

**Antrag auf Planfeststellung nach §18 ff. AEG
in Verbindung mit §§ 72 bis 78 VwVfG für den
Bahnhof Zeven-Aspe, Verlängerung eines Kreuzungsgleises**

Anlage 1:
Erläuterungsbericht

für

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb)
Bahnhofstr. 67
27404 Zeven

Zuständige Planfeststellungsbehörde:	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)
Zuständige Eisenbahnaufsicht:	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover

Inhalt

1	Allgemeines	1
2	Planung	1
2.1	Verlängerung und Korrektur der Lage von Gleis 22	2
2.2	Erneuerung Weiche 1	2
2.3	Erneuerung Weiche 2	2
2.4	Entwässerungstechnische Maßnahmen	3
2.5	Leit- und Sicherungstechnik	3
3	Betroffene Behörden und Belange Dritter	3
4	Kabel/Leitungen	4
5	Natur und Landschaft	5
6	Schallschutz	6
7	Erschütterungen	6
8	Kultur- und sonstige Sachgüter	7
9	Denkmalpflege	7
10	Abkürzungen	7
	Weitere Anlagen	

Weitere Anlagen

Anlage 2	Übersichtskarte
Anlage 3	Planunterlagen
Anlage 4	Bauwerksverzeichnis
Anlage 5	Grunderwerbsverzeichnis
Anlage 6	Unterlagen zur Umweltplanung
Anlage 7	Schallgutachten

1 Allgemeines

Die evb-Strecke von Rotenburg (Wümme) nach Bremervörde ist im Seehafenhinterlandverkehr Teil einer Umfahrung für den überlasteten Knoten Bremen. Das evb-Netz ist jedoch nur eingleisig ausgebaut, weswegen für die Abwicklung eines verlässlichen Verkehrs Begegnungsbahnhöfe benötigt werden. Die Betriebsqualität in diesem Netz hat in den vergangenen Jahren laufend abgenommen, weswegen es häufig zu Störungen im Betriebsablauf kommt.

Im Bahnhof (Bf) Zeven, Bahnhofsteil (Bft) Zeven-Aspe, gibt es bereits das Kreuzungs-/ Begegnungsgleis 22, welches günstig ungefähr auf der Hälfte der Strecke zwischen Rotenburg (Wümme) und Bremervörde liegt. Zur Verbesserung der Betriebsqualität soll die Einfahrtgeschwindigkeit in das Gleis aus beiden Richtungen auf 80 km/h erhöht werden. Dazu sind die beiden Weichen durch Weichen der Bauform 760 – 1:14 zu ersetzen und die Gleislängen an die sich neu ergebenden Durchrutschwege/ Schutzstrecken anzupassen. Die detaillierte Beschreibung der Maßnahme ist dem folgenden Kapitel zu entnehmen.

2 Planung

Im Bft Zeven-Aspe sollen die Einfahrtgeschwindigkeiten in das östliche Kreuzungs-/ Begegnungsgleis 22 und damit auch die Durchfahrtgeschwindigkeit über die Gleise 21 und 22 von heute 30 km/h auf 80 km/h erhöht werden. Dazu sind Weichen mit größeren Zweigradien vorzusehen und die Länge des Gleises gem. der für die höhere Geschwindigkeit erforderlichen Schutzstrecken anzupassen.

Die Maßnahme ist zwischen den Bahn-km 124,715 (Weichenanfang Weiche 1, neu) und Bahn-km 125,838 (Weichenanfang Weiche 2, neu) geplant. Die Längen der Gleise 21 und 22 ermöglichen, wie heute schon, die Kreuzung von 700 m langen Ganzzügen.

Variantenuntersuchung

Im Vorfeld der Planung wurde geprüft, ob alternative Varianten in Frage kommen. Wegen der Lage des Bahnübergangs Südring in geringer Nähe zu Weiche 2 ist eine nennenswerte Verlängerung des Gleises 22 jedoch nur in südlicher Richtung möglich.

Gültige Regelwerke

Die Grundlagen der Planung sind insbesondere:

- FV-NE, Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- Ob-Ri NE, Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
- Ril 836, Erdbauwerke und sonstige geotechnische Bauwerke planen, bauen und instand halten

2.1 Verlängerung und Korrektur der Lage von Gleis 22

Die Verlängerung der Baulänge von Gleis 22 ist eine Folge der Verlegung der beiden Weichen 1 (nach Süden) und 2 (nach Norden), wodurch sich automatisch auch die Baulänge von Gleis 21 erhöht. Während Gleis 21 über die Verlegung der Weichen hinaus nicht angepasst werden muss, sind bei Gleis 22 folgende Maßnahmen erforderlich:

- im südlichen Bereich: Neubau des Gleises auf einer Länge von ca. 256 m mit einem Gleisabstand von 5,00 m,
- im mittleren Bereich: Korrektur der Gleislage durch Verrücken des Gleises um ca. 50 cm zur Einhaltung des Gleisabstandes von mind. 5,00 m, daher Gleisumbau auf einer Länge von ca. 220 m,
- im nördlichen Bereich: Korrektur der Gleislage um wenige Zentimeter mittels Stopf-/Richtmaschine auf einer Länge von ca. 462 m.

Die geplanten Gleislängen und die Gleisabstände berücksichtigen die signaltechnische Streckenausrüstung mit Signalen und entsprechenden Durchrutschwegen hinter den Signalen.

Der Oberbau von Gleis 22 besteht im Bereich des Neubaus aus Schienen der Form 54E4 auf Betonschwellen B70W. Es werden werksneue Stoffe eingebaut. Die gewählte Schotterstärke beträgt 30 cm unter Schwellenunterkante. Als Unterbau für das neue Gleis ist eine Planumschutzschicht (PSS) in einer Stärke von 20 cm vorgesehen. Verdichtungswerte:

OK Planum:	$EV_2 \geq 80 \text{ MN/m}^2$	$EVD \geq 40 \text{ MN/m}^2$	$DPr \geq 1,0$
OK Erdplanum:	$EV_2 \geq 45 \text{ MN/m}^2$		$DPr \geq 0,95$

Grundlage für die Ausführung der Erdarbeiten ist die Ril 836 „Erdbauwerke und sonstige geotechnische Bauwerke planen, bauen und instand halten“.

Grundlage für die Ausführung der Oberbauarbeiten sind die „Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Ob-Ri NE)“.

2.2 Erneuerung Weiche 1

Die vorhandene Weiche 1, Bauform 54E3-190-1:9, wird ausgebaut und im geraden Strang (Gleis 21) ein Lückenschluss geschaffen. Die Funktion der alten Weiche übernimmt eine neue Weiche 1 mit größerem Zweigradius und der Bauform 54E4-760-1:14. Der Weichenanfang wird in diesem Zuge ca. 252,80 m nach Süden in Bahn-km 124,715 verlegt.

2.3 Erneuerung Weiche 2

Die vorhandene Weiche 54E3-190-1:9 wird durch eine Weiche mit größerem Zweigradius, Bauform 54E4-760-1:14 ersetzt. Der Weichenanfang wird in diesem Zuge ca. 33,90 m nach

Norden in Richtung Bahnübergang Südring in Bahn-km 125,838 verlegt. Am Ende des Gegenbogens südlich der Weiche erreicht das Gleis 22 wieder die heutige Lage des Gleises 22.

2.4 Entwässerungstechnische Maßnahmen

In Anlehnung an die Ergebnisse eines Bodengutachtens aus 2009 für das benachbarte Gleis 21 wird davon ausgegangen, dass der anstehende Boden im gesamten betrachteten Bereich eine hohe Versickerungsfähigkeit aufweist. Der vorhandene Bahnseitengraben enthält nach Beobachtungen der evb nur selten Wasser, welches zudem schnell versickert.

Das Gleis 22 in korrigierter Lage, der Neubauabschnitt des Gleises 22 im südlichen Bereich sowie die beiden neuen Weichen in neuer Lage werden in Schotterbauweise auf versickerungsfähigem Grund gebaut. Eine Versiegelung im Sinne einer Beeinträchtigung der Entwässerung von Flächen erfolgt durch die Maßnahme daher nicht.

Auf dem Abschnitt von ca. km 124,750 bis ca. km 125,300 verläuft östlich der und parallel zur Bahnstrecke bereits heute ein Bahnseitengraben (abschnittsweise mit der Charakteristik einer Versickerungsmulde), der über einen Durchlass DN500 bei km 125,102 durch den Bahndamm nach Westen entwässert. Im Zuge der Baumaßnahme sind der Bahnseitengraben lediglich an den neuen Dammfuß nach Osten zu verlegen und der Durchlass angemessen (um ca. 1,0 m) in Richtung Osten zu verlängern. Eine grundsätzliche Veränderung des Einzugsbereichs des Bahnseitengraben oder möglicher Abflussmengen ergibt sich durch diese Anpassung nicht.

2.5 Leit- und Sicherungstechnik

Der Gleisneubau wird in die bestehende Zugsicherungstechnik entlang der Strecke eingebunden. Es sind folgende Signale im Bahnhof notwendig:

- je ein Einfahrsignal je Fahrtrichtung,
- je zwei Ausfahrsignale je Fahrtrichtung,
- notwendige Sperrsignale für Rangierfahrten.

3 Betroffene Behörden und Belange Dritter

Folgende Behörden sind in ihrem Aufgabenbereich berührt:

- Samtgemeinde Zeven, Am Markt 4, 27404 Zeven, als zuständige Kommune
- Landkreis Rotenburg (Wümme), Amt für Naturschutz und Landschaftspflege, Hopfengarten 2, 27356 Rotenburg (Wümme), als Untere Naturschutzbehörde und Untere Wasserbehörde

Die Maßnahme liegt im Bereich folgender Versorgungsträger:

- Stadt Zeven, Am Markt 4, 27404 Zeven:
Regenwasser-Freigefälleleitung DN 800, Regenwasserkanal DN 1000
- Samtgemeinde Zeven, Am Markt 4, 27404 Zeven:
Schmutzwasserdruckrohrleitung DN 125
- Stadtwerke Zeven GmbH, Vitus-Platz 1, 27404 Zeven:
Wasserleitungen DN 250 und 1x unbek., Gasleitung DN 100 und DN 200
- Deutsche Telekom AG, Planungsauskunft Nord:
Fernmeldelinien (5x)

Grunderwerb

Die durch die Maßnahme in Anspruch zu nehmenden Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Antragstellerin evb. Im nördlichen Bereich der Maßnahme muss auf einer Länge von ca. 550 m östlich der Strecke auf einen schmalen Grundstücksstreifen im Besitz Dritter zurückgegriffen werden. Siehe hierzu auch Anlage 5, Grunderwerbsplan, in der die entsprechenden Flächen gekennzeichnet sind. Dazu im Einzelnen:

- Das Gleis 22 nimmt heute schon die Flurstücke 950/260, 100/10 und 100/18 anteilig in Anspruch. Die Flächen gehören aber noch nicht der Antragstellerin. Letztere möchte die benötigten Teilflächen im Zuge der Maßnahme käuflich erwerben.
- Im südlichen Bereich der Maßnahme verläuft der Bahnseitengraben auf einem kurzen Abschnitt in Flur 921/113. Die Antragstellerin möchte den kleinen Flächenanteil ebenfalls käuflich erwerben.

Dauer der Maßnahme

Die Baumaßnahme wird voraussichtlich acht Wochen Bauzeit benötigen, einschließlich der Einrichtung der Baustelle und Aufräumarbeiten.

4 Kabel/Leitungen

Im Bereich des Bauvorhabens sind mehrere Leitungen vorhanden. Betroffen sind die vier in Kapitel 3 genannten Versorgungsträger. Das Bauvorhaben erstreckt sich von Bahn-km 124,715 km (Anfang Weiche 1 im Süden) bis Bahn-km 125,838 (Anfang Weiche 2 im Norden, Zählung der Kilometrierung von Süd nach Nord).

Tabelle: Querende Leitungen im Bereich des Bauvorhabens

Bahn-km / Gemarkung	Leitungsart	Abstand OK Schwelle/ OK Schutzrohr	Vertrags-Nr./ Vertragsdatum	Vertragspartner
125,060 / Zeven	Schmutzwasserdruckrohr- Leitung DN 125	1,5	EVB 03/07/2011 21./28.03.2012	EVB / SG Zeven siehe *23)
125,234 / Zeven	Wasserleitung DN 250	1,5	20./28.07.1972	DB / Stadtwerke Zeven siehe *9)
125,235 / Zeven	Fernmeldelinie	2,0	19.11.2003	EVB / Telekom siehe *1)
125,244 / Zeven	Fernmeldelinie	2,0	25.09.1984	DB / DBP siehe *1)
125,508/ Zeven	Regenwasser- Freigefälleleitung DN 800	--	Gestattungsvertrag 14.03./22.04.1991	DB / Stadt Zeven siehe *17)

Vier Leitungen queren die Strecke mit einer Überdeckung 1,5 bis 2,0 m. Die Überdeckung der Querung in km 125,508, Regenwasser-Freigefälleleitung, ist unbekannt. Für alle Leitungen erhöht sich die Querungslänge max. um ca. einen Meter nach Osten. Die Höhe der Überdeckung würde sich ausschließlich verändern, wenn eine Leitung nicht waagrecht verlaufen sollte, z.B. die Freigefälleleitung. Die Art der Leitungen im Bereich der Querung (Material, Stärke etc.) sowie ggf. vorhandene Schutzmaßnahmen sind unbekannt.

5 Natur und Landschaft

Für das Vorhaben wurde eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 7 UVPG (in Verbindung mit den §§ 8-14 UVPG) und eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung zur Abhandlung der Eingriffsregelung gem. der §§ 13 – 17 BNatSchG und §§ 5 – 7 NNatSchG sowie eine Prüfung besonderer Artenschutzbelange gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG durchgeführt. Die Gutachten liegen als Anlagen 6.3, 6.4 und 6.5 bei.

Einzelfallprüfung nach UVPG

Nach den Kriterien zur Vorprüfung der UVP-Pflicht bestehen keine Anhaltspunkte, die auf erhebliche und nachhaltige Auswirkungen auf die Umwelt schließen lassen.

Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

Durch das Vorhaben kommt es durch Neuversiegelungen mit Schotter im Umfang von insgesamt 888 m² zu unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden. Zudem kommt es zu kleinflächigen Gehölzverlusten von sieben jüngeren Einzelbäumen und 470 m² einer Strauchhecke sowie Verlusten von 1.518 m² halbruderaler Gras- und Staudenfluren. Bei Umsetzung der geplanten Schutzmaßnahmen können Beeinträchtigungen von höherwertigen Biotopstrukturen und Einzelbäumen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Die Versiegelung des Bodens ist im Verhältnis 1 : 0,5 zu kompensieren.

Da im räumlichen Zusammenhang keine geeignete Entsiegelungsmaßnahme für den ermittelten Bedarf von 444 m² für das Schutzgut Boden zur Verfügung steht, erfolgt die Kompensation zusammen mit der Kompensation von 1.988 m² für das Schutzgut Arten und Biotope sowie dem Kompensationsbedarf von 668 m² für die Verluste der Einzelbäume durch die Entwicklung staudenreicher Saumstrukturen und die Anlage eines Feldgehölzes in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsbereich.

Nach Durchführung der o. g. Maßnahmen sind, die durch dieses Bauvorhaben verursachten, erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen (BNatSchG, NNatSchG) vollständig ausgeglichen.

Artenschutz

Durch unvermeidliche Eingriffe in Gehölzstrukturen ergeben sich Beeinträchtigungen für die Artengruppen der Brutvögel und Fledermäuse. Um Zugriffsverbote für die Artengruppe der Fledermäuse zu verhindern, werden die zu fallenden Bäume vor der Baufeldräumung auf Höhlen kontrolliert und eventuell aufgefundene Höhlen auf Besatz kontrolliert und

entsprechend verschlossen, wenn ein Besatz ausgeschlossen wurde. Bei festgestelltem Besatz werden die Höhlen mit einem One-Way-Pass verschlossen, sodass die Tiere die Höhlen verlassen können, aber eine Wiederbesiedelung verhindert wird. Durch eine Bauzeitenregelung mit vorgeschriebener Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeit im Zeitraum vom 01.10. bis 01.03. und die Beschränkungen von Baumfällungen (Stammumfang > 20 cm) auf den Zeitraum vom 01.12. bis 28.02./29.02. können im Zusammenhang mit der Höhlenbaumkontrolle zwischen September und Oktober Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden.

6 Schallschutz

Die durch die geplante Verlängerung eines Kreuzungsgleises im Bahnhof Zeven-Aspe im Umfeld entstehenden Schallimmissionen wurden im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens „Verlängerung eines Kreuzungsgleises im Bahnhof Zeven-Aspe“ Nr. 25059 vom 31.03.2025 von lux planung untersucht. Die Untersuchung ergab, dass die mit der Verlängerung des Kreuzungsgleises und der Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit von 30 auf 80 km/h erzeugten bzw. ausgehenden Geräuschimmissionen die Anforderungen der 16. BImSchV erfüllen bzw. einhalten. Es sind nur Industriegebiete GI bzw. nicht-schutzbedürftige Gebäude / Hallen betroffen.

Die Durchführung der Arbeiten soll ausschließlich von 07:00 bis 18:00 h unter Einsatz von lärmreduzierten Baumaschinen erfolgen. Ferner wird die evb ihre Auftragnehmer verpflichten, sämtliche einschlägigen gesetzlichen und untergesetzlichen Regelwerke in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten. Dies gilt insbesondere für die Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm).

Zur Minimierung baubedingter Lärmemissionen sind ausschließlich dem Stand der Technik entsprechende, geräuscharme Baumaschinen einzusetzen. Die Auswahl und der Einsatz der Geräte haben unter besonderer Berücksichtigung lärmschutztechnischer Gesichtspunkte zu erfolgen. Ergänzend sind erforderlichenfalls geeignete organisatorische und technische Lärminderungsmaßnahmen vorzusehen. Hierbei sind insbesondere die fachtechnischen Hinweise der AVV Baulärm, Anlage 5, zu beachten.

Somit sind keine erheblichen nachteiligen schalltechnischen Auswirkungen durch das geplante Vorhaben zu erwarten.

7 Erschütterungen

Die Verlängerung des Gleises 22 dient Zügen, die für eine Zugbegegnung im Bahnhof Zeven-Aspe halten sollen. Züge, die das Gleis 22 befahren sollen, werden also überwiegend geringere Geschwindigkeiten als die im Streckengleis zulässigen 80 km/h aufweisen (bis zum Halt). Dies wird zu geringeren Erschütterungen führen, als bereits heute im benachbarten

Streckengleis 11 zu erwarten sind. Die Relevanz von Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb der Strecke ist in dem betrachteten Bereich zudem als gering einzuschätzen. So empfiehlt die VDI-Richtlinie 3837)* den Einsatz von Prognoseverfahren zur Ermittlung des Einflusses von Erschütterungen durch Vollbahnen erst unterhalb eines Abstands von 60 m eines Gleises zu Gebäuden.

Erschütterungen aus dem Bauverfahren werden nicht in besonderem Maße auftreten. Neben den üblichen Verfahren zu Bodenverfestigung und dem Stopfen des Schotters werden keine besonders erschütterungsintensiven Verfahren wie Rammen, Abriss oder Sprengung zum Einsatz kommen. In beiden Zusammenhängen ist auf die besonders große Entfernung des Vorhabens zur nächstgelegenen Wohnbebauung von mehreren hundert Metern hinzuweisen.

)* Erschütterungen in der Umgebung von oberirdischen Schienenverkehrswegen - Spektrales Prognoseverfahren, 2013

8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Planungsraum sind keine Kultur- und/oder sonstige Sachgüter vorhanden.

9 Denkmalpflege

Denkmalgeschützte Objekte sind im Planungsraum nicht vorhanden.

10 Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Bf	Bahnhof
Bft	Bahnhofsteil
evb	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
Ril	Richtlinie (hier: Deutsche Bahn AG)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

Aufgestellt,

Freigegeben,

Hannover, den 24.06.2026

Zeven, den

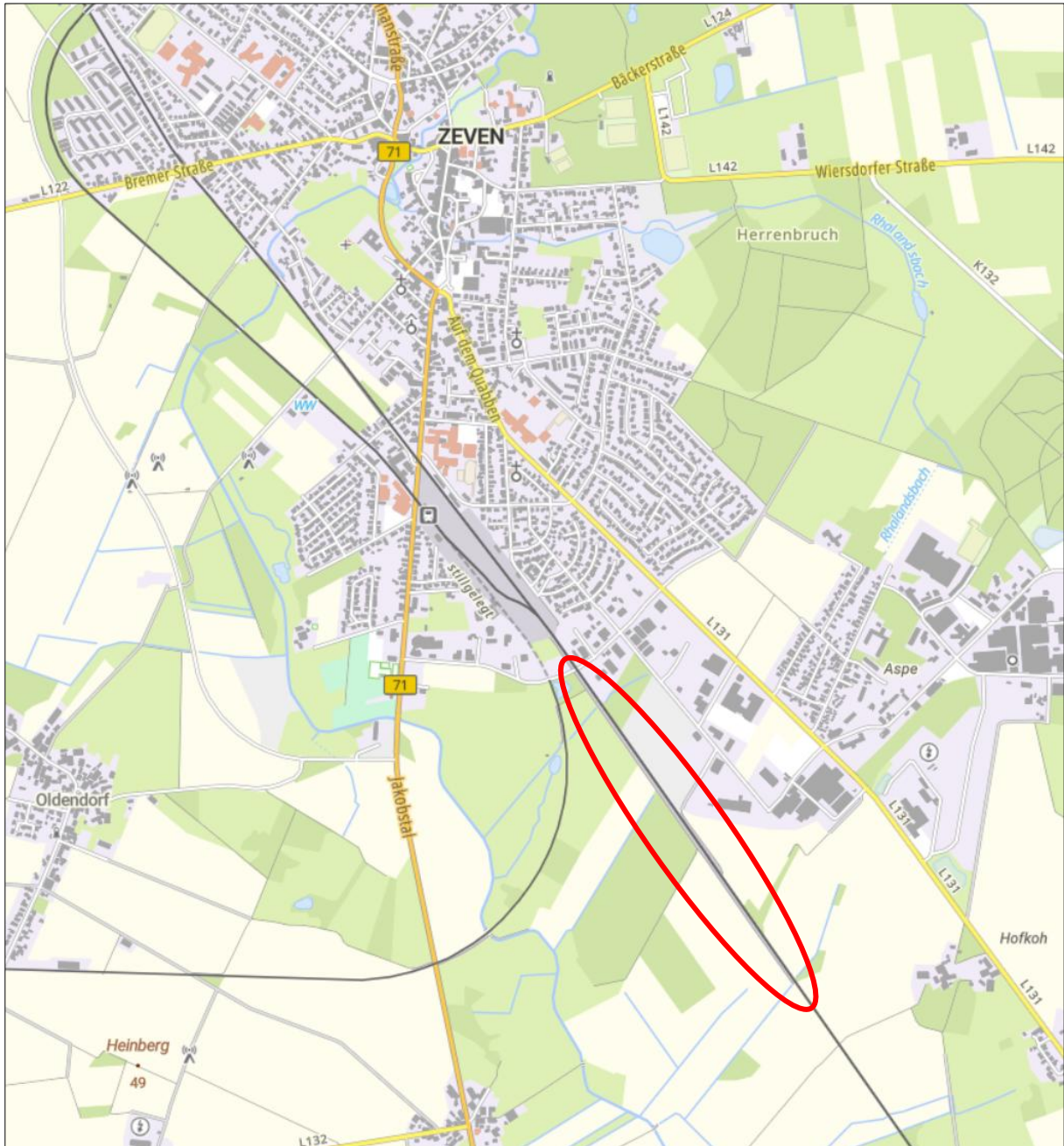
ConTrack Consulting Gesellschaft
für Schienenbahnen mbH

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe
Elbe-Weser GmbH

Weitere Anlagen

Anlage 2 Übersichtskarte

Maßstab ca. 1:25.000



Planungsraum

Anlage 3 Planunterlagen

Anlage 3.1 Eisenbahntechnischer Lageplan Bestand und Zielplanung, Maßstab 1:1.000

Anlage 3.2 Regelquerprofil in Strecken-km 124,8+50

Anlage 3.3 Grunderwerbslageplan, Maßstab 1:1.000

Anlage 4 Bauwerksverzeichnis

1 Seite

ANLAGEN

Lfd. Nr.	Bau-/Bahn-km oder Anlage(-nteil) neu oder zu erstellend, Rück- bau	Bezeichnung	a.1) bisheriger a.2) künftiger Eigentümer b.1) bisheriger b.2) künftiger Unterhaltungspflichtiger	Neubau/Änderung	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6
1	km 124,715	Weiche 1 (WA)	a.1) evb a.2) evb b.1) evb b.2) evb	Ersatz der vorhandenen Weiche und Verschiebung des Weichenanfangs um 252,80 m nach Süden	
2	km 125,838	Weiche 2 (WA)	a.1) evb a.2) evb b.1) evb b.2) evb	Ersatz der vorhandenen Weiche und Verschiebung des Weichenanfangs um 33,90 m nach Norden einschl. Erneuerung von Anschluss- und Gegenbogen über 76 m	
3	km 124,769 bis km 125,025	Gleis 22	a.1) evb a.2) evb b.1) evb b.2) evb	Neubau Gleis 257 m	
4	km 125,025 bis km 125,708	Gleis 22	a.2) evb b.2) evb	Korrektur der Gleislage über 682 m	

Anlage 5 Grunderwerbsverzeichnis

Anlage 6 Unterlagen zur Umweltplanung

Anlage 6.1 Bestands- und Konfliktplan

Anlage 6.2 Maßnahmenplan

Anlage 6.3 Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht für Eisenbahnanlagen

Anlage 6.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Anlage 6.5 Artenschutzfachbeitrag

Anlage 7 Schallgutachten