

## Inhaltsverzeichnis

1	ANTRAGSGEGENSTAND (UMFANG DES BAUVORHABENS) .....	2
2	PLANRECHTFERTIGUNG (ANLASS DES BAUVORHABENS) .....	2
3	VARIANTEN UND VARIANTENVERGLEICH .....	3
4	BESCHREIBUNG DES VORHANDENEN ZUSTANDES .....	4
5	BESCHREIBUNG DES GEPLANTEN ZUSTANDES .....	4
5.1	GLEISANLAGEN .....	4
5.2	GLEISEINDECKUNG .....	4
5.3	SICHERUNGSART DES BAHNÜBERGANGES .....	5
5.4	KABELTIEFBAU .....	5
5.5	WEGEBAU .....	5
5.6	ANLAGEN DER ELEKTROTECHNIK .....	6
5.7	ANLAGEN DER TELEKOMMUNIKATION .....	6
6	TANGIERENDE PLANUNGEN .....	6
7	TEMPORÄR ZU ERRICHTENDE ANLAGEN .....	6
8	BAUDURCHFÜHRUNG .....	6
9	ZUSAMMENFASSUNG DER BELANGE DES UMWELTSCHUTZES .....	7
9.1	BETROFFENES FACHRECHT .....	7
9.2	MAßNAHMEN ZUM SCHUTZ UND ZUR VERMEIDUNG .....	7
9.3	MAßNAHMEN ZUM AUSGLEICH, ERSATZ UND WEITERE KOMPENSATORISCHE MAßNAHMEN ..	7
9.4	ZUSAMMENFASSUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN BZW. DER BETROFFENEN UMWELTBELANGE .....	7
9.5	RECHTLICHE BEWERTUNG .....	8
10	WEITERE RECHTE UND BELANGE .....	8
10.1	GRUNDERWERB .....	8
10.2	KABEL UND LEITUNGEN .....	8
10.3	STRASSEN UND WEGE .....	9
10.4	KAMPFMITTEL .....	9
10.5	ENTSORGUNG VON AUSHUB- UND ABBRUCHMATERIAL .....	9
10.6	GEWÄSSER .....	9
10.7	LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT .....	9
10.8	BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZ .....	9
10.9	KAPAZITÄT .....	9
10.10	BARRIEREFREIHEIT .....	10
11	ABKÜRZUNGEN .....	11

## 1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

Träger des Planvorhabens ist die DB InfraGO AG. Die Planung, Leitung und Durchführung der Baumaßnahmen erfolgt unter der Verantwortung des Regionalbereiches Ost im Bereich der Projekte Bestandsnetz Neustrelitz.

Im Bahn-km 7,2+94 kreuzt ein Waldweg westlich der Eldebrücke und des Bahnhofes Neustadt-Glewe das Streckengleis.

Der vorhandene Bahnübergang ist mit einer technischen Sicherung in Form von Andreaskreuzen entsprechend den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gesichert.

Da die Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h angehoben werden soll, ergibt sich daraus die Notwendigkeit die Sicherungsart des Bahnüberganges anzupassen. Auf Grund der geringen Nutzung des Bahnüberganges soll der Überweg für den Fahrzeugverkehr gesperrt (aufgelassen) und mit einer Umlaufsperrung ausgestattet werden.

### Bahnanlagen:

Strecke:	6935; Ludwigslust - Waren
Bahn-Kilometer (Bestand):	7,294
Bahn-Kilometer (Planung):	7,292
v <sub>e</sub> (Bestand):	80 km/h
v <sub>e</sub> (Planung):	100 km/h

### Straßenanlagen:

Baulastträger:	Stadt Neustadt-Glewe
Landkreis:	Ludwigslust-Parchim
Straßenart:	Kommunalstraße
V <sub>Str.</sub> :	10 km/h
Lage:	außerorts

## 2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Nach § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27.12.1993 (BGBl. I, S. 2396) ist die DB InfraGO AG verpflichtet, ihre Anlagen nach Maßgabe des Standes der Technik und der Wirtschaftlichkeit weiter zu entwickeln und auszubauen.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat als Ausbauziel im Jahr 2026 für die Strecke 6935 von Ludwigslust über Neustadt-Glewe nach Parchim eine Streckengeschwindigkeit von 100 km/h vorgegeben. Durch die sich damit ergebenden Reisezeitverkürzungen sollen Anschlussbeziehungen gesichert und optimiert und insgesamt eine Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im Südwesten des Landes Mecklenburg-Vorpommern erreicht werden. Um dieses Ziel zu gewährleisten, müssen unter anderem die Sicherungsarten der Bahnübergänge im Streckenabschnitt überprüft und angepasst werden.

Der Bahnübergang BÜ 7,2 im Verlauf des Waldweges östlich von Neustadt-Glewe ist im Bestand als nicht technisch gesicherter Bahnübergang vorhanden. Eine Sicherung durch die Übersicht auf die Strecke ist bei einer Streckengeschwindigkeit über 80 km/h nicht mehr zulässig. Bei einem durch Kraftfahrzeuge genutzten Bahnübergang ist eine technische Sicherung erforderlich.

Bei einer aktuellen Verkehrszählung im Jahr 2024 wurde eine Verkehrsbelastung von 8 Fahrzeugen/ Tag ermittelt. Da der Waldweg nur derart gering genutzt wird und die beidseitig der Gleisanlagen gelegenen Waldflächen unabhängig voneinander jeweils von Norden bzw. Süden erreicht werden können, ist eine Teilauffassung des Bahnüberganges vorgesehen. Der Bahnübergang soll für Fußgänger und vor allem Wanderer weiterhin nutzbar sein und für diese durch eine Umlaufsperrung gesichert werden. Für Kraftfahrzeuge soll der Bahnübergang dagegen geschlossen (aufgelassen) werden.

Die Maßnahme erfolgt mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit am Bahnübergang. Gleichzeitig wird dem Eisenbahnkreuzungsgesetz § 3 (2) entsprochen, wonach der Verkehr an Kreuzungen durch Minderung des Verkehrs entlastet werden soll.

### 3 Varianten und Variantenvergleich

Der BÜ 7,2 ist im Bestand durch die Übersicht auf die Strecke als nicht technisch gesicherter Bahnübergang vorhanden. Durch die Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h ist diese Sicherungsart gemäß den Regelungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 11 und der Richtlinie der DB AG (Ril 815.2000) nicht mehr zulässig. Die Sicherungsart „Übersicht auf die Bahnstrecke“ ist nach den vorgenannten Regelwerken nur bis zu einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h zulässig. Diese Sicherungsart scheidet daher bei der Variantenbetrachtung aus, da ansonsten die Geschwindigkeitserhöhung nicht vollständig durchgeführt werden kann.

Im Zuge der Abstimmungen mit der Stadt Neustadt-Glewe als Straßenbaulastträger wurden die nachfolgend aufgeführten drei Varianten erstellt:

- V 1: Komplette Auflösung des BÜ für Fahrzeugverkehr und Fußgänger/ Radfahrer
- V 2: Teilauflassung des BÜ für den Fahrzeugverkehr und Errichtung einer Umlaufsperrung für Fußgänger mit Herstellung der Übersicht auf die Strecke
- V 3: Technische Sicherung des Bahnüberganges und Ausbau des Weges für den Begegnungsverkehr

Die Variante der kompletten Auflösung (V 1) wurde nicht weiter verfolgt, da der Wander- und auch Reitweg unterbrochen würde und dadurch das widerrechtliche Queren von Fußgängern und Wanderern am dann ehemaligen BÜ provoziert wird.

Durch die geringe Nutzung des Bahnüberganges (aktuelle Verkehrszählung 8 Fahrzeuge/ Tag) hat die DB InfraGO AG als Vorzugsvariante die Teilauflassung des Bahnüberganges für den Fahrzeugverkehr sowie Errichtung einer Umlaufsperrung für Fußgänger (V 2) festgelegt. Diese Variante entspricht den Gegebenheiten vor Ort. Der Waldweg ist für den öffentlichen Fahrzeugverkehr nicht durchgängig nutzbar. Aus Richtung Klein Laasch ist die Durchfahrt des Waldweges durch eine fest verschlossene Schranke versperrt (siehe Abbildungen 7 – 9 der Fotodokumentation, Unterlage 1.2). Der Waldweg ist durch Beschilderung für Unbefugte gesperrt und eine Befahrung ist nur einem beschränkten Nutzerkreis möglich. Der Waldweg kann daher durchgängig nur als Wanderweg oder durch Radfahrer genutzt werden.

Die Stadt Neustadt-Glewe hat nach Mitteilung der DB InfraGO AG zur Vorzugsvariante Teilauflassung (V 2) erklärt, dass der Bahnübergang auch weiter für Straßenfahrzeuge nutzbar sein muss und dass sie eine technische Sicherung des Bahnüberganges fordert. Die Stadt Neustadt-Glewe hat im Schreiben vom 24.05.2024 (siehe Register E2) erklärt, dass es sich um einen rechtlich-öffentlichen Weg in ihrer Baulastträgerschaft handelt. Auf einen offiziellen Verwaltungsakt zur Widmung wurde verzichtet, da nach Ansicht der Stadt von einer Widmungsfiktion ausgegangen werden kann. Diese liegt nach Ansicht der Stadt Neustadt-Glewe vor, da der Weg am Stichtag des Inkrafttretens des StrWG mit Duldung des Baulastträgers tatsächlich für jedermann zur Benutzung zugelassen war und auch so genutzt wurde. Diese Widmungsauffassung widerspricht jedoch ausdrücklich der Sperrung des Weges aus Richtung Klein Laasch und der Beschilderung als nicht öffentlicher Waldweg. Selbst wenn der Waldweg öffentlich gewidmet wäre, wäre die Variante V2 der Variante V3 vorzuziehen.

Der Weg erfüllt keine Erschließungs- oder Verbindungsfunktion und dient lediglich der Erreichbarkeit der Waldflächen bzw. der Infrastrukturanlagen (z.B. Hochspannungsfreileitung) bahnlinks und bahnrechts der Gleisanlage. Diese Waldflächen bzw. Anlagen sind nach der Teilauflassung weiterhin aus beiden Richtungen für die jeweiligen Nutzerkreise erreichbar.

In der Unterlage 5.5 sind im Lageplan Erschließung Waldflächen die derzeit vorhandenen und die zukünftigen Wegebeziehungen hauptsächlich für die Forstnutzung dargestellt. Aus Richtung Ortszentrum Neustadt-Glewe sind es derzeit ca. 2,5 km bis zum BÜ und zukünftig 4,7 km. Aus Richtung Ludwigslust von der Kreuzung K35/L73 sind es derzeit 4 km und zukünftig 6 km. Unter

Berücksichtigung, dass sich die Zufahrten zu den Waldflächen nicht direkt am BÜ befinden sondern 600 m bzw. 850 m vom BÜ entfernt, reduzieren sich diese Differenzen. Daher ist davon auszugehen, dass die durch die Teilauflassung entstehenden Umwege vernachlässigbar sind.

Die Variante 3 für den grundhaften Ausbau des Bahnüberganges einschließlich technischer Sicherung erfordert eine Einbindung der BÜ-Sicherungsanlage in die Stellwerkstechnik des Bahnhofes Neustadt-Glewe. Dieser Neubau der BÜ-Sicherungsanlage im Zusammenhang mit dem notwendigen Straßenausbau steht sowohl umweltseitig, wirtschaftliche und technisch in keinem Verhältnis zur tatsächlich möglichen Nutzung des Bahnüberganges.

Durch den erforderlichen Straßenausbau für den Begegnungsverkehr würde sich eine Neuversiegelung von ca. 100 m<sup>2</sup> in Asphaltbauweise und ca. 300 m<sup>2</sup> in ungebundener Bauweise ergeben. Im Quadrant II müsste auf einer Fläche von ca. 70 m<sup>2</sup> Buschwerk entfernt werden. Im Quadrant IV müsste ein Laubbaum mit Stammdurchmesser 0,9 m und Kronendurchmesser 20 m gerodet werden.

Die Vorhabenträgerin lehnt daher sowohl aus wirtschaftlicher, umweltseitiger und technischer Sicht die Realisierung der Variante 3 ab.

Im Ergebnis dieser Variantenbetrachtung beantragt die Vorhabenträgerin die Teilauflassung des Bahnüberganges.

## **4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes**

Im Bahn-km 7,2+94 kreuzt ein Waldweg westlich der Eldebrücke und des Bahnhofes Neustadt-Glewe das Streckengleis. Der Kreuzungswinkel des BÜ beträgt ca. 72°. Die Kommunalstraße ist nach Aussage der Stadt Neustadt-Glewe rechtlich-öffentlich gewidmet. Es kann durch die Stadt Neustadt-Glewe jedoch kein förmlicher Widmungsakt nach StrWG-MV nachgewiesen werden. Vielmehr wird durch die Stadt Neustadt-Glewe darauf verwiesen, dass der Weg zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des StrWG-MV tatsächlich für jedermann zur Benutzung zugelassen war und auch genutzt wurde und daher von einer Widmungsfunktion ausgegangen werden kann. In der Realität kann der Weg jedoch nur durch einen begrenzten Nutzerkreis genutzt werden, da er aus Richtung Klein Laasch durch eine fest verschlossene Schranke abgesperrt ist. Eine aktuelle Verkehrszählung hat eine Verkehrsstärke von 8 Fahrzeugen/Tag ermittelt (schwacher Verkehr).

befestigt. Im Bereich der Gleiseindeckung sind die Fahrbahnränder der Straße markiert. Die Fahrbahnbreite des Waldweges im direkten Kreuzungsbereich beträgt ca. 3,15 m.

Der Bahnübergang ist mit 2 Plattensätzen Innen- und Außenplatten System „Chemnitz“ (Stahlbetongroßflächenplatten) befestigt. Die Ausplattungslänge im Gleis beträgt 5,20 m. Im Gleis sind im BÜ-Bereich und 25 Schwellen davor und danach Betonschwellen B90 mit einem Schwellenabstand von 0,60 m vorhanden. Im Streckenbereich sind Betonschwellen B70-2.4 verlegt. Es sind Schienen S49 vorhanden.

Der Bahnübergang ist nicht technisch gesichert. Die Sicherung erfolgt gemäß Ril 815.2000 durch Sicht der Fahrzeugführer auf die Eisenbahnstrecke (Übersicht). Je Gleisseite ist ein Andreaskreuz VZ 201 vorhanden. Im Bahnübergangsbereich ist bahnlinks eine Wegequerung mit 4 Rohren DN 110 vorhanden und im km 7,310 eine Gleisquerung mit Stahlrohr DN 300.

Eine BÜ-Beleuchtung ist nicht vorhanden.

## **5 Beschreibung des geplanten Zustandes**

### **5.1 Gleisanlagen**

Der Gleisoberbau ist mit Betonschwellen B90 und Schienen S49 vorhanden und muss nicht verändert werden.

### **5.2 Gleiseindeckung**

Die Gleiseindeckung ist in ausreichender Länge vorhanden und muss nicht verändert werden.

### 5.3 Sicherungsart des Bahnüberganges

Der Bahnübergang wird für die Fußgänger durch eine Umlaufsperre und die Übersicht auf die Strecke gesichert. Gemäß Sichtflächenberechnung ist die Sicht in beide Richtung auf 253 m Länge herzustellen und dauerhaft zu gewährleisten.

### 5.4 Kabeltiefbau

Änderungen an den vorhandenen Kabeltiefbauanlagen im Kreuzungsbereich sind nicht notwendig.

### 5.5 Wegebau

#### 5.5.1 Gehweg

Der Gehweg wird entsprechend den Regelungen der Ril 815.3000 Abschn. 7 ausgebildet. Der Kreuzungswinkel der Querung wird mit 90° hergestellt. Der Gehweg wird im Kreuzungsstück einschl. Bereich der Umlaufsperre mit einer Breite von 2,10 m hergestellt. Die Durchgangsbreiten der Umlaufsperre werden dabei mit einer lichten Weite zwischen den Geländern von 1,50 m gemäß Ril 815.3000 hergestellt und im Bereich der Umlaufsperre mit zwei 90°-Richtungswechseln versehen.

Vor den Gleisübergängen werden jeweils die Richtungsfelder mit der Rillierung in Laufrichtung sowie die Aufmerksamkeitsfelder mit Noppen eingebaut.

Der Gehweg wird gem. RStO 12/24 für Pflasterbauweisen befestigt:

RStO 12/24, Tafel 6, Zeile 2:

8 cm Betonsteinpflaster 20x10x8, grau

4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5

18 cm Schottertragschicht 0/32, gem. ZTV SoB – StB 04

30 cm Dicke des frostsicheren Oberbaus

Auf dem Planum sind 45MPa erforderlich, auf der Schottertragschicht 80MPa. Rückseitig wird der Weg mit Tiefborden 8x20 cm auf Unterbeton und Betonrückenstütze aus Beton C12/15 gem. DIN18318 eingefasst.

Das Knieholmgeländer der Umlaufsperre wird entsprechend der Ril 815.3000 errichtet. Das Geländer besteht aus verschraubbaren Einzelteilen mit rot-weißem Farbanstrich. OK Geländer ist mind. 0,90 m über OK Gelände anzuordnen. Die Geländerpfosten sind in Einzelfundamenten 0,4x0,4x0,8 m aus Beton C12/15 herzustellen.

Damit das seitliche Umlaufen der Umlaufsperren verhindert wird, werden in allen 4 Quadranten Metallfelderzäune als Absperrzäune mit 2,0 m Höhe gemäß der Darstellung im Kreuzungsplan angeordnet.

Auf beiden Seiten ist im Anschluss an die befestigten Flächen der Umlaufsperre eine Anpassung des Weges auf Grund der Dammlage des Gleises notwendig. Bahnrechts erfolgt diese Anpassung auf ca. 20 m Länge und bahnlinks auf ca. 28 m Länge. Der Weg wird hier in Anlehnung an den Bestand mit 3,50 m Breite in ungebundener Bauweise gemäß RLW 2.1 hergestellt:

5 cm Deckschicht aus Schotter-Splitt-Sand-Gemisch 0/8, gemäß ZTV LW 16

30 cm Schottertragschicht 0/32, gemäß ZTV LW 16,  $Ev2 \geq 120 \text{ MPa}$

35 cm Gesamtaufbau auf Planum ( $Ev2 \geq 45 \text{ MPa}$ )

Bedingt durch die Gradientenanhebung wird der Einbau von Füllboden notwendig. Es ist gut verdichtbarer und durchlässiger Boden (nichtbindiges Kies-Sand-Gemisch mit  $U > 6$ ) unterhalb des Wegeplanums einzubauen..

### **5.5.2 Zufahrten/ Einmündungen**

Die Zufahrt zum Brandschutzstreifen im 2. Quadranten ist höhenmäßig auf einer Länge von ca. 20 m an den durchgehenden Weg anzupassen. Der Aufbau erfolgt auch mit ungebundener Deckschicht.

### **5.5.3 Markierung und Beschilderung**

Im Bereich des Bahnüberganges sind Markierungen gemäß Markierungs- und Beschilderungsplan in Übereinstimmung mit der ZTV M 13 aufzubringen.

Die Randmarkierung des Gehweges ist zwischen den Aufmerksamkeitsfeldern herzustellen. Auf Grund der geringen Markierungslänge wird der Markierungsstoff hier entsprechend Verkehrsklasse P4 und Typ I verwendet.

Auf dem Gehweg werden am gleisseitigen Ende der Umlaufsperre jeweils ein 90 cm tiefes Aufmerksamkeitsfeld (Noppenfeld) und ein 60 cm tiefes Richtungsfeld (Rillenfeld) als Orientierung für sehbehinderte Nutzer eingebaut.

Die vorhandene Beschilderung des Bahnüberganges (Andreaskreuze) wird zurückgebaut. Aus beiden Richtungen ist auf den zuführenden Wegen das Verkehrszeichen Z357-51 (Sackgasse durchlässig für Fußgänger) neu anzuordnen. Aus Richtung Norden erfolgt dies an der letzten Wegeabfahrt zur Kläranlage und aus Richtung Klein Laasch am Ende der Wohnbebauung.

Direkt am BÜ wird jeweils vor der Umlaufsperre das Verkehrszeichen Z239 „Fußgängerweg“ mit dem Hinweisschild „Radfahrer absteigen“ angeordnet.

## **5.6 Anlagen der Elektrotechnik**

Im Baufeld sind keine elektrotechnischen Anlagen der DB AG vorhanden und demzufolge keine Änderungen erforderlich.

## **5.7 Anlagen der Telekommunikation**

Im Baufeld sind das Streckenfernmeldekabel und das LWL-Kabel erdverlegt bzw. in Rohrtrassen verlegt vorhanden. Es sind keine Änderungen vorgesehen.

## **6 Tangierende Planungen**

Die Teilauflassung des Bahnüberganges BÜ 7,2 erfolgt als Teilmaßnahme der Ertüchtigung der Strecke 6935 mit dem Ziel der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h auf dem Abschnitt Ludwigslust - Parchim. Bestandteil der Gesamtmaßnahme ist eine Gleiserneuerung zwischen den Bahnhöfen Neustadt-Glewe und Parchim, es werden drei Bahnsteige erneuert (Groß Laasch, Dütschow, Spornitz), Durchlasserneuerungen durchgeführt und an allen technisch gesicherten Bahnübergängen die Einschaltstrecken verlängert.

Planrechtsentscheidungen werden neben dem BÜ 7,2 auch für die Änderung der technischen Sicherung BÜ 15,1 (Dütschow) und für die Auflassung BÜ 20,1 (Feldweg Spornitz) beim EBA beantragt.

Für alle anderen beim Eisenbahn-Bundesamt planrechtlich nicht relevanten Maßnahmen wird eine naturschutzrechtliche Genehmigung beim Landkreis Ludwigslust-Parchim beantragt.

## **7 Temporär zu errichtende Anlagen**

Eine Baustelleneinrichtungsfläche wird auf dem bahneigenen Flurstück 10/2 im Quadrant I vorgesehen. Nach der Baumaßnahme wird die in Anspruch genommene Fläche wieder in den ursprünglichen Zustand gebracht. Weitere temporär zu errichtende Anlagen sind nicht vorgesehen.

## **8 Baudurchführung**

Die Realisierung der Maßnahme ist im Rahmen einer Totalsperrung der Strecke 6935 von Ludwigslust bis Parchim von August 2025 bis April 2026 geplant. Eine detaillierte Bautechnologie

wird für die Gesamtmaßnahme der Gleiserneuerung derzeit erstellt und der Stadt Neustadt-Glewe rechtzeitig vor Baubeginn mitgeteilt.

## **9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes**

### **9.1 Betroffenes Fachrecht**

Für die Maßnahme der BÜ-Erneuerung wurde eine Bewertung der Umweltauswirkungen vorgenommen, die als Umwelterklärung der Planung beiliegt. Der direkte Baubereich liegt außerhalb von Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten, FFH-Gebieten, Vogelschutzgebieten, Nationalparks, Naturparks, Biosphärenreservaten sowie Wasserschutzgebieten.

Für die Belange des Artenschutzes wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt (Unterlage 9). Hierin wurden die Artenschutzbelange entsprechend den Bestimmungen der §§ 44 und 45 BNatSchG geprüft.

Da der Baubereich sich außerhalb bebauter Gebiete befindet, sind keine Auswirkungen durch Baulärm zu erwarten. Hinsichtlich Verkehrslärm ergibt sich keine Änderung zum bestehenden Zustand.

Aus naturschutzfachlicher Sicht sind von diesem Vorhaben keine negativen Auswirkungen zu erwarten, da die Neuversiegelung unterhalb von 50 m<sup>2</sup> liegt. Somit können die entstehenden Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft im Zuge des hier betrachteten Vorhabens als vollständig kompensiert angesehen werden.

### **9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung**

Als Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages kann festgehalten werden, dass das Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL im Rahmen der projektspezifischen Relevanzprüfung und eigener Kartierungen ausgeschlossen werden kann.

Die weitere artenschutzrechtliche Betrachtung einzelner Tierarten ergab, dass unter Einhaltung der im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1 berührt sind. Es handelt sich dabei um folgende Vermeidungsmaßnahmen:

- Fledermausschutz
- Bauzeitenregelung für die Avifauna
- Vergrämung der Zauneidechsen
- Umweltfachliche Bauüberwachung

Durch die Umsetzung der Planung ergeben sich keine Änderungen an Lärmimmissionen aus dem Betrieb der Eisenbahn- und Straßenanlagen, da sich der Eisenbahnverkehr durch die Maßnahme nicht verändert und der Straßenverkehr durch die Teilauffassung sogar reduziert.

Während der Bauausführung kommen keine besonders schall- oder erschütterungsintensiven Bauverfahren (z.B. Rammarbeiten) zum Einsatz.

### **9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen**

Da die Neuversiegelung im Kreuzungsbereich ca. 24 m<sup>2</sup> beträgt, liegt aus naturschutzfachlicher Sicht kein Eingriff vor. Somit sind Maßnahmen zum Ausgleich, zum Ersatz oder weitere kompensatorische Maßnahmen nicht erforderlich.

### **9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange**

#### **9.4.1 Naturschutzfachliche Auswirkungen**

Insgesamt wird das Vorhaben der BÜ-Erneuerung keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Klima, Luft, Pflanzen, Tiere, Wasser, Biotope und Landschaftsbild verursachen. Die versiegelte Fläche im Kreuzungsbereich beträgt im Bestand 26 m<sup>2</sup> und nach dem Umbau 50 m<sup>2</sup>. Damit beträgt die Neuversiegelung 24 m<sup>2</sup> und es liegt aus naturschutzfachlicher Sicht kein Eingriff vor.

Schutzgebiete sind vom Vorhaben nicht betroffen.

#### **9.4.2 Artenschutzfachliche Auswirkungen**

Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wurde nachgewiesen, dass das Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL im Baubereich ausgeschlossen werden kann.

Unter Einhaltung der im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen wird bei sämtlichen vorkommenden Arten/ Artengruppen das Verletzen des Verbotes des § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden.

#### **9.4.3 Schallschutzfachliche Auswirkungen**

Die Baumaßnahmen werden im Bereich vorhandener Betriebsanlagen der Bahn bzw. Verkehrsanlagen der Straße durchgeführt. Im Rahmen des Projektes wird keine wesentliche bauliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durchgeführt.

Da der Baubereich sich außerhalb bebauter Gebiete befindet, sind keine besonderen Belastungen durch Baulärm zu erwarten. Für die notwendigen Arbeiten sind die in der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen) definierten Immissionsrichtwerte maßgebend und einzuhalten.

#### **9.4.4 Wasserschutzfachliche Auswirkungen**

Der Baubereich befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten. Zudem sind keine Arbeiten vorgesehen, die zu einer Beeinträchtigung des Grundwassers führen könnten. Die Nutzung oder Beeinträchtigung von Gewässern ist durch die Maßnahme nicht vorgesehen.

Die neu versiegelten Flächen im Bereich der Umlaufsperre führen das Wasser über die Querneigung diffus in die angrenzenden Bankett- und Böschungsf Flächen ab.

### **9.5 Rechtliche Bewertung**

Die Baumaßnahmen werden im Bereich vorhandener Betriebsanlagen der Bahn bzw. Verkehrsanlagen der Straße durchgeführt. Im Rahmen des Projektes wird keine wesentliche bauliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durchgeführt.

Da der Baubereich sich außerhalb bebauter Gebiete befindet, sind keine besonderen Belastungen durch Baulärm zu erwarten. Für die notwendigen Arbeiten sind die in der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen) definierten Immissionsrichtwerte maßgebend und einzuhalten.

Als Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wurde festgestellt, dass das Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie ausgeschlossen werden kann. Zudem wird unter Einhaltung der im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen bei sämtlichen vorkommenden Arten/ Artengruppen das Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht verletzt. Sonstige naturschutzrechtliche Belange sind ebenfalls nicht betroffen.

Die untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Ludwigslust-Parchim hat in Ihrer Stellungnahme erklärt, dass keine Bau- und Bodendenkmale im Vorhabensbereich bekannt sind. Sollten während der Bauausführung Funde oder auffällige, ungewöhnliche Bodenverfärbungen oder Veränderungen in der Bodenstruktur entdeckt werden, so sind diese nach § 11 DSchG M-V unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden.

## **10 Weitere Rechte und Belange**

### **10.1 Grunderwerb**

Die für die Teilauflassung des Bahnüberganges auszuführenden Arbeiten werden ausschließlich auf Flächen der DB InfraGO AG und der Stadt Neustadt-Glewe als Straßenbaulastträger für die anzupassenden Wegebereiche ausgeführt.

### **10.2 Kabel und Leitungen**

Folgende Ver- und Entsorgungsleitungen sind gemäß den erfolgten Abstimmungen bekannt:



- Streckenkabel Lst der DB InfraGO AG im Kreuzungsbereich des BÜ in vorhandenen Rohr- und Trograssen bahnlinks
- Streckenkabel LWL der DB InfraGO AG im Kreuzungsbereich des BÜ in vorhandenen Rohr- und Trograssen bahnlinks
- Streckenfernmeldekanal der DB InfraGO AG im Kreuzungsbereich des BÜ erdverlegt bahnrechts und mit Gleisquerung bei km 7,310
- WEMAG AG (I./ II. Quadrant);  
Stromfreileitung im Kreuzungsbereich vorhanden, mit Freileitungsmast im Quadrant I
- Deutsche Telekom AG  
Telekommunikationskabel im Kreuzungsbereich des BÜ (Quadrant I, II und IV) erdverlegt vorhanden mit Gleisquerung bei km 7,298.

Die Kabel und Leitungen im Baubereich werden während der Tiefbauarbeiten gesichert.

### **10.3 Straßen und Wege**

Der Waldweg als kommunaler Weg quert die Bahnanlagen der DB InfraGO AG. Die Stadt Neustadt-Glewe als Straßenbaulastträger des Weges hat sich gegen die Teilauflassung ausgesprochen. Auf Grund des nicht durchgängig nutzbaren Weges und der tatsächlich geringen Nutzung beantragt die Vorhabenträgerin die Teilauflassung des Weges für den Straßenverkehr im BÜ-Bereich.

### **10.4 Kampfmittel**

Der Fachdienst für Brand- und Katastrophenschutz des Landkreises Ludwigslust - Parchim hat die Kampfmittelbelastung geprüft und geht nach Auswertung des Kampfmittelkatasters davon aus, dass keine Anhaltspunkte auf latente Kampfmittelgefahren bestehen.

Werden bei Erdarbeiten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Brandmunition, Minen etc.) gefunden, wird umgehend die zuständige Polizeidienststelle kontaktiert.

### **10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial**

Die notwendigen Wegebefestigungen und Aushubmassen werden im Baubereich aufgenommen, verladen und gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG vom 24.02.2012 weiterverwertet. Es fallen keine gefährlichen Abfälle an.

Die Vorhabenträgerin sichert die Behandlung und Verwertung der Ausbau- und Rückbaustoffe entsprechend den geltenden Gesetzen und Regeln zu. Gemäß Stellungnahme des Landkreises Ludwigslust-Parchim, Bereich Grundwasser- und Bodenschutz, sind derzeit keine Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen, altlastenverdächtige Flächen bzw. Altlasten bekannt.

### **10.6 Gewässer**

Die Nutzung oder Beeinträchtigung von Gewässern ist durch die Maßnahme nicht vorgesehen.

### **10.7 Land- und Forstwirtschaft**

Die Nutzung oder Beeinträchtigung von land- und forstwirtschaftlichen Anlagen oder Flächen ist durch die Maßnahme nicht vorgesehen.

### **10.8 Brand- und Katastrophenschutz**

Belange des Brand- und Katastrophenschutzes sind nicht betroffen.

### **10.9 Kapazität**

Die Teilauflassung des Bahnüberganges erfolgt auf Grund der tatsächlich sehr geringen Nutzung des Überweges. Durch die Absperrung des Weges ist eine durchgängige öffentliche Nutzung des Weges nicht gegeben.

Für Wanderer und Fußgänger ergeben sich keine Veränderungen durch die Maßnahme.

### **10.10 Barrierefreiheit**

Die Nutzung des Bahnüberganges für eingeschränkt mobile Menschen wird durch die Maßnahme und die Errichtung der Umlaufsperre einschl. der Wegeanpassungen verbessert.

## 11 Abkürzungen

AFB	-	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
AVV	-	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
Bf	-	Bahnhof
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
Bk 10	-	Belastungsklasse nach RStO 12/24 (hier Belastungsklasse 10)
BImSchV	-	Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung)
BSH	-	Betonschaltheus
BÜ	-	Bahnübergang
DN	-	Nennweite
DSchG M-V	-	Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern
EBO	-	Eisenbahn-Betriebsordnung
E <sub>v2</sub>	-	Verformungsmodul aus dem statischen Plattendruckversuch (in MPa)
FFH	-	Fauna-Flora-Habitate (Schutzgebiete)
Fz	-	Fahrzeuge
Kfz	-	Kraftfahrzeuge
km	-	Kilometer
km/h	-	Kilometer pro Stunde
KrWG	-	Kreislaufwirtschaftsgesetz
Lkw	-	Lastkraftwagen
MPa	-	Verformungsmodul für Verdichtung
NatSchG M-V	-	Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern
Pkw	-	Personenkraftwagen
Ril	-	DB-Vorschriften (Richtlinien)
RLW	-	Richtlinie für den ländlichen Wegebau
RStO 12/24	-	Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
StB	-	Straßenbau
t	-	Tonne
TK	-	Telekommunikation
UVPG	-	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
v <sub>e</sub>	-	Eisenbahngeschwindigkeit (km/h)
V <sub>str</sub>	-	Straßengeschwindigkeit (km/h)
Vz	-	Verkehrszeichen
ZTV SoB-StB	-	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen für Schichten ohne Bindemittel
ZTV M 13	-	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen für Markierungsstoffe