

Inhaltsverzeichnis

1. Antragsgegenstand	2
2. Planrechtfertigung	2
3. Varianten und Variantenvergleich	2
4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes	3
5. Beschreibung des geplanten Zustandes	4
5.1 Rückbauarbeiten Bahnübergang.....	4
5.2 Beschilderung.....	4
5.3 BÜ-Befestigung / Oberbauarbeiten	4
6. Temporär zu errichtende Anlagen.....	4
7. Baudurchführung.....	4
8. Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes	5
8.1 Betroffenes Fachrecht	5
8.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung	6
8.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen.....	8
8.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange	8
8.4.1 Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG	8
8.4.2 Auswirkungen durch Baulärm	10
8.4.3 Auswirkungen auf Denkmalschutzbelange	10
8.5 Rechtliche Bewertung	10
9. Weitere Rechte und Belange	11
9.1 Grunderwerb	11
9.2 Kabel und Leitungen	11
9.3 Straßen und Wege	11
9.4 Kampfmittel	11
9.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial.....	11
10. Zustimmungen und Genehmigungen	12
11. Abkürzungen	13

1. Antragsgegenstand

Die DB InfraGO AG – Region Nord – beabsichtigt auf der Strecke 1560 Delmenhorst – Hesepe in Bahn-km 50,282 die Aufhebung des nicht technisch gesicherten Privatbahnübergang (pBÜ) in der Stadt Vechta im gleichnamigen Landkreis Vechta (Niedersachsen).

Die westlich an der Strecke 1560 ca. von Bahn-km 50,110 bis km 50,435 gelegene landwirtschaftliche Nutzfläche ist im Eigentum von Privaten (Schlüsselnummer 1).

Im Zuge der Aufhebung werden die vorhandenen bituminösen Gleisanschlüsse und die Strailplatten der Gleismitte sowie die Beschilderung zurückgebaut.

2. Planrechtfertigung

Der private Bahnübergang in km 50,282 auf der Strecke 1560 ist bisher nicht technisch gesichert und muss entweder ertüchtigt oder aber geschlossen werden. Da der BÜ nur äußerst geringen Verkehr ausweist, eine Zählung vor Ort ergab eine Querung pro Tag, strebt die DB InfraGO AG die Schließung des Bahnübergangs an. Mit der Schließung des BÜ werden keine Flächen abgeschnitten und bleiben über nahegelegene BÜs erreichbar. Zudem ist der Abbiegevorgang von der Straße „Hagen-Ringstraße“ über den pBÜ auf Grund fehlender Schleppkurven als problematisch anzusehen und für die heutigen in der Landwirtschaft üblicherweise zum Einsatz kommenden Maschinen und Fahrzeuge eher ungeeignet. Ein Ausbau des BÜ scheidet daher auch auf Grund des Aufwandes aus. Auf der Basis intensiver Recherchen der DB InfraGO AG in Zusammenarbeit mit der DB Immobilien wurde festgestellt, dass die Nutzungsberechtigten des pBÜ, nämlich die Eigentümer des benachbarten Feldgrundstücks, die Unterschrift unter die Beachtung der gemäß §62 EBO einzuhaltenden Nutzungsbedingungen verweigert haben. Trotz wiederholter schriftlicher Aufforderung, weigert sich der Privateigentümer diese Nutzungsvereinbarung für die Nutzung des pBÜ mit der DB InfraGO AG zu unterzeichnen.

Der hier nicht technisch gesicherte Privatbahnübergang wird komplett zurückgebaut. Die Maßnahme dient der Herstellung der Rechtssicherheit und der Erhöhung der Sicherheit für den Eisenbahnbetrieb als auch der Erhöhung der Sicherheit der Öffentlichkeit.

3. Varianten und Variantenvergleich

Durch die Aufhebung des Privatbahnüberganges wird die Betriebs- und Verkehrssicherheit in km 50,282 der Strecke 1560 erhöht.

Es bestehen zwei weitere Zufahrtmöglichkeiten zur landwirtschaftlichen Fläche von der Straße "Viehdriift" aus direkt auf das Kopfende, dem sogen. "Vorgewende" (circa 200 m Umweg), was aus Sicht der Vorhabenträgerin wesentliche Vorteile bei der Bewirtschaftung der Fläche bietet. Diese Zufahrtmöglichkeiten machen den BÜ in km 50,282 entbehrlich.

Eine Aufhebung des BÜ würde keine Nachteile für die Bewirtschaftung der Fläche von der Hofstelle der Privaten (Schlüsselnummer 1) aus mit sich bringen, da die Zufahrt ohnehin in der Regel von der Straße "Viehdriift" aus erfolgt.

Im Rahmen einer Ortsbesichtigung am 20.09.2022 von der DB InfraGO AG konnte festgestellt werden, dass bei der kurz zuvor erfolgten Maisernte der pBÜ als seitliche Einfahrt auf die Fläche nicht genutzt wurde. Der unterjährige Aufwuchs an Kräutern und Gräser wurde hierbei unversehrt vorgefunden.

Aufhebung
BÜ Bahn-km 50,282 Privatbahnübergang, Strecke 1560

Bei der durchgeführten Maisernte erfolgte die Abfuhr des Erntegutes offensichtlich ausschließlich vom Kopfende der Fläche aus über die beiden Zuwegungen von der Straße "Viehdrift".

Darüber hinaus sind zur Aufhebung des Privatbahnüberganges nur geringe Baumaßnahmen erforderlich, die keiner Variantenbetrachtung bedürfen.

4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Die Strecke 1560 Delmenhorst – Hesepe ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn der DB InfraGO AG. Sie wird mit 80 km/h befahren. Der Privatbahnübergang befindet sich in km 50,282 im freien Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof (Bf) Vechta (HVCH) und dem Bahnhof (Bf) Lohne (HLON). Die Strecke ist mit GSM-R (Digitalfunk) ausgestattet.

Der Privatbahnübergang befindet sich auf der eingleisigen Strecke außerorts in der Stadt Vechta im gleichnamigen Landkreis Vechta.

Der Privatbahnübergang in km 50,282 ist ein nicht technisch gesicherter pBÜ. Die Sicherung erfolgte durch die Übersicht auf die Strecke in Verbindung mit hörbaren Signalen des Zuges. Zudem erfolgt eine Beschilderung mit der Aufschrift: "Privatbahnübergang, Benutzung nur für Berechtigte" in Quadranten II und IV.

Die Gleiseindeckung im Kreuzungsbereich besteht aus 7 x Strail Innenplatten mit einer Gesamtbreite von 8,20 m. Die äußeren Anschlüsse an das Gleis sind bituminös ausgeführt.

Der vorhandene Zustand an dem Privatbahnübergang in km 50,282 lässt sich wie folgt beschreiben:

◆ Einstufung der Straßenverkehrsstärke (gem. §11 Abs. 13 EBO):	schwach, 0 Kfz/Tag Verkehrszählung Oktober 2023
◆ Vorhandene Sicherung:	nicht technisch gesichert, Übersicht auf Strecke, hörbare Signale des Zuges, Beschilderung mit dem Hinweis auf alleinige Privatnutzung
◆ Vorhandene BÜ-Befestigung:	Strail (7 x IP), Breite = 8,40 m
◆ Vorhandene Rad-Fußwege über den BÜ:	nein
◆ Straßenlängsneigung zum BÜ – und fehlende bzw. nicht funktionstüchtige Entwässerungsrinne:	nein
◆ Straßenbreite vor und hinter dem BÜ :	keine Straße vorhanden
◆ Zustand der Randmarkierungen:	ausreichend
◆ Vorhandener Oberbau:	W49-B90-1667
◆ Zugverkehr:	20 Züge/Tag
◆ Streckencharakteristik:	eingleisig, nicht elektrifiziert
◆ Geschwindigkeit gem. VzG 2017:	80 km/h
◆ In der Nähe befindliche Bahnhöfe:	Bf Vechta (HVCH), Bf Lohne (HLON)

5. Beschreibung des geplanten Zustandes

5.1 Rückbauarbeiten Bahnübergang

Der Privatbahnübergang in Bahn-km 50,282 in der Stadt Vechta wird aufgehoben. Im Einzelnen betrifft dies die vorhandene Beschilderung. Zudem wird die Gleiseindeckungen ausgebaut sowie die bituminösen Anschlüsse beidseitig der Bahntrasse abgebrochen. Der vorhandene bahnparallele Graben bahnlinks im II. und III. Quadranten wird mit einem durchgehenden Grabenverlauf und Bankett gemäß vorhandener Bahnquerschnitt wieder hergestellt.

Als natürliche Begrenzung wird bahnrechts ein 0,60 m hoher Erdwall mit einer Neigung von 1:1 aufgeschüttet und mit Rasen angesät.

5.2 Beschilderung

Die Sonderzeichen mit dem Hinweis, dass es sich um einen Privatbahnübergang handelt mit alleinigem Nutzungsrecht und die Markierungen (Z295) werden aufgehoben und zurückgebaut.

5.3 BÜ-Befestigung / Oberbauarbeiten

Die vorhandene BÜ-Befestigung mit Strail Innenplatten (7 x IP) und die bituminös befestigten Anschlüsse werden abgebrochen.

Im Gleis-/Kreuzungsbereich müssen infolge der Rückarbeiten der BÜ-Befestigung und der bituminösen Anschlüsse Anpassungsarbeiten vorgenommen werden.

Der Regelquerschnitt der Bahn wird unter Berücksichtigung der Vorflutverhältnisse wieder hergestellt.

Der vorhandene Oberbau W49-B90-1667 bleibt bestehen.

6. Temporär zu errichtende Anlagen

Aufgrund des geringen Umfangs der Bauarbeiten wird auf das Anlegen einer Baustelleneinrichtungsfläche verzichtet. Rückbaustoffe sowie Einbaumaterialien können direkt auf bzw. von Lkw-Ladeflächen bewegt bzw. verwendet werden.

Wegen der vorhandenen Hochspannungsleitung südwestlich des Privatbahnübergangs (etwa 40 m Entfernung), erfolgt die Anbindung der Baustelle ausschließlich nordöstlich der „Hagen-Ringstraße“.

7. Baudurchführung

Die Rückbaumaßnahme des Privatbahnübergang Bahn-km 50,282 wird voraussichtlich im Jahr 2024 durchgeführt. Die Dauer der Baumaßnahme beträgt ca. eine Woche und wird so kurz wie möglich gehalten.

Erforderliche Sperrpausen für den Bahnbetrieb werden vor Einrichtung des Vorlaufbetriebs beantragt.

8. Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

8.1 Betroffenes Fachrecht

Gebietsschutz

Naturschutzrechtliche Schutzgebietsausweisungen im Bereich des BÜ wurden anhand der Umweltkartenserver des niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz überprüft. Zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde für das Vorhaben ein potentieller Wirkraum von $r = 300$ m festgelegt.

Das Vorhaben am Bahnübergang befindet sich innerhalb keinen rechtlich geschützten Gebiete wie Naturparks, FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Nationalparks, Biosphärenreservate, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile.

Artenschutz

Unter Berücksichtigung der unter Punkt 8.4.1 aufgeführten Beschreibungen und den damit verbundenen, unter Punkt 8.2 genannten Vermeidungsmaßnahmen, wird nach jetzigem Kenntnisstand keine Anhaltspunkte für Verbotverletzungen nach §44 BNatSchG ausgegangen.

Eingriffsregelung

Grundsätzlich ist bei Bahnübergangsmaßnahmen die Eingriffsregelung nach der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) zu berücksichtigen. So ist bei der Beantragung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung zu prüfen, ob durch Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt werden können. Wie unter Punkt 8.4.1 beschrieben, sind im Zuge der Aufhebung des Privatbahnübergang Bahn-km 50,282 " keine Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß BKompV zu erwarten, die als Eingriff i. S. des § 14 BNatSchG zu werten sind.

UVP

Das Vorhaben ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht UVP-pflichtig, da gemäß Bagatellfallerklärung (Formblatt 4) keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind. Das Vorhaben besteht aus einem vollständigen Rückbau eines Bahnübergangs auf einer Fläche von weniger als 2.000 m^2 und entspricht der Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPg. Es liegen alle folgenden Voraussetzungen vor:

- das Vorhaben erfüllt nicht den Tatbestand der Kumulation nach § 10 Abs. 4 UVPg
- durch das Vorhaben werden keine baulichen Maßnahmen außerhalb des Oberbaus bzw. außerhalb bereits befestigter Flächen vorgenommen,
- zur Abwicklung der Baumaßnahmen werden ausschließlich bereits befestigte (asphaltierte, gepflasterte, wassergebundene, o. ä.) Flächen bzw. der Oberbau in Anspruch genommen,
- der zur Wahrung der Verkehrssicherheit notwendige Rückschnittbereich wird durch das Vorhaben nicht erweitert
- gefährliche Abfälle werden ordnungsgemäß entsorgt
- es liegen keine besonderen Umstände vor, die hinsichtlich möglicher erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPg einer weitergehenden Prüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht unterzogen werden sollten (zum Beispiel: Betroffenheit geschützter Teile von Natur und Landschaft einschließlich Natura 2000-Gebiete, gesetzlich geschützter Biotope, besonders oder streng geschützter Arten, der Bewirtschaftungsziele oberirdischer Gewässer oder des Grundwassers, geschützter Denkmäler)

Aufhebung
BÜ Bahn-km 50,282 Privatbahnübergang, Strecke 1560

In diesem Zusammenhang werden erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG auf die Schutzgüter gemäß §2 Abs. 1 UVPG, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären, standardmäßig ausgeschlossen.

FFH-Verträglichkeitsprüfung

Im näheren Umfeld des Bahnübergangs befinden sich keine FFH-Gebiete, sodass vorhabenbedingte Auswirkungen ausgeschlossen werden können.

Lärmschutz

Im Zuge der Umbaumaßnahme am Bahnübergang kommt es durch den Einsatz diverser Baumaschinen unweigerlich zu vorübergehenden baubedingten Schallimmissionen, die bei Richtwertüberschreitungen insbesondere Auswirkungen auf die umliegenden Anwohner haben können. Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit die Baumaßnahme durchzuführen, wurden zum Schutz der Nachbarschaft die unter Punkt 8.2 aufgeführten Maßnahmen festgelegt, um die Lärmimmissionen auf ein Minimum zu reduzieren.

Wasserrecht

Gemäß Umweltkartenserver des niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz, befinden sich in einem Umkreis von 300 m um den Bahnübergang keine rechtlich geschützten Gebiete wie Trinkwasser- oder Heilquellenschutzgebiete.

Es befinden sich ebenso keine Überschwemmungsgebiete, Still- oder Fließgewässer im Wirkraum des Vorhabens, die durch die Maßnahme beeinträchtigt oder zerstört werden können. Lediglich der westlich vorhandene Bahnseitengraben wird in die Planung einbezogen, in dem der Graben wie im Bestand vorhanden durchgängig über den Straßenbereich hergestellt wird.

Die Umbauarbeiten am Bahnübergang haben keine Auswirkungen auf das Grundwasser, da die bisherige Entwässerungskonzeption beibehalten wird. Eine bau- bzw. havariebedingte Einleitung von grundwassergefährdenden Stoffen findet im Zusammenhang mit der Umsetzung des geplanten Vorhabens nicht statt.

Hinsichtlich der Belange der Wasserrahmenrichtlinie sind keine nachteiligen Auswirkungen auf den ökologischen und chemischen Zustand von Oberflächengewässern sowie auf die Menge und die chemische Beschaffenheit des Grundwassers erkennbar. Die Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und gemäß §§ 27 und 47 WHG werden durch die Wirkungen des Vorhabens somit nicht gefährdet. Ein WRRL-Fachbeitrag ist daher nicht notwendig.

8.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

Wie unter Punkt 8.1 und 8.4.2 beschrieben, sind Geräuschimmissionen und eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte die durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufen werden in der Nachbarschaft nicht auszuschließen. In diesem Zusammenhang werden folgende allgemeine Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen umgesetzt, um u. a. bauzeitlich auftretende Lärmimmissionen gem. den anerkannten Regeln der Technik auf das Mindestmaß zu reduzieren:

1. Der Einsatz „**leiser**“ **Baumaschinen** wird im Zuge der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, bei der Planung und Organisation des Bauablaufes sowie bei der Baudurchführung berücksichtigt. Die zum Einsatz kommenden Baugeräte und -maschinen werden der 32. BImSchV sowie der Richtlinie 2000/14/EG entsprechen. Dies gilt auch für Baugeräte und -maschinen, die vor dem Inkrafttreten vorgenannter Regelwerke in Betrieb genommen wurden.

2. Der Einsatz „**lärmarmen**“ **Bauverfahren** findet im Zuge der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, bei der Planung und Organisation des Bauablaufes sowie bei der Baudurchführung Berücksichtigung.
3. Die **regelmäßige Wartung der Baugeräte und –maschinen** wird vor Ort durchgeführt. Durch den ordnungsgemäßen Zustand werden beispielsweise zusätzliche Störgeräusche vermieden.
4. Im Vorfeld der Maßnahme werden die vor Ort tätigen Mitarbeiter über „**lärmarmes**“ **Verhalten** eingewiesen. Vor allem wird darauf hingewiesen, dass unnötige Leerlaufzeiten von Baugeräten und –maschinen zu vermeiden sind. Die Einhaltung wird durch regelmäßige Kontrollen durch die örtliche Bauüberwachung überprüft.
5. 2 Wochen vor Baubeginn werden die betroffenen Anwohner durch Infoflyer über das Vorhaben informiert. Dem Infoflyer sind u.a. auch allgemeine Informationen über das Vorhaben sowie Telefonnummern der vor Ort zuständigen Mitarbeiter zu entnehmen.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baulärm sind aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht zu erwarten. Begründet liegt dies darin, dass

- sich die nächstgelegene Wohnbebauung 90 m von der Schallquelle entfernt befindet und es zu keinem Einsatz lärmintensiver Maschinen (z.B.: Rammen) kommt
- nur die Geräte Hydraulikbagger punktuell und zeitlich begrenzt eingesetzt werden für größtenteils Abbrucharbeiten von Betonfundamenten und Asphaltbefestigungen sowie Erdarbeiten
- die Gesamtdauer der Baumaßnahme 7 Tage beträgt, wobei die eingesetzten Geräte nur außerhalb von Wochenenden und Feiertagen betrieben werden
- es sich lediglich um kurzzeitige Beeinträchtigungen handelt und die eingesetzten Maschinen dem Stand der Technik entsprechen werden
- keine automatischen Warnsysteme eingesetzt werden.

Zudem werden die Anwohner rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme aktiv durch die Vorhabenträgerin über die Baumaßnahmen informiert. Die Information beinhaltet die Kontaktdaten einer sich vor Ort befindenden Ansprechstelle, an die sich die Anwohner bei Fragen zur Lärmsituation wenden können.

Da der entstehende Baulärm durch die Berücksichtigung der formulierten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der beschriebenen organisatorischen Maßnahmen auf eine unwesentliche Beeinträchtigung der Rechte anderer i. S. d. § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Nr. 1 VwVfG begrenzt werden kann, stellen sich tiefergehende gutachterliche Baulärmuntersuchungen aus Sicht der Vorhabenträgerin als entbehrlich dar.

Als weitere Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden gemäß Stellungnahme der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde vom 15.01.2024 festgelegt:

Maßnahme 1: Gehölz-/ Baumschutz:

Bei der Bauausführung wird durch eine fachkundige Umweltbaubegleitung sichergestellt, dass die an das Baufeld angrenzenden Gehölzbestände nicht beeinträchtigt werden. Die ZTV-Baumpflege, die RAS-LP 4 - Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahme und die DIN 18920 - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen werden im Zuge der Umbaumaßnahme berücksichtigt, um erhebliche Beeinträchtigungen der angrenzenden Gehölzstrukturen zu vermeiden.

8.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Unter Berücksichtigung der unter 8.4 genannten Feststellungen und der Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde beim Landkreis Vechta, sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter zu erwarten. Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen sind somit nicht erforderlich.

8.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

8.4.1 Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG

Schutzgut „Biotope“

Im Zuge der Aufhebung des Bahnübergangs werden ausschließlich bereits befestigte Flächen entsiegelt.

So wird für das Schutzgut „Biotope“ durch das geplante Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung ausgelöst.

Schutzgüter „Tiere“ und „Pflanzen“

Aufgrund der geplanten Maßnahmen wird nicht davon ausgegangen, dass Lebensräume mit Vorkommen von Tierarten oder Standorte von Pflanzenarten mit Bedeutung für die Sicherung der biologischen Vielfalt beeinträchtigt oder zerstört werden könnten.

Mit Aufhebung des Bahnübergangs werden befestigte Straßenflächen entsiegelt und standortgerecht begrünt. Dies ist auch für den neuen Erdwall westlich der Bahnstrecke vorgesehen. Entsprechend wird der Lebensraum für Tiere und Pflanzen grundsätzlich nicht eingeschränkt, sondern durch Neupflanzungen vorhandene Lebensraumstrukturen erweitert.

Um bauzeitliche Beeinträchtigungen von an das Baufeld angrenzenden Gehölzen zu vermeiden, wird in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde die im Punkt 8.2 genannte Maßnahme 1: Gehölz-/ Baumschutz umgesetzt.

Zusammenfassend wird für die Schutzgüter „Pflanzen“ und „Tiere“ durch das geplante Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung ausgelöst.

Schutzgut „Boden“

Im Zuge der Maßnahme werden ausschließlich bereits befestigte Flächen beansprucht. Eine Neuversiegelung zuvor unversiegelter Flächen findet nicht. Die natürlichen Bodenfunktionen werden durch die Baumaßnahme nicht negativ beeinflusst. Vielmehr werden die natürlichen Bodenfunktionen durch die Entsiegelung befestigter Flächen verbessert. So werden die elastomere BÜ-Befestigung sowie die bituminösen Fahrbahnanschlüsse auf 50 m² zurückgebaut. Der östlich der Strecke herzustellende Erdwall wird mit Mutterboden modelliert und anschließend standortgerecht begrünt.

Auf eine Baustelleneinrichtungsfläche wird verzichtet. Rückbaustoffe sowie Einbaumaterialien können direkt auf bzw. von Lkw-Ladeflächen bewegt bzw. verwendet werden. Diese werden sich ausschließlich auf den bereits befestigten Straßenflächen bewegen.

Zusammenfassend wird für das Schutzgut „Boden“ durch das geplante Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung ausgelöst.

Schutzgut „Wasser“

Von dem Vorhaben am Bahnübergang sind weder Schutzgebiete noch nach WRRL relevante Oberflächengewässer betroffen. Die Entwässerungssituation bleibt grundsätzlich unverändert. So wird das auf den Straßenflächen anfallende Oberflächenwasser wie im Bestand unverändert über das Quergefälle in die unbefestigten Seitenbereiche flächenmäßig abgeleitet und versickert bzw. kann im Bereich der entsiegelten Flächen direkt vor Ort flächig versickern. Die Entwässerungssituation im Gleisbereich erfolgt nach Rückbau der BÜ-Befestigung wie im Bestand durch eine ungezielte, diffuse Versickerung des Niederschlagswasser im Gleisschotterbereich. Eine gezielte, punktuelle Einleitung findet nicht statt.

Der westlich vorhandene Bahnseitengraben wird über den Straßenbereich durchgängig hergestellt. Hierdurch wird neben einer natürlichen Barrierewirkung für Fahrzeuge, ein verbesserter Wasserabfluss erzielt. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut entstehen nicht.

Die bau- und havariebedingte Einleitung von grundwassergefährdenden Stoffen findet im Zusammenhang mit der Umsetzung des Vorhabens nicht statt. Durch Beachtung der geltenden technischen Vorschriften zur Beseitigung von ggf. freigesetzten, wassergefährdenden Betriebsmitteln, Schadstoffen u.a. wird eine Minderung der Grundwasserqualität ausgeschlossen.

Zusammenfassend wird für das Schutzgut „Wasser“ durch das geplante Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung ausgelöst.

Schutzgüter „Klima“ und „Luft“

Aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens sind keine negativen Auswirkungen auf das Geländeklima zu erwarten. Bezüglich des Beitrags zum Klimawandel wird das Vorhaben als nicht relevant eingestuft. Lediglich in der kurzen Bauzeit von wenigen Tagen kommt es zu einem Ausstoß von Treibhausgasimmissionen (Kohlendioxid, Stickoxide und Schwefeldioxid) durch Baufahrzeuge und -maschinen. Eine Zunahme des Zugverkehrs ist nicht vorgesehen und somit auch keine betriebsbedingte Erhöhung der Emission von Treibhausgasen. Das Vorhaben selbst wird hinsichtlich der prognostizierten Klimaveränderungen als wenig anfällig eingestuft.

Für die Schutzgüter „Klima“ und „Luft“ wird durch das geplante Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung ausgelöst.

Schutzgut „Landschaftsbild“

Der Bahnübergang befindet sich in einer anthropogen geprägten Umgebung. Das Landschaftsbild ist vorrangig geprägt durch die Eisenbahntrasse, Wegeflächen sowie Acker- und Grünlandnutzungen die mit kleineren und größeren, teilweise linearen Feldgehölzbeständen strukturiert werden.

Auch mit dem Rückbau des Bahnübergangs bleibt das Landschaftsbild in vergleichbarer Weise erhalten. Die visuellen Störungen während der Bauphase sind lediglich vorübergehend und vernachlässigbar.

Für das Schutzgut „Landschaftsbild“ wird durch das geplante Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung ausgelöst.

8.4.2 Auswirkungen durch Baulärm

Im Zuge der Baumaßnahme kommt es durch den Einsatz diverser Baumaschinen und Bautätigkeiten zu vorübergehenden baubedingten Schallimmissionen.

Die Baumaßnahmen beschränken sich größtenteils auf Abbrucharbeiten von Betonfundamenten und Asphaltbefestigungen sowie Erdarbeiten. Der eingesetzte Hydraulikbagger wird insbesondere bei den kleinflächigen Abbrucharbeiten nur punktuell und zeitlich begrenzt eingesetzt, um die auftretenden Schallimmissionen so gering wie möglich zu halten.

Besonders lärmintensive Bautätigkeiten (wie z.B. Rammen) werden nicht durchgeführt. Die nächstgelegene Wohnbebauung liegt rund 90 m vom Vorhaben entfernt auf der Westseite der Bahnstrecke. In Bezug auf den entstehenden Baulärm werden die unter Punkt 8.2 aufgeführten Schutzmaßnahmen präventiv umgesetzt, um bauzeitlich auftretende Lärmimmissionen gemäß den anerkannten Regeln der Technik auf das Mindestmaß zu reduzieren.

8.4.3 Auswirkungen auf Denkmalschutzbelange

Hinweise auf ein Vorkommen von Kultur- oder sonstigen Sachgütern, einschließlich Flächen und Objekten im Sinne des Denkmalschutzrechts, liegen im Umbaubereich des Bahnübergangs sowie in dessen unmittelbaren Umgebung nicht vor. Es findet somit keine Beeinträchtigung des Schutzgutes statt.

8.5 Rechtliche Bewertung

Artenschutz

Die vorherrschenden Biotopausstattung schließt ein Vorkommen von streng geschützten Tier- und Pflanzenarten aufgrund ihrer Lebensraumansprüche mit hinreichender Sicherheit aus. Außerdem werden im Zuge des Vorhabens keine Lebensräume von Tieren und Pflanzen zerstört, da lediglich ein kleinflächiger Rückbau von befestigten Flächen mit Lückenschluss des Bahnseitengrabens und Herstellung eines begrünten Erdwalls vorgesehen ist. Potentiell vorhandenen Tierarten wird bauzeitlich ausreichend Raum zum Ausweichen geboten und eine fachkundige Umweltbaubegleitung stellt sicher, dass die an das Baufeld angrenzenden Gehölzbestände nicht beeinträchtigt werden.

In diesem Zusammenhang werden keine Verbotstatbestände nach §44 (1) BNatSchG ausgelöst. Eine Ausnahmeprüfung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Eingriffsregelung gemäß BNatSchG

Unter Berücksichtigung der unter Punkt 8.4 genannten Feststellungen und der unter Punkt 8.2 genannten Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung sind nach fachlicher Einschätzung der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde als der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde, keine erheblichen Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Biotope, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima oder Luft und Landschaftsbild zu erwarten.

9. Weitere Rechte und Belange

9.1 Grunderwerb

Anfallende Bauarbeiten werden auf den im Folgenden aufgeführten Grundstücken durchgeführt:

Eigentümer	Gemarkung	Flur	Flurstücks-Nr.
DB InfraGO AG	Vechta	25	749/1
Stadt Vechta	Vechta	25	303

Die Stadt Vechta hat der geplanten Baumaßnahme und damit der Inanspruchnahme der gemeindeeigenen Flächen am Bahnübergang zugestimmt (19.01.2024).

9.2 Kabel und Leitungen

Im Umbaubereich befinden sich keine Kabel oder Leitungen von Dritten.

9.3 Straßen und Wege

Die Zuständigkeit für die verkehrsbehördliche Anordnung liegt außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Verkehrsbehörde.

9.4 Kampfmittel

Vor den Bodenarbeiten wird eine fachliche Untersuchung der Kampfmittel durchgeführt und protokolliert. Auf das Einholen von Kampfmittelauskünften wird aufgrund der kleinräumigen und oberflächlichen Bautätigkeiten entlang des Bahnkörpers verzichtet. Sollten bei Erdarbeiten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, werden umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelräumdienst des Landes Niedersachsen bei der Regionaldirektion Hannover-Hameln des LGLN benachrichtigt.

9.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die alten Sicherungsanlagen werden komplett ausgebaut (Schilder mit der Aufschrift „Privatbahnübergang, Benutzung nur für Berechtigte“).

Gemäß Altlasteninformationssystem der DB befinden sich im Umbaubereich des Bahnübergangs keine Altlastenverdachtsflächen oder Kontaminationsflächen mit Gefährdungspotential.

Unter Beachtung der DB-Richtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen Planen, Durchführen, Abnehmen, Dokumentieren und Abschießen“ wurde projektbegleitend ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK-Kurzkonzept) gemäß Handbuch BoVEK erarbeitet.

Im Zusammenhang mit den Umbauarbeiten am BÜ fallen Kleinmengen von Bodenaushub und Asphalt an. Der Umgang mit den Abfällen erfolgt nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), insbesondere unter der Beachtung des Grundsatzes der Vorrangigkeit der Verwertung vor einer Beseitigung von Abfällen.

Während der Bauausführung wird das gesamte anfallende Aushub- und Abbruchmaterial in nach den gültigen Rechtsgrundlagen beprobt. Aus der jeweiligen Deklarationsanalyse ergeben sich die Einstufungen des Abfalls und die entsprechenden Verwertungs- bzw. Entsorgungswege.

Der Verwertungs- und Entsorgungsvorgang, sowohl für gefährlichen als auch für nicht gefährlichen Abfall, wird durch das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV) dokumentiert.

10. Zustimmungen und Genehmigungen

Die Stadt Vechta hat keine Bedenken gegen die Inanspruchnahme des städtischen Grundstücks. (11.01.2024).

Die Untere Naturschutzbehörde Landkreis Vechta hat gegen das Bauvorhaben keine Bedenken. (15.01.2024).

11. Abkürzungen

AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
Bf	Bahnhof
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverfahren
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BÜ	Bahnübergang
eANV	elektronisches Abfallnachweisverfahren
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH	Fauna-Flora-Habitat
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail(way)
Hp	Haltepunkt
IP	Innenplatten
Kfz	Kraftfahrzeug
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen
pBÜ	privatBahnübergang
Q	Quadrant
RD	Regionaldirektion
Ril	Richtlinie
SGV	Schienengüterverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
V _{St max}	Höchstgeschwindigkeit auf der Straße
Vz	Verkehrszeichen
VzG	Verzeichnis über die zulässigen Geschwindigkeiten
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)
Zz	Zusatzzeichen