

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellung für

die Auflassung des nicht technisch gesicherten Bahnüberganges (BÜ) in der Gemarkung Blankenbach, Gemeinde Blankenbach, BÜ 45 Feldweg/Radweg in Bahn-km 21,402 auf der Eisenbahnstrecke 9361 Kahl/Main – Schöllkrippen, durch die Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH (KVG)

Ansbach, den 14.02.2022

Inhalt	Seite
A. Tenor.....	3
1. Feststellung des Plans	3
2. Planunterlagen.....	3
3. Nebenbestimmungen	4
4. Entscheidung über Einwendungen.....	6
5. Kosten	6
B. Sachverhalt	6
C. Entscheidungsgründe	8
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	8
1.1 Zuständigkeit, Verfahren	8
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	9
2. Materiell- rechtliche Würdigung	9
2.1 Ermessensentscheidung	9
2.2 Planrechtfertigung.....	9
2.3 Öffentliche Belange.....	10
2.3.1 Planungsvarianten	10
2.3.2 Bautechnik, Brandschutz und Prüfstatik	10
2.3.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz.....	10
2.3.3.1 Verbote	10
2.3.3.2 Schutzgebiete / geschützte Flächen	10
2.3.3.3 Artenschutz.....	10
2.3.3.4 Eingriffsregelung / Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) ...	11
2.3.4 Gewässer- und Bodenschutz	11
2.3.5 Lärmschutz	12
2.4 Abwägung.....	12
3. Kostenentscheidung	12
D. Rechtsbehelfsbelehrung	12
E. Hinweise zur Auslegung des Plans	13

Vollzug des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetzes (BayESG);

Auflassung des nicht technisch gesicherten Bahnüberganges (BÜ) in der Gemarkung Blankenbach, Gemeinde Blankenbach, BÜ 45 Feldweg/Radweg in Bahn-km 21,402 auf der Eisenbahnstrecke 9361 Kahl/Main – Schöllkrippen, durch die Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Am Bahnhof 12, 63821 Schöllkrippen

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Auflassung des nicht technisch gesicherten Bahnüberganges (BÜ) 45 Feldweg/Radweg in Bahn-km 21,402 auf der Eisenbahnstrecke 9361 Kahl/Main – Schöllkrippen, durch die Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Am Bahnhof 12, 63821 Schöllkrippen, wird mit den sich aus Ziffer A. 3 dieses Beschlusses ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigefügt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Anlage Lfd. Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
0	Inhaltsverzeichnis (nachrichtlich)	
1	Antragsschreiben der KVG vom 19.02.2020 für die Auflassung des BÜ 45	
2	Erläuterungsbericht vom 06.09.2019	
3	Übersichtslageplan (Straßenbau) vom 09.09.2019	1:1.000
4.01	Infos zu BÜ 45 (nachrichtlich)	
4.02	Machbarkeitsstudie Optimierung Bahnübergänge Kahlgrundbahn – Stellungnahme der Regierung von Unterfranken vom 09.11.2017 (nachrichtlich)	
4.1	Erläuterungsbericht zur Machbarkeitsstudie vom 28.02.2017 (nachrichtlich)	
4.2	Übersichtsplan (Bahnübergänge und Pfeiftafel) zur Machbarkeitsstudie vom 28.09.2016 (nachrichtlich)	1:20.000
4.3	Übersicht Abschnittsbildung zur Machbarkeitsstudie (nachrichtlich)	
4.4	Grobkostenschätzung zur Machbarkeitsstudie (nachrichtlich)	
4.5	Bewertungsmatrix zur Machbarkeitsstudie (nachrichtlich)	

Anlage Lfd. Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	lich)	
4.6	Lageplan Abschnitt 2.6 vom 28.10.2016 zur Machbarkeitsstudie (nachrichtlich)	1:2.000
5.1	Umwelterklärung vom 09.01.2020	
5.2	Erläuterung zur Umwelterklärung vom 09.01.2020	
6.1	Lageplan (Straßenbau) Auflassung BÜ 45 vom 09.09.2019	1:100
6.2	Geländeschnitt C (Straßenbau) Auflassung BÜ 45 vom 09.09.2019	1:100

3. Nebenbestimmungen

3.1 Aufschiebende Bedingung

3.1.1 Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfeld des Kreuzungsbereiches des Bahnüberganges, der Gewässerunterhaltung der Kahl durch das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und der durchgängigen Nutzbarkeit des überregional bedeutenden Kahlal-Spessart-Radwanderweges, der am BÜ 45 die Gleisstrecke quert, darf der Rückbau des Bahnüberganges erst mit Verkehrsfreigabe des Ersatzwegesystems erfolgen.

3.1.2 Arbeiten die nicht den unmittelbaren Zufahrtsbereich für die vorgenannten Nutzungen betreffen sind zulässig.

3.1.3 Vor Verkehrsfreigabe des Ersatzweges ist durch die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Nordbayern die ordnungsgemäße Markierung und Beschilderung am BÜ 43 im Ortsbereich von Blankenbach (Bahnhofstraße, Bahn-km 20,445) zu bestätigen.

3.2 Vorgaben der Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern zu Bau und Betrieb

3.2.1 Die Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO), der Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Bahnen (Obri-NE) und dessen Anhang (AzObri NE), analog die hierfür geltenden Richtlinien der DB AG und die Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaft (BG Bahnen; Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen, und Eisenbahnen) sind zu beachten.

3.2.2 Der Baubeginn ist mit beigefügtem Formular "Baubeginnanzeige" rechtzeitig anzuzeigen. Das Blatt, ist soweit die Informationen bereits vorliegen, vollständig auszufüllen. Fehlende Angaben sind nachzureichen.

3.2.3 Maschinen, Bauteile, Baugeräte o. ä. dürfen nicht in den freizuhaltenden Regellichtraum von Betriebsgleisen nach § 9 EBO hineinragen bzw. hineinschwenken. Sollte dies, insbesondere bei den Bauarbeiten, nicht gewährleistet werden können, so sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen (z. B. Gleissperrung im betroffenen Abschnitt) vorzunehmen.

3.2.4 Von der Planung darf bei der Bauausführung nicht abgewichen werden. Sollte sich vor oder während der Bauarbeiten herausstellen, dass aufgrund örtlicher Gegebenheiten oder sonstiger Gründe Abweichungen von der genehmigten Planung er-

- forderlich sind, sind der Regierung von Mittelfranken umgehend aktualisierte Planunterlagen vorzulegen.
- 3.2.5 Mit dem Rückbau des Bahnübergangs darf erst nach Verkehrsfreigabe des Ersatzwegesystems begonnen werden. Auf die Vorgaben unter Ziffer A.3.1 wird verwiesen.
- 3.2.6 Für einen Zeitraum von drei Monaten ist eine Baustellenabspernung mit Warnleuchten im Bereich des rückzubauenden Bahnübergangs aufzustellen. Dadurch soll in der Übergangphase besonders auf die geänderte Verkehrsführung hingewiesen werden.
- 3.2.7 Der Bahnübergangsbelaag ist rückzubauen und die Bahnseitengräben sind herzustellen.
- 3.2.8 Durch den Anschluss des Ersatzweges an die Bahnhofstraße in Blankenbach wird ein neuer Gefahrenpunkt geschaffen. Aktuell ist auf der Krombacher Straße von Norden kommend kurz hinter dem Bahnübergang das VZ 209-30 (vorgeschriebene Fahrtrichtung gerade aus) angebracht. Allerdings soll der Kahlgrundradweg zukünftig über die Krombacher Straße und nach dem Bahnübergang über den neuen Ersatzweg geführt werden. Wenn zukünftig Radfahrer von Norden (Krombacher Straße) in den Radweg einbiegen wollen und durch den Gegenverkehr gehindert werden, kommen eventuell die nachfolgenden Fahrzeuge im Gleisbereich zum Stehen. Um dieser Gefährdungssituation begegnen zu können, muss die technische Sicherung des BÜ 43 (Bahn-km 20,445) angepasst werden. Auf die Vorgabe unter Ziffer A.3.1.3 wird verwiesen.
- 3.2.9 Die Abnahme der fertigen Bahnanlage ist rechtzeitig (mind. 14 Tage vorher) bei der Landeseisenbahnaufsicht schriftlich zu beantragen.
- 3.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz**
- 3.3.1 Zur Vermeidung von Eingriffen in Zauneidechsenhabitate im Gleisbereich bei Wiederherstellung des Regelquerschnitts und der angrenzenden Entwässerungsräben sollen die Bauarbeiten im Winterhalbjahr von Oktober bis März, außerhalb der Aktionszeiten der Zauneidechse, erfolgen.
- 3.3.2 Zur Vermeidung von Eingriffen in Habitate des Hellen und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings sind an die Bauflächen angrenzende Wiesenflächen, die entsprechend kartiert wurden, durch geeignete Abspernungen vor baubedingten Eingriffen zu schützen.
- 3.3.3 Baustelleneinrichtungsflächen sind ausschließlich auf bereits befestigten Flächen zu errichten, um temporäre Eingriffe in weitgehend unbeeinträchtigte Flächen zu vermeiden.
- 3.4 Gewässer- und Bodenschutz**
- 3.4.1 Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sind außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets der Kahl einzurichten. Diese Vorgabe ist bei der Aufstellung von Baucontainern, Baumaschinen und der Lagerung wassergefährdender Stoffe zu berücksichtigen.
- 3.4.2 Das im Rahmen des Rückbaus des Bahnübergangs und der befestigten Wegeflächen anfallende Material (ca. 20 m² Asphalt im Gleiskörper und ca. 460 m² Schotter im Wegebereich) ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

4. **Entscheidung über Einwendungen**

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und / oder Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

5. **Kosten**

Die Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH, trägt als Antragstellerin die Kosten des Verfahrens. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 1.000,00 € festgesetzt. Die zu erstattenden Auslagen betragen 3,45 €.

B. Sachverhalt

Die Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH beabsichtigt die Auflassung des nicht technisch gesicherten Bahnüberganges (BÜ) 45 Feldweg/Radweg in Bahn-km 21,402 auf der Eisenbahnstrecke 9361 Kahl/Main – Schöllkrippen.

Hierfür wird im Zufahrtsbereich der vorhandene Belag des Bahnübergangs (Asphalt, Schotter), sowie das Bahnübergangssystem – Strail ausgebaut und der Regelquerschnitt für eine eingleisige Strecke wiederhergestellt. Ferner werden die Andreaskreuze sowie die Pfeiftafeln rückgebaut.

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

Der Bahnübergang dient derzeit zur Erschließung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Umfeld des Kreuzungsbereiches sowie als Zufahrt zur Unterhaltung des Gewässers für schwere Fahrzeuge des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg bzw. für Fahrzeuge beauftragter Fremdfirmen (bis 40 t). Darüber hinaus quert der überregional bedeutende Kahl-/Spessart-Radwanderweg, der mit einer Gesamtlänge von rund 70 km von Kahl am Main bis Lohr am Main führt, am BÜ 45 die Gleisstrecke.

Zur Sicherstellung der Erschließung der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfeld des BÜ und als Zufahrt für die Gewässerunterhaltung mit schweren Fahrzeugen wird ein Ersatzweg in Nord-Süd-Richtung, beginnend an der Bahnhofstraße in Blankenbach, erstellt, an den bestehenden Weg nach Langenborn angebunden und dieser bestehende Weg ertüchtigt.

Dieser Ersatzwegebau ist nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Verfahrens. Der Rückbau des BÜ darf deshalb erst nach Fertigstellung des Ersatzweges erfolgen.

Mit Schreiben vom 04.03.2020 hat die Verwaltungsgemeinschaft Schöllkrippen den Antrag der Vorhabenträgerin vom 19.02.2020 für eine Entscheidung nach § 18 AEG für die Auflassung des nicht technisch gesicherten Bahnüberganges (BÜ) 45 Feldweg/Radweg in Bahn-km 21,402 auf der Eisenbahnstrecke 9361 Kahl/Main – Schöllkrippen, übermittelt.

Die Regierung von Mittelfranken hat folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 30.07.2020 über die Planung der Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH informiert und mit angemessener Frist um Stellungnahme zum Vorhaben gebeten:

- Gemeinde Blankenbach
- Markt Schöllkrippen
- Gemeinde Sommerkahl
- Landratsamt Aschaffenburg
- Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Karlstadt
- Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
- Regierung von Unterfranken
- Bayerischer Bauernverband (Bezirksgeschäftsstelle Würzburg)

Mit Schreiben vom 26.08.2020 wurde noch die

- Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern (Sachgebiet 30.2 der Regierung v. Mittelfranken)

und mit Schreiben vom 10.09.2020 die

- Gasversorgung Main-Spessart
- der Zweckverband Fernwasserversorgung Spessartgruppe

als weitere Fachstellen am Verfahren beteiligt und ebenfalls jeweils mit angemessener Frist um Stellungnahme zum Vorhaben gebeten.

Der Markt Schöllkrippen, die Gemeinde Sommerkahl, der Bayerische Bauernverband, das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Karlstadt, die Gasversorgung Main-Spessart und der Zweckverband Fernwasserversorgung Spessartgruppe haben sich im Verfahren nicht geäußert.

Das Amt für Ländliche Entwicklung hat keine Einwendungen vorgebracht. Die Gemeinde Blankenbach ist bei Umsetzung des Ersatzwegekonzeptes vor Auflassung des BÜ mit dem Vorhaben einverstanden.

Die Planunterlagen wurden in der Zeit vom 06.08.2020 bis 07.09.2020 nach ortsüblicher Bekanntmachung durch die Gemeinde Blankenbach vom 30.07.2020 im amtlichen Teil des Bürgerblatts Nr. 16 der Verwaltungsgemeinschaft Schöllkrippen zur allgemeinen Einsichtnahme bei der Verwaltungsgemeinschaft Schöllkrippen öffentlich ausgelegt. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Blankenbach (Verwaltungsgemeinschaft Schöllkrippen), Marktplatz 1, 63825 Schöllkrippen oder bei der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 21.09.2020 schriftlich, zur Niederschrift oder in der in der Bekanntmachung beschriebenen elektronischen Form zu erheben sind.

Private Einwendungen oder Stellungnahmen von Vereinigungen wurden aufgrund der Auslegung der Planunterlagen nicht vorgebracht.

Die Bedenken und Anregungen der Fachstellen im Verfahren bezogen sich mit Ausnahme der Stellungnahmen der Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern und des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg im Wesentlichen auf die Umsetzung des Ersatzwegekonzeptes. Da der Ersatzwegebau nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist, sind hierzu keine Regelungen zu treffen. Entsprechende Vorgaben bleiben der zuständigen Stelle für die Zulassung des Wegebbaus vorbehalten.

Durch mehrere Abstimmungstermine zwischen Vertretern des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg, der Gemeinde Blankenbach und des Marktes Schöllkrippen hinsichtlich der künftigen, ersatzweisen Zufahrtsmöglichkeiten zur Gewässerunterhaltung der Kahl nach Wegfall des BÜ konnten die Bedenken des WWA gegen einen Rückbau durch entsprechende Zusagen der beiden Kommunen ausgeräumt werden. Die Zufahrt für schwere Fahrzeuge wird durch den angepassten Ausbau des Ersatzweges im Norden bei Langenborn (Brücke, Wegeeinfahrt von der Stra-

ße aus) auch nach Wegfall des BÜ weiterhin sichergestellt sein. Entsprechende Unterlagen zum abschließenden Termin vom 23.03.2021 über die Einigung wurden vorgelegt.

Die sich aus den Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange ergebenden fachlichen Anforderungen wurden, soweit sie sich nicht durch die Planung oder auf andere Weise erledigt haben und einer Regelung im Rahmen dieser Planfeststellung zugänglich sind, als Auflagen unter Ziffer A.3 in dieser Planfeststellung aufgenommen. Auf eine Erörterung wurde daher nach § 18 a Nr. 1 Satz 1 AEG unter pflichtgemäßer Ermessensausübung verzichtet, da auch keine Privateinwendungen im Verfahren vorgebracht wurden.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Zuständigkeit, Verfahren

Die Regierung von Mittelfranken ist nach § 18 AEG i. V. m. § 23b Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 ZustVVerk die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

Nach § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. § 18 AEG gilt auch für nichtöffentliche Eisenbahnen, so dass auch diese grundsätzlich planfeststellungspflichtig sind.

Zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn im Sinne des § 18 AEG gehören die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, soweit sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind.

Die Auffassung des technisch nicht gesicherten, höhengleichen Bahnübergangs dient der Verbesserung der Sicherheit des Wege- und des Schienenverkehrs. Durch den Wegfall des Kreuzungsverkehrs kann das Unfallrisiko erheblich reduziert werden (tödlicher Unfall einer Radfahrerin im Jahr 2006). Ferner wird mit dem Rückbau eine dauerhafte Instandhaltungsentlastung der Baulastträger der Bahnstrecke und des Weges im Kreuzungsbereich erzielt und der Wegfall der Pfeifsignale der Züge wird zur Reduzierung der Lärmbelastung im Umfeld des Vorhabens beitragen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange ausgesprochen und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 18c AEG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere notwendige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen somit entbehrlich (§ 18 Abs. 1 AEG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Durch die aufschiebende Bedingung unter A.3.1 wird sichergestellt, dass der Bahnübergang bis zu einer Fertigstellung des Ersatzwegesystems weiterhin nutzbar sein wird.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Eine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1, Abs. 4, § 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben nicht erforderlich ist, da von diesem keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Das Vorhaben führt zu keiner Erhöhung von Lärmimmissionen, da im laufenden Betrieb die Pfeifsignale künftig wegfallen werden. Aufgrund der voraussichtlich geringen Bauzeitlänge der Rückbaumaßnahme, die nur während der Tagzeit vorgesehen ist, sowie der großen Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung kann auch der Baulärm gegenüber der täglichen Lärmbelastung durch Fahrzeug- und Bahnverkehr vernachlässigt werden. Negative Auswirkungen auf den Wasser- und Bodenhaushalt sind mit dem Vorhaben unter Berücksichtigung der verfügbaren Auflagen nicht verbunden. Der Rückbau von 460 m² Schotterflächen nördlich und südlich der Bahngleise (Weg), 20 m² Asphaltflächen im Gleiskörper und die Verbindung der Entwässerungsmulden auf beiden Seiten der Gleise dürfte sich hier sogar positiv auswirken. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können aufgrund der relativ geringen Eingriffsfläche, der Bauzeit- und Absperrvorgaben für angrenzende wertvolle Wiesenflächen und der vorgesehenen Renaturierungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Sonstige Naturschutzbelange sind nur in ganz geringfügigem Umfang betroffen.

Unabhängig davon sind bei der Zulassung des Vorhabens alle umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Vorhabenträgerin sowie sämtliche Stellungnahmen der Behörden, die Umweltbelange vertreten, eingeflossen. Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens stehen der Feststellung des Plans nicht entgegen, soweit die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses beachtet werden.

2. Materiell- rechtliche Würdigung

2.1 Ermessensentscheidung

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die Planung berücksichtigt die in den Eisenbahngesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebots.

2.2 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn ein Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachplanungsgesetzes, vernünftiger Weise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, Az. 4 C 15/83). Dies ist vorliegend der Fall; es besteht fachplanerische Zielkonformität. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG dient das Allgemeine Eisenbahngesetz unter anderem dem Sicherem Betrieb einer Eisenbahn.

Durch die Auffassung des Bahnübergangs lässt sich eine Verbesserung der Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs an der Bahnstrecke Kahl/Main – Schöllkrippen erzielen. Mit der Entfernung des höhengleichen, nicht technisch gesicherten Bahnübergangs kann das Unfallrisiko in diesem Bereich durch Wegfall des Kreuzungsbereichs mit dem hier neben dem landwirtschaftlichen Verkehr querenden, überregional bedeutenden Kahl-/Spessart-Radwanderweg deutlich vermindert und damit zur Vermeidung von Unfällen wie 2006 (tödlicher Unfall einer Radfahlerin) beigetragen werden.

2.3 Öffentliche Belange

2.3.1 Planungsvarianten

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich grundsätzlich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10/09). Dabei ist eine Planungsalternative im Rahmen der Abwägung allerdings nur zu würdigen, wenn sie sich nach Lage der konkreten Verhältnisse aufdrängt oder naheliegt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, Az. 4 B 211/88).

Den Planunterlagen wurde die Machbarkeitsstudie „Optimierung Bahnübergänge Kahlgrundbahn“ beigelegt. Im Erläuterungsbericht hierzu (Anlage lfd. Nr. 4.1) werden insbesondere auf den Seiten 7 bis 8 die allgemeinen Verbesserungsziele für alle Bahnübergänge auf der Strecke angeführt, sowie auf den Seiten 21 bis 23 der Abschnitt 2.6 Blankenbach – Langenborn mit den Bahnübergängen 44 und 45 näher betrachtet. Hierbei wurde nachvollziehbar festgestellt, dass keine sinnvollen Alternativen zum Rückbau dieser beiden Bahnübergänge ersichtlich sind, um die Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Einzig bei der endgültigen Ersatzwegeführung wurde noch ein Prüfungsspielraum ausgemacht. Der Ersatzweg ist aber nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Somit kann auf eine weiterführende Variantenuntersuchung in diesem Verfahren verzichtet werden.

2.3.2 Bautechnik, Brandschutz und Prüfstatik

§ 4 Abs. 3 AEG verpflichtet die Eisenbahnbetriebsunternehmen u. a. dazu, ihren Betrieb sicher zu führen und Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Die unter A. 3.2.1 bis A. 3.2.8 verfügbaren Nebenbestimmungen dieser Genehmigung dienen der Gewähr der Einhaltung dieser Anforderungen und sind hierzu auch erforderlich; auf sie kann nicht verzichtet werden. Die Vorhabenträgerin weniger belastende Maßgaben würden die verfolgten Zwecke bzw. Ziele nicht in gleichwertiger Weise erreichen können. Die Nebenbestimmung zur Abnahme unter A. 3.2.9 beruht auf § 5a Abs. 1 AEG.

2.3.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

2.3.3.1 Verbote

Das Vorhaben verstößt nicht gegen zwingendes Recht.

2.3.3.2 Schutzgebiete / geschützte Flächen

Das Vorhaben liegt innerhalb eines landschaftlichen Vorbehaltsgebiets, das gleichzeitig als Landschaftsschutzgebiet LSG 00561.01 und Naturpark „Spessart“ festgesetzt ist. Schutzziele des LSG und des Naturparks werden nicht beeinträchtigt. Durch den Rückbau des Bahnübergangs und der Wegeflächen werden sogar Flächen entsiegelt und durch die Verbindung der Böschungen und Gräben wieder durchgängige Säume und Strukturen hergestellt und das Landschaftsbild verbessert. Erlaubnisse und Befreiungen von der Schutzverordnung sind daher nicht erforderlich.

Weitere Schutzgebiete nach BNatSchG und BayNatSchG sind nicht betroffen. Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG werden von dem Vorhaben ebenfalls nicht berührt oder beeinträchtigt.

2.3.3.3 Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der

Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG -Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt im Grundsatz eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Aufgrund der sehr geringen Eingriffsflächengröße im Gleisbereich von maximal 20 m² hat die Vorhabenträgerin hier auf die Vorlage einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) verzichtet, aber dafür in der Erläuterung zur Umwelterklärung potentielle Konflikte mit Habitaten der Zauneidechse und des Hellen und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings im Gleisbereich bei Wiederherstellung des Regelquerschnittes und der angrenzenden Entwässerungsgräben angesprochen.

Um Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG für die betroffenen Arten auszuschließen, wurden die unter Ziffern A.3.3.1 und A.3.3.2 festgelegten Vermeidungsmaßnahmen als Nebenbestimmungen festgesetzt.

Seitens des Landratsamtes Aschaffenburg und der Regierung von Unterfranken wurden keine weitergehenden Forderungen vorgebracht. Somit dürfte, auch im Hinblick auf das geringe Umfeld des Eingriffs (und damit auf die äußerst geringe Anzahl der potentiell möglichen, betroffenen Individuen), die Vorgehensweise hier ausnahmsweise akzeptiert werden.

2.3.3.4 Eingriffsregelung / Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

Nach Mitteilung des Landratsamtes Aschaffenburg erfolgt durch den geplanten Rückbau des Bahnüberganges sowie der anschließenden Wegeflächen (ca. 20 m² Asphalt und ca. 460 m² Schotter) und die in der Planung dargestellten Entsiegelungs- und Renaturierungsmaßnahmen eine ökologische Aufwertung der Flächen. Somit ist bei plangemäßer Umsetzung des Vorhabens keine weitere Kompensation erforderlich.

2.3.4 Gewässer- und Bodenschutz

Aus Sicht des Gewässer- und Bodenschutzes bestehen keine wesentlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Laut Stellungnahme des WWA Aschaffenburg liegt der betroffene BÜ zwar am Rande, aber außerhalb des Überschwemmungsgebietes der Kahl. Der im Überschwemmungsgebiet vorgesehene Ersatzweg ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Durch die Nebenbestimmung A.3.5.1 wird der Forderung des WWA Rechnung getragen, dass keine Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Kahl eingerichtet werden. Seitens des Landratsamtes Aschaffenburg und des WWA Aschaffenburg wurden keine weiteren Vorgaben zum Gewässerschutz vorgebracht. Den Forde-

rungen des WWA zum Ausbau des Ersatzweges wurde durch Zusagen außerhalb dieses Verfahrens entsprochen.

Durch Nebenbestimmung A.3.5.2 wird sichergestellt, dass eine ordnungsgemäße und den abfallrechtlichen Vorgaben entsprechende Entsorgung der Ausbaumassen erfolgt. Laut Angaben in der Erläuterung zur Umwelterklärung wird davon ausgegangen, dass das Material nicht als gesundheitsgefährdend einzustufen ist. Seitens des Landratsamtes und des WWA wurden hierzu keine Vorgaben vorgebracht.

2.3.5 Lärmschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Aufgrund der großen Entfernung zur nächstgelegenen Bebauung ist mit keinerlei Beeinträchtigungen durch Baulärm zu rechnen. Außerdem ist laut den Ausführungen in der Erläuterung zur Umwelterklärung nur Tagbetrieb für die Baustelle vorgesehen. Für den laufenden Betrieb an der Strecke ist durch den Wegfall der Pfeiffsignale sogar mit einer Verbesserung der Lärmsituation zu rechnen.

2.4 Abwägung

Nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sowie unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen hält die Regierung das Vorhaben für vertretbar. Von dem Vorhaben gehen insgesamt nur sehr geringfügige Beeinträchtigungen für öffentliche und private Belange aus, die verfügbaren Nebenbestimmungen sorgen für eine größtmögliche Nivellierung dieser Beeinträchtigungen. Private Flächen werden weder dauerhaft noch vorübergehend benötigt. Das Vorhaben dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit um den Kreuzungspunkt. Durch den Wegfall der Pfeiffsignale vermindert sich im laufenden Betrieb die Lärmbelastung. Nach dem Rückbau des BÜ und der Entsiegelung der Wegeflächen können die naturnahen Strukturen entlang der Bahnlinie wieder durchgängig verbunden werden. Die Grenze des Zumutbaren wird durch die verbleibenden Beeinträchtigungen bei weitem nicht erreicht. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, Optimierungsgebote wurden beachtet.

3. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Die Höhe der festgesetzten Gebühr folgt aus Tarif- Nr. 5.II.1/ 1.10.1 des Kostenverzeichnisses. Für die Gebührenbemessung ist die Mindestgebühr für die Planfeststellung in Höhe von 1.000,00 € zu Grunde zu legen (Investitionskosten ca. 5.000,00 € pauschal). Die zu erhebenden Auslagen ergeben sich aus Art. 10 KG; die Auslagen betragen 3,45 € für die Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage** bei dem

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form erhoben werden. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur

elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen können der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (<http://www.vgh.bayern.de>) entnommen werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn die Verspätung genügend entschuldigt wird. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist kann durch das Gericht auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Der angefochtene Beschluss soll in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

E. Hinweise zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei der Verwaltungsgemeinschaft Schöllkrippen zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt werden. Ort und Zeit der Auslegung werden zuvor ortsüblich bekannt gemacht. Ab Beginn der Auslegung der genannten Unterlagen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken

www.regierung.mittelfranken.bayern.de

abzurufen. Während des Auslegungszeitraums kann außerdem eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen auf der oben genannten Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Ansbach, den 14.02.2022

F e r t l
Oberregierungsrat