



Vorhaben:

Unterlage 1

Strecke Dresden-Klotzsche – Straßgräbchen-Bernsdorf (OL) (6606)
Rückbau Bahnübergang BÜ 18,535

Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	06.05.2025
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
<p>Vorhabenträger:</p> <p>DB InfraGO AG  Region Südost Regionale Instandsetzung Rosenstraße 65 Haus A 01159 Dresden</p> <p>06.05.2025</p> <p>Datum Unterschrift</p>		
<p>Vertreter des Vorhabenträgers:</p>		<p>Verfasser:</p> <p>DB InfraGO AG  Region Südost Regionale Instandsetzung Rosenstraße 65 Haus A 01159 Dresden</p> <p>06.05.2025</p> <p>Datum Unterschrift</p>
<p>Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt</p>		

Inhaltsverzeichnis

1	Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)	2
2	Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)	2
3	Varianten und Variantenvergleich	3
4	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	3
5	Beschreibung des geplanten Zustandes	5
6	Tangierende Planungen	5
7	Temporär zu errichtende Anlagen	5
8	Baudurchführung	5
9	Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes	5
9.1	Betroffenes Fachrecht	5
9.2	Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung	5
9.3	Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen	6
9.4	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange	6
9.4.1	Schutzgut „Mensch“	6
9.4.1.1	Menschliche Gesundheit	6
9.4.1.2	Schallschutz	7
9.4.1.3	Schutz gegen Staubimmissionen	9
9.4.2	Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“	10
9.4.3	Schutzgut „Fläche“	11
9.4.4	Schutzgut „Boden“	11
9.4.5	Schutzgut „Wasser“	11
9.4.6	Schutzgut „Klima, Luft“	11
9.4.7	Schutzgut „Landschaft“	12
9.4.8	Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“	12
9.4.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	12
9.5	Rechtliche Würdigung	12
10	Weitere Rechte und Belange	12
10.1	Grunderwerb	12
10.2	Kabel und Leitungen	12
10.3	Straßen und Wege	13
10.4	Kampfmittel	13
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterialien	13
10.6	Gewässer	14
10.7	Land- und Forstwirtschaft	14
10.8	Brand- und Katastrophenschutz	14
11	Abkürzungen	14

1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

Gegenstand des Antrags auf Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung ist der ersatzlose Rückbau des nichttechnisch gesicherten Bahnübergangs BÜ 18,535 in Bahn-km 18,523 der Eisenbahnstrecke Dresden-Klotzsche – Straßgräbchen-Bernsdorf (OL). Der Bahnübergang befindet sich auf der freien Strecke zwischen dem Haltepunkt Laußnitz und dem Bahnhof Königsbrück. Die Strecke ist eine eingleisige nichtelektrifizierte Nebenbahn der DB InfraGO AG.

Der Bahnübergang dient der Anbindung einer bahnrechts liegenden landwirtschaftlichen Nutzfläche und einer Waldfläche an die bahnlinks parallel zur Eisenbahnstrecke verlaufende Dresdner Straße (B 97) in der Ortslage von Königsbrück.

Die Lage des Bahnübergangs gemäß Streckenkilometrierung (Bahn-km 18,523) weicht von der Bezeichnung des Bahnübergangs (BÜ 18,535) ab.

Einordnung und Lage der Baumaßnahme

Eisenbahnstrecke:	Dresden-Klotzsche – Straßgräbchen-Bernsdorf (OL) (6606), Bahn-km 18,514 bis 18,528
Lage:	Freie Strecke zwischen dem Haltepunkt Laußnitz und dem Bahnhof Königsbrück
Anschrift:	Dresdner Straße (ohne Nummer), 01936 Königsbrück
Bundesland:	Sachsen
Landkreis:	Bautzen
Gemeinde:	Königsbrück, Stadt
Gemarkung:	Königsbrück
Flurstück:	904/1, 905

Entsprechend der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) ist die Strecke nicht als Strecke des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) klassifiziert.

Die Örtlichkeit der Baumaßnahme ist in den beiliegenden Planunterlagen dargestellt. Für die Lagepläne, die Grundlage der beigefügten Planunterlagen sind, liegt das Urheberrecht bei der DB InfraGO AG.

2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Die Gleisachse im Bereich des Bahnübergangs befindet sich in einem Abstand von ca. 8 m von der Straßenkante der Dresdner Straße (Bundesstraße B97) entfernt. Unter Berücksichtigung des Gefahrenbereiches des Gleises sowie des Standortes des Andreaskreuzes ist zwischen dem Bahnübergang und der Dresdner Straße keine ausreichende Aufstellfläche für Fahrzeuge jeglicher Art vorhanden, so dass bei Zugfahrten wartende Fahrzeuge die Straße blockieren und damit eine Unfallgefahr hervorrufen.

Strecke Dresden-Klotzsche – Straßgräbchen-Bernsdorf (OL) (6606)
Rückbau Bahnübergang BÜ 18,535

Bei Auffahrten von Fahrzeugen auf die viel befahrene Straße kann es ebenfalls zu Wartezeiten kommen, sodass ein Blockieren des Bahnübergangs nicht ausgeschlossen werden kann.

Der Bahnübergang wird von den Eigentümern der Landwirtschafts- und der Waldfläche sowie dem Pächter der Landwirtschaftsfläche augenscheinlich nicht oder nur selten genutzt. Eine öffentliche Widmung oder ein Wegerecht zugunsten Dritter bestehen weder für den Bahnübergang noch für das Flurstück der Vorhabenträgerin.

Regulär wird die Zufahrt zu diesen Flächen aus östlicher Richtung von der Höckendorfer Straße aus durchgeführt. Entsprechend in der Örtlichkeit vorgefundener Fahrspuren erfolgt augenscheinlich eine weitere Zufahrt aus Richtung der Dresdner Straße vom benachbarten Bahnübergang BÜ 18,278 bis in Höhe des Bahnkilometers 18,325 über einen befestigten Feldweg und weiter über einen ausgefahrenen Grünweg parallel zu Eisenbahnstrecke.

Aufgrund bestehender alternativer Zufahrten und unter den Gesichtspunkten

- einer Gefahrenminimierung für Schienen- und Straßenfahrzeuge am Bahnübergang wegen fehlender Aufstellflächen
- einer geplanten Geschwindigkeitserhöhung der Strecke von 50 km/h auf 60 km/h
- des entfallenden Pfeifens der Schienenfahrzeuge am Bahnübergang, dadurch Lärmreduzierung insbesondere in den Nachtstunden
- einer Reduzierung von Instandhaltungskosten für den Bahnübergang

ist es vorgesehen, diesen Bahnübergang ersatzlos zurückzubauen.

3 Varianten und Variantenvergleich

entfällt

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Der nicht technisch gesicherte Bahnübergang besteht aus einem Satz Stahlbeton-Großflächenplatten Bauart DR (eine Mittelplatte á 2,60 m × 1,30 m, zwei Randplatten á 2,60 m × 0,70 m) mit zwei in den Asphalt eingelassenen Auflaufkeilen. Er ist gesichert mit

- zwei Andreaskreuzen (Zeichen 201-50 der StVO)
- zwei Pfeiftafeln (Signal Pf 2 der Richtlinie 301 der DB AG) bei Bahnkilometer 17,705 und 18,650 mit Zusatzschild „3“ (gelten mit für die benachbarten Bahnübergänge BÜ 17,818 und BÜ 18,269).

Der Kreuzungswinkel Weg / Bahnstrecke beträgt 100 gon.

Der Bahnübergang befindet sich im Streckengleis. Das Gleis im Bereich des Bahnübergangs besteht aus Betonschwellen B70, Oberbauart KS, Schienenform S49. Im Bereich des Bahnübergangs liegt das Streckengleis in einem Bogen (Radius 2.100 m) ohne Überhöhung. Die zulässige Geschwindigkeit nach dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) beträgt im Streckenabschnitt 50 km/h.

Bahnlinks besteht die Anbindung des Bahnübergangs an das öffentliche Straßennetz. Der Abstand der Straßenkante zur Gleisachse beträgt 8 m. Der bahnlinks vorhandene Bahngraben

ist in diesem Bereich überschüttet und augenscheinlich nicht verrohrt. Die Oberflächenbefestigung besteht aus einem Gemisch aus Asphalt und Schotter.

Der Planfeststellungsbereich wird im Bereich der Straße von einer erdverlegten Glasfasertrasse der Vodafone West GmbH tangiert. Bahnrechts, außerhalb des Planfeststellungsbereichs, befinden sich in einem Kabeltrogsystem eine Sicherungs- und eine Streckenfernmeldekanaltrasse der Vorhabenträgerin, die in Höhe des Bahnübergangs in erdverlegten Schutzrohren verlegt sind. Diese ersetzen seit 2024 eine Luftkabeltrasse (Projekt „Cu-Streckenfernmeldekanal F2187a, 24“ DON – DKB“). Die Luftkabeltrasse wurde in diesem Zusammenhang zurückgebaut.

Bahnlinks, westlich der Bundesstraße B97, sind in größerem Abstand vom Planfeststellungsbereich zwei Trinkwasserleitungen und eine Telekommunikationskabeltrasse Dritter vorhanden.

Im Planfeststellungsbereich sind keine Raumbezugspunkte und keine Höhenfestpunkte des Freistaats Sachsen vorhanden. Vom Vorhaben betroffen ist der Festpunkt 1853 der Vorhabenträgerin.



Ansicht von Westen (Straßenseite)



Ansicht von Osten (Feldseite)



Anbindung Grünweg bei Bahnkilometer 18,325 an vorhandenen befestigten Feldweg aus Richtung des BÜ 18,278



Grünweg aus Richtung des BÜ 18,278, ca. bei Bahnkilometer 18,430

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

Der Bahnübergang wird beseitigt, indem die Bahnübergangsbefestigung, die Wegbefestigungen im Kreuzungsstück sowie die Andreaskreuze zurückgebaut werden. Die Signale Pf 2 bei Bahnkilometer 17,705 und 18,650 werden angepasst.

Nach Rückbau der Bahnübergangsbefestigung wird das Regelprofil des Gleises analog zum anschließenden Bestand profiliert und durchgehend hergestellt. Bahnlinks wird außerdem die Verfüllung des Bahngrabens und die Oberflächenbefestigung bis zur Straßenkante der Dresdner Straße beseitigt sowie ein Straßenbankett hergestellt.

Als Ersatz für den vom Vorhaben betroffenen Festpunkt 1853 der Vorhabenträgerin wird ein Ersatzpunkt in Form eines Gleisvermarkungspfosten gemäß Ril 883.3000A02 der Deutschen Bahn AG installiert. Dieser wird mittig zwischen den beiden Bestandspunkten 18_401 und 18_561 bei ca. Bahn-km 18,480 eingebracht. Die geodätische Bestimmung des Ersatzpunktes wird nach Ril 883.2000 und regionalem Merkblatt Südost erfolgen.

Vom Regelwerk der Deutschen Bahn AG wird nicht abgewichen.

6 Tangierende Planungen

Tangierende Planungen Dritter oder eigene Planungen der Vorhabenträgerin sind nicht bekannt.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Temporäre Anlagen werden nicht errichtet.

8 Baudurchführung

Der Rückbau des Bahnübergangs ist vorzugsweise am Tage (7:00 Uhr – 20:00 Uhr) in einer Schicht á 8 Stunden, innerhalb einer geplanten Vollsperrung der Strecke, vorgesehen. Aufgrund eisenbahnbetrieblicher Zwänge kann ggf. eine Bauausführung während der Nachtzeit (20:00 Uhr – 07:00 Uhr) nicht ausgeschlossen werden.

Die Arbeiten sollen gleisgebunden mit einem Zwei-Wege-Bagger ausgeführt werden. Die Herstellung des Gleisvermarkungspfosten wird im Anschluss erfolgen.

9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

9.1 Betroffenes Fachrecht

Durch die Maßnahme ist kein Fachrecht betroffen.

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

Zum Bodenschutz werden folgende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zugesagt:

- Ausschluss von baubedingtem Schadstoffeintrag in den Boden, Treffen geeigneten Vorkehrungen beim Umgang mit Betriebsstoffen, Einsatz von Bioöl

- kein Einbringen von umweltgefährdenden Stoffen, Treffen von Vorkehrungen gegen Havarien (Mitführen eines Havariesets, Ölbindemittel etc.)

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit sollen die Arbeiten vorrangig während der Tagesstunden erfolgen. Da bei Arbeiten während der Tageszeit die Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm eingehalten werden, werden keine Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung erforderlich. Sollten aufgrund von Zwängen aus dem Eisenbahnbetrieb die Arbeiten jedoch abweichend während der Nachtstunden erforderlich werden, werden zur Erhöhung der Akzeptanz der geplanten Baumaßnahme, auch wenn keine Richtwertüberschreitungen nach AVV Baulärm vorliegen, folgende Maßnahmen zugesagt:

- Begrenzung der Maschinenlaufzeiten auf max. 6 Stunden / Schicht, Arbeiten an maximal zwei Schichten in Folge
- frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen vor Beginn der Baumaßnahme über die Art und Dauer der Arbeiten
- Benennung eines Ansprechpartners auf Seiten des Vorhabenträgers für Fragen oder Beschwerden der Betroffenen
- Verwendung von dem Stand der Technik entsprechenden geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren. Es gelten außerdem die Bestimmungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung 32. BImSchV
- kein Leerlaufbetrieb ungenutzter Maschinen
- keine Benutzung akustischer Warnsysteme.

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und andere kompensatorische Maßnahmen werden nicht erforderlich.

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

9.4.1 Schutzgut „Mensch“

9.4.1.1 Menschliche Gesundheit

Weder während der Realisierung noch aus den Folgen des Vorhabens sind Risiken für die menschliche Gesundheit zu erwarten.

Die Risiken für die Anwohner, die durch das Vorhaben tangiert werden könnten, werden weder während noch aus den Folgen der Baumaßnahme gegenüber dem Ist-Zustand erhöht. Es ist keine negative Beeinflussung der Gesundheitsdeterminanten (Grundwasser, Boden, Erschütterung, Lärm, Strahlung, Klima, Luft, Nahrung und Trinkwasser) zu erwarten.

Für das an der Baustelle anwesende Personal werden mit Durchsetzung aller gesetzlich vorgeschriebenen Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen die gesundheitlichen Risiken minimiert bzw. ausgeschlossen (Baulärm, Stäube, Gase, Erschütterungen, Klima, Arbeits- und Regenerationszeiten).

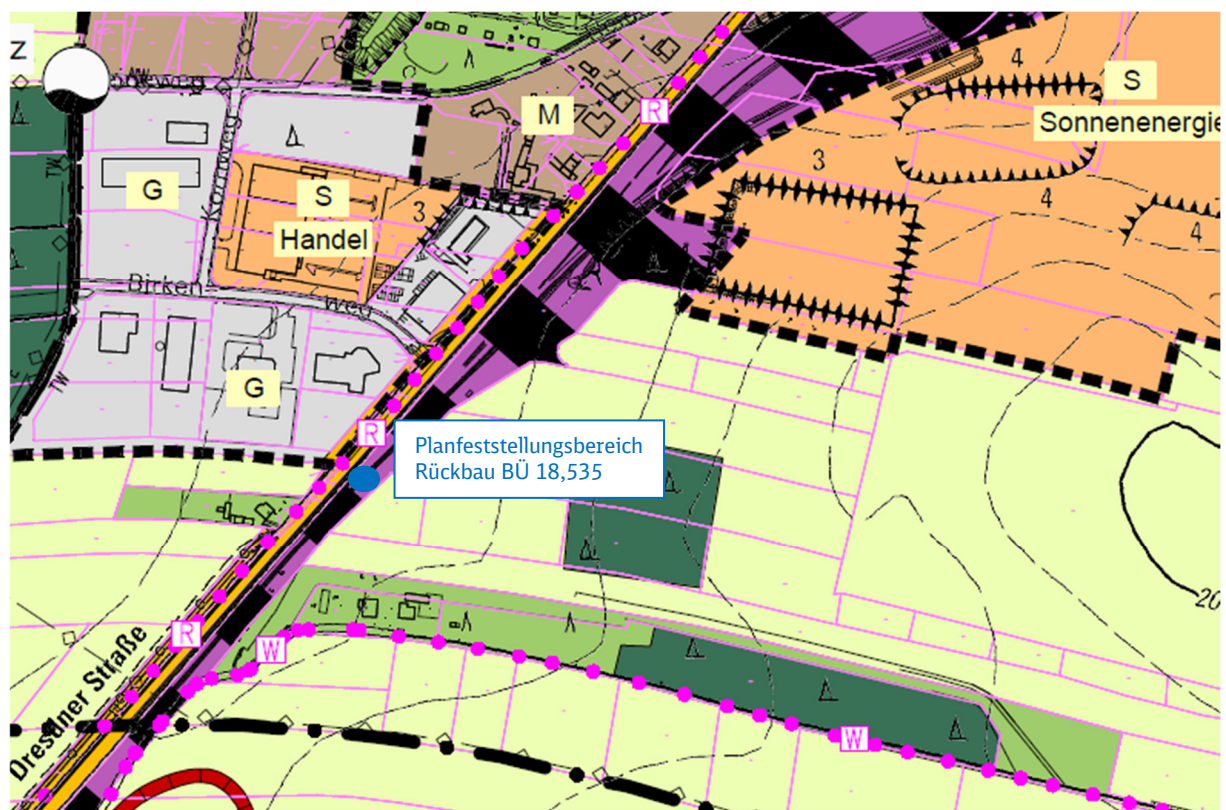
9.4.1.2 Schallschutz

Grundlagen

Der Planfeststellungsbereich beinhaltet ausschließlich verkehrliche Nutzungen auf der Eisenbahnstrecke sowie der parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraße. Das an den Planfeststellungsbereich unmittelbar angrenzende Gebiet ist durch eine verkehrliche, eine landwirtschaftliche sowie eine gewerbliche Nutzung geprägt.

Im Nordwesten, ab einer Entfernung von ca. 55 m, schließt sich mit dem Gewerbegebiet Königsbrück-Süd „Heideweg“ eine gewerbliche Nutzung an, die ab ca. 275 m in gemischte Bauflächen übergeht. Für das Gewerbegebiet besteht der Bebauungsplan „GE-Süd, Heideweg“. Die Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm Pkt 3.1.1 b) betragen für „Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind“ tagsüber 65 dB(A) und nachts 50 dB(A).

In südwestlicher sowie in südlicher Richtung befinden sich in einem Abstand von ca. 65 m und 85 m vom Planfeststellungsbereich zwei Wohnhäuser. Für diese Flurstücke liegt kein Bebauungsplan vor. Im Entwurf des Flächennutzungsplans der Verwaltungsgemeinschaft Königsbrück, Laußnitz, Neukirch vom 06.06.2023 sind diese Flächen als Grünflächen ausgewiesen. Nach AVV Baulärm bestehen für Grünflächen keine Immissionsrichtwerte. Die daran angrenzenden Flächen sind gemäß Entwurf des Flächennutzungsplans als Landwirtschaftliche oder Waldflächen eingestuft.



Quelle: Entwurf des Flächennutzungsplans der Verwaltungsgemeinschaft Königsbrück, Laußnitz, Neukirch vom 06.06.2023, Planzeichnung Blatt 7
<https://buergerbeteiligung.sachsen.de/portal/bplan/beteiligung/themen/1043895>

Strecke Dresden-Klotzsche – Straßgräbchen-Bernsdorf (OL) (6606)
Rückbau Bahnübergang BÜ 18,535

Die Bauausführung ist vorrangig in den Tagesstunden vorgesehen. Da die Baumaßnahme an Zwänge aus dem Eisenbahnbetrieb gebunden ist, können Arbeiten ggf. auch in den Nachtstunden erforderlich werden.

Die durch die Baumaßnahme zu erwartenden Immissionen durch Baulärm wurden an den drei relevanten Immissionsorten daher sowohl für Arbeiten während der Tages- als auch der Nachtstunden

- Gewerbegebiet Königsbrück-Süd „Heideweg“
- Wohnhaus Dresdner Straße 51, 01936 Königsbrück
- Wohnhaus Dresdner Straße 52, 01936 Königsbrück

überschlägig überprüft.

Immissionsort 1 - Gewerbegebiet Königsbrück-Süd „Heideweg“

Das nordwestlich des Planfeststellungsbereichs gelegene Gewerbegebiet ist gekennzeichnet durch eine Nutzung aus Autohäusern und -werkstätten, Einzelhandelsobjekten, einer Tankstelle sowie daran anschließend von Handwerksbetrieben. Der Mindestabstand des Planfeststellungsbereichs zum nächstgelegenen Gewerbeobjekt beträgt ca. 55 m.

Immissionsort 2 - Wohnhaus Dresdner Straße 51, 01936 Königsbrück

Das Wohnhaus Dresdner Straße 51 befindet sich ca. 85 m südlich des Planfeststellungsbereichs im Außenbereich und ist von landwirtschaftlichen Flächen umgeben.

Immissionsort 3 - Wohnhaus Dresdner Straße 52, 01936 Königsbrück

Das Wohnhaus Dresdner Straße 52 befindet sich in einem Abstand von ca. 65 m in südwestlicher Richtung auf der gegenüberliegenden Straßenseite der als Bundesstraße klassifizierten Dresdner Straße. Es ist von landwirtschaftlichen Flächen umgeben.

Zusammenfassung und Abwägung der Zumutbarkeit

Als Maschineneinsatz wurde der Einsatz eines Zwei-Wege-Baggers, z. B. ATLAS 1604 ZW [Schallleistungspegel 97 dB(A)] zugrunde gelegt.

SCHALLPEGEL	
Schallpegel* liegt deutlich unter EG-Grenzwerten	
Außenpegel (L_{A})	97 dB (A)
Kabinenpegel (L_{pA})	71 dB (A)
*Dynamische Schallpegelmessung nach 2000/14 EG	

Quelle: https://atlasgmbh.com/wp-content/uploads/de_ZW-STUFE-5_preview.pdf (Seite 23)

Die überschlägliche Ermittlung der Beurteilungspegel an den Immissionsorten erfolgte mit Hilfe eines Lärmrechners (Berechnungstool) unter <https://www.bi-gp.de/rechner.html>:

Strecke Dresden-Klotzsche – Straßgräbchen-Bernsdorf (OL) (6606)
Rückbau Bahnübergang BÜ 18,535

Für jede Einzelschallquelle sind die Ausbreitungsparameter getrennt anzugeben. Für unsere Überschlagsrechnung verwenden wir nur einen einzigen Satz von Dämpfungswerten:

Schallleistung L_{w_i}	Entfernung d_i	Teilpegel L_{p_i}
97.0 dB(A)	55 m	54.1 dB(A)
0 dB(A)	55 m	-42.9 dB(A)
0 dB(A)	55 m	-42.9 dB(A)
Gesamtpegel:		54.1 dB(A)
Rücksetzen	Berechnen	

Für die betrachteten Immissionsorte ist überschläglich mit folgenden Beurteilungspegeln aufgrund des Maschineneinsatzes zu rechnen:

Immissionsort	Arbeiten am Tage			Arbeiten in Nachtstunden (max. 6 Stunden)		
	Beurteilungspegel	Immissionsrichtwert	Überschreitung	Beurteilungspegel [Zeitkorrektur 5 dBA(A) nach AVV Baulärm Pkt. 6.7.1]	Immissionsrichtwert	Überschreitung
Gewerbegebiet Süd „Heideweg“	54,1 dB(A)	65 dB(A)	-	49,1 dB(A)	50 dB(A)	-
Wohnhaus Dresdner Straße 51	50,3 dB(A)	- *)		45,3 dB(A)	- *)	
Wohnhaus Dresdner Straße 52	52,7 dB(A)	- *)		47,7 d(A)	- *)	

- *) Gemäß Entwurf des Flächennutzungsplans sind die betroffenen Flächen als Grünflächen klassifiziert. Nach AVV Baulärm bestehen für Grünflächen keine Immissionsrichtwerte.

Für die vorzugsweise am Tage auszuführenden Arbeiten wird keine Überschreitung der Immissionsrichtwerte prognostiziert. Zur Erhöhung der Akzeptanz durch die Anwohner der beiden Wohnhäuser werden bei eventuellen Nachtarbeiten die nächtlichen Maschinenlaufzeiten auf max. 6 Stunden begrenzt. Die Beurteilungspegel können nach AVV Baulärm Pkt. 6.7.1 dadurch um 5 dB(A) reduziert werden.

Eine Änderung betriebsbedingter Schallimmissionen ist insofern zu verzeichnen, dass das Pfeifen der Schienenfahrzeuge am Bahnübergang nach dessen Rückbau entfällt.

9.4.1.3 Schutz gegen Staubimmissionen

Staubimmissionen sind im Zuge der Ausführung des Vorhabens nicht zu erwarten.

9.4.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“

Der Bahnübergang bietet keine Hohlräume und somit keine Rückzugs- oder Versteckräume für geschützte Arten.

Im Rahmen der Erstellung der vorliegenden Unterlage erfolgte eine artenschutzfachliche Kontrolle des Planfeststellungsbereichs sowie des angrenzenden Bereichs in einem Radius von 50 m durch eine artenschutzfachlich qualifizierte Fachkraft. Das Begehungsprotokoll ist Inhalt des Registers 10 „Artenschutzfachliche Unterlagen“ dieser Antragsunterlage. Zusammenfassend sind folgende Ergebnisse festzustellen:

- Zur Feldseite ist Feinsplitt eingeordnet, anschließend sind kurzschürige Abstandsflächen mit Gras, eingestreut mit Rainfarn, Wiesenlabkraut, Wilde Möhre, Ackerhornkraut, gewöhnlicher Beifuß, Rispenflockenblume, Sauerampfer) ohne besondere Pflanzenvorkommen (keine besonders geschützten Pflanzenarten) vorhanden.
- Habitatbedingungen eingeschränkt, per se sind Schotterfluren für Zauneidechsen ein bevorzugter Lebensraum. Hier fehlen jedoch Gehölzbestände oder Ablagerungen (Bruchholz, Steine, etc.) als Deckungs- und Rückzugsraum, ferner sind sandige Bereiche, die zur Eiablage notwendig sind, nicht vorhanden. Zudem ist durch den Verkehr auf der nebenliegenden B97 eine vergrämende Wirkung gegeben.
- Das punktuelle Auftreten von wanderaktiven Stadien kann nicht ausgeschlossen werden, da Bahnstrecken an sich Ausbreitungskorridore darstellen. Derartige Stadien sind jedoch scheu und weichen Störungen aus.
- Bereiche, die der Überwinterung dienen könnten, sind am Bahnübergang nicht gegeben.
- Während der Begehung erfolgte keine Sichtung von Zauneidechsen oder anderen Reptilien, obwohl die Witterungsverhältnisse günstig waren.
- Für Amphibien ist der Streckenabschnitt ohne Belang, desgleichen für die Avifauna. Entsprechende Habitatausstattungsmerkmale fehlen.
- Insgesamt ist das ökologische Potential aufgrund der Aufgeräumtheit und der vorgeannten Merkmale als sehr gering einzuschätzen. Die Betroffenheit von besonders und explizit streng geschützten Arten lässt sich infolge des vorgesehenen Rückbaus des BÜ nicht ableiten.

Gemäß Datenportal iDA des Freistaats Sachsen liegt das Vorhaben nicht im Geltungsbereich von Schutzgebieten. Bis zu einem Abstand bis ca. 1,5 km von der Grenze des Planfeststellungsbereichs entfernt befinden sich folgende Schutzgebiete und Naturdenkmale:

- FFH-Gebiet „Hangwälder östlich des Alten Lagers“
(Schutzgebietsnummer 026E), Abstand > 0,8 km nordöstlich
- FFH-Gebiet „Pulsnitztal mit angrenzenden Hangwäldern“
(Schutzgebietsnummer 026E), Abstand > 1,1 km nordöstlich
- Flächennaturdenkmal „Kirschberg“
(Schutzgebietsnummer KM085), Abstand > 1,3 km östlich
- Flächennaturdenkmal „Auental/Westhang Scheibischer Berg“
(Schutzgebietsnummer KM086), Abstand > 1,4 km südlich.

Eine Betroffenheit dieser Schutzgebiete ist ausgeschlossen.

9.4.3 Schutzgut „Fläche“

Durch das Vorhaben erfolgt eine bauzeitliche Flächeninanspruchnahme von ca. 145 m²:

- 50 m² Baustelleneinrichtungsfläche auf der Fahrbahn der Dresdner Straße
- 95 m² Baustellenfläche
davon
 - 13 m² Rückbau des Bahnübergangs im Bereich des Gleisoberaus
 - 30 m² Profilierung des Bahngrabens, Herstellen Straßenbankett
 - 52 m² Baustellenfläche / Arbeitsraum außerhalb des Rückbaubereichs.

Alle Flächen sind mit Betonplatten, Asphalt, Schotter, Splitt oder Gleisschotter befestigt.

Es werden keine zusätzlichen Flächen vorübergehend oder dauerhaft versiegelt. Eine mit Schotter und Asphalt befestigte Fläche von ca. 20 m² außerhalb des Gleisoberbaus wird entsiegelt.

9.4.4 Schutzgut „Boden“

Nach der aktuell vorhandenen Datenbasis liegen keine Erkenntnisse über Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen im Planungsgebiet vor.

Mit Ausnahme der Profilierung des Bahngrabens wird kein Eingriff in den Boden erfolgen. Sollten während dieser Arbeiten bisher nicht bekannte schädliche Verunreinigungen oder Belastungen des Bodens festgestellt werden, wird dies der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Bautzen unverzüglich angezeigt. Die Arbeiten werden bis zur Klärung eingestellt.

Eine Verunreinigung des Bodens durch auslaufende Kraftstoffe aus Baumaschinen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. Als Hydrauliköl für die Anbaugeräte des Baggers wird Bioöl verwendet.

9.4.5 Schutzgut „Wasser“

Das Vorhaben findet ausschließlich im Bereich des Gleises bzw. Bahndammes statt. Ein Eingriff in den Boden und damit in grundwasserführende Schichten wird nicht erfolgen. Der Grundwasserflurabstand beträgt 5 – 10m.

Gemäß Datenportal iDA des Freistaats Sachsen befinden sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens keine Gewässer.

Bau- oder anlagebedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser ist ausgeschlossen.

9.4.6 Schutzgut „Klima, Luft“

Das Vorhaben hat keinen Einfluss auf das Schutzgut „Klima und Luft“. Die Ausführung des Vorhabens hat keine Folgen für den Klimawandel, aus dem Klimawandel ergeben sich keine Risiken für das Vorhaben.

9.4.7 Schutzgut „Landschaft“

Das Vorhaben berührt kein Landschaftsschutzgebiet. In einer Entfernung von mehr als 1,0 km in östlicher, südlicher und westlicher Richtung befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Westlausitz“ (Schutzgebietsnummer d 05). Eine Beeinträchtigung dieses Landschaftsschutzgebietes durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden.

Das Vorhaben hat keinen Einfluss auf das Schutzgut „Landschaft“. Es werden keine landschaftsprägenden Bestandteile geschaffen, verändert oder beseitigt.

9.4.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Vom Vorhaben sind keine Denkmale betroffen.

9.4.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Zwischen den vom Vorhaben betroffenen Schutzgütern sind keine gegenseitigen Wechselwirkungen zu erwarten.

9.5 Rechtliche Würdigung

Aus der Realisierung des Vorhabens resultieren keine Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Die Maßnahme lässt sich keinem erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG zuordnen.

Mit dem Vorhaben erfolgt keine wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen oder von Schienenwegen der Eisenbahn oder Straßenbahn. Die Baumaßnahme liegt damit nicht im Geltungsbereich der 16. BImSchV.

Durch Zusage der in Pkt. 9.1 beschriebenen Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen werden von der Vorhabenträgerin die zu erwartenden bauzeitlichen Immissionen als unschädlich eingestuft. Eine wesentliche Beeinträchtigung der Rechte Dritter im Sinne des § 74 Abs. 6 Satz 1 VwVfG entsteht durch das geplante Vorhaben nicht.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Als Baustelleneinrichtungsfläche sowie zur Herstellung des vom Straßenbaulastträger geforderten Banketts an der Dresdner Straße ist eine vorübergehende Inanspruchnahme (Nutzungsbefugnis) von 89 m² des Flurstücks 904/1 der Gemarkung Königsbrück erforderlich.

10.2 Kabel und Leitungen

Im Bereich der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche auf der Dresdner Straße tangiert eine erdverlegte Glasfasertrasse der Vodafone West GmbH im Schutzrohr den Planfeststellungsbe-
reich. Eine Beeinträchtigung durch die Baumaßnahme ist ausgeschlossen.

Strecke Dresden-Klotzsche – Straßgräbchen-Bernsdorf (OL) (6606)
Rückbau Bahnübergang BÜ 18,535

Parallel zum Gleis sind eine Signalkabel- und eine Streckenfernmeldekabeltrasse der Vorhabenträgerin in einem Kabeltrogsystem vorhanden. Sie ersetzt seit dem Jahr 2024 das Kupferstrecken-Fernmeldekabel Ottendorf - Königsbrück (Luftkabel), welches zurück gebaut wurde. Diese Kabeltrasse tangiert den Planfeststellungsbereich nicht.

10.3 Straßen und Wege

Der Bahnübergang ist ein frei zugänglicher Feldzugang. Er mündet in die parallel zur Eisenbahnstrecke verlaufende Dresdner Straße (B 97) in der Stadt Königsbrück. Die Straßenanbindung ist geschottert bzw. asphaltiert. Mit dem Rückbau des Bahnübergangs wird der Straßenanschluss vollständig zurückgebaut und ein Bankett hergestellt. Der Beginn und die Beendigung der Bauarbeiten werden dem Landkreis Bautzen, Straßenmeisterei Königsbrück angezeigt.

Für den Zeitraum der Bauausführung kann eine bauzeitliche halbseitige Sperrung der Straße erforderlich werden. Mindestens 14 Tage vor Baubeginn wird eine verkehrsrechtliche Anordnung beim Sachgebiet Straßenverkehrsrecht des Landkreises Bautzen beantragt.

10.4 Kampfmittel

Für die vom Vorhaben betroffene Fläche ist keine Kampfmittelbelastungen bekannt. Sollte es während des Rückbaus zu Funden von Kampfmitteln oder zu kampfmittelverdächtigen Funden kommen, werden die Arbeiten umgehend eingestellt. Die Fundstelle wird umgehend durch Absperrungen / Beschilderungen weiträumig gesichert und als Gefahrenbereich gekennzeichnet. Des Weiteren wird die nächste Polizeidienststelle oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst informiert.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterialien

Im Rahmen des Vorhabens werden vsl. folgende Materialien anfallen:

- 1,6 t Beton, bewehrt (AVV 17 01 01)
- 0,9 t Bitumengemische / Asphalt (AVV 17 03 02)
- 5 t Boden und Steine (AVV 17 05 04)
- 1 t Gleisschotter (AVV 17 05 08).

Für die anfallenden Materialien wird keine Wiederverwendung innerhalb des Projekts erfolgen. Das Vorhaben fällt somit nicht unter den Geltungsbereich der EBV.

Die Entsorgung bzw. Verwertung der auszubauenden Materialien wird gemäß den gültigen abfallrechtlichen Gesetzen, Vorschriften und Verordnungen erfolgen. Die festgelegten Entsorgungswege werden eingehalten. Die Dokumentation der gesetzeskonformen Entsorgung der gefährlichen Abfälle erfolgt gemäß „Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen“ (NachwV) über das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV). Die Daten stehen damit ebenfalls den zuständigen Behörden zur Verfügung.

Die Andreaskreuze werden durch die Vorhabenträgerin für eine Weiterverwendung außerhalb des Vorhabens eingelagert.

10.6 Gewässer

Das Vorhaben findet ausschließlich im Bereich des Gleiskörpers statt. Ein Eingriff in den Boden und damit in grundwasserführende Schichten wird nicht erfolgen.

Trinkwasser- oder Heilquellenschutzgebiete sind im Umfeld des Planfeststellungsbereichs nicht vorhanden.

Durch das Vorhaben erfolgt keine Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser.

10.7 Land- und Forstwirtschaft

Belange der Land- und Forstwirtschaft sind insoweit betroffen, dass die angrenzenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen nach Rückbau des Bahnübergangs über diesen nicht mehr erreichbar sind. Alternative Zugangsmöglichkeiten bestehen von Süden vom benachbarten Bahnübergang BÜ 18,278 und einen bahnparallelen Grünweg sowie von Osten von der Höckendorfer Straße (K 9274).

10.8 Brand- und Katastrophenschutz

Während der Bauausführung werden Rettungswege jederzeit freigehalten. Flächen für die Feuerwehr und der öffentliche Verkehrsraum sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

11 Abkürzungen

Abs.	Absatz
abs.	abseits
AG	Aktiengesellschaft
AVV	Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung)
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
BauNVO	Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung)
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundesbodenschutzverordnung
Bf	Bahnhof
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
Bkm	Bahnkilometer
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
bzw.	beziehungsweise
DB	Deutsche Bahn
eANV	Elektronisches Abfallnachweisverfahren
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBV	Ersatzbaustoffverordnung
Elt.	Elektroenergie
EKrG	Gesetz über die Kreuzung von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

Strecke Dresden-Klotzsche – Straßgräbchen-Bernsdorf (OL) (6606)
Rückbau Bahnübergang BÜ 18,535

EBV e.V.	zungsgesetz) Ersatzbaustoffverordnung Eingetragener Verein
FFH	Flora-Fauna-Habitat
ggf. GmbH	gegebenenfalls Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i. A. iDA inkl.	im Auftrag interdisziplinäre Daten und Auswertungen inklusive
Kfz km	Kraftfahrzeug Kilometer
LAGA LBP Lfd.-Nr. LST	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall Landschaftspflegerische Begleitplanung laufende Nummerierung Leit- und Sicherungstechnik
m m ²	Meter Quadratmeter
OL	Oberlausitz
Pkt.	Gliederungspunkt
RAPIS Ril	Raumplanungsinformationssystem Richtlinie
Sachs. SALKA Str. StVO	Sachsen Sächsisches Altlastenkataster Strecke Straßenverkehrsordnung
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes- Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VwVfG VzG	Verwaltungsverfahrensgesetz Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
z. B.	zum Beispiel