

Erläuterungsbericht

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb);

**Technische Sicherung des Bahnübergangs in Bahn-km 62,597 der Strecke
Zeven – Tostedt im Zuge der Straße Alte Kleinbahn**

Antrag auf Planfeststellung gemäß „Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)“ § 18

Zuständige Verwaltungsbehörde: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau
und Verkehr

Zuständige Eisenbahnaufsicht: LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht
mbH, Hannover

1. Allgemeines

Auf der eingleisigen Strecke Zeven – Tostedt führt die evb in unregelmäßigen Zeitabständen Güterverkehr durch. Die Geschwindigkeit auf der Schiene beträgt $v_E = 50 \text{ km/h}$.

In Bahn-km 62,597 kreuzt die Straße Alte Kleinbahn die eingleisige Strecke der evb höhengleich. Genehmigungsrechtlich ist der Bahnübergang (BÜ) zurzeit durch Übersicht auf die Bahnstrecke in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge nichttechnisch gesichert.

Bedingt durch vorhandenen Bewuchs, der Lage des Gleises im leichten Einschnitt und tlw. vorhandener kleinerer Einbauten (Gartenhütten) sind die erforderlichen Sichtflächen vor Ort stark eingeschränkt. Auf Grund der eingeschränkten Sichtflächen wurde der BÜ für Fahrzeuge aller Art gemäß StVO Z 250 gesperrt und die Geschwindigkeit auf der Schiene herabgesetzt. Eine Beschilderung hinsichtlich der zulässigen Geschwindigkeit auf der Straße besteht nicht. Allerdings wird auf Grund der nördlich angrenzenden 30 km/h-Zone im Bereich des BÜ eine Geschwindigkeit von $v_{St} = 30 \text{ km/h}$ angenommen.

Der BÜ dient zur Erschließung der südlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen. Ferner werden die nahegelegenen Sportflächen zum Teil über den BÜ angefahren. Eine kleinere Parkfläche für PKW befindet sich ca. 55 m südlich des Gleises.

Gemäß „Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)“ § 11 (13) ist an dem Bahnübergang von mäßigem Verkehr (100 bis 2.500 Kfz pro Tag) auszugehen. Wobei sich die Verkehrsbelastung eher an der unteren Grenze bewegt und sich diese lediglich bei Sportfesten und ggf. zur Erntezeit oberhalb der 100 Kfz pro Tag bewegt. Allerdings wird der BÜ verstärkt durch Fußgänger und Radfahrer genutzt.

Grundlage der vorliegenden Planung ist die „Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)“ in Verbindung mit den Berechnungsgrundlagen der Ril 815 „Bahnübergangsanlagen planen und instand halten“.

2. Planung

Zur Erhöhung der Sicherheit und der leichteren Abwicklung des Verkehrs soll der Bahnübergang durch eine Lichtzeichenanlage technisch gesichert werden. Die Planung wurde mit den Beteiligten am 9. Mai 2022 vor Ort besprochen (siehe Anlage 6).

Die Fahrbahn ist beidseitig des BÜ mittels Mineralgemisch befestigt. Lediglich im unmittelbaren BÜ-Bereich besteht eine bituminöse Befestigung. Die Ausbaubreite variiert zwischen 2,55 m und 2,85 m. Um Begegnungsverkehr im BÜ-Bereich zu ermöglichen, ist der bestehende Straßenquerschnitt unter Berücksichtigung des nördlich des Gleises vorhandenen Kurvenradius entsprechend aufzuweiten. Dies wird auch beidseitig des BÜ im Bereich der Aufstellflächen (ca. 25 m vor bzw. hinter dem BÜ) erforderlich. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehre sowie in intensiver Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bildet der Begegnungsfall PKW/LKW bei verringerten Geschwindigkeiten die Grundlage der vorliegenden Planung. Die sich ergebenden Fahrbahnbreiten sowie die Darstellung der Schleppkurven sind den anliegenden Lageplänen (siehe Anlage 3/3a) zu entnehmen. Um ein Aufbringen der Haltlinien zu ermöglichen ist die Fahrbahn bis ca. 1 m hinter die Haltlinien bituminös zu befestigen. Für die restliche Fahrbahn ist eine Befestigung mittels Mineralgemisch vorgesehen. Aus Gründen der Unfallsicherheit ist die Befestigung im eigentlichen Gleisbereich mit einem seitlichen Überstand von ca. 50 cm auszuführen.

Um eine ausreichende Fahrbahnbreite herstellen zu können lässt sich die Inanspruchnahme von Fremdgrund nicht vermeiden. Im Rahmen der Trassierung wurde eine möglichst gerade Wegeführung angestrebt. Dadurch lässt sich die Ausbaubreite minimieren, wodurch auch der Flächenbedarf insgesamt minimiert wird. Ferner liegt östlich der Fahrbahn ein Wohngrundstück in ansteigender Höhenlage zur Bestandsgradienten. Aufgrund des Höhenunterschiedes muss hier ein Sicherheitsabstand eingehalten werden. Als weiteren Zwangspunkt wurde die Grundstückszufahrt zum Flurstück 386/5 angenommen, da eine Änderung dieser einen erheblichen Aufwand aufgrund des großen Höhenunterschiedes bedeutet. Daher sieht die Planung grundsätzlich die Inanspruchnahme des brach liegenden Flurstücks 399 in Quadrant II als vor, anstatt das Wohngrundstück auf dem Flurstück 386/5.

Auf Grund der Lage des Gleises im leichten Einschnitt, ist die Gradienten der Fahrbahn als Wanne ausgebildet. Im Rahmen der Planung wurden die zulässigen Parameter geprüft und die Gradienten fahrgeometrisch optimiert. Hierdurch ergibt sich im Ausbaubereich eine minimale Profilierung der Höhenlage. Die Wannenmindesthalbmesser gemäß Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE, 1995 alt) sowie der anzustrebende Wannenhalbmesser im BÜ-Bereich gemäß Zusammenstellung von Regelungen der DB Netz AG von $H_W = 210$ m werden eingehalten. Die Gradienten ist in den anliegenden Lageplänen (siehe Anlage 3/3a) zu entnehmen.

Bei der nördlichen Anbindung des Weges an den Bestand wird in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde ein durchgehender Tiefbord vorgesehen. Hierdurch bleibt der vom BÜ kommende Verkehr gegenüber dem Verkehr im Bereich des Wendehammers wartepflichtig. Der Abstand der Einmündung zum Gefahrenraum des BÜ beträgt ca. 30 m, so dass hier keine negativen Auswirkungen hinsichtlich der BÜ-Räumung zu erwarten sind.

Auf Grund der Höhenlage des Gleises ist beidseitig des BÜ eine Entwässerungsrinne im Fahrbahnbereich etwa auf Höhe der Lichtzeichen angeordnet. Hierdurch wird vermieden, dass anfallendes Niederschlagswasser aus dem Fahrbahnbereich direkt in den Bahnkörper geführt wird. Die Ausführung ist als gepflasterte Gosse (5-reihig) vorgesehen. Der Anschluss der

Rinnen erfolgt an die bestehenden Bahnseitengräben. Ferner ist im Zuge der Maßnahme zwischen den Gräben in Quadrant I und II eine Rohrverbindung herzustellen.

Die Aufstellung des erforderlichen Schalthauses erfolgt im IV. Quadranten auf Eigentumsflächen der evb.

Für die Aufstellung der Lichtzeichen wird teilweise eine geringfügige Anschüttung der beidseitig des Gleises vorhandenen Gräben erforderlich. Im III. Quadranten wird ein U-Rahmen vorgesehen. Die Standorte der Lichtzeichen sind dem beiliegenden Lageplan im Maßstab 1:200 zu entnehmen (siehe Anlage 3).

Die Funktion der Anlage ist wie folgt:

Die Lichtzeichenanlage ist in Grundstellung dunkel – zweibildrig. Die Einschaltung erfolgt aus beiden Richtungen zuggesteuert über richtungserkennende Schaltmittel im Gleis. Nach Einschalten des BÜ erfolgt die Sperrung durch die Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge Gelb/Rot. Für Fußgänger und Radfahrer ist eine akustische Warneinrichtung vorgesehen. Diese wird mit einer Lautstärkeabsenkung ausgeführt.

Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird dem Lokführer durch im Bremswegabstand aufgestellte Überwachungssignale (ÜS) signalisiert. Der zugrunde zu legende Bremsweg beträgt 400 m.

Die Anlage wird aus beiden Richtungen mit einer automatischen Hilfseinschaltung (Auto-HET-Funktion) programmiert. Die zusätzlich, unmittelbar im Bereich des Schalthauses vorgesehene Hilfs-Ein-/Ausschalttaste (HET/HAT) ist lediglich für Wartungs- und Störungsfälle erforderlich.

Die Freigabe des Bahnübergangs erfolgt zuggesteuert nach Verlassen des BÜ durch die letzte Achse des Zuges.

Ggf. entstehende Abhängigkeiten zu benachbarten BÜ werden im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Über die Abwicklung der Maßnahme und Finanzierung wird zwischen den Kreuzungsbeteiligten eine Vereinbarung gemäß „Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EKrG)“ abgeschlossen.

Seitens der Antragstellerin wird bestätigt, dass folgende Vorschriften und Regeln der Technik bei der Planung und der Ausführung der Maßnahme berücksichtigt werden:

EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
RIL 815 (DB AG)	Bahnübergangsanlagen planen und instand halten
BGV D 30	Unfallverhütungsvorschrift „Schienenbahnen“

3. Betroffene Behörden und private Belange

Folgende Behörden sind in ihrem Aufgabenbereich berührt:

- Samtgemeinde Tostedt, Schützenstraße 26 a, 21255 Tostedt als Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger.

Die Maßnahme liegt im Bereich folgender Versorgungsträger:

- EWE Netz GmbH, Cloppener Straße 302, 26015 Oldenburg, info@ewe-netz.de,
- Wasserbeschaffungsverband Harburg, Maschener Straße 49, 21218 Seevetal-Hittfeld,
- Gemeinde Tostedt, Schützenstraße 24, 21255 Tostedt,
- Landkreis Harburg, Schloßplatz 6, 21423 Winsen (Luhe),
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Utbremer Straße 91, 28217 Bremen, Pti-23.Ti-NI-Nord-Bauleitplanung@telekom.de,
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Vahrenwalder Straße 236, 30178 Hannover, koordinationsanfragen@kabeldeutschland.de.

4. Kabel und Leitungen Dritter

Die in den Bereichen vorhandenen Kabel und Leitungen Dritter werden bei der Ausführungsplanung berücksichtigt. Vor Baubeginn erfolgt die genaue Erkundung der Kabellage durch Suchschachtungen.

5. Natur und Landschaft

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird das Vorhaben aus naturschutzrechtlicher Sicht beurteilt und Maßnahmen, die zu einer Vermeidung bzw. Minderung möglicher Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes beitragen, dargestellt. Für die ermittelten, unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden Ausgleichsmaßnahmen festgelegt.

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen sind bei der Baumaßnahme zu berücksichtigen:

Artenschutzspezifische Vermeidungsmaßnahmen

- Rodung von Gehölzen und Räumung des Baufelds außerhalb der Brutzeit für Vögel

Allgemeine Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- Rückbau der Baunebenflächen und Straßenrandbereiche
- Stammschutz im Bereich von Gehölzen

Darüber hinaus zeigt die Konfliktanalyse, dass die technische Sicherung des Bahnübergangs (BÜ) an der Bahnstrecke Zeven - Tostedt, Bahn-km 62,597, einen Eingriff in die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Boden darstellt.

Als Ausgleich für die Rodung von 2 Stiel-Eichen mittleren Alters (einer der beiden Bäume zeigt einen erheblichen Stammschaden) sowie die Inanspruchnahme von 195 m² Vegetationsstrukturen und Böden mit geringer bis mittlerer Bedeutung für den Naturhaushalt werden auf dem Flurstück 344/10, Flur 15, Gemarkung Tostedt, 2 Stiel-Eichen und eine Strauch-Baumhecke entlang des Weges neu gepflanzt (Flächengröße 98 m²). Diese

Ausgleichsmaßnahme erfolgt am Rand einer Fläche der evb, die in einer Gesamtgröße von 2.308 m² als Kompensationsflächenpool für weitere Vorhaben entwickelt werden soll.

Darüber hinaus wurde eine Artenschutzprüfung durchgeführt (s. LBP, Kap. 6). Sie zeigt im Ergebnis, dass die technische Sicherung des Bahnübergangs, unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ausgelöst.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch die dargestellten Maßnahmen im Untersuchungsgebiet vollständig wiederhergestellt werden können.

6. Schallschutz

Keine Auswirkungen.

7. Kultur und sonstige Sachgüter

Keine Auswirkungen.

8. Denkmalpflege

Keine Auswirkungen.

9. Grunderwerb

Für die Aufweitung der Fahrbahn wird im III. Quadranten eine Fläche von ca. 77 m² des Flurstücks 399, Flur 15 der Gemarkung Tostedt in Anspruch genommen.

Eine entsprechende Vereinbarung zwischen der evb und dem Eigentümer ist zu treffen.

Erforderliche Angaben bezüglich der Flächeninanspruchnahme sind dem anliegenden Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 4) und dem Lageplan (Anlage 3) zu entnehmen.

Aufgestellt,

Hannover, den 30.05.2024

ConTrack Consulting-Gesellschaft
für Schienenbahnen mbH

gez. Martsch

Freigegeben,

Zeven, den

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe
Elbe-Weser GmbH

ppa. Buse