

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Anlagenplanung Regionalnetze
Schwarzwaldstraße 86
76137 Karlsruhe

Bahnübergang (BÜ) Lautenbach km 10,437

Strecke 4262, Appenweier – Bad Griesbach

Beseitigung/Auflassung BÜ km 10,437 Lautenbach

DB-Projektnr.: G.016 261994

Streckennummer: 4262
Planungsabschnitt: Oberkirch - Oppenau
Bahn -/ Bau- km: km 10,4+37
Projektbezeichnung: 4262_BÜ_km_010,437_ntg_Beseitigung_Lautenbach

Erst-Ersteller(in): C. Kopp, Ingenieurbüro Vössing
Aktuelle(r) Bearbeiter(in): M. Schweda, PL, DB Netz AG
Verantwortliche(r): M. Schweda, PL, DB Netz AG
Version: 1.5
Letzte Änderung: 19.10.2015

Änderungshistorie

Version	Datum	Bearbeiter(in)	Beschreibung
1.1	02.09.2015	C. Kopp	Erstellung
1.2	23.09.2015	D. Veselinovic	Änderung
1.3	29.09.2015	M. Schweda	Ergänzung
1.4	13.10.2015	M. Schweda	Ergänzung
1.5	19.10.2015	M. Schweda / Ch.Beyer	Ergänzung

1	Allgemein	4
1.1	Aufgabenstellung und Veranlassung	4
1.2	Lage im Netz	4
1.3	Verkehrliche und betriebliche Begründung	6
1.3.1	Derzeitige Situation	6
1.3.2	Varianten	6
1.3.3	Wahl der Variante / Künftige Situation	7
2	Erläuterung des Zustands der vorhandenen Anlagen	9
2.1	Gleisanlagen und BÜ	9
2.2	Straßenanlagen	9
2.3	Elektrische Energieanlagen	10
2.4	Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik	10
2.5	Oberleitungsanlagen	10
2.6	Anlagen der Telekommunikation	10
2.7	Hochbau	10
2.8	Tiefbau	10
2.9	Kunstbauten	10
2.10	Entwässerung	10
3	Erläuterung des Zustands der geplanten Anlagen	11
3.1	Gleisanlagen und BÜ	11
3.2	Straßenanlagen	11
3.3	Elektrische Energieanlagen	11
3.4	Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik	12
3.5	Oberleitungsanlagen	12
3.6	Anlagen der Telekommunikation	12
3.7	Hochbau	12
3.8	Tiefbau	12
3.9	Kunstbauten	12
3.10	Entwässerung	12
4	Begründung der gewählten Lösung unter Berücksichtigung der Entwurfselemente und ggf. Zwangspunkte	13
4.1	Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege	13
4.1.1	Umwelt- und Landschaftsschutz	13
4.1.2	Sanierung und Entsorgung	13
4.1.3	Schall- und Erschütterungsschutz	13
4.1.4	Denkmalpflege	14
4.2	Abhängigkeit zu anderen Vorhaben der DB AG und Dritter	14
5	Betroffenheiten Dritter	15
5.1	Private	15
5.2	Leitungsträger	15
6	Rechtsangelegenheiten	16
6.1	Grunderwerb	16
6.2	Genehmigungsverfahren	16
7	Bauzeit und Baudurchführung	17
7.1	Bauzeit	17
7.2	Baudurchführung	17
8	Anlagen	18

1 Allgemein

1.1 Aufgabenstellung und Veranlassung

In Bahn-km 10,437 der Strecke 4262 Appenweier – Bad Griesbach kreuzt der Weg „Vorderer Winterbach“ die Bahnstrecke höhengleich im nahezu rechten Winkel. Der Weg ist öffentlich gewidmet und gemäß der aktuellen Verkehrszählung nur mit schwachem Verkehr frequentiert.

Aufgrund der topografischen Situation ist der Bahnübergang (BÜ) mit einer Langsamfahrstelle (La 20 km/h) behaftet - zur Wahrung der Verkehrssicherheit.

Diese deutliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs ist der Vorhabenträgerin auf Dauer nicht zuzumuten. Daher wurden mehrere Optionen zur Behebung dieses Mangels planerisch untersucht.

Nach Abwägung der verschiedenen Möglichkeiten ist in diesem konkreten Fall die ersatzlose Beseitigung des BÜ zu beantragen.

1.2 Lage im Netz

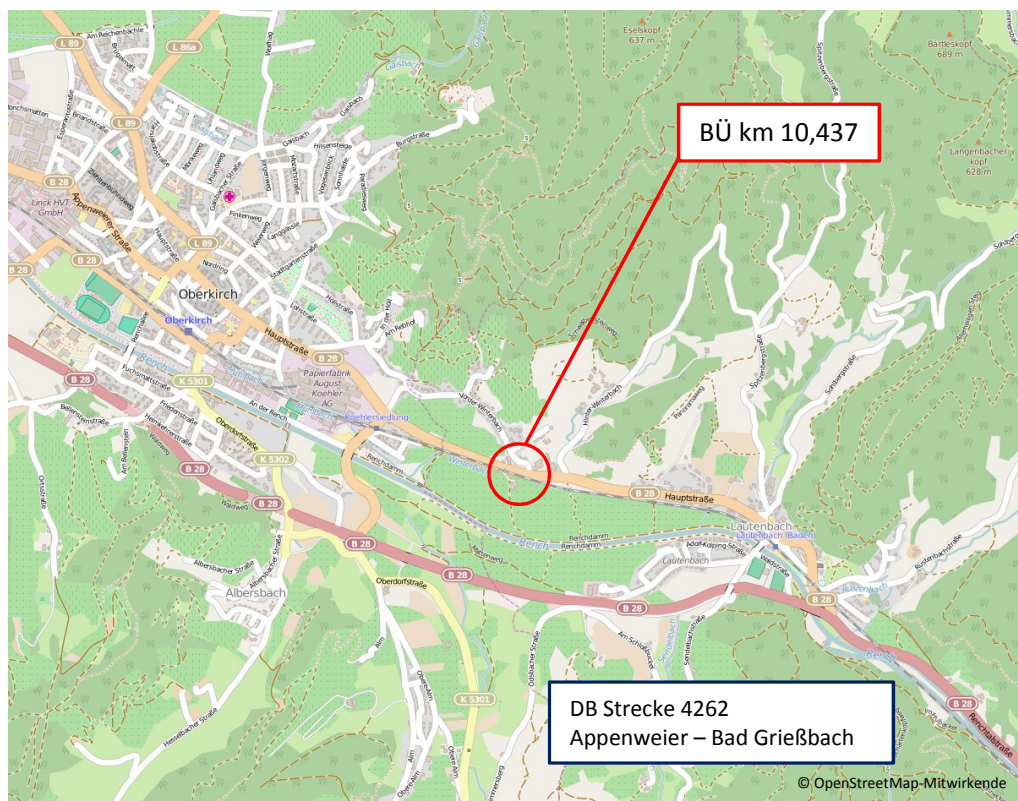


Abbildung 1 Lage im Netz

Der bestehende, nicht-technisch gesicherte BÜ befindet sich auf der **Gemarkung Lautenbach in der Gemeinde Lautenbach** bei Bahn km 10,437

und stellt die Verbindung zwischen der Hauptstraße und dem öffentlichen Weg „Vorderer Winterbach“ dar. Die Bahnstrecke 4262 Appenweier – Bad Griesbach (Planungsabschnitt: Oberkirch – Oppenau) ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte, Nebenstrecke.

Weitere Angaben zur Örtlichkeit:

Strecke: Appenweier – Bad Griesbach

Strecken-Nr.: 4262

Bahn-km: 10,4+37

Höhenlage: ca. 202m ü.NHN – 204m ü.NHN

Dabei sind Flurstücke der Straßenbauverwaltung sowie der Gemeinde Lautenbach betroffen.

Der kreuzende Weg ist im Kreuzungsbereich max. 4m breit. Außer für Anlieger ist die Durchfahrt verboten. Im II. Quadranten steht dazu die Verkehrszeichenkombination Z 250 mit Zusatz 1020-30.

Nördlich vom BÜ befindet sich in unmittelbarer Parallellage zur Bahnstrecke die „Lautenbacher Str. / Hauptstraße“, die die Stadt Oberkirch mit der Gemeinde Lautenbach verbindet. Sie war bis zu dem Neubau der *Umgehungsstraße Oberkirch* im Jahr 2014 noch als B28 eingestuft, wurde zwischenzeitlich jedoch zu einer Ortsverbindungsstraße heruntergestuft.

Südlich vom BÜ befinden sich ausschließlich durch Obstanbau genutzte landwirtschaftliche Flächen sowie ein privates Anwesen (im IV. Quadranten). Ein öffentlicher, asphaltierter Weg mit ca. 4m Breite begleitet in unmittelbarer Parallellage das Gleis in westliche Richtung und geht in Oberkirch in die Straße „Köhler-Siedlung“ über. Von Oberkirch aus gesehen, ist für die Straße „Köhler-Siedlung“ und den angrenzenden Bahnparallelweg ein Fahrverbot für Krafträder und Kraftfahrzeuge mittels Z 260 ausgesprochen, wobei Anlieger zugelassen sind (Zusatzzeichen 1020-30).

Im Verlauf dieses Bahnparallelweges wird ein von den nördlich gelegenen Hängen herabfließender Bach gekreuzt. Die erst 2013/4 erneuerte Brücke über den Bach weist, wie auch der Bahnseitenweg, keine Lasttonnenbeschränkung auf.

1.3 Verkehrliche und betriebliche Begründung

1.3.1 Derzeitige Situation

Auf Grund der vorherrschenden Straßenmängel können Züge den BÜ km 10,437 anstatt mit 60 km/h derzeit nur mit maximal 20 km/h befahren. Für alle Straßenverkehrsteilnehmer gilt eine zulässig passierbare Geschwindigkeit von 10 km/h. Der BÜ ist durch Andreaskreuze und Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen nicht-technisch gesichert.

Die Verkehrssicherheit wird maßgebend von den folgenden Mängeln gefährdet:

1. Auf Grund der unmittelbaren Parallellage von Bahn und Straße ist die Räumstrecke anstatt der vorgeschriebenen 25m nur 3m lang! Straßenfahrzeuge, die über den BÜ fahren und in die Hauptstraße einbiegen wollen und wegen der Nichtbevorrechtigung vor der Hauptstraße ggf. warten müssen, bleiben im Gefahrenbereich stehen!
2. Regelkonforme Schleppkurven sind nicht vorhanden.
3. Ein Begegnungsverkehr von Fahrzeugen auf dem BÜ ist wegen der unzureichenden Straßenbreite nicht möglich.

1.3.2 Varianten

Zur Beseitigung der Langsamfahrstelle wurden folgende Lösungen untersucht:

- A) Ergänzung des BÜ mit einer technischen Sicherung
Hierbei würde der BÜ mit Lichtzeichen, Halbschranken und vorgeschalteten Lichtzeichen auf der „Hauptstraße“ nachgerüstet werden bzw. alternativ würde der Einbau einer LzH-Büstra erfolgen. In beiden Fällen wäre der BÜ straßenbautechnisch umfangreich umzubauen. Die nötige Verbreiterung der Verkehrsfläche einschl. Herstellung der Schleppkurven würde eine Neuversiegelung von ca. 150-200 m² erfordern. Ein Teil dieser Fläche wäre auf privatem Gelände (Dritte) gelegen. Durch die Beibehaltung der höhengleichen Kreuzung wäre trotz des Einsatzes von Technik nach wie vor ein potentieller Gefahrenpunkt vorhanden.
- B) Beseitigung des BÜ durch Neubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ)
Diese Alternative scheidet aufgrund des hohen Grundwasserstandes – die *Rench* fließt nur ca. 100m südlich der Bahnlinie – praktisch aus, denn der bauliche Aufwand wäre immens und für einen Weg mit sehr schwacher Verkehrsstärke nicht angemessen. Zudem würden große in

Privatbesitz befindliche Flächen (v.a. Obstanbaugebiet) zerstört werden. Die Neuversiegelung würde schätzungsweise im oberen 4-stelligen Größenbereich (m²) liegen.

C) Beseitigung des BÜ durch Neubau einer Straßenüberführung (SÜ)
Der Bau einer SÜ wäre im Gegensatz zur EÜ zwar technisch einfacher realisierbar. Wegen der erforderlichen Anbindung an das bestehende Wege-/Straßennetz müssten auch bei dieser Lösung große, in Privatbesitz befindliche Flächen genutzt werden. Die Neuversiegelung würde schätzungsweise im oberen 4-stelligen Größenbereich (m²) liegen. Auch hier steht der Umfang des Eingriffs in keinem Verhältnis zum schwachen Verkehrsbedürfnis an dieser Stelle.

D) Ersatzlose Beseitigung und Nutzung vorhandener Straßen-/Wegebeziehungen als Umwegstrecke
Bei einer – bezogen auf die Neubautätigkeit – ersatzlosen Beseitigung käme es zu keiner Neuversiegelung. Im Gegenteil, die Ökobilanz wäre positiv, da durch den Ausbau des Straßenbelages im Kreuzungsbereich Flächen entsiegelt würden. Auch private Flächen würden nicht benötigt werden. Die Erreichbarkeit der südlich der Bahn gelegenen Flächen wäre durch einen max. 1.400m langen Umweg, unter Einbeziehung des mit Lichtzeichen, Halb- und Fußwegschranken technisch gesicherten BÜ in Bahn-km 9,777 (BÜ „Köhlersiedlung“ in Oberkirch), gesichert.

1.3.3 Wahl der Variante / Künftige Situation

Unter Abwägung der Vor-/Nachteile der Varianten A) – D) ist die ersatzlose Beseitigung des BÜ 10,437 die sinnvollste, denn:

- durch den Entfall des BÜ 10,437 entfällt ein Gefahrenpunkt im *Miteinander der Verkehrsträger* Schiene/Straße;
- die Schließung des BÜ trifft nur einen eingeschränkten Nutzerkreis (im Wesentlichen 1 Anwohner und Obstbauern);
- der maximal zu fahrende Umweg (Nordseite BÜ <> Südseite BÜ) beträgt 1.400m pro Richtung und ist damit zumutbar;
- die ersatzweise zu nutzende Bahnquerung (BÜ km 9,777 in Oberkirch) ist mit einer LzH-Anlage auf einem hohen Sicherheitslevel;
- der Umweg führt in Oberkirch durch Bereiche mit Wohnbebauung. (v.a. Straße „Köhler-Siedlung“). Der Mehrverkehr hier würde sich aber in Grenzen halten und nur aus den Einwohnern des privaten Anwesens am BÜ 10,437 und Verkehr von/zu Obstwiesen bestehen;

- der Ersatzweg einschl. der Abbiegebereiche in/aus anderen Straßen im Bereich von Oberkirch ist durchgehend asphaltiert und ausreichend (breit) ausgebaut;
- die Ökobilanz ist positiv – es ist keine Neuversiegelung nötig. Die Entsiegelung befestigter Flächen (ca. 60m²) im Bereich des heutigen BÜ 10,437 und der Einmündung in die „Hauptstraße“ ist vorteilhaft.
- auch für die bahnparallele „Hauptstraße“ entfällt eine potentielle Gefährdungsstelle, da zukünftig keine langsamen Fahrzeuge mehr an dieser Stelle in den Straßenverkehr einfädeln müssen.

2 Erläuterung des Zustands der vorhandenen Anlagen

2.1 Gleisanlagen und BÜ

Die eingleisige Nebenstrecke 4262 verläuft zwischen Appenweier und Bad Griesbach und dient ab Oberkirch-Köhlersiedlung ausschließlich dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Geschwindigkeit beträgt maximal 80 km/h, im betreffenden Abschnitt 60 km/h. Die Strecke ist nicht elektrifiziert und wird der Streckenkategorie CE mit Streckenstandard R 80 zugeordnet. Die Zugdurchfahrt erfolgt am BÜ km 10,437 wegen nicht vorhandener Räumstrecken mit **z.Z. $V_{zul} = 20 \text{ km/h}$** (La-Stelle) anstatt 60 km/h.

Zugparameter:

Maximale Zuglänge:	110 m
Bremswegabstand:	400 m
Zugzahlen pro 24 h:	33 Züge

2.2 Straßenanlagen

Der Planungsbereich befindet sich auf der Gemarkung Lautenbach, Gemeinde Lautenbach.

Nach schriftlicher Einschätzung der örtlichen Behörde vom 31.07.2014 weist der BÜ schwachen Verkehr auf. Das Aufkommen des Fußgängerverkehrs zum Wandern oder Pflege der Felder ist sehr gering. Die Verkehrszählung vom 27. – 29.10.2015 bestätigt diese Einschätzung.

Im Durchschnitt der 3 Zähltag wurden ermittelt:

- Kfz-Verkehr (maßgeblich für die Einstufung der Verkehrsstärke nach EBO): 31,3 Pkw/Tag + 9 Lkw/Tag + 3 Lkz/Tag = 43,3 Kfz/Tag
 >> *schwacher Verkehr*;
- Zusätzlich wurden Zahlen für den Fußgänger- und Radverkehr ermittelt: 36,7 Radfahrer/Tag und 39,0 Fußgänger/Tag.

Durch Aufstellen entsprechender Beschilderung wurde die maximal zulässige Überquerungsgeschwindigkeit für Straßenfahrzeuge am BÜ auf **10 km/h** begrenzt.

Die Wege im Bereich des BÜ und parallel zur Bahn in Richtung Oberkirch sind asphaltiert.

2.3 Elektrische Energieanlagen

Der BÜ ist beleuchtet.

2.4 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

entfällt

2.5 Oberleitungsanlagen

entfällt

2.6 Anlagen der Telekommunikation

Von Lautenbach bis Bad Peterstal sind Zugfunk und Streckenfreileitung vorhanden. Rechts der Bahntrasse besteht ein Kabeltrassenführungssystem.

2.7 Hochbau

entfällt

2.8 Tiefbau

entfällt

2.9 Kunstbauten

Bei Bahn-km 10,440 kreuzt ein gemauerter Durchlass die Bahn.

2.10 Entwässerung

Zwischen der Hauptstraße und der Bahntrasse ist im Bereich des BÜ ein Entwässerungsrohr aus Beton vorhanden, welches als Verbindung zwischen dem bahn- und straßenparallelen Entwässerungsgraben westlich und östlich des BÜ dient.

3 Erläuterung des Zustands der geplanten Anlagen

3.1 Gleisanlagen und BÜ

Die Gleisanlagen bleiben im Planungsbereich – nach einem erst in 2013 erfolgten Gleisumbau - unverändert. Es finden lediglich Stopf- und Stabilisierungsarbeiten in üblichem Umfang statt.

Mit Beseitigung des BÜ km 10,437 wird der Fahrbahnbelag (Asphalt und STRAIL-Platten) in diesem Bereich entfernt und das Regelprofil der Bahn beiderseits des Gleises hergestellt. Die Andreaskreuze werden rückgebaut.

3.2 Straßenanlagen

Die vorhandene Schutzplanke der Hauptstraße im Bereich des BÜ soll auf Gelände des Straßenbaulastträgers verlängert bzw. geschlossen werden. Hierzu wird mit dem Straßenbaulastträger zu gegebener Zeit – vor Baubeginn – das Benehmen hergestellt.

Südlich der Bahnlinie wird eine neue Schutzplanke auf der Grundstücksgrenze (DB-seitig) errichtet. Der bisherige Fahrbahnbelag wird entfernt und die Oberfläche dem Bestand angepasst.

Der Individualverkehr vom/zum privaten Anwesen im IV. Quadranten und der Verkehr von/zu den Obstwiesen kann künftig über den vorhandenen, bahnparallelen, asphaltierten Weg sowie die Straßen „Köhler-Siedlung“, „Strandbadweg“ und – nördlich der Bahn – die „Hauptstraße“ zum BÜ km 9,777 in Oberkirch den dann beseitigten BÜ km 10,437 umfahren. Die Umfahrungslänge beträgt max. 1.400m.

Der südlich der Bahn befindliche, 4m breite Weg von/nach Oberkirch weist im Bestand keine Ausweichbuchten auf. Diese werden seitens der beteiligten Gemeinden Oberkirch / Lautenbach auch nicht gewünscht / nicht vorgesehen. Aufgrund des auch künftig geringen Verkehrsaufkommens ist die Wahrscheinlichkeit für Begegnungsfälle in diesem Abschnitt gering. Sollte es zu Gegenverkehrssituationen kommen, wird in Kauf genommen, dass die landwirtschaftlichen Fahrzeuge die Bankette und die seitlich unbefestigten Flächen mitbenutzen. Das stellt auch insofern kein Problem dar, als diese Fahrzeuge dafür geeignet sind, abseits befestigter Flächen zu fahren.

3.3 Elektrische Energieanlagen

Die Beleuchtung im Bereich des BÜ wird rückgebaut.

3.4 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

entfällt

3.5 Oberleitungsanlagen

entfällt

3.6 Anlagen der Telekommunikation

bleibt unverändert

3.7 Hochbau

entfällt

3.8 Tiefbau

bleibt unverändert

3.9 Kunstbauten

bleibt unverändert

3.10 Entwässerung

Das bestehende Entwässerungsrohr aus Beton zwischen der Hauptstraße und der Bahntrasse wird im Zuge der Auflassung des BÜ zurückgebaut. Die Herstellung des durchgehenden Bahnseitengrabens erfolgt beiderseits des Gleises.

4 Begründung der gewählten Lösung unter Berücksichtigung der Entwurfselemente und ggf. Zwangspunkte

4.1 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

4.1.1 Umwelt- und Landschaftsschutz

Im Rahmen der Vorplanung wurde ein Screening gemäß EBA-Umweltleitfaden durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurden mögliche artenschutzrechtliche Belange geprüft und untersucht.

Der BÜ liegt im Naturpark Schwarzwald Mitte / Nord. Weitere Schutzgebiete sind nicht vorhanden. In Bezug auf das Schutzgebiet ist das Vorhaben unkritisch.

Das Thema Artenschutz ist hier ebenfalls unkritisch. Im Umfeld des BÜ sind im Zuge der Maßnahme keine vogelbruttauglichen Gehölze zu roden, es werden auch keine größeren unbefestigten Flächen genutzt und das Vorhaben ist als solches extrem kleinräumig.

Bezüglich der sog. Eingriffsregelung kann festgehalten werden, dass lediglich eine Entsiegelung befestigter Flächen anfällt.

Insgesamt zeigt die Betrachtung im Ergebnis, dass die Auflassung des BÜ **keine** erheblichen Auswirkungen auf die Umweltbelange hat.

4.1.2 Sanierung und Entsorgung

Evtl. mit Schadstoffen belasteter Bodenaushub wird den Richtlinien entsprechend entsorgt.

Ein Baugrundgutachten liegt nicht vor.

Sonstiges Abbruchmaterial, das bei der Durchführung der Rückbaumaßnahmen anfällt und ebenfalls keiner Verwertung zugeführt werden kann, wird gemäß den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) beseitigt.

4.1.3 Schall- und Erschütterungsschutz

Schall- und Erschütterungsschutz

Es ist sichergestellt, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche aus dem Schienenverkehr hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären. An-

sprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen nicht. Die Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage des § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zu beurteilen. Es handelt sich bei dem Vorhaben zwar um einen baulichen Eingriff im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV, nicht jedoch um eine wesentliche Änderung im Sinne der Verordnung, da der bisher (vor Einrichtung der La-Stelle) vorhandene Beurteilungspegel durch das Vorhaben nicht erhöht wird.

Erhebliche Erschütterungen, für die gesonderte Schutzmaßnahmen erforderlich würden, sind durch die Baumaßnahme sowie durch den anschließenden Verkehrsbetrieb nicht zu erwarten.

Baulärm

Die „AVV – Baulärm“ bzw. die darin festgelegten erlaubten Geräuschpegel werden bei den Abbrucharbeiten des BÜ 10,437 eingehalten.

4.1.4 Denkmalpflege

Im Zuge der Baumaßnahmen sind, wegen der Geringfügigkeit der erforderlichen Arbeiten, davon abgesehen keine Auswirkungen zu erwarten.

4.2 Abhängigkeit zu anderen Vorhaben der DB AG und Dritter

Andere Maßnahmen sind z.Z. nicht geplant.

5 Betroffenheiten Dritter

5.1 Private

Von der Beseitigung unmittelbar betroffen sind die Anlieger des südlich der Bahn im IV. Quadranten liegenden Anwesens mit der Anschrift „Vorderer Winterbach 4“. Ebenfalls betroffen sind Obstbauern, die von nördlich der Bahn liegenden Höfen die zwischen Bahn und *Rench* liegenden Obstwiesen bewirtschaften.

Die Erreichbarkeit wird über öffentliches Wegenetz (ohne Lastbeschränkung) auch künftig sichergestellt. Der max. zu fahrende Umweg beträgt dabei 1.400m.

5.2 Leitungsträger

Die öffentlichen Kabel bzw. Versorgungsleitungen im Bereich des BÜ werden in den Baubereichen und Baufeldern bauzeitlich gesichert. Dies betrifft:

- Links der Bahn ist ein Entwässerungsrohr aus Beton der Straßenbauverwaltung vorhanden;
- Rechts der Bahn verläuft eine Wasserleitung der Stadtwerke Oberkirch / Gemeinde Lautenbach.
- Rechts der Bahn verläuft eine Telekommunikationsleitung der Telekom AG.
- Rechts der Bahn verläuft eine Telekommunikationsleitung der Unitymedia GmbH (Kabel-BW).
- Rechts der Bahn verläuft eine Leitung der DB AG.
- Links und rechts der Bahn verläuft eine Stromleitung für die Beleuchtung der DB AG.
- Links und rechts der Bahn besteht ein Kabeltrassenführungssystem der DB AG.
- Bei Bahn-km 10,440 kreuzt eine Mischwasserleitung der Gemeinde Lautenbach.

Im Zuge der Baumaßnahme erfolgt vorab eine Leitungseinweisung der Bau-firma durch den jeweiligen Leitungsbetreiber.

6 Rechtsangelegenheiten

6.1 Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb erforderlich.

Die Maßnahme findet ausschließlich auf DB-Netz Gelände bzw. Flächen der örtlichen Straßenbaulastträger statt. Mit letzterem werden – sofern erforderlich - zu gegebener Zeit bilaterale Vereinbarungen über ggf. vorübergehende Inanspruchnahme von geringen Flächen getroffen.

6.2 Genehmigungsverfahren

In der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist das EBA als Genehmigungsbehörde grundsätzlich zuständig für die Planfeststellung bzw. Plangenehmigung (Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG, § 18).

Betriebsanlagen der Eisenbahn dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Für dieses Bauvorhaben ist die Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung gemäß § 18 AEG beim zuständigen Eisenbahnbundesamt (EBA) erforderlich.

7 Bauzeit und Baudurchführung

7.1 Bauzeit

Die Umsetzung des Vorhabens soll aus sicherheitstechnischen Aspekten und wegen der Auswirkungen auf den Fahrplan möglichst bald erfolgen. Es wird angestrebt – abhängig vom Verfahren nach § 18 AEG – die Beseitigung von BÜ km 10,437 spätestens im Jahr 2017 zu vollziehen.

7.2 Baudurchführung

Temporäre Gleissperrungen aus Gründen der Unfallverhütung sind vorzunehmen, da sich die Baumaßnahme im unmittelbaren Gleisbereich befindet.

8 Anlagen

- Anlage 1: Fotodokumentation

Aufgestellt:

02.09.2015 Kopp (Planer, Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH)

Gesehen/erweitert:

19.10.2015 Schweda (PL, DB Netz AG)