

## Verbandsversammlung

öffentliche Sitzung

Datum: 11.09.2023



Tagesordnungspunkt: 7

Vorlagennummer: VV/60

## Vergabe Bau der Trennwandkonstruktionen und Einhausungen zum Fledermausschutz in und vor den Bestandstunneln Forst und Hirsau

Verfasser: Holger Schwolow	Helmut Riegger
----------------------------	----------------

Anlage(n): -

### Antrag:

Die Verbandsversammlung ermächtigt die Geschäftsführung, die erforderlichen Bauleistungen für die in der Begründung genannten Maßnahmen zu vergeben.

### Begründung:

In der Zweckverbandsversammlung (ZVV) am 08.02.2023 wurde vom Gremium beschlossen, die Ausschreibung zur Errichtung der Trennwandkonstruktionen<sup>1</sup> zum Schutz der in den Bestandstunneln „Forst“ und „Hirsau“ lebendenden Fledermäuse aufzuheben (Vorlage VV/55). Grund für die Aufhebung war die Unwirtschaftlichkeit des einzig eingegangenen Angebots mit einer Angebotssumme in Höhe von 24,96 Mio. EUR (netto). Die Bauausführung war in der aufgehobenen Ausschreibung für den Zeitraum Anfang Mai bis Mitte September 2023 vorgesehen. Gleichzeitig hat die ZVV in der oben genannten Sitzung beschlossen, die Ausschreibung zu wiederholen, wobei die Baumaßnahme nun im Zeitraum Anfang Mai bis Mitte September 2024 durchgeführt werden soll.

---

<sup>1</sup> Unter dem Begriff „Trennwandkonstruktion“ sind sowohl die eigentlichen Konstruktionen in den Tunneln „Forst“ und „Hirsau“ als auch die 80 m langen Einhausungen der Bahnstrecke in den jeweiligen Vorschnitten zu den vorgenannten Tunneln zusammengefasst. Im südlichen Voreinschnitt des Hirsauer Tunnels (Seite Calw Heumaden ist die Einhausung aufgrund der dortigen Topographie 140 m lang).

Die Bereiche 80 m bzw. 140 m vor den Tunnelportalen bilden die Schwärbereiche, in welchen sich im Sommer und Herbst eine große Anzahl an Fledermäusen im Sommer und Herbst insbesondere abends und nachts aufhalten. Die Einhausungen haben die Aufgabe, die Schwärbereiche vom Bahnbetrieb abzuschirmen und zusätzlich das Einfliegen der Tiere in den Bahnbereich in den Tunneln zu verhindern.

Bis zum Zeitpunkt der Submission am 05.07.2023 um 10:00 Uhr sind insgesamt vier Angebote eingegangen. Die Angebotssummen reichen von 18,16 Mio. EUR bis 23,82 Mio. EUR (netto). Da dem günstigsten Angebot nur ein Summenblatt, nicht aber ein bepreistes Leistungsverzeichnis beilag, konnte dieses Angebot aus vergaberechtlichen Gründen nicht gewertet werden und musste daher aus formalen Gründen ausgeschlossen werden. Eine Nachlieferung des fehlenden Leistungsverzeichnisses ist vergaberechtlich nicht zulässig. Somit soll der Zuschlag nunmehr auf das zweitplatzierte Angebot mit einem Angebotspreis in Höhe von 18,43 Mio. EUR (netto) erteilt werden.

Zu beachten ist, dass die neuerliche Ausschreibung zusätzlich die Errichtung einer Flucht- und Rettungstreppe im östlichen Voreinschnitt des Tunnels Forst umfasst und sich der Maßnahmenumfang gegenüber der Erstausschreibung dahingehend erweitert hat. Die Treppe war aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossenen Planung nicht Bestandteil der aufgehobenen Erstausschreibung. Notwendig ist diese Treppe, die vom zweitplatzierten Bieter zum Preis von rund 0,745 Mio. EUR (netto) inkl. Ausführungsplanung angeboten wird, aufgrund verpflichtender Vorgaben aus der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).

Die Flucht- und Rettungstreppe war nicht in den in der Vorlage VV/55 für die Trennwandkonstruktion prognostizierten Kosten in Höhe von 13 Mio. EUR (netto) enthalten. Somit liegt die dahingehend bereinigte Angebotssumme – ausschließlich bezogen auf die Trennwandkonstruktion – 4,69 Mio. EUR (netto) über der vorgenannten Kostenprognose.

Die 13 Mio. EUR wurde vom beauftragten Ingenieurbüro, das die Ausschreibungsunterlagen für die Trennwandkonstruktion zusammengestellt hat, durch die Auswertung von wettbewerblich ermittelten Einheitspreisen aus bereits abgeschlossenen Ausschreibungen mit vergleichbaren Bau- und Lieferleistungen im Januar 2023 ermittelt. Die drei größten Abweichungen vom Nettopreis des günstigsten, wertbaren Angebots ergeben sich bei folgenden Positionen:

1. Baustelleneinrichtung, Planungsleistungen	+ ca. 2,00 Mio. EUR	} $\Sigma = 3,0$ Mio. EUR
2. Stahlbau, Korrosionsschutz (beide Tunnel)	+ ca. 0,75 Mio. EUR	
3. Gründung, Verankerung (beide Tunnel)	+ ca. 0,25 Mio. EUR	

Die Höhe des Angebots, auf das nun der Zuschlag erteilt werden soll, stellt nach Ansicht der Geschäftsführung ein realistisches Abbild der gegenwärtigen Marktsituation dar. Darauf lässt insbesondere der geringe preisliche Abstand zwischen dem erst- und zweitplatzierten Angebot schließen (266.299,46 EUR bzw. 1,47 %). Auch das Angebot des Drittplatzierten liegt nur 1.220.069,16 EUR bzw. 6,72 % über dem des Erstplatzierten.

Die in der Vorlage VV/54 zur ZV am 01.12.2022 genannten 8 Mio. EUR sind rückblickend betrachtet als nicht marktgerecht anzusehen. Gründe sind u.a., dass zum Zeitpunkt der ersten Kostenermittlung im Jahr 2018 frühe Planungsstadium, die im weiteren Verlauf ungenügende Aufzinsung sowie die nicht ausreichende Berücksichtigung der ab Ende 2021 bzw. Anfang 2022 stark gestiegenen Energie- und Stahlpreise.

Die Ausschreibung umfasst alle Planungs-, Liefer- und Bauleistungen, die für die Errichtung der Trennwandkonstruktion erforderlich sind. Nachträge können dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Dies ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass die Ausschreibungsunterlagen auf Grundlage der Entwurfsplanung erstellt wurden. Die Ausführungsplanung ist durch den Auftragnehmer zu erstellen. Die Fundamente, auf denen die Trennwandkonstruktion aufgesetzt wird, waren bereits Bestandteil der Ausschreibung zum Gleisbaupaket 2 (VV/44).

Da das Erfordernis für umfassende Fledermausschutzmaßnahmen im Allgemeinen und für die Trennwandkonstruktion im Besonderen in der Vergangenheit und auch gegenwärtig Gegenstand lebhafter Diskussionen war bzw. ist, soll im Folgenden ausführlich der rechtliche Rahmen und der Weg zur Lösungsfindung samt diskutierter Alternativen dargelegt werden.

Das Erfordernis für umfassende Fledermausschutzmaßnahmen ergibt sich insbesondere aus dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). In §44, Abs. 1 heißt es:

*„... Es ist verboten,*

*1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*

*2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,*

*3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*

*4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören*

*(Zugriffsverbote). ...“*

Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf der Strecke Weil der Stadt – Calw ohne Trennwandkonstruktion wird in Bezug auf das Vorkommen von Fledermäusen, u.a. aufgrund der Erfahrungen bei anderen Eisenbahntunneln, wie z.B. auf der Nagoldtalbahn, zwangsläufig zur Erfüllung der oben aufgelisteten Zugriffsverbote Nr. 1 bis 3 führen.

Die Trennwandkonstruktion verhindert in Kombination mit weiteren Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie ergänzenden Maßnahmen zur Populationsstützung (Details siehe unten) einen Verstoß gegen die Zugriffsverbote gemäß §44, Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG. Der Verbotstatbestand der Störung (§44, Abs. 1, Nr. 2) wird durch die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs trotz bzw. wegen der Trennwandkonstruktion weiterhin erfüllt.

Zur Legalisierung der Störungen bedarf es daher einer behördlichen Ausnahmegenehmigung. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Erteilung einer

solchen Genehmigung gibt wiederum §45, Abs. 7 BNatSchG vor, wobei statt der für Naturschutz und Landschaftspflege üblicherweise zuständigen Behörden im vorliegenden Fall wegen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens die beim Regierungspräsidium Karlsruhe angesiedelte Planfeststellungsbehörde zuständig ist. Im §45, Abs. 7 heißt es:

*„... Die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden sowie im Fall des Verbringens aus dem Ausland das Bundesamt für Naturschutz können von den Verboten des § 44 im Einzelfall weitere Ausnahmen zulassen*

- 1. zur Abwendung ernster land-, forst-, fischerei oder wasserwirtschaftlicher oder sonstiger ernster wirtschaftlicher Schäden,*

- 2. zum Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt,*

- 3. für Zwecke der Forschung, Lehre, Bildung oder Wiederansiedlung oder diesen Zwecken dienende Maßnahmen der Aufzucht oder künstlichen Vermehrung,*

- 4. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder*

- 5. aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art.*

*Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG weiter gehende Anforderungen enthält. Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG und Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2009/147/EG sind zu beachten. Die Landesregierungen können Ausnahmen auch allgemein durch Rechtsverordnung zulassen. Sie können die Ermächtigung nach Satz 4 durch Rechtsverordnung auf andere Landesbehörden übertragen. ...“*

Im Falle der HHB stützt sich die Begründung für die Ausnahme auf Nr. 5 („... zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ...“).

Dieses Interesse ist unzweifelhaft gegeben, entbindet den Zweckverband aber nicht davon, auch die weiteren im Abs. 7 genannten Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Im Einzelnen sind dies:

- a) keine zumutbare Alternative
- b) keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Population einer Art

Zu a): Technisch ist die Alternative, im konkreten Fall der Einbau einer Trennwandkonstruktion, nach Einschätzung der Genehmigungsbehörde und der Geschäftsführung zumutbar. Die Trennwandkonstruktion erschwert zwar die Unterhaltung der Bestandstunnel „Forst“ und „Hirsau“ und ist darüber hinaus selbst dauerhaft unterhaltungsbedürftig, diese Nachteile überwiegen jedoch nicht ihre Vorteile in Bezug auf den Fledermausschutz.

Hinsichtlich der finanziellen Zumutbarkeit fällt die Bewertung identisch aus. Daran ändert auch der nunmehr auf über 17 Mio. EUR gestiegene Gesamtkostenrahmen nichts, wobei für dieses Bewertungsergebnis auch die weiter unten skizzierten Rahmenbedingungen eine maßgebliche Rolle spielen.

Ob Investitionskosten für eine Alternative, im konkreten Fall der Einbau einer Trennwandkonstruktion, außer Verhältnis stehen und somit unzumutbar sind, hängt nicht nur vom Kostenanteil der Alternative in Bezug auf die Gesamtkosten eines Projektes ab, sondern maßgeblich auch vom Schutzgut. Konkret heißt das bezogen auf die HHB: Je seltener die zu schützenden Tiere bzw. Arten, desto höher der zumutbare technische wie finanzielle Aufwand. Einige der insgesamt 18 in den Bestandstunneln lebenden Fledermausarten werden sowohl von den zuständigen Naturschutzbehörden als auch von den Naturschutzverbänden als sehr selten eingestuft. Die Tunnel stellen somit Quartiere von großer, landesweiter Bedeutung dar.

Aus diesen qualitativen Anforderungen der Rechtsprechung, welche maßgeblich auf die Umstände des Einzelfalls abstellen, ergibt sich, dass grundsätzlich weder absolute noch relative Obergrenzen für Mehrkosten definiert werden können, ab welchen eine Unzumutbarkeit angenommen werden kann.

Zu b) Der räumlicher Bezugsmaßstab für die Beurteilung der Verschlechterung des Erhaltungszustands der Population einer Art durch eine Maßnahme, für die eine Ausnahme erteilt werden soll, ergibt sich aus der Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen von 1992 (92/43/EWG). In Artikel 16 Abs. 1 dieser Richtlinie heißt es:

*„... Sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, daß die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen, können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen der Artikel 12, 13 und 14 sowie des Artikels 15 Buchstaben a) und b) im folgenden Sinne abweichen: [...]“*

Die baden-württembergischen Genehmigungsbehörden setzen das natürliche Verbreitungsgebiet einer Art aus Gründen der Praktikabilität mit dem eigenen Bundesland gleich, auch wenn das Verbreitungsgebiet aller in den Bestandstunneln vorkommenden Fledermausarten deutlich darüber hinaus reicht.

Weiterhin liegen den baden-württembergischen Behörden trotz europarechtlicher Verpflichtungen keine aktuellen und wissenschaftlich-systematisch erhobenen Bestandszahlen zu den einzelnen, im Land vorkommenden Fledermausarten vor.

Die aktuellsten amtlichen Daten sind rund 30 Jahre alt und geben beispielweise für die beiden Langohrenarten 756 Tiere im Sommer- und 326 Tiere im landesweiten Winterbestand an. In den Tunneln Forst und Hirsau wurden aber im Winter bereits durchschnittlich 315 Individuen dieser Arten nachgewiesen. Für die Fransenfledermaus wird der Landesbestand mit 257 Tieren im Sommerbestand und 85 überwinterten Tieren angegeben. Zum Vergleich: In den Tunneln wurden im Winter rund 160 Tiere nachgewiesen. Für die Kleine Bartfledermaus wird der Landesbestand mit 528 Tieren im Sommer- und 38 Tieren im Winterbestand angegeben. Der Winterbestand in den Tunneln beläuft sich auf rund 300 Tiere.

Der Zweckverband hatte in der Vergangenheit bezüglich aktuellerer Daten bei den zuständigen Behörden angefragt und am 03.07.2017 dazu auch eine Besprechung mit dem Umweltministerium Baden-Württemberg (UM), an der auch das damalige Ministerium für Verkehr und Infrastruktur teilgenommen hat. Als Ergebnis der Anfragen der genannten Besprechung bleibt festzuhalten, dass keine aktuelleren Zahlen vorliegen und somit dem Zweckverband auch nicht zur Verfügung gestellt werden können. Dieses landesweite, elementare Grundlagedatendefizit ist auch 2023 nicht behoben. Die sich aus dem Mangel an Daten ergebenden Konsequenzen, sind vom Zweckverband zu tragen. Dieser Umstand wurde seitens des UM in der oben genannten Besprechung nochmals bekräftigt.

Das Fehlen von belastbaren Bestandszahlen führt dazu, dass die lokalen Fledermauspopulationen in den Bestandstunneln der HHB nicht ins Verhältnis zur Gesamtpopulation – theoretisch im natürlichen Verbreitungsgebiet, praktisch in Baden-Württemberg – gesetzt werden können. Somit ist auch keine gutachterliche Bewertung möglich, ob bei einer starken Dezimierung oder einem Komplettverlust der lokalen Populationen die Gesamtpopulation der betroffenen Fledermausarten „[...] in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen [...]“. Der Mangel an aktuellen Bestandsdaten hat somit zur Folge, dass die vollumfängliche Ausschöpfung des gesetzlich vorgegebenen Rahmens nicht geprüft und er somit letztlich nicht genutzt werden kann.

Die oben aufgelisteten exemplarischen Zahlen deuten an, dass die veralteten Daten den landesweiten Fledermausbestand unterschätzen. Es bleibt letztlich aber Spekulation, ob aktuellere Grundlagedaten den Landesbestand soweit nach oben korrigieren würden, dass den lokalen Populationen in den beiden Bestandstunneln eine geringere Bedeutung zuzumessen und ihre Schädigung oder ihr Verlust verkräftbar wäre<sup>2</sup>. Hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit der Wiederaufnahme des Bahnbetriebs bleibt für den Zweckverband nur die Möglichkeit, Maßnahmen zu ergreifen, die die lokale Population umfassend schützen.

Wenn es um den Erhalt der lokalen Populationen und die Vermeidung von Tötungen geht, besteht unter allen beteiligten Fachleuten auf Seiten der Naturschutzverbände, der Fachbehörden und der zweckverbandseigenen Gutachter dahingehend Einigkeit, dass die geplante Trennwandkonstruktion das Mittel der Wahl ist.

Insbesondere die für die Tiere tödlichen Auswirkungen von Druck und Sog, verursacht durch die durchfahrenden Züge, können durch die Konstruktion abgeschirmt werden.

Dennoch ist sie selbst nicht frei von negativen Einflüssen auf die Populationen. Im Gegenteil: Durch die Trennwandkonstruktion, die die Tötung von Fledermäusen und damit die Einschlägigkeit des entsprechenden Verbotstatbestands verhindert, reduziert sich in den Tunneln der vorhandene Flug- bzw. Schwärmraum sowie die Anzahl der von den Tieren zur Überwinterung nutzbaren Spalten. All dies reduziert letztlich die Attraktivität der Tunnel als Fledermausquartiere.

---

<sup>2</sup> Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund des im BNatSchG hinterlegten Vermeidungsgebots (§13) immer Maßnahmen zum Schutz der lokalen Populationen erforderlich sind. Diese müssten u.U. aber nicht so aufwendig und kostenträchtig wie die nun vorgesehene Trennwandkonstruktion ausfallen (siehe dazu auch oben zu „zumutbaren Alternativen“).

Aus dem Attraktivitätsverlust resultiert wiederum das Risiko, dass es zu einer langsamen und stetigen, sich über mehrere Fledermausgenerationen erstreckenden Abnahme der Populationen kommen kann, was eine Erfüllung der gemäß §44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verbotenen erheblichen Störung darstellt. Zur Legalisierung der Wiederaufnahme des Bahnbetriebs und aller dazu erforderlichen Maßnahmen bedarf es somit einer Ausnahmegenehmigung vom Störungsverbot. Deren Erteilung ist an die oben genannten Bedingungen geknüpft, insbesondere die Verhinderung der Verschlechterung des Erhaltungszustands der Population einer Art ist hier maßgebend.

Daraus und aus der großen Prognoseunsicherheit hinsichtlich der Wirksamkeit der Maßnahmen ergibt sich das Erfordernis für ein umfangreiches Paket weiterer populationsstützender Maßnahmen. Dieses beinhaltet Ersatzbohrungen und Fledermauskästen im zukünftig für die Fledermäuse reservierten Tunnelbereich als Ausgleich für wegfallende Spalten sowie die beiden bereits realisierten Ersatzquartiere im unmittelbaren Umfeld der Bestandstunnel, die den lokalen Populationen Ausweichmöglichkeiten bieten sollen. Da die Ersatzquartiere im Gegensatz zur Trennwandkonstruktion nicht die Tötung der Tiere durch den Bahnbetrieb verhindern, stellen sie jedoch keinen Ersatz für die Trennwandkonstruktion dar. Weitere populationsstützenden Maßnahmen sind die Aufwertung von Streuobstbeständen, die Anlage von Teichen, der Bau zweier Fledermaustürme sowie die Anlage zweier Waldweiden und weitere Maßnahmen in Wäldern.

Das Störungsverbot ist in Kombination mit §39 Abs. 6 BNatSchG<sup>3</sup> sowie der landesweiten Bedeutung der Tunnel als Quartiere im Übrigen auch der Grund, warum Bauarbeiten in den Bestandstunneln nur im Zeitraum zwischen Anfang Mai und Mitte September zulässig sind. Hinsichtlich der Beantragung einer Ausnahme vom Störungsverbot, die auch Bauaktivitäten im Winter ermöglichen würde, gelten die weiter oben ausgeführten Hindernisse. Es kann vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass eine Bauzeitenverlängerung und damit einhergehende spätere Inbetriebnahme als zumutbar zu bewerten ist, als gesichert angenommen werden, dass eine „Winterbaugenehmigung“ durch das Regierungspräsidium Karlsruhe nicht erteilt wird.

Dennoch ist die Trennwandkonstruktion nicht alternativlos.

#### Alternative 1: Tempo 30 in den Tunneln

Bei einer Reduktion der Geschwindigkeit vor und in den beiden Bestandstunneln auf 30 km/h kann die Tötung von Fledermäusen nahezu vollständig vermieden werden. Daraus resultiert, dass bei einer entsprechenden Regelung nicht gegen das Tötungsverbot verstoßen werden würde.

„Nebenwirkungen“ dieser Alternative sind eine reduzierte Attraktivität des Nahverkehrsangebots aufgrund längerer Fahrzeiten sowie negative Auswirkungen auf die Standardisierte Bewertung (Standi) und damit zwangsläufig einhergehend die grundsätzliche Förderfähigkeit des Projektes. Zwar sind die Kosten für die Trennwandkonstruktion nicht Bestandteil des derzeit in der die Standi hinterlegten Kostenrahmens und müssten noch in diesen aufgenommen werden, aufgrund der langen Abschreibungsdauer von Stahlkonstruktionen belasten diese Kosten die

---

<sup>3</sup> „Es ist verboten, Höhlen, Stollen, Erdkeller oder ähnliche Räume, die als Winterquartier von Fledermäusen dienen, in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. März aufzusuchen; dies gilt nicht zur Durchführung unaufschiebbarer und nur geringfügig störender Handlungen sowie für touristisch erschlossene oder stark genutzte Bereiche.“

Bewertung aber nur gering. Hinsichtlich der Ersatzquartiere sowie weiterer populationsstützender Maßnahmen ist davon auszugehen, dass sie aufgrund der allgemeinen Störwirkungen des Bahnbetriebs (siehe oben) auch bei Tempo 30 noch erforderlich wären.

Die Geschwindigkeitsreduktion belastet die Standi aber auch in anderer Hinsicht: Bedingt durch die vor genannten Fahrzeitverlängerung sind an den Streckenenden in Renningen und in Calw keine Kurzwenden mehr möglich. Statt dass dasselbe Fahrzeug nach der Ankunft und kurzer Aufenthaltsdauer den Rückweg antritt, müsste somit ein zusätzliches, an den jeweiligen Enden bereitstehendes Fahrzeug für die Fahrt in die Gegenrichtung eingesetzt werden. Die Mehrkosten für diese Fahrzeuge fließen in die Standardisierte Bewertung ein.

Die Nutzenseite der Standi wird durch Tempo 30 und die damit einhergehende Reisezeitverlängerung ebenfalls belastet. Zum einen fallen die monetarisierten Reisezeitgewinne geringer aus und zum anderen verlängert sich dadurch die bisher im HHB-Fahrplan hinterlegte kurze Umstiegszeit auf die S-Bahn-Linie S60 von und nach Böblingen/Sindelfingen auf über 30 Minuten. Sämtliche Fahrgäste die umsteigen, gehen damit rechnerisch als zukünftige Nutzer verloren. An dieser Stelle sei daran erinnert, dass erst die Durchbindung der Hermann-Hesse-Bahn nach Renningen und die Realisierung des schnellen „Eckanschlusses“ nach Böblingen/Sindelfingen die Standi über die entscheidende „1,0“ gehoben hat.

Im Ergebnis ist „Tempo 30“ zwar eine wirksame Fledermausschutzmaßnahme, die die Trennwandkonstruktion entbehrlich machen kann, die Auswirkungen auf die Standi und damit auf die grundsätzliche Förderfähigkeit der Hermann-Hesse-Bahn sind aber als höchst risikobehaftet einzustufen.

#### Alternative 2: Berufung auf den Bestandsschutz der Strecke

Für die Bahnstrecke Weil der Stadt – Calw kann zweifelsfrei ein Bestandsschutz angenommen werden. Der Zweckverband hätte somit die Möglichkeit, unter Berufung auf diesen den Bahnbetrieb ohne Schutzmaßnahmen wieder aufzunehmen. Bereits während der Vorbereitung der Wiederaufnahme, spätestens aber zum Zeitpunkt der ersten Zugfahrt ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass die Planfeststellungsbehörde mit Verweis auf §49 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Landesverfahrensgesetz

*„... Ein rechtmäßiger begünstigender Verwaltungsakt darf, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft nur widerrufen werden,*

*[...]*

*3. wenn die Behörde auf Grund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, den Verwaltungsakt nicht zu erlassen, und wenn ohne den Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet würde; [...]*“

die Genehmigung widerruft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch der Schutz der Fledermäuse ein öffentliches Interesse darstellt, und der Bestandsschutz den Artenschutz und somit die Verbote des §44, Abs. 1 BNatSchG nicht aushebelt.

Sollte die Behörde nicht selbst aktiv werden ist davon auszugehen, dass die Naturschutzverbände die Behörde zum Einschreiten verpflichten, notfalls per gerichtlicher Anordnung.

Für das Vorliegen der sachlichen Widerrufsvoraussetzungen trägt die einen Verwaltungsakt widerrufende Behörde – im Falle der HHB die Planfeststellungsbehörde – die Beweis - bzw. Feststellungslast. Diesen Grundsatz hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in einem Urteil aus dem Jahr 2016 zur „Sauschwänzlebahn“ klar gemacht. Der Beweis, dass durch die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs Fledermäuse getötet werden und somit gegen §44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verstoßen wird, lässt sich aber leicht erbringen. Eine erneute und dauerhafte Wiederaufnahme des Bahnbetriebs wäre erst nach Umsetzung geeigneter Schutzmaßnahmen, wie z.B. dem aktuell zur Vergabe anstehenden Bau der Trennwandkonstruktion oder „Tempo 30“, genehmigungsfähig.

Im Ergebnis ist Alternative 2 keine, die zu einer früheren Inbetriebnahme, einer Vermeidung oder zumindest Reduzierung von Schutzmaßnahmen insbesondere für die Fledermäuse führt. Sie kehrt lediglich die Beweis - bzw. Feststellungslast um. In jedem Fall führt Alternative 2 zu einem schwer beschädigten Verhältnis zu relevanten Behörden und weiteren Beteiligten, insbesondere den anerkannten Naturschutzverbänden, sowie in der Folge zwangsläufig zu jahrelangen juristischen Auseinandersetzungen mit entsprechenden Auswirkungen auf den Inbetriebnahmezeitpunkt.

Abschließend ist aufgrund des noch laufenden Planfeststellungsverfahrens für die Trennwandkonstruktion auf folgende Risiken bzw. Unwägbarkeiten bei einer Auftragserteilung zum jetzigen Zeitpunkt hinzuweisen:

#### 1.) Änderungen aufgrund von Einwendungen im laufenden Planfeststellungsverfahren

Die Bindefrist der Angebote endet am 15.09.2023. Zum Zeitpunkt der Zuschlagerteilung ist somit die Einwendungsfrist, die die Planfeststellungsbehörde auf den 22.09.2023 festgelegt hat, noch nicht abgelaufen.

Mit Stand Mitte August 2023 zeichnen sich zwei Themenfelder ab, in denen die jeweiligen Fachbehörden noch Diskussionsbedarf erkennen lassen haben. Dies ist zum einen die Höhere Naturschutzbehörde (HNB) beim Regierungspräsidium Karlsruhe und die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) bzw. das Verkehrsministerium als der LEA übergeordnete Behörde. Mit der HNB wird über Artenschutz und mit der LEA über die Erfüllung der Vorgaben aus der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ sowie im Weiteren über die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik zu diskutieren sein.

Über die zu erwartende Dauer sowie die Ergebnisse und Auswirkungen der Gespräche mit den Fachbehörden im Hinblick auf den Zeitpunkt der Bauausführung sowie eventuelle Mehrkosten ist zum jetzigen Zeitpunkt noch keine verlässliche Prognose möglich.

## 2.) Fehlen eines bestands- bzw. rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses

Sollte nicht spätestens bis zum 01.05.2024 ein bestands- bzw. rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegen, kann mit dem Bau der Trennwandkonstruktion nicht begonnen werden. Abhilfe schaffen kann möglicherweise zumindest für den Bau der Stützen und den Einbau der Trockenlöschleitungen ein Antrag auf vorläufige Anordnung gemäß §18 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Die Anordnung ermöglicht nach Anhörung der betroffenen Gemeinden die Ausführung zumindest vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen. Über den Erlass der vorläufigen Anordnung entscheidet die Planfeststellungsbehörde, im Falle der HHB also das Regierungspräsidium Karlsruhe. Die Fertigstellung der gesamten Trennwandkonstruktion ist nach Einschätzung der Geschäftsführung aber nur auf Basis des endgültigen Planfeststellungsbeschlusses möglich.

Sollte dieser zu spät vorliegen, kann angesichts des zur Verfügung stehenden Bauzeitenfensters von Anfang Mai bis Mitte September eines jeden Jahres der Bau der Trennwandkonstruktion erst in 2025 fortgesetzt und abgeschlossen werden. Vor dem Hintergrund, dass nach Fertigstellung der Trennwand der Eingang der Einhausung zwecks Vergrämung der Fledermäuse im ersten Jahr nach der baulichen Fertigstellung vollständig verschlossen werden muss, könnte in diesem Fall der Zugbetrieb also erst im Sommer 2026 aufgenommen werden. Des Weiteren verursacht eine Verlängerung der vertraglichen Bauzeit über September 2024 hinaus zusätzliche, in den Angeboten derzeit nicht einkalkulierte Kosten, u.a. für die Baustelleneinrichtung sowie aufgrund von Lohn- und ggf. Materialpreissteigerungen.