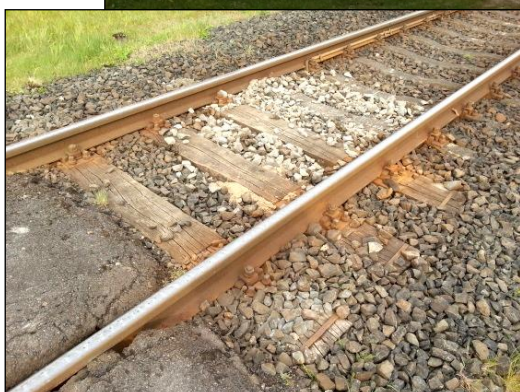


# Erläuterungsbericht -GP-

Auflassung BÜ Schürsdorf  
Eutin – Bad Schwartau



**Planungsabschnitt:  
Eutin –  
Bad Schwartau**

**BÜ Schürsdorf  
Km 16,807**

**Auftraggeber:**



**DB Netz AG**

**Regionalbereich Nord**

**I.NVR-N-A (S)**

**Lindemannallee 3**

**30173 Hannover**

**Planung:**



**Target Engineering Consults GmbH**

**Stadtkoppel 6**

**21337 Lüneburg**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Antragsgegenstand.....</b>	<b>1</b>
1.1	Beschreibung der Gesamtmaßnahme.....	1
1.2	Lage der Baumaßnahme .....	1
	.....	1
<b>2</b>	<b>Planrechtfertigung.....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Varianten und Variantenvergleich.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Beschreibung des Zustandes vorhandener Anlagen .....</b>	<b>4</b>
4.1	Gleisanlagen.....	4
4.2	Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik .....	4
4.3	Bahnübergang .....	5
<b>5</b>	<b>Beschreibung des geplanten Zustandes der Anlage.....</b>	<b>6</b>
5.1	Gleisanlagen.....	6
5.2	Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik .....	7
5.3	Bahnübergang .....	7
<b>6</b>	<b>Tangierende Planungen .....</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>Temporär zu errichtende Anlagen .....</b>	<b>9</b>
<b>8</b>	<b>Baudurchführung.....</b>	<b>9</b>
8.1	Bauzeiten und Anmeldungen zur Baubetriebsplanung .....	9
8.2	Baustraßen und Behinderungen.....	9
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung der Umweltauswirkungen .....</b>	<b>10</b>
<b>10</b>	<b>Weitere Rechte und Belange.....</b>	<b>10</b>
10.1	Grunderwerb.....	10
10.2	Kabel und Leitungen .....	11
10.3	Kampfmittel .....	11
10.4	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterialien .....	11
10.5	Gewässer .....	12
10.6	Land- und Forstwirtschaft .....	12
10.7	Brand- und Katastrophenschutz .....	12
<b>11</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>13</b>

## 1 Antragsgegenstand

---

### 1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme

Im Zuge einer Streckenerüchtigung der Bahnstrecke 1110, Eutin – Bad Schwartau, plant die DB Netz AG die Auflassung des Bahnüberganges (BÜ) km 16,807, BÜ Schürsdorf.

Mit dieser Maßnahme sollen folgende Vorteile erreicht werden:

- Erhöhung des Sicherheitsniveaus durch Beseitigung einer höhengleichen Überwegung
- Reibungsloses Abwickeln der anliegenden Verkehre, insbesondere des bahnparallelen Windbergweg, durch Entfall der Abbiegebeziehungen über und vom BÜ.

Bestandteil der vorliegenden Planung ist der Rückbau der Altanlagen und die baulichen Maßnahmen zur Auflassung des BÜ.

Im Rahmen dieses Verfahrens werden die erforderlichen Änderungen an den Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der nach § 75 VwVfG notwendigen Folgemaßnahmen beantragt und genehmigt.

---

### 1.2 Lage der Baumaßnahme

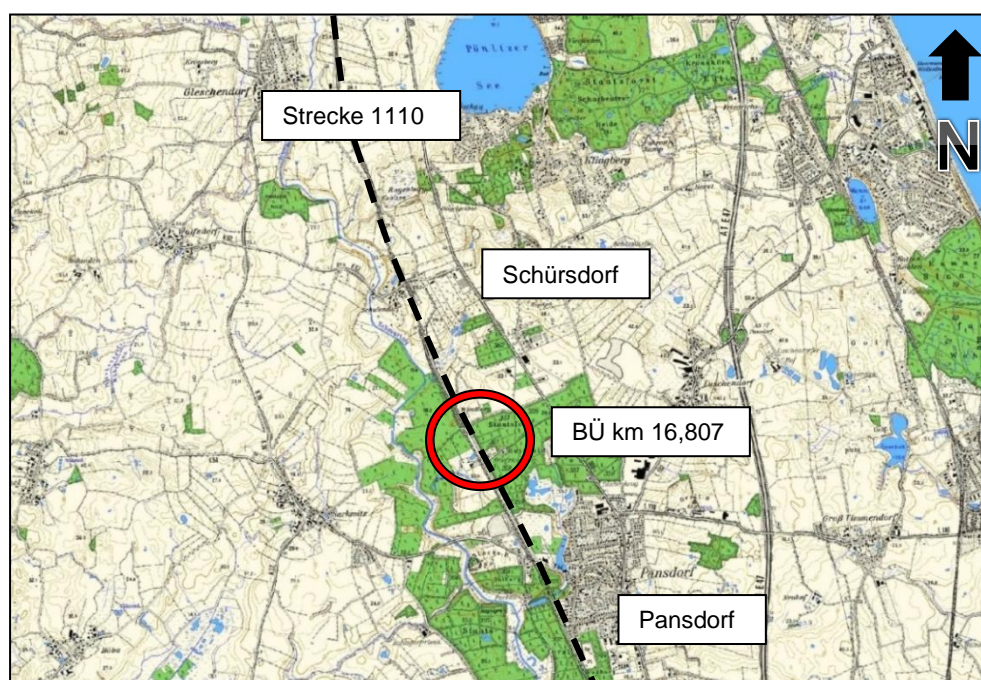


Abbildung 1: Übersicht/ Quelle: Tour Explorer 25 Deutschland V6 (ohne Maßstab)

### **Strecke 1110 Eutin – Bad Schwartau**

- Hauptbahn
- eingleisig
- Streckenstandard: R 120
- Streckenklasse: CE 20t 8,0t/m
- Höchstgeschwindigkeit nach VzG: 120 km/h
- Bremsweg nach VzG: 1000 m

### **Bahnübergang 16,807 (Strecke 1110)**

- Bundesland: Schleswig-Holstein
- Landkreis: Ostholstein
- Gemeinde: Scharbeutz
- Straße: Feld-/Forstweg
- Straßenbaulastträger: Privat BÜ
- Lage: außerorts
- öffentliche Widmung: keine rechtlich öffentliche Straße
- Bahnkilometer: Schürsdorf
- Streckenkilometer: 16,807
- Anzahl der Gleise: 1

Die Strecke Eutin – Bad Schwartau, Strecke 1110, befindet sich im Land Schleswig-Holstein. Der hier betrachtete Planungsabschnitt befindet sich in Bahn-km 16,807, nördlich des Bf Pansdorf.

Den BÜ „Schürsdorf“ (km 16,807) kreuzt höhengleich einen Wirtschaftsweg.

Der Bahnübergang liegt in der Gemeinde Scharbeutz, welche sich im Landkreis Ostholstein und dem Bundesland Schleswig-Holstein befindet.

---

## **2 Planrechtfertigung**

Die geplante Maßnahme am BÜ „Schürsdorf“ trägt zur Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung des BÜ bei.

Durch das Beseitigen höhengleicher Kreuzungen und eine deutliche bauliche Abgrenzung des ehemaligen Kreuzungspunktes, wird das Begegnen der unterschiedlichen Verkehrswege vermieden und die Sicherheit maßgeblich erhöht.

---

Der unbefestigte, nicht gewidmete Feldweg, welcher die Gleise quert, zweigt als T-Kreuzung unmittelbar hinter dem bahnparallelen Weg „Windberg“ ab.

Einzigste Nutzer des Weges sind die Landesforsten und ein privater Dritter.

Um zu verdeutlichen, dass die hinter dem BÜ liegenden Wege nicht für den öffentlichen Verkehr zugänglich sind, sind diese sowohl durch eine entsprechende Beschilderung, als auch Absperrungen in Form von Schlagbäumen, durch die Landesforsten versehen.

Die Feldwege hinter dem BÜ stehen im Eigentum der Landesforsten und führen zu entsprechenden Flächen und Feldern.

Durch das durchgehend angelegte Wegenetz der Landesforsten, kann aus Sicht des Antragstellers auf die Zuwegung über den Bahnübergang in km 16,807 verzichtet werden.

Seitens der Landesforsten wurden bei einem gemeinsamen Termin mit der DB Netz AG bereits alternative Wegebeziehungen aufgezeigt. Zu diesen wurden für den Erhalt der Bewirtschaftung notwendige Rahmenbedingungen dargestellt, welche wären:

- Ersatzweg bzw. Ausbau bestehender Forstwege zur Holzabfuhr per LKW. Die Landesforst schätzt die Kosten hierfür auf ca. 50T€. Eine konkrete Kostenbetrachtung wird von den Landesforsten nachgereicht.
- Weiterhin wurde von den Landesforsten angemerkt, dass evtl. eine Umwegeentschädigung bei Auflassung des BÜ gefordert wird.

Die Forderungen der Landesforsten wurden vom Antragsteller zur Kenntnis genommen. Diesen kann aufgrund der nicht geklärten Nutzungsberechtigung nicht zugestimmt werden.

Der beteiligte Dritte, Nutzer des Bahnüberganges (Eigentümer der Fläche 12/1, Flur 0 der Gemarkung Schürsdorf) erklärte bei einem Besprechungstermin am 09.05.2017 gegenüber der DB Netz AG seine grundsätzliche Verkaufsbereitschaft des betroffenen Flurstückes.

An einen Erwerb der genannten Fremdfläche besteht seitens der Landesforsten ein Interesse.

Zudem wurde bereits angemerkt, dass es zu einem Ausbau, bzw. einer Ertüchtigung der Wald- und Forstwege westlich des BÜ, kommen kann. Hierfür wurden in der Entwurfsplanung bereits Kosten berücksichtigt.

Aufgrund der genannten Punkte und das im Zuge der Vorabstimmungen keine einheitliche Einigung gefunden werden konnte, ist für diese Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG vorgesehen.

---

### **3 Varianten und Variantenvergleich**

Aufgrund der Lage, Beschaffenheit und geringen Frequentierung des BÜ, sowie der angrenzenden Wegeverhältnisse, wurde ein Umbau als technische Sicherung mit dem benötigten Straßenbau, für das Begegnen der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge in dem Aufstellbereich des BÜ zu gewährleisten, verzichtet.

Der Tatsache geschuldet, dass der Bahnübergang als T-Kreuzung von dem bahnparallelen Weg „Windberg“ über die Gleise führt, würde sich insbesondere auf gegenüberliegenden Feldern durch den anzulegenden Straßenbau ein Ausbau ergeben, welcher aus Sicht des Antragstellers im Verhältnis als nicht wirtschaftlich erachtet wurde.

Ein Nutzungsvertrag Dritter zur Nutzung des BÜ mit der DB Netz AG konnte ebenfalls nicht erbracht werden.

Ein Ersatz des plangleichen Knotens durch eine Überführung (Straßen- oder Eisenbahnüberführung) wird ebenfalls aus wirtschaftlichen und aus ökologischen Gründen nicht weiterverfolgt.

---

## **4 Beschreibung des Zustandes vorhandener Anlagen**

---

### **4.1 Gleisanlagen**

Der vorhandene Oberbau auf der Strecke besteht aus Betonschwellen B-70 und im direkten BÜ-Bereich aus Betonschwellen B-90.

Als Schienenform ist eine S54-Schiene (54E4) mit K-Oberbau vorhanden.

Als BÜ-Belag sind ÖBS-Bodanplatten zwischen den Schienen vorhanden. Von außen ist gegen die Schiene asphaltiert.

---

### **4.2 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik**

Die Fernüberwachung des Bahnüberganges ist im ESTW-A Pansdorf aufgeschaltet und erfolgt durch den Fahrdienstleiter ESTW-Z Lübeck.

Die Streckensignalisierung erfolgt ferngestellt vom ESTW Lübeck (Bauart Westinghouse).

---

Die Blinklichtanlage ist mit 3 Blinklichtern, unbeschränkt, ausgerüstet. Die Steuerung sowie die Stromversorgung der BÜ-Anlage sind in einem Achteck-Betonschalt-haus im I. Quadranten untergebracht.

Der BÜ ist derzeit durch eine Blinklichtanlage FÜ 1/60 (Pintsch), Baujahr 1969, tech-nisch gesichert.

Es sind zwei Blinklichter mit Andreaskreuz (eins je Fahrtrichtung) vorhanden.

---

### **4.3 Bahnübergang**

#### **Allgemeine Angaben zum BÜ**

Der durch eine Blinklichtanlage (FÜ 1/60, Baujahr 1969) technisch gesicherte Bahn-übergang in km 16,807 (BÜ Schürsdorf) liegt vor dem Hp Pansdorf in der Gemeinde Scharbeutz.

Bei der kreuzenden Straße handelt es sich um einen Feldweg mit einer örtlich zu-gelassenen Straßengeschwindigkeit von 50 km/h. Die Straße kreuzt den BÜ in ei-nem Winkel von ca.  $116^{\text{gon}}$ . Im Quadranten II-III verläuft innerhalb der 25 m-Räum-strecke der bahnparallele Gemeindeweg „Windbergweg“. Auf der Seite der Quad-ranten I-IV führt der Weg in den Forstbestand, welcher durch eine manuelle Schranke für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist. Die Schranke befindet sich ca. 20 m hinter dem BÜ.

Beim Überqueren des BÜ gibt es somit keine Wendemöglichkeit.

Der BÜ – Belag der ca. 2,50 m breiten Straße (ca. 4,50 m direkt auf dem BÜ) besteht aus Asphalt, sowohl zwischen, als auch gegen die Schienen. Eine Rillenschiene ist nicht vorhanden. Dieses entspricht somit nicht dem aktuellen Stand der Technik.

- Bezeichnung: BÜ – km 16,807
- Vorhandene BÜ-Sicherungsanlage: FÜ 1/60
- Straßenbaulastträger: Privat

#### **Straßenanlagen**

Der bahnparallele Windbergweg befindet sich mit einem Abstand zum Gleis von ca. 7,00 m innerhalb der Aufstellfläche.

Die Entwässerung der nicht befestigten Wege erfolgt über Gefälle in die Seiten-räume der Wege und wird dort versickert.

Versorgungsleitungen verlaufen bahnparallel auf der Seite QII-III.

---

### **Anlagen der Elektrotechnik**

Die Steuerung, sowie die Stromversorgung der BÜ-Anlage, sind in einem Achteck-Betonschaltheus im I. Quadranten untergebracht.

### **Anlagen der Telekommunikation**

Die Übertragung der Fernüberwachung ist durch ein durchgehendes Fernmeldekabel (F3030), welches durchgehend bahnlinks verläuft, realisiert. Im zweiten Quadranten ist von einer Muffenverbindung eine Gleisquerung zum Betonschaltheus im ersten BÜ-Quadranten vorhanden. Der Fernsprecher befindet sich im BÜ-Schaltheus.

---

## **5 Beschreibung des geplanten Zustandes der Anlage**

---

### **5.1 Gleisanlagen**

Der Oberbau im BÜ-Bereich ist bei dessen Auflassung zu erneuern.

Laut fachtechnischem Gutachten vom 04.12.2013 (**siehe Anhang a. zum Erläuterungsbericht**) ist der zum Teil stark verschmutzte Schotter im gesamten BÜ-Bereich nicht reinigungsfähig. Daher ist im Umbaubereich eine vollständige Bettungsreinigung durchzuführen.

Die im BÜ-Bereich vorhandenen Schwellen mit K-Oberbau sind beizubehalten.

Vor Umbau sind die vorhandenen S54- (54E4) Schienen (20 m) zu trennen und zu verziehen.

Nach Einbau des Schotters und der Schwellen sind neue S54-Schienen aufzusetzen und zu verschweißen.

Im Umbaubereich des BÜ wird durchgehend das Streckenprofil nach Regelbettungsquerschnitt gem. RIL 820.2010, Anhang 7 hergestellt.

Hierzu wird nach dem Ausbau des BÜ-Belages und dem Neubau von Schwelle und Bettung, das Planum mit der Neigung 1:20 hergestellt und beidseitig an das Bestandsgelände angepasst.

Randwege werden nicht hergestellt. Nach Realisierung des durchgehenden Streckenprofils werden lediglich Geländeanpassungen vorgenommen.



## **5.2 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik**

Im ESTW-A Pansdorf ist die Anpassung an der FÜ-Anlage vorzunehmen. Hierzu ist die entsprechende Hardware herauszuprojektieren. Des Weiteren ist ein Softwarewechsel im ESTW-Z Lübeck notwendig.

Die vorhandene BÜ-Sicherungsanlage ist außer Betrieb zu nehmen.

Die Altanlage ist entsprechend der Handlungsanweisung zur Behandlung von LST-Restbaustoffen zu verwerten.

---

## **5.3 Bahnübergang**

### **Allgemeine Angaben zum BÜ**

Folgende Maßnahmen sind am BÜ vorzunehmen:

- Rückbau der bestehenden Anlagenteile.
- Bau einer Absperrung um Durch- und Überfahrten zu verhindern.
- Realisierung des Streckenprofils.

### **Straßenanlagen (außerhalb des BÜ)**

#### Feldweg

Der Asphaltaufbau innerhalb des BÜ-Regellichttraumes wird samt Unterbau abgebrochen / zurückgebaut. Dem bahnparallelen Weg „Windberg“ folgend wird das Gelände im Bereich des ehemaligen Weges an den Bestand angeschlossen und angepasst. Zusätzlich wird ein Zaun mit einer Höhe von 1,80 m entlang der Bahn errichtet.

Auf Seite des Forstweges wird nach Rückbau des Stichweges ein Erdwall in Form einer Aufschüttung realisiert.

Der anzulegende Erdwall wird dem Gelände angepasst und erhält folgenden Aufbau:

- Länge  $\geq 10,00$  m
- Breite 1,80 m mit 0,20 m Böschungskopf
- Höhe 0,80 m
- Böschungsneigung 1:1
- Einschließlich Begrünung

Zusätzlich werden jeweils links und rechts des Erdwalles Hinweisschilder aufgestellt, welche darauf verweisen, dass ein Betreten der Bahnanlage verboten ist.

---

Durch diese Maßnahmen, insbesondere durch die Begrünung mit der Örtlichkeit übereinstimmenden Bepflanzung der ehemaligen Wege in Richtung Gleis, entfällt der Wegecharakter durchgehend. Durch das Herrichten des Streckenprofils an Stelle des ehemaligen BÜ, wird diese auch optisch eindeutig der freien Strecke angepasst und lässt keine Rückschlüsse mehr auf die ehemalige Gleisquerung zu. Somit führen beide bahnparallelen Wege, der Windbergweg östlich des BÜ und der Forst- und Waldweg westlich des BÜ, durchgehend an den ehemaligen BÜ parallel vorbei.

Hierdurch und durch die zusätzliche Anordnung der Hinweisschilder (Unbefugten ist das Betreten der Bahnanlagen verboten!) werden mehrere Maßnahmen parallel vorgenommen um eine Überquerung der Gleise an dieser Stelle zu verhindern und zu erschweren. Etwaiges, mutwilliges Fehlverhalten von Personen, wird in dieser Planung nicht berücksichtigt.

#### Waldwege westlich der Bahn

Der Wegecharakter durch den Stichweg in Richtung ehemaligen BÜ entfällt komplett, da dieser dem bestehenden Umfeld durch Begrünung angepasst wird.

In QI befindet sich derzeit ein Hinweisschild, welches auf einen Wanderweg hinweist. Das Vorhandensein eines ausgewiesenen Wanderweges konnte von den örtlichen Behörden und den Eigentümern der Betroffenen Flurstücke verneint werden. Die weiteren Waldwege westlich der Bahn, welche bereits im Bestand durch Schlagbäume abgesperrt sind, wodurch Unbefugten das Überqueren untersagt wird, werden in der Planung nicht weiter betrachtet. Einzige Anpassung ist der direkte Kreuzungsbereich mit Anpassung in der Wegführung durch Wegfall des Stichweges in Richtung BÜ.

#### Entwässerung

Die bestehende Entwässerung wird nicht verändert. Durch den Rückbau der BÜ-Ausplattung und dem Asphalt gegen die Schienen, sowie der Realisierung des durchgehenden Streckenprofils nach Regelbettungsquerschnitt gem. RIL 820.2010, Anhang 7, wird die Entwässerung im Maßnahmenbereich ausschließlich dem Bestand angepasst.

### **Anlagen Elektrotechnik**

Die nicht mehr benötigten Kabel und Leitungen, Anlagenteile, Geräte und Altmaterial werden zurückgebaut und getrennt und in Absprache mit dem Anlagenverantwortlichen bzw. Instandhalter der zur Wiederverwendung übergeben.

Nicht wiederverwertbares Altmaterial und Abfall wird nachweislich fachgerecht entsorgt.

Die alten Kabel und Leitungen werden so weit wie möglich zurückgezogen und ausgebaut. Nicht mehr benötigte Erdkabel werden gekappt und aufgegeben soweit diese im Rahmen des Tiefbaus nicht freigelegt werden.

Das Betonschaltheus, samt Betonfüße, wird ebenfalls zurückgebaut.

### **Anlagen der Telekommunikationstechnik**

Rückbau der vorhandenen Anlagenteile. Ausspleißen und Rückbauen des Sticks des Fernmeldekabels F3030 und des Fernsprechers im BSH.

---

## **6 Tangierende Planungen**

Das Projekt steht in keinem direkten Zusammenhang zu anderen bekannten Maßnahmen.

---

## **7 Temporär zu errichtende Anlagen**

Es werden keine temporären Anlagen oder Anlagenteile errichtet.

---

## **8 Baudurchführung**

---

### **8.1 Bauzeiten und Anmeldungen zur Baubetriebsplanung**

Der Baubeginn ist nach Vorliegen des Planrechtes vorgesehen.

Die Maßnahme soll nach jetzigem Stand im Jahr 2019 durchgeführt werden.

---

### **8.2 Baustraßen und Behinderungen**

Die Baustellen werden über die öffentlichen Verkehrswege und über Wege und Plätze der DB AG angefahren.

Folgende Straßen werden als Hauptzufahrtsstraßen genutzt:

- Sarkwitzer Straße (K 54)
  - Friedrichsberger Weg / Windberg
-

- Feld- und Forstweg

Verkehrseinschränkungen für die öffentlichen Straßen werden in der Ausführungsphase der BÜ- und Straßenbelagsarbeiten am BÜ „Schürsdorf“ erwartet.

---

## **9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen**

---

Aufgrund der folgenden Punkte, liegt bei der Planung ein Bagatellfall vor und eine UVP ist nicht erforderlich:

- Durch das Bauvorhaben sind keine baulichen Änderungen außerhalb des Oberbaus bzw. außerhalb bereits befestigter Flächen vorgenommen werden,
- Auch zur Abwicklung der Baumaßnahmen ausschließlich bereits befestigte (asphaltierte, gepflasterte, wassergebundene, o.ä.) Flächen bzw. der Oberbau in Anspruch genommen wird,
- Der zur Wahrung der Verkehrssicherheit notwendige Rückschnittbereich durch das Vorhaben nicht erweitert wird,
- Belange des Denkmalschutzes nicht betroffen sind und
- Nach jetzigem Kenntnisstand keine Anhaltspunkte für Verbotverletzungen hinsichtlich europäischer Vogelarten bzw. Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie erkennbar sind. Sollten zu einem späteren Zeitpunkt dennoch Anhaltspunkte für unvorhergesehene Verbotverletzungen erkennbar werden, werden in Absprache mit der zuständigen Behörde die erforderlichen Maßnahmen ergriffen.

(siehe Anlage 7: Umwelterklärung des Vorhabenträgers „Bagatellfallklärung“)

Es ist zudem kein Eingriff in Natur und Landschaft zu erwarten.

---

## **10 Weitere Rechte und Belange**

---

### **10.1 Grunderwerb**

Es findet kein Grunderwerb bei dem Vorhaben statt.

Zur Realisierung der Maßnahme wird eine vorübergehende Inanspruchnahme des Flurstückes 27/1 von ca. 50,0 m<sup>2</sup> für Baustelleneinrichtungszwecke benötigt.

Das genannte Flurstück befindet sich in Flur 0 der Gemarkung Schürsdorf.

---

## **10.2 Kabel und Leitungen**

Die bekannten Leitungsträger und Rechte Dritter werden bei der Planung und Ausführung berücksichtigt. Danach ergeben sich durch die geplanten Maßnahmen keine Veränderungen an den vorhandenen Leitungen und Rechte.

Im Bereich des Baufeldes werden Leitungen der DB Kommunikationstechnik GmbH, der Schleswig-Holstein Netz AG und der Westnetz GmbH als Leitungsträger erwartet.

---

## **10.3 Kampfmittel**

Für den Planungsbereich wurde eine Luftbildauswertung vom Landeskriminalamt SG 323 (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein) beantragt.

**(siehe Anhang b. zum Erläuterungsbericht)**

Die Auswertung ergab, dass im Planungsbereich keine Bombardierungen bekannt sind.

Auszug aus entsprechendem Schreiben:

*„Für die durchzuführenden Arbeiten bestehen aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes SH keine Bedenken. Zufallsfunde von Munition sind jedoch nicht gänzlich auszuschließen und unverzüglich der Polizei zu melden (s. anliegendes Merkblatt)“*

---

## **10.4 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterialien**

Im Rahmen der Baumaßnahme wird Aushub- und Abbruchmaterial anfallen. Ein Wiedereinbau der anfallenden Aushubmaterialien als Erdstoffe, kann zum Teil für die Profilierung des Geländes, als auch für die zu errichtenden Erdwälle genutzt werden.

Die Aushub- und Rückbaumaterialien, welche nicht in diese Kategorie fallen (wie Asphalt, Schotter, oder dergleichen) werden beprobt und gemäß den abfalltechnischen Vorschriften ordnungsgemäß und gemeinwohlverträglich gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz entsorgt.

Der Rückbau und die Entsorgung von Anlagen der LST-Technik ist durch die Handlungsanweisung zur Behandlung von LST-Wertstoffen bei der DB Netz AG geregelt. Demnach werden alle alten sicherungstechnischen Einrichtungen der BÜSA dem Signalwerk Wuppertal gemeldet. Für die Restbaustoffe gilt: Die notwendigen Bestandsaufnahmen zur Festlegung der wiederverwendungsfähigen Anlagenteile

dürfen gemäß geltender Richtlinien nicht älter als 6 Monate sein. Die Bewertung und Festlegung wird daher erst zu diesem Zeitpunkt exakt durchgeführt.

Bei der Verschrottung wird die unterschiedliche Entsorgung der verschiedenen Abfallarten berücksichtigt.

---

## **10.5 Gewässer**

Gewässer sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

---

## **10.6 Land- und Forstwirtschaft**

Die Flächen westlich der Bahn sind in Eigentum und Nutzung der Landesforsten und führen zu entsprechenden Flächen und Feldern.

Durch das durchgehend angelegte Wegenetz des gesamten Bereiches, kann aus Sicht des Antragstellers auf die Zuwegung über den Bahnübergang in km 16,807 verzichtet werden.

Sowohl die Landesforsten, als auch der bekannte dritte Nutzer des Bahnüberganges (Eigentümer der Fläche 12/1, Flur 0 der Gemarkung Schürsdorf) können keinen bestehenden Nachweis oder Vertrag einer BÜ-Nutzungsberechtigung gegenüber der DB Netz AG vorweisen.

Recherchen hierzu seitens der DB Netz AG blieben ebenfalls erfolglos.

Im Vorfeld fanden Gespräche über den Verkauf des genannten Flurstückes des privaten Dritten an die Landesforsten statt, bei welchen allerdings keine Einigung erzielt wurde.

Die Landesforsten haben der Auflassung des BÜ grundsätzlich zugestimmt. Allerdings unter den Rahmenbedingungen, dass die bestehenden Forstwege für die Holzabfuhr per LKW ausgebaut werden. Bei Notwendigkeit des Ausbaus des Ersatzweges wird dieser nach der Richtlinie für den ländlichen Wegebau (RLW) ausgebaut.

Die DB Netz AG hat die Forderungen der Landesforsten SH und des weiteren betroffenen Flächeneigentümers zur Kenntnis genommen. Diesen kann jedoch nicht zugestimmt werden, da unseren Informationen nach die Frage der Nutzungsberechtigung nicht geklärt ist.

---

## **10.7 Brand- und Katastrophenschutz**

Belange des Brand- und Katastrophenschutzes sind nicht zu beachten.

---

## **11 Abkürzungsverzeichnis**

*(Auflistung der Abkürzungen, die in der Unterlage verwendet werden)*

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
Bf	Bahnhof
BSH	Betonschaltheus
BÜ	Bahnübergang
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft
ESTW(-A/Z)	Elektrisches Stellwerk (-A=ausgelagert; Z=zentral)
FDL	Fahrdienstleiter
FFH	Flora-Fauna-Habitat
Fü	Fernüberwacht
GP	Genehmigungsplanung
Hp	Haltepunkt
Hz	Hertz (Einheit der Frequenz, Strom)
KS	Oberbau mit Klemmplatte und Spannklemme
LST	Leit- und Sicherungstechnik
Q	Quadrant
Ril	Richtlinie der DB Netz AG
Stw	Stellwerk
TK	Telekommunikation
V <sub>max</sub>	Maximale Geschwindigkeit
VNB	Versorgungsnetzbetreiber
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Die vorgenannten Abkürzungen beziehen sich auf die gesamte Unterlage und werden in den einzelnen Anlagen nicht erneut erläutert.