

**Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG):**

**Bau eines Gleisanschlusses mit Umsetzstelle und zungen- und herztückloser Abzweigung im Bahnhof Hergatz durch die TransnetBW GmbH**

**Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß §§ 7 Abs. 2, 5 Abs. 2 UVPG**

**Bekanntmachung vom 19.06.2026**

**Geschäftszeichen 3547.23.2\_T-71**

Die TransnetBW GmbH, im Folgenden Antragstellerin genannt, hat für das oben genannte Vorhaben die Planfeststellung beantragt.

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen die Errichtung eines Anschlussgleises mit zungen- und herztückloser Abzweigung und einem Umsetzfundament am Bahnhof in Hergatz sowie eine von dort zur Bregenzer Straße verlaufende Schwerlaststraße für den Transport und die Verladung von Schwergewichtstransformatoren.

Der Gleisanschluss zweigt bei Bahn-km 18,753, etwa 450 m südwestlich des Bahnübergangs über die Bregenzer Straße und am südwestlichen Ende des Bahnhofs Hergatz von der eingleisigen elektrifizierten Strecke der Deutschen Bahn (DB) 4560 Kißlegg - Hergatz, die parallel zur unmittelbar südöstlich verlaufenden zweigleisigen Bahnstrecke der DB 5362 Buchloe – Lindau, welche am selben Bahnübergang die Bregenzer Straße quert, von Nordosten nach Südwesten verläuft, in Richtung Nordosten ab. An dieser Stelle wird eine zungen- und herztücklose Abzweigung in Form einer Außenbogenweiche mit Betonschwellen eingebaut. Vor und hinter der Abzweigung sollen je 25 vorhandene Schwellen des DB-Gleises durch Spannbetonschwellen B90 ohne Eingriffe in Unterbau und Planumsschutzschicht ausgetauscht werden.

Die Gesamtlänge des Gleisanschlusses, der als Stumpfgleis in Richtung Nordosten parallel zur südöstlich liegenden DB-Strecke 4560 verläuft und mit einem Bremsprellbock abschließt, beträgt etwa 200 m.

Als Regeloberbau für den Gleisanschluss soll ein Schwellengleis auf Schotterbett mit durchgehend verschweißten Schienen verwendet werden.

Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs auf der DB-Strecke 4560 ist als Flankenschutz im Gleisanschluss hinter der Anschlussgrenze der Ausbau eines 6 m langen Schienenstücks vorgesehen. Dieses wird in Gleismitte gelagert und nur im Bedienungsfall während einer betrieblichen Sperrung des Hauptgleises eingebaut.

Für die Einleitung von punktuellen Lasten während des Trafumsetzvorgangs wird nach rund 150 m des Anschlussgleises unter diesem ein Umsetzfundament erstellt. Dieses hat Abmessungen von etwa 3,40 m Länge und 5,50 m Breite und eine Dicke von etwa 1,20 m. Unterhalb des Fundaments wird ein Bodenaustausch vorgenommen. Die Fundamentoberkante entspricht in etwa der Schienenoberkante. Die Schienen werden in den Betonkörper integriert. Im Bereich der Umsetzstelle wird der Gleisoberbau teilweise als Bauart „Dresdner Oberbau“ mit einer Betontragschicht und darüber mit Zwischenschwellenbeton bzw. -asphalt und einem Schienenlängsverguss für Straßenfahrzeuge befahrbar ausgeführt

Außerdem wird zum weiteren Transport des Trafos eine etwa 350 m lange und etwa 5 m breite Schwerlaststraße in Asphaltbauweise, beginnend nach etwa 100 m des Anschluss-

gleises nordwestlich dieses Gleises bis zur Bregenzer Straße gebaut. Im Anschlussbereich der Bregenzer Straße wird die Asphaltdeckschicht entsprechend der vorhandenen Längsneigung angepasst.

Das anfallende Oberflächenwasser wird mittels Längs- und Querneigungen zum nördlichen Fahrbahnrand geleitet. Dort wird ein Bordstein oder Graben zum Fassen der Wassermengen vorgesehen, entlang dessen das Wasser bis zu entsprechenden Straßeneinläufen weitergeleitet wird. In Teilsickerrohren soll das Wasser dann, von Nordosten und Südwesten kommend, in einen etwa bei Bahn-km 18,43 der DB-Strecke 4560 unterirdisch von Norden nach Süden kreuzend verlaufenden verrohrten Durchlass des Riefersbachs eingeleitet werden. Darüber hinaus soll die bestehende, bisher nordwestlich der DB-Bahnstrecke 4560 verlaufende Entwässerungsleitung der Bahnentwässerung im unmittelbaren Nahbereich der neuen Abzweigung des Gleisanschlusses der Antragstellerin auf deren Südostseite unverlegt werden. In diesem Bereich werden auch bahnbetrieblichen Kabel der DB unverlegt, soweit dies aufgrund der Baumaßnahme nötig ist.

Für die Maßnahme sind im umliegenden Bereich der Bautätigkeiten nordwestlich und südöstlich des neuen Gleises und der neuen Straße jeweils bis zum unmittelbaren Bereich des DB-Gleises nahezu über die gesamte Baulänge Baustelleneinrichtungsflächen auf dem Grundstück der DB vorgesehen. Diese sind über das öffentliche Verkehrsnetz der Bregenzer Straße zugänglich.

Die Arbeiten im unmittelbaren Bereich des Gleises der Bahnstrecke 4560, dem Gleis 3 des Bahnhofs Hergatz, insbesondere zur Herstellung der zungen- und herstücklosen Abzweigung, sollen in einer bereits genehmigten Sperrpause eines Parallelprojekts der DB, dem Neubau des Bahnübergangs und der Weichenverbindung sowie Erneuerung der Weichen 1 bis 4 am Bahnhof Hergatz durchgeführt werden. Die Sperrung beträgt 20 Tage und soll im Juli 2026 stattfinden. Innerhalb dieser Zeit kann es an bis zu drei Tagen zu Nacharbeiten kommen.

Die weiteren Maßnahmen sollen im zeitlichen Zusammenhang im Jahr 2026 vor und nach der Sperrung stattfinden und können ohne Beeinflussung des Bahnbetriebs auf dem DB-Gleis durchgeführt werden.

Verdichtungsarbeiten sollen bei Annäherung von weniger als 13 m an die unmittelbar nördlich des Bahnübergangs der Bregenzer Straße westlich und östlich der Bregenzer Straße gelegenen Gebäude Bregenzer Straße 7 einschließlich Nebengebäuden und Bregenzer Straße 12 ausschließlich mit einer erschütterungsarmen statischen Verdichtung in Form einer Schwergewichtswalze oder ausschließlich Kleingeräten wie Stampfer oder Rüttelplatte durchgeführt werden, um unzulässige Erschütterungseinwirkungen auf diese nahe am Bau-feld gelegenen Gebäude zu vermeiden.

Für die gesamte Baumaßnahme wird eine Bauzeit von etwa 5 Monaten veranschlagt.

Als naturschutzfachliche Vermeidungsmaßnahme soll vor der Baufeldfreimachung ein Reptilienschutzzaun errichtet werden. Dieser soll nördlich entlang der Zuwegung und der Eingriffsfläche parallel zum dort nördlich angrenzenden Gehölzstreifen sowie westlich und südlich die Ruderalbestände abschirmen, um das Einwandern der Tiere zu verhindern. Zusätzlich sollen regelmäßige Mahdmaßnahmen und Kontrollen des Baufeldbereichs durchgeführt werden, um den Eingriffsbereich möglichst unattraktiv für Zauneidechsen zu halten und gegebenenfalls verbliebene Einzeltiere aus dem Baustellenbereich zu entfernen.

Für den Transport der Transformatoren, welcher etwa alle 10 Jahre stattfinden soll, werden jeweils kurze betriebliche Sperrungen der DB-Strecke erforderlich.

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Neubau eines Gleisanschlusses mit einer gesamten Gleislänge von unter 2.000 m. Für das Vorhaben war somit eine standortbezogene Vorprüfung nach § 7 Abs. 2 Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.8.1 der Anlage 1 zu § 7 UVPG durchzuführen.

Gemäß § 7 Abs. 2 Sätze 2 und 3 UVPG prüft die zuständige Behörde in der ersten Stufe der standortbezogenen Vorprüfung, ob bei dem Vorhaben besondere örtliche Gegebenheiten gemäß den in Anlage 3 Nummer 2.3 zu § 7 UVPG aufgeführten Schutzkriterien vorliegen. Dies ist, wie die Antragstellerin in den Antragsunterlagen nachvollziehbar dargestellt hat und wie auch durch die Fachstellenanhörung im Verfahren bestätigt wurde, nicht der Fall.

Aus den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen und den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ergab sich nach Prüfung, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, so dass die Vorprüfung ergibt, dass für das vorstehende Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung entfällt.

Diese Feststellung wird hiermit gemäß § 5 Abs. 2 UVPG öffentlich bekannt gegeben.

München, 19. Juni 2026  
Regierung von Oberbayern

Possart  
Regierungsdirektor