

**Erläuterungsbericht zum
Antrag auf Planfeststellung
gemäß §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

Vorhabenbezeichnung:

- Technische Sicherung des Bahnübergangs:
BÜ 105 Osterwalder Straße, Bahn-km 51,840
- Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs BÜ 104 Roggenkamp, Bahn-Km 51,569 bei gleichzeitiger Herstellung eines parallelen Seitenweges zur Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen.

Streckennummer / Strecke: **Strecke Nr. 9203 Achterberg – Coevorden
Streckenabschnitt Neuenhaus - Coevorden**

Träger des Vorhabens: **BE Netz GmbH**

Inhalt:

Unterlage 1 - Technische Planung

Unterlage 2 - Landschaftsplanung

Antragsteller: BE Netz GmbH Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn Nordhorn, den Unterschrift	Prüf- und Sichtvermerk:
--	-------------------------

Unterlagen für den Antrag nach §18 AEG

Erläuterungsbericht

Vorhabenbezeichnung:

- **Technische Sicherung des Bahnübergangs:
BÜ 105 „Osterwalder Straße“, Bahn-km 51,840**
- **Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs BÜ 104 „Roggenkamp“,
Bahn-Km 51,569 bei gleichzeitiger Herstellung eines parallelen
Seitenweges zur Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen
Flächen.**

Streckennummer / Strecke:

**Strecke Nr. 9203 Achterberg – Coevorden
Streckenabschnitt Neuenhaus - Coevorden**

Träger des Vorhabens:

BE Netz GmbH

Inhalt

1. Allgemeines	4
1.1 Veranlassung	4
1.2 Vorhabenträger und Antragsteller	4
1.3 Gegenstand des Planvorhabens	4
1.4 Genehmigungsverfahren	4
1.5 Planrechtfertigung	5
1.6 Lage im Netz	6
2. Vorhandener Zustand	7
2.1 BÜ Osterwalder Straße	7
2.2 BÜ Roggenkamp	8
3. Geplante Maßnahmen	9
3.1 Bahnübergang „Osterwalder Straße“	9
3.2 weitere Maßnahmen:	10
4. Entwässerung	10
5. Umweltverträglichkeit	11
6. Grunderwerb/ Inanspruchnahme Eigentum Dritter	11
6.1 Grundstückseigentümerverzeichnis in anonymisierter Form	12
7. Planungsvarianten (Nullvariante)	12
8. Bauzeit und Baudurchführung	12
9. Im Verfahren beteiligte Träger öffentlicher Belange (TÖB)	13

1. Allgemeines

1.1 Veranlassung

Die Strecke 9203 Achterberg – Coevorden gehört zum Streckennetz der BE Netz GmbH (vormals Bentheimer Eisenbahn AG). Der Streckenabschnitt Neuenhaus - Coevorden wird zurzeit nur für den Güterzugbetrieb genutzt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in dem Abschnitt 60 km/h.

Jede höhengleiche Kreuzung zwischen Schiene und Straße stellt immer ein erhöhtes Gefahrenpotential dar. Aufgrund verbesserter Schalldämmung der am Verkehr zugelassenen Fahrzeuge, Nutz- und landwirtschaftlicher Fahrzeuge sowie Verwendung von Freisprecheinrichtungen und Kopfhörern lässt sich feststellen, dass in der Vergangenheit die akustischen Warnsignale eines herannahenden Zuges nicht mehr so wahrgenommen werden, wie es erforderlich wäre und es dadurch immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt. Gemäß „Allgemeines Eisenbahngesetz“ hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für einen sicheren Betrieb auf der Infrastruktur zu sorgen.

Für die Gewährleistung eines sicheren Betriebes und die reibungslose Abwicklung des querenden Verkehrs ist aus vorgenannten Gründen u.a. der Neubau von technischen Bahnübergangssicherungsanlagen einschließlich baulicher Maßnahmen (höhengleiche Kreuzung zurückbauen, Anlegung eines Bahnparallelweges) beabsichtigt.

1.2 Vorhabenträger und Antragsteller

Vorhabenträger und Antragssteller für diese Maßnahmen ist die:

BE Netz GmbH

Otto-Hahn-Straße 1,
48529 Nordhorn

1.3 Gegenstand des Planvorhabens

Gegenstand des Antrages nach §18 AEG ist die technische Sicherung des oben genannten Bahnübergangs BÜ 105 „Osterwalder Straße“ in Bahn-Km 51,840. Diese Sicherung beinhaltet den Einbau einer technischen Sicherungsanlage mit Lichtsignalen und einer BÜ- Akustik. Durch die Verbreiterung der Straße aus beiden Richtungen jeweils 25 m vor dem Bahnübergang auf 5,50 m, wird eine ausreichende Aufstelllänge vor dem Bahnübergang und ein gefahrloses Kreuzen im BÜ-Bereich zweier Straßenverkehrsteilnehmer erreicht. Des Weiteren soll nach Anlegung eines Parallelweges die höhengleiche Kreuzung BÜ 104 „Roggenkamp“ in Bahn-Km 51,569 zurückgebaut werden.

1.4 Genehmigungsverfahren

Für das Vorhaben ist ein Planverfahren nach §18 AEG in Verbindung mit §74 VwVfG durchzuführen.

1.5 Planrechtfertigung

Durch die technische Sicherung des Bahnübergangs „Osterwalder Straße“ mit Licht- und Akustiksignalen und die notwendige Verbreiterung der Straße auf 5,5 m Breite, wird die Sicherheit an diesem Bahnübergang erheblich gesteigert. Eine weitere Minimierung der Gefahrenpunkte Schiene / Straße erfolgt durch die Anlegung eines parallelen Seitenweges und gleichzeitiger Aufhebung des BÜ Roggenkamp.

Durch den Entfall der akustischen Warnsignale bei Annäherung eines Zuges an den Bahnübergang werden die vorhandenen Geräuschemissionen drastisch reduziert.

1.6 Lage im Netz

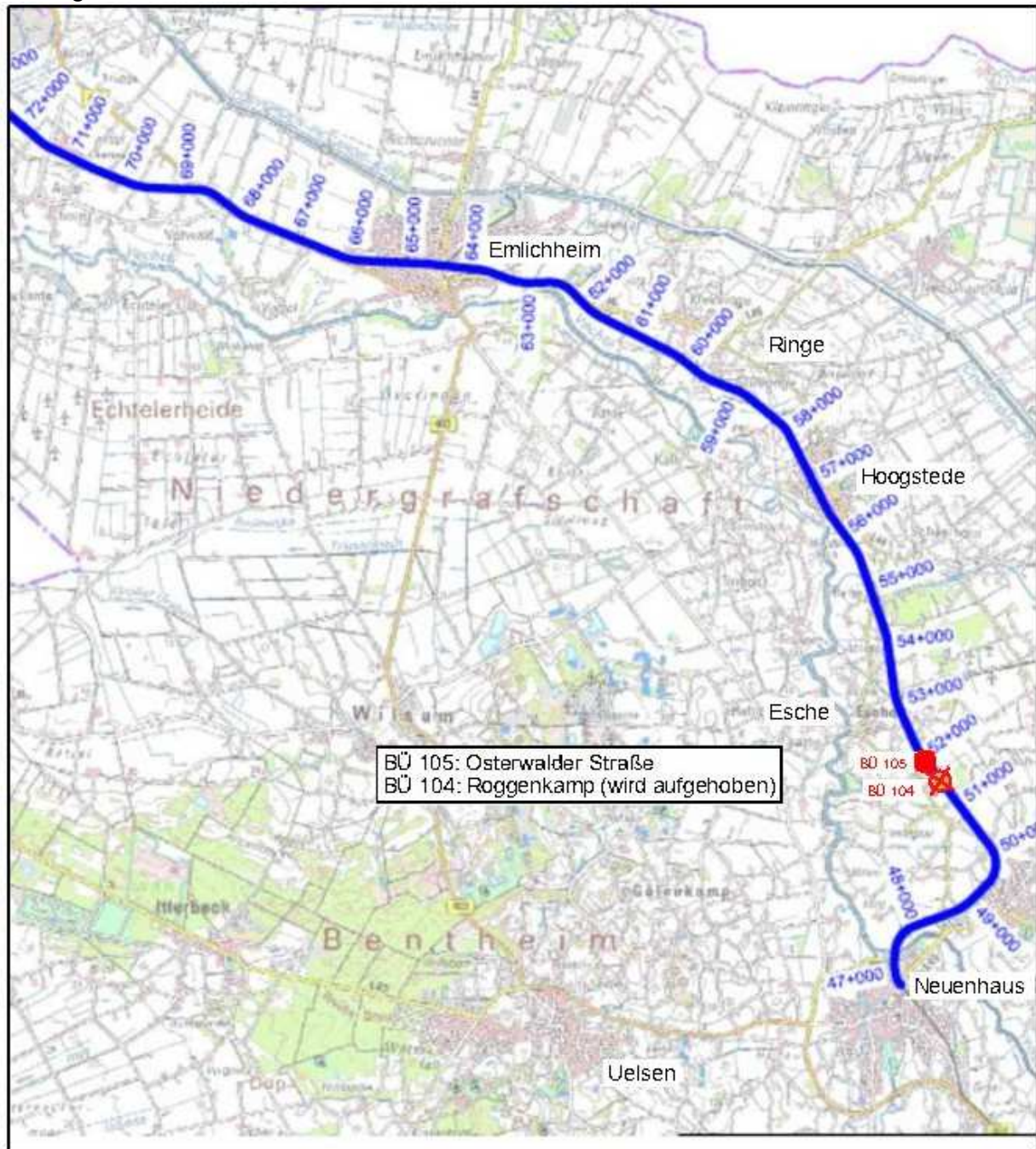


Abbildung 1: Übersichtskarte mit den betroffenen Bahnübergängen

2. Vorhandener Zustand

2.1 BÜ Osterwalder Straße

Die Osterwalder Straße kreuzt in Esche höhengleich das Streckengleis der BE Netz GmbH bei Bahn-km 51,840. Der Bahnübergang führt mit einem schrägen Winkel über das Gleis und wird zurzeit gem. der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 11 durch die Übersicht auf die Strecke in Verbindung mit akustischen Warnsignalen und Andreaskreuzen gesichert. Im Abstand von jeweils ca. 240 m vor dem Bahnübergang in Fahrtrichtung des Zuges sind die Signale BÜ 4 (Pfeiftafel) aufgestellt. In Höhe der Pfeiftafel hat der Triebfahrzeugführer für mindestens 3 Sekunden ein akustisches Signal (Achtungssignal) zu geben, welches dann mittig zwischen der Pfeiftafel und Bahnübergang gemäß geltendem Regelwerk zu wiederholen ist.

Die Osterwalder Straße dient überwiegend der Erschließungsfunktion. Neben dem KFZ- und Landwirtschaftlichen Verkehr wird der Bahnübergang von Radfahrern und Fußgängern genutzt. Die Befestigung der Straße besteht aus Asphalt, die Befestigung des Bahnüberganges selbst besteht ebenfalls aus Asphalt. Die Straßenbreite beträgt ca. 3,3 m. Es ist kein gesonderter Geh- und Radweg vorhanden.

Die Verkehrsbelastung ist kleiner als 2.500 KFZ / 24h und somit gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 11 (13) unter Pkt. 3 als mäßig einzustufen.

Die Geschwindigkeit außer Orts beträgt max. 100km/h, allerdings wird die zulässige Geschwindigkeit vor dem Bahnübergang z. Zt. durch Verkehrszeichen VZ 274-20 auf 20km/h herabgesetzt.



Abbildung 1: Bahnübergang Osterwalder Straße

2.2 BÜ Roggenkamp

Die Straße Roggenkamp kreuzt in Esche höhengleich das Streckengleis der BE Netz GmbH bei Bahn-km 51,569. Der Bahnübergang führt mit einem schrägen Winkel über das Gleis. Der Bahnübergang wird zurzeit durch die Übersicht auf die Strecke in Verbindung mit hörbaren Signalen gesichert.

Die Straße Roggenkamp ist eine landwirtschaftliche Straße und dient überwiegend der Erschließungsfunktion. Neben dem KFZ- und Landwirtschaftlichen Verkehr wird der Bahnübergang von Radfahrern und Fußgängern genutzt. Die Befestigung der Straße besteht z. T. aus Asphalt und z. T. aus Schotter, die Befestigung des Bahnüberganges selbst besteht ebenfalls aus Asphalt. Die Straßenbreite beträgt ca. 2,9 m. Es ist kein gesonderter Geh- und Radweg vorhanden.

Die Verkehrsbelastung ist kleiner als 100 KFZ / 24h und somit gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 11 (13) unter Pkt. 3 als schwach einzustufen.

Die zulässige Geschwindigkeit vor dem Bahnübergang ist auf 20km/h herabgesetzt.



Abbildung 2: Roggenkamp

3. Geplante Maßnahmen

3.1 Bahnübergang „Osterwalder Straße“:

Vorgesehen ist aus Richtung Neuenhaus der Einbau einer zuggeschalteten Sicherungsanlage mit Signalgebern der Farbfolge gelb – rot. Zuggeschaltet bedeutet, dass durch eine in einer Entfernung von jeweils ca. 880 m vor dem Bahnübergang installierte Einschaltkomponente beim Befahren durch den annähernden Zug ein Impuls an die Sicherungsanlage gesendet wird und dadurch die Anlage einschaltet. Nach Ablauf der eingestellten Gelbphasenzeit werden in den Signalgebern dann rotes Dauerlicht angezeigt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird dem Triebfahrzeugführer durch ein im Bremswegabstand von 700 m vor dem Bahnübergang aufgestellten Überwachungssignal (Üs) signalisiert. Aus Richtung Coevorden wird die Sicherungsanlage durch das Stellwerk Esche in Abhängigkeit zur Stellung des Ausfahrssignales im Bahnhof Esche eingeschaltet. Aufgrund der Abhängigkeit der Sicherungsanlage zum Stellwerk des Bahnhofs Esche ist gem. der „Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ (BÜV NE) die Sicherungsanlage mit Halbschranken auszurüsten und die Straßenbreite jeweils 25 m vor und hinter dem Bahnübergang auf mind. 5,5 m Breite auszubauen. Durch den Entfall der akustischen Warnsignale bei Annäherung eines Zuges an den Bahnübergang werden die vorhandenen Geräuschemissionen drastisch reduziert. Folgender Umfang ist vorgesehen:

- Verbreiterung der Straße auf 5,5m Breite, 25 m in beiden Richtungen des Bahnüberganges
- Neubau der Standorte der Andreaskreuze (Z201- 50)
Lage: 3,65m zum Gleis und mindestens 1,25m zur Straßenkante, in jedem Quadrant
- Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Signalgebern der Farbfolge gelb – rot für den Individualverkehr und zusätzlich mit BÜ- Akustik für den Fußgänger und Radfahrer
- Aufstellung eines Betonschalthauses zur Aufnahme der Schalteinrichtung, der Stromversorgung und des Strom-Netzersatzes.
- Das Betonschalthaus mit den Abmessungen von 1,6 x 1,6m wird im ersten Quadranten auf Gelände der BE Netz GmbH (siehe Lageplan) ohne Geländeanpassungen aufgestellt.
- neue Beschilderung und Verkehrszeichen auf der Straße
- Anbringen neuer Haltemarkierung (VZ294) auf der Straße, 2,5m vor dem neuen Andreaskreuz.
- Rückbau der Verkehrszeichen VZ 274-20
- Rückbau der vorhandenen Pfeiftafeln (Signal BÜ 4)
- Im Bereich des Bahnüberganges wird die Freileitung der Telekom versetzt. Die beiden neuversetzten Pfosten sind im Abstand von mind. 1,25m zur neuen Fahrbahnkante zu stellen.
- Es wird kein gesonderter Geh- und Radweg angelegt

Die Verlegung der Kabel auf einer Länge von jeweils ca. 900 m entlang der Strecke für die Einschaltung und Überwachung der Anlage erfolgt über die vorhandenen Kabelkanäle, sodass für die Maßnahme kein Kabeltiefbau erforderlich wird.

Die vorhandene Befestigung und aufzunehmende Bodenmassen werden im Vorfeld untersucht und fachgerecht entsprechend den Untersuchungsergebnissen entsorgt.

3.2 weitere Maßnahmen:

Es ist ein Bahnparallelweg zur Erschließung der hinter dem BÜ Roggenkamp befindlichen landwirtschaftlichen Flächen geplant. Der Weg wird im Abstand von 6,0m zum Gleis mit sandgeschleimter Schotterdecke erstellt, mit 3,5m Breite und 265,5 m Länge. Die Gesamtfläche (inklusive der Aufweitung im Anschlussbereich) beträgt dabei 953 m². Die Deckschicht ohne Bindemittel und die 25 cm starke Schottertragschicht soll auf E_{vd} = mind. 40 Mpa verdichtet werden. Der vorh. Unterbau/Auffüllung soll auf E_{vd} = mind. 25 Mpa verdichtet werden. Im Anschlussbereich an die Osterwalder Straße kreuzt der Weg mit einem Graben. In diesem Bereich wird der vorhandene Rohrdurchlass DN1000 um ca. 8 m verlängert.

- Die Entsiegelung und Rekultivierung des Wirtschaftsweges Roggenkamp soll ab dem rückgebauten Bahnübergang in Richtung Westen auf einer Fläche von insg. 390 m² erfolgen.
- Herstellen der Bahnseitengräben beidseitig im Bereich des rückgebauten BÜ Roggenkamp.
- Rückbau vorhandener Signalisierung an der Straße und im Gleisbereich des rückgebauten BÜ Roggenkamp
- Die Signalisierung an der Straße Roggenkamp ist vom zuständigen Straßenverkehrsamt mittels verkehrsbehördlicher Anordnung festzulegen.
- Aufgrund der Nutzung des Bahnparallelweges durch nur ganz wenige Landwirte der anliegenden Ackerflächen ist ein Begegnungsverkehr unwahrscheinlich.

4. Entwässerung

Die vorhandene Straßenbefestigung des Bahnüberganges wird über das Quergefälle in die anliegenden Seitenbereiche und Bahnseitengräben entwässert. Die Straßenverbreiterung wird mit vorhandenem Quergefälle ausgeführt. Dadurch entsteht keine Änderung an der vorhandenen Entwässerung. Im 4. Quadrant wird die Grabenböschung (aufgrund der Verbreiterung der Straße) angepasst.

Im Anschlussbereich des neuen Bahnparallelweges wird der vorhandene Rohrdurchlass DN1000 um ca. 8 m verlängert. Der vorhandene Graben wird somit in dieser Länge verrohrt. Die Vorflut wird in der Bauzeit durch Pumpenanlagen bei Bedarf aufrechterhalten.

Der neue Bahnparallelweg wird aus einer Deckschicht ohne Bindemittel erstellt und ist somit wasserdurchlässig. Die Entwässerung des Weges erfolgt im Dachprofilgefälle, beidseitig in anliegende Seitenbereiche.

Das neue Betonschaltheus am BÜ Osterwalder Straße steht unmittelbar vor dem Bahnseitengraben. In diesen wird die Dachentwässerung vom 2,6m² großen Betonschaltheus eingeleitet.

5. Umweltverträglichkeit

Gemäß § 9 UVPG wurde für das Vorhaben eine Einzelfallprüfung zur Feststellung der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Im Ergebnis ist die Maßnahme nicht UVP- pflichtig. Durch das Vorhaben kommt es zu Eingriffen im Sinne §§ 13, 14 BNatSchG und einer dauerhaften Voll- und Teilversiegelung von Biotopstrukturen und Bodenfläche. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn kommt es zu ca. 125 m² Neuversiegelung und für das Herstellen des Bahnparallelweges eine Teilversiegelung von 953 m². Weiterhin wird ein Graben auf einer Länge von ca. 8 m verrohrt. Und eine Böschung vom vorhandenen Graben an die neue Fahrbahnkante angepasst. Für die Funktionsbereiche Boden sowie Tiere und Pflanzen entsteht ein Kompensationsbedarf von insg. ca. 390 m². Dieser wird durch eine flächengleiche Entsiegelung des asphaltierten Weges Roggenkamp vollständig ausgeglichen. Nach örtlicher Besichtigung sind für die Errichtung der Sicherungsanlage an diesem Bahnübergang keine Baumfällungen erforderlich.

Ausführliche Informationen sind im Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zusammengetragen.

6. Grunderwerb/ Inanspruchnahme Eigentum Dritter

Die erforderlichen Baumaßnahmen werden ausschließlich auf Flächen der BE Netz GmbH und öffentlichen Verkehrsflächen der Gemeinde Esche ohne Inanspruchnahme privater Flächen durchgeführt. Grunderwerb ist somit nicht erforderlich. Mit den Grundstückseigentümer(n) der für den geplante Bahnparallelweg benötigten Flächen wurden seitens der Gemeinde Esche Vereinbarungen über Grundstückstausch durchgeführt, damit der neue Bahnparallelweg nur auf öffentlichen Flächen und Flächen der BE Netz GmbH errichtet wird.

Der Bau des Bahnparallelweges erfolgt erst dann, wenn die Gemeinde Esche als neuer Eigentümer im Grundbuchamt verzeichnet ist, die Flächen neu vermessen und die neuen Grundstücksgrenzen entsprechend im Grundstücskataster eingetragen sind.

Nach §7 des geschlossenen Kreuzungsvertrages gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz trägt die Erhaltungs- und Erneuerungslast für die Eisenbahnanlagen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und für die Straßenanlagen die Gemeinde.

Die für das Bauvorhaben benötigten Grundstücke befinden sich alle in vorhandenen bebauten und bewirtschafteten Flächen, sodass eine Kampfmittelsondierung nicht erforderlich ist.

Die Baustelleneinrichtung erfolgt im sehr geringen Umfang. Die für die Herstellung des Bahnparallelweges erforderlichen Baumaterialien werden per Lastkraftwagen angeliefert und direkt verarbeitet, sodass keine große Materiallagerfläche erforderlich ist. Für diese Baumaßnahme wird eine Fläche von 150 m² für die Baustelleneinrichtung benötigt. Die Lage der BE-Fläche ist den Planunterlagen zu entnehmen.

6.1 Grundstückseigentümerverzeichnis in anonymisierter Form

Grundstückseigentümerverzeichnis (GEV) zum Bauvorhaben

- Technische Sicherung des Bahnübergangs: BÜ 105
Osterwalder Straße, Bahn-km 51,840
- Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs BÜ 104 Roggenkamp, Bahn-Km 51,569 bei gleichzeitiger Herstellung eines parallelen Seitenweges zur Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen.

Gemarkung	Flur	Flurstück	Eigentümer (Name und Anschrift)
Esche	6	187/53	*****
Esche	6	188/54	*****
Esche	6	191/56	*****
Esche	6	184/123	*****
Esche	6	193/81	*****
Esche	6	167/46	*****

7. Planungsvarianten (Nullvariante)

Bei Nichtumsetzung des geplanten Bauvorhabens verbleiben die Bahnübergänge ohne die technische Sicherung und stellen dadurch ein erhebliches Risiko dar. Außerdem genügen die Bahnübergänge nicht mehr den Anforderungen aus dem § 3 Nr. 3 EKrG

Da der BÜ Roggenkamp nicht so stark frequentiert wird und das Straßennetz um die beiden BÜ's es ermöglicht, durch den Parallelweg östlich der Bahnlinie die landwirtschaftlichen Flächen ohne Barrierewirkung zu erschließen, gibt das die Möglichkeit Infolge des Aufhebens des BÜ Roggenkamp diesen Gefahrenpunkt zu minimieren. Den Parallelweg südlich vom BÜ Roggenkamp anzulegen ist wegen der fast doppelt so großen Entfernung zum nächsten BÜ nicht sinnvoll. Somit ist das die direkte und kürzeste Anbindung.

8. Bauzeit und Baudurchführung

Der Baubeginn soll nach Vorliegen des Planrechtes erfolgen. Die Baustelle wird über das öffentliche Straßennetz angefahren. Der Baubeginn ist für das 3. Quartal im Jahr 2024 vorgesehen. Die Bauzeit beträgt ca. zwei Monate.

Vom Bauablauf wird zuerst der BÜ Osterwalder Straße erneuert und technisch gesichert. Danach wird der Bahnparallelweg erstellt und anschließend der BÜ Roggenkamp aufgehoben.

Im Einzelnen: Sperrung BÜ Osterwalder Straße, Baustelleneinrichtung und Sicherung, Fahrbahnabbruch, Neuaufbau der Straße, Montage BÜ-Schaltheus und BÜ-Sicherung, Probelauf.

Parallelweg: Baustelleneinrichtung, Verlängerung des vorh. Rohrdurchlasses, Oberboden abtragen, Planum verdichten, Aufbringen der Schottertragschicht und der Deckschicht ohne Bindemittel.

Sperrung BÜ Roggenkamp, Baustelleneinrichtung, Rückbau der Andreaskreuze und Beschilderung, Abbruch der Asphaltbefestigung, Herstellen der beidseitigen Bahnseitengraben.

9. Im Verfahren beteiligte Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Straße/ Postfach	PLZ	Ort	Kontakt
1	Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Nord	Postfach 44 03 47	44392	Dortmund	Planauskunft.Nord@telekom.de
2	nvb GmbH	Gildkamp 10	48529	Nordhorn	Ewald.van-Faassen@nvb.de
3	Westnetz GmbH	Lohberg 10	49716	Meppen	bauauskunft@westnetz.de