




Erläuterungsbericht

| | | |
|---|-----------------------------------|-------------------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| 0 | Ausgangsverfahren: Antragsfassung | 01.12.2025 |
| Index | Änderungen bzw. Ergänzungen | Planungsstand |
| Vorhabenträgerin: DB InfraGO AG  Region Nord Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Hamburger Chaussee 10 24114 Kiel | | |
| Datum | Unterschrift | Datum Unterschrift |
| Vertreter der Vorhabenträgerin: DB InfraGO AG  Infrastrukturprojekte Nord Technik Portfolio Hamburg-Kiel Hammerbrookstraße 44 20097 Hamburg | | |
| Datum | Unterschrift | |
| Verfasser:  ARCADIS Arcadis Mobility Germany GmbH Marienstraße 9-11 30171 Hannover <i>i.A. Flemming</i> 01.12.2025 gez. i.A. Flemming | | |
| Datum | Unterschrift | |
| Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt | | |

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----------|
| Inhaltsverzeichnis | 1 |
| 1 Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens | 2 |
| 1.1 Bauvorhaben..... | 2 |
| 1.2 Zuordnung Verwaltung und Ämter..... | 2 |
| 2 Planrechtfertigung | 2 |
| 3 Varianten und Variantenvergleich..... | 2 |
| 4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes | 3 |
| 5 Beschreibung des geplanten Zustandes | 3 |
| 6 Tangierende Planungen..... | 3 |
| 7 Temporär zu errichtende Anlagen | 3 |
| 8 Baudurchführung..... | 3 |
| 9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes..... | 3 |
| 9.1 Betroffenes Fachrecht | 3 |
| 9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung..... | 4 |
| 9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen ... | 4 |
| 9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange | 4 |
| 9.5 Rechtliche Bewertung | 6 |
| 10 Weitere Rechte und Belange | 7 |
| 10.1 Grunderwerb | 7 |
| 10.2 Kabel und Leitungen | 7 |
| 10.3 Straßen und Wege | 7 |
| 10.4 Kampfmittel | 7 |
| 10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial | 7 |
| 10.6 Gewässer..... | 7 |
| 11 Abkürzungen | 8 |

1 Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens

1.1 Bauvorhaben

Auf der Strecke 1210 Elmshorn – Westerland (Sylt) befindet sich bei km 178,772 hinter dem Bahnhof Bredstedt der nicht technisch gesicherte Bahnübergang (BÜ) Bordelum/Stollberg. Dieser Bahnübergang soll ersatzlos aufgelassen werden.

1.2 Zuordnung Verwaltung und Ämter

Bundesland: Schleswig-Holstein
Landkreis: Kreis Nordfriesland
Amt: Amt Mittleres Nordfriesland
Gemeinde: Bordelum

2 Planrechtfertigung

Der nicht technisch gesicherte BÜ entspricht nicht mehr den Regeln der Technik. Die Strecke 1210 ist im Abschnitt Bredstedt- Langenhorn, auf welcher sich der BÜ befindet, eine zweigleise Hauptbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Heute dürfen nicht technisch gesicherte BÜ an Fußwegen mit einer Umlaufsperrung wie dieser, nur noch an zweigleisigen Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80km/h errichtet werden.

Zur Erhöhung der Sicherheit und zur Vermeidung von Unfällen, auch im Hinblick steigender Zugzahlen, dem Ausbau des Schienenverkehrs sowie die technische Möglichkeit des Gleiswechselbetriebes durch die Neuerrichtung des elektronischen Stellwerkes Niebüll, ist daher die Auflassung des nicht technisch gesicherten BÜ vernünftigerweise geboten. Der BÜ ist nur äußerst schwach frequentiert und hat keinerlei Erschließungsfunktion.

Die Gemeinde Bordelum sieht keine Veranlassung am Bahnübergang etwas zu ändern und stützt sich auf den Bestandsschutz. Es wurde seitens der Gemeinde keine gewichtigen Gründe, die für die Beibehaltung des BÜs sprechen, genannt. Die Vorhabenträgerin hatte bei Bedarf den Bau eines Ersatzweges angeboten, was von der Gemeinde bei ihrer Stellungnahme keine Berücksichtigung gefunden hat bzw. zu weiteren Übereinkommensgesprächen geführt hat.

3 Varianten und Variantenvergleich

Ein Ersatz des BÜ durch ein Ingenieurbauwerk (Unter- oder Überführung) oder die Erneuerung als technisch gesicherter BÜ mit Lichtzeichen und Schranken steht in keinerlei wirtschaftlichem Verhältnis zur schwachen Nutzung des BÜ.

Gemäß der durchgeführten Verkehrsdatenauswertung nach EBO § 11 Abs. 13 vom 21.01.2020 bis 23.01.2020 sowie vom 09.07.2024 bis 11.07.2024 wird die Verkehrsstärke am BÜ als schwach (max. 3 Fußgänger / 24 h) eingestuft.

Des Weiteren befindet sich im Zuge der Straße „Margarethenberg“ in km 179,2 eine vorhandene Straßenüberführung, die auch von Fußgängern genutzt werden kann, Entfernung ca. 400 m.

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Der nicht technisch gesicherte BÜ in km 178,772 ist sowohl bahnlinks als auch bahnrechts mit einem Drehkreuz ausgestattet. Parallel zur Bahnstrecke sind Knieholmgeländer aufgestellt, die dem Wegnutzer zum Drehkreuz leiten. Der Wegnutzer hat sich vor Überqueren des BÜ mittels Übersicht über die Bahnstrecke davon zu vergewissern, dass sich kein Zug dem BÜ nähert und ein gefahrloses Queren möglich ist. Bahnlinks schließt der Überweg an eine unbefestigte Wiesenflächen, bahnrechts an einen Schotterweg an.

Der Überweg ist ca. 1 m breit und mit Gleistragplatten (Gitterrosten) ausgelegt.

Eine Beleuchtung ist nicht vorhanden.

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

Mit der ersatzlosen Auflassung des BÜ ist der Rückbau und die Entsorgung der vorhandenen Drehkreuze und Knieholmgeländer sowie der Gleistragplatten vorgesehen. Anstelle der Knieholmgeländer wird bahnlinks und bahnrechts ein Erdwall aufgeschüttet und vorgelagert ein Zaun errichtet. Diese Maßnahmen stellen sicher, dass ein unbeabsichtigtes Queren der Bahnstrecke verhindert wird. Maßnahmen der stellwerksseitigen Leit- und Sicherungstechnik sind nicht erforderlich, da der BÜ keine Abhängigkeit zum Stellwerk hat.

6 Tangierende Planungen

Planungen Dritter, die im Zusammenhang mit der vorliegenden Maßnahme zu bewerten sind, liegen nicht vor.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Eine Baustelleneinrichtungsfläche wird aufgrund des kleinteiligen Vorhabens nicht benötigt.

8 Baudurchführung

Die Auflassung des BÜ ist für 2026 geplant.

Die Arbeiten werden tagsüber an Werktagen zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr stattfinden. Aufgrund des kleinteiligen Vorhabens werden die Arbeiten nicht länger als 1 Woche andauern.

9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

9.1 Betroffenes Fachrecht

In den folgenden Unterkapiteln wird betrachtet, inwiefern diese Instrumente des Umweltschutzes Anwendung finden:

- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz,
- Eingriffsregelung nach § 13 ff. BNatSchG,
- Besonderer Artenschutz nach § 44 BNatSchG,

- FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG,
- Auswirkungen auf andere Schutzgebiete und -objekte nach BNatSchG und WHG,
- Lärmschutz nach AVV Baulärm und 16. BImSchV,
- Denkmalschutz,
- Wasserrecht,
- Klimaschutzgesetz (§ 13),

Es wurde eine Stellungnahme zum Baulärm nach AVV Baulärm (Unterlage 6) erstellt.

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

Es sind keine Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung vorgesehen, die über das minimalinvasive Vorgehen beim Vorhaben hinausgehen.

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Aus Sicht der Vorhabenträgerin wird der Tatbestand eines Eingriffs nicht erfüllt und es ist somit keine Kompensation erforderlich.

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

9.4.1 Angaben zur Vorprüfung im Sinne des UVPG

Bei dem beantragten Vorhaben handelt es sich um die ersatzlose Auflassung eines Bahnübergangs. Es ist ein vollständiger, ersatzloser Rückbau von einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG mit einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme unter 2.000 m² vorgesehen.

Zur Feststellung der UVP-Pflicht fügt die Vorhabenträgerin das Formblatt 4 des Eisenbahn-Bundesamtes bei, da aus ihrer Sicht alle Voraussetzungen erfüllt werden.

Insbesondere zu der Voraussetzung, dass keine baulichen Maßnahmen außerhalb des Oberbaus bzw. außerhalb befestigter Flächen vorgenommen werden, wird erläuternd ergänzt, dass das Anfüllen des derzeitigen Durchgangs und das Aufstellen eines Zauns keine bauliche Maßnahme im Sinne des UVPG ist. Die teilweise verdichteten Bodenbereiche durch den Fußgängerverkehr werden gelockert und mit wasserdurchlässigem Bodenmaterial bis zur Höhe der angrenzenden Böschung angefüllt. Es folgt kein erheblicher Verlust von Bodenfunktionen und somit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Fläche, Wasser sowie Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt wie bei einer baulichen Maßnahme zu erwarten wäre.

9.4.2 Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG/ BKompV

Es wird die Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen beantragt, jedoch beeinträchtigen diese die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild nicht erheblich. Für die Beurteilung sind nur anlagebedingte Wirkungen relevant, da keine Änderung des Bahnbetriebs folgt. Potenzielle anlagebedingte Wirkungen sind die Flächenumwandlung und Bodenverdichtung und -versiegelung. Die Auflassung des Bahnübergangs führt dazu, dass das Drehkreuz und die Knieholmgeländer zurückgebaut werden. Anstelle dieser Einrichtungen wird ein Erdwall und ein Zaun errichtet. In der

Gegenüberstellung kommt es zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung. Der Weg, der zum BÜ führt, ist unversiegelt und durch die Nutzung verdichtet. Mit Auflassen des BÜ wird die Böschung im Bereich des Weges mit Boden angefüllt. Im Vergleich wirkt die Auflassung positiv auf die Bodenfunktionen, da die Nutzung und einhergehende Verdichtung entfallen. Die Begrünung der Böschung durch eine gebietsheimische Saatgutmischung aus Gräsern und Kräutern ist Bestandteil des Vorhabens.

9.4.3 Auswirkungen auf artenschutzrechtlich relevante Arten / Aussagen zum besonderen Artenschutz

Sollte Rückschnitt von Gehölzen erforderlich sein, dann wird dieser im gesetzlich vorgegebenen Zeitraum zwischen Oktober und Februar durchgeführt, um die Artenschutzverbote bei den Brutvögeln einzuhalten.

Für alle anderen besonders geschützten Arten gilt, dass durch das minimalinvasive Vorgehen und die geringen Auswirkungen des Vorhabens das Tötungs- und das Störungsverbot eingehalten sowie keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten entnommen, beschädigt oder zerstört werden.

9.4.4 Auswirkungen durch Schall und Erschütterungen

9.4.4.1 Baulärm

Der Immissionsrichtwert der AVV Baulärm für Gebiete in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind von 55 dB(A) wird eingehalten. An alten weiteren Gebäuden wird ebenso der Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 55 dB(A) tags eingehalten. Schallschutzmaßnahmen sind aufgrund der Bautätigkeiten nicht erforderlich.

9.4.4.2 Bauzeitliche Erschütterung

Bauzeitliche Erschütterungen entstehen vor allem durch Materialtransport und beschränken sich auf ein Minimum. Außerdem befinden sich um Umkreis von 100 m keine Gebäude als Immissionsorte.

9.4.4.3 Betriebslärm

Es handelt sich nicht um einen erheblichen baulichen Eingriff und ebenfalls nicht um eine wesentliche Änderung.

9.4.4.4 Betriebsbedingte Erschütterungen

Durch das Vorhaben werden die Auswirkungen der betrieblichen Erschütterungen nicht verändert.

9.4.5 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

Im Umkreis von 1.000 m um das Vorhaben befindet sich kein Natura 2000-Gebiet.

9.4.6 Auswirkungen auf sonstige Schutzgebiete und Schutzobjekte [NSG, LSG, gesetzlich geschützte Biotope, WSG etc.]

Es sind keine sonstigen Schutzgebiete und Schutzobjekte betroffen.

9.4.7 Auswirkungen auf Denkmalschutzbelange

Es sind keine Denkmäler betroffen.

9.4.8 Auswirkungen auf Wald nach Waldgesetz

Es ist kein Wald nach Waldgesetz betroffen.

9.4.9 Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele gem. § 27 §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG

Das Vorhaben beeinflusst weder das Grundwasser noch den Oberflächenwasserkörper.

9.4.10 Gewässerbenutzungen nach § 9 WHG

An der bestehenden dauerhaften Entwässerungssituation tritt keine Änderung ein. Die Entwässerung der Erdwälle erfolgt diffus über die Böschungsschulter. Es erfolgt auch bauzeitlich keine Nutzung des Grundwassers. Somit treten keine Tatbestände des § 8 bzw. § 9 WHG ein.

9.4.11 Klimaschutzgesetz (§13)

Da es sich um einen ersatzlosen Rückbau eines Bahnübergangs für Fußgänger handelt, werden Treibhausgasemissionen durch die Änderung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz nach Fertigstellung des Vorhabens nicht erwartet. Die Erzeugung von Treibhausgasemissionen durch die Rückbautätigkeiten werden durch den Wegfall weiterer Treibhausgasemissionen für den Betrieb und die Unterhaltung des betreffenden Bahnübergangs aufgewogen. Die zusätzlichen Böschungsflächen sind zu kleinflächig, um sie als Treibhausgasspeicher oder –senke zu bezeichnen, wirken jedoch eher positiv.

9.5 Rechtliche Bewertung

9.5.1 Ergebnis der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG

Aus Sicht der Vorhabensträgerin liegt kein Eingriff nach § 14 BNatSchG vor (vgl. Kap. 9.4.2)

9.5.2 Ergebnis der artenschutzrechtlichen Betrachtung

Durch das minimalinvasive Vorgehen und die geringen Auswirkungen des Vorhabens werden die Artenschutzverbote nach § 44 BNatSchG eingehalten.

9.5.3 Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Da der Wirkraum des Vorhabens wesentlich kleiner als 1.000 m ist, ist eine Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets ausgeschlossen.

9.5.4 BImSchG

Es handelt sich nicht um einen erheblichen baulichen Eingriff und ebenfalls nicht um eine wesentliche Änderung. Insofern besteht kein Anspruch auf lärm mindernde Maßnahmen nach 16. BImSchV.

9.5.5 Ergebnis der Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL umgesetzt in den §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG

Das Vorhaben ist vereinbar mit den Bewirtschaftungsziele gem. § 27 §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG. Das Verschlechterungsverbot, Verbesserungsgebot und das Gebot zur Trendumkehr werden eingehalten. Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele werden nicht behindert.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Es werden keine vorhabenträgerfremden Grundstücke in Anspruch genommen.

10.2 Kabel und Leitungen

Es werden keine Kabel oder Leitungen Dritter betroffen.

10.3 Straßen und Wege

Bei dem Überweg handelt es sich um einen öffentlichen Weg gemäß EKrG § 1 Abs.4. Der zuständige Baulastträger ist die Gemeinde Bordelum.

10.4 Kampfmittel

Bordelum ist in der Auflistung der Gemeinden in SH mit bekannten Bombenabwürfen in der Anlage zur Kampfmittelverordnung SH nicht enthalten.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Im Zusammenhang mit der Auflassung des BÜ fallen während der Bauausführung Kleinst-Abfallmengen (Schrott) an. Die Entsorgung der Abfälle erfolgt nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), insbesondere unter der Beachtung des Grundsatzes der Vorrangigkeit der Verwertung vor einer Beseitigung von Abfällen.

10.6 Gewässer

Es treten keine Tatbestände des § 8 bzw. § 9 WHG ein (vgl. Kapitel 9.4.10).

11 Abkürzungen

| | |
|-------------|--|
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| ASB | Artenschutzfachbeitrag |
| AVV Baulärm | Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm |
| BE | Baustelleneinrichtung |
| Bf | Bahnhof |
| BKompV | Bundeskompensationsverordnung |
| BNatSchG | Bundesnaturschutzgesetz |
| BoVek | Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept |
| BÜ | Bahnübergang |
| dB(A) | Dezibel – Bewertungskurve A (Maßeinheit des Schalldruckpegels) |
| eANV | elektronisches Abfallnachweisverfahren |
| EBA | Eisenbahn-Bundesamt |
| EdB | Eisenbahn des Bundes |
| ESTW | Elektronisches Stellwerk |
| km | Bahnkilometer |
| LBP | Landschaftspflegerischer Begleitplan |
| LINA | Liegenschaftsnachweise |
| LNatSchG | Landesnaturschutzgesetz |
| PF-RL | Planfeststellungs-Richtlinien |
| Q | Quadrant |
| Ril | Richtlinie / Modul (Vorschrift) der Deutschen Bahn Gruppe |
| VzG | Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten |
| (a) | Anfang |
| (e) | Ende |