



**Beseitigung des Bahnübergangs km 8,315 auf der Strecke 3745
Bad Vilbel – Glauburg Stockheim**

Erläuterungsbericht

Genehmigungsplanung

Unterlagen für eine Entscheidung nach § 18 AEG

**DB Netz AG, Regionalbereich Mitte
Steuerung und Planung (I.NVR-MI-P)
Im Galluspark 21
60326 Frankfurt (Main)**

Prüf- und Freigabezeichnung für die aktuell gültige Version

Erstellt	Fachgeprüft	Qualitätsgeprüft
Ort, Datum	Frankfurt, 25.03.2020	Frankfurt, 25.03.2020
Name	Daniel Schmidt-Breiting	Marianne Heymann
Organisation / Funktion	I.TP-SO-P-EF (S) / Planer	I.NVR-MI-P / Projektleiter

Inhaltsverzeichnis	Seite
1.1 Aufgabenstellung	4
1.2 Lage im Netz.....	4
1.3 Nächste Querungsmöglichkeiten im Netz.....	4
2 Beschreibung der Baumaßnahme.....	5
2.1 Rückbau des Bahnübergangs	5
2.2 Umweltgerechte Entsorgung von Rückbaumaterial und Altstoffen.....	5
2.3 Kreuzungen mit Ver -und Entsorgungsleitungen.....	5
2.4 Baustelleneinrichtung	5
3 Belange der Umwelt	5
3.1 Schutzgut Mensch	5
3.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere (Artenschutz)	5
3.3 Schutzgut Fläche	6
3.4 Schutzgut Boden	6
3.5 Schutzgut Wasser und Luft.....	6
3.6 Schutzgut Landschaft, Klima.....	7
3.7 Schutzgut Kultur und Sachgüter	7
3.8 Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern	7
3.9 Schallschutz.....	7
3.10 Betriebliche Abfälle	7
3.11 Rückstände und Emissionen	7
3.12 Störfallrisiken, Unfallgefahren, Katastrophen nach § 3d UVPG .7	
3.13 Angaben zum aktuellen Zustand des Vorhabengebietes und zur hypothetischen Entwicklung der Umwelt dort bei Ausbleiben des Projekts	7
3.14 Umweltverträglichkeit.....	7
4 Grunderwerb / TÖB.....	8
5 Bauzeiten und Baudurchführung	8
6 Abweichungen von den technischen Regeln der Bahn	8
7 Kostenbeteiligungen	8
8 Abkürzungen.....	9

1. Antragsgegenstand

1.1 Aufgabenstellung

Bahnübergänge stellen trotz bestmöglicher Sicherung Gefahrenstellen im Verkehr dar, an denen es zu schweren Unfällen kommen kann. Es entspricht der verkehrspolitischen Zielsetzung, Bahnübergänge bei allen sich bietenden Gelegenheiten zu beseitigen. Auf der Strecke 3745 „Bad Vilbel - Glauburg Stockheim“ befindet sich der Bahnübergang km 8,315. Er ist nicht technisch gesichert. Der Bahnübergang wird kaum genutzt und soll beseitigt werden. Hinter dem Bahnübergang führt eine Straßenbrücke über den Fluss Nidder in eine Fläche, die zukünftig in ein Aue Naturschutzgebiet umgewandelt werden soll. Diese ist wegen Brückenschäden bereits für Fahrzeuge gesperrt.

1.2 Lage im Netz

Der Bahnübergang 8,315 befindet sich auf der Strecke 3745 (Bad Vilbel - Glauburg Stockheim) im Streckenabschnitt zwischen dem Haltepunkt Schöneck-Oberdorfelden und dem Haltepunkt Schöneck-Kilianstädten. Die Strecke ist eingleisig ausgebaut und nicht elektrifiziert. Die zulässige Geschwindigkeit auf dieser Strecke beträgt lt. VzG bis zu 100 km/h. Der BÜ liegt außerorts.

Der BÜ liegt im Bereich der hessischen Stadt Schöneck im Landkreis Main-Kinzig-Kreis.

Entsprechend der Transeuropäischen-Eisenbahn-Verordnung (TEIV) ist die Strecke nicht als TEN-Strecke klassifiziert.

1.3 Nächste Querungsmöglichkeiten im Netz

Die nächsten Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke bestehen ca. 515 m entfernt am BÜ km 7,800 bzw. 420 m entfernt am BÜ 8,735.

Eine Umfahrung für den BÜ km 8,315 ist nicht vorgesehen. Nach der Bahnübergangsbeseitigung ist das Grundstück Flur 3, Flurstück 49 nicht mehr mit Kraftfahrzeugen erreichbar, sondern nur noch fußläufig oder per Rad über die für den Kfz-Verkehr gesperrte Straßenbrücke.

Die Stadt Schöneck befürwortet den Rückbau des Bahnübergangs und beabsichtigt dieses Grundstück zu erwerben. Die Einschränkungen nimmt sie dabei zu Gunsten der Bahnübergangsbeseitigung in Kauf (siehe beiliegende Vereinbarung).

2 Beschreibung der Baumaßnahme

2.1 Rückbau des Bahnübergangs

Zur Beseitigung des Bahnübergangs in km 8,315 werden die Strailplatten im Gleisbereich und der Asphalt im Straßenanschlussbereich entfernt. Auf beiden Seiten werden die Andreaskreuze, Pfeiftafeln und Verkehrszeichen entfernt und der Regelquerschnitt am Bahndamm durch Schotter hergestellt. Zur Sicherung der zurückgebauten BÜ-Anlage werden auf jeder Seite jeweils zwei Findlinge gesetzt. Der Rückbau kann innerhalb eines Tages durchgeführt werden.

2.2 Umweltgerechte Entsorgung von Rückbaumaterial und Altstoffen

Die zurückgebauten Baumaterialien und technischen Anlagen sind nicht wiederverwendbar. Das Material wird gemäß den gesetzlichen Vorgaben durch eine zertifizierte Firma entsorgt. Dabei ist eine Zwischenlagerung nicht erforderlich. Die Asphaltstoffe werden einer Deklarationsanalyse unterzogen. Sollten bei den Bauarbeiten Altlasten bzw. altlastenverdächtige Materialien vorgefunden werden, wird mit Beteiligung der zuständigen Behörden für eine ordnungsgemäße Sanierung gesorgt. Der Nachweis für die Entsorgung wird im entsprechenden Abfallregister nachgewiesen.

Am BÜ km 8,315 fallen insgesamt ca. 15 m³ bitumenhaltige Abfallstoffe an.

2.3 Kreuzungen mit Ver -und Entsorgungsleitungen

Leitungskreuzungen sind nicht vorhanden.

2.4 Baustelleneinrichtung

Auf eine Baustelleneinrichtung kann verzichtet werden, der Rückbau wird innerhalb eines Tages erfolgen.

3 Belange der Umwelt

Nach § 13 BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Da lediglich Strailplatten und Mineralgemisch ausgebaut werden, ist mit keiner Beeinträchtigung der Umwelt zu rechnen.

Die Umwelterklärung des Vorhabenträgers (DB Netz AG) wird dem Antrag nach § 18 AEG beigelegt.

3.1 Schutzgut Mensch

Das Vorhaben hat weder auf das Schutzgut Mensch noch auf die menschliche Gesundheit Einflüsse.

3.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere (Artenschutz)

Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Anhaltspunkte für Verbotverletzungen bezüglich europäischer Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) erkennbar.

Bei den Bauarbeiten werden die Beteiligten angewiesen, auf eventuell vorkommende Zauneidechsen acht zu geben und dementsprechend mit Vorsicht zu arbeiten. Der Rückbau findet in der aktiven Zeit der Zauneidechsen statt, sodass die Tiere ausweichen können.

Vegetationsrückschnitt ist nicht erforderlich.

3.3 Schutzgut Fläche

Es entstehen keine negativen Auswirkungen.

3.4 Schutzgut Boden

Durch das Vorhaben gibt es keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden, da eine Entsiegelung stattfindet.

3.5 Schutzgut Wasser und Luft

Bau-, anlage- oder betriebsbedingte Verschlechterungen von Wasser und Luft treten nicht ein. Der BÜ befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Wasserschutzgebiet Zone III (435-165 des TK Blatts: 5818; Staatanzeiger Nr. 28, Jahr: 2004; Seite 2307). Aufgrund der Entsiegelung des BÜ km 8,315 ist kein negativer Einfluss auf das Schutzgebiet zu erwarten.



Abbildung 1: Wasserschutzgebiet Zone III (blau) und Überschwemmungsgebiet (Ifa) im Umfeld des zurückzubauenden BÜ's (roter Kreis)

(Quelle ISD Portal der DB Netz)

3.6 Schutzgut Landschaft, Klima

Im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs in km 8,315 auf der Strecke 3745 sind minimale temporäre Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft nicht auszuschließen.

Das Landschaftsbild wird durch die Maßnahme nicht verändert.

Für den Klimawandel ist die Beseitigung des Bahnübergangs nicht relevant.

3.7 Schutzgut Kultur und Sachgüter

Der Rückbau des Bahnübergangs hat keinen Einfluss auf kulturell geschützte Sachgüter oder andere Kulturgüter.

3.8 Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern sind nicht zu erwarten, da kein negativer Einfluss durch das Vorhaben entsteht.

3.9 Schallschutz

Die vorgegebenen Grenzwerte der Schallimmission werden bei den Bauarbeiten nicht überschritten. Unmittelbare Anwohner werden über die Maßnahme informiert.

3.10 Betriebliche Abfälle

Es sind keine Änderungen im Bahnbetrieb geplant. Änderungen bei betrieblichen Abfällen werden ausgeschlossen.

3.11 Rückstände und Emissionen

Rückstände und Emissionen entstehen nicht.

3.12 Störfallrisiken, Unfallgefahren, Katastrophen nach § 3d UVPG

Die Risiken erhöhen sich nicht.

3.13 Angaben zum aktuellen Zustand des Vorhabengebietes und zur hypothetischen Entwicklung der Umwelt dort bei Ausbleiben des Projekts

Die Verminderung der versiegelten Fläche würde ausbleiben.

3.14 Umweltverträglichkeit

Es sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Das Vorhaben ist umweltverträglich.

4 Grunderwerb / TÖB

Es ist kein Grunderwerb durch die DB Netz AG und keine neue dingliche Sicherung bei diesem Bahnübergang erforderlich. Die Maßnahme findet jeweils auf dem Gelände der DB Netz AG statt.

Träger öffentlicher Belange (Straßenbaulastträger) für den BÜ km 8,315 die Stadt Schöneck:

Rathaus Stadt Schöneck
Herrnhofstraße 8
61137 Schöneck

Anmerkungen:

Die Stadt Schöneck befürwortet die Beseitigung des BÜ's. Die Zufahrt zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen ist topografisch auch über den BÜ km 7,800 möglich.

5 Bauzeiten und Baudurchführung

Die Umsetzung der BÜ-Beseitigung wird mit einem Zeitaufwand von einem Tag durchgeführt. Der Umbau erfolgt zwischen den Monaten April und Oktober im Jahr des Planfeststellungsbeschlusses. Die Baudurchführung kann ohne Behinderung des Bahnbetriebs durchgeführt werden.

6 Abweichungen von den technischen Regeln der Bahn

Es werden keine Abweichungen von den technischen Regeln der Bahn erfolgen.

7 Kostenbeteiligungen

Alle Kosten der ersatzlosen Bahnübergangsbeseitigung werden von der DB Netz getragen.

8 Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Auftraggeber
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
DB	Deutsche Bahn
DIN	Deutsche Institut für Normung
EN	Europäische Norm
EÜ	Eisenbahnüberführung
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FHH	Flora, Fauna, Habitat
HP	Haltepunkt
IVL	Ingenieurvermessung, Lage
km	Kilometer
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Verordnung
TEN	Transeuropäisches Netz
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VzG	Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten