



**Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg**

Planfeststellungsbeschluss

für den

**Ersatzneubau der Brücke über die Bahn-
strecke in Albbruck (L 154; ehem. K 6544)**

*Anonymisierte Fassung
(ohne Namen und personenbezogene
bzw. zu schützende Daten von Einwendern)*

Freiburg im Breisgau, den 30.09.2026

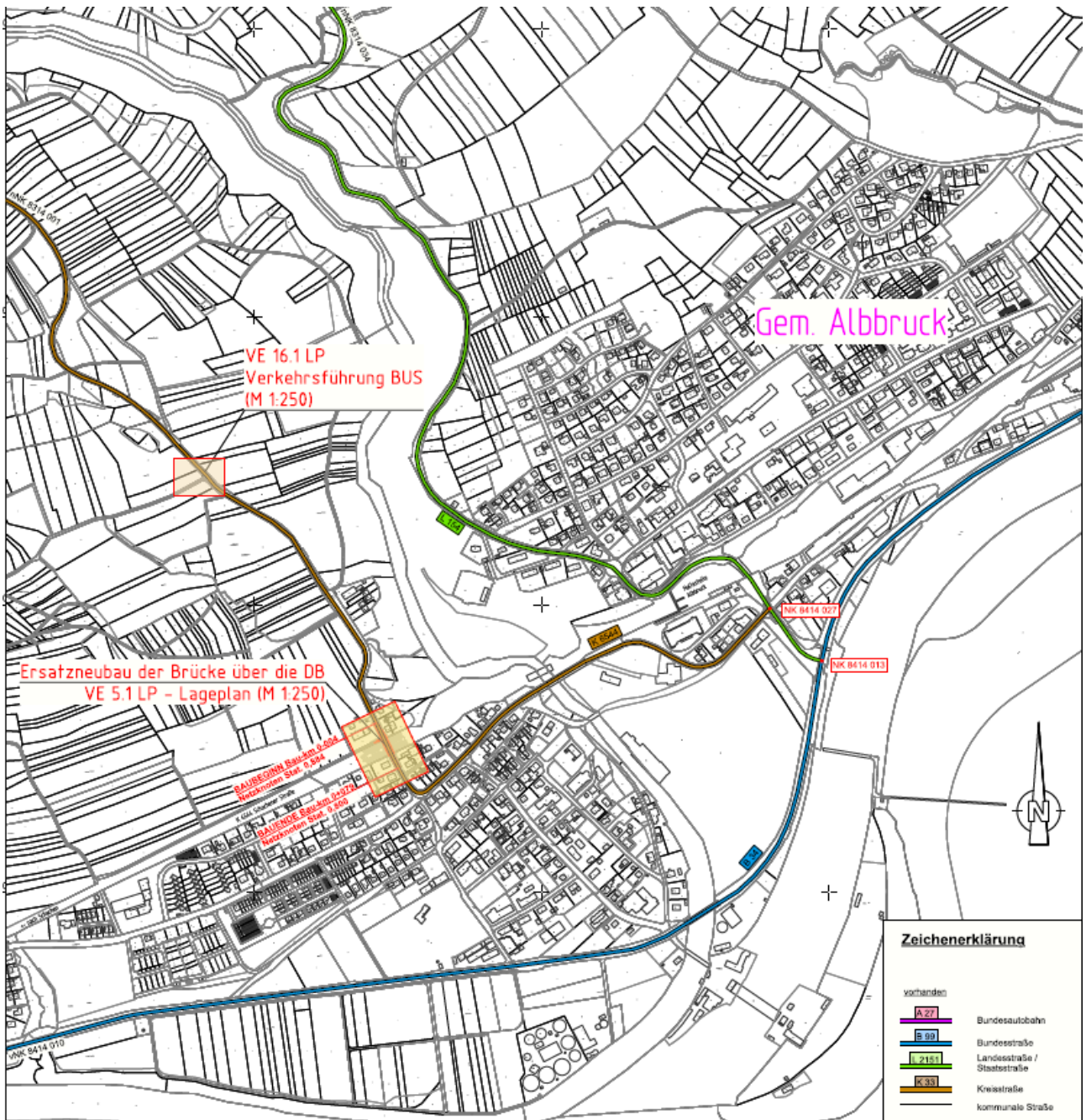


Abb. 1: Übersichtsplan

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
Bf.	Bahnhof
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (amtliche Sammlung)
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB	Deutsche Bahn
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
EU	Europäische Union
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
h	Stunde
ha	Hektar
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
LAP	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
m	Meter
MAmS	Merkblatt für Amphibienschutz an Straßen
NBS	Neubaustrecke
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
ÖPNV	öffentlicher Personen-Nahverkehr
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Linienführung
RAS-K	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Knotenpunkte

RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitt
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
StrG	Straßengesetz Baden-Württemberg
StVO	Straßenverkehrsordnung
ü.NN	über Normalnull (bis 1992 amtliche Bezugsfläche für Höhen über dem Meeresspiegel; seit 1993 NHN: Normalhöhennull)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VB	Vordringlicher Bedarf
VRL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie); Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WSchüZ	Richtlinie für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzäunrichtlinien)

Inhaltsverzeichnis

I. Feststellung des Plans	1
II. Festgestellte Planunterlagen	1
III. Wasserrechtliche Erlaubnis	3
IV. Konzentrationswirkung	3
V. Nebenbestimmungen, Zusagen und Hinweise.....	3
VI. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	14
VII. Entscheidung über Einwendungen	14
VIII. Kosten.....	14
IX. Widmung, Umstufung oder Einziehung	15
X. Verkehrsrechtliche Anordnungen	15
Begründung.....	16
1. Beschreibung des Vorhabens	16
2. Verfahren	16
2.1 Ablauf des Verfahrens.....	16
2.2 Feststellung des Nichtbestehens einer UVP-Pflicht	16
2.3 Beteiligung der Gemeinden, TöB und Verbände.....	15
2.4 Möglichkeit zur Einsichtnahme in d. Planunterlagen u. Beteiligung Dritter	17
2.5 Entfallen des Erörterungstermins/ Besprechungstermin	17
2.6 Umstufung.....	18
3. Erforderlichkeit.....	20
4. Variantenentscheidung.....	20
4.1 Darstellung der geprüften Varianten	21
4.2 Gesamtvariantenvergleich	23
4.3 Vereinbarkeit der gewählten Variante mit Natura 2000	24
5. Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher Belange	25
5.1 Raumordnung, Landesplanung, Flurneuordnung	25
5.2 Kommunale Belange	26
5.3 Verkehrliche Leistungsfähigkeit, Verkehrsprognose & Verkehrssicherheit	30
5.4 Schutz vor Immissionen von Kraftfahrzeugen	31
5.5 Schutz vor Immissionen während der Bauphase.....	32
5.6 Klimaschutz	34
5.7 Naturschutz und Landschaftspflege.....	35

5.8	Gewässer- und Bodenschutz sowie Altlasten.....	44
5.9	Landwirtschaft.....	48
5.10	Straßenplanung.....	49
5.11	Denkmalschutz.....	50
5.12	Geologie, Rohstoffe und Bergbau	50
5.13	Eisenbahnen und Öffentlicher Nahverkehr	51
5.14	Strom-, Gas- und Wasserversorgung	51
5.15	Internet-, Telefon- und TV-Versorgung	52
5.16	Träger öffentlicher Belange ohne Stellungnahme bzw. Betroffenheit.....	54
6.	Berücksichtigung und Abwägung privater Belange	55
7.	Begründung der Nebenbestimmungen.....	59
8.	Gesamtabwägung und Zusammenfassung	60
Rechtsbehelfsbelehrung		63
Hinweis		63

**Abteilung 2 – Wirtschaft, Raumordnung,
Bau-, Denkmal- und Gesundheitswesen**

Referat 24 - Recht und Planfeststellung

Name: Natalie Kurowski
Telefon: 0761 208-1087
E-Mail: Natalie.Kurowski@rpf.bwl.de

Geschäftszeichen: RPF24- 0513.2-179
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 30.09.2026

**Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der Brücke über
die Bahnstrecke in Albbruck (L 154, ehemals K 6544), im Landkreis
Waldshut-Tiengen**

Auf den Antrag des Landes Baden-Württemberg, vertreten durch die Straßenbauverwaltung des Regierungspräsidiums Freiburg, diese wiederum vertreten durch den Landkreis Waldshut, vom 30.12.2024 ergeht folgender

Planfeststellungsbeschluss**I.****Feststellung des Plans**

Der Plan für den Ersatzneubau der Brücke über die Bahnstrecke in Albbruck (L 154) im Landkreis Waldshut-Tiengen, Bau-km 0+005 bis Bau-km 0+079, wird gemäß § 37 Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) in Verbindung mit §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) festgestellt.

II.**Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen¹:

Ordner 1

Unterlage Nr.	Plan/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	05.11.2024	

¹ Die Unterlagen in grauer Kursivschrift sind nicht planfestgestellt und nur nachrichtlich in das Verzeichnis aufgenommen.

1a		<i>Verfügung L 154 Albtalstraße</i>	15.05.2026	
3		<i>Übersichtslageplan</i>	05.11.2024	1:5.000
5		Lageplan	05.11.2024	1:250
6		Höhenpläne Achse 1	05.11.2024	1:250/25
9.1	1-21	Landschaftspflegerischer Begleitplan	03.07.2024	
9.2	1-19	<i>Artenschutzrechtliche Prüfung</i>	18.12.2023	
9.3	1-6	<i>Formblatt Natura 2000</i>	08.11.2023	
10.1.	10.1.1 – 10.1.2	Grunderwerbspläne	05.11.2024	1:500
10.2		Grunderwerbsverzeichnis	05.11.2024	
11		Regelungsverzeichnis	04.11.2024	
14.1		Regelquerschnitt	05.11.2024	1:50
14.2		Sonderquerschnitt	05.11.2024	1:100
15.1		Bauwerksplan Teil 1	05.11.2024	1:100
15.2		Bauwerksplan Teil 2	05.11.2024	1:100/ 1:50/ 1:25/ 1:10/ 1:5
15.3		Übersicht Bestandsbauwerk	05.11.2024	1:100/ 1:50
15.4		Bauphasen	05.11.2024	1:250/1:50
15.5		Baunutzungsflächen	05.11.2024	1:200
16.1		Lageplan Verkehrsführung der Linien- busse	05.11.2024	1:250
16.2		Lageplan Versorgungsleitungen Be- stand/ Planung	05.11.2024	1:250
17	1-25 und An- hänge 1- 6	<i>Schalltechnische Untersuchung</i>	19.09.2023	
19.1	1-10	Prüfkatalog UVP-Pflicht	17.02.2025	
19.2	1-13	<i>Kampfmitteluntersuchung</i>	14.02.2021	
19.3	1-17 und Anlagen 1-8	<i>Geotechnischer Bericht Nr. 1</i>	18.03.2021	
19.4	1-8 und Anlagen 1-8	<i>Untersuchungsbericht Nr. 1 Ausbau- stoffe</i>	18.03.2021	
19.5	1-6 und Anlagen 1-4	<i>Untersuchungsbericht Nr. 2 Boden und Fels</i>	18.03.2021	
19.6	1-7 und Anlage 1	<i>Prüfung Betondruckfestigkeit</i>	18.03.2021	

III. Wasserrechtliche Erlaubnis

Auf der Grundlage des § 19 Abs. 1 und 3 WHG wird im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 49 WHG für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser durch das Setzen der Bohrpfähle erteilt. Sie ergeht mit den unter Ziffer V aufgeführten Nebenbestimmungen.

Die Bohrfreigabe für die Bohrpfahlwände wird noch nicht erteilt.

Dem Vorhabenträger wird insoweit aufgegeben, der Unteren Wasserbehörde des Landratsamts Waldshut die ausführende Bohrfirma zu benennen und die notwendigen Qualifikationsnachweise (insbesondere der nachgewiesenen Erfahrungen mit Bohrpfählen in gespanntem Grundwasser) vorzulegen. Darüber hinaus hat die ausführende Bohrfirma vor Bohrfreigabe das geplante Vorgehen und den geplanten Umgang mit gespanntem Grundwasser mit der Unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Waldshut abzustimmen.

IV.

Konzentrationswirkung

Alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden nach § 75 Abs.1 Satz 1 LVwVfG aufgrund ihrer Konzentrationswirkung durch die Planfeststellung ersetzt. Die Planfeststellung schließt insbesondere die Entscheidung nach § 17 Abs. 1 BNatSchG zur Zulässigkeit der Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 BNatSchG sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 BNatSchG ein.

V.

Nebenbestimmungen, Zusagen und Hinweise

Diese Entscheidung ergeht unter den nachstehend genannten Auflagen (A), Auflagenvorbehalten (AV), Zusagen (Z) und Hinweisen (H). Die im Laufe des Verfahrens vom Vorhabenträger gegebenen Zusagen werden für verbindlich erklärt.

Allgemein

- (1) Das Vorhaben ist gemäß den Planunterlagen und den Festsetzungen dieser Entscheidung auszuführen. Die Festsetzungen dieser Entscheidung gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten. (A)

- (2) Die Baumaßnahmen sind nach den einschlägigen technischen Richtlinien und den allgemein anerkannten Regeln der Bautechnik durchzuführen. (A)
- (3) Der Vorhabenträger hat zur Durchführung des Vorhabens einen persönlich und fachlich geeigneten Bauleiter zu bestellen. (A)
- (4) Die in dieser Entscheidung enthaltenen Nebenbestimmungen, Zusagen und Hinweise sind dem verantwortlichen Bauleiter gegen Unterschrift zur Kenntnis zu geben. (A)
- (5) Eine Kopie dieser Entscheidung muss den ausführenden Firmen vor Beginn der Arbeiten gegen Unterschrift zur Kenntnis gegeben werden und während der Arbeiten in Papierform vorliegen. (A)
- (6) Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungsbehörde über den Baubeginn und die Fertigstellung des Vorhabens zu unterrichten. (A)
- (7) Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde auf entsprechende Anforderung in geeigneter Form über den Stand der Umsetzung des Vorhabens einschließlich der in dieser Entscheidung enthaltenen Nebenbestimmungen und Zusagen zu berichten. (A)
- (8) Der Vorhabenträger haftet im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für Schäden und Nachteile, die durch die Maßnahme verursacht werden. (H)
- (9) Weitere Bedingungen und Auflagen bleiben ausdrücklich vorbehalten. (AV)

Kommunale Belange

- (10) Der Vorhabenträger wird sicherstellen, dass der Abriss der bestehenden Brücke erst unmittelbar vor Beginn der Neubaumaßnahme durchgeführt wird. Die Unterbrechung der Verbindung Albbuck-Schachen wird im Bauablauf auf das erforderliche Minimum begrenzt. (Z)

Verkehrliche Leistungsfähigkeit, Verkehrsprognose und Verkehrssicherheit

- (11) Der Vorhabenträger wird weitergehende Verkehrsführungspläne im Zuge der Ausführungsplanung erstellen und mit der Straßenverkehrsbehörde abstimmen. (Z)

Schutz vor Immissionen während der Bauphase

- (12) Lärmintensive Arbeiten in der Nähe von Wohngebieten sind grundsätzlich – soweit es gemäß Bauablauf möglich ist – auf die Tageszeit zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr zu beschränken. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten. (A)
- (13) Der Vorhabenträger wird sicherstellen, dass Tätigkeiten während des Nachtzeitraumes auf ein absolutes Minimum reduziert werden. (Z)

- (14) Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass in allen Baubereichen die Festlegungen der AVV-Baulärm vom 19.08.1970 eingehalten werden (A)
- (15) Der Vorhabenträger hat bereits bei der Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schallemissionen dem Stand der Technik und den allgemeinen Vorschriften zum Schutz gegen Baulärm entsprechen, insbesondere auch der 32. BImSchV - Geräte- und Maschinenlärmverordnung (A)
- (16) Sollten die Grenzwerte der AVV-Baulärm nicht eingehalten werden können, bleibt die Entscheidung über eine Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG der Planfeststellungsbehörde vorbehalten (AV)
- (17) Der Vorhabenträger wird vor Baubeginn für sämtliche geplante Tätigkeiten während des Nachtzeitraumes (20:00Uhr – 07:00Uhr), welche zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm führen, die zwingende Notwendigkeit detailliert der Unteren Immissionsschutzbehörde darlegen. Hierzu zählen neben den Arbeiten am Gleisbett auch Arbeiten sowie An- und Abfahrten an den Zwischenlagerplätzen. (Z)
- (18) Bei prognostizierten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm für den Nachtzeitraum (20:00 Uhr – 07:00 Uhr) wird der Vorhabenträger die Möglichkeiten nach dem Stand der Technik zur Lärminderung (technisch, organisatorisch) ausschöpfen. Bei Nichtanwendung möglicher Lärminderungsmaßnahmen wird dies detailliert begründet. Die Begründung wird der Unteren Immissionsschutzbehörde vor Baubeginn vorgelegt. (Z)

Naturschutz und Landschaftspflege

- (19) Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan und in der Artenschutzrechtlichen Prüfung aufgeführten Maßnahmen sind vollständig umzusetzen. (H)
- (20) Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Anordnung weitergehender Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder die Festsetzung einer Ersatzzahlung vor, wenn die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen nicht umgesetzt werden oder das Entwicklungsziel nicht erreicht wird. (AV)

Gewässer- und Bodenschutz sowie Altlasten

- (21) Der Vorhabenträger wird sicherstellen, dass den Baugruben zufließendes Oberflächen- und Schichtenwasser in der Baugrubensohle durch Entwässerungseinrichtungen aufgefangen und über eine offene Wasserhaltung kontrolliert abgeleitet wird. Die Wasserhaltung wird filterstabil betrieben und es wird eine ausreichende Sicherheit gegen Aufschwimmen der Bauteile des Bodens sichergestellt. (Z)

- (22) Aus der Baugrube zufließendes nicht verunreinigtes Schichtenwasser ist nach ausreichendem Absetzen der Schwebstofffracht möglichst lokal zu versickern. Das Wasser ist über eine Versickerungsmulde nach Stand der Technik mit einem mindestens 30 cm mächtigen Oberboden zu versickern. (A)
- (23) Die Vorschaltung eines ausreichend bemessenen Absetzbeckens zur Rückhaltung der mineralischen Stoffe sowie die Messung von Trübung und pH-Wert ist zwingend erforderlich. (A)
- (24) Durch z.B. Betonarbeiten verunreinigtes Wasser (aus der Baugrube oder das aus dem Bohrloch austretende Wasser) darf nicht versickert werden, sondern ist der Schmutzwasserkanalisation zuzuführen. Hierfür ist vorab das Einvernehmen des Kläranlagenbetreiber bzw. der betroffenen Gemeinde/Stadt einzuholen. Diese/-r entscheidet, ob eine vorherige Reinigung des Wassers erforderlich ist. (A)
- (25) Es dürfen nur Baustoffe verwendet werden, die keine auswaschbaren und wassergefährdenden Bestandteile enthalten. Sollten Spezialbaustoffe (hier: Baustoffe, die nicht nach DIN EN 206-1 in Verbindung mit DIN 1045-2 und gemäß Tabelle 1 der Erläuterung des DAfStb zum aktuellen Regelungsstand der Umweltverträglichkeit von Beton, siehe https://www.dafstb.de/application/stellungnahmen/DAfStb_Umweltvertraeglichkeit_Beton_2020-09-07.pdf entsprechen) verwendet werden ist mindestens 14 Tage vor Baubeginn als Unbedenklichkeitsbescheinigung mindestens das Produktdatenblatt, das Sicherheitsdatenblatt und die grundwasserhygienische Untersuchung und Beurteilung vorzulegen. (A)
- (26) Es sind alle Handlungen zu unterlassen, durch welche wassergefährdende Stoffe (z. B. Dieselkraftstoffe, Schmierstoffe, Öle etc.) in den Boden oder in Grund- und Oberflächenwasser gelangen können. (A)
- (27) Wassergefährdende Stoffe dürfen im Bereich der Baustelle nur in überdachten Schutzwannen gelagert oder abgefüllt werden. Die Betankung und Wartung der Baumaschinen hat außerhalb des Bauareals auf befestigter Fläche zu erfolgen. Nach Arbeitsende sind sie auf solchen abzustellen. (A)
- (28) Bodenverunreinigungen infolge von Unfällen oder des unsachgemäßen Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen (wie Schal-, Schmier oder Hydrauliköl, Kraftstoffe usw.) sind unverzüglich dem Landratsamt, Umweltamt, zu melden und unter Verwendung der vorzuhaltenden eigenen Hilfsstoffe, wie Ölbinder, Sägespäne ordnungsgemäß zu beseitigen. (A)
- (29) Rohrleitungsgräben und die Arbeitsräume der Baugrube sind unverzüglich zum frühestmöglichen Zeitpunkt mit nicht verunreinigtem Baugrubenaushub zu verfüllen. Zuvor sind Gräben und Baugrube von Baureststoffen und Abfällen zu säubern. (A)

- (30) Die Baugrube ist vollständig trocken zu legen. (A)
- (31) Weitere Auflagen zum Schutz des Grundwassers bleiben vorbehalten. (A)
- (32) Beim Einsatz von Recyclingmaterial ist die Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) zu beachten. (H)
- (33) Bei den orientierenden Bodenuntersuchungen sei in 10 cm Tiefe Erdreich angetroffen worden, dass erheblich mit Mineralöl und Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe belastet sei. Dieses Erdreich ist nicht mehr verwertbar. Es ist anzunehmen, dass noch weitere Bereiche belastet sind, deshalb ist anfallendes Erdreich nicht frei verwertbar, sondern wird auf Grundlage der LAGA PN98 beprobt und auf die Parameter gemäß der EBV/BBodSchV untersucht werden. (Z)
- (34) Dem geotechnischen Bericht des Ingenieurbüros Kempfert + Partner Geotechnik ist zu entnehmen, dass das Bodenmaterial in einer Tiefe von 0,1 bis 0,3 m die Qualitätsstufe/Einbaukonfiguration Z2 übersteigt. Somit ist eine Verwertung der Bodenmaterialien gemäß VwV Boden nicht mehr zulässig. (H)
- (35) Der Vorhabenträger wird sicherstellen, dass der anfallende Erdaushub im Rahmen der Baumaßnahme im Baufeld so weit wie möglich wieder verwendet wird (Massenausgleich). (Z)
- (36) Die Verwertung oder Entsorgung von anfallendem Erdaushub wird gemäß den Vorgaben der novellierten Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung, Ersatzbaustoffverordnung bzw. der Deponieverordnung auf Basis einer repräsentativen Bodenuntersuchung (z. B. im Rahmen eines Baugrundgutachtens) sichergestellt. (Z)
- (37) Eine Abgabe des Erdaushubes an Verfüllungen und Aufschüttungen z.B. zur Auffüllung und Rekultivierung in einer der umliegenden Kiesgruben/Steinbrüche oder zur Auffüllung von Grundstücken zur Verbesserung der land- bzw. forstwirtschaftlichen Nutzung ist nur zulässig, sofern:
- eine repräsentative Bodenuntersuchung belegen kann, dass der Erdaushub unbelastet ist und die Vorsorgewerte der Neufassung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (Anlage 1, Tabellen 1 und 2) einhält
 - oder die Aufbringung des Erdaushubes am Zielort die dortigen Schadstoffverhältnisse nicht verschlechtert.

Der Vorhabenträger wird dies in der Bauausschreibung berücksichtigen. (Z)

- (38) Anfallendes Rückbaumaterial wird der Vorhabenträger nach den Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung bzw. RuVA-StB 01 verwerten bzw. entsorgen. Die Ausführungen des „Untersuchungsbericht Nr.1 Ausbaustoffe“ hinsichtlich der vorhandenen teerhaltigen Fraktionen werden besonders beachtet. (Z)
- (39) Der Vorhabenträger sagt zu, dass die Entwässerungsplanung im Zuge der Ausführungsplanung geändert wird. Das Wasser der Widerlagerhinterfüllung wird nunmehr ebenfalls, wie das Oberflächenwasser der Brücke, der Ortskanalisation zugeführt. (Z)

Landwirtschaft

- (40) Um die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Ackerfläche nach Abschluss der Bauarbeiten zu gewährleisten, wird der Vorhabenträger durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, dass es zu keinen schadhafte Bodenverdichtungen kommt. (Z)
- (41) Schäden an den Banketten und auf angrenzenden Landwirtschaftsflächen durch Ausweichmanöver werden durch geeignete vorbeugende und überwachende Maßnahmen bestmöglich verringert, idealerweise damit, dass während der Bauphase diese Wege dem land-/ forstwirtschaftlichen sowie dem Linienverkehr vorbehalten bleiben. Alternativ wird die Schaffung temporärer Ausweichstellen im Wegeverlauf in Erwägung gezogen. Der Vorhabenträger wird sich hierzu vor Bauausführung mit der Landwirtschafts-, Bodenschutz- und Straßenbaubehörde abstimmen. (Z)

Denkmalschutz

- (42) Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, ist dies gemäß § 20 DSchG umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Zuwiderhandlungen werden gem. §27 DSchG als Ordnungswidrigkeiten geahndet. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen. Ausführende Bauunternehmen sollten hierüber schriftlich in Kenntnis gesetzt werden. (H)

Geologie, Rohstoffe und Bergbau

- (43) Das Plangebiet befindet sich auf Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodaten im Verbreitungsbereich der Gesteine des kristallinen Grundgebirges, welche von quartären Holozänen Abschwemmmassen überlagert werden. (H)

- (44) Mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind sowie mit einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens ist zu rechnen. (H)
- (45) Das LGRB geht davon aus, dass im Vorfeld der geplanten Baumaßnahmen objektbezogene Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden/wurden und dass eine den Baumaßnahmen angemessene ingenieurgeologische Betreuung (inkl. der Ingenieurbauwerke) während der Bauzeit stattfinden wird. (H)

Eisenbahnen und öffentlicher Nahverkehr

- (46) Der Vorhabenträger wird einen vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Gutachter zur Beurteilung der Standsicherheit des unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten Bauwerkes hinzuzuziehen, um den Einfluss der Eisenbahnlasten auf dieses Bauwerk zu überprüfen. (Z)
- (47) Der Vorhabenträger wird sicherstellen, dass bei der Realisierung des Vorhabens weder die Substanz der benachbarten Eisenbahnbetriebsanlagen noch die Sicherheit und die Leichtigkeit des darauf stattfindenden Eisenbahnverkehrs gefährdet oder gestört wird. (Z)
- (48) Für die Kreuzungsmaßnahme mit Bahngelände wird der Vorhabenträger mit der DB InfraGO AG eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) abschließen. (Z)
- (49) Für die Durchführung der Maßnahme ist eine Sperrung der Strecke notwendig. Hierfür wird der Vorhabenträger rechtzeitig eine betriebliche Anmeldung vornehmen. (Z)
- (50) Der Eisenbahnbetrieb wird nicht behindert und gefährdet. Es wird sichergestellt, dass das Bahngelände zum Zwecke der Bauausführung nicht betreten wird. (Z)
- (51) Muss hiervon abgewichen werden (z.B. Aufstellen von Gerüst), werden die Arbeiten während der gesamten Ausführungszeit von DB-zugelassenem Sicherungspersonal und Bauüberwacher Bahn (BÜB) beaufsichtigt. Der Vorhabenträger wird 20 Arbeitstage vor dem geplanten Baubeginn die erste Seite des Sicherungsplanes über SIPLA Workflow einreichen. Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle wird die Art der Sicherungsmaßnahme in einem Sicherungsplan festlegen. (Z)
- (52) Dem Bau- u. Betriebskoordinator obliegt die Entscheidung, ob für die Ausführung der Baumaßnahme eine Bau- u. Betriebsanweisung (BETRA) erforderlich ist. Diese wird der Vorhabenträger mindestens 8 Wochen vor Beginn der Arbeiten schriftlich bei der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle durch einen Bauüberwacher Bahn

beantragen. Der Bauüberwacher Bahn(BÜB) ist direkt bei DB-zugelassenen Firmen, rechtzeitig vor Baubeginn zu beauftragen. (Z)

- (53) Die aus der Elektrifizierung zu errichtenden Oberleitungsmaste und Oberleitungsanlage werden bei den Abbrucharbeiten berücksichtigt. Die Arbeiten werden mit den Baufirmen aus dem Hochrheinprojekt frühzeitig abgestimmt, da sich die Bauzeiten Oktober 2026 bis Dezember 2027 decken. (Z)
- (54) Bei der zukünftigen Bebauung und während der Bauarbeiten wird der Regellichtraum bzw. Gleisbereich (3,50 m zur Gleisachse) entlang der Gleise immer freigehalten werden. (Z)
- (55) Die Bauarbeiten werden grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt. (Z)
- (56) Wenn dies nicht möglich ist, wird rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorgelegt (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Diese muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es wird nachgewiesen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden. (Z)
- (57) Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten werden nur in Abstimmung mit der DB InfraGO AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt. (Z)
- (58) Der Stützbereich ist definiert in den DB Konzernrichtlinie 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der DB Konzernrichtlinien 800.0130 und 836 zulässig. Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen Grabungs- / Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch einen Bauüberwacher Bahn erfolgen. Der bahnzugelassene Bauüberwacher Bahn ist rechtzeitig am externen Markt einzukaufen. Die bahneigene Bauüberwachung der DB InfraGO AG wird rechtzeitig über den Termin verständigt. (Z)
- (59) Die Stellungnahme der DB InfraGO AG TK-Auskünfte mit der Bearbeitungsnummer 2025026355 vom 17.10.2025 wird beachtet und eingehalten. (Z)
- (60) Werden bei dem Bauvorhaben Großgeräte (Baukräne, Bagger usw.) eingesetzt, so werden diese so aufgestellt, dass das Bahnbetriebsgelände mit dem Ausleger und angehängten Transportteilen nicht überschwenkt werden kann. Gegebenenfalls sind Schwenkbegrenzungen einzubauen. Der Gefahrenbereich beträgt horizontal 4,00 m von der nächstgelegenen Gleisachse und reicht bis in eine Höhe von 3,00

m über dem höchstgelegenen unter Spannung stehendem Teil der Oberleitungsanlage. (Z)

- (61) Der Vorhabenträger wird sicherstellen, dass dieses Abstandsmaß auch von allen unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitungsanlage eingehalten wird, die sich außerhalb des Gefahrenbereichs befinden. Ist diese Forderung aus technischen Gründen nicht erfüllbar, so wird mit der DB InfraGO AG, eine kostenpflichtige Kranvereinbarung aufgestellt. Der Antrag hierfür wird rechtzeitig (mind. 6 Wochen Tage vor Erstellung des Kranes) an die DB InfraGO AG gerichtet. (Z)
- (62) Der Antrag wird den Schwenkradius des Kranes (Baustelleneinrichtungsplan) sowie die Höhe des Auslegers beinhalten. (Z)
- (63) Die Staubentwicklung wird in Grenzen gehalten. Sie wird die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen nicht einschränken. (Z)
- (64) Sollte mit Wasser zur Vermeidung der Staubemissionen gearbeitet werden, so wird in jedem Fall eine Lenkung des Wasserstrahls auf die Bahnanlage ausgeschlossen. Es wird in jedem Fall dafür gesorgt werden, dass keine Teile der Abbruchmassen auf die Bahnanlage (Gleisbereich) gelangen können (Vermeidung von Betriebsgefährdungen). Beim möglichen Einsatz eines Spritzgerätes wird die Gefahr (z.B. elektrischer Überschlag), die von der angrenzenden Bahn-Oberleitung (15 000 V) ausgeht, berücksichtigt. (Z)
- (65) Bei der Bauausführung wird grundsätzlich kein Bahngelände in Anspruch genommen werden für die Lagerung von Aushub- und Baumaterialien, Abstellung von Baggern oder anderen Arbeitsgeräten. Bauschutt wird nicht auf Bahngelände gelagert oder zwischengelagert. (Z)
- (66) Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. wird der Vorhabenträger sicherstellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Sollte sich nach Inbetriebnahme der Reklameeinrichtung herausstellen, dass es doch zu Beeinträchtigungen der Signalsicht kommt, ist DB seitig mit einem Widerruf der Zustimmung bzw. mit Einschränkungen oder Abänderungen zu rechnen. (Z)
- (67) Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insbesondere der Gleise und Oberleitungen und -anlagen, wird stets gewährleistet. (Z)
- (68) Anfallendes Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer wird nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie werden ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abgeleitet. Eine Versickerung in Gleisnähe ist nicht vorgesehen. (Z)

- (69) Die Baustelle wird entlang Grundstücksgrenze mit einem Bauzaun gesichert. Dieser Bauzaun wird falls erforderlich geerdet und gegen Windlast verankert. Die Erstellung des Zaunes wird nur unter der Aufsicht von Sicherungsposten erfolgen. (Z)
- (70) Der Vorhabenträger wird das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einfrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird. (Z)
- (71) Die Einfriedungen zur Bahneigentumsgrenze hin werden so verankert, dass sie nicht umgeworfen werden können (Sturm, Vandalismus usw.). Ggf. wird eine Bahnerdung gemäß VDE-Richtlinien vorgesehen. (Z)
- (72) Die Einfriedung wird laufend instandgehalten und ggf. erneuert. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Vorhabenträgers. (Z)
- (73) Da die Straßenbaumaßnahmen über die vorhandenen Gleise geplant sind, könnte nach der Inbetriebnahme eine gewisse Gefahr durch von der Fahrbahn abkommende Straßenfahrzeuge und ihrer Ladung für die Bahnanlagen ausgehen. (H)
- (74) Zwischen Schienenweg und anderen Verkehrswegen (Straßen, Zufahrten, Parkplätze sowie Geh- und Radwege etc.) werden Mindestabstände und Schutzmaßnahmen eingehalten. Ein Abrollen zum Bahngelände hin wird durch geeignete Schutzmaßnahmen sicher verhindert. Die Schutzmaßnahmen werden in Abhängigkeit der Örtlichkeit festgelegt und ggf. mit Blendschutz geplant. (Z)
- (75) Zur Vermeidung des Anpralls von Fahrzeugen gegen Eisenbahnbrücken, das Abirren von Straßenfahrzeugen auf die Schienenstrecke von Straßenbrücken herab oder von Straßen, die parallel zur Schiene verlaufen, werden die gesetzlichen Vorgaben und die Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) und das UIC Merkblatt 777-1 bei der Planung der Schutzmaßnahmen beachtet, z.B. die Einrichtung von Stahlschutzplanken, Betonschutzwänden, Anpralldämpfern, Ladungs-Abwurf-Rückhalte-Schutzsystemen (LARS) etc. Die Schutzvorrichtung wird vom Vorhabenträger kostenpflichtig errichtet und auf dessen Kosten laufend instandgesetzt und ggf. erneuert. (Z)
- (76) Bei Parallellage zwischen Straße und Bahngleise werden Sicherheitsabstände entsprechend DS 800.001 Anlage 11 eingehalten. Gesetzliche Vorgaben sowie die Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) und das UIC Merkblatt 777-1 werden bei der Planung von Schutzmaßnahmen beachtet. (Z)

- (77) Bei geringen Abständen ist die Vorlage einer Risikoanalyse erforderlich. Bei Betroffenheit von Eisenbahnbrücken ist auch die DB Konzernrichtlinie 804 zu beachten. (H)
- (78) Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. (H)
- (79) Für sämtliche Schäden, die der Deutschen Bahn AG aus der Baumaßnahme entstehen, haftet der Vorhabenträger in vollem Umfang. (H)
- (80) Sämtliche Kosten, die der DB AG aus der Baumaßnahme entstehen, sind vom Vorhabenträger zu tragen und werden gesondert in Rechnung gestellt. Die Abrechnung erfolgt nach den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für außertarifliche Leistungen der DB AG (AVBL)“. (H)
- (81) Es wird auf die Sorgfaltspflicht des Vorhabenträgers verwiesen. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, kann sich eine Haftung des Bauherrn ergeben. (H)
- (82) Vor Baubeginn wird der Vorhabenträger die DB AG, DB Immobilien erneut beteiligen. (Z)

Strom-, Gas- und Wasserversorgung

- (83) Der Vorhabenträger sagt zu, dass die geplante Behelfsbrücke die Gasleitung der Badenova Netze GmbH berücksichtigt und ein Schutzrohr unter der neuen Brücke für die Gasleitung geplant ist. (Z)
- (84) Vor Baubeginn hat sich der Vorhabenträger mit dem zuständigen Netzmeister der Badenova Netze GmbH abzustimmen. (A)
- (85) Der Vorhabenträger hat bei weiteren Bauplanungen die von der Naturenergie Hochrhein AG betriebene Niederspannungs- sowie Beleuchtungskabel zu berücksichtigen und eventuelle Anpassungen und Provisorien rechtzeitig abzustimmen sowie vor Baubeginn Kontakt mit dem zuständigen Betriebsstützpunkt in Herrischried aufzunehmen. (A)

Internet-, Telefon- und TV-Anbieter

- (86) Die vorhandenen Kabel der Deutsche Telekom AG sind in der Planung berücksichtigt worden. Die Verlegungen werden spätestens 3 Monate vor Baubeginn abgestimmt. (Z)

- (87) Der Vorhabenträger hat die Anlagen der Vodafone GmbH bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, nicht zu überbauen und vorhandene Überdeckungen nicht zu verringern und vor Baubeginn aktuelle Planunterlagen anzufordern. (A)

Private Belange

- (88) Der Vorhabenträger sagt zu, dass sich das Straßenniveau auf Höhe der Einfahrt der Einwender Nr. 1 allenfalls geringfügig im Rahmen der Maßnahme ändern wird. Er sagt ferner zu, sich die künftige Einfahrtshöhe im Vergleich zum Bestand nicht ändern wird. (Z)

VI.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 11 Abs. 1 S. 1 des Umweltverwaltungsgesetzes Baden-Württemberg (UVwG) wurde festgestellt, dass für das beantragte Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

VII.

Entscheidung über Einwendungen

Die Einwendungen und Forderungen auf Unterlassung des Vorhabens bzw. auf Planänderungen oder Planergänzungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch entsprechende Vereinbarungen mit dem Vorhabenträger oder in anderer Weise bereits vor Erlass dieser Entscheidung erledigt sind oder ihnen nicht ausdrücklich durch Planänderungen oder -ergänzungen, in der Begründung, den Nebenbestimmungen oder den Zusagen zu dieser Entscheidung entsprochen wurde.

VIII. Sofortige Vollziehung

Auf Antrag des Vorhabenträgers vom 01.04.2026 wird gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO die sofortige Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

IX.

Kosten

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

X.

Widmung, Umstufung oder Einziehung

Gemäß Vereinbarung vom 21.04.2026/07.5.2026 (Az. VM2-39-62/1/87) zwischen dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und dem Landkreis Waldshut, wird u.a. der entscheidungsgegenständliche Abschnitt der K 6544 zur Landesstraße 154 aufgestuft. Das Regierungspräsidium Freiburg hat die Umstufung mit Bekanntmachung vom 15.05.2026 (Az.: 46-3911-189/9 SC L 154 Albtalstraße) verfügt, die Umstufung wurde zum 01.07.2026 wirksam.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass über Fragen der Widmung, der Umstufung oder der Einziehung von Straßen in dieser Entscheidung nicht entschieden wird und die vorgenannte Verfügung nicht Gegenstand der vorliegenden Entscheidung ist.

XI.

Verkehrsrechtliche Anordnungen

Verkehrsrechtliche Anordnungen sind von dieser Entscheidung nicht erfasst, auch soweit sie zeichnerisch ihren Niederschlag in den Plänen gefunden haben. In den Plänen enthaltene Fahrbahnmarkierungen sowie andere verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind somit nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Die erforderlichen Anordnungen bleiben der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

Begründung

1.

Beschreibung des Vorhabens

Das geplante Vorhaben umfasst den Ersatzneubau der bestehenden Brücke über die Bahnstrecke in Albbruck. Die Brücke ist Bestandteil der Landesstraße 154 (ehem. K 6544) zwischen den Gemeinden Albbruck und Schachen. Sie führt in Albbruck bei Bahnkilometer 317,2+46,50 über die zweigleisige Bahnstrecke 4000 zwischen Basel und Konstanz. Die vorhandene Brücke stammt aus dem Jahr 1960 und weist wesentliche Mängel der Tragfähigkeit auf, weshalb sie abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt werden soll.

Bei der Tragkonstruktion des neuen Überbaus handelt es sich um eine 1-Feldbrücke in Stahlverbundbauweise. Der Überbau hat einen Plattenbalkenquerschnitt mit drei Hauptträgern, die Bauhöhe beträgt 1,22 Meter. Die neue Fahrbahnbreite beträgt 6,50 Meter mit beidseitiger Anlage von Gehwegen mit einer jeweiligen Breite von 1,50 Metern (zzgl. 50 cm Sicherheitsstreifen). Die Kappenbreiten betragen damit jeweils 2,25 Meter. Die Gesamtbreite beträgt 11,00 Meter bzw. 11,35 Meter im Bereich Berührungsschutz. Es werden Schrammborde in einer Höhe von 15 cm angeordnet.

Der Bau der Brücke erfolgt während einer Vollsperrung der L 154.

2.

Verfahren

2.1

Ablauf des Verfahrens

Der Antrag auf Planfeststellung des Vorhabens wurde am 30.12.2024 bei der Planfeststellungsbehörde gestellt. Das Planfeststellungsverfahren wurde daraufhin eingeleitet, das Nichtbestehen einer UVP-Pflicht festgestellt, die Auslegung veranlasst und die Gemeinde Albbruck, die Träger öffentlicher Belange sowie die Verbände angehört.

2.2

Feststellung des Nichtbestehens einer UVP-Pflicht

Die Untere Naturschutzbehörde wurde zur Erforderlichkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gehört. Diese hat sich nicht dahingehend geäußert, dass das Vorhaben UVP-pflichtig ist. Am 27.02.2025 hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 11 Abs. 1 S. 1 UVwG festgestellt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben entbehrlich ist und diese Entscheidung am 05.03.2025 bekannt gegeben.

2.3

Beteiligung der Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und Verbände

Folgende Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden von der Planfeststellungsbehörde am Verfahren beteiligt und angehört:

- Gemeinde Albbruck
- Landratsamt Waldshut
- Regierungspräsidium Freiburg, Referat 16 Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst
- Regierungspräsidium Freiburg Referat 33 - Staatliche Fischereiaufsicht
- Regierungspräsidium Freiburg, Referat 47.1 Koordinationsstelle Straßenbauprojekte
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46.2 Landesluftfahrtbehörde
- Regierungspräsidium Freiburg, Referat 52 Gewässer und Boden
- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion, Referat 91
- Polizeipräsidium Freiburg
- Autorisierte Stelle Digitalfunk BW Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei, Referat 32 - Funkbetrieb / ASDBW"
- Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- IHK Hochrhein-Bodensee
- Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Konstanz
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
- Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich 6 (Umwelt)
- Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe
- Bundeseisenbahnvermögen

- DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH
- BUND Landesverband Baden-Württemberg e. V. Landesgeschäftsstelle
- Naturschutzbund Deutschland LV Baden-Württemberg
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg Landesgeschäftsstelle
- Landesjagdverband Baden-Württemberg e. V. (LJV)
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg e. V. (LFV)
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e. V. (SDW)
- Schwarzwaldverein e.V. (SWV)
- NaturFreunde Deutschlands Landesverband Baden e.V.
- Schwäbischer Albverein e. V. (SAV)
- Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e. V.
- Landschafts- und Naturschutzinitiative Schwarzwald e.V. (LANA)
- Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e.V.
- Pro Basistunnel e.V. c/o Jörg Roth
- Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest, FRI-SW-L(A)
- SBG Südbadenbus GmbH
- SWEG GmbH
- Netze BW GmbH
- Naturenergie Hochrhein AG
- NetCom BW GmbH
- Netze-Gesellschaft Südwest mbH c/o Erdgas Südwest GmbH
- TransnetBW GmbH
- terranets.bw GmbH
- PLEdoc GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone GmbH
- Telefonica Germany GmbH & Co. OHG
- Badenova Netze GmbH

Die im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange und Verbände eingegangenen Stellungnahmen wurden dem Vorhabenträger am 05.02.2026 zur Kenntnis gegeben. Er übermittelte der Planfeststellungsbehörde seine Erwiderung auf die Stellungnahmen zuletzt am 14.04.2026.

2.4

Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Planunterlagen und Beteiligung betroffener Dritter

Die Planunterlagen wurden zur Einsichtnahme auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Freiburg in der Zeit vom 09.10.2025 bis einschließlich zum 10.11.2025 zugänglich gemacht. Die Internetseite und der Zeitraum der Einsichtnahmemöglichkeit wurden durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Gemeinde Albbruck am 09.10.2025 bekannt gemacht. Als alternative Zugangsmöglichkeit wurden die Planunterlagen im gleichen Zeitraum im Rathaus der Gemeinde Albbruck ausgelegt.

Weiterhin wurden die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, von der Gemeinde Albbruck über die Auslegung der Pläne benachrichtigt, soweit in den Grundbüchern fehlende Adressen mit vertretbarem Aufwand zu ermitteln waren.

Im Rahmen der Auslegung ist eine Einwendung von Privaten eingegangen. Diese wurde dem Vorhabenträger am 05.02.2026 ebenfalls zur Kenntnis gegeben. Die Erwiderung auf die Einwendungen wurden von ihm der Planfeststellungsbehörde am 02.04.2026 übermittelt.

2.5

Entfallen des Erörterungstermins/ Besprechungstermin

Nach Auswertung der Erwiderungen des Vorhabenträgers auf die Stellungnahmen und Einwendung kam die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass in diesem Planfeststellungsverfahren kein förmlicher Erörterungstermin erforderlich ist. Diese Einschätzung beruhte darauf, dass das Vorhaben weitgehend unstrittig, nur eine Einwendung eingegangen und absehbar ist, dass nach Kenntnis der Erwiderung des Vorhabenträgers nur bei einer geringen Anzahl von Beteiligten ein Besprechungsbedarf gegeben sein dürfte.

Um dennoch im Hinblick auf noch klärungsbedürftige Fragen die Gelegenheit zum Austausch mit dem Vorhabenträger zu geben, wurde in Abstimmung mit den Einwendern ein Besprechungstermin durchgeführt. Hierzu wurde Ihnen die schriftliche Äußerung des Vorhabenträgers auf Ihre Einwendung zur Verfügung gestellt.

Am 29.09.2026 fand deshalb ein Vor-Ort-Termin mit den Verfahrensbeteiligten statt.

2.6

Umstufung

Gemäß Vereinbarung vom 21.04.2026/07.5.2026 (Az. VM2-39-62/1/87) zwischen dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und dem Landkreis Waldshut, wird u.a. der entscheidungsgegenständliche Abschnitt der K 6544 zur Landesstraße 154 aufgestuft. Das Regierungspräsidium Freiburg hat die Umstufung mit Bekanntmachung vom 15.05.2026 (Az.: 46-3911-189/9 SC L 154 Albtalstraße) verfügt, die Umstufung wurde zum 01.07.2026 wirksam.

Darüber hinaus wurde der Planfeststellungsbehörde eine Vereinbarung zwischen dem Landkreis Waldshut und dem Land Baden-Württemberg vorgelegt, in der u.a. geregelt wurde, dass der Landkreis für die Erlangung des Baurechts (weiterhin) zuständig ist.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass über Fragen der Widmung, der Umstufung oder der Einziehung von Straßen in dieser Entscheidung nicht entschieden wird und die vorgenannte Verfügung nicht Gegenstand der vorliegenden Entscheidung ist.

3.

Erforderlichkeit

Das Vorhaben bedarf für seine Zulassung einer Planrechtfertigung. Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist gegeben, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist.

Die Erforderlichkeit des Ersatzneubaus ergibt sich bereits aus den festgestellten Bauwerksmängeln, die insbesondere die Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit des Brückenbauwerks betreffen. Um insbesondere eine sichere Straßenüberführung zu gewährleisten, muss das Bauwerk ersatzneugebaut werden. Durch die geplante Verbreiterung der bestehenden Gehwege im Brückenbereich wird die Verkehrssicherheit für die Fußgänger nochmals verbessert. Dadurch wird neben der Verkehrssicherheit auch die Attraktivität für den Fußgängerverkehr gestärkt, was im Ergebnis auch zur Verringerung von Kfz-Fahrten führen könnte. Durch die Maßnahme sollen somit die vorgefundenen bautechnischen Mängel behoben werden und die Verkehrssicherheit verbessert werden.

4.

Variantenentscheidung

Im Rahmen der Abwägung sind im Einzelfall in Betracht kommende Alternativmöglichkeiten zur Erreichung der Vorhabenziele zu überprüfen. Sofern diese nach Lage der konkreten Verhältnisse ernsthaft in Betracht kommen, ist zu klären, ob die jeweilige Variante im Hinblick auf die betroffenen Belange günstiger wäre als die Vorhabenplanung.

Hierzu gehören neben den von Amts wegen ermittelten insbesondere auch solche Varianten, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden. Varianten, die sich bereits aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet darstellen oder die das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept vereiteln würden und daher keine Alternative, sondern ein anderes Projekt wären, können jedoch als ungeeignet ausgeschieden werden. Die in Betracht kommenden Varianten sind sodann im Rahmen einer nachvollziehenden Abwägung einer eigenständigen rechtlichen Prüfung zu unterziehen. Innerhalb dieses Rahmens ist es indes nicht erforderlich, dass die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange diejenigen der Varianten überwiegen. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind bereits dann eingehalten, wenn einander widerstrebende Belange als gleichwertig anzusehen sind. Dabei ist im Rahmen der endgültigen Auswahlentscheidung zu überprüfen, ob die Erwägungen des Vorhabenträgers mit Blick auf dessen planerische Gestaltungsfreiheit vertretbar und damit geeignet sind, die Wahl zu rechtfertigen und ob und aus welchen Gründen sich die Planfeststellungsbehörde diese Erwägungen zu eigen machen will.

4.1

Darstellung der geprüften Varianten

Im Laufe der Planung wurden mehrere Varianten für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks geprüft:

4.1.1

Nullvariante

Ein Verzicht auf die Durchführung des Vorhabens kommt vorliegend nicht in Betracht. Diese sogenannte „Nullvariante“ bezeichnet eine Situation, in welcher der Status Quo beibehalten wird, ohne das Vorhaben durchzuführen.

Wie unter Ziffer 3 dieser Entscheidung zur Erforderlichkeit und Planrechtfertigung des Vorhabens ausgeführt, soll das Vorhaben insbesondere die Verkehrssicherheit des Brückenbauwerks verbessern und insbesondere eine sichere Straßenüberführung gewährleisten. Ein Verbleib des Zustandes würde allerdings dazu führen, dass das Brückenbauwerk jedenfalls nicht mehr verkehrssicher genutzt werden könnte und langfristig als Straßenüberführung wegfallen würde. Die Nullvariante scheidet daher aus.

4.1.2

Technische Varianten

Für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks wurden fünf Varianten untersucht:

- **Variante 1/ Antragsvariante:**

Bei der Variante 1 handelt es sich um einen 1-Feldträger in Stahlverbundweise mit 27,60 Metern Stützweite. Die Fahrbahnbreite soll 6,50 Meter betragen, die Kappenbreiten sollen jeweils 2,25 Meter betragen und als Gehweg genutzt werden. Als Querschnitt ist ein 3-stegiger Plattenbalken mit einer maximalen Bauhöhe von 1,30 Metern vorgesehen. Der Überbau soll aus Stahlkästen, die Fahrbahnplatten aus Fertigteilen mit einer Ortbetonschicht bestehen. Bei der Variante 1 soll die Gradienten der L 154 (ehem. K 6544) in der Brückenmitte um 77 Zentimeter angehoben werden. An den Brückenenden soll die Gradienten um rund 15 Zentimeter angehoben werden, was zu Anpassungen an den Einfahrten zu den Gebäuden 6 und 7 sowie an den Wirtschaftsweg auf der Nordseite führen würde. Zur Gründung soll eine Bohrpfehlgründung gewählt werden. Der 1-Feldträger wird aus 3 Hauptträgern im Abstand von 3,65 Metern bestehen. Die Bauhöhe soll konstant sein und 1,30 Meter betragen, sodass sich bei einer Stützweite von 27,60 Metern eine Schlankheit $L/H = 22,6$ ergibt. Als Baustahl für die Stahlkästen ist die Verwendung von S 355 J2+N vorgesehen, die Fertigteile sowie die Ortbetonschicht sollen aus Beton C 35/45 und Betonstahl B 500 B hergestellt werden.

- **Variante 2:**

Variante 2 entspricht im Grunde Variante 1, mit dem Unterschied, dass die Kappe Ost mit einer Breite von 3,50 Metern geplant und als Radweg genutzt werden könnte.

- **Variante 3:**

Bei Variante 3 soll die Kappenbreite im Gegensatz zu Variante 1 jeweils nur 2,00 Meter betragen und als Gehweg genutzt werden können. Bei dieser Variante mit einem Stahltragquerschnitt wäre praktisch kein Anheben der Gradienten im Bereich der Nachbargrundstücke erforderlich.

- **Variante 4:**

Variante 4 entspricht im Wesentlichen Variante 3. Lediglich auf der Kappe Ost soll ein Radweg geführt werden.

- **Variante 5:**

Bei Variante 5 handelt es sich um einen 1-Feldträger in Stahlverbundweise mit Trogquerschnitt. Bei dieser Variante wurde ein Querschnitt mit einem Radweg untersucht.

Hingegen nicht weiter untersucht wurden Varianten, die als Konstruktionsart 3-Feldträger (Bestandsbrücke) vorsehen, um die bauzeitlichen Eingriffe in die seitlichen Böschungen und damit auch die Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten.

4.2

Gesamtvariantenvergleich

Die Baukosten für die Variante 1 betragen zirka 3 Mio. Euro brutto. Die Planung eines Radweges, wie er in den Varianten 2, 4 und 5 vorgesehen ist, würde zu Mehrkosten von rund 350.000,00 Euro führen. Darüber hinaus würde der Bau eines Radweges zu einem erheblichen Eingriff in das Privateigentum mehrerer Anwohner führen. Um die Notwendigkeit eines Radweges zu überprüfen, hat der Vorhabenträger Rücksprache mit der Gemeinde Albruck sowie den betroffenen Anwohnern gehalten. Als Ergebnis konnte festgehalten werden, dass die Planung eines zusätzlichen Radweges auch unter Betrachtung der hieraus anfallenden Mehrkosten der Ausbauvariante nicht vorzuziehen ist. Die Varianten mit Radweg wurden deshalb bei der Auswahl der Vorzugsvariante nicht weiter berücksichtigt.

Da auch im Laufe des Verfahrens von keiner Seite der Wunsch bzw. die Notwendigkeit eines zusätzlichen Radweges geäußert wurde, ist die Entscheidung des Vorhabenträgers, die Varianten mit Radweg nicht weiter zu berücksichtigen, von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Im Gesamtvariantenvergleich erzielte die Variante 1 im Vergleich zur Variante 3 hinsichtlich der Kriterien Technik/ Bauweise, Umweltverträglichkeit, Einfluss auf Nachbarbebauung, Gestaltung, Nachhaltigkeit, Bauzeit, Baukosten und Bauwerksunterhaltung ein besseres Ergebnis. Hier fielen insbesondere die Bauweise als Einfeldträger mit einem 3-stegigen Plattenbalken in Stahlverbund besser aus als der Einfeldträger mit einem Stahltrög. Auch hinsichtlich der Kriterien Gestaltung (schlanker Einfeldträger Variante 1; hoher Einfeldträger Variante 3), der geplanten Bauzeit und der Bauwerksunterhaltung sowie insbesondere in Bezug auf die Baukosten fällt die Bewertung der Variante 1 besser aus.

Zusammenfassend wurde Variante 1 der Vorzug gegeben, da diese in der Gesamtbewertung insbesondere wirtschaftlicher ausgefallen ist. Der Stahltrög (Variante 3) wurde trotz etwas größerer Eingriffe in die Nachbargrundstücke um über 400.000 € teurer geschätzt als Variante 1. Auch bei der Bauwerksunterhaltung, also im späteren Unterhalt, wäre eine Stahltrögvariante aufgrund der größeren Korrosionsschutzfläche weniger wirtschaftlich (Bewertung „2“ Stahlverbund vs. Bewertung „3“ Plattenbalken). Jedenfalls während der Bauzeit kann darüber hinaus ein Eingriff in die Nachbargrundstücke nicht vermieden werden.

Die Auswahl der beantragten Variante 1 durch den Vorhabenträger ist daher von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

4.3

Vereinbarkeit der gewählten Variante mit Natura 2000

4.3.1

Grundlagen von Natura 2000

Nach § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Mit den §§ 31 ff. BNatSchG regelt der Bundesgesetzgeber die Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben zum Aufbau und Schutz des zusammenhängenden europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“. Die Regelungen der §§ 31 ff. BNatSchG zum Schutz und Aufbau des Netzes „Natura 2000“ gehen auf die FFH-RL (RL 92/43/EWG) sowie EG-Vogelschutz-RL (RL 79/409/EWG) des Rates der Europäischen Gemeinschaften zurück.

Die FFH-Richtlinie (FFH-RL, 92/43/EWG) hat zum Ziel, zur Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen in Europa beizutragen. Zur Errichtung des europaweiten vernetzten Schutzgebietssystems sind naturschutzfachliche Regelungen und Verfahrenswege aufgezeigt. Der Schutz natürlicher Lebensräume wildlebender Tiere- und Pflanzenarten soll durch Schutzgebiete und Landschaftselemente gewahrt werden.

Ziel der Vogelschutz-Richtlinie (RL 79/409/EWG) sind der Schutz, die Bewirtschaftung und die Regulierung sämtlicher wildlebender Vogelarten, die im Gebiet der europäischen Mitgliedstaaten heimisch sind. Neben der Sicherung der Bestände wildlebender Vogelarten verlangt sie zudem die Erhaltung und Wiederherstellung der Lebensstätten und Lebensräume dieser Arten.

4.3.2

Vereinbarkeit mit Natura 2000

Das Vorhaben ist mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000-Gebietsnetzes vereinbar. Es führt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen.

Das Vorhaben befindet sich nicht innerhalb eines geschützten Natura 2000-Gebietes. Das FFH-Gebiet „Alb zum Hochrhein“ sowie das Vogelschutzgebiet „Südschwarzwald“

beginnen zirka 70 Meter nordöstlich der Maßnahme. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Vorhaben wurde eine FFH-Vorprüfung erstellt.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Darstellungen zu eigen und verweist darauf.

Die Untersuchungen ergaben keine negativen Auswirkungen der Brückensanierung auf das FFH- sowie das Vogelschutzgebiet.

Zwar dient das FFH-Gebiet als Lebensraum des Großen Mausohrs, da die Brücke aber keine Fledermausquartiere aufweist und durch den Ersatzneubau keine Nahrungshabitate bzw. Leitstrukturen beeinträchtigt werden, ist von keiner erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Gegebenenfalls baubedingten Auswirkungen wird dadurch Rechnung getragen, dass auf nächtliches Arbeiten mit Ausleuchtung der Baustelle verzichtet wird und die Brückenkubatur der Bestandsbrücke gleicht.

Die Natura 2000-Erheblichkeitsvorprüfung kommt daher zum Ergebnis, dass die Durchführung einer Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.

Diese Einschätzung wird auch von der Planfeststellungsbehörde geteilt. Auch die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Waldshut äußerte sich in ihrer Stellungnahme vom 21.11.2025 dahingehend, dass die Natura 2000-Vorprüfung plausibel und nachvollziehbar zu dem Ergebnis komme, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind.

Im Ergebnis ist somit nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der beiden Schutzgebiete zu rechnen.

5.

Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher Belange

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nachfolgend wird dies im Hinblick auf die öffentlichen Belange dargestellt (zu den privaten Belangen siehe Ziffer 6). Aufbauend auf der Anhörung der Träger öffentlicher Belange und unter Einbeziehung der Ergebnisse des weiteren Verfahrens ergaben sich die nachfolgend dargestellten Gesichtspunkte und Abwägungsergebnisse. Soweit sich ursprünglicher Vortrag im weiteren Verfahren erledigt hat, wurde auf eine ausführliche Darstellung verzichtet.

5.1

Raumordnung, Landesplanung, Flurneuordnung

Die Untere Flurbereinigung- und Vermessungsbehörde beim Landratsamt Waldshut hat in ihrer Stellungnahme vom 21.11.2025 mitgeteilt, dass keine Bedenken gegen die Planung bestünden.

Auch anderweitig haben sich im Verfahren keine Gesichtspunkte der Raumordnung oder Landesplanung ergeben, die dem Vorhaben entgegenstehen würden.

5.2

Kommunale Belange

Die Gemeinde Albbbruck hat mit Schreiben vom 20.10.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und sich wie folgt geäußert:²

- *Aus dem Erläuterungsbericht der Unterlagen der Offenlage habe man entnommen, dass die bestehende Brücke Anfang des Jahres 2026 abgerissen werden soll, mit dem Brückenneubau aber erst im Oktober 2026 gestartet werden soll. Warum? Was passiert in der Zwischenzeit? Frau Beate Eiche konnte am Telefon erläutern, dass diese Angaben tatsächlich falsch seien und sie habe zugesagt, dass die bestehende Brücke erst abgerissen werde, wenn umgehend danach auch mit dem Brückenersatzbau begonnen werde und dass auch der Zeitraum von 15 Monaten Bauzeit wohl deutlich unterschritten werden könne, da nun ein Hauptteil der Bauarbeiten während der Streckenvollsperrung der Bahn passieren könne. Trotz dieser zufriedenstellenden Antwort möchte man die Forderung schriftlich festhalten, dass die bestehende Brücke erst unmittelbar vor Beginn der Neubaumaßnahmen erfolgt und die Verbindung nach Schachen erst dann und nur solange wir unbedingt nötig unterbrochen wird.*

Der Vorhabenträger sagte diesbezüglich nochmals zu, dass der Abriss der bestehenden Brücke erst unmittelbar vor Beginn der Neubaumaßnahme durchgeführt werde. Die Unterbrechung der Verbindung Albbbruck Schachen werde im Bauablauf auf das erforderliche Minimum begrenzt. Die Zusage wurde als verbindliche Maßgabe zu dieser Entscheidung aufgenommen.

- *Man fordere, während der Bauzeit stets eine Verbindung für mindestens Fußgänger, besser Fußgänger und (das Fahrrad schiebende) Radfahrer über einen Steg freizuhalten. Nördlich der Bahnlinie würden einige Kindergarten- und Schulkinder wohnen, die den täglichen Weg nach Albbbruck zu Fuß absolvierten. Sie hätten als Fußgänger nicht die Möglichkeit, die Umleitungen zu gehen. Es hätten bereits Mütter angerufen, die auf dieses Problem hinwiesen.*

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass aufgrund der örtlichen Situation (fehlende Freiflächen und beengte Platzverhältnisse) eine Verbindung in der Nähe des Baustellenbereichs für Fußgänger und Radfahrer nicht möglich sei. Die Fußgänger könnten

² Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

über den Feldweg oberhalb und parallel der Bahnlinie in westlicher Richtung bis zur Hauensteiner Straße folgen und dort die Bahnlinie kreuzen. Es handele sich um eine Entfernung von etwa 550 Metern.

Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass das Freihalten einer direkten Verbindung in der Nähe des Baustellenbereichs, zum Beispiel über einen Steg, angesichts der fehlenden Freiflächen und beengter Platzverhältnisse keine vorzuziehende Alternative darstellt. Angesichts der Zusage des Vorhabenträgers, den Abriss der alten Brücke erst unmittelbar vor Beginn der Neubaumaßnahmen durchzuführen und die Bauzeit somit auf ein Minimum zu reduzieren, hält die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger aufgezeigte Umleitung über den 550 Meter entfernten Feldweg für vertretbar.

Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass verkehrspolizeiliche Maßnahmen sowie auch Umleitungen nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung sind, vgl. Ziffer X dieser Entscheidung. Eine verbindliche Gestaltung von Umleitungsstrecken kann deshalb nicht bereits innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Für eventuell erforderliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ist die Untere Straßenverkehrsbehörde zuständig und daher bei der Ausführungsplanung vom Vorhabenträger einzubeziehen.

- *Die bestehende Abwasserleitung der Gemeinde Albbuck von nördlich der Bahn nach Süden sei als Pumpleitung DN 100 mit wärmegeädämmtem Guss über den Brückenneubau miteinzuplanen und auszuführen.*

Der Vorhabenträger bestätigte diesbezüglich, dass die Pumpleitung in der Planung berücksichtigt sei. Regelungsbedarf ergab sich hieraus nicht.

- *Vor einiger Zeit habe das Landratsamt geprüft, ob durch die Bereitschaft anliegender Grundstückseigentümer zum Flächenverkauf an den Landkreis die Möglichkeit bestünde, zusätzlich und separat zur Fahrbahn einen Radweg über die Brücke zu führen. Mangels Bereitschaft der Grundstückseigentümer sei diese Planung jedoch nicht weiterverfolgt worden, was die Gemeinde bedauere. Deshalb bitte man darum, die Gehwege und Bordsteine zwischen Gehweg und Fahrbahn wenigstens in einer solchen Breite und Höhe mit zu planen, dass hier wenigstens nicht alle Optionen für Radfahrer und die Zukunft verbaut sind.*

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass bei den genannten Radwegvarianten der Eingriff besonders groß wäre und dauerhaft benötigt würde, da das Bauwerk für einen einseitigen Radweg weitere 1,25 m breiter errichtet werden müsste und damit auch der Eingriff in die Nachbarbebauung größer und nicht nur auf die Bauzeit begrenzt wäre. Da auch der Vorhabenträger gerne einen Radweg errichtet hätte, wurde zusätzlich bei den angrenzenden Eigentümern vorab die Bereitschaft abgefragt, für einen

Radweg Fläche abzugeben. Dies wurde von einigen Angrenzern verneint, so dass von einer Verbreiterung der Brücke zugunsten eines Radwegs abgesehen wurde. Derzeit bestünde keine Aussicht, einen Radweg außerhalb des Bauwerks zu realisieren.

Die Ausführungen sind nachvollziehbar. Es wird insoweit auch auf den Variantenvergleich unter Ziffer 4 dieser Entscheidung verwiesen.

- *Man fordere den Landkreis Waldshut nach wie vor auf, die Fahrbahn der L 154 (ehem. K 6544) in den bereits als schadhaft qualifizierten Bereichen zwischen Albruck und Schachen zeitgleich mit der Vollsperrung wegen des Brückenersatzbaus zu sanieren und nicht der Bevölkerung einige Zeit später eine erneute Vollsperrung wegen der Belagsanierung zuzumuten.*

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, den Wunsch der Gemeinde die L 154 (ehem. K 6544) zeitgleich mit der Brücke zu sanieren, zur Kenntnis genommen zu haben. Dies sei jedoch in der praktischen Ausführung nicht möglich, da die Baustelle dadurch aus einer Fahrtrichtung nicht anfahrbar/ erreichbar wäre. Die Maßnahme müsste im Anschluss an den Brückenneubau erfolgen, also die Gesamtbauzeit würde sich um die Zeit der Straßensanierung verlängern.

Die Ausführungen sind nachvollziehbar. Regelungsbedarf für die entscheidungsgegenständliche Maßnahme ergab sich hieraus nicht.

Mit Stellungnahme vom 21.11.2025 nahm die Gemeinschaftsschule Albruck ergänzend wie folgt Stellung:³

- *Man bitte, dass der Abriss der bestehenden Brücke erst unmittelbar vor Beginn der Neubaumaßnahmen erfolgt und die Verbindung nach Schachen erst dann und nur solange wie unbedingt nötig unterbrochen wird.*

Der Vorhabenträger sagte diesbezüglich zu, dass der Abriss der bestehenden Brücke erst unmittelbar vor Beginn der Neubaumaßnahme durchgeführt werde. Die Unterbrechung der Verbindung Albruck Schachen werde im Bauablauf auf das erforderliche Minimum begrenzt.

- *Man bitte darum, während der Bauzeit stets eine Verbindung für Fußgänger, Fahrrad schiebende Fußgänger und Radfahrer über einen Steg freizuhalten. Nördlich der Bahnlinie würden einige Kindergarten- und Schulkinder wohnen, die den täglichen*

³ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

Weg nach Albbruck zu Fuß absolvierten. Sie hätten als Fußgänger nicht die Möglichkeit, die Umleitungen zu gehen. Es hätten bereits besorgte Eltern auf dieses Problem hinwiesen.

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass aufgrund der örtlichen Situation (fehlende Freiflächen und beengte Platzverhältnisse) eine Verbindung in der Nähe des Baustellenbereichs für Fußgänger und Radfahrer nicht möglich sei. Die Fußgänger könnten über den Feldweg oberhalb und parallel der Bahnlinie in westlicher Richtung bis zur Hauensteiner Straße folgen und dort die Bahnlinie kreuzen. Es handele sich um eine Entfernung von etwa 550 Metern.

Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass das Freihalten einer direkten Verbindung in der Nähe des Baustellenbereichs, bspw. über einen Steg, angesichts der fehlenden Freiflächen und beengter Platzverhältnisse keine vorzuziehende Alternative darstellt. Angesichts der Zusage des Vorhabenträgers, den Abriss der alten Brücke erst unmittelbar vor Beginn der Neubaumaßnahmen durchzuführen und die Bauzeit somit auf ein Minimum zu reduzieren, hält die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger aufgezeigte Umleitung über den 550 Meter entfernten Feldweg für vertretbar.

Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass verkehrspolizeiliche Maßnahmen sowie auch Umleitungen nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung sind, vgl. Ziffer X dieser Entscheidung. Eine verbindliche Gestaltung von Umleitungsstrecken kann deshalb nicht bereits innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Für eventuell erforderliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ist die Untere Straßenverkehrsbehörde zuständig und daher bei der Ausführungsplanung vom Vorhabenträger einzubeziehen.

- *Zirka 20% der Schüler und Schülerinnen seien in Schachen wohnhaft und seien für die Bewältigung ihres Schulweges auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Die Busverbindung führe über besagte Brücke. Man bitte daher dringend darum, sich für eine zuverlässige und verkehrssichere Ersatzverbindung einzusetzen.*

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass in Abstimmung mit der SBG die Umleitungsstrecke für den Busverkehr/ die Schülerbeförderung bereits abgestimmt und festgelegt sowie in der Planung (siehe Grunderwerbsplan 10/1.2 Feststellungsentwurf) vorgesehen sei. Es handele sich um eine Entfernung von etwa 550 Metern.

Im Ergebnis bleibt somit festzuhalten, dass kommunale Belange der Planung nicht entgegenstehen.

5.3

Verkehrliche Leistungsfähigkeit, Verkehrsprognose und Verkehrssicherheit

Landratsamt Waldshut, Untere Straßenverkehrsbehörde

Die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes Waldshut hat mit Schreiben vom 21.11.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben grundsätzlich keine Bedenken bestünden und dieses vielmehr ausdrücklich begrüßt werde. Durch die regelkonforme Verbreiterung der Fahrbahn im Brückenbereich auf 6,5 m und die Schaffung von beidseitigen Gehwegen in ausreichender Breite, werde nicht nur die Verkehrsqualität verbessert, sondern insbesondere auch ein wichtiger und notwendiger Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. Die Berücksichtigung eines Radweges wäre zudem zwar wünschenswert gewesen; die Gründe für die Nichtberücksichtigung einer Variante mit Radwegeführung seien jedoch nachvollziehbar dargelegt. Darüber hinaus wurde wie folgt Stellung genommen:⁴

- *Im Hinblick auf die notwendige Vollsperrung zur Durchführung der Baumaßnahme solle für die betroffenen Linienbusse eine eigene Verkehrsführung eingerichtet werden. Diesbezüglich sei der Planunterlage 16/1 (Lageplan – Verkehrsführung der Linienbusse) ein Schleppkurvennachweis für den Einmündungsbereich Schachener Straße und das Wegegrundstück Flurstück-Nr. 2233 (Gemarkung Albbruck) zu entnehmen. Bei dem Wegegrundstück Flurstück-Nr. 2233, Gemarkung Albbruck, handle es sich um eine Sackgasse. Unklar sei nach derzeitigem Stand jedoch, wie die eigene Verkehrsführung für die Linienbusse insgesamt geplant ist; mithin welche Strecke die Linienbusse während der Dauer der Vollsperrung fahren sollen. Es wäre wünschenswert, diese insgesamt darzulegen.*

Auch die Führung des übrigen Verkehrs während der Bauzeit werde in den Planunterlagen nicht im Detail dargestellt; unter Ziffer 9.3 „Bauzeitliche Verkehrsführung“ werde lediglich ausgeführt, die Umleitung des Straßenverkehrs erfolge über das vorhandene klassifizierte Straßennetz. Eine detaillierte Prüfung der Umleitungsplanung könne mithin von Seiten des Straßenverkehrsamtes zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen. Im Hinblick auf die Einrichtung der Umleitungsstrecke werde gebeten, zum einen zu berücksichtigen, dass diese auch für den Schwerverkehr tauglich sein muss.

⁴ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

Zum anderen sei zu beachten, dass die „Tiefensteiner Brücke“ im Zuge der L 153 über die Alb bereits mit einer lastreduzierenden Maßnahme (Einengung der Fahrbahnbreite auf 3,5 m; Verbot des Unterschreitens des angegebenen Mindestabstandes von 50 m) belegt ist. Schließlich seien bei der Festlegung der Umleitungsstrecke weitere (Bau-)Projekte, die zeitlich mit dem Vorhaben kollidieren, zu berücksichtigen, die ebenfalls mit Verkehrseinschränkungen einhergingen, etwa der Neubau des Klinikums in Albbruck, die Erschließung und Bebauung des Areals der ehemaligen Papierfabrik in Albbruck, die Elektrifizierung der Hochrheinbahnstrecke und die Sperrung des Albtals.

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass weitergehende Verkehrsführungspläne im Zuge der Ausführungsplanung erstellt und mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt würden. Die Umleitungsstrecke sei mit dem Busbetreiber abgestimmt worden.

Die Zusagen des Vorhabenträgers wurden von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen und sind damit verbindlich.

5.4

Schutz vor Immissionen von Kraftfahrzeugen

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen ist gemäß § 41 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

In der 16. BImSchV sind die Immissionsgrenzwerte abschließend festgelegt, die zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen nicht überschritten werden dürfen.

Das Brückenbauwerk gehört gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) StrG BW zum Straßenkörper der Landesstraße 154 (ehem. K 6544). Gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist bei Straßenbauvorhaben eine Änderung wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird – was hier nicht der Fall ist – oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Außer in Gewerbegebieten ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Für die Annahme einer wesentlichen Änderung i. S. d. § 41 BImSchG ist vorliegend ein erheblicher baulicher Eingriff erforderlich, der sodann eine dadurch bedingte relevante Erhöhung der Beurteilungspegel hervorruft.

§ 1 Abs. 2 der 16. BImSchV konkretisiert den Begriff der wesentlichen Änderung, indem eine solche nur bei einer baulichen Veränderung am Verkehrsweg anzunehmen ist, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreift und so zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs durch Steigerung des Verkehrsaufkommens führen kann. In der beabsichtigten Steigerung der Leistung der Straße liegt der gesetzgeberische Grund, nunmehr erneut sicherzustellen, dass durch die Änderung keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden. Darüber hinaus heißt es in der Begründung des Regierungsentwurfs zur 16. BImSchV bei § 1 Abs. 2 S. 2 der Verordnung, dass der bauliche Eingriff erheblich sein und zu einer erkennbaren Veränderung des bisherigen Verkehrsweges führen müsse, um die Lärmvorsorge deutlich zu der Lärmsanierung abzugrenzen (vgl. BR- Drucks. 661/89, S. 32f.). Weiter heißt es, dass Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen nicht als wesentliche Änderung verstanden werden können.

Beim Ersatzneubau der Bahnbrücke wird das Ziel verfolgt, die vorgefundenen bautechnischen Mängel zu beheben und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern. Durch die geplante Verbreiterung der bestehenden Gehwege im Brückenbereich wird auch die Attraktivität für den Fußgängerverkehr gestärkt, was im Ergebnis auch zur Verringerung von Kfz-Fahrten führen könnte. Mit dem Bau des Brückenbauwerks wird eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der L 154 (ehem. K 6544) somit nicht intendiert. Mithin liegt bereits keine Änderung der Straße im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG vor, da das Brückenbauwerk für die Verkehrsfunktion der Kreisstraße ohne Belang ist. Im Ergebnis ist der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung nicht eröffnet.

Auch von privater Seite wurde diesbezüglich keine Einwendung vorgebracht.

Belange des Schutzes vor Immissionen von Kraftfahrzeugen stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

5.5

Schutz vor Immissionen während der Bauphase

Die Frage der Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen während der Bauphase ist in § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG geregelt. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Schutzvorkehrungen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Hierbei muss

es sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der Ortsüblichkeit solcher Beeinträchtigungen i.S.v. § 906 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise nicht mehr zumutbar sind. Als solche unzumutbaren Belastungen kommen auch Beeinträchtigungen während der Bauzeit in Betracht. Auch wenn Beeinträchtigungen nicht so gravierend sind, dass sie Anordnungen gem. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG erforderlich machen, sind sie jedenfalls bei der Abwägung der Belange zu berücksichtigen.

Die Baustelle ist so zu betreiben, dass während der Bauphasen alle schädlichen Umwelt-einwirkungen, wie Emissionen von Lärm, Schwingungen und Luftschadstoffen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert werden. Die nach dem Stand der Technik unvermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Für die Frage, wann konkret die Schwelle der Unzumutbarkeit beginnt, sind die Richtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm v. 19.08.1970) anwendbar. Diese ist nach § 66 Abs. 2 BImSchG immer noch maßgebend. Zwar kann die AVV Baulärm nicht mehr angewandt werden, soweit sie durch gesicherte neue Erkenntnisse z.B. zur Geräuschermittlung überholt ist, anzuwenden sind jedoch in jedem Fall die in der AVV Baulärm vorgesehenen Immissionsrichtwerte. Die Einhaltung der Richtwerte der AVV Baulärm wurde als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, ebenso ein Entscheidungsvorbehalt über Entschädigungen für den Fall, dass die Richtwerte nicht eingehalten werden können.

Durch das Vorhaben sind Belastungen, die das im Rahmen des Üblichen durch Baumaßnahmen hinzunehmende Maß an Beeinträchtigungen übersteigen, nicht zu erwarten. Mangels entgegenstehender Anhaltspunkte geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass Dauer, Intensität und Umfang der Beeinträchtigungen kein unzumutbares Ausmaß erreichen. Demnach müssen dem Vorhabenträger nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG weitergehende Schutzvorkehrungen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, nicht aufgegeben werden.

Die Untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Waldshut hat mit Stellungnahme vom 21.11.2025 Bedenken hinsichtlich der zu erwartenden Lärmimmissionen bei Tätigkeiten im Nachtzeitraum vorgetragen. Laut vorliegendem Gutachten entstünden hierbei erhebliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte. Es wurde daher um Einhaltung von ihr vorgeschlagener Nebenbestimmungen gebeten. Der Vorhabenträger hat die Einhaltung aller von der Unteren Immissionsschutzbehörde geforderten Nebenbestimmungen zugesagt. Da diese unverändert in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen wurden, wird zur Vermeidung von Wiederholungen an dieser Stelle auf eine erneute Wiedergabe verzichtet.

Den Belangen des Immissionsschutzes während der Bauzeit wurde somit insgesamt hinreichend Rechnung getragen

5.6

Klimaschutz

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) ist am 18.12.2019 in Kraft getreten mit dem nationalen Ziel ein Rahmengesetz zu schaffen, in dem die Prinzipien des Klimaschutzes gesetzlich verankert werden. In § 13 I KSG ist ein Berücksichtigungsgebot für die Träger öffentlicher Aufgaben statuiert, die bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zur Erfüllung festgelegten Ziele berücksichtigen müssen.

Am 11.02.2023 ist zudem das sog. Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) in Kraft getreten. Es bezweckt den Schutz des Klimas durch eine Reduktion der Treibhausgasemissionen bis hin zur Treibhausgasneutralität und eine gleichzeitige Anpassung an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels im Land (§ 1 KlimaG BW). Gemäß § 7 S. 1 KlimaG BW hat die öffentliche Hand im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung beschlossenen Ziele bestmöglich zu berücksichtigen.

Beide Vorschriften sind somit inhaltlich vergleichbar und werden hier daher einheitlich betrachtet.

Im Rahmen der Abwägungsentscheidung lösen die Regelungen zwar eine Berücksichtigungspflicht aus, sind aber nicht als Optimierungsgebot zu verstehen. Das heißt, das Klimaschutzgebot und die damit verbundenen Emissionsziele haben trotz ihrer verfassungsrechtlichen Bedeutung keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen. Ein solcher Vorrang kann weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG abgeleitet werden, wobei das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zunimmt.

Klimaschutzbelange können demnach zugunsten anderer Belange in den Hintergrund treten. Sie stellen jedoch bei der Entscheidungsfindung einen wichtigen Belang dar, der in die Gesamtabwägung einzustellen ist.

Vorteile eines Vorhabens können speziell bei Straßenprojekten etwa die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Verringerung des Unfallgeschehens darstellen, wobei auch elementare Faktoren wie die Mobilität als Grundbedürfnis des Menschen anzuerkennen sind.

Wie bereits ausführlich erläutert wurde (vgl. Gliederungspunkt 3), verfolgt der Vorhabenträger mit dem entscheidungsgegenständlichen Vorhaben vorrangig eben diese Ziele.

Für die Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen oder für deren Bewertung gibt es gegenwärtig keine konkretisierenden Vorgaben. Zur Erfüllung der Anforderungen des Berücksichtigungsgebots des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG muss die Planfeststellungsbehörde mithin mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben. Ausweislich der Tatsache, dass es sich hierbei um einen Ersatzneubau einer Bestandsbrücke handelt ist allenfalls von einer geringen und in der Realität kaum nachweisbaren Verkehrszunahme aufgrund der Sanierung auszugehen. Zudem werden Umwegfahrten infolge einer hypothetischen Schließung der Brücke bei unterbleibender Instandsetzung vermieden und die Umweltgefahren durch die Sanierung wie dargestellt reduziert. Daher sind Auswirkungen im Hinblick auf den Klimawandel nicht in relevantem Umfang zu erwarten.

Zudem ist der Vorhabenträger zur Einsetzung einer Umweltbaubegleitung verpflichtet. Zu deren Aufgabenumfang gehört auch die Überwachung der Einhaltung der Umweltvorschriften. Hierzu zählt auch das Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg, welches in § 6 Abs. 1 verlangt, dass jeder nach seinen Möglichkeiten zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beitragen soll. Dies gilt aufgrund der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand insbesondere auch für die Straßenbauverwaltung und die von ihr beauftragten Firmen. Aufgrund dieser allgemeinen Regelung und der Überwachung durch die Umweltbaubegleitung war es nicht erforderlich, kleinteiligere Regelungen in diesem Beschluss vorzusehen.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach alledem der Ansicht, dass die Planung auch den Belangen der Klimawandelanpassung in hinreichendem Maße Rechnung trägt. Dies ist nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen, dass die Berücksichtigung der Anpassung an die Folgen des Klimawandels bereits in mehreren sektoralen Umweltfachgesetzen rechtlich verankert ist (z.B. §§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 73 Abs. 6, 75 Abs. 6 WHG, §§ 1 Abs. 2, 76 WG, §§ 1 Abs. 3 Nr. 4, 9 Abs. 3 BNatSchG, § 6 Abs. 3 NatSchG).

5.7

Naturschutz und Landschaftspflege

Im Hinblick auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes kommt die Planfeststellungsbehörde zum Ergebnis, dass die Planung

- nicht zu Eingriffen führt, die aufgrund von Verbotstatbeständen der Naturschutzgesetze nicht gestattet werden dürften (5.7.1) und
- den Anforderungen der Eingriffsregelung der §§ 13 ff BNatSchG entspricht (5.7.2).

5.7.1

Beachtung der Verbotstatbestände der Naturschutzgesetze

Das Vorhaben widerspricht nicht Verbotstatbeständen der Naturschutzgesetze bzw. der auf ihrer Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, da es gegen diese nicht verstößt.

Die Planung wurde insbesondere im Hinblick auf folgende Verbotstatbestände überprüft:

- Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotope nach § 30 Abs. 2 BNatSchG (5.7.1.1)
- Verbot der in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG genannten Beeinträchtigungen wild lebender Tiere und Pflanzen der streng und besonders geschützten Arten (5.7.1.2)

5.7.1.1

Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotope nach § 30 BNatSchG

Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung oder erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung von besonders geschützten Biotopen führen können.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan stellt fest, dass sich das nach § 30 BNatSchG besonders geschützte Biotop „Feldhecken an der Bahnlinie Albbruck“ Nr. 184143370520 im Eingriffsbereich des Vorhabens befindet. Es werden ca. 800 m² Feldhecke auf einer Länge von ca. 60 m auf den Stock gesetzt. Nach Bauende kann die Hecke wieder gleichartig aufwachsen. Der gesamte Feldheckenkomplex erstreckt sich beidseits der Bahn über 800 m Länge. Der Eingriff beschränkt sich auf ca. 10 % des Feldheckenkomplexes, weshalb er auch als pflegender Verjüngungseingriff mit geringen Konflikten bewertet werden kann.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan kommt zu dem Ergebnis, dass die Verjüngung der Feldhecke nur ein Eingriff mit geringer Wirkung sei, weshalb hier eine Erhöhung der Strukturvielfalt durch Einbringung von Steinhäufen und Totholz ausreichende Verbesserungsmaßnahmen darstellen.

Auch die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Waldshut äußert sich dahingehend, dass durch die Brückensanierung in den Schutzgütern „Pflanzen und Tiere“ sowie „Boden“ nur temporäre Eingriffe entstünden. Die Vegetation an der Bahnböschung und der temporär in Anspruch genommene Boden im Bereich der BE-Fläche auf einem Acker, könne sich nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wieder vollständig regenerieren bzw. werde in gleicher Art und Weise wieder hergestellt rekultiviert. Für diese temporären Eingriffe sei kein Ausgleich erforderlich. Erhebliche Eingriffe in Biotope im Rahmen des Vorhabens könnten ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt mithin fest, dass ein Verstoß gegen § 30 Abs. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden kann.

5.7.1.2

Verbot der in § 44 Abs. 1 BNatSchG genannten Beeinträchtigungen wild lebender Tiere und Pflanzen der streng und besonders geschützten Arten (Artenschutz)

Dem Vorhaben stehen auch nicht die besonderen Verbotstatbestände des Artenschutzes entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

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

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote nach folgenden Maßgaben:

- Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatz 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatz 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten in räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden.
- Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend.
- Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Zur Beurteilung, ob die Verbotstatbestände des Artenschutzes durch das Vorhaben beachtet werden, lagen der Planfeststellungsbehörde der Landschaftspflegerische Begleitplan, die Artenschutzrechtliche Prüfung vom 18.12.2023 sowie Stellungnahmen der Naturschutzverwaltung vor. Im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen wurden die streng und besonders geschützten Arten erfasst und ihre Betroffenheit dargestellt.

Die Auswirkungen des Brückenersatzneubaus auf die im Planungsraum vorkommenden geschützten Arten werden in der Artenschutzrechtlichen Prüfung ausführlich dargestellt. Darin sind alle im Trassenbereich vorkommenden geschützten Arten aufgeführt und deren mögliche Betroffenheit durch den Brückenbau geprüft. Die Planung sieht verschiedene Vermeidungsmaßnahmen vor, deren Wirkung bei der Beurteilung der Betroffenheit berücksichtigt wurde.

Die Betrachtung der planungsrelevanten Tierarten konnte lediglich Konflikte mit Eidechsen feststellen. Alle anderen Arten sind durch den Bau, die Anlage und den Betrieb des Vorhabens nicht betroffen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierzu auf die Darstellung in den genannten Unterlagen verwiesen, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt.

Bei den Begehungen konnten 4 Mauereidechsen im Brückenbereich beobachtet werden. Die Brückensanierung greift in Nahrungshabitate und in Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie in Winterhabitate von Eidechsen ein. Das Brückenbauwerk sowie das direkt benachbarte Umfeld (Gleise, Bahnböschung inkl. Treppenabgang) sind Lebensräume von Eidechsen. Zur Konfliktvermeidung sieht die Planung deshalb folgende Vergrämuungsmaßnahmen vor:

- Vor dem Rückbau der alten Brückenstützen im Gleisbereich sowie dem Eingriff in die Bahnböschungen muss im April oder August durch Ausbringung einer Folie bzw. Hackschnitzel vergrämt werden.
- Um eine Rückwanderung in den Eingriffsbereich zu verhindern müssen Reptilienschutzzäune in den Böschungen aufgestellt und während der Bauphase funktionsfähig erhalten werden.

Die Artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass mit den vorgenannten Maßnahmen mit ausreichender Sicherheit das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden könne.

Auch die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Waldshut äußerte mit Stellungnahme vom 21.11.2025, dass die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen plausibel und nachvollziehbar darlegten, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände

ausgeschlossen werden können. Die Maßnahmen, insbesondere zum Schutz der Reptilien seien deshalb verpflichtend umzusetzen. Dieser fachlichen Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Im Ergebnis ist das Vorhaben mit dem Artenschutz vereinbar. Bei Einhaltung der vorgesehenen und dem Vorhabenträger verbindlich auferlegten Maßnahmen ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht eintreten werden.

5.7.2

Zulässigkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur- und Landschaft

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Nach Prüfung der genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind:

Das Vorhaben führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft (5.7.2.1), vermeidet aber soweit möglich erhebliche Beeinträchtigungen (5.7.2.2) und kompensiert nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes (Ausgleichsmaßnahmen) (5.7.2.3).

Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nehmen auch ausreichend Rücksicht auf land- und forstwirtschaftliche Nutzungen sowie auf private Grundstücksrechte.

Im Einzelnen wird auf die Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 9) verwiesen. Diese Ausführungen sind nach dem Stand der fachlichen Praxis erarbeitet und nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde verweist zur Vermeidung von Wiederholungen hierauf und macht sie sich zu eigen.

5.7.2.1

Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

Der Brückenersatzneubau stellt aufgrund der Beeinträchtigung maßgeblicher Schutzgüter einen Eingriff nach § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Das Vorhaben führt bau-, anlage- und

betriebsbedingt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Anlage- sowie betriebsbedingte Wirkungen werden als vernachlässigbar eingeschätzt, da es sich bei dem entscheidungsgegenständlichen Vorhaben um einen Ersatzneubau handelt. Die bestehende Brücke wird abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt. Durch den Ersatzneubau der Brücke kommt es insbesondere zu temporären Eingriffen in Natur und Landschaft.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan hat die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie ihre Erheblichkeit ausführlich dargestellt. Gleichzeitig wurde zur Ermittlung des Umfangs der Kompensationsmaßnahmen die Intensität der einzelnen Eingriffswirkungen beurteilt.

Diese Ausführungen sind nach dem Stand der fachlichen Praxis erarbeitet und zutreffend. Die Planfeststellungsbehörde verweist zur Vermeidung von Wiederholungen hierauf und macht sie sich zu eigen.

5.7.2.2

Unterlassung vermeidbarer Eingriffe

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen ist darauf gerichtet, die Auswirkungen auf den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild durch das Vorhaben selbst möglichst gering zu halten, indem diese vermieden bzw. minimiert werden. Beeinträchtigungen sind 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, § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG. Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätten und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden können.

Maßnahmen, die zu einem zumindest partiell anderen Vorhaben führen (z.B. eine andere räumliche Ausführungsvariante), sind keine Vermeidungsmaßnahmen, sondern sind im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu prüfen.

Die Planung entspricht diesem naturschutzrechtlichen Gebot. Der Vorhabenträger hat Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen soweit als möglich und zumutbar ausgeschöpft. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen dargestellt. Im Wesentlichen sind zur Verminderung bzw. Vermeidung von Beeinträchtigungen folgende Schutzmaßnahmen vorgesehen:

- Zur Vermeidung von Konflikten wird die Baustelleneinrichtungsfläche auf einem Acker und nicht auf der näher gelegenen FFH-Mähwiese angelegt.

- Zum Schutz der Pflanzen und Tiere müssen in der Bauphase die Baunutzungsflächen eingehalten werden.
- Damit sich die Feldhecken regenerieren können dürfen sie nur auf den Stock gesetzt, aber nicht gerodet werden.
- Zur Vermeidung bzw. Minimierung von Konflikten mit dem allgemeinen Artenschutz werden die Fällarbeiten im Winter durchgeführt.
- Damit durch die Anlage der Baustelleneinrichtungsfläche keine Konflikte mit dem Schutzgut Boden entstehen muss die BE-Fläche nach Vollendung der Sanierungsarbeiten tiefgründig (bis unter die Pflugsohle) gelockert und rekultiviert werden.
- Bei Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass nur so viel Mutterboden abgeschoben wird, wie für die Erschließung des Baufeldes unbedingt notwendig ist. Unnötiges Befahren oder Zerstören von Mutterboden auf verbleibenden Freiflächen ist nicht zulässig.
- Bodenarbeiten sollten grundsätzlich nur bei schwach feuchtem Boden (dunkelt beim Befeuchten nach) und bei niederschlagsfreier Witterung erfolgen.
- Ein erforderlicher Bodenabtrag ist schonend und unter sorgfältiger Trennung von Mutterboden und Unterboden durchzuführen.
- Bei Geländeaufschüttungen innerhalb des Baugebiets, z.B. zum Zwecke des Massenausgleichs, der Geländemodellierung usw. darf der Mutterboden des Urgeländes nicht überschüttet werden, sondern ist zuvor abzuschieben. Für die Auffüllung ist ausschließlich Aushubmaterial (Unterboden) zu verwenden.
- Anfallender Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Er darf nicht als An- bzw. Auffüllmaterial (Mulden, Baugrube, Arbeitsgraben usw.) benutzt werden.
- Bodenbelastungen, bei denen Gefahren für die Gesundheit von Menschen oder erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes nicht ausgeschlossen werden können, sind der Unteren Bodenschutzbehörde zu melden.
- Ein Überschuss an Mutterboden soll nicht zur Krumenerhöhung auf nicht in Anspruch genommenen Flächen verwendet werden. Er ist anderweitig zu verwenden (Grünanlagen, Rekultivierung, Bodenverbesserungen) oder wiederverwertbar auf geeigneten Flächen in Mieten zwischenzulagern.
- Für die Lagerung bis zur Wiederverwertung ist der Mutterboden maximal 2 m hoch locker aufzuschütten, damit die erforderliche Durchlüftung gewährleistet ist.

- Vor Wiederauftrag des Mutterbodens sind Unterbodenverdichtungen durch Auflockerung bis an wasserdurchlässige Schichten zu beseitigen, damit ein ausreichender Wurzelraum für die geplante Bepflanzung und eine flächige Versickerung von Oberflächenwasser gewährleistet sind.
- Die Auftragshöhe soll 20 cm bei Grünanlagen und 30 cm bei Grabeland nicht überschreiten.

Anhaltspunkte für weitere mögliche und verhältnismäßige, aber nicht vorgesehene Vermeidungsmaßnahmen sind nicht gegeben. Die Verwirklichung des Ersatzneubaus kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden. Eine weitergehende Reduzierung der Beeinträchtigung ist zur Verwirklichung des verfolgten Zweckes nicht möglich. Das Vermeidungskonzept entspricht daher den Anforderungen des § 15 Abs. 1 BNatSchG.

5.7.2.3

Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG).

Zum Ausgleich der unvermeidbaren Beeinträchtigungen sieht das Kompensationskonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

- Vor dem Rückbau der alten Brückenstützen im Gleisbereich sowie dem Eingriff in die Bahnböschungen muss im April oder August durch Ausbringung einer Folie bzw. Hackschnitzel vergrämt werden.
- Um eine Rückwanderung in den Eingriffsbereich zu verhindern müssen Reptilienschutzgitter in den Böschungen aufgestellt und während der Bauphase funktionsfähig erhalten werden.

Im Einzelnen wird hierzu auf die Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

Mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen können alle der durch das Vorhaben zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild kompensiert werden. Die Durchführung von Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ist somit nicht erforderlich.

5.7.2.4

Ergebnis zur Zulässigkeit der Eingriffe in Natur und Landschaft

Unter Berücksichtigung der o.g. Maßnahmen kommt der Landschaftspflegerische Begleitplan zu dem Ergebnis, dass insgesamt eine Vollkompensation der Eingriffe erreicht wird.

Die Planfeststellungsbehörde hat dies nachvollzogen und kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG durch die vorgesehenen Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen in ausreichendem und angemessenem Umfang entsprochen wurde.

Diese Einschätzung wird bestätigt durch die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde vom 21.11.202. Diese hat zu dem Vorhaben vorgetragen, dass durch die Brückensanierung in den Schutzgütern „Pflanzen und Tiere“ sowie „Boden“ nur temporäre Eingriffe entstünden. Die Vegetation an der Bahnböschung und der temporär in Anspruch genommene Boden im Bereich der BE-Fläche auf einem Acker könnten sich nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wieder vollständig regenerieren bzw. werden in gleicher Art und Weise wieder hergestellt / rekultiviert. Für diese temporären Eingriffe sei kein Ausgleich erforderlich. Erhebliche Eingriffe in Biotope im Rahmen des Vorhabens könnten ausgeschlossen werden. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen legten plausibel und nachvollziehbar dar, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgeschlossen werden könnten. Die Maßnahmen, insbesondere zum Schutz der Reptilien seien deshalb verpflichtend umzusetzen. Die Natura 2000 Vorprüfung komme plausibel und nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Alb zum Hochrhein“ durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind. Somit bestünden aus Sicht des Naturschutzes bei Umsetzung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Das abschließende Ergebnis des Landschaftspflegerischen Begleitplanes, wonach die Bilanz zwischen Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen ist, wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde bestätigt.

5.7.3

Ergebnis zu den Belangen des Naturschutzes

Unter Berücksichtigung der von der Planung vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben die Belange des Naturschutzes ausreichend berücksichtigt.

5.8

Gewässer- und Bodenschutz sowie Altlasten

Landratsamt Waldshut, Untere Wasserschutzbehörde

Die Untere Wasserschutzbehörde des Landratsamtes Waldshut hat mit Schreiben vom 21.11.2025 sowie vom 28.09.2026 zu dem Vorhaben Stellung genommen und mitgeteilt, dass aus dem Fachbereich Abwasser keine Bedenken gegen das Vorhaben bestünden. Zu den Belangen des Gewässerschutzes, insbesondere zur bauzeitlichen Wasserhaltung wurde unter Bezugnahme auf den den Planunterlagen beigefügten geotechnischen Bericht mit Schreiben vom 28.09.2026 abschließend wie folgt vorgetragen:⁵

- *Den Baugruben zufließendes Oberflächen- und Schichtenwasser sei in der Baugrubensohle durch Entwässerungseinrichtungen aufzufangen und über eine offene Wasserhaltung kontrolliert abzuleiten. Die Wasserhaltung sei filterstabil zu betreiben und es sei eine ausreichende Sicherheit gegen Aufschwimmen der Bauteile des Bodens sicherzustellen.*

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die vorstehenden Anforderungen einzuhalten.

Diese wurden von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen und sind damit verbindlich.

- *Eingriffe in das Grundwasser seien nach § 49 WHG grundsätzlich anzeigepflichtig. Sofern Stoffe ins Grundwasser eingebracht werden, welche sich nachteilig auf die Grundwasserbeschaffenheit auswirken können, sei nach § 49 WHG eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Die Bohrpfähle lägen sowohl im Bereich des Porengrundwasserleiters Rheingletscher-Niederterrassenschotter, als auch im Bereich des Grundwassergeringleiters Laufenburg-Gneisanatexit. Da zum aktuellen Planungsstand der genaue Umgang der Bohrfirma mit dem Setzen der Bohrpfähle innerhalb des gespannten Grundwassers noch nicht dargelegt werden könne, sei dies im Nachgang vor Bohrfreigabe noch abzustimmen. Man stimme dem Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht zu, sofern die mitgeteilten Nebenbestimmungen und Hinweise in die Entscheidung aufgenommen und beachtet werden. Die Bohrfreigabe für die Bohrpfahlwände werde noch nicht erteilt. Die Bohrfreigabe könne erst nach Benennung der ausführenden Bohrfirma und der Vorlage der entsprechenden Qualifikationsnachweise (insbesondere der nachgewiesenen Erfahrungen mit Bohrpfählen in gespanntem Grundwasser) erteilt werden. Zudem müsse vor Bohrfreigabe die ausführende Bohrfirma mit der Unteren Wasserbehörde das geplante Vorgehen beziehungsweise der geplante Umgang mit gespanntem Grundwasser abstimmen.*

⁵ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 WHG über die erforderlichen Erlaubnisse für Gewässerbenutzungen. § 19 Abs. 1 WHG begründet eine Verfahrens- und Zuständigkeitskonzentration, aber keine Entscheidungskonzentration, so dass die für das Vorhaben erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse von dem Planfeststellungsbeschluss nicht konzentriert werden, sondern über sie ausdrücklich zu entscheiden ist. Gemäß § 19 Abs. 3 WHG bedarf die Planfeststellungsbehörde für die Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse des Benehmens der zuständigen Wasserbehörde. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den überzeugenden Ausführungen der Unteren Wasserbehörde an und konnte angesichts der zustimmenden Stellungnahme im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 49 WHG erteilen. Es wird insoweit auf Ziffer III dieser Entscheidung verwiesen. Die Erlaubnis ergeht mit den unter Ziffer V aufgeführten Nebenbestimmungen. Die Bohrfreigabe für die Bohrpfahlwände wird noch nicht erteilt. Dem Vorhabenträger wird insoweit auferlegt, der Unteren Wasserbehörde des Landratsamts Waldshut die ausführende Bohrfirma zu benennen und die notwendigen Qualifikationsnachweise (insbesondere der nachgewiesenen Erfahrungen mit Bohrpfählen in gespanntem Grundwasser) vorzulegen. Darüber hinaus hat die ausführende Bohrfirma vor Bohrfreigabe das geplante Vorgehen und den geplanten Umgang mit gespanntem Grundwasser mit der Unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Waldshut abzustimmen.

Landratsamt Waldshut, Untere Boden- und Altlastenbehörde

Die Untere Boden- und Altlastenbehörde hat mit Schreiben vom 21.11.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und zur Thematik Altlasten mitgeteilt, dass es keinen Eintrag in den Bodenschutz- und Altlastenkataster gäbe und deshalb grundsätzlich keine Bedenken gegen den Ersatzbau der Brücke bestünden. Darüber hinaus wurde auf folgendes hingewiesen:

Bei den orientierenden Bodenuntersuchungen in 10 cm Tiefe sei Erdreich angetroffen worden, dass erheblich mit Mineralöl und Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe belastet sei. Dieses Erdreich sei nicht mehr verwertbar. Es sei anzunehmen, dass noch weitere Bereiche belastet seien, deshalb sei anfallendes Erdreich nicht frei verwertbar, sondern müsse auf Grundlage der LAGA PN98 beprobt werden und auf die Parameter gemäß der EBV/BBodSchV untersucht werden.

Der Vorhaben sagte zu, die Maßnahme entsprechend den inzwischen gültigen Vorschriften, insb. Ersatzbaustoffverordnung umzusetzen.

Die Zusage des Vorhabenträgers wurde von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen und ist damit verbindlich.

Auch hinsichtlich des Bodenschutzes wurde vorgetragen, dass grundsätzlich nichts gegen den Ersatzneubau der Brücke über die DB in Albbruck spreche. Man bat dennoch

um Beachtung von ihr vorgeschlagener Hinweise, deren Umsetzung und Einhaltung vom Vorhabenträger vollständig zugesagt und von der Planfeststellungsbehörde als verbindliche Maßgaben zu dieser Entscheidung aufgenommen wurden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf verwiesen.

Ergebnis

Im Ergebnis steht das Vorhaben mit den Belangen des Gewässer- und Bodenschutzes sowie der Altlasten im Einklang.

Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich 6 (Umwelt)

Mit Schreiben vom 08.01.2026 äußerte sich auch der Sachbereich 6 (Umwelt) des Eisenbahn-Bundesamtes zum Vorhaben und gab unter Hinweis auf seine Zuständigkeit nach § 4 abs. 6 AEG folgende wasserwirtschaftliche Stellungnahme ab:

hat mit Schreiben vom ... zu dem Vorhaben Stellung genommen. 08.01.2026

- *Aus dem Erläuterungsbericht gehe hervor, dass die Entwässerung des Überbaus über 4 Brückenabläufe auf dem Überbau erfolge. Aus der Draufsicht des Bauwerksplans gehe hervor, dass die Brückenabläufe der jeweiligen Brückenhälfte je an einen „Sammelschacht mit Anschluss an Streckenentwässerung“ angeschlossen seien. Nach Aussage des zuständigen Planungsbüros (KBK - Ingenieurbüros für Bauwesen, E-Mail vom 27.10.2025) sei mit der Streckenentwässerung die Entwässerungsanlage der Straße gemeint. Weiter gehe aus der Draufsicht des Bauwerksplans hervor, dass im Überbau „Tropftüllen mit Anschluss an Längsleitung“ angebracht seien. Die Längsleitung sei, nach Aussage des zuständigen Planungsbüros (E-Mail vom 27.10.2025), ebenfalls an die Straßenentwässerung angeschlossen. Somit sei hier keine Entwässerungsanlage der Bahn betroffen. Bezüglich der Straßenentwässerung seien die Vorgaben des zuständigen abwasserbeseitigungspflichtigen Betreibers zu beachten.*

Die Entwässerungsplanung ist richtig wiedergegeben. Das Oberflächenwasser der Brücke wird an die Straßenentwässerung und die Ortskanalisation der Gemeinde als Vorflut angeschlossen.

- *Anhand des Erläuterungsberichtes erfolge die Entwässerung der Widerlagerhinterfüllung durch Versickerung des anfallenden Wassers über geotextile Drainmatten und Sammlung in einem porösen Grundrohr. Das Grundrohr werde über die Widerlagerwand in die Widerlagerböschung geführt. Aus dem Bauwerksplan gehe hervor, dass das ausgeleitete Wasser über die Böschung dem Bahnkörper zuströmt. Hierbei handele es sich gem. § 54 WHG um beseitigungspflichtiges Abwasser.*

Dies stelle einen wasserrechtlichen Tatbestand nach § 9 WHG dar und bedürfe einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG. Da es sich bei der Straßenüberführung

*nicht um eine Eisenbahnbetriebsanlage handelt, sei die wasserrechtliche Erlaubnis bei der zuständigen Landeswasserbehörde zu beantragen. Unterlagen zur Berechnung der Entwässerung über das Grundrohr an den Widerlagern seien vom Vorhabenträger am 18.12.2025 nachgereicht worden. Die Berechnung der durch das Grundrohr in die Böschung eingeleitete Wassermenge sei plausibel. Der Nachweis wurde für ein 15-minütiges Niederschlagsereignis mit einem Wiederkehrintervall von 10 Jahren und einer maßgebenden Regenspende von 226,7 l/(ha*s) aus der Tabelle KOSTRA-DWD-2020 erbracht. Demnach fielen an jedem Ende der Brücke 0,45 l/s an, die jeweils auf 2 Einleitstellen, links und rechts der Brücke, in die Böschung aufgeteilt austreten. Somit träten an jeder der insgesamt 4 Einleitstellen jeweils 0,225 l/s in die Böschung aus.*

Durch das Vorhaben dürften sich keine nachteiligen Auswirkungen und Beeinträchtigungen in Bezug auf die Funktion der im Bereich der geplanten Maßnahmen vorhandenen Entwässerungsanlagen der Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes ergeben. Es sei mit der DB InfraGO AG zu klären, ob dieser wasserrechtliche Tatbestand im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der Baumaßnahme zur Elektrifizierung der Bahnstrecke abgehandelt wird. Das dem Bahnkörper über die Böschung zuströmende abgeleitete Niederschlagswasser müsse bei der Planung der Baumaßnahme zusätzliche Berücksichtigung finden.

Unter Einhaltung der Auflagen, dass die Menge des abgeleiteten Niederschlagswasser, das dem Bahnkörper über die Böschung zuströmt, der DB InfraGO AG mitgeteilt werde, sodass dies bei der Planung der Baumaßnahme entsprechend berücksichtigt werden könne und sichergestellt werde, dass die vorhandene Bahnentwässerung ausreichend dimensioniert ist, um das zusätzlich zugeführte Niederschlagswasser schadlos aufnehmen zu können, bestünden seitens des Eisenbahn-Bundesamtes kein Bedenken.

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass die Entwässerungsplanung im Zuge der Ausführungsplanung entsprechend geändert werde. Das Wasser der Widerlagerhinterfüllung werde nunmehr ebenfalls, wie das Oberflächenwasser der Brücke, der Ortskanalisation zugeführt. Eine wasserrechtliche Erlaubnis sei somit nicht erforderlich.

Die Zusagen des Vorhabenträgers wurden von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen und sind damit verbindlich. Weiterer Regelungsbedarf ergibt sich nicht.

5.9

Landwirtschaft

Landratsamt Waldshut, Untere Landwirtschaftsbehörde

Die Untere Landwirtschaftsbehörde des Landratsamtes Waldshut hat mit Schreiben vom 21.11.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen.⁶

- *Es solle temporär ein Teilstück einer landwirtschaftlich genutzten Ackerfläche als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werden. Um die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Ackerfläche nach Abschluss der Bauarbeiten zu gewährleisten, sei durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass es zu keinen schadhafte Bodenverdichtungen kommt. Näheres regeln – noch zu ergänzende – weitergehende Hinweise der zuständigen Bodenschutzbehörde.*

Der Vorhabenträger hat dies zugesagt. Die Zusage des Vorhabenträgers wurde von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen und ist damit verbindlich.

- *Während der Bauphase müsse offenbar der Busverkehr umgeleitet werden. Dies werde (vermutlich, ist so nicht näher beschrieben) in Verlängerung der Hauensteiner Straße über Wirtschaftswege (Flurstücke 1211/1, 1362 und 2233) zur Schachener Straße erfolgen. Um dort eine potenzielle Unfallstelle zu entschärfen, solle dort die Einmündung auf die Bedürfnisse des Busverkehrs verbreitert werden.*

Die beschriebenen Wege würden aktuell hauptsächlich durch land- und forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt. Die Wege seien zwischen 4 und 4,5 m breit, Ausweichstellen seien nach dem verfügbaren Karten- und Luftbildmaterial nicht vorhanden.

Für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Gespanne sei nach der StVZO die Teilnahme am Straßenverkehr mit bis zu 3 m Breite, 4 m Höhe, 18,75m Länge und 40 t Gesamtgewicht zulässig, Maße, die in der modernen Landwirtschaft gerade in der Grünfütterernte auch ausgereizt werden.

Die Wege scheinen auf einen gefahrlosen Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen und nichtlandwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht ausgelegt zu sein, so dass man befürchte, dass während der Bauphase Schäden an den Banketten und auf angrenzenden Landwirtschaftsflächen durch Ausweichmanöver entstehen würden.

Dieses Schadenspotential solle durch geeignete vorbeugende und überwachende Maßnahmen bestmöglich verringert werden, idealerweise damit, dass während der

⁶ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

Bauphase diese Wege dem land-/ forstwirtschaftlichem sowie dem Linienverkehr vorbehalten bleiben.

Alternativ erscheine die Schaffung temporärer Ausweichstellen im Wegeverlauf denkbar. Man bitte dazu um eine gemeinsame Abstimmung mit Landwirtschafts-, Bodenschutz- und Straßenbaubehörde.

Im Übrigen weise man darauf hin, dass während der Bauphase an der Einmündung in die Schachener Straße kein Kreuzungsverkehr zu berücksichtigen sein dürfte. Dies ließe ggf. zu, die Verbreiterung der Einmündung auf das Notwendigste zu beschränken.

Der Vorhabenträger sagte zu, die Anregung in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Ein entsprechender Abstimmungstermin werde vereinbart.

Die Zusagen des Vorhabenträgers wurden von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen und sind damit verbindlich. Den Belangen der Landwirtschaft ist damit hinreichend Rechnung getragen.

5.10

Straßenplanung

Die Planung steht auch mit den Belangen der Straßenplanung im Einklang. Der eingetragene Verein Pro Basistunnel hat mit Schreiben vom 20.11.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und auf einen möglichen Konflikt der entscheidungsgegenständlichen Planung mit einem Trassenkorridor der A89 Abschnitt 8, die, nach aktueller Planung, in einem Tunnel parallel unterhalb der Bahntrasse geführt werden soll, hingewiesen und bezog sich insoweit auf die Unterlagen der Vorplanung, die durch die DEGES am 14.10.2021 zur Kenntnis gebracht wurden. Dort werde die Lage der Fahrbahn 20 m unterhalb der Höhe des Bahndamms skizziert. Aus FE 15.1 Bauwerksplan Teil1 gehe hervor, dass die Gründungspfeiler der Brücke eine Tiefe von 9 m unterhalb des Gleisbetts erreichen sollen. Aus diesem Grund sei ein möglicher Konflikt derzeit nicht auszuschließen. Es wurde insoweit angeregt, dass die DEGES, die derzeit die Entwurfsplanung für diesen Autobahnabschnitt durchführt, über die Brückenkonstruktion orientiert werde, um frühzeitig Nutzungskonflikte zu vermeiden.

Die Stellungnahme des Pro Basistunnel e.V. nahm der Vorhabenträger zum Anlass, die DEGES um Stellungnahme zum Vorhaben zu bitten. Diese hat mit Stellungnahme vom 27.03.2025 mitgeteilt, die entscheidungsgegenständliche Planung des Landkreises auf mögliche Konflikte zur Planungsstrasse der A 98 geprüft zu haben. Die geplante Tunneltrasse verlaufe in diesem Bereich nördlich parallel zur Bahnlinie. Sowohl der horizontale Abstand als auch die geplante Gradientenlage des Tunnels seien so gewählt, dass keine

Konflikte zur neuen Brücke über die Bahn zu befürchten seien. Da der A98-Tunnel unmittelbar östlich der Schachener Straße das Albtal unterqueren müsse, betrage die Überdeckung an dieser Stelle bereits ca. 50 m. Man habe deshalb keine Einwände gegenüber der vorgelegten Planung zum Ersatzneubau der Brücke über die DB im Zuge der Schachener Straße in Albbruck.

Im Ergebnis stehen Belange der Straßenplanung dem Vorhaben somit nicht entgegen.

5.11

Denkmalschutz

Regierungspräsidium Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege

Das Landesamt für Denkmalpflege hat mit Schreiben vom 16.10.2025 mitgeteilt, dass seitens der archäologischen Denkmalpflege sowie seitens der Bau- und Kunstdenkmalpflege keine Bedenken gegen die geplanten Maßnahmen bestehen. Archäologische Kulturdenkmale seien entweder nicht betroffen oder wegen der Geringfügigkeit der zu erwartenden Bodeneingriffe nicht gefährdet. Da nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, dass bei den Bauarbeiten im Boden liegende Kulturdenkmale entdeckt werden, an deren Erhaltung ein öffentliches Interesse besteht, wurden diesbezüglich in dem hier vorliegenden Beschluss Nebenbestimmungen verbindlich festgelegt. Diese entsprechen den Forderungen des Landesamts für Denkmalpflege. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf eine erneute Wiedergabe verzichtet.

Ferner wurde mitgeteilt, dass Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege, soweit aus den Planunterlagen ersichtlich, nicht betroffen seien.

5.12

Geologie, Rohstoffe und Bergbau

Abteilung 9 Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion, Referat 91

Das LGRB hat mit Schreiben vom 10.11.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und weder aus geologischer, geochemischer noch bodenkundlicher Sicht Einwände gegen die Planung vorgetragen. Auch aus rohstoffgeologischer Sicht wurden keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorgebracht. Die Planung liege nicht in einem aktuellen Bergbaugebiet. Nach den beim LGRB vorliegenden Unterlagen sei das Plangebiet nicht von Altbergbau oder künstlich geschaffenen Althohlräumen (bspw. Stollen, Bunker, unterirdische Keller) betroffen.

Das Planungsgebiet liege innerhalb des festgesetzten Wasserschutzgebiets „WSG TB Bannhaag“. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass im Falle einer Überarbeitung

des Wasserschutzgebietes Planflächen innerhalb des Wasserschutzgebietes zu liegen kommen.

Daneben empfiehlt das LGRB die Beachtung geotechnischer Hinweise, die von der Planfeststellungsbehörde vollständig als Hinweise in den verfügenden Teil dieser Entscheidung aufgenommen wurden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf eine erneute Wiedergabe verzichtet.

5.13

Eisenbahnen und Öffentlicher Nahverkehr

Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 15.10.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und um Beachtung von ihr vorgeschlagener Nebenbestimmungen gebeten. Die Einhaltung wurde vom Vorhabenträger vollständig zugesagt. Die Zusagen des Vorhabenträgers wurden von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen und sind damit verbindlich. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf eine erneute Wiedergabe verzichtet.

Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest, FRI-SW-L(A)

Die Deutsche Bahn AG DB Immobilien hat mit Schreiben vom 06.11.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und um Beachtung von ihr vorgeschlagener Nebenbestimmungen gebeten. Die Einhaltung wurde vom Vorhabenträger vollständig zugesagt. Die Zusagen des Vorhabenträgers wurden von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen und sind damit verbindlich. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf eine erneute Wiedergabe verzichtet.

Ergebnis

Im Ergebnis wird den Belangen damit hinreichend Rechnung getragen.

5.14

Strom-, Gas- und Wasserversorgung

Badenova Netze GmbH

Die Badenova Netze GmbH hat mit Schreiben vom 28.10.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und mitgeteilt, dass wie in den Planungsunterlagen genannt, vor Baubeginn (Abriss der alten Brücke) eine temporäre Leitungsbrücke erstellt würde. Über diese Brücke könne dann provisorisch die Versorgung der nachstehenden Gebäude mit Erdgas während der Bauzeit wieder hergestellt werden. Unter der neuen Brücke müsse für die Badenova Netze GmbH ein Schutzrohr in DN 100 oder DN 125 eingebaut werden. Durch

dieses Schutzrohr werde dann eine neue Gasleitung in PE 63 verlegt werden. Man bitte darum, frühzeitig mit dem zuständigen Netzmeister die Baumaßnahme abzustimmen.

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass die Behelfsbrücke die Gasleitung berücksichtige und ein Schutzrohr unter der neuen Brücke für die Gasleitung geplant sei. Die Zusagen des Vorhabenträgers wurden von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen und sind damit verbindlich.

Darüber hinaus wurde dem Vorhabenträger auferlegt, sich über die Baumaßnahme mit dem zuständigen Netzmeister vor Baubeginn abzustimmen.

Naturenergie Hochrhein AG

Die Naturenergie Hochrhein AG hat mit Schreiben vom 25.11.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und mitgeteilt, dass gegen das Planfeststellungsverfahren und das darin enthaltene Bauvorhaben grundsätzlich keine Einwände bestünden. In dem Planungsbereich seien sie Netzbetreiber und es verliefen von ihnen betriebene Niederspannungs- sowie Beleuchtungskabel. Soweit darum gebeten wurde, dies bei weiteren Bauplanungen zu berücksichtigen und eventuelle Anpassungen und Provisorien rechtzeitig abzustimmen sowie vor Baubeginn Kontakt mit dem zuständigen Betriebsstützpunkt in Herrischried aufzunehmen, wurde dies dem Vorhabenträger als verbindliche Maßgabe zu diesem Beschluss auferlegt.

Ergebnis

Im Ergebnis sind die Belange der Strom-, Gas- und Wasserversorgung somit angemessen berücksichtigt.

5.15

Internet-, Telefon- und TV-Versorgung

Deutsche Telekom AG Technische Infrastruktur Niederlassung Südwest PTI 32 Donaueschingen/Ravensburg

Die Deutsche Telekom AG hat mit Schreiben 13.10.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und mitgeteilt, dass sich im geplanten Baubereich Anlagen der Telekom befänden. Auf der rechten Brückenseite befände sich totes Kupferkabel an der Brücke. Dort seien sechs Rohre, die an der Brücke befestigt sind, vorhanden. Auf der linken Seite befänden sich sechs Glasfaserkabel, drei tote Kupferkabel und drei Kupferkabel, die in Betrieb seien. Alle diese Kabel auf der linken Brückenseite befänden sich zwei Rohren, die an der Brücke befestigt sind. Es wurde um Information drei Monate vor Baubeginn gebeten.

Der Vorhabenträger erwiderte, dass die vorhandenen Kabel in der Planung berücksichtigt worden seien. Die Verlegungen würden spätestens 3 Monate vor Baubeginn abgestimmt. Die Zusage des Vorhabenträgers wurde von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen und ist damit verbindlich.

Vodafone GmbH

Die Vodafone GmbH hat mit Schreiben vom 13.11.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und mitgeteilt, gegen die Planung keine Einwände zu haben. Neu- oder Mitverlegungen seien nicht geplant. Im Planbereich befänden sich von ihr betriebene Telekommunikationsanlagen. Man wisse darauf hin, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung von ihr betriebener Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötige man mindestens drei Monate vor Baubeginn einen entsprechenden Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. In diesem Zusammenhang wisse man bereits jetzt darauf hin, dass die zuständige Vodafone-Gesellschaft(en) erforderliche Umverlegungen ihrer vorhandenen Telekommunikationslinien (TK-Linien) grundsätzlich durch ein von ihr beauftragtes Tiefbauunternehmen auf eigene Kosten bewirke (§ 130 Absatz 3 Telekommunikationsgesetz [TKG]), unabhängig davon, ob der Wegebauastträger bereits Tiefbauunternehmen in o.g. Vorhaben – insbesondere im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung – beauftragt hat. Hierfür sei die Einräumung eines Bauzeitfensters notwendig, das der Wegebauastträger und/oder sein beauftragtes Tiefbauunternehmen bzw. Planungsbüro bei der Planung des o.g. Vorhabens zu berücksichtigen und auf Antrag der zuständigen Vodafone-Gesellschaft(en) ihr zu gewähren und mit ihr abzustimmen hat. Ordnungsgemäß erfolgte Baubeschreibungen bzw. Erläuterungen zur Ausschreibung des Wegebauastträgers berücksichtigten derartige Verzögerungen, sodass Bauunternehmen und Planungsbüros damit zu rechnen haben. Hierdurch entstehende Kosten und Ausführungszeitverlängerungen sowie Behinderungen müssten deshalb bereits vorab bei der Einheitspreisbestimmung und der Festlegung der Ausführungszeiten vom Bauunternehmen bzw. Planungsbüro berücksichtigt werden. Vor Baubeginn seien aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern.

Dem Vorhabenträger wurde auferlegt, die Anlagen der Vodafone GmbH bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, nicht zu überbauen und vorhandene Überdeckungen nicht zu verringern und vor Baubeginn aktuelle Planunterlagen anzufordern.

Ergebnis zum Belang der Internet-, Telefon- und TV-Versorgung

Die Belange der Internet-, Telefon- und TV-Versorgung wurden somit vom Vorhabenträger angemessen berücksichtigt.

5.16

Träger öffentlicher Belange, Verbände und Unternehmen, die im Verfahren angehört wurden und keine Stellungnahme abgegeben haben bzw. nicht betroffen sind bzw. keine Bedenken haben

- Regierungspräsidium Freiburg, Referat 16 Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst
- Regierungspräsidium Freiburg Referat 33 - Staatliche Fischereiaufsicht
- Regierungspräsidium Freiburg, Referat 47.1 Koordinationsstelle Straßenbauprojekte
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46.2 Landesluftfahrtbehörde
- Regierungspräsidium Freiburg, Referat 52 Gewässer und Boden
- Polizeipräsidium Freiburg
- Autorisierte Stelle Digitalfunk BW Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei, Referat 32 - Funkbetrieb / ASDBW"
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- IHK Hochrhein-Bodensee
- Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Konstanz
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
- Bundeseisenbahnvermögen
- DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH
- BUND Landesverband Baden-Württemberg e. V. Landesgeschäftsstelle
- Naturschutzbund Deutschland LV Baden-Württemberg
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg Landesgeschäftsstelle
- Landesjagdverband Baden-Württemberg e. V. (LJV)
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg e. V. (LFV)

- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e. V. (SDW)
- Schwarzwaldverein e.V. (SWV)
- NaturFreunde Deutschlands Landesverband Baden e.V.
- Schwäbischer Albverein e. V. (SAV)
- Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e. V.
- Landschafts- und Naturschutzinitiative Schwarzwald e.V. (LANA)
- Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e.V.
- SBG Südbadenbus GmbH
- SWEG GmbH
- Netze BW GmbH
- NetCom BW GmbH
- Netze-Gesellschaft Südwest mbH c/o Erdgas Südwest GmbH
- TransnetBW GmbH
- terranets.bw GmbH
- PLEdoc GmbH
- Telefonica Germany GmbH & Co. OHG

6.

Berücksichtigung und Abwägung privater Belange

Vorbemerkung:

Im Folgenden wird das Vorbringen der Einwender dargestellt und geprüft. Aus Gründen des Datenschutzes sind in der öffentlich ausgelegten bzw. einsehbaren Fassung sowie in den an die Beteiligten versandten Fassungen dieses Planfeststellungsbeschlusses die Namen und Adressen der Einwender nicht enthalten. Den jeweiligen Einwendern wird mit der nach § 74 Abs. 4 VwVfG vorgeschriebenen Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses ihre Einwender-Nummer mitgeteilt.

Die am Verfahren Beteiligten können von der Planfeststellungsbehörde auf schriftlichen Antrag Auskunft über die Daten der anonymisierten Einwender oder darüber erhalten, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist (§§ 74 Abs.1 Satz 2, 69 Abs. 2 Satz 4 Verwaltungsverfahrensgesetz).

Private Belange stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Für die Realisierung des Vorhabens muss auch Eigentum Privater in Anspruch genommen werden. Bei der Abwägung der berührten Belange im Rahmen dieser Entscheidung gehört das betroffene und unter den Schutz von Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz fallende Eigentum zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken in jeglicher Form und Nutzung einen Eingriff für den betroffenen Eigentümer bedeutet. Das Interesse des Eigentümers auf ungestörte Nutzung seines Eigentums in unverändertem Zustand genießt aber keinen grenzenlosen Schutz. Obwohl das Eigentum als abwägungsrelevanter Belang berücksichtigt wird, können im Rahmen der Abwägung Belange der betroffenen Eigentümer zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Zu dem Vorhaben wurde eine Einwendung vorgetragen. Diese Einwendung richtet sich nicht grundsätzlich gegen das Vorhaben. Sie betrifft im Wesentlichen die dauerhafte sowie temporäre Inanspruchnahme eigener Grundstücksflächen zur Umsetzung des Vorhabens sowie die Änderung der Einfahrtssituation für das Grundstück.

Bei der Planung des Vorhabens wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde darauf geachtet, private Grundstücke vorübergehend oder dauerhaft in möglichst geringem Umfang in Anspruch zu nehmen. Soweit eine Inanspruchnahme zur Umsetzung der notwendigen baulichen Maßnahmen erforderlich ist, müssen entgegenstehende private Interessen dahinter zurückstehen. Auf die Inanspruchnahme der im Eigentümerverzeichnis aufgeführten Grundstücke kann nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Das gewichtige Interesse an der Realisierung des Vorhabens, das insbesondere der Verkehrssicherheit dient, überwiegt vorliegend gegenüber den Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums. Es ist nicht geboten, durch Planänderungen das Vorhaben so zu gestalten, dass der Eingriff in privates Eigentum unterbleibt oder weitergehend verringert wird. Bei der genehmigten Planung wurden alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgeschöpft, um bei gleichzeitiger Wahrung der Planungsziele Eingriffe in privates Grundeigentum so weit wie möglich zu vermeiden.

Maßvoll und gerechtfertigt ist auch die vorübergehende Inanspruchnahme der entsprechend ausgewiesenen Grundstücksflächen. Die Umsetzung der Maßnahme ist ohne die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit nicht möglich. Sie ist nur von geringer Dauer.

Es ist festzuhalten, dass die planerischen Ziele ohne oder mit geringeren Eingriffen in Eigentumsrechte Privater nicht verwirklicht werden können. Das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegt die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in private Eigentumsrechte sind gerechtfertigt.

Das Vorhaben wirkt sich mittelbar auch auf Grundstücksflächen aus, die nicht unmittelbar für das Vorhaben benötigt werden. Vor nachteiligen Nutzungsänderungen in der Nachbarschaft ist ein Grundstückseigentümer allerdings nur insoweit geschützt, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt. Die zu erwartenden baubedingten Immissionen sind in der Intensität zumutbar und im Hinblick auf die verfolgten Planziele hinzunehmen.

Anderweitige mittelbare Beeinträchtigungen sind nicht ersichtlich und wurden auch nicht vorgetragen.

Im Einzelnen haben die Einwender wie folgt vorgetragen:

Einwender Nr. 1



Der Einwender Nr. 1 hat mir Schreiben vom 16.11.2025 gegen das Vorhaben Einwendungen erhoben und wie folgt vorgetragen:⁷

- *Es wurde bemängelt, dass eine näher genannte Betroffene und Miteigentümerin des Grundstücks, auf das sich die vorliegende Einwendung bezieht, kein Informationsschreiben erhalten habe.*

Nach § 73 Abs. 5 S. 3 LVwVfG sollen nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln lassen, auf Veranlassung der Anhörungsbehörde von der Auslegung benachrichtigt werden. Mit Schreiben vom 11.10.2025 wurden deshalb auch sämtliche Miteigentümer des vorliegenden Grundstücks benachrichtigt. Das Schreiben an die oben genannte Miteigentümerin, die kein Informationsschreiben erhalten hat, kam mit einem Postrückläufer vom 12.11.2025 und mit dem Hinweis zurück, dass die der Planfeststellungsbehörde und der Gemeinde bekannte Adresse nicht existiere.

Bereits mit Schreiben vom 16.11.2025, der Gemeinde Albbuck am 18.11.2025 zugegangen, wurde anschließend die gegenständliche Einwendung erhoben, die auch von der ursprünglich nicht erreichbaren Miteigentümerin unterschrieben war.

Mit E-Mail vom 21.11.2025 wurden der Planfeststellungsbehörde der Postrückläufer sowie auch die Einwendung übersandt. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde, teilte der Vorhabenträger mit, dass die ihm bekannte und dem Rechtserwerbsverzeichnis zu entnehmende Adresse bei der Gemeinde erfragt wurde.

⁷ Der Inhalt der Einwendung ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

Die Gemeinde teilte hierzu mit Mail vom 22.06.2026 weiter mit, dass auch über ihre Grundsteuerverwaltung keine andere Adresse ermittelt werden konnte. Inwieweit die Einwenderin selbst hier z.B. gegenüber dem Einwohnermeldeamt oder dem Finanzamt (Grundsteuer) säumig war, könne man nicht nachvollziehen.

Ausweislich der Rückmeldung der Gemeinde war der Aufenthalt der Miteigentümerin somit nicht bekannt. Sind Betroffene unbekannt, besteht keine Pflicht zu unverhältnismäßigen Anstrengungen, sie ausfindig zu machen. Angemessen zur Ermittlung ist insbesondere die Einsichtnahme in das Grundbuch bzw. in die bei den Gemeinden geführten Grundsteuerlisten.

Da die Betroffene ausweislich der Einwendung vom 16.11.2025 von der Benachrichtigung Kenntnis hatte, ergab sich für die Planfeststellungsbehörde somit kein weiterer Handlungsbedarf.

- *Als Eigentümer des Grundstücks sei man nicht damit einverstanden, dass ein Teil des Grundstücks (geplant von Seiten des Vorhabenträgers 3 m²) für den Brückenneubau verwendet werde. Man sei nicht bereit, Fläche für den Brückenneubau zu veräußern. Die Brücke sei so zu planen, dass keine Grundstückfläche des Einwenders erforderlich sei.*

Außerdem sei man nicht damit einverstanden, dass sich die Einfahrtsituation für das Grundstück ändert.

Weiter wünsche man nicht, dass das Grundstück zu irgendeiner Zeit während der Bauphase in Anspruch genommen werde.

Der Vorhabenträger erwiderte hierauf, dass im Zuge des Neubaus der Brücke die Inanspruchnahme von Flächen des Flurstücks zwingend notwendig sei. Dies umfasse zum einen eine vorübergehende Nutzung im detailliert in den Planfeststellungsunterlagen beschriebenen Umfang von 107 m² für die Dauer der Bauarbeiten. Zum anderen sei der dauerhafte Erwerb einer Fläche von 3 m² dieses Flurstücks durch den Baulastträger der Straße unabdingbar. Es werde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die gesamte Flächeninanspruchnahme im Rahmen der Planung umfassend geprüft wurde. Eine Realisierung der Gesamtmaßnahme sei ohne den dauerhaften Erwerb und der vorübergehenden Inanspruchnahme mit einer entsprechenden Anpassung der Einfahrtsituation aus technischen Gründen nicht gegeben.

Den Forderungen des Einwenders kann nicht stattgegeben werden. Wie unter Ziffer 4 dieser Entscheidung ausführlich dargelegt, hat sich der Vorhabenträger intensiv mit den verschiedenen Ausführungsvarianten auseinandergesetzt. Bei der Planung des Vorhabens wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde darauf geachtet, private Grundstücke vorübergehend oder dauerhaft in möglichst geringem Umfang in Anspruch zu nehmen. Die Inanspruchnahme des Flurstücks ist ganz überwiegend

temporär. Dauerhaft wird das 1.015 m² große Grundstück lediglich in einem Umfang von 3 m² beansprucht. Dies entspricht einer Inanspruchnahme von gerade mal 0,3 %. Die dauerhafte Inanspruchnahme dient einem Gehweg, der für die Einfahrt jedoch überfahrbar bleibt, sodass sich die Einfahrtsituation dauerhaft im Wesentlichen nicht merkbar ändert.

Im Rahmen des am 29.09.2026 unter Beteiligung der Einwender und des Vorhabenträgers durchgeführten Besprechungstermins sagte letzterer darüber hinaus zu, dass sich das Straßenniveau auf Höhe der Einfahrt der Einwender allenfalls geringfügig im Rahmen der Maßnahme ändern wird. Er sagte ferner zu, dass sich die künftige Einfahrtshöhe im Vergleich zum Bestand nicht ändern wird. Die Zusagen wurden als verbindliche Maßgaben zu dieser Entscheidung aufgenommen.

Die Flächeninanspruchnahme ist von dem Vorhabenträger im Übrigen zu entschädigen. Darüber hinaus wird der Vorhabenträger die Bauzeit auf das erforderliche Minimum reduzieren. Es ist nicht vorgetragen und auch nicht ersichtlich, dass der Einwender durch den Ersatzneubau unzumutbar beeinträchtigt wird. Wie dargelegt ist die Betroffenheit überwiegend vorübergehend und dauerhaft in einem nur sehr geringen Maße. Eine derart erhebliche Beeinträchtigung, die eine Änderung der Planung notwendig erscheinen ließe, ist im Ergebnis nicht ersichtlich. Die Forderung wird deshalb zurückgewiesen.

7.

Begründung der Nebenbestimmungen

Die auferlegten Nebenbestimmungen beruhen auf § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG und sollen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer die Verträglichkeit des Vorhabens mit der Umwelt und anderen Rechtsgütern sichern. Sie sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmung. Auch der Vorbehalt nachträglicher Maßnahmen zum Naturschutz dient der umfassenden und nachhaltigen Bewältigung der von dem genehmigten Vorhaben aufgeworfenen Probleme und stärkt wegen § 49 Abs. 2 Nr. 1 LVwVfG die jederzeitige Entscheidungsfähigkeit im Fall im Zeitpunkt des Erlasses dieser Genehmigung nicht vorhersehbarer Probleme. Mit diesen Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit öffentlichen und privaten Belangen vereinbar.

8.

Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Die Planfeststellungsbehörde kommt zusammenfassend nach Berücksichtigung der privaten und öffentlichen Belange zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben in der beantragten Form zugelassen werden kann. Das Vorhaben ist unter Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange gerechtfertigt und im überwiegenden öffentlichen Interesse geboten.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Unter Abwägung aller in Frage kommenden, offenkundigen und vorgetragenen öffentlichen und privaten Belange hält die Planfeststellungsbehörde die Planung mit den ergänzenden Maßgaben angesichts des überwiegenden öffentlichen Interesses für verhältnismäßig.

Es wird nicht verkannt, dass mit dem Vorhaben auch negative Auswirkungen auf öffentliche Interessen verbunden sind. Diese Beeinträchtigungen werden nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch die in diesem Beschluss aufgeführten Maßgaben aber auf das unabdingbare Maß begrenzt.

Zudem wird durch das Vorhaben die Verkehrssicherheit maßgeblich erhöht. Dies gilt auch für die Verkehrssicherheit des Fußgängerverkehrs.

Die Erneuerung der Brücke über die Bahnstrecke ist bereits aufgrund der Bauwerksmängel am bestehenden Bauwerk zur langfristigen Gewährleistung der Sicherheit zwingend erforderlich.

Auswirkungen auf den Klimawandel sind nicht in relevantem Umfang zu erwarten. Ausweislich der Tatsache, dass es sich bei der Brücke um einen Ersatzneubau handelt ist von keiner Verkehrszunahme auszugehen. Zudem werden mögliche Umwegfahrten infolge einer unterbliebenen Instandsetzung vermieden und die Umweltgefahren durch die Sanierung wie dargestellt reduziert. Auch die Berücksichtigungsgebote der Klimaschutzgesetze gebieten daher keine abweichende Gesamtbewertung des beantragten Vorhabens.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass den betroffenen Grundstückseigentümern für die Abtretung der Flächen und eventuelle Folgeschäden (wie Bewirtschaftungsschwernisse, An- und Zerschneidungsschäden, Verlust des Aufwuchses) eine Entschädigung zusteht. Diese ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern der Grunderwerbsverhandlungen.

Die Planfeststellungsbehörde ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen durch die Planung insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt wurden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind

durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im öffentlichen Interesse hingenommen werden.

Dem Antrag auf Planfeststellung kann deshalb entsprochen werden.

9.

Anordnung der sofortigen Vollziehung

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 01.04.2026 auch die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt. Es handelt sich hierbei um einen Antrag nach § 80 Abs. 2 S. 2 Nr. 4 VwGO.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Antrag entsprochen und die sofortige Vollziehbarkeit angeordnet (siehe VIII.), da diese im überwiegenden Interesse des Vorhabenträgers und darüber hinaus im öffentlichen Interesse steht.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Entscheidung über die sofortige Vollziehung die hierfür sprechenden Interessen des Vorhabenträgers, das öffentliche Interesse und das Interesse an der Vermeidung vollendeter Tatsachen einander gegenübergestellt und schließlich miteinander und gegeneinander abgewogen und ihr Ermessen dahingehend ausgeübt, dass die sofortige Vollziehbarkeit angeordnet wurde.

Die planfestgestellte Brücke über die zweigleisige Bahnstrecke 4000 zwischen Basel und Konstanz weist erhebliche bauliche Mängel auf, die im Rahmen der Bauwerksprüfung festgestellt wurden. Der Zustand des Bauwerks lässt eine dauerhafte Aufrechterhaltung des Verkehrs nicht mehr zu. Der Abbruch und Ersatzneubau des Bauwerks sind daher unaufschiebbar geboten (vgl. Ziffer 3).

Die Baumaßnahme erfordert zwingend die Einbeziehung des Gleisbereichs der Deutschen Bahn, da sowohl der Abbruch des Bestandswerks als auch die Montage des Brückenüberbaus nur bei vollständiger Sperrung des Bahnverkehrs erfolgen können. Derartige Sperrpausen werden von der Deutschen Bahn nur in eng begrenzten, langfristig geplanten Zeitfenstern zur Verfügung gestellt.

Für das entscheidungsgegenständliche Vorhaben ist ein Sperrzeitfenster bis Juli 2027 vorgesehen, innerhalb dessen die erforderliche Vollsperrung für den Abbruch und den Aufbau des Ersatzneubaus eingeräumt wurden. Ein Verstreichenlassen des zugewiesenen Zeitfensters hätte zur Folge, dass eine erneute Einplanung frühestens in einem der nächsten Sperrzeitenkonzepte erfolgen könnte.

Die für Bauablauf, Verkehrsführung und Baulogistik notwendigen Vorbereitungs- und Ausführungshandlungen müssen so terminiert werden, dass sie exakt in die zugewiesenen Sperrzeiten fallen. Diese Abläufe erfordern einen erheblichen zeitlichen Vorlauf, der

bereits jetzt in Gang gesetzt werden muss, um die Sperrpause im vorgesehenen Zeitfenster bis Juli 2027 nutzen zu können.

Würde die aufschiebende Wirkung einer Klage eintreten, könnten die für die Umsetzung notwendigen Maßnahmen nicht fristgerecht eingeleitet werden. Bereits eine Verzögerung von wenigen Wochen kann dazu führen, dass das eisenbahnbetrieblich zugewiesene Sperrzeitfenster nicht mehr eingehalten werden kann. Im Falle eines Verpassens des vorgesehenen Zeitfensters müsste die Brücke – bei fortbestehendem marodem Zustand – über einen entsprechend verlängerten Zeitraum ggf. mit erheblichem Aufwand für Ersatzmaßnahmen betrieben werden, was sowohl unter verkehrlichen als auch unter Sicherheitsgesichtspunkten nicht hinnehmbar ist.

Bei der nach § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO gebotenen Interessenabwägung überwiegt das öffentliche Interesse bzw. das Interesse des Vorhabenträgers an der sofortigen Vollziehung. Für die sofortige Vollziehung spricht das gewichtige öffentliche Interesse an der Aufrechterhaltung eines sicheren und funktionsfähigen Straßennetzes, die Vermeidung einer langfristigen Verzögerung der dringend erforderlichen Ersatzmaßnahme sowie die effiziente Nutzung der bahnbetrieblichen Sperrzeiten.

Für die aufschiebende Wirkung streitet das grundsätzliche Interesse Betroffener, vor Schaffung vollendeter Tatsachen eine gerichtliche Klärung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses herbeizuführen.

Diese Interessen treten hier zurück, da keine Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Beschlusses bestehen, Einwendungen im Rahmen der Anhörung berücksichtigt und abgewogen wurden und die Betroffenheit Dritter räumlich und sachlich begrenzt ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass ein etwaiger Rechtsbehelfsführer im Wege des § 80 Abs. 5 VwGO effektiven vorläufigen Rechtsschutz erlangen kann, sodass seine Rechtsschutzmöglichkeiten durch die Anordnung der sofortigen Vollziehung nicht unzumutbar verkürzt werden.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist nach alledem geeignet, erforderlich und angemessen, um die fristgerechte Durchführung des Ersatzneubaus innerhalb des bahnbetrieblich zugewiesenen Sperrzeitfensters bis Juli 2027 sicherzustellen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erhoben werden beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim.

Die sofortige Vollziehung dieser Entscheidung wurde gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO angeordnet. Eine gegen diesen Beschluss erhobene Klage hat daher keine aufschiebende Wirkung. Gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg ein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gestellt und begründet werden.

Hinweis

Der Erlass des Planfeststellungschlusses wird durch die Gemeinde Albrück ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wird darüber informiert, in welchem Zeitraum in den Planfeststellungsbeschluss sowie die festgestellten Planunterlagen Einsicht genommen werden kann.

Die Einsichtnahme erfolgt auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Freiburg über den Pfad **Über uns / Unsere Abteilungen / Abteilung 2 / Referat 24 / Aktuelle Planfeststellungsverfahren** oder durch Eingabe in das Adressfeld des Internetbrowsers von <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt2/ref24/planfeststellung/> (dort unter der Rubrik „Straßen“).

Die Planunterlagen werden über den gesetzlichen Einsichtnahmezeitraum hinaus zunächst auf der o.g. Internetseite des Regierungspräsidiums einsehbar bleiben, nach Bestandskraft der Entscheidung dort unter „Abgeschlossene Planfeststellungsverfahren“.

Das Gesetz sieht vor, dass die Gemeinde als für die Auslegung zuständige Behörde die Planunterlagen auf ihrer Internetseite für die Öffentlichkeit zugänglich macht (§ 74 Abs. 4 Satz 2, 2. Hs, § 27 b Abs. 1 Nr. 1 Landesverwaltungsverfahrensgesetz - LVwVfG). Aus Gründen der Vereinfachung erfolgt dies für die Dauer des o.g. Einsichtnahmezeitraums durch Verlinkung von der Internetseite der Gemeinde auf die o.g. Seite des Regierungspräsidiums.

Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird, hat das Ende des Einsichtnahmezeitraums keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsbehelfsfrist. Gegenüber den übrigen Beteiligten und den Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende des Einsichtnahmezeitraums als zugestellt.