

## Erläuterungsbericht

|  |                                   |   |
|--|-----------------------------------|---|
|  |                                   |   |
| 0  | Ausgangsverfahren: Antragsfassung | 16.06.2020  |
| Index  | Änderungen bzw. Ergänzungen       | Planungsstand   |
| Vorhabenträgerin:<br>DB Netz AG<br>Projektrealisierung KIB <br>Bahnübergänge<br>Sandstraße 38-40<br>90443 Nürnberg<br><br>Datum                      Unterschrift                 |                                   |   |
| Vertreter der Vorhabenträgerin:<br>DB Netz AG<br>Projektrealisierung KIB <br>Bahnübergänge<br>Sandstraße 38-40<br>90443 Nürnberg<br><br>Datum                      Unterschrift |                                   | Verfasser:<br>DB Engineering & Consulting GmbH <br>Region Süd<br>Planung I.TV-S-P-MÜ(V)<br>Richelstraße 3<br>80634 München<br><br><small>Brinkmann, Andreas<br/>                 cn=Brinkmann, Andreas, ou=Users,<br/>                 email=Andreas.Brinkmann@deutschebahn.com<br/>                 2020.06.09 12:25:38 +02'00'</small> |
| Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt  |                                   |   |

**INHALTSVERZEICHNIS**

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>1.</b>  | <b>Antragsgegenstand .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>2.</b>  | <b>Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens) .....</b>             | <b>4</b>  |
| <b>3.</b>  | <b>Varianten und Variantenvergleich.....</b>                          | <b>5</b>  |
| <b>4.</b>  | <b>Beschreibung des vorhandenen Zustandes.....</b>                    | <b>7</b>  |
| 4.1        | Umgebung der bestehenden Anlage und angrenzende Bereiche .....        | 7         |
| 4.2        | Eigentumsverhältnisse .....   | 7         |
| 4.3        | Verkehrsanlagen .....   | 7         |
| 4.3.1      | Bahnkörper .....  | 7         |
| 4.3.2      | Oberbau .....   | 7         |
| 4.3.3      | Bahnübergang.....   | 7         |
| 4.3.4      | Entwässerung .....  | 8         |
| 4.3.5      | Kabeltiefbau .....  | 8         |
| 4.3.6      | Straßen und Wege .....  | 8         |
| 4.4        | Gebäude .....   | 8         |
| 4.5        | Technische Ausrüstung .....   | 8         |
| 4.5.1      | Leit- und Sicherungstechnik.....                                      | 8         |
| 4.5.2      | Telekommunikation .....   | 9         |
| 4.5.3      | Oberleitung/Bahnstrom.....  | 9         |
| 4.5.4      | Elektrische Energieanlagen (50 Hz).....                               | 9         |
| 4.6        | Derzeitige und künftige verkehrliche und betriebliche Situation ..... | 9         |
| 4.6.1      | Verkehrliche Situation.....   | 9         |
| 4.6.2      | Betriebliche Situation.....   | 12        |
| <b>5.</b>  | <b>Beschreibung des geplanten Zustandes .....</b>                     | <b>12</b> |
| 5.1        | Bahnkörper .....  | 12        |
| 5.2        | Wegeanpassung .....   | 12        |
| 5.3        | Kabeltiefbau .....  | 13        |
| 5.4        | Anlagen der leit- und Sicherungstechnik .....                         | 13        |
| 5.5        | 50 Hz-Anlagen .....   | 13        |
| 5.6        | Telekommunikation .....   | 13        |
| <b>6.</b>  | <b>Tangierende Planungen .....</b>                                    | <b>13</b> |
| <b>7.</b>  | <b>Temporär zu errichtende Anlagen .....</b>                          | <b>13</b> |
| <b>8.</b>  | <b>Baudurchführung .....</b>  | <b>14</b> |
| <b>9.</b>  | <b>Zusammenfassung der Umweltauswirkungen .....</b>                   | <b>14</b> |
| 9.1        | Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen .....                         | 14        |
| 9.2        | Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter .....               | 14        |
| 9.2.1      | Schutzgut Mensch.....   | 14        |
| 9.2.2      | Schutzgut, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....             | 15        |
| 9.2.3      | Schutzgut „Fläche“ .....  | 16        |
| 9.2.4      | Schutzgut „Boden“.....  | 16        |
| 9.2.5      | Schutzgut „Wasser“.....   | 16        |
| 9.2.6      | Schutzgut „Klima, Luft“ .....   | 16        |
| 9.2.7      | Schutzgut „Landschaft“ .....  | 17        |
| 9.2.8      | Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ .....             | 17        |
| 9.2.9      | Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....                       | 17        |
| 9.3        | Bewertung der Umweltauswirkungen.....                                 | 17        |
| <b>10.</b> | <b>Weitere Rechte und Belange .....</b>                               | <b>18</b> |
| 10.1       | Grunderwerb.....  | 18        |
| 10.2       | Kabel und Leitungen .....   | 18        |

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| 10.3       | Straßen und Wege .....                           | 18        |
| 10.4       | Kampfmittel .....                                | 18        |
| 10.5       | Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial ..... | 19        |
| 10.6       | Wasserrechtliche Belange .....                   | 19        |
| 10.7       | Brand- und Katastrophenschutz .....              | 19        |
| <b>11.</b> | <b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>               | <b>19</b> |
| <b>12.</b> | <b>Abbildungsverzeichnis .....</b>               | <b>21</b> |
| <b>13.</b> | <b>Tabellenverzeichnis .....</b>                 | <b>22</b> |

## 1. Antragsgegenstand

Auf der DB- Linie Bamberg - Hof (5100), im Zuständigkeitsbereich der Stadt Burgkunstadt befinden sich 6 Bahnübergänge (Bahn- km 48,758 - 49,771 - 50,131 - 51,135 - 51,689 - 53,18), welche durch eine BÜ- BÜ- Kette signaltechnisch in einer Abhängigkeit zueinander geschaltet sind. Diese technische Abhängigkeit wird bis Mitte 2020 aufgelöst. Hierfür werden die Bahnübergangssicherungsanlagen außer Betrieb genommen und dann nacheinander neue Bahnübergangssicherungsanlagen aufgebaut.

Die über den Bahnübergang Mainklein (km 49,771) führende GVS verbindet die bahnlinke Bundesstraße 289 mit der bahnrechten Bebauung des Ortsteils Mainklein.

Der Bahnübergang ist technisch gesehen Teil der BÜ- BÜ- Kette der Bahnübergänge km 48,758 - 49,771 - 50,131 - 51,135 - 51,689 - 53,18. Mit Auflösung der BÜ-BÜ-Kette wäre der 49,771 mit einer von anderen Bahnübergängen unabhängigen Bahnübergangssicherungsanlage auszustatten. Die Herstellung einer regelkonformen Verkehrsführung ist mit angemessenem Aufwand und ohne erhebliche Inanspruchnahme von Fremdgrund jedoch nicht möglich.

Der bestehende Bahnübergang soll daher ersatzlos beseitigt und die technische Bahnübergangssicherungsanlage aufgelöst werden.

Die zweigleisige nicht elektrifizierte Strecke Bamberg - Hof (VzG) zählt sowohl zum Regionalnetz, als auch zum Fern- und Ballungsnetz und ist in die Streckenklasse D4 sowie auf dem Streckenabschnitt von km 45,517 bis km 75,088 als Streckenstandard R120 eingestuft. Sie ist nicht im Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) enthalten.

Die Höchstgeschwindigkeit nach dem Verzeichnis der örtlichen zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) beträgt zwischen den Knotenbahnhöfen Bamberg und Hof von km 0,0 - 39,4 160 km/h und im Anschluss von km 39,4 - Hof Hbf 130 km/h. Für Züge mit aktiver Neigetechnik nach streckenbezogener Zulassung der Fahrzeugbaureihe gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Die Bahnanlage querende Gemeindeverbindungsstraße befindet sich in der Baulastträgerschaft der Stadt Burgkunstadt. Die Kreuzung liegt außerorts statt, bei einer nicht beschilderten Höchstgeschwindigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr.

|                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| Eigentümer der Strecke      | DB Netz AG              |
| Strecken-Nr.                | 5100                    |
| Streckenbezeichnung         | Bamberg - Hof           |
| Streckenabschnitt           | Burgkunstadt - Mainroth |
| Gleise im Streckenabschnitt | zweigleisig             |
| Streckenstandard            | no TEN                  |
| Traktion                    | nicht elektrifiziert    |

Rückbau Bahnübergang km 49,771  
Strecke 5100 Bamberg - Hof

|  |  |
|--|--|
| Verkehrsart                                | Personenzüge (Pz) / Güterzüge (Gz)                 |
| Höchstgeschwindigkeit im Streckenabschnitt | 130 km/h (Züge mit aktiver Neigetechnik: 160 km/h) |
| Regionalbereich                            | Süd  |
| Bundesland                                 | Bayern   |
| Gemeinde                                   | Burgkunstadt                                       |
| Gemarkung                                  | Gemarkung Theisau                                  |

Tabelle 1: BÜ km 49,771 - Lage im Netz

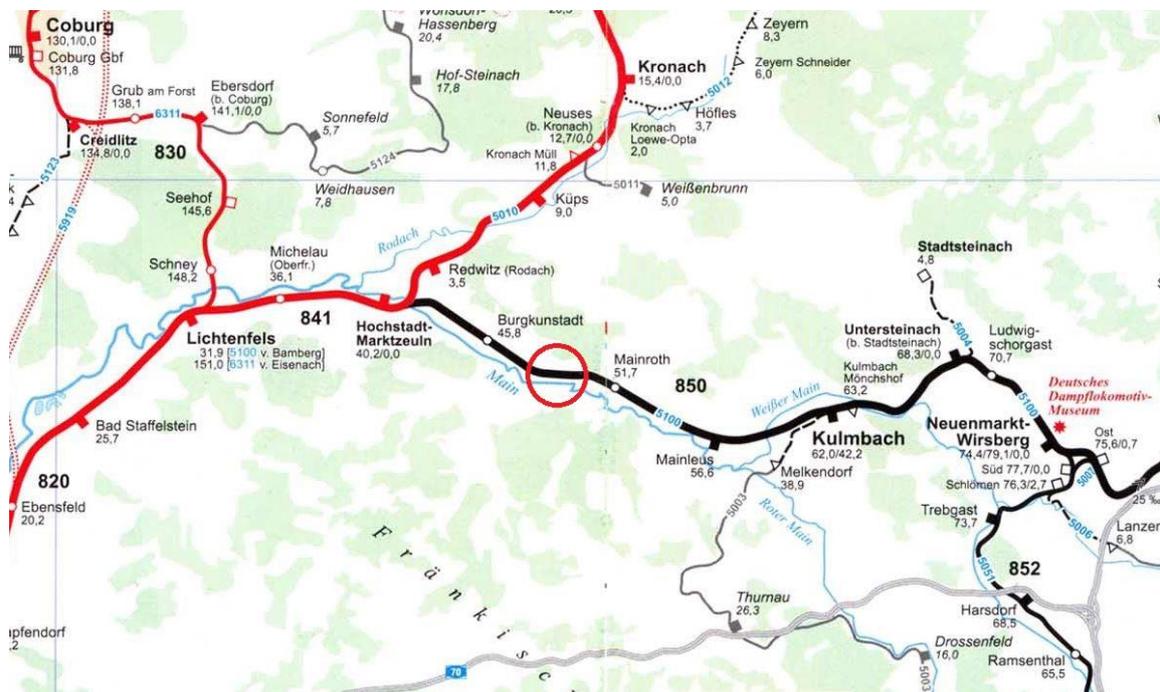


Abbildung 1: Lage BÜ km 49,771 im Streckennetz

## 2. Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Mainklein ist ein Ortsteil der Stadt Burgkunstadt im Landkreis Lichtenfels. Mainklein wird durch die Bundesstraße B289 sowie die dazu südlich parallel verlaufende Bahnlinie 5100 in zwei Ortsabschnitte geteilt: In einen kleineren nördlichen Ortsteil (auch „Weidenburg“ genannt) und in einen südlichen Ortsteil (nachfolgend als Mainklein „Süd“ bezeichnet).

Es existieren zwei Bahnübergänge (BÜ) jeweils an den Ortsrändern von Mainklein: Am westlichen Ende bei Bahnkilometer 49,771 und am östlichen Ende bei Bahnkilometer 50,131 an der Kreisstraße LIF18. Die BÜ-BÜ-Kette, zu der auch der Bahnübergang 49,771 gehört, müsste gemäß UiG (TM 3-2015-10002 I.NPS 3) bis Ende 2019 aufgelöst werden. In 2019 ist diese Vorgabe aus verschiedenen Gründen nicht realisierbar. Bis Mitte 2020 soll die BÜ- BÜ- Kette jedoch aufgelöst sein. Aufgrund der geringen

verkehrlichen Belastung des BÜs 49,771, der bei Auflassung entstehenden geringen Umwege und der alternativ vorhandenen Kreuzungsmöglichkeiten über die Bahnübergänge bei km 50,131 und 48,758 soll der Bahnübergang ersatzlos aufgelassen werden.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist. (BVerwGE 56, 110 <118f.>; BVerwG, Urt. v. 05.12.1986, 4C 13/85, BVerwGE 75, 214 <232f.> und BVerwG, Urt. v. 08.07.1998, 11 A53/97, BVerwGE 107, 142 <145>, ständige Rechtsprechung). Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ergibt sich auch, wenn die Maßnahme, insbesondere gemessen an den Zielen des § 1 AEG, vernünftigerweise geboten ist. Nach § 1 Abs.1 AEG ist Zweck des Gesetzes insbesondere die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Hierzu gehört u.a. die Erhöhung der Attraktivität des Schienenverkehrs durch Verbesserung des Fahrkomforts und Verkürzung der Fahrzeiten, die Verbesserung betrieblicher Verhältnisse, insbesondere die weitere Erhöhung der Sicherheit und die Beseitigung von betrieblichen Engpässen wie etwa eines Bahnübergangs. Gemessen an diesen Zielsetzungen ist das hier planfestzustellende Vorhaben erforderlich und damit gerechtfertigt zumal dies, konkretisiert auf die Örtlichkeit in Mainklein bei Strecken-km 49,771 bedeutet das, dass durch diese Maßnahme eine Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung der Verkehrsabwicklung erreicht wird, indem die Verkehrsteilnehmer zur Querung der Bahn auf den nächstgelegenen Bahnübergang in Bahn- km 50,131 umgeleitet werden, welcher zeitnah regelkonform ausgebaut wird und damit den geringen Mehrverkehr sicher aufnehmen kann. Zudem werden durch die Aufhebung des Bahnübergangs und den Rückbau von Signaltechnik Störungen in den Verkehrssystemen Bahn und Straße wesentlich reduziert.

Die signaltechnische Auflösung der BÜ- BÜ- Kette hätte bereits bis Ende 2019 erfolgen sollen, wird nun aber bis vsl. Mitte 2020 umgesetzt. Die Bahnübergänge werden dann mit neuen Bahnübergangssicherungsanlagen unabhängig von den anderen Bahnübergängen gesteuert.

Der Bahnübergang 49,771 soll aufgelassen werden. Diese Maßnahme ist konzernintern abgestimmt.

### **3. Varianten und Variantenvergleich**

Zur Beseitigung der festgestellten Mängel wurden für diesen Bahnübergang folgende Varianten untersucht.:

Variante 1: Auflassung des Bahnübergangs ohne Ersatzweg

Variante 2: Beseitigung des Bahnübergangs durch eine Eisenbahnbrücke

Variante 3: Umbau des Bahnübergangs

---

#### VARIANTE 1

Aufgrund der geringen verkehrlichen Belastung und der geringen Verkehrsbedeutung der kreuzenden Straße wird eine ersatzlose Beseitigung des Bahnübergangs bevorzugt. Die Kreuzung der Strecke Bamberg - Hof in diesem Bereich ist für den motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr über das vorhandene Wegenetz und den benachbarten Bahnübergang km 50,131 nahräumig gewährleistet. Der BÜ 50,131 ist technisch gesichert und wird nach Auflösung der BÜ- BÜ- Kette an die aktuellen Regeln der Technik angepasst, so dass dieser BÜ dann den geringfügigen, zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann. Aus diesem Grunde ist es geboten diese Variante zur Umsetzung zu bringen.

#### VARIANTE 2

Die Beseitigung des Bahnübergangs durch eine EÜ ist aufgrund des hohen Flächenbedarfs und der sich an den Bahnübergang unmittelbar anschließenden Bebauung ungeeignet. Die parallel verlaufende Bundesstraße 289 müsste aufgrund des geringen Abstands zur Eisenbahnstrecke ebenfalls durch ein Brückenbauwerk überspannt werden. Die Anschlüsse an das bestehende Straßennetz erzeugen ebenfalls einen erheblichen Flächenbedarf und umfangreichen Bauaufwand. Aufgrund der geringen verkehrlichen Belastung und den ersichtlichen Umfängen wird diese Variante nicht weiter betrachtet.

#### VARIANTE 3

Die im I. bzw. IV. Quadranten befindliche Einmündung kann auch im Rahmen eines Umbaus aufgrund der dichten Bebauung nicht aus dem 27m-Räumbereich heraus gelegt werden und es wäre aufgrund der Bebauung das Abbiegen in dieser Einmündung für bestimmte Fahrbeziehungen zu unterbinden. Um die erforderliche Fahrbahnbreite von 6,35 Meter herzustellen, wäre eine erhebliche Inanspruchnahme von privaten Grundstücken notwendig. Zudem wäre aufgrund der Bebauung das Abbiegen in der oben genannten Einmündung für bestimmte Fahrbeziehungen zu unterbinden. Aufgrund des geringen Abstands zwischen dem Bahnübergang und Einmündung der BÜ-kreuzenden Straße in die Bundesstraße 289 im II. Quadranten ist die Straße weiterhin in der bereits vorhandenen Linienführung zu gestalten. Durch die engen Radien ist die Fahrbahn jedoch unter Inanspruchnahme mehrerer Grundstücke aufzuweiten. Entsprechend der heutigen Einschränkung ist das Rechtsabbiegen in die Bundesstraße 289 von der BÜ-kreuzenden Straße zu unterbinden. Aufgrund der geringen verkehrlichen Belastung, den Alternativen und den ersichtlichen Umfängen, insbesondere im Hinblick auf die Grundstücksinanspruchnahme wird diese Variante nicht weiter betrachtet.

## 4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes

### 4.1 Umgebung der bestehenden Anlage und angrenzende Bereiche

Die GVS kreuzt die Bahnstrecke 5100 am km 49,771 höhengleich. Links der Bahn befindet sich im unmittelbaren Bereich die Bundesstraße 289. Rechtsseitig vor dem Bahnübergang ist eine durchgehende Gemeindestraße vorhanden, welche in die BÜ-kreuzenden Straße einmündet.

### 4.2 Eigentumsverhältnisse

Die bestehende Bahnanlage befindet sich innerhalb des Bahngeländes. Eigentümer ist in diesem Fall die Antragstellerin.

### 4.3 Verkehrsanlagen

#### 4.3.1 Bahnkörper

Die zweigleisige Bahnstrecke verläuft im Untersuchungsbereich geländegleich.

#### 4.3.2 Oberbau

Der vorhandene Oberbau hat im Bahnübergangsbereich die Form S54, Befestigung W. Im BÜ-Bereich sind Betonschwellen (Richtung: B70; Gegenrichtung: B90) vorhanden.

#### 4.3.3 Bahnübergang

Der Bahnübergang ist mit einem Bahnübergangsbelag System „Lindau“ in beiden Gleisen ausgerüstet.

|                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| BÜ-Bezeichnung                    | Mainklein, GV-Straße               |
| Techn. Sicherung                  | Fernüberwacht                      |
| Typenbezeichnung                  | Fü 2H/60, Schaltfall BÜBü          |
| Zuständige Betriebsstelle         | Kulmbach                           |
| Technik der Betriebsstelle        | Stw Lorenz 60 (SpDrL60) - km 62,98 |
| Benachbarte Betriebsstelle        | Bf Burgkunstadt - km 45,69         |
| Kreuzungswinkel                   | 90 Grad                            |
| Ortslage                          | außerorts                          |
| Geschwindigkeit                   | 130 km/h (Neigezüge: 160 km/h)     |
| Langsamster Regelzug (SPNV, GV)   | 50 km/h                            |
| Max. Zuglänge (SPNV, GV)          | 750m                               |
| Bremswegeabstand                  | 1000 m (beide Richtungen)          |
| Rangierfahrten über den BÜ        | nein                               |
| Bahnsteige im Einschaltbereich BÜ | Hp Mainroth, km 51,7               |

Tabelle 2: BÜ km 49,771 - Angaben zur bestehenden Bahnanlage

#### 4.3.4 Entwässerung

Die Ableitung des Oberflächenwassers im BÜ-Bereich erfolgt durch natürliche Versickerung in das Bankett sowie in die angrenzenden Flächen.

#### 4.3.5 Kabeltiefbau

Im Umbaubereich befindet sich rechtsseitig die Hauptkabeltrasse, die parallel zu den Gleisen verläuft. Die Hauptkabeltrasse ist vor und nach dem BÜ erdverlegt. Der BÜ hat sowohl im I. und IV. Quadranten, als auch im II. und III. Quadranten eine Straßenquerung und eine Gleisquerung im Quadranten III und IV. Im III. Quadranten am Betonschaltheus und im II. Quadranten befinden sich jeweils ein Kabelschacht.

#### 4.3.6 Straßen und Wege

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Straßenbaulastträger             | Stadt Burgkunstadt                                |
| Straßenart                       | Gemeindeverbindungsstraße                         |
| Straßenname                      | Weg   |
| Verkehrsstärke                   | Mäßig, 106 Kfz/Tag (31.10.2016)                   |
| Besondere Verkehre               | Keine   |
| Fußgängerverkehr                 | 3   |
| Straßenbelag                     | Asphalt   |
| Straßenbreite                    | 6,00 m  |
| Geschwindigkeit                  | Nicht beschildert                                 |
| Gehwege                          | Nein  |
| Schleppkurven                    | Nein  |
| Schutzplanken                    | ja  |
| Hochbord                         | nein  |
| Einmündungen im 27-m-Räumbereich | I. + IV. Quadrant, Einmündung asphaltierte Straße |
| Rückstau am BÜ zu erwarten       | Ja, da Einmündung in 27 Meter Räumstrecke         |

Tabelle 3: BÜ km 49,771 - Angaben zur bestehenden Straße

#### 4.4 Gebäude

Im III. Quadranten ist ein Gebäude (achteckiges BSH) vorhanden, in dem die Ausrüstungstechnik des BÜ untergebracht ist.

#### 4.5 Technische Ausrüstung

##### 4.5.1 Leit- und Sicherungstechnik

| Bezeichnung | Technik | Anzahl Schranken | Anzahl Lichtzeichen | Baujahr |
|-------------|---------|------------------|---------------------|---------|
|-------------|---------|------------------|---------------------|---------|

Rückbau Bahnübergang km 49,771  
Strecke 5100 Bamberg - Hof

---

|              |         |   |   |      |
|--------------|---------|---|---|------|
| BÜ km 49,771 | Siemens | 2 | 4 | 1979 |
|--------------|---------|---|---|------|

Tabelle 4: Übersicht der Anlagen (Bahnübergang)

#### 4.5.2 Telekommunikation

Von der Baumaßnahme sind Anlagen der Telekommunikation (F-Kasten) betroffen.

#### 4.5.3 Oberleitung/Bahnstrom

Die Strecke Bamberg - Hof ist nicht elektrifiziert.

#### 4.5.4 Elektrische Energieanlagen (50 Hz)

Im Umbaubereich sind elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom in Form von Blinklichtern und Schranken vorhanden.

### 4.6 Derzeitige und künftige verkehrliche und betriebliche Situation

#### 4.6.1 Verkehrliche Situation

Der BÜ km 49,771 weist eine Gesamtbelastung von ca. 116 Fahrzeugen, 2 Radfahrern und 3 Fußgängern pro Tag auf. Der BÜ km 50,131 zählt täglich ca. 1936 Fahrzeuge, 6 Radfahrer und 19 Fußgänger.

##### Örtliche Nutzung:

Der BÜ km 49,771 besitzt lediglich eine Bedeutung für Fahrten der ortsansässigen Bevölkerung von Mainklein „Süd“ im Sinne einer kürzeren Anbindung über die B289 in Richtung Westen.

Weiteren Durchgangsverkehr gibt es aufgrund der Lage und Anbindung von Mainklein „Süd“ kaum. Die beruflichen und privaten Fahrten sowie der Lieferverkehr über den BÜ km 49,771 in und aus Richtung Westen umfassen im Schnitt rd. 55 paarige Fahrten pro Tag. Aufgrund der Größe von Mainklein „Süd“ (<100 Einwohner) kann demnach von zusätzlich vorhandenem schwachen „Schleichverkehr“ ausgegangen werden, der den BÜ 50,131 durch den Ort umfährt.

##### Zustand bei Auflassung BÜ km 49,7:

Für Fahrten in und aus Richtung Westen müssen die Einwohner von Mainklein „Süd“ einen geringfügigen Umweg über den östlich gelegenen BÜ km 50,131 nehmen. Von der Ortsmitte ausgehend bedeutet dies einen Fahrtweg von ca. 700m statt ursprünglich 300m. Der Umweg von rd. 400m ist zumutbar.

Aufgrund einer durch die Auflassung entstehenden Sackgassen-Lage des Ortes kann es keinerlei Durchgangsverkehr mehr geben. Auch gegebenenfalls vorhandene „Schleichfahrten“ entfallen somit.

Für alle anderen Fahrtrichtungen/-ziele ergibt sich keine Veränderung für die Bewohner des Ortes.

Landwirtschaftliche Nutzung:

Der BÜ km 49,771 besitzt für den landwirtschaftlichen Verkehr der Region keine Bedeutung. Die wenigen landwirtschaftlichen Fahrzeuge, die den BÜ km 49,771 nutzen, gehören den drei direkt ortsansässigen Landwirten aus Mainklein „Süd“ (ca. 8 Fahrten pro Tag).

Alle anderen landwirtschaftlichen Fahrten werden durchgeführt über den ca. 400m weiter östlich gelegenen BÜ km 50,131 am Beginn der Kreisstraße LIF18.

Zustand bei Auflassung BÜ km 49,771:

Lediglich die drei direkt ansässigen Landwirte aus Mainklein „Süd“ müssen einen geringfügigen Umweg über den BÜ km 50,131 nehmen – und das auch nur, wenn sie auf der B289 nach Westen fahren wollen. Die landwirtschaftliche Fläche am westlichen Ende von Mainklein „Süd“ wird ohne Nutzung des BÜ km 49,771 erreicht.

Ein Abbiegen vom BÜ km 49,771 kommend in Richtung Osten ist aufgrund der Fahrzeuggrößen und einem entsprechenden Abbiegeverbot nicht möglich. Für Fahrten nach Mainklein (Nord) „Weidenburg“ sowie für die Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen südlich des Mains wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt der BÜ km 50,131 mit der LIF18 genutzt, da dies den direkten Fahrtweg darstellt.

Touristische & sonstige Nutzung:

Der BÜ km 49,771 besitzt für Radfahrer des häufig frequentierten Main-Radweges keine Bedeutung. Der Radweg führt zwar durch Mainklein „Süd“ hindurch, verläuft westlich und östlich des Ortes parallel im Süden der Bahnstrecke und der B289. Eine Querung nach Norden ist nicht erforderlich. Lediglich die Nutzung einer ausgeschilderten Gaststätte in Mainklein (Nord) „Weidenburg“ ist hierbei erwähnenswert. Die Anfahrt zu dieser Gaststätte ist entgegen der derzeitigen Beschilderung jedoch mit Querung von Bahnlinie und Bundesstraße weiter östlich über den BÜ km 50,131 sicherer und daher empfehlenswerter.

Zustand bei Auflassung BÜ km 49,7:

Die Auflassung des BÜ km 49,771 stellt für Fußgänger und Radfahrer praktisch keine Veränderung dar. Der parallel zur Bahnlinie verlaufende Main-Radweg ist von der Auflassung nicht betroffen. Ein Besuch der Gaststätte in Mainklein (Nord) „Weidenburg“ ist weiter östlich möglich, mit Nutzung des BÜ km 50,131 und Querung der B289. Das kontrollierte Queren der Bundesstraße ermöglicht ein gefahrloses Abbiegen zur Gaststättenzufahrt. Ein ungesichertes Linksabbiegen auf der Bundesstraße, wie bei Nutzung des BÜ km 49,771, wird somit vermieden. Dies gilt in gleicher Weise für den Rückweg der Radfahrer bzw. Fußgänger.

Öffentlicher Busverkehr:

Der Bus nutzt den BÜ km 49,771 sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückweg auf seiner Linienfahrt. Es handelt sich hierbei um den Schulbus (Linie „Bus 2“), der von Rothwind (Fassoldshof) nach Burgkunstadt (Grundschule) verkehrt. Neben einer einzelnen morgendlichen Hinfahrt finden je nach Wochentag 2-3 Rückfahrten rund um die Mittagszeit statt.

---

Rückbau Bahnübergang km 49,771  
Strecke 5100 Bamberg - Hof

---

Jeweils von der B289 kommend fährt der Bus die einzige Haltestelle innerhalb von Mainklein „Süd“ an und fährt wieder auf die B289. Der Hinweg verläuft von Osten kommend über den BÜ km 50,131 und die LIF18, dann durch Mainklein „Süd“ hindurch und über den BÜ km 49,771 wieder zurück auf die B289 weiter Richtung Westen. Auf dem Rückweg fährt er diesen Weg in umgekehrter Richtung.

Zustand bei Auflassung BÜ km 49,771:

1. Annahme hierbei ist zunächst, dass die Haltestelle am westlichen Ende von Mainklein „Süd“ bestehen bleibt:

A) Der Bus wendet in Mainklein:

Bei Auflassung des BÜ km 49,771 muss der Bus sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückweg über den BÜ km 50,131 und LIF18 nach Mainklein „Süd“ hineinfahren, halten, wenden und auf gleichem Weg zurückfahren in Richtung B289. Für diesen Umweg im Vergleich zum Ist-Zustand wird sich die Fahrzeit des Busses voraussichtlich um ca. drei Minuten verlängern (bei normaler Verkehrslage und einer Strecke von ca. 400 m auf Orts- und Kreisstraße sowie 400 m Bundesstraße).

Da in Mainklein „Süd“ aufgrund der einzig vorhandenen Straße kein natürlicher Kreisverkehr realisierbar ist, muss der Bus in Höhe der bestehenden Bushaltestelle bei der Flurnummer 477/4 wenden. Hierfür kann er nach Zustieg der Fahrgäste rückwärts in den Abzweig in Richtung des BÜ km 49,771 (Fl.-Nr.699) stoßen und anschließend seine Fahrt zurück durch den Ort Mainklein fortsetzen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist dies unproblematisch anzusehen, da durch die Sackgassen-Lage kein weiterer Begegnungsverkehr möglich ist (ausgenommen den Einwohnern des Flurstücks 609). Gemäß dem beiliegenden Plan (Anhang 4 zur Unterlage1) kann das beschriebene Wendemanöver unter Nutzung der vorhandenen Verkehrsflächen durchgeführt werden, ohne dass eine Anpassung der vorhandenen Wege durchgeführt werden muss.

B) Alternativ wäre ein Wenden realisierbar beispielsweise durch die Errichtung einer Bus-Wendeschleife weiter ortsauswärts im Bereich des Spiel- und Bolzplatzes ( bei Flurstück 936; Fl.-Nr.479 und Fl.-Nr.479/1). Dies wird im Anhang 2 zur Unterlage 1 „Skizze Wendehammer“ dargestellt.

C) Der Schulbus fährt über den südlich der Bahn verlaufenden bahnparallelen Weg zum westlich gelegenen BÜ km 48,758 im OT Theisau. Hierbei wird der Wirtschaftsweg entsprechend ausgebaut, sodass bei Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen Ausweichstellen vorhanden sind. Dies wird im Anhang 1 zur Unterlage 1 „Skizze bahnparalleler Weg / Auflassung“ dargestellt.

2. Die Haltestelle „Mainklein Süd“ wird verlegt:

A) Eine weitere Möglichkeit bestünde in der Verlegung der Bushaltestelle in den Bereich der sich kreuzenden Straßen LIF18 und B289, jeweils mit einem ausgebauten Halt in Richtung Ost und West. Dies wäre sowohl verkehrlich sinnvoll, als auch nützlich für die Bewohner im Sinne einer gleichberechtigten Behandlung beider Ortsteile, erfordert jedoch umfassenden Erwerb von Fremdgrund.

B) Eine weitere Wendemöglichkeit mit einem zusätzlichen Neubau einer Haltestelle könnte im südlichen Bereich des BÜ km 50,131 geplant werden (Flurstücke 698 und 700). Die Darstellung dieser Möglichkeit wird im Anhang 3 zur Unterlage 1 „Skizze Umbau Bushaltestelle“ dargestellt. Auch diese Variante wird wegen des erforderlichen Fremdgrundes aufgegeben.

Die Variante 1A wird bevorzugt, weil sich die Bushaltestelle bereits jetzt im Bereich des Ortsteils Mainklein-Süd befindet, bei dieser Variante die Haltestelle im Nahbereich zur bisherigen Haltestelle liegt und keine Gründe gegen das Wenden des Busses erkennbar sind, so dass sich bei Realisierung dieser Variante die geringsten Veränderungen im Bezug auf die Bestandssituation ergeben. Für umfassende Änderungen ist deshalb nach aktuellem Sachstand kein Erfordernis gegeben.

#### **4.6.2 Betriebliche Situation**

Die Strecke 5100 wird von den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Burgkunstadt und Mainroth von täglich 34 Zügen in Richtung Mainroth und von 33 Zügen in Richtung Burgkunstadt befahren. Hinzu kommt jeweils ein Güterzug je Tag und Richtung.

Züge des Fernverkehrs nutzen die Strecke zwischen Burgkunstadt und Mainroth nicht.

Für das Jahr 2030 wird ein Zuwachs auf 36 Züge des Schienenpersonennahverkehrs je Richtung und Tag erwartet. In Richtung Mainroth wird mit einem Zuwachs auf 2 Güterzüge pro Tag gerechnet, in Richtung Burgkunstadt bleibt die Belastung mit einem Güterzug pro Tag konstant.

### **5. Beschreibung des geplanten Zustandes**

#### **5.1 Bahnkörper**

Es wird der Regelquerschnitt im Bereich des Bahnübergangs hergestellt. Hierfür wird die Böschung durchgehend hergestellt.

#### **5.2 Wegeanpassung**

Im I. und IV. Quadranten wird im Bereich der Einmündung die den Bahnübergang kreuzende Straße gesperrt. Hierfür wird der vorhandene Asphalt entfernt und durch ein ca. 1 Meter breites Bankett ersetzt. Auf dem Bankett wird eine Schutzplanke vorgesehen, welche zur Vermeidung des Umfahrens mit einer Länge von ca. 44 Metern ausgeführt wird. Es sind zudem ober der Schutzplanke zwei Verkehrszeichen Z625-13 vorgesehen. Im II. Quadranten wird die BÜ-kreuzende Straße ca. 8 Meter vom Einmündungsbereich auf die Bundesstraße 289 durch ein ca. 1,5 Meter breites Bankett ersetzt. Die bereits heute bestehende Einmündung wird beibehalten, um die Zufahrt für den landwirtschaftlichen Verkehr auf das Flurstück 575 zu gewährleisten. Da es sich nach dem Rückbau des Bahnübergangs um eine Zufahrt zu einem Feld handelt ist eine durchgehende Fahrbahnbegrenzungslinie (Zeichen Z295) auf der

---

Bundesstraße 289 vorgesehen. Um ein versehentliches Einfahren in den ehemaligen Bahnübergangsbereich zu vermeiden werden beidseits der Bahn bahnparallel Schutzplanken hergestellt.

Es werden die Verkehrszeichen, welche den Bahnübergang ankündigen, zurückgebaut. Kabeltiefbau Die zum Bahnübergang gehörenden Kabeltiefbauanlagen werden, sofern sie nicht weiterhin zur Führung von Kabeln genutzt werden, zurückgebaut.

### **5.3 Kabeltiefbau**

Die zum Bahnübergang gehörenden Kabeltiefbauanlagen werden, sofern sie nicht weiterhin zur Führung von Kabeln genutzt werden, zurückgebaut.

### **5.4 Anlagen der leit- und Sicherungstechnik**

Es wird die für den Bahnübergang notwendige Leit- u. Sicherungstechnik zurück gebaut.

### **5.5 50 Hz-Anlagen**

Die elektrotechnischen Anlagen für Licht- und Kraftstrom werden zurückgebaut.

### **5.6 Telekommunikation**

Der Fernsprecher wird zurückgebaut und sofern bis zum Rückbautermin im Streckenbereich FbS noch nicht eingeführt ist, wird wieder ein neuer Fernsprecher errichtet. Andernfalls wird auf diesen Fernsprecher verzichtet, weil dieser aus betrieblichen Gründen dann nicht mehr erforderlich ist.

## **6. Tangierende Planungen**

Die ersatzlose Beseitigung des Bahnübergangs km 49,771 ist Bestandteil der Erneuerung der BÜ-BÜ-Kette, wie unter Punkt 1 geschrieben. Die Bauablaufplanung aller Projekte muss mit allen Vorhabenträgern aufeinander abgestimmt werden.

## **7. Temporär zu errichtende Anlagen**

Die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen für die Maßnahmen am Bahnübergang km 49,771 befinden sich im II. Quadranten auf der bisher asphaltierten Gemeindeverbindungsstraße und hat eine Fläche von ca. 200 m<sup>2</sup>. Die Anbindung sowohl über die Straße als auch über die Schiene ist gegeben. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die asphaltierte Baustelleneinrichtungsfläche vollständig entsiegelt und das technische Substrat entfernt. Die entnommenen Materialien werden durch

Oberbodenauftrag ersetzt und an das ursprüngliche Geländenniveau angeglichen. Insgesamt wird mit der Maßnahme eine Fläche von ca. 200m<sup>2</sup> entsiegelt.

Die für die Bauausführung erforderlichen Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen sind der Unterlage 9 zu entnehmen. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden diese ebenfalls rückgebaut entsiegelt.

## **8. Baudurchführung**

Die voraussichtliche Bauzeit des Rückbaus des Bahnübergangs beträgt ca. 2 Monate und ist auf Grundlage der derzeitigen Planung für das Kalenderjahr 2021 vorgesehen. Nachzeitigem Planungsstand ist der voraussichtliche Baubeginn auf 06/2021 und die Inbetriebnahme auf 08/2021 terminiert.

## **9. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen**

Mit dieser Maßnahme wird keine vorhandene Anlage erweitert, oder neu errichtet. Im Bereich des ehemaligen Bahnüberganges werden Flächen entsiegelt.

### **9.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen**

Grundsätzlich sind im Rahmen der Planung Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden. Unvermeidbare Eingriffe, wurden bei der Planung auf ein Mindestmaß beschränkt und sind aufgrund der kurzen Bauphase sowie der Kleinräumigkeit der Maßnahme als gering anzusehen. Das erforderliche Bau- und Baufeld zur Durchführung der Bauarbeiten geht kaum über die bestehenden Anlagen hinaus. Die Arbeiten erfolgen von bereits vorhandenen Verkehrsflächen aus. Die an das Baufeld angrenzenden Vegetationsbestände werden, sofern erforderlich vor Schäden durch die Bauausführung mittels Aufstellen von Vegetationsschutzzäunen geschützt.

### **9.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter**

#### **9.2.1 Schutzgut Mensch**

Mit dem Rückbau des Bahnüberganges ist die Bahn künftig ersatzweise bei km 50,131 zu queren. Der BÜ km 50,131 entspricht den aktuellen Regeln der Technik und kann den aktuellen Verkehr aus dem BÜ km 49,771 aufnehmen, ohne dass zu erwarten ist, dass zusätzliche Risiken für Straßen-, Fuß und Radverkehr aus dem höheren Verkehrsaufkommen der verbleibenden Wege entstehen. Die für die Anwohner des Bahnübergangs im Bestand vorhandene Lärmbelastung durch den Verkehrslärm der Straße, wartende Fahrzeuge und vorhandene BÜ-Akustik (Wecker an S3 und S4) wird durch die Erneuerung der Anlage nicht erhöht.

Die mit dem Rückbau der BÜ-Sicherung einhergehende geringfügige bauzeitliche Lärm- und Staubentwicklung durch Baumaschinen hat keine erheblichen Auswirkungen auf den Menschen. Durch die

Baumaßnahmen ergeben sich keine Lärmvorsorgeansprüche nach der Verkehrslärmschutzordnung - 16. BlmSchV, da der Tatbestand eines erheblichen baulichen Eingriffs nicht gegeben ist.

#### Baulärm

Eine Baustelle ist eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BlmSchG als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten u. ä. Einrichtungen. Allerdings zählen Baustellen nicht zu den genehmigungsbedürftigen Anlagen, sondern sind nach § 22 Abs. 1 BlmSchG zu beurteilen. Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV - Baulärm - Geräuschimmissionen) vom 19.08.1970. Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Arbeiten zur Nachtzeit werden auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt. Auf der Baustelle werden nur Baumaschinen eingesetzt, die dem Stand der Technik und den Anforderungen der 32. Bundes-Immissionsschutzverordnung entsprechen.

Insofern kann festgestellt werden, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden. Darüber hinaus werden die Immissionsrichtwerte des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm der Regierung von Oberbayern berücksichtigt.

Die Baustelle befindet sich außerhalb der Ortschaft Mainklein. Im Bereich der Baustelle befinden sich Wohngebäude.

#### Schallschutz und Erschütterungsschutz

Es ist sichergestellt, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche aus dem Schienenverkehr hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen nicht. Die Zumutbarkeit von Lärmimmission ist auf der Grundlage des § 41 BlmSchG in Verbindung mit der 16. BlmSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zu beurteilen. Diese ist hier nicht einschlägig.

Es handelt sich bei dem Vorhaben nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BlmSchV, da der bisher 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.

### **9.2.2 Schutzgut, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Bei dem geplanten Vorhaben werden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft soweit wie möglich vermieden bzw. gemindert.

Im Rahmen des Vorhabens sind keine Baum- und Gehölzfällungen erforderlich.

---

Auswirkungen der Maßnahme auf besonders bzw. streng geschützte Arten wurden nicht erkannt. Es gibt derzeit keine Anhaltspunkte für eine Betroffenheit von planungsrelevanten Arten.

Sofern im Rahmen der Bauarbeiten seltene Arten erkannt werden, wird dies der Unteren Naturschutzbehörde umgehend gemeldet. Die Arbeiten werden dann eingestellt und erst nach Herstellen des Bestandes mit der Unteren Naturschutzbehörde weitergeführt.

### **9.2.3 Schutzgut „Fläche“**

Durch die Maßnahme erfolgt kein Flächenverbrauch. Im Bereich des Bahnüberganges werden links der Bahn insgesamt Flächen von ca. 200m<sup>2</sup> entsiegelt. Es handelt sich dabei um die asphaltierten Flächen der bahnübergangskreuzenden Straße. Der vorhandene Asphalt und die vorhandene Tragschicht wird sachgerecht entsorgt. Als Ersatz für die Tragschicht wird Oberboden eingebaut.

### **9.2.4 Schutzgut „Boden“**

Eine Neuversiegelung findet mit dieser Maßnahme nicht statt. Die für den Rückbau benötigten Flächen weisen keinen nennenswerten Vegetationsbestand auf, bzw. sind durch die vorhandenen Verkehrswege Straße und Schiene bereits beeinträchtigt. Mit dem Rückbau des Bahnüberganges werden bisher versiegelte Flächen entsiegelt, wodurch insgesamt keine negativen Auswirkungen für dieses Schutzgut entstehen.

### **9.2.5 Schutzgut „Wasser“**

Die Baumaßnahme hat keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

Gewässer im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie sind im Rahmen des Vorhabens nicht betroffen. Insofern ist die Wasserrahmenrichtlinie für das Vorhaben nicht einschlägig.

#### Grundwasser:

Die geplante Maßnahme greift nicht ins Grundwasser ein.

#### Oberflächengewässer:

Der Main wird aufgrund der kleinräumigen Auswirkungen des Vorhabens nicht beeinträchtigt.

### **9.2.6 Schutzgut „Klima, Luft“**

Die Baumaßnahme hat keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft.

### **9.2.7 Schutzgut „Landschaft“**

Durch die Baumaßnahme wird das Landschaftsbild nicht maßgeblich und nicht sichtbar beeinträchtigt. Schutzgebiete sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

### **9.2.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“**

Die Baumaßnahme hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter. Denkmalpflegerische Belange sind nicht betroffen. Im Bereich des Baufeldes befinden sich keine Bau- oder Kunstdenkmäler und es sind keine Bodendenkmäler bekannt.

### **9.2.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Es sind keine Wechselwirkungen im Sinne von erheblichen Auswirkungsverlagerungen und Sekundärauswirkungen zwischen den Schutzgütern absehbar, die sich gegenseitig in ihrer Wirkung addieren, verstärken oder potenzieren. Die vorgenannten, für sich genommen nicht erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch die Baumaßnahme erscheinen im Zusammenhang mit der Entstehung von Wechselwirkungen als zu geringfügig.

## **9.3 Bewertung der Umweltauswirkungen**

Nach §§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist das Vorhaben einem so genannten Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen. Das Vorhaben betrifft den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 7 Absatz 1 Satz 2 UVPG durchzuführen.

Da nach erfolgtem Screening von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, ist eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Auffassung der Vorhabenträgerin nicht gegeben.

#### **Betrachtungen zum Screening:**

Das Vorhaben liegt nicht innerhalb des Sicherheitsabstandes im Sinne des §3 Absatz 5c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu Betriebsbereichen im Sinne des §3 Absatz 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Durch das Vorhaben besteht zudem nicht die Möglichkeit, dass ein Störfall im Sinne des §2 Nummer 8 der Störfall-Verordnung eintritt, sich die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Störfalles vergrößert oder sich die Folgen eines solchen

Störfalls verschlimmern können. Insofern ergeben sich durch das Vorhaben diesbezüglich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Die Beiträge des Vorhabens zum Klimawandel, beispielsweise durch Treibhausgasemissionen, erscheinen aufgrund des begrenzten Umfangs des Vorhabens als geringfügig. Bauzeit und Maschineneinsatz sind gering, außerdem wird durch das Vorhaben kein zusätzlicher Verkehr induziert. Darüber hinaus hat der Klimawandel selbst keine relevanten Rückwirkungen auf die Planungsparameter des Vorhabens (keine Beeinflussung von Hochwasserschutz- oder Überschwemmungsgebieten o.ä.). Somit ergeben sich bezüglich Klimawandel durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Betriebliche Abfälle: Die während der Bauphase anfallenden gefährlichen Abfälle wie Holzschwellen, Gleisschotter, Transformatoren und ggf. Straßenaufbruch sowie Bodenaushub werden analysiert sowie anschließend fach- und umweltgerecht entsorgt. Somit ergeben sich bezüglich Betrieblichen Abfällen durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

## **10. Weitere Rechte und Belange**

### **10.1 Grunderwerb**

Für den Rückbau des Bahnübergangs und die Sicherung des ungewollten Überfahrens der Gleise ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken erforderlich.

Alle an der Maßnahme betroffenen Flächen sind unbebaute Grundstücke und werden als öffentliche Verkehrsflächen genutzt.

### **10.2 Kabel und Leitungen**

Innerhalb des Baufelds sind keine Spaten Dritter betroffen.

### **10.3 Straßen und Wege**

Siehe Kapitel 5.2.

### **10.4 Kampfmittel**

Die erfolgte Auswertung der vorliegenden Luftbildserien und Unterlagen ergab keine potentielle Kampfmittelbelastung.

## 10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Auszubauende Stoffe und technische Anlagen werden ordnungsgemäß, entsprechend des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG), entsorgt bzw. verwertet. Für den Aushub und Abfallmaterial wird eine Deklarationsanalyse und eine Einstufung in Kontaminationsklassen (nach LAGA) durchgeführt. Bei Zwischenlagerung von auszubauendem Material wird sichergestellt, dass dies entsprechend der gesetzlichen Vorschriften, insbesondere zum Schutz des Wassers und des Bodens (z.B. mit Folienabdeckung), durchgeführt wird. Aus dem Rückbau der Gemeindeverbindungsstraße fällt ein Aushubvolumen von ca. 101 m<sup>3</sup> aus den Asphaltsschichten und technischen Substraten an. Weiterhin ist Abfallmaterial von 15 m<sup>3</sup> durch den Abbruch des Betonschalthauses und der Kabelschächte zu erwarten.

## 10.6 Wasserrechtliche Belange

Die Betroffenheit im Bereich der Entwässerung wird als gering eingestuft, da der Bestand im Wesentlichen nicht verändert wird und keine zusätzlichen Entwässerungsflächen anfallen.

## 10.7 Brand- und Katastrophenschutz

Alle Vorgaben aus dem Bereich des Brand- und Katastrophenschutzes werden eingehalten.

## 11. Abkürzungsverzeichnis

|          |  |
|----------|--|
| ABS      | Ausbaustrecke                          |
| ABSP     | Arten- und Biotopschutzprogramm        |
| AEG      | Allgemeines Eisenbahngesetz            |
| AOS      | Ausfahrsschrankenöffnungsschalter      |
| ASK      | Artenschutzkartierung                  |
| ALV      | Anlagenverantwortlicher der DB Netz AG |
| AVV      | Abfallverzeichnis-Verordnung           |
| BAST     | Betriebliche Aufgabenstellung          |
| BE       | Baustelleneinrichtung                  |
| Bf       | Bahnhof                                |
| BImSchG  | Bundes-Immissionsschutzgesetz          |
| BImSchV  | Bundesimmissionsschutzverordnung       |
| BNatSchG | Bundesnaturschutzgesetz                |
| BSH      | Betonschalthaus                        |
| BÜ       | Bahnübergang                           |

---

Rückbau Bahnübergang km 49,771  
Strecke 5100 Bamberg - Hof

---

|           |  |
|-----------|--|
| BÜSA      | Bahnübergangsanlage  |
| BZ        | Betriebszentrale   |
| CEF       | Artenschutzrechtliche Maßnahmen (continuous ecological functionality-measures) |
| EOW       | Elektrisch ortsgesteuerte Weichen  |
| ESTW      | Elektronisches Stellwerk   |
| ESTW-A    | Elektronisches Stellwerk - Ausgelagerter Stellwerksrechner                     |
| ESTW-Z    | Elektronisches Stellwerk - Zentrale  |
| EÜ        | Eisenbahnüberführung   |
| EVU       | Eisenbahnverkehrsunternehmen   |
| FASI      | Fachkraft für Arbeitssicherheit  |
| Fdl       | Fahrdienstleiter   |
| FbS       | Fernsprechen betriebsführender Stellen   |
| Fü        | Fernüberwachung  |
| GAK       | Gleisanschlusskasten   |
| GFK       | Glasfaser verstärkter Kabeltrog  |
| Gl        | Gleis  |
| GP        | Genehmigungsplanung  |
| Gr.       | Größe  |
| GUV       | Gesetzliche Unfallversicherung   |
| GVS       | Gemeindeverbindungsstraße  |
| GWS       | Grundwasserstand   |
| Hbf       | Hauptbahnhof   |
| HAT       | Hilfsausschalttaste  |
| HET       | Hilfeinschalttaste   |
| Hg        | Höchstgeschwindigkeit  |
| Hp        | Hauptsignal  |
| IBN       | Inbetriebnahme   |
| KrW-/AbfG | Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz   |
| KS        | Kabelschacht   |
| LAGA      | Länderarbeitsgemeinschaft Abfall   |
| LfU       | Bayerisches Landesamt für Umwelt   |
| LINA      | Liegenschaftsnachweise (der Bahn)  |
| Lo        | Lokführerüberwacht   |
| LST       | Leit- und Sicherungstechnik  |
| mech.     | Mechanisch   |
| MDA       | Mobilitätsdrehscheibe Augsburg   |
| MDAE      | Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Ergänzungsmaßnahmen                             |
| NEA       | Netzersatzaggregat   |

---

|        |  |
|--------|--|
| OB     | ortsgebunden   |
| ÖFK    | Ökoflächenkataster                                       |
| OK     | Oberkante  |
| OSE    | Ortssteuereinrichtung für Oberleitungsschalter           |
| OLA    | Oberleitungsanlage                                       |
| RAL    | Richtlinie für die Anlage von Landstraßen                |
| Ril    | Richtlinie der Deutschen Bahn                            |
| RST    | Regio-Schienen-Takt                                      |
| saP    | Spezielle artschutzrechtliche Prüfung                    |
| SBLT   | Straßenbaulastträger                                     |
| SGV    | Schienengüterverkehr                                     |
| Sm     | Schrankenposten, mechanisch                              |
| SO     | Schienenoberkante  |
| SPFV   | Schienenpersonenfernverkehr                              |
| SPNV   | Schienenpersonennahverkehr                               |
| St     | Staatsstraße   |
| Str.   | Strecke  |
| Stw    | Stellwerk  |
| SÜ     | Straßenüberführung                                       |
| TEN    | Transeuropäisches Netz                                   |
| TEIV   | Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitäts Verordnung |
| Tf     | Triebfahrzeugführer                                      |
| TöB    | Träger öffentlicher Belange                              |
| UNB    | Untere Naturschutzbehörde                                |
| ÜS     | Überwachungssignal                                       |
| USV    | Unterbrechungsfreie Stromversorgung                      |
| UVP    | Umweltverträglichkeitsprüfung                            |
| UVPG   | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung            |
| VAST   | Verkehrliche Aufgabenstellung                            |
| VNB    | Versorgungsnetzbetreiber                                 |
| VzG    | Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten     |
| Lif 18 | Kreisstraße Lichtenfels Nr.18                            |

## 12. **Abbildungsverzeichnis**

|  |   |
|--|---|
| Abbildung 1: Lage BÜ km 49,771 im Streckennetz ..... | 4 |
|--|---|

### **13. Tabellenverzeichnis**

|  |   |
|--|---|
| Tabelle 1: BÜ km 49,771 - Lage im Netz .....                       | 4 |
| Tabelle 2: BÜ km 49,771 - Angaben zur bestehenden Bahnanlage ..... | 7 |
| Tabelle 3: BÜ km 49,771 - Angaben zur bestehenden Straße .....     | 8 |
| Tabelle 4: Übersicht der Anlagen (Bahnübergang) .....              | 9 |