

B e k a n n t m a c h u n g

Vollzug des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG); Planfeststellung für die Auflassung eines nicht technisch gesicherten Bahnüberganges (BÜ) in der Gemarkung Blankenbach, BÜ 45 bei Bahn-km 21,402 auf der Eisenbahnstrecke Kahl/Main – Schöllkrippen

Die Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH hat für das oben genannte Verfahren die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 18 ff. AEG i.V.m. §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) beantragt. Für das Vorhaben besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 5 UVPG).

Der Bahnübergang Nr. 45 (Bahn-km 21,402) ist Teil der Strecke 9361 Kahl – Schöllkrippen und wird werktäglich in jeder Richtung von 16 Zügen des Regionalverkehrs im Stundentakt befahren. Der vorgenannte Bahnübergang besitzt keine technische Sicherung.

Der höhengleiche Bahnübergang dient der Erschließung landwirtschaftlich genutzter Flächen. Darüber hinaus quert der Kahlal-Spessart-Radwanderweg, der mit einer Gesamtlänge von rund 70 km von Kahl am Main bis Lohr am Main führt, am BÜ 45 die Gleisstrecke.

Gegenstand des Bauvorhabens sind

- Rückbau der Schotterflächen nördlich und südlich der Bahngleise, sowie der Asphaltflächen im Gleiskörper
- Herstellung des Regelquerschnittes für eine eingleisige Bahnstrecke
- Modellierung der natürlichen Böschungsverläufe mit Entwässerungsgraben am Tiefpunkt
- Erhalt der baulichen Einfassung der Schieberkappen der querenden Gasleitung
- Anordnung einer Schutzplanke und zusätzlich reflektierende Absperrschranken (VZ 600-33) zur besseren Erkennbarkeit bei Dunkelheit

Die Auflassung des BÜ erfolgt zur Verbesserung der Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs. Durch die Entfernung des höhengleichen nicht technisch gesicherten Bahnübergangs kann das Unfallrisiko im Vorfeld vermieden werden. Ferner wird mit dem Rückbau eine dauerhafte Instandhaltungsentlastung der Baulastträger erzielt und mit dem Entfall der Pfeifsignale der Züge zur Reduzierung der Umweltbelastung beigetragen.

Der Plan (Zeichnungen und Erläuterungen) liegt in der Zeit vom

06.08.2020 bis 07.09.2020

bei der Verwaltungsgemeinschaft Schöllkrippen, Marktplatz 1, 63825 Schöllkrippen während der Dienststunden von Montag – Freitag von 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr, Dienstag von 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr und Donnerstag von 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Zur Wahrung des Gesundheitsschutzes aufgrund der aktuellen COVID-19-Pandemie findet die Einsichtnahme in einem gesonderten Raum, der nur einzeln oder von Personen, die demselben Hausstand angehören, betreten werden kann, statt. In diesem Zusammenhang ist vorab eine telefonische Terminvereinbarung erforderlich, Ansprechpartner ist Herr Wenzel, Tel. 06024/6735-80.

Außerdem wird der Plan im Internetauftritt der Regierung von Mittelfranken (www.regierung.mittelfranken.bayern.de) unter „Aufgaben“ > „Planung und Bau“ > „Planfeststellung, Straßenrecht, Baurecht“ > „Planfeststellungsunterlagen im Internet“ veröffentlicht; maßgeblich ist jedoch der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen (§ 27a Abs. 1 VwVfG).

1. Jeder, dessen Belange durch das Bauvorhaben berührt werden, kann bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das ist bis zum **21.09.2020** bei der Gemeinde Blankenbach (Verwaltungsgemeinschaft Schöllkrippen), Marktplatz 1, 63825 Schöllkrippen oder bei der Regierung von Mittelfranken, Promenade 27, 91522 Ansbach, Einwendungen gegen diesen Plan schriftlich oder zur Niederschrift erheben.

Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen die Entscheidung nach § 74 VwVfG einzulegen, können bis zum Ablauf der genannten Frist zu dem Vorhaben Stellung nehmen.

Einwendungen und Stellungnahmen können auch elektronisch, aber nur mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen, unter der Adresse poststelle@reg-mfr.bayern.de erhoben werden. **Einwendungen mit „konventioneller“ E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur nach dem Signaturgesetz sind unwirksam.** Die Einwendung bzw. Stellungnahme muss den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen.

Nach Ablauf der zuletzt genannten Frist sind für dieses Verwaltungsverfahren alle Äußerungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen (§ 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG). Dies gilt auch für Äußerungen von Vereinigungen (§ 73 Abs. 4 Sätze 5 und 6 VwVfG). Der Einwendungsausschluss beschränkt sich bei Einwendungen und Stellungnahmen, die sich auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG beziehen, nur auf dieses Verwaltungsverfahren

Bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), ist auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen. Andernfalls können diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben.

2. Diese ortsübliche Bekanntmachung dient auch der Benachrichtigung der Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG die auf Grund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen die Entscheidung nach § 74 VwVfG einzulegen, von der Auslegung des Plans.
3. Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung der rechtzeitig erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen verzichten (§ 18a Nr. 1 AEG).

Findet ein Erörterungstermin statt, wird er ortsüblich bekannt gemacht werden. Ferner werden diejenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben / eine Stellungnahme abgegeben haben, bzw. bei gleichförmigen Einwendungen wird der Vertreter von dem Termin gesondert benachrichtigt (§17 VwVfG). Sind mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen, so können sie durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.

Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten ist möglich. Die Bevollmächtigung ist durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen, die zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben ist.

Bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden. Das Anhörungsverfahren ist mit Abschluss des Erörterungstermins beendet.

Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich.

4. Durch Einsichtnahme in die Planunterlagen, Erhebung von Einwendungen und Stellungnahmen, Teilnahme am Erörterungstermin oder Vertreterbestellung entstehende Kosten werden nicht erstattet.
5. Entschädigungsansprüche, soweit über sie nicht in der Planfeststellung dem Grunde nach zu entscheiden ist, werden nicht in dem Erörterungstermin, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt.
6. Über die Einwendungen und Stellungnahmen wird nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde entschieden. Die Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss oder Ablehnung) an die Einwender und diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, kann durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind.
7. Vom Beginn der Auslegung des Plans tritt die Veränderungssperre nach § 19 AEG in Kraft. Darüber hinaus steht ab diesem Zeitpunkt dem Vorhabensträger ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen zu (§ 19 Abs. 3 AEG).

8. Allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht

Für das beschriebene Vorhaben ergibt sich aus § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVP die Verpflichtung, eine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen, und zwar in Gestalt einer allgemeinen Vorprüfung (§ 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG). Die vorgesehenen baulichen Maßnahmen stellen ein Änderungsvorhaben i. S. d. § 2 Abs. 4 Nr. b) UVPG dar. Für den Bau der Bahnstrecke Nr. 9361 Kahl (Main) – Schöllkrippen im Jahre 1897 wurde mangels zum damaligen Zeitpunkt bestehender Verpflichtung keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Nach den heutigen Maßstäben stellt der Neubau einer Bahnstrecke den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen dar (Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG). Der Bau eines solchen Schienenweges ist grundsätzlich UVP-pflichtig (§ 6 Satz 1 UVPG); Größen- oder Leistungswerte gibt die Anlage 1 zum UVPG insoweit nicht vor.

Grundlage der allgemeinen Vorprüfung sind die von der Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Schöllkrippen vorgelegten Planunterlagen vom 19.02.2020, insbesondere die Unterlagen 2 (Erläuterungsbericht), 4 (Machbarkeitsstudie) und 5 (Umwelterklärung). Auf die in diesen Unterlagen enthaltenen Ausführungen zu den Merkmalen und Wirkfaktoren des Vorhabens sowie den Merkmalen des betroffenen Standorts wird Bezüge genommen.

Die nachfolgend allgemeine Vorprüfung orientiert sich der Übersichtlichkeit halber in ihrer Gliederung an der Anlage 3 zum UVPG „Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung“.

8.1 Merkmale des Vorhabens

Das Vorhaben beinhaltet die Auflassung des Bahnüberganges 45 bei Bahn-km 21,402. Dafür werden ca. 460 m² Schotterflächen nördlich und südlich der Bahngleise zurück gebaut, ebenso die Asphaltflächen von ca. 20 m² im Gleiskörper.

Der Kahlal-Spessart-Radwanderweg, der mit einer Gesamtlänge von rund 70 km von Kahl am Main bis Lohr am Main führt, quert am BÜ 45 (Bahn-km 21,402) die Gleisstrecke. Ferner erfüllt der Verbindung die Funktion eines befestigten Wirtschaftsweges zur Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen. Zwischen dem Baulastträger der Schiene der Kahlgrund – Verkehrsgesellschaft mbH und dem Baulastträger der Straße der Gemeinde Blankenbach wurde im März 2018 eine Vereinbarung über den vollständigen Rückbau des vorgenannten Bahn-

übergangs geschlossen. Zur Aufrechterhaltung der Wegeverbindung umfasst die Vereinbarung weiter den Neubau eines asphaltierten Rad- und Feldwegeabschnittes südlich des Bahnkörpers in den Kahlauen.

Bei der Auflassung des BÜ 45 an sich handelt es sich um eine geringe Eingriffsflächengröße von ca. 20 m² Rückbaufläche.

Die anfallenden Ausbaumassen des bestehenden Wegebelages (Asphalt und Material des Wegeunterbaues) werden vollständig aufgenommen und entsorgt. Sie sind nicht als gesundheitsgefährdend einzustufen.

Durch die Entfernung des höhengleichen, nicht technisch gesicherten Bahnübergangs entfallen die Pfeifsignale der Züge. Somit trägt dies zur Reduzierung der Umweltbelastung bei.

Zur Ableitung anfallender Oberflächenwässer werden beidseitig des Bahnkörpers Mulden im Bereich des Übergangs angeordnet. Zusätzlich werden die Bereiche, des dann rückgebauten Bahnübergangs mit ca. 5 m langen Schutzplanken und reflektierenden Absperrschranken (VZ 600-33) gesichert, so dass ein Übergang nicht mehr möglich ist.

8.2 Standort des Vorhabens

Das Vorhaben liegt im Landschaftsschutzgebiet LSG 00561.01 „LSG innerhalb des Naturparks Spessart“ (gemäß Verordnung vom 27.08.1982), sowie im Naturpark Spessart (NP-00015).

Die Bahnlinie ist umgeben von Wiesen und Ackerflächen und führt vor dem Ort Langenborn durch den Wald. Der Bahnübergang 45 befindet sich ca. auf halber Strecke zwischen den Ortschaften Blankenbach und Langenborn.

Entlang der Bahnstrecke führt der Kahlradweg, welcher die Bahngleise mittels eines technisch ungesicherten Bahnüberganges (BÜ 45) quert. Ferner erfüllt die Verbindung die Funktion eines befestigten Wirtschaftsweges zur Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen.

Durch den Rückbau des Bahnüberganges und des anschließenden Weges werden versiegelte Flächen beseitigt und artenreiche Säume und Grünland wiederhergestellt.

Konflikte mit dem Artenschutz könnten im Gleisbereich bei der Wiederherstellung des Regelquerschnittes und der angrenzenden Entwässerungsgräben mit den Habitaten der Zauneidechse und des Hellen und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings auftreten. Aufgrund der geringen Eingriffsflächengröße von max. 20 m² Rückbaufläche im Gleisbereich und einer geringen Individuenzahl ist eine erhebliche Beeinträchtigung von Individuen, Populationen und Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszuschließen.

Die Herstellung des Entwässerungsgrabens entlang der Bahn und der Anschluss an die bestehenden Gräben führt nicht zu zusätzlichen Einleitungen oder Belastungen eines Gewässers, da die bestehende Einleitsituation nicht verändert wird.

Aufgrund der anzunehmenden geringen Bauzeitlänge sind die ausschließlich tagsüber auftretenden bauzeitigen Lärmemissionen im Vergleich zur betriebsbedingten Lärmbelastung durch Pkw- und Bahnverkehr zu vernachlässigen.

8.3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens sind anhand der in Nrn. 8.1 und 8.2 dargestellten Kriterien in ihrer Gesamtheit zu beurteilen. Dabei ist insbesondere der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen, der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen, der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen, dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben sowie der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern, Rechnung zu tragen.

Im Ergebnis kann danach folgendes festgehalten werden:

Die geplante Auflassung des Bahnüberganges 45 bei Bahn-km 21,402 ist in erster Linie mit einer Entlastung für Natur und Landschaft verbunden, da versiegelte Wegeflächen zurückgebaut und wieder begrünt werden.

Durch den Rückbau des Bahnüberganges und des anschließenden Weges werden versiegelte Flächen beseitigt und artenreiche Säume und Grünland wiederhergestellt. Somit kann eine Beeinträchtigung der Schutzziele des LSG ausgeschlossen werden. Das Vorhaben beseitigt vielmehr Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und stellt landschaftsbildprägende Strukturen wieder her. Somit sind keine Beeinträchtigungen der Umwelt innerhalb der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft Klima und Landschaft einschließlich ihrer jeweiligen Wechselwirkungen, Kultur und sonstigen Sachgütern zu erwarten.

Die Baumaßnahme unterstützt mit einer Wiederherstellung der Bahnböschungen sowie angrenzenden Grünlandflächen das Schutzgebietsziel im Naturpark Spessart „Biotopvernetzung durch krautreiche lineare Strukturen“.

Der Bahnübergang besitzt keine technische Sicherung. Als Warnsignal, neben der Vorfahrtsregelung durch die Beschilderung mit dem Zeichen 201 (Andreaskreuz), sind Pfeiftafeln angebracht, an denen die Triebfahrzeugführer bei Vorbeifahrt ein Achtungssignal abgeben. Somit erfolgt die Auflassung zur Verbesserung der Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs. Durch die Entfernung des höhengleichen, nicht technisch gesicherten Bahnübergangs können Unfälle im Vorfeld vermieden werden. Ferner wird mit dem Rückbau eine dauerhafte Instandhaltungsentlastung der Baulastträger erzielt und mit dem Entfall der Pfeifsignale der Züge zur Reduzierung der Umweltbelastung beigetragen.

8.4 Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung

Das gegenständliche Vorhaben wird mit Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen im Ergebnis zu keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen, die nach UVPG zu berücksichtigen wären.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht folglich vorliegend nicht.

gez.

Matthias Müller

1.Bürgermeister Gemeinde Blankenbach