Unterlage 1

Erläuterungsbericht

Unterlage	Bezeichnung
1	Erläuterungsbericht

Erläuterungsbericht

1	Ausgangsverfahren: Ergänzung	07.12.2020
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	08.06.2020
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Vorhabenträgerin:

DB RegioNetz
Infrastruktur GmbH
Westfrankenbahn
Elisenstraße 30
63739 Aschaffenburg

Datum Unterschrift

Vertreter des Vorhabenträgers:

Datum Unterschrift

Verfasser:

BBL Projekt GmbH
Zeppelinstraße 30
21337 Lüneburg

Datum Unterschrift

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Inhaltsverzeichnis

1. Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens) 3
2. Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens) 3
2.1. Rechtsgrundlagen 4
3. Varianten und Variantenvergleich 4
4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes 5
5. Beschreibung des geplanten Zustandes 5
6. Tangierende Planungen 7
7. Temporär zu errichtende Anlagen 7
8. Baudurchführung 7
9. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen 9
9.1. Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen 9
9.2. Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter 10
9.3. Bewertung der Umweltauswirkungen 10
10. Weitere Rechte und Belange 11
10.1. Grunderwerb 11
10.2. Kabel und Leitungen 11
10.3. Straßen und Wege 11
10.4. Kampfmittel 11
10.5. Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial 11
10.6. Gewässer 12
10.7. Land- und Forstwirtschaft 12
10.8. Brand- und Katastrophenschutz 12
11. Abkürzungen 13

1. Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

Gegenstand der Antragsunterlage ist die Auflassung des höhengleichen Bahnüberganges in Bahn-km 38,550. Der Bahnübergang befindet sich an der eingleisigen, nur für Personenverkehr geeigneten, Nebenbahn auf dem Streckenabschnitt Miltenberg - Schneeberg (Strecke 5223) im Zuständigkeitsbereich der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH - Westfrankenbahn, Regionalnetz. Der über den BÜ führende Weg in Baulastträgerschaft der Kreisstadt Miltenberg kreuzt außerhalb geschlossener Ortschaften (zwischen den Stadtteilen Miltenberg und Breitendiel) die Bahnstrecke 5223. Der Bahnübergang ist gegenwärtig mit beidseitigen Umlaufsperren gesichert.

Aufgabenträger ist die DB Netz Infrastruktur GmbH - Westfrankenbahn.

Die zulässige Streckengeschwindigkeit beträgt 60 km/h.

Zur Erhöhung der Sicherheit auf der Strecke 5223 (§3 Abs.1 EBKrG) ist eine Beseitigung von Bahnübergängen vorgesehen.

Hierfür müssen die Umlaufsperren, der Oberbodenbelag und die Befestigung (Geländer) des BÜ's entfernt und der Regelquerschnitt der Strecke wiederhergestellt werden.

Im Rahmen der Benehmensherstellung wurden mit den Trägern öffentlicher Belange die Planung abgestimmt. Die Zustimmungen zu der Baumaßnahme wurden in die Genehmigungsunterlage integriert.

2. Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Das Ziel ist es, eine Qualitätssteigerung, Sicherheitserhöhung und Fahrtzeitverkürzung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Strecke 5223 Miltenberg – Schneeberg zu erreichen. Hierfür sollen auf der gesamten Strecke die nicht technisch gesicherten Bahnübergänge aufgelassen, abgeändert oder technisch gesichert werden.

Dies ist im Sinne der Forderungen nach EBO zur Abwendung von Gefahren an Bahnübergängen.

Im Vorfeld der Planung wurde unter Betrachtung der angrenzenden Bahnübergänge und der vorhandenen Wegeverbindungen die Entbehrlichkeit des Bahnüberganges geprüft. Nach Abstimmung mit dem Baulastträger, der Stadt Miltenberg ist eine Schließung des Bahnüberganges möglich, da aufgrund der bestehenden Erschließungsfunktion durch die nördlich gelegene ca. 80m entfernte Brücke (EÜ Breitendieler Straße), eine Querung der Bahnstrecke

5223 für Fußgänger und Radfahrer möglich ist und somit auf den BÜ-querenden (nur für Fußgänger und Radfahrer geeigneten) Weg verzichtet werden kann.

2.1. Rechtsgrundlagen

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH ist Vorhabenträgerin.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die zuständige Behörde für den Erlass einer planrechtlichen Zulassungsentscheidung für eine Planfeststellung bzw. Plangenehmigung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Für den BÜ km 38,550 auf der Strecke 5223 ist die Außenstelle in Nürnberg zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

3. Varianten und Variantenvergleich

Die Kostenermittlung für diese Variante ergab sich aus folgenden Positionen:

Position	Betrag in Euro
Rückbau Strail-Platten	1.000
Rückbau asphaltierter und gepflasterter Weg	4.000
Rückbau Geländer inkl. Fundamentierung	2.000
Rückbau Andreaskreuze inkl. Pfosten und Fundamentierung	1.000
Rückbau Umlaufsperre	2.000
Herstellung Vegetationsdeckschicht und Regelprofil	1.000
Entsorgung rückgebauter Anlagen und entstehender Abfall	3.000
	∑ 14.000

Zu der vorliegenden Planung gibt es keine kostengünstigere Alternative.

4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Der für den öffentlichen Personenverkehr zugelassene BÜ kreuzt die eingleisige Bahnstrecke in einem Winkel von 90 Grad. Die Anbindung des BÜ's an die beidseitig vorhandenen asphaltierten Fuß- und Radwege erfolgt über asphaltierte befestigte Wege. Über den BÜ führt ein asphaltierter Weg, der im Gleisbereich mit Strail-Platten befestigt ist. Die vorhandene Gleiseindeckung besteht aus einem Schotter/ Mineralgemisch.

Der Bahnübergang ist r.d.B. und l.d.B. jeweils mit einer Umlaufsperre, zwei Andreaskreuzen und an die Umlaufsperren beidseitig angrenzenden 6m langen Geländern (zum Schutz gegen das Umgehen der zugelassenen Querung) ausgestattet.

Begrenzende Markierungen sind auf dem BÜ vorhanden, nicht an der Zuwegung.

Eine BÜ-Beleuchtung ist nicht vorhanden.

Die maximale Streckengeschwindigkeit beträgt 60 km/h.

Der Bahnübergang liegt außerhalb geschlossener Ortschaften südlich des Stadtteils Miltenberg und nördlich des Stadtteils Breitendiel und ist nicht technisch, mit Umlaufsperren gesichert.

Separate Entwässerungseinrichtungen am BÜ sind nicht vorhanden.

5. Beschreibung des geplanten Zustandes

Verkehrsanlagen

Im BÜ-Bereich werden der Bodenbelag, sowie die l.d.B. und r.d.B. vorhandenen Umlaufsperren und Metallgeländer und deren Bodenbeläge ersatzlos zurückgebaut. Der freigelegte Boden wird an das umliegende Bodenniveau angeglichen.

Die Beschilderung (vier Andreaskreuze) wird ersatzlos entfernt.

Der Regelquerschnitt wird wiederhergestellt.

Trassierung

Im BÜ-Bereich wird die Trassierung der Gleise und des Weges gegenüber dem Bestand nicht geändert.

Querschnitt

Durch den Rückbau der BÜ-Begrenzung wird der Regelquerschnitt hergestellt.

Geh-/ Radwegbefestigung

Durch den Rückbau der Umlaufsperren ist eine Querung der Strecke 5223 an dieser Stelle nicht mehr möglich. Diese erfolgt von Radfahrern und Fußgängern zukünftig über die nördlich gelegene EÜ Breitendieler Straße.

Die Befestigung des Oberbaus des an die l.d.B. und r.d.B. angrenzenden befestigten Fuß- und Radwege wird entfernt und der Boden an das örtliche Bodenniveau angepasst, wodurch die natürliche Bodenfunktion dieser Flächen wiederhergestellt wird.

Lichtzeichen und Antriebe und Überwachung des BÜ

Die bisherige maximale Streckengeschwindigkeit (60 km/h) der Bahnstrecke wird auf 80 km/h angehoben.

Im Umfeld des BÜ's sind keine, den BÜ km 38,550 betreffenden, BÜ 4, Lf- oder sonstige Geschwindigkeitssignale vorhanden oder geplant.

Kabeltiefbauanlagen

Für die Auflassung des Bahnüberganges ist kein Kabeltiefbau notwendig.

Ingenieurbauwerke/ Hochbauten

Es sind keine Bauwerke für den Bahnübergang notwendig.

Entwässerung

Durch den Rückbau des BÜ auf Regelquerschnitt entfällt eine Entwässerung.

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Eine neue Gehwegausstattung entfällt zwecks Auflassung des BÜ.

Eine unmittelbare Kreuzungsmöglichkeit ist durch die EÜ Breitendieler Straße ca. 80 m nördlich des BÜ's km 38,550 der Strecke 5223 bereits gegeben.

Schutzeinrichtungen, Absperrgeländer

Im Bereich des aufgelassenen BÜ sind keine Schutzzäune oder vergleichbare Absicherungseinrichtungen zu errichten.

Elektrotechnische Energieanlagen

Es sind keine elektrotechnischen Anschlüsse und Anlagen zu errichten.

Telekommunikationsanlagen

GSM-R ist im Streckenabschnitt flächendeckend nicht vorhanden.

Rückbau von Anlagen

Weitere Anlagen, außer der in Punkt 5. „Verkehrsanlangen“, sind nicht vorhanden.

6. Tangierende Planungen

Es stehen keine bekannten Vorhaben mit der Auflassung des BÜ km 38,550 auf der Strecke 5223 in Verbindung.

7. Temporär zu errichtende Anlagen

Die Errichtung einer temporären Anlage (Baustelleneinrichtung) ist nicht erforderlich.

8. Baudurchführung

Die Gesamtbauzeit der BÜ -Maßnahme wird - nach momentanem Stand - **ein** Werktag betragen.

Die zwei Umlaufsperren, vier Metallgeländer, vier Andreaskreuze (eines mit Rohrpfosten, drei mit Betonpfosten) werden entfernt und einer fachgerechten Entsorgung zugeführt. Die entstehenden geringfügigen Mulden der Sockel (von Geländerelementen, Umlaufsperren, Rohr- sowie Metallpfosten) werden durch Bodenmaterial gefüllt und an das örtliche Bodenniveau angeglichen. Dieser besteht im Kreuzungsbereich aus 5 Strail-Platten und aus Asphalt (ca.18m²). Im entsiegelten Bereich wird die Vegetationsschicht wiederhergestellt. Der darunter liegende Schotter bzw. das Mineralgemisch wird für den Regelbetrieb angeglichen. Der Oberbau (l.d.B., r.d.B. je 8m² Asphalt und l.d.B. 3,5m², r.d.B. 3m² Pflaster) im Bereich der Umlaufsperren wird entfernt und einer fachgerechten Entsorgung zugeführt.

Die Ausführung der Baumaßnahme findet nur am Tag in den natürlichen Zugpausen statt.

Es werden keine Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen stattfinden.

Baulärm

Die in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm – Geräuschimmissionen) vom 19.08.1970 unter Ziffer 3.1 festgehaltenen Immissionsrichtwerte, die eine zumutbare Lärmbelästigung beinhaltet, werden eingehalten. Grundsätzlich kommen geräuscharme Baumaschinen und -verfahren zum Einsatz, die den Vorschriften des Lärm- und Immissionsschutzes entsprechen.

Die Arbeiten werden ausschließlich von 07.00 bis 20.00 Uhr (tagsüber) mit einer täglichen Maschineneinsatzdauer von 2,5 bis 8 Stunden ausgeführt.

Es gelten die Regelungen der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes- und Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmvermeidung 32. BImSchV). Die 32. BImSchV ergänzt den Rechtsgrundsatz, dass Geräusche, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, auch beim Baubetrieb unterbleiben (§ 22 Abs. 1 BImSchG). In der AVV Baulärm werden Maßnahmen zur Vermeidung von schädlichem Lärm durch den Baubetrieb detailliert beschrieben.

Baustelleneinrichtungen und Transportwege

Die Anlage neuer Baustraßen oder Zuwegungen zur Erreichbarkeit der Baumaßnahme sind nicht notwendig. Die Anfahrt und der Materialtransport erfolgt (für die Baumaßnahmen l.d.B.) über die Breitendieler Straße. An diese ist südwestlich des Gewerbegebietes Miltenberg West, östlich der Überführung über die Strecke 5223, ein asphaltierter Weg angeschlossen der bis zum BÜ führt und für diese Fahrten ausreichend ist.

Die Anfahrt und der Materialtransport für die Baumaßnahmen r.d.B. erfolgt über die Mainbullauer Straße über den westlich der Überführung gelegenen asphaltierten Weg, der bis zum BÜ führt.

Für ausgebaute Materialien und Erdstoffe, sowie das Abstellen von Fahrzeugen, Maschinen und Bauteilen sind keine Bereitstellungsflächen erforderlich.

9. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Im Rahmen der Genehmigungsplanung sind für das Bauvorhaben, gemäß § 1f. UVPG zur wirksamen Umweltvorsorge, die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Umwelt zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Dieses Vorhaben fällt nicht unter diese aufgeführten Vorhaben, Pläne oder Programme.

Es werden keine Änderungen außerhalb des Oberbaus stattfinden. Die Beschilderung und die BÜ-Sicherung wird, wie in Punkt 8. Baudurchführung beschrieben, vollständig zurückgebaut. Es findet keine Versiegelung von Flächen statt.

9.1. Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen

Während der Bauphase vorzunehmende umweltbezogene Optimierungen

Nach dem Stand der Technik kommen möglichst lärm- und abgasarme Baufahrzeuge zum Einsatz und zur Vermeidung von Leckagen werden die Baumaschinen ständig überwacht.

Reduzierung der Staubentwicklung

Es finden keine Arbeiten mit erhöhter Staubentwicklung statt.

Schutz von Boden und Grundwasser vor Schadstoffeintrag

Es wird ein sorgfältiger und sachgerechter Umgang mit Öl-, Schmier- und Treibstoffen, regelmäßige Wartung der Fahrzeuge, Auflagen zur Lagerung von grundwasser- und bodengefährdenden Stoffen sowie die Gewährleistung einer optimalen Entsorgung von Bau- und Betriebsstoffen erfolgen. Betankungen erfolgen nur auf befestigten Flächen.

Schutz des Baumbestandes

Der Baumbestand wird nicht beeinträchtigt oder verändert, da sich dieser nicht im direkten Umfeld der Baumaßnahme befindet.

Ein separater Baumschutz ist somit nicht erforderlich.

Umweltgerechte Verwertung/ Entsorgung von Erdmaterial

Anfallende Abbruchmengen und Erdstoffe aus dem Bodenaushub sind entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) zu beseitigen. Verwertung von analysiertem Bodenmaterial ist, wenn das Material gemäß den LAGA Vorschriften der Zuordnungsklasse Z 1.2 (Eingeschränkter offener Einbau) entspricht, möglich.

Schutz des Oberbodens und Erhalt der natürlichen Bodenstruktur

Beachtung der entsprechenden DIN-Normen (z.B. DIN 18300, DIN 18915) und Richtlinien zum Oberbodenschutz und Erhalt der natürlichen Bodenstruktur.

9.2. Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

Durch die Baumaßnahme ist keine Beeinträchtigung der Schutzgüter „Mensch“, „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“, „Fläche“, „Boden“, „Wasser“, „Klima, Luft“, „Landschaft“, „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“, sowie keine Wechselwirkungen zwischen diesen zu erwarten.

9.3. Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Umwelterklärung wurde für den Teil I Feststellung der UVP-Pflicht (Umwelt-Leitfaden I) für das Vorhaben der Auflassung des Bahnüberganges km 38,550 Fuß-/Radweg erarbeitet. Das Ergebnis der „vereinfachten Vorprüfung“ mit dem Ausfüllen des Formblattes „U4 – Bagatellfallerklärung (vereinfachte Vorprüfung)“ zu vorhaben- und standortbezogenen Angaben war, dass auf die Durchführung einer UVP verzichtet werden kann.

Auf eine Erstellung und Vorlage von Fachgutachten zu Einzelthemen (z.B. Artenschutz) wurde aufgrund des geringen Eingriffs und des Fehlens von fachbezogenen Anhaltspunkten verzichtet.

Durch die Maßnahme sind keine über das heutige Maß hinausgehenden Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter erkennbar. Zusätzlicher Flächenbedarf besteht nicht.

Durch die Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktion mittels des Rückbaues der BÜ Sicherung findet keine vermeidbare bzw. unvermeidbare naturschutzrechtliche Beeinträchtigung nach §15 BnatSchG statt.

10. Weitere Rechte und Belange

10.1. Grunderwerb

Die notwendigen Baumaßnahmen werden auf dem Gelände der DB Regio-Netz Infrastruktur GmbH – Westfrankenbahn stattfinden.

10.2. Kabel und Leitungen

Die bestehenden Leitungen und Kabel verbleiben prinzipiell in ihrer Lage. Sollten weitere Kabel und Leitungen aufgefunden werden, sind diese während der gesamten Dauer der Baumaßnahmen durch geeignete Maßnahmen vor einer Beschädigung zu schützen. Selbiges gilt für vorhandene Einbauten.

10.3. Straßen und Wege

Für die Anfahrt und den Materialtransport werden öffentliche Straßen und Wege genutzt. Die Nutzung von privaten Wegen ist nicht erforderlich.

10.4. Kampfmittel

Im Rahmen der Baumaßnahme ist mit keinen, seit Bau des BÜ km 38,550 (IBN 1997), neuen Kampfmittelverdachtsfällen zu rechnen. Dadurch entfällt eine Prüfung auf weitere Verdachtsflächen.

10.5. Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Zurzeit liegen keine Aussagen zur Belastung des Bodens vor.

Entsprechend den Vorgaben der Bodenschutzgesetzgebung, der Technischen Regel LAGA M 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen“, Stand 06.11.1997 (TR LAGA M 20) erfolgt der Ausbau und Wiedereinbau von mineralischen Materialen im Bauvorhaben und, soweit erforderlich, in Abstimmung mit der entsprechenden Behörde.

Sollte eine erneute Verwendung der unmittelbar aus dem Bauvorhaben anfallenden Materialien technisch nicht möglich oder nicht wirtschaftlich zumutbar ist, werden diese Materialen entsprechend dem KrWG einschließlich der untergesetzlichen Regelwerke als Abfälle entsorgt.

10.6. Gewässer

Die Baumaßnahme führt, durch die vorhandene Distanz zu Wasserschutzgebieten, Fließgewässern und weiteren Gewässern, zu keiner Gefährdung oder Beeinträchtigung Dieser. Das Grundwasser wird durch sorgfältigen und ordnungsgemäßen Umgang mit Öl-, Schmier- und Treibstoffen nicht gefährdet.

10.7. Land- und Forstwirtschaft

Eine Beeinträchtigung der örtlichen Land- und Forstwirtschaft wird durch die Benutzung des öffentlichen Wegenetzes, sowie der gegebenen Entfernung zu der Baumaßnahme, vermieden.

10.8. Brand- und Katastrophenschutz

Durch die Baumaßnahme kommt es zu keinen Gefährdungen bzw. Auswirkungen die den Brand- oder Katastrophenschutz beeinträchtigen oder betreffen.

11. Abkürzungen

Abkürzung	Erläuterung
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes
BnatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
Bsp.	Beispiel
BÜ	Bahnübergang
DIN	Deutsches Institut für Normen
EBKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail(way)
IBN	Inbetriebnahme
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
l.d.B.	Links der Bahn
LAGA	Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
r.d.B.	Rechts der Bahn
TR	Technische Regel
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
z.B.	Zum Beispiel