand- und Katastrophenschutz

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Baubeginn ein Sicherheitskonzept bezüglich des Brand-, Katastrophen- und Arbeitsschutzes in Abstimmung mit der Kreisbrandmeisterstelle des Landratsamts Schwarzwald-Baar-Kreis auszuarbeiten. Das abgestimmte Konzept ist allen beteiligten Stellen und Hilfsorganisation vor Beginn der Baumaßnahmen bekanntzugeben.

A.4.6 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, dem Regierungspräsidium Freiburg Ref 83 - Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion dem Landratsamt, Schwarzwald-Baar-Kreis und der Stadt Triberg möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

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.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 Gebühr und Auslagen

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

A.8 Hinweise

1. Bei der Bauausführung sind die am Bau Beteiligten (Bauherr, Planverfasser, Bauleiter und Unternehmen) im Rahmen ihres Wirkungskreises dafür verantwortlich, dass neben den allgemein anerkannten Regeln der Technik die entsprechenden DIN-Normen, die öffentlich-rechtlichen Vorschriften und die aufgrund dieser Vorschriften erlassenen Anordnungen einzuhalten sind.

2. Für Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes wird auf das Geotop-Kataster, welches im Internet unter der Adresse http://www.lgrb-bw.de/geotourismus/geotope abgerufen werden kann, verwiesen. Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden geologischen Kartenwerk entnommen werden. Eine Übersicht über die am Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau vorhandenen Bohrdaten kann der Homepage des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau unter www.lgrb-bw.de entnommen werden.

3. Generelle hydrologische und geothermische Untergrundverhältnisse können aus hydrologischen Kartenwerk des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (1:50.000) (http://maps.lgrb-bw.de/?viewlgrb_geola_hyd) und LGRBwissen (https://lgrbwissen.lgrb-bw.de/hydrogeologie) sowie dem Informationssystem „Oberflächennahe Geothermie“ (http://isong.lgrb-bw.de/) entnommen werden.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Triberg - Hangsicherung Seelenwald“ hat die Sicherung des Kriechhangs im Streckenabschnitt „Seelenwald“ mittels Verpressankern zum Gegenstand. Außerdem werden Stützbauwerke (d. h. Randbalken und Randwegkonstruktionen zur Abfangung und Ausbildung des regelwerkskonformen Streckenquerschnitts) sowie Gründungen von Oberleitungs- und Signalmasten hergestellt. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 59,417 bis 59,605 der Strecke 4250 Offenburg - Singen zwischen den Betriebsstellen Bahnhof Triberg und Üst Seelenwald zwischen dem 2. und 3. Seelenwaldtunnel.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 03.08.2020, Az. I.NVR-SW-A(K) Ti, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Triberg - Hangsicherung Seelenwald" beantragt. Der Antrag ist am 10.08.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 09.11.2020 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 26.11.2020 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 16.12.2020, Az. 591ppw/094-2020#006, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Mit Schreiben vom 16.12.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Freiburg als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Regierungspräsidium Freiburg (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Triberg
2.	Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis
3.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 16, Polizeirecht, Feuerwehr, KatS, RettungsD
4.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 21, Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
5.	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4, Koordinationsstelle Bahn- und Leitungsprojekte
6.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 52, Gewässer und Boden
7.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 55, Naturschutz, Recht
8.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 56, Naturschutz u. Landschafts-pflege
9.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 83, Waldpolitik und Körper-schaftsforstdirektion
10.	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion
11.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 91, Naturpark Schwarzwald Mit-te/Nord
12.	Polizeipräsidium Konstanz
13.	Polizeipräsidium, Referat 32 Technik, Logistik, Service der Polizei
14.	Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalschutz
15.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg
16.	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)
17.	Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg
18.	IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg
19.	Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg
20.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Geschäftsbereich Verwaltungs-aufgaben

Lfd. Nr.	Bezeichnung
21.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Konstanz, Außenstelle Rottweil
22.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung der Bundeswehr Infra I 3
23.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 (Umwelt)
24.	Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg
25.	Landesbauernverband in Baden-Württemberg e. V.
26.	Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e. V.
27.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, FRI-SW-L(A)
28.	Südbadenbus GmbH
29.	Regionalbusverkehr Südwest GmbH
30.	SWEG
31.	Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO)
32.	Netze BW GmbH
33.	Energiedienst Netze GmbH
34.	NetCom BW
35.	bnNETZE
36.	Energieversorgung Rottweil GmbH
37.	Thüga Energienetze GmbH
38.	Transnet BW GmbH
39.	terranets.bw
40.	Stadtwerke Schramberg
41.	Zweckverband Wasserversorgung Kleine Kinzig
42.	Zweckverband Wasserversorgung Eberbachgruppe
43.	PLEdoc GmbH
44.	Deutsche Telekom AG, Technische Infrastruktur, Niederlassung Südwest, PTI 32 Donaueschingen/Ravensburg
45.	Unitymedia GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Triberg Stellungnahme vom 11.08.2021*, ohne Az.*

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4, Koordinationsstelle Bahn- und Leitungsprojekte Stellungnahme vom 20.07.2021, ohne Az.
3.	Polizeipräsidium, Referat 32 Technik, Logistik, Service der Polizei Stellungnahme vom 28.06.2021, ohne Az.
4.	Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalschutz Stellungnahme vom 26.07.2021
5.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg Stellungnahme vom 13.07.2021, ohne Az.
6.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Konstanz, Außenstelle Rottweil Stellungnahme vom 02.07.2021, ohne Az.
7.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung der Bundeswehr Infra I 3- Stellungnahme vom 22.06.2021, Az.: 45-60-00 / K-V-456-21
8.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, FRI-SW-L(A) Stellungnahme vom 07.07.2021, Az.: CR.R 04-SW(E) Rt TÖB KAR 21-107288
7.	Netze BW GmbH Stellungnahme vom 06.07.2021, ohne Az.
8.	Energiedienst Netze GmbH Stellungnahme vom 28.06.2021, ohne Az.
9.	NetCom BW Stellungnahme vom 02.08.2021, ohne Az.
10.	bnNETZE Stellungnahme vom 01.07.2021, ohne Az.
11.	Energieversorgung Rottweil GmbH Stellungnahme vom 23.06.2021, ohne Az.
12.	Thüga Energienetze GmbH Stellungnahme vom 23.06.2021, ohne Az.
13.	Transnet BW GmbH Stellungnahme vom 13.07.2021, Az.: 20210713 02
14.	terranets.bw Stellungnahme vom 30.06.2021, Az.: Dp-Mas Ds/D 210630_6

Lfd. Nr.	Bezeichnung
15.	Zweckverband Wasserversorgung Kleine Kinzig Stellungnahme vom 12.07.2021, ohne Az.
16.	PLEdoc GmbH Stellungnahme vom 24.06.2021
17.	Unitymedia GmbH Stellungnahme vom 23.06.2021, Az.: EG-29160

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Straßenverkehrsamt Stellungnahme ohne Datum*, ohne Az.*
2.	Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Amt für Umwelt, Wasser- und Bodenschutz Stellungnahme vom 13.07.2021*, ohne Az.*
3.	Regierungspräsidium Freiburg, Referate 55, Naturschutz, Recht und 56 - Naturschutz u. Landschaftspflege Stellungnahme vom 16.07.2021, ohne Az
4.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 83, Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion Stellungnahme vom 26.07.2021, Az.: 83-3824
5.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 91, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau Stellungnahme vom 21.07.2021, Az.: 3824 // 21-07045
6.	Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg Stellungnahme vom 30.07.2021, ohne Az.
7.	Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg Stellungnahme vom 05.07.2021, ohne Az.
8.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 (Umwelt) Stellungnahme vom 21.07.2021, Az.: 59612-656ti/002-2021#056
9.	Deutsche Telekom AG, Technische Infrastruktur, Niederlassung Südwest, PTI 32 Donaueschingen/Ravensburg Stellungnahme vom 23.06.2021, ohne Az.

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Triberg im Rathaus vom 22.06.2021 bis 27.07.2021 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Triberg am 18.06.2021 durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Stadt Triberg der 04.08.2021.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind keine Einwendungsschreiben von Seiten Privater eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat folgende anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie 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.	BUND Landesverband Baden-Württemberg e. V. Landesgeschäftsstelle
2.	Naturschutzbund Deutschland, LV Baden-Württemberg
3.	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg, Landesgeschäftsstelle
4.	Landesjagdverband Baden-Württemberg e. V. (LJV)
5.	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Baden-Württemberg e. V. (SDW)
6.	NaturFreunde Württemberg e. V.
7.	Deutscher Alpenverein, Landesverband Baden-Württemberg
8.	Schwäbischer Albverein e. V. (SAV)
9.	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e. V.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Deutscher Alpenverein, Landesverband Baden-Württemberg Stellungnahme vom 28.07.2021, Az.: 2021_ Felssicherung Hang Seelenwald bei Triberg

B.1.3.4 Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 28.03.2022 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

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 Netz AG, Regionalbereich Südwest.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen im Sinne von Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Im betreffenden Streckenabschnitt werden seit mehreren Jahren Verformungen im Trassenbereich und im Hang unterhalb der Bahnstrecke nachgewiesen. Es wurden Gleisveränderungen, Lageveränderungen an Masten und an Messmarken innerhalb des Hangs beobachtet. Eine geotechnische Begutachtung hat ergeben, dass eine bauliche Sicherung des in Bewegung befindlichen Hangabschnitts im Hinblick auf die Gebrauchstauglichkeit der Bahnstrecke und ihre Standsicherheit erforderlich ist. Die Hangsicherung dient der Sicherstellung der Befahrbarkeit und der Sicherheit des betroffenen Streckenabschnitts. Damit ist das Vorhaben auf die Verwirklichung der mit dem AEG verfolgten öffentlichen Belangen ausgerichtet. Das Vorhaben ist somit für die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahnen und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene nach § 1 Abs. 1 AEG erforderlich.

Die Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

In der Planfeststellung müssen die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen im Hinblick auf die einzelnen betroffenen Belange und in der erforderlichen Tiefe bewertet, gewichtet und untereinander abgewogen werden.

Die vorgelegte Planung stellt hinsichtlich ihrer konkreten Ausgestaltung nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die bestmögliche Variante dar.

Das Vorhaben fordert eine Maßnahme zur Sicherung und Stabilisierung des in Bewegung befindlichen Hangabschnitts. Im Rahmen der Vorplanung wurden neben der Planungsvariante mittels Verpressankern auch die Variante der Hangsicherung durch eine Stabwand aus Mikropfählen untersucht.

Bei der Planungsvariante wird der Hang mit Vorspannankern gesichert. Dafür werden Ankerblöcke in einem Raster über dem Hang verteilt. Die sogenannten Vorspannanker werden dafür schräg nach unten gebohrt und im Fels unter der Rutschmasse verankert. Der Hang wird auf diese Weise flächig gesichert. Für weitere Einzelheiten der Planungsvariante wird auf die Planunterlagen verwiesen.

Bei der alternativen Variante besteht die Möglichkeit, dass der Hang trotz der Maßnahme weiter abrutschen könnte, sodass weitere Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden würden. Die Maßnahme würde außerdem eine längere Bauzeit beanspruchen.

Bei der Planungsvariante bestehen diese Bedenken nicht. Der Hang wird durch die Planungsvariante flächig gesichert. Die Planungsvariante kann mit einer kürzeren Bauzeit (10,5 gegenüber 18,5 Monaten) realisiert werden und führt zu einer Vollsperrung des Gleises St. Georgen–Triberg von nur 13 Monaten (gegenüber 21,5 Monaten). Für die alternative Variante müsste außerdem mit doppelt so hohen Kosten gerechnet werden, wie für die Planungsvariante.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist daher die Planungsvariante zur Verwirklichung der Planungsziele die bestmöglichste Variante.

B.4.3 Raumordnung und Landesplanung

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Konflikte mit den Belangen der Raumordnung und Landesplanung. Diese Ansicht teilte auch der Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg.

Dieser hat mir Schreiben vom 30.07.2021 Stellung zum Vorhaben genommen und trägt vor, dass für das Plangebiet in der Raumnutzungskarte des Regionalplans Schwarzwald-Baar-Heuberg 2003 ein schutzbedürftiger Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege als Ziel der Raumordnung ausgewiesen sei. Nach Plansatz 3.2.1 des Regionalplans seien Bereiche, die als naturnahe Lebensräume wichtige ökologische Funktionen erfüllen und dem Fortbestand gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten dienen, zu erhalten. Das Ziel der Raumordnung sei bei der Umsetzung des Vorhabens zu beachten. Ein grundsätzlicher Zielkonflikt bestünde jedoch nicht.

Die Vorhabenträgerin nahm dies laut ihres Schreibens vom 31.03.2022 zur Kenntnis.

Ergänzend wird hierzu auf die Ausführungen unter B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege verwiesen.

B.4.4 Wasserhaushalt

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sprechen keine wasserrechtlichen Belange gegen das Vorhaben. Durch die Umsetzung der geplanten Hangsicherung mittels Verpressankern sind Bohrungen in den Hang erforderlich. Bohrarbeiten bei denen Stoffe in das Grundwasser eingebracht werden, die sich auf die Grundwasserbeschaffenheit nachteilig auswirken können sowie Bohrungen, welche in das Grundwasser eindringen oder den Grundwasserleiter durchstoßen, bedürfen entsprechend § 43 Abs. 3 WG einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Zur Sicherung des Kriechhangs werden dauerhaft und bauzeitlich Verpressanker und Mikropfähle in das Erdreich eingebracht. Dies stellt ein Einbringen eines festen Stoffes in ein Gewässer dar. Dies

erfordert eine Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Die Verpressanker/Mikropfähle stellen aus Sicht der Planfeststellung kein flächenhaftes Hindernis dar, welches nennenswerte negative Beeinflussungen auf das Grundwasser bewirkt. Die wasserrechtliche Erlaubnis wird daher unter A.3.1 erteilt. Diese Ansicht teilen auch das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis und das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6.

Das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Amt für Umwelt, Wasser- und Bodenschutz hat mit Schreiben vom 13.07.2021 als untere Wasserbehörde Stellung zum Vorhaben genommen. Es benennt Bedingungen welche bei der Umsetzung der Maßnahme einzuhalten seien. Die Maßnahmen seien entsprechend den Darstellungen in den Planunterlagen umzusetzen. Schadstoffe dürfen nicht ins Grundwasser gelangen. Bei Verwendung von Zusatzstoffen sei ein Unbedenklichkeitsnachweis vorzulegen. Öl- und Treibstoffsysteme müssen absolut dicht sein. Baumaschinen seien gegen Tropfverluste sowie auslaufende Kraftstoffe und Öle zu sichern und fortlaufend zu prüfen. Umweltschonende Hydraulikölen seine zu verwenden. Elektrisch betriebene Baumaschinen seien zu bevorzugen. Baumaschinen für Erdarbeiten seien vor dem Transport auf die Baustelle zu reinigen. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen oder ölverunreinigtes Erdreich oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind anzuzeigen. Auslaufenden Flüssigkeiten müssten am Versickern gehinderte werden. Baumaschinen sind auf befestigten Flächen abzustellen. Hydraulische Kurzschlüsse seien verboten.

Mit Ausnahme der Forderung, Baumaschinen während Arbeitsunterbrechungen auf befestigten und nicht wasserdurchlässigen Flächen abzustellen, sagte die Vorhabenträgerin die Einhaltung der Auflagen zu, soweit sie einschlägig seien. Im Hinblick auf die Forderung, Baumaschinen während der Arbeitsunterbrechungen auf befestigten und nicht wasserdurchlässigen Flächen abzustellen, führt die Vorhabenträgerin jedoch aus, dass die Herstellung der für die Hangsicherungsmaßnahme erforderlichen Verpressankern im Steilhang mit, an Seilwinden befestigten, Bohrgeräten erfolgt. Diese Geräte könnten lediglich mit äußerst geringer Geschwindigkeit vertikal im Hang verfahren werden. Das komplette Versetzten der Bohrgeräte an die Böschungskrone und das erneute an die Bohrstelle Versetzten könne daher, je nach Bohrpunkt, mehrere Stunden in Anspruch nehmen. Befestigte BE-Flächen befänden sich lediglich im Bereich des Bahnhofs Triberg. Von daher sei ein ständiges nächtliches Abstellen der Bohrgeräte auf befestigten Flächen nicht möglich.

Auf Nachfrage der Anhörungsbehörde passte die Vorhabenträgerin ihre Aussage mit Email vom 16.02.2022 an und sicherte zu, dass die Baumaschinen während der Ar-

beitsunterbrechungen über Nacht und während der Wochenenden auf befestigten und nicht wasserdurchlässigen Flächen abgestellt werden. Im Hang befindliche, motorgetriebene Baumaschinen und Geräte, welche wegen des erheblichen Aufwands nicht für die Arbeitsunterbrechungen aus dem Hang auf entsprechende Abstellflächen verbracht werden können, werden arbeitstäglich hinsichtlich Leckagen von wassergefährdenden Stoffen visuell überprüft. Die tägliche Überprüfung, sowie deren Ergebnis und ggf. darauf eingeleitete Maßnahmen werden täglich schriftlich dokumentiert und gesammelt. Das Betanken von Baugeräten am Hang am Seil sei grundsätzlich verboten.

Im Hinblick auf diese Zusage der Vorhabenträgerin hat die untere Wasserbehörde keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 hat mit Schreiben vom 21.07.2021 ausgeführt, dass der Bergwasserspiegel gemäß dem geotechnischen Bericht starken, niederschlagsabhängigen Schwankungen im Bereich der Hangsicherungsmaßnahme unterliege. Die Verpressanker könnten damit ggf. zeitweise unterhalb des Bergwasserspiegels zu liegen kommen. Da die Verpressanker kein flächenhaftes Hindernis darstellen, sei laut den Antragsunterlagen keine nennenswerte Beeinflussung des Bergwasserspiegels bzw. der Grundwasserströmung zu erwarten. Anfallendes Schmutzwasser durch die Baumaßnahmen müsse vor der Versickerung durch geeignete Maßnahmen vorgeklärt werden. Angaben zu Herkunft und Menge des Wassers fänden sich nicht in den Planunterlagen. Sei eine Versickerung geplant müsse eine wasserrechtliche Erlaubnis eingeholt werden.

Die Vorhabenträgerin sicherte die Einhaltung vorgetragenen Einwendungen zu und führte weiterhin auf, dass eine Versickerung von anfallendem Schmutzwasser nicht vorgesehen sei.

Die von der unteren Naturschutzbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich 6 aufgeführten Auflagen werden von der Vorhabenträgerin entsprechend zugesagt. Soweit diese Zusagen durch geltende Vorschriften und Anweisungen einschlägig sind wird auf eine Beauflagung dieser verzichtet, da der gesetzliche Rahmen die wasserrechtlichen Belange hinreichend regelt. Die Nebenbestimmungen unter A.4.1 sind zu beachten.

Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9, Referat 91, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion erhob in Ihrem Schreiben vom 21.07.2021 aus gewässerschutztechnischer Sicht keine Einwendungen gegen das Vorhaben, gab aber einige Hinweise allgemeiner Art weiter.

Die Vorhabenträgerin nahm mit Schreiben vom 31.03.2022 die Hinweise zur Kenntnis.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben steht den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht entgegen. Ein Verstoß gegen die naturschutzfachliche Eingriffsregelung liegt nicht vor.

Die naturschutzrechtliche Beurteilung richtet sich somit nach den §§ 14 und 15 BNatSchG (Eingriffsregelung). Danach hat der Verursacher eines Eingriffs vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (vermeiden/minimieren) und unvermeidbare Beeinträchtigungen wieder auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG).

Die Maßnahme stellt einen naturschutzfachlich relevanten Eingriff dar. Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Im Rahmen des Vorhabens kommt es zu baubedingtem Verlust von Biotopflächen/Nutzungen mit teilweise mittlerer und hoher Bedeutung (3.736 m² Schlagflur, 286 m² Sukzessionswald, 168 m² Gebüsch trockenwarmer Standorte, 103 m² Fettwiese mittlerer Standorte, 103 m² Trittrasen, 91 m² Ausdauernde grasreiche Ruderalvegetation, 20 m² Heckenzaun) durch die geplanten BE-Flächen und die erforderlichen Arbeitsräume. Sowie zu baubedingter vorübergehender Inanspruchnahme von Böden, Gefahr von Schäden an Gehölzen (z. T. Wald) und Vegetationsbeständen die an die Baustelle angrenzen,

Darüber hinaus erfolgt der dauerhafte Verlust von Biotopfläche/Nutzungen im Bereich der Ankerblöcke/-köpfe der Vorspannanker (max. 689 m² Schlagflur).

Für das Vorhaben wurde ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag erstellt, der die Bestandsituation hinsichtlich der einzelnen Schutzgüter der Eingriffsregelung und die geplanten Eingriffe darstellt sowie eine Bewertung der Eingriffe und ein Maßnahmenkonzept zur Vermeidung, Verminderung und Wiederherstellung vornimmt.

Im Rahmen der Bauarbeiten bzw. vorbereitenden Arbeiten sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von nachteiligen Beeinträchtigung von Umweltbelangen vorgesehen. Demnach werden die ausführenden Baufirmen durch die ökologische

Baubegleitung im Hinblick auf die nutzbaren und in den Plänen dargestellten BE-Flächen und Arbeitsräume eingewiesen. Zum Schutz vor Beschädigung angrenzender Gehölze werden Schutzzäune aufgestellt. Die Bodenverdichtungen wird durch entsprechenden Geräteeinsatz sowie umsichtige Baustellenorganisation reduziert.

Zur Wiederherstellung und zum Ausgleich werden weitere Maßnahmen umgesetzt. Temporär beanspruchte Böden werden rekultiviert (Tiefenlockerung, Auftragen des Oberbodens). Ersatzpflanzungen für beseitigte Gehölze und Gebüsche werden mit standortgerechten und gebietsheimischen Gehölzarten durchgeführt. Die Ansaat der Fettwiesenflächen, Trittrasenbestände sowie der Bereiche der ausdauernden grasreichen Ruderalvegetation wird mit einer autochthonen und standortgerechten Gras-/Kräutermischung umgesetzt. Im Hangbereich soll eine natürliche Sukzession erfolgen.

Für den dauerhaften Verlust der Vegetation (Schlagflur) im Bereich der Hangsicherungsmaßnahme ist ein Ausgleich erforderlich. Als Ausgleichsmaßnahme für die dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch die Ankerblöcke/-köpfe wird das stillgelegte Gleis der „Awanst Sommerau“ zurückgebaut. Hierfür werden die vorhandenen Bahnschwellen sowie die Gleise zurückzubauen und entsorgt. Der Bahnschotter wird ausschließlich im Bereich des ehemaligen Gleises oberflächlich abgetragen. Der abgetragene Schotterbereich wird mit sandig-kiesigem Material aufgefüllt. Die besonders blütenreiche Ruderalvegetation der umliegenden Flächen wird sich mit der Zeit durch natürliche Sukzession auch im rückgebauten Gleisbereich ansiedeln. Das Zuwachsen der Fläche durch Gehölzaufkommen wird durch die regelmäßigen Pflegemaßnahmen zur Instandhaltung der Gleisanlagen verhindert.

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 BNatSchG. § 2 Abs. 1 Satz 1 Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) bestimmt die erforderlichen Angaben. Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 KompVzVO kann die für die Zulassung des Eingriffs zuständige Behörde dem Verursacher des Eingriffs die Datenübermittlungspflicht auferlegen (siehe Nebenbestimmung unter A.4.2.6).

Das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis teilte als untere Naturschutzbehörde in seinem Schreiben vom 13.07.2021 mit, keine Einwendungen gegen das Vorhaben zu haben. Es wies darauf hin, dass die in den Planunterlagen dargestellten Maßnahmen

entsprechend umgesetzt werden. Zur fachgerechten Umsetzung aller natur- und artenschutzfachlichen Maßnahmen sei eine qualifizierte ökologische Bauüberwachung zu beauftragen.

Die Maßnahmen sind von der Vorhabenträgerin entsprechend den planfestgestellten Planunterlagen umzusetzen, die Nebenbestimmungen unter A.4.2 sind zu beachten.

B.4.6 Artenschutz

Aus artenschutzrechtlichen Gesichtspunkte sprechen keine Belange gegen die Umsetzung des Vorhabens. Die in der Planung dargestellten Maßnahmen dienen hinreichend zum Schutz der im Vorhabenbereich lebenden Arten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatScG sind nicht erfüllt.

Unabhängig von der Anwendbarkeit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG ist für im Wirkraum des Vorhabens vorkommende, nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie für Vogelarten nach Art. 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie zu prüfen, ob durch das Bauvorhaben die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Demnach ist es verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören

Zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange wurden faunistische Untersuchungen durchgeführt, welche aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in einem geeigneten Umfang stattgefunden haben. Der Untersuchungsumfang der im Gelände durchge-

führten Artkartierung wurde auf Grundlage der vorzufindenden Lebensraumerwartung im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde des Schwarzwald-Baar-Kreis abgestimmt. Hieraus ergab sich, dass für das Untersuchungsgebiet die Artengruppen der Reptilien, Brutvögel und Fledermäuse näher zu betrachten sind. Insgesamt fanden fünf Begehungen im Frühjahr 2018 im geplanten Eingriffsbereich der Hangsicherung sowie vier Begehungen im Frühjahr/Sommer 2020 im Bereich der BE-Flächen statt.

Im Zuge der Bauarbeiten kommt es zu Beeinträchtigungen der faunistischen Vorkommen in Form von vorübergehenden Lebensraumverlusten, Störwirkungen und Beunruhigungseffekte für die für die örtlichen Vogel- und Fledermausvorkommen.

Zur Vermeidung und Minimierung der genannten Beeinträchtigung werden im Rahmen der Bauarbeiten bzw. vorbereitenden Arbeiten Schutzzäune zum Schutz von Lebensstätten der Vogelfauna und zur Reduzierung der Störeffekte durch Licht ein gerichtetes Ausleuchten der Baustelle bei Nachtarbeiten vorgesehen. Um zusätzlich die Vielfalt an Habtitatstrukturen für Insekten im Untersuchungsgebiet zu erhöhen wird eine Totholzpyramide errichtet.

Der Deutsche Alpenverein, Landesverband Baden-Württemberg teilt in seiner Stellungnahme vom 28.07.2021 mit, dass die Felssicherung sich im Vogelschutzgebiet Nr. 7915-441 „Mittlerer Schwarzwald“ befände. Das Naturschutzgebiet „Schlossberg-Hauberg“ befände sich in unmittelbarer (ca. 30 m) Nähe. Deshalb würde eine maximale naturverträgliche Planung und Umsetzung der Maßnahmen gefordert werden. Besondere Rücksicht sei für die gefährdeten Arten Rotmilan und das Große Mausohr geboten. Es sei bekannt, dass der Rotmilan in unmittelbarer Nähe brüte und sich das Jagdrevier des Großen Mausohr im geplanten Baustellenbereich befände. Massive Lärmbelästigung sowie Erschütterung aufgrund der Bohrungen sollten daher keinesfalls während der Brutzeit lebensraumspezifischer Vögel sowie der Winterruhe von Fledermäusen erfolgen. Es werde gefordert, den zeitliche Rahmen zu verschieben. Unter Berücksichtigung der geschätzten Dauer von insgesamt 13,5–16,5 Monaten, sowie der Winterruhe werde vorgeschlagen, die Zeiträume Mai–November der beiden Baustellen-Jahre zu wählen. Die vorbereitenden Gehölzarbeiten sollten bereits vorher erfolgen, am Besten in den Wintermonaten vor Maßnahmenbeginn. Nächtliche Bautätigkeiten sollten vermieden werden um das Thema „nächtliche Beleuchtung“ zu umgehen. In Anbetracht des Eingriffs in ein Biotop sei eine ökologische Baubegleitung einzusetzen. Die Vermeidungs-, Minimierungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen seien entsprechen den Planunterlagen umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin teilte in ihrer Stellungnahme vom 31.03.2021 die konsequente Einhaltung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen mit. Entsprechend der Vorgaben des Screenings und der LBP-Maßnahmen werde die bauliche Realisierung des Vorhabens durch eine umweltfachliche Bauüberwachung begleitet werden. Die Vorhabenträgerin merkte weiterhin an, dass eine maximal naturverträgliche Planung durch die Abhandlungen zum Artenschutz sowie der Eingriffsregelung gewährleistet sei. Die Bedenken zu Störung während der Winterruhe der Fledermäuse könne nicht nachvollzogen werden. Im Wirkraum des Vorhabens befänden sich keine Winterquartiere von Fledermäusen. Die Auswirkungen auf den Rotmilan seien im artenschutzrechtlichen Gutachten berücksichtigt worden. Eine bauzeitliche Festlegung auf die Monate Mai–November könne nicht zugestimmt werden. Die Baumaßnahme ist für die Jahre 2023–2024 bereits baubetrieblich fest angemeldet. Eine längere Winterruhe würde zu längeren Einschränkungen des Betriebs (Gleiswechselbetrieb) führen und somit zu einer längeren Gesamtbauzeit mit entsprechend höheren Kosten. Eine bekannte Wochenstube das Großen Mausohr befände sich in Hornberg gut 5 km nördlich des Vorhabens. Die sich nördlich des Vorhabens befindlichen Flächen des FFH-Gebiets „Mittlerer Schwarzwald bei Hornberg und Schramberg“ seien im Managementplan zum Gebiet nicht als Lebensstätte des Großen Mausohrs gekennzeichnet. Das Große Mausohr nutze offene (vegetationsarme) Bodenstellen im Wald für die Jagd und jage nur selten auf frisch gemähten Wiesen oder Weiden. Der zu sichernde Hangbereich sei mit Farnen, Gehölzsukzessionen und anderen krautigen Pflanzen bewachsen. Nach gutachterlicher Beurteilung könne mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass es sich bei dem zu sichernden Hang um ein essenzielles Nahrungshabitat des Großen Mausohrs handelt. Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Fledermäusen werde die lokale Fledermauspopulation ausreichend berücksichtigt. Ein vollständiger Verzicht auf Nachtarbeit würde zu weiteren Einschränkungen des Bahnbetriebs führen. Die Vorhabenträgerin werde die nächtlichen Bauarbeiten auf ein notwendiges Minimum beschränken. Lärmintensive Arbeiten würden in der Nacht nur unter den in den Planunterlagen beschriebenen Randbedingungen erfolgen.

Der Deutsche Alpenverein begrüße auf Nachfrage der Anhörungsbehörde die Berücksichtigung der gemachten Forderungen. Im Hinblick auf jahres- (Winter und Frühjahr) und tageszeitliche (Nacht) Einschränkungen des Baubetriebs, um potenzielle Störungen der Winterruhe des Großen Mausohr, der Brut des Rotmilans oder der nächtlichen Jagd des Großen Mausohr zu vermeiden, teilte der Deutsche Alpenverein

nach erneuter Prüfung der Planunterlagen, insbesondere der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags, mit, dass nach wie vor eine gewisse Gefahr gesehen werde, dass bedrohte Tierarten durch die Bautätigkeiten beeinträchtigt werden könnten, dass aber nicht an den zunächst gemachten Forderungen festgehalten werde, wenn die in der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag gemachten Auflagen streng befolgt würden. Für den Arten- und Biotopschutz seien die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen baubedingter Eingriffe essenziell und es werde betont, dass die Einhaltung unbedingt sicherzustellen sei. Eine erneute ernsthafte Abwägung zwischen Naturschutzinteressen und einer zeitnahen Umsetzung der Verkehrssicherheit der Bahnstrecke ohne kostspielige Verzögerungen durch kompromisslose Forderungen des Naturschutzes haben zu dieser punktuellen Neubewertung geführt.

Da der Deutsche Alpenverein, Landesverband Baden-Württemberg, durch die Ausführungen der Vorhabenträgerin von seinen zunächst gestellten Forderungen absieht, wenn das Vorhaben unter Berücksichtigung der in den Planunterlagen dargestellten Schutzmaßnahmen umgesetzt wird, sieht die Planfeststellungsbehörde hierzu keinen weiteren Regelungsbedarf, da eine Abweichung von der vorgelegten Planung nicht zu erwarten sei.

B.4.7 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Die Sicherungsmaßnahme des Hangs Seelenwald ist mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen der maßgeblichen Bestandteile der beiden Natura 2000-Gebiete verträglich.

Aufgrund der Lage des Vorhabens innerhalb eines Vogelschutzgebietes und angrenzen an ein FFH-Gebiet wurde die Durchführung einer Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

Durch das Bauvorhaben sind jedoch weder Flächen des FFH-Gebietes „Mittlerer Schwarzwald bei Hornberg und Schramberg“ noch Lebensstätten von Vogelarten des Vogelschutzgebiets „Mittlerer Schwarzwald“ direkt betroffen.

Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete entstehen während der geplanten Bauarbeiten lediglich in ihren Randbereichen geringfügig durch baubedingte Lärm- und Schallemissionen.

Durch Beachtung der in den Planunterlagen dargestellten artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung (siehe

Kapitel B.4.5 und B.4.6) können erhebliche Beeinträchtigungen sowohl der Lebensraumtypen nach Anhang I und Einzelarten nach Anhang II der FFH-Richtlinie als auch der Vogelarten und deren Lebensstätten nach Art. 4 der Vogelschutzrichtlinie ausgeschlossen werden.

B.4.8 Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes vor Baulärm sowie dem Schutz vor sonstigen Immissionen vereinbar. Es ist sichergestellt, dass durch die geplanten Maßnahmen keine vermeidbaren und unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Immissionen hervorgerufen werden.

Entsprechend den gesetzlichen Regelungen haben Anlieger Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen oder eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ist eine Anordnung von Schutzanlagen erforderlich, wenn erhebliche und deshalb billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von einem Vorhaben ausgehen.

B.4.8.1 Baubedingte Lärmimmissionen

B.4.8.1.1 Rechtliche Grundlage

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelästigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens nicht nur im Hinblick auf das fertig gestellte Vorhaben erfolgt, sondern auch dessen Herstellung umfasst. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm enthält die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970, AVV Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 09.09.1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter gilt.

Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- und Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm von der Vorhabenträgerin bzw. den Bauunternehmen zu beachten und bei Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte grundsätzlich (weitere) Maßnahmen zur Lärmminderung anzuordnen. Von Maßnahmen zur Lärmminderung kann nach Ziffer 4.1 allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z. B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

B.4.8.1.2 Baulärmprognose in der schalltechnischen Untersuchung

Die Vorhabenträgerin hat den Unterlagen eine schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung möglicher Immissionskonflikte aus baubedingten Schalleinwirkungen beigefügt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt das vorgelegte Gutachten die Vorgaben der bestehenden Regelwerke zutreffend.

Bedenken gegen die Richtigkeit der durchgeführten Untersuchungen und der hierbei gewonnenen Erkenntnisse sind darüber hinaus weder von Trägern öffentlicher Belange noch in privaten Einwendungen vorgetragen worden.

Der Lärm in der Bauphase des betreffenden Vorhabens war Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung vom 30.06.2020.

Dieses Gutachten analysiert die aus Sicht des Schallschutzes lärmintensivsten Bauphasen und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten gemäß AVV Baulärm. Die Immissionsrichtwerte werden je nach Gebietsart/-nutzung gemäß Ziffer 3.1.1 AVV Baulärm unterschiedlich festgesetzt.

Bei der Zuordnung der Gebietsnutzungen sind im Allgemeinen die in rechtskräftigen Bebauungsplänen ausgewiesenen Flächennutzungen zu Grunde gelegt. Gemäß Ziffer 3.2.2 AVV Baulärm ist jedoch dann von der „tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebiets auszugehen“, wenn die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich

der Anlage „erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung“ abweicht.

Laut Gutachten befinden sich in direkter Lage zu den Baumaßnahmen vereinzelte Wohnbebauungen, die in Anlehnung an den Flächennutzungsplan der Stadt Triberg und anhand der tatsächlichen Nutzung als Gebiet mit ausschließlich Wohnungen zu berücksichtigen sei. Für alle weiteren Gebiete, für die weder gültige Bebauungspläne noch eine Gebietszuweisung innerhalb des Flächennutzungsplans existieren, wird die Schutzwürdigkeit von Wohnen im Außenbereich angesetzt. Ausgenommen davon ist ein Sägewerk, welches sich westlich der Maßnahme an der Straße „Am Bach“ befindet und als Gebiet mit gewerblichen Anlagen berücksichtigt wird. Es liegen keine belastbaren Anhaltspunkte vor, diese Einteilung anzuzweifeln.

Grundlage der schalltechnischen Betrachtung zum Baubetrieb ist die Erstellung eines digitalen Schallquellen- und Ausbreitungsmodells. Hierbei wurden in einem digitalen Geländemodell die maßgeblichen Schallquellen, die die Schallausbreitung beeinflussenden topographischen Elemente und die für die Beurteilung maßgebende Bebauung lage- und höhenrichtig aufgenommen. Untersucht wurden dabei die Bauaktivitäten, die relevante Geräuschwirkungen erwarten lassen.

Die relevanten Baubereiche wurden als Flächenschallquellen definiert und die Emissionen auf Basis der zum Einsatz kommenden Maschinen und deren geplanter Betriebszeiten ermittelt. In den erhobenen Emissionsansätzen sind sämtliche Zuschläge zur Berücksichtigung der Impulshaltigkeit und gegebenenfalls auch der Tonhaltigkeit nach Maßgabe der AVV Baulärm enthalten. Da in einzelnen Bauphasen unterschiedliche Baumaschinen zum Einsatz kommen, wurde der Baubetrieb in verschiedene Bauphasen gegliedert.

Emissionsseitig geht das Gutachten im Wesentlichen von folgenden Annahmen aus:

- <u>Bauphase 1 – Vorbereitende Arbeiten (ca. 1 Monat)</u>
    - Rückbau Gleis
    - Bettungsstoffe ca. 20 cm abziehen als OK Baustraße
    - Aushub der Baugrube für Randbalken
    - Einbau Schotterhaltung
- <u>Bauphase 2</u>
    - Herstellen der Mikropfähle und Randbalken
- <u>Bauphase 3</u>
    - Herstellen der Vorspannanker mit Schreitbagger

- Bauphase 4
    - Ankerblöcke mittels Injektionsstation und Pumpleitung
    - Anker spannen
- Bauphase 5
    - Herstellung Randwegkonstruktion
    - Herstellung Kabelkanal
    - Übergabe an Oberbau

Zusätzlich zu den genannten Arbeiten finden während allen Bauphasen Verladearbeiten auf den BE-Flächen in Triberg statt.

Repräsentativ wurden die voraussichtlich lärmintensivsten Bauphasen untersucht. Unter Verweis auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11) hält es der Gutachter für sachgerecht, die aus dem Verkehrslärm resultierende schalltechnische Vorbelastung für den Fall zu berücksichtigen. Aus fachlicher Sicht ist dies von Seite der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die schalltechnische Untersuchung verwiesen. Die Untersuchung beruht auf plausiblen methodischen Ansätzen und stellt die zu erwartenden Schallbelastungen der Immissionen nachvollziehbar dar. Bedenken gegen die Richtigkeit der Immissionsprognose bestehen nicht.

Eine exakte Vorhersage bzw. eine detaillierte Lärmprognose und endgültige Beurteilung der bauzeitlichen Lärmsituation ist auf dieser Grundlage aber nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da sich einzelne Konflikte beim derzeitigen Planungsstand nicht konkret abschätzen lassen. Ungenauigkeiten bei der Prognose ergeben sich daraus, dass aufgrund der Vielzahl der zum Einsatz kommenden Baumaschinen sowie der unterschiedlichen täglichen Einsatzzeiten und Einsatzorte innerhalb des zu beurteilenden Bereichs eine genaue Erfassung von Einzelschallquellen nicht möglich ist. Es ist jedoch ersichtlich, wo sensible Bereiche vorliegen, auf die in der Bauzeit besonders zu achten und gegebenenfalls Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind.

Die schwierige Prognostizierbarkeit der Schallbelastung wird dadurch ausgeglichen, dass zu Gunsten der Betroffenen eine obere Abschätzung der Emissionen vorgenommen wird, indem den Berechnungen jeweils sehr hohe Ausgangswerte zu Grunde gelegt werden und angenommen wird, während der gesamten Arbeitszeit würden Arbeiten zeitgleich durchgeführt, obwohl Arbeiten teilweise tatsächlich nacheinander erfolgen werden.

B.4.8.1.3 Beurteilung von Lärmschutzmaßnahmen

Der Vergleich der überschlägig errechneten Immissionspegel mit den jeweils einschlägigen Richtwerten der AVV Baulärm zeigt, dass mit teilweise Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen ist.

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind der Vorhabenträgerin diejenigen technisch realen Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Verhinderung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für planfestgestellte Vorhaben entstehen, erforderlich sind (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11).

Von nachteiligen Wirkungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ist bei solchen baustellenartigen Geräuschimmissionen auszugehen, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf seine Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können. Der Begriff des Nachteils ist in einem umfassenden Sinne zu verstehen. Darunter können Formen von Beeinträchtigungen der geschützten Rechte und Rechtsgüter fallen, sofern sie das Maß des planungsrechtlich Zumutbaren überschreiten (Kopp/Ramsauer, Kommentar zum VwVfG, 16. Aufl., § 74, Rn. 152; ebenso BeckOK VwVfG/Kämper, 54. Ed. 1.1.2022, VwVfG § 74 Rn. 98 m. w. N.).

Zwar dürfte es bei durchschnittlichen Bauvorhaben in der Regel für Betroffene zumutbar sein, den Baulärm während der Bauzeit entschädigungslos zu ertragen (Bayerischer VGH, Urteil vom 17.11.2011, Az. 11 A 09.40060). Ob jedoch nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach §§ 22 Abs. 1, 3 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der AVV Baulärm. Diese konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11).

Die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle bemisst sich nach den Immissionswerten gemäß Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm (BVerwG, Urteil vom 19.03.2014, Az. 7 A 24.12). Der diese Immissionsrichtwerte überschreitende Baustellenlärm ist nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG im Zusammenhang mit der planerischen Abwägung durch Schutzvorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen zu bewältigen.

Sofern mit hinreichender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass die von der Baustelle ausgehenden Geräuschimmissionen als schädliche Umwelteinwirkungen erhebliche Nachteile für Rechte anderer darstellen, sind Schutzvorkehrungen zur Vermeidung vorzusehen.

Der Anspruch der Betroffenen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung beinhaltet, wie bereits oben erwähnt, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen, wenn das Vorhaben ohne diese nicht abwägungsfehlerfrei planfestgestellt werden kann.

Inhaltlich kommen als Schutzvorkehrungen bzw. Schutzanlagen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG grundsätzlich alle aktiven und passiven Maßnahmen in Betracht, die geeignet sind, negative Auswirkungen des Vorhabens für die Allgemeinheit oder Dritte aufzuheben, zu vermindern oder auszugleichen.

Die im Baulärmgutachten vorgenommene Prognose von Betroffenheiten und die Verhältnismäßigkeitsbetrachtung zur Beurteilung von Lärmschutzvorkehrungen sind nicht zu beanstanden.

Die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft sind anhand plausibler Ansätze ermittelt und die jeweiligen Zeiträume maßgeblicher Beeinträchtigungen der verschiedenen Bautätigkeiten aus der vorläufigen Bauablaufplanung auf der sicheren Seite liegend abgeleitet worden. Anhand dieser Daten kann das voraussichtliche Ausmaß von Baulärmbetroffenheiten ausreichend genau beurteilt und die gebotene Abwägung hinsichtlich der Art und des Umfangs verhältnismäßiger Schutzvorkehrungen getroffen werden.

Aktive Maßnahmen

Im vorliegenden Fall können mit temporären Abschirmungsmaßnahmen aufgrund der räumlichen Ausdehnung der Baustelle, den schalltechnisch relevanten Arbeitsvorgängen keine signifikanten Beiträge zur Konfliktminderung erreicht werden.

Baustellen stellen in der Regel Flächenschallquellen dar, da sich auf den jeweiligen Baustelleneinrichtungsflächen bzw. in den Baubereichen geräuschemittierende Fahrzeuge und Baumaschinen nahezu regellos bewegen. Solchen Flächenschallquellen ist beispielsweise mit Schirmwänden nur in geringem Umfang beizukommen. Insbesondere schutzbedürftige Nutzungen in oberen Geschossen können durch Lärmschutzwände nicht mehr geschützt werden. Die lediglich in den unteren Geschossen erreichte Lärmminderung durch das Aufstellen von Lärmschutzwänden steht daher nach aktuellem Planungsstand in keinem Verhältnis zu dem damit einhergehenden Aufwand.

Passiver Schallschutz

Als Maßnahme zum Schutz vor Baulärm kommt grundsätzlich auch passiver Lärmschutz an besonders stark von Baulärm betroffenen Gebäuden in Betracht. In diesem Zusammenhang ist im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, dass zeitlich be-

grenzter Baulärm im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich hinzunehmen ist, wenn auch nicht in beliebiger Höhe und Zeitdauer.

Unter Berücksichtigung der vorübergehenden und überschaubaren lärmintensiven Bauzeit in der Nachbarschaft zu einer bestehenden Eisenbahnanlage einerseits und der zu erwartenden Kosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen andererseits erscheinen passive Lärmschutzmaßnahmen vorliegend jedenfalls unverhältnismäßig.

Verlagerung der Bautätigkeiten ausschließlich auf den Tageszeitraum

Falls durch notwendige Bauabläufe ein 2-Schicht-Betrieb für die Baumaßnahmen etablierte werden sollte, so würden die Verladearbeiten auf den BE-Flächen in den weniger sensiblen Zeitbereichen des Nachtzeitraums fallen (06:00 bis 07:00 und 20:00 bis 22:00). Schallrelevante Arbeiten außerhalb der Verladetätigkeit sind auf den BE-Flächen in Triberg im Nachtzeitraum nicht vorgesehen. Durch Verlagerung der Baustellentätigkeit aus der Nacht auf den Tag könnten Anwohner während der Baudurchführung nicht wesentlich entlastet werden, da hierdurch die Bauzeit insgesamt verlängert würde.

Hinsichtlich des nächtlichen Baubetriebs – vor allem aus der Perspektive, dass dieser nur in den „Randbereichen des Nachtzeitraums“ für Verladearbeiten genutzt werden wird, kommt daher den Interessen der Vorhabenträgerin sowie denjenigen der die Strecke nutzenden Allgemeinheit bei Würdigung der Umstände des Einzelfalls Vorrang zu. Den Interessen der Anwohner kann jedoch gleichwohl durch die übrigen Bestimmungen dieses Beschlusses ausreichend Rechnung getragen werden.

Informationspflicht

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend, insbesondere über lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten, zu informieren.

Es ist davon auszugehen, dass bei Einhaltung dieser Informationspflicht ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch Anwohner geleistet wird.

B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sprechen keine altlasten- oder bodenschutzfachlichen Belange gegen das Vorhaben, diese Sicht teilen auch das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis und Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9, Referat 91, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau. Da innerhalb der Altlastenstandorte („Mineralölhandel Bronner-Seifert“ und „Verladegleis 12 der DB AG“) laut Planunter-

lagen mit keinen Erdarbeiten zu rechnen ist, sieht die Planfeststellungsbehörde hierzu keinen weiteren Regelungsbedarf.

Das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Amt für Umwelt, Wasser- und Bodenschutz hat mit Schreiben vom 13.07.2021 als untere Boden- und Altlastenbehörde Stellung zum Vorhaben genommen. Es bestünden grundsätzlich keinerlei Bedenken gegen das Vorhaben. Es teilte weiterhin mit, dass durch die Maßnahme überwiegend in bereits anthropogen überprägte Bereiche temporär und dauerhaft eingegriffen werde. Der Ausbau der Ausweichanschlussstelle „Awanst Sommerau“ werde begrüßt. Die BE-Fläche 3 tangiere die Altlastenstandorte „Mineralölhandel Bronner-Seifert“ und „Verladegleis 12 der DB AG“. Sollten wider Erwartend Erdarbeiten im Bereich dieser Flächen erforderlich werden, dürften diese nur mit fachgutachterlicher Begleitung durchgeführt werden. Die Entsorgung von Bauaushub aus diesen Bereichen dürfe nur mit entsprechender gutachterlicher Deklarationsanalytik und unter Berücksichtigung der geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen erfolgen. Die Maßnahmen seien entsprechend der Darstellungen in den Planunterlagen umzusetzen. Entnommenes Bodenmaterial sei einer sinnvollen und fachgerechten Verwertung zuzuführen. Die DIN 19731 sei zu beachten. Sämtliche Erdarbeiten im Bereich der Altlastenstandorte sei durch ein in Altlastenfragen erfahrenes und geeignetes Gutachterbüro zu begleiten. Das Gutachterbüro sei eine Woche vor Baubeginn der unteren Boden- und Altlastenbehörde anzuzeigen. Nach Abschluss der Maßnahme sei ein vollständiger Abschlussbericht zu erstellen und der unteren Boden- und Altlastenbehörde vorzulegen.

Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9, Referat 91, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion erhob in Ihrem Schreiben vom 21.07.2021 bodenschutztechnischer Sicht keine Einwendungen gegen das Vorhaben, gab aber einige Hinweise allgemeiner Art weiter.

B.4.10 Land- und Forstwirtschaft

Aus forstwirtschaftlicher und -rechtlicher Sicht sprechen keine Belange gegen die Umsetzung des Vorhabens. Eine vorübergehende Waldinanspruchnahme wird nach § 11 LWaldG, da von der Konzentrationswirkung erfasst, erteilt. Die Genehmigung wird auf drei Jahre ab Baubeginn befristet. Der Baubeginn ist der höheren Forstbehörde anzuzeigen. Die Nebenbestimmungen unter A.4.4 und A.4.6 sind zu beachten.

Gemäß § 11 Abs. 1 LWaldG bedarf die Beseitigung eines Baumbestands oder die anderweitige Nutzung einer Waldfläche einer befristeten Genehmigung. Des Weiteren ist hierzu ein öffentliches Interesse erforderlich und es ist sicherzustellen, dass

die Waldfläche bis zum Ablauf der Frist ordnungsgemäß aufgeforstet wird. Nach § 2 Abs. 2 handelt es sich bei der erforderlichen Waldfläche um eine kahlgeschlagen oder verlichtete Grundfläche. Die zu sichernde Hangfläche ist bereits seit Bau der Schwarzwaldbahn um ca. 1870 frei von Waldbäumen, der Hang wurde damals durch Anschüttungen sowie unvermörtelte Böschungspflasterung aus Bruchsteinen gesichert.

Im Zuge der Arbeiten der Hangsicherungsmaßnahme wird bauzeitlich eine Fläche von ca. 1.329 m² temporär als Arbeitsraum und BE-Fläche für ca. 13,5-16,5 Monate in Anspruch genommen. Hiervon entfallen ca. 875 m² auf den Gleisbereich und 454 m² auf die BE-Flächen (286 m² Sukzessionswald, 168 m² Gebüsch trockenwarmer Standorte).

Gemäß landschaftspflegerischem Begleitplan wird nach Abschluss der Bautätigkeit die in Anspruch genommen 454 m² wiederhergestellt. Dazu wird eine Ersatzpflanzung mit standortgerechten gebietsheimischen Gehölzarten fachgerecht umgesetzt. Weitere Maßnahmen sind diesbezüglich nicht erforderlich, da auf den restlichen Flächen kein alter Baumbestand vorhanden war bzw. beeinträchtigt wurde.

In einer E-Mail vom 03.02.2022 stimmte das Regierungspräsidium Freiburg, Referat 83, Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion als höhere Forstbehörde der befristeten Waldinanspruchnahme zu.

B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz

Aus brand- und katastrophenschutztechnischer Sicht sprechen keine Belange gegen das Vorhaben.

Das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, untere Brand- und Katastrophenschutzbehörde teilte mit Schreiben vom 13.07.2021 mit, dass wirksame Rettungswegmaßnahmen während den Baumaßnahmen nur zügig durchzuführen seien, wenn ein Sicherheitskonzept in Abstimmung mit der Kreisbrandmeisterstelle des Landratsamtes Schwarzwald-Baar-Kreis ausgearbeitet werde. Dieses müsse allen beteiligten Stellen und Hilfsorganisationen vor Start der Baumaßnahmen bekannt gegeben werden.

Die Vorhabenträgerin sicherte in ihrem Schreiben vom 31.03.2022 zu, dass im Rahmen der weiteren Planung und Ausführung ein Sicherheits- und Gesundheitsplan durch die Vorhabenträgerin erstellt werde. Des Weiteren werde die Kreisbrandmeisterstelle des Landratsamtes Schwarzwald-Baar-Kreis bei der Erstellung dieses Plans beteiligt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Einwendungen der unteren Brand- und Katastrophenschutzbehörde, für hilfreich und zielführend einen guten Brand- und Arbeitsschutz während den Maßnahmen herzustellen. Die Nebenbestimmungen unter und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmung unter A.4.5 sind zu beachten.

B.4.12 Kampfmittel

Wegen möglicher Kampfmittelrückstände aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs kann es bei Bauarbeiten zu Gefährdungen kommen. Durch die bereits durchgeführte Kampfmittelauswertung erkennt das Eisenbahn-Bundesamt keine Belange, welche aus kampfmitteltechnischer Sicht gegen das Vorhaben sprechen.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg teilte in seinem Schreiben vom 05.07.2021 mit, dass aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkriegs stattfanden, es ratsam sei vor jeglichen Bau-(Planungs-)verfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen seien daher als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen.

Die Vorhabenträgerin teilte in einem Schreiben vom 30.03.2022 mit, dass eine Kampfmittelauswertung bereits durchgeführt wurde und Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sei. Die Auswertung der Luftbilder habe ergeben, dass im Bereich des Vorhabens keine Verdachtsfälle vorhanden sind.

B.5 Gesamtabwägung

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.

Danach kann der Plan unter Anordnung der sich aus dem Verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ergebenden Regelungen und Nebenbestimmungen festgestellt werden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden bei Beachtung sämtlicher Zusagen, Nebenbestimmungen und Hinweise des Planfeststellungsbeschlusses auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegenstünde; sie sind durch die verfolgten Zielsetzungen – insbesondere die Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur für den schienengebundenen ÖPNV – ge-

rechtfertigt und müssen im berechtigten Interesse der Allgemeinheit hingenommen werden.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung des für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interesses gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gegen widerstreitende Rechtspositionen und Interessen durchsetzt.

Auch unter Umweltgesichtspunkten ist das Vorhaben insgesamt als unkritisch zu bewerten. Insbesondere kommt es durch die Planung in keinem der betroffenen Bereiche zu schwerwiegenden, unlösbaren Immissionskonflikten, auch nicht im Rahmen der Bauausführung. Natur- und artenschutzrechtliche Belange werden ausreichend berücksichtigt.

Bei Realisierung der vorgesehenen, festgesetzten und zugesagten Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen verbleiben keine vermeidbaren Beeinträchtigungen aus der Realisierung des Vorhabens.

Die beantragte Planung führt auch nicht zu erheblichen Nachteilen bei Dritten. Die Verwirklichung des Vorhabens erfolgt unter größtmöglicher Schonung privater Grundstücksflächen. Verbleibende Nachteile erreichen auch hier kein Ausmaß, das dem Vorhaben entgegensteht.

Alternativen, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher und privater Belange erreicht werden könnten, sind nicht ersichtlich.

Insgesamt ist sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden.

B.6 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.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 26.09.202226.09.2022
Az. 591ppw/094-2020#006
EVH-Nr. 3443175