

Regionale öffentliche Bahn der Stadt Pfullendorf

Bahnstrecke Altshausen – Pfullendorf

Neubau einer technischen BÜ-Sicherungsanlage Bahnübergang km 13,840 Ostrach Riedstraße

Erläuterungsbericht

Streckennummer: 4551/4333 Altshausen - Pfullendorf

Vorhabensträger: EIU Regionale öffentliche Bahn der Stadt Pfullendorf
c/o Stadt Pfullendorf (vertreten durch Bürgermeister Thomas Kugler)
Kirchplatz 1; 88630 Pfullendorf; Tel: 0 75 52 – 25-1102
Mail: eisenbahn@stadt-pfullendorf.de
Web: www.pfullendorf.de/stadt/wirtschaft/eisenbahninfrastruktur/

| | | |
|--------------|---|--|
| Bearbeitung: | Dipl.-Kfm. (t.o.) Frank von Meißner Eisenbahnbetriebsleiter der Reg. öffentlichen Bahn der Stadt Pfullendorf | Dipl.-Ing. (FH) Thomas Heim Stv. Eisenbahnbetriebsleiter der Reg. öffentlichen Bahn der Stadt Pfullendorf |
|--------------|---|--|

eisenbahn-pfullendorf@besser-bahn.de

Dipl.-Ing. Daniel Jaeger
Stv. Eisenbahnbetriebsleiter der
Reg. öffentlichen Bahn
der Stadt Pfullendorf

Stand: 09.06.2022 (Version **2.9**)

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Verfahrensfragen..... | 3 |
| 1.1 | Gegenstand: Neubau einer technischen BÜ-Sicherungsanlage | 3 |
| 1.2 | Rechtliche Grundlagen..... | 3 |
| 2 | Allgemeines..... | 3 |
| 2.1 | Hintergründe | 3 |
| 2.2 | Veranlassung und Begründung des Vorhabens | 4 |
| 2.3 | Lage im Netz und Randparameter | 4 |
| 2.5 | Angewandte Normen | 5 |
| 3 | Beschreibung des Vorhabens..... | 5 |
| 3.1 | Heutiger Zustand | 5 |
| 3.1 | Künftiger Zustand..... | 6 |
| 3.2 | Straßenseitige Ausstattung | 6 |
| 3.3 | Eisenbahnseitige Ausstattung..... | 7 |
| 3.3.1 | Einschaltung | 7 |
| 3.3.4 | Überwachungssignale und Schalthaus..... | 7 |
| 3.3.5 | Fußgängerakustik..... | 8 |
| 3.3.6 | Bauliche Ausführung | 8 |
| 4 | Grunderwerb | 9 |
| 5 | Auswirkungen des Vorhabens auf Belange Dritter..... | 10 |
| 5.1 | Leitungen Dritter | 10 |
| 5.2 | Natur- und Artenschutz | 10 |
| 5.3 | Lärm- und Erschütterungsschutz | 10 |
| 5.4 | Wasserrechtliche Tatbestände | 10 |
| 6 | Bauzeit und Baudurchführung | 10 |

Anlagen

Anlage 1 Übersichtslageplan 1:1000

Anlage 2 Detaillageplan 1:500

Anlage 3 Querschnitt

Anlage 4 Grundbuchauszug

Anlage 5 Grundstücks-Kaufvertrag

Anlage 6 Grundstücksüberlassungsvertrag

Anlage 7 UVP-Screening-Bericht

1 Verfahrensfragen

1.1 Gegenstand: Neubau einer technischen BÜ-Sicherungsanlage

Gegenstand des Genehmigungsantrags ist der Neubau einer technischen Bahnübergangs-Sicherungsanlage im Bahnhof (Bf u) Ostrach an der Bahnstrecke 4551 Altshausen – Ostrach – Burgweiler, Streckenwechsel 4333/4551 – Pfullendorf für den bestehenden Bahnübergang mit der Ortsverbindung Riedstraße.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Die rechtliche Grundlage des Bauvorhabens ist eine öffentlich-rechtliche Genehmigung gemäß den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), da es sich bei der Bahnstrecke Altshausen – Pfullendorf um eine öffentliche Eisenbahn handelt.

Aufgrund ihres Rechtscharakters als nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn) ist hierbei das örtlich zuständige Regierungspräsidium (RP) Tübingen gemäß § 3 Ziff. 2 EZuVO Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde.

Die Durchführung des Verfahrens folgt insbesondere den Regelungen gemäß der §§ 72ff. Verwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg (VwVfG-BW).

Weitere behördliche Entscheidungen über die Planfeststellung hinaus sind aufgrund der in § 75 (1) VwVfG-BW geregelten so genannten Konzentrationswirkung nicht erforderlich.

Antragsteller der zur Genehmigung beantragten Maßnahmen ist die Stadt Pfullendorf als Betreiberin (BdS) und EIU der Regionalen öffentlichen Bahn der Stadt Pfullendorf; Ausführender die Regionale öffentliche Bahn der Stadt Pfullendorf. Betreiberin und Anlagenverantwortliche des Bahnübergangs als Eisenbahnanlage wird die Reg. öff. Bahn der Stadt Pfullendorf (RB Pfu) sein.

2 Allgemeines

2.1 Hintergründe

Die Bahnstrecke Altshausen – Ostrach – Pfullendorf ist eine 27 km lange, oberschwäbische derzeit als Nebenbahn betriebene Strecke, welche nach der 2004 durch die Deutsche Bahn (DB) vollzogenen Stilllegung von den Kommunen Pfullendorf und Ostrach zur Sicherung der Eisenbahninfrastruktur gepachtet, 2009 als öffentliche Eisenbahnstrecke unter kommunaler Betriebsführung reaktiviert und 2015 von der DB erworben wurde.

Im SPNV wird die Strecke von einem Ausflugs-Personenverkehr an insgesamt 30 Sonn- und Feiertagen zwischen Mai und Oktober befahren, der vom Land Baden-Württemberg als Teil des regulären SPNV-Angebots bestellt wird. Dieser Verkehr soll ausgedehnt (zusätzliche Verkehrstage auch an Samstagen sowie Ausweitung der Saison) und verdichtet (zusätzliche Fahrten pro Verkehrstag) werden (siehe Kap. 2.2).

Im Güterverkehr wird die Strecke sporadisch an ca. 20 Verkehrstagen pro Jahr befahren, ein regelmäßiger Güterverkehr befindet sich in Vorbereitung (siehe Kap. 2.2).

2.2 Veranlassung und Begründung des Vorhabens

Die Eisenbahnstrecke 4551 kreuzt bei Bahnkilometer 13,840 die Ortsverbindungsstraße Ostrach („Riedstraße“). Der Bahnübergang (BÜ) besitzt derzeit keine technische Sicherung. Züge müssen vor dem BÜ halten und dürfen erst weiterfahren, nachdem der BÜ durch einen Bahnübergangs-Posten gesichert worden ist.

Der Betrieb auf der Strecke 4551 hat zugenommen und wird weiter zunehmen: Die Betriebstage und Fahrten pro Tag der Personenzüge sollen vermehrt werden, ferner bestehen Güterverkehr konkrete Planungen für die Aufnahme eines regelmäßigen Güterzugverkehrs von Altshausen nach Ostrach und Pfullendorf: Dies resultiert aus der erfolgten Reaktivierung eines regionalen Containerterminals (Umschlag Schiene – Straße) in Pfullendorf.

In den letzten Jahren hat der Verkehr auf der Riedstraße, die eine chemische Fabrik sowie ein Mischgebiet (Gewerbe- und Bebauung) andient, zugenommen: darunter auch stärkerer Lkw-Verkehr. Für die Zukunft wird mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs auf der Straße gerechnet.

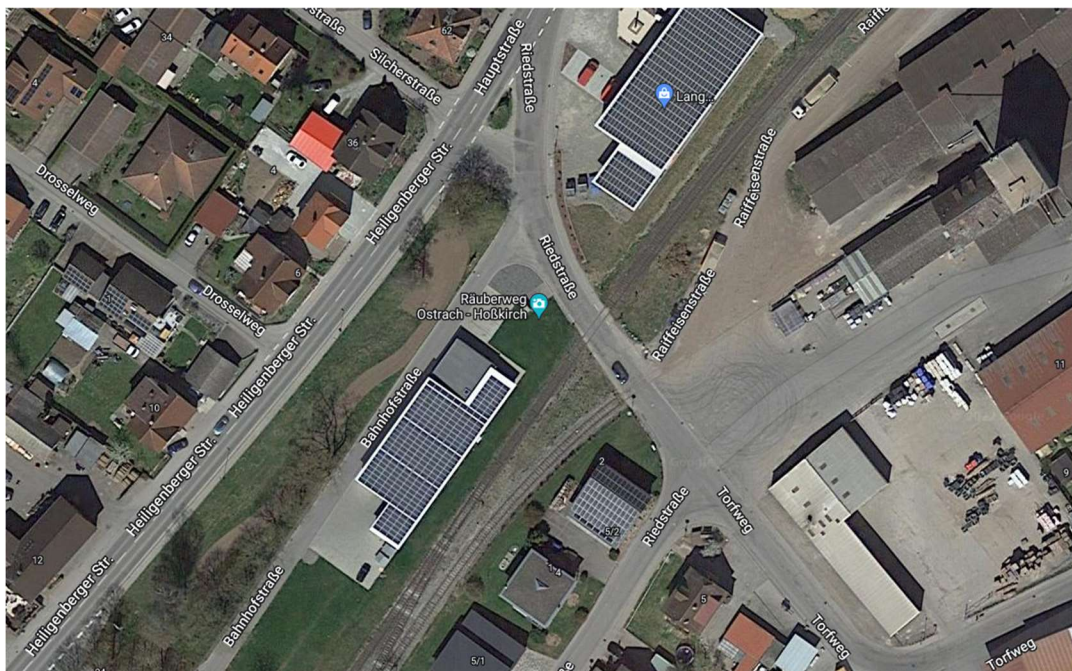


Abbildung 1:Übersichtskarte BÜ „Riedstraße“ in Ostrach, km 13+840 (Bildquelle: Google Maps 2015Bildquelle: Google Maps 2022)

Zur Erleichterung des Bahnbetriebes und zur Erhöhung der Sicherheit soll der Bahnübergang mit einer technischen Sicherung ausgestattet werden.

2.3 Lage im Netz und Randparameter

- Bahn-km 13,840 innerhalb des Bahnhofs (u) Ostrach
- Bahnhof mit ortsgestellten Weichen, keine Hauptsignale

- Eingleisige Nebenbahn, Betrieb gem. Ril 408.0487 nach den Regeln des Stichstreckenblockverfahrens
- NE-Bahn
- $v_{\max}=50 \text{ km/h}$

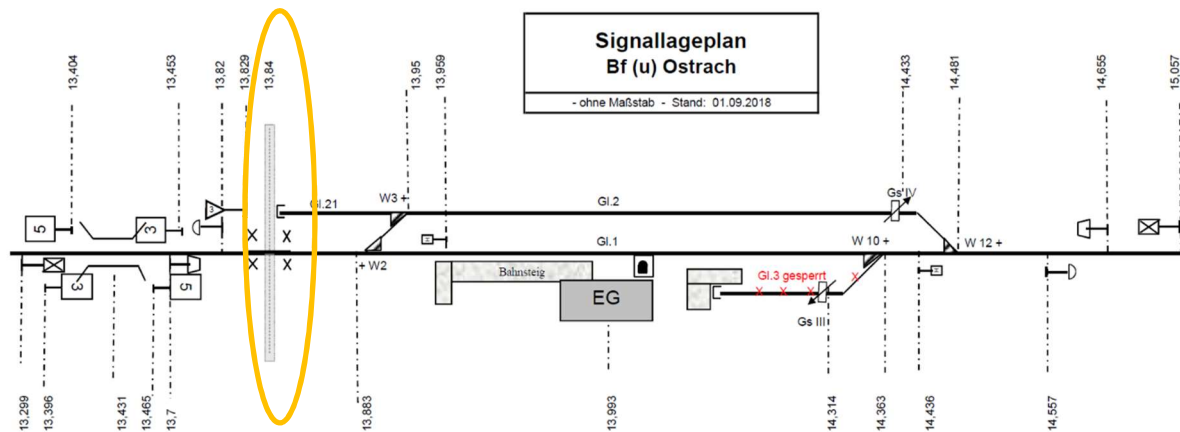


Abbildung 2: Schematischer Gleisplan Bahnhof Ostrach (Quelle: Betriebsstellenbuch 10.2018)

2.5 Angewandte Normen

Bei den Planungen zum Bau der technischen Bahnübergangs-Sicherungsanlage wurden alle einschlägigen Rechtsnormen beachtet. Dies betrifft nicht allein die technische Planung, sondern auch andere öffentlich-rechtlich relevante Belange, wie u.a. den Natur- und Artenschutz, den Wasser- und Bodenschutz sowie den Immissionsschutz.

Es wird der Stand der Technik für Bahnbetriebsanlagen durch die entsprechenden Normen und Richtlinien berücksichtigt. Da die Bahnstrecke eine nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn) ist und damit der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) unterliegt, finden für diese Strecken die Regelwerke des VDV Anwendung.

3 Beschreibung des Vorhabens

3.1 Heutiger Zustand

Die Straßensituation ist davon gekennzeichnet, dass auf beiden Seiten der Bahn die den BÜ querende Riedstraße sich mehrfach verzweigt und dadurch eine gewisse Unübersichtlichkeit gegeben ist.

3.3 Eisenbahnseitige Ausstattung

3.3.1 Einschaltung

Aus Richtung Altshausen erfolgt die Einschaltung über Gleisschaltkontakte.

Aus Richtung Pfullendorf erfolgt die Einschaltung für haltende Züge mittels Einschalttaste (ET, Bedienung mit DB-21-Schlüssel) am Bahnsteig bzw. im Bereich der Weiche, da alle Reisezüge im Bf Ostrach halten und es keine Planungen für durchfahrende Güterzüge gibt. Alle Züge müssen damit künftig betrieblich im Bf halten. Die ET sollen jeweils an Gleis 1 (Bahnsteigende in Richtung Altshausen) und Gleis 2 (an der H-Tafel) platziert werden.

Für Züge aus Richtung Pfullendorf wird optional zusätzlich eine Einschaltung des BÜ mit Infrarotgerät vom Führerstand aus vorgesehen. Dabei würde der entsprechende Empfänger vsl. 150 m vor dem ÜS platziert werden, um langsam durchfahrenden Zügen die Möglichkeit zu geben, die techn. Sicherung ohne anzuhalten einzuschalten.

3.3.2 Unwirksamkeitstasten

Unwirksamkeitstasten werden nur aus Richtung Altshausen geplant, da aus Richtung Pfullendorf keine Einschaltkontakte verbaut werden und somit keine Einschaltung erfolgt.

3.3.3 Rangiertaste (RS)

Da für den geplanten Güterverkehr Rangierfahrten über Weiche W 2 und den BÜ nach und von Gl. 2 geplant sind (z.B. zum Umsetzen), soll eine Rangiertaste unmittelbar am BÜ vorgesehen werden, die die BÜ-Sicherung so lange eingeschaltet lässt, wie die Taste geschlüsselt bleibt (Dauereinschaltung).

3.3.4 Überwachungssignale und Schalthaus

Ein Überwachungssignal aus Richtung Altshausen wird im Bremswegabstand der Strecke von 400m vor dem BÜ in km 13,370 aufgestellt. Der Einschaltkontakt wird in km 13,231 eingebaut und durch eine Rautentafel gekennzeichnet.

Aus Richtung Pfullendorf wird ein Überwachungssignal zwischen Ne 5 (H-Tafel) und BÜ in km 13,870 (30 m vor BÜ) angeordnet, um nach erfolgter Einschaltung über die ET die korrekte Sicherung erkennen zu können.

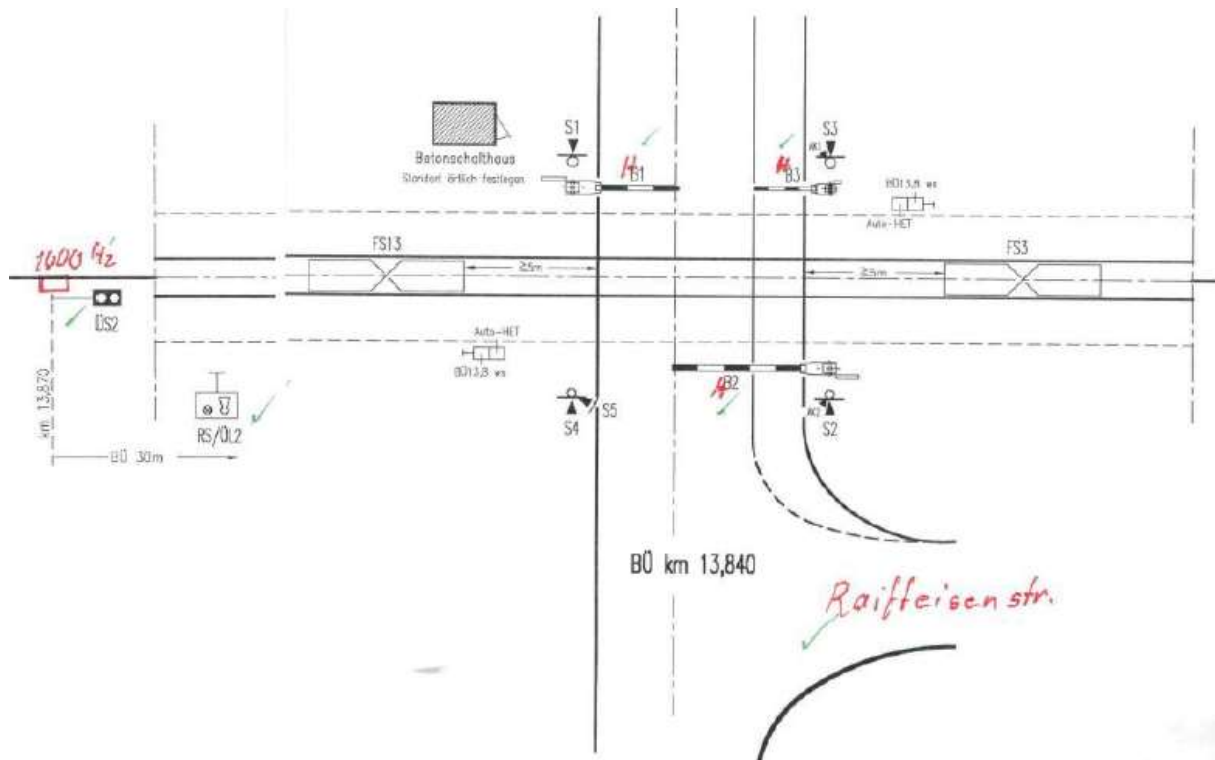


Abbildung 4: Auszug aus Kabellage- und Schemaplan (nicht maßstäblich)

3.3.5 Fußgängerakustik

Aufgrund des zwar schwachen, aber vorhandenen Fußgängerverkehrs sind akustische Signale vorgesehen, die beim Einschalten des BÜ in der Gelb- und Rotlichtphase das Schließen der Schranken ankündigen. Dabei wird die Lautstärke des Signals an die Lautstärke der Umgebung und an die Tageszeit angepasst, sodass es für jeden Verkehrsteilnehmer gut zu hören ist. Die Länge der Signalgebung vor Schrankenschließung (sowohl visuell mit roter Ampel, als auch akustisch) ergibt sich aus der Räumungsgeschwindigkeit für Fußgänger, also der Zeit, die ein Fußgänger zum Passieren des Übergangs benötigt.

3.3.6 Bauliche Ausführung

Die BÜ-Anlagen werden auf bahneigenem Grund errichtet. Für die Anpassung der Straßenführung wird auch fremder Grund benötigt (siehe unten Kap. 4).

Das Schaltheis wird im III. Quadranten angeordnet und als Stahlbetonfertigteile ausgeführt.

Kabelanschlüsse sind gemäß Lage- und Kabelplan (s. Abb. 3) herzustellen. Hierfür sind eine Kreuzung der Bahnstrecke und zwei beiderseits der Bahnstrecke liegende Kreuzungen des Torfweges herzustellen, die als Rohrdurchlässe ausgeführt werden. Vom Schaltheis zu den Kreuzungen werden Erdkabel, entlang der Strecke Schienenfußkabel errichtet.

Schaltheis und Außenanlagen erhalten Gründungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Baugrundverhältnisse.

4 Grunderwerb

Es wird Grunderwerb erforderlich. Dieser ergibt sich aus dem Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis (Flst.Nr 1501/2 von der DB Netz AG und Flst. Nr. 973/14 von der BayWa AG).



Abbildung 5: Grunderwerbsverzeichnis

5 Auswirkungen des Vorhabens auf Belange Dritter

5.1 Leitungen Dritter

Leitungen Dritter, die im Bereich der geplanten Maßnahmen liegen könnten, sind nicht vorhanden.

5.2 Natur- und Artenschutz

Ein UVP-Screening der Maßnahme wurde durchgeführt und ergab im Ergebnis, dass infolge der geringen Eingriffe die Voraussetzungen für eine Prüfung im Einzelfall gemäß § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durch das zuständige RP Tübingen gegeben sind, auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu verzichten. Die empfohlenen Minimierungsmaßnahmen hinsichtlich Umweltauswirkungen werden umgesetzt.

5.3 Lärm- und Erschütterungsschutz

Bei der Ermittlung und Bewertung der Lärmimmissionen muss zwischen bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen unterschieden werden.

Im Zuge der geplanten Maßnahmen finden keine Veränderungen der Gleislage statt. Auch sonst stellt das Vorhaben keinen erheblichen baulichen Eingriff oder eine wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar.

Hinsichtlich der **baubedingten Lärmbeeinträchtigungen** gilt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm). Es sind keine Gebäude im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens betroffen.

Das gleiche gilt für den Erschütterungsschutz.

5.4 Wasserrechtliche Tatbestände

Oberflächengewässer werden durch die geplanten Maßnahmen nicht betroffen, da keine Versiegelung und Tiefbau nur im Bereich schon befestigter Flächen stattfinden werden.

6 Bauzeit und Baudurchführung

Der Beginn der Bauarbeiten für die zur Genehmigung beantragte Maßnahme ist abhängig von der Finanzierung für Ende 2022 / Anfang 2023 vorgesehen.

Die Arbeiten sollen möglichst außerhalb der Betriebszeiten von Zugfahrten stattfinden. Die Bauarbeiten finden tagsüber statt, i.d.R. an Montagen bis Freitagen. Ausgeschlossen sind Nacht- und Sonntags-/Feiertagsarbeiten.

Die Arbeiten haben keine beachtungswürdigen Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenverkehr.

Eine Baustelleneinrichtung (BE) auf öffentlichem oder privatem Grund ist nicht geplant. Eine ggf. erforderliche BE-Fläche wird auf dem benachbarten Flurstück 1282, das in Eigentum der Regionalen öffentlichen Bahn der Stadt Pfullendorf steht, eingerichtet.

Die Fertigstellung und Eröffnung ist im Laufe des Jahres 2023 geplant.

Aufgestellt von: Frank von Meißner, Eisenbahnbetriebsleiter
Daniel Jaeger, stv. Eisenbahnbetriebsleiter
Jens Fehrenbach, stv. Eisenbahnbetriebsleiter
Regionale öffentliche Bahn der Stadt Pfullendorf / 01.05.2022

Geprüft von: Dipl.-Ing. (FH) Thomas Heim / 30.05.2022