

Umbau Bahnübergang
Bahn-km 14+334 „B313“ in Mägerkingen

Bahn-km 14+334 der Strecke 9461
Engstingen – Sigmaringen
Nächster Ort: Trochtelfingen



Antrag vom 29.10.2025 auf

Plangenehmigung

Erläuterungsbericht

Betroffener Landkreis:
Reutlingen

Betroffene Gemeinde:
Stadt Trochtelfingen

Gemarkung Mägerkingen

Inhalt

1. Aufgabenstellung & Ausgangssituation	3
2. Erforderlichkeit des Vorhabens.....	5
3. Bauliche Beschreibung der Maßnahme.....	6
4. Flächenbedarf und Grundstücksverzeichnis	9
5. Umweltplanung, Umwelterklärung & Fachgutachten	14
6. Bauablauf, Bauzeit und Baulärm	14
7. Leitungsbestand	15
8. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung & TöB Abstimmungen	15
9. Anlagenverzeichnis	15

Umbau Bahnübergang Bahn-km 14+334 B313 in Mägerkingen

Erläuterungsbericht

1. Aufgabenstellung & Ausgangssituation

Der bestehende Bahnübergang (BÜ) „B 313“ in Mägerkingen bei Bahn-km 14+334 der Strecke Engstingen – Sigmaringen (9461) soll mit einer, dem Stand der Technik entsprechenden Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) ausgestattet werden. Die neue BÜSA umfasst Lichtzeichen, Halbschranken und Fußgängerschranken sowie akustische Signalgeber und wird den heutigen Anforderungen an die Räumbarkeit des Kreuzungsbereichs gerecht.

Auf der Nordseite des bestehenden BÜ verläuft entlang der Fahrbahn ein Fußweg. Südöstlich des Bahnübergangs befindet sich die Einmündung der Straße 'Neue Steige', die zu mehreren Wohngebäuden, einem Sportgelände sowie landwirtschaftlichen Flächen führt. (s. Abb.: 1).

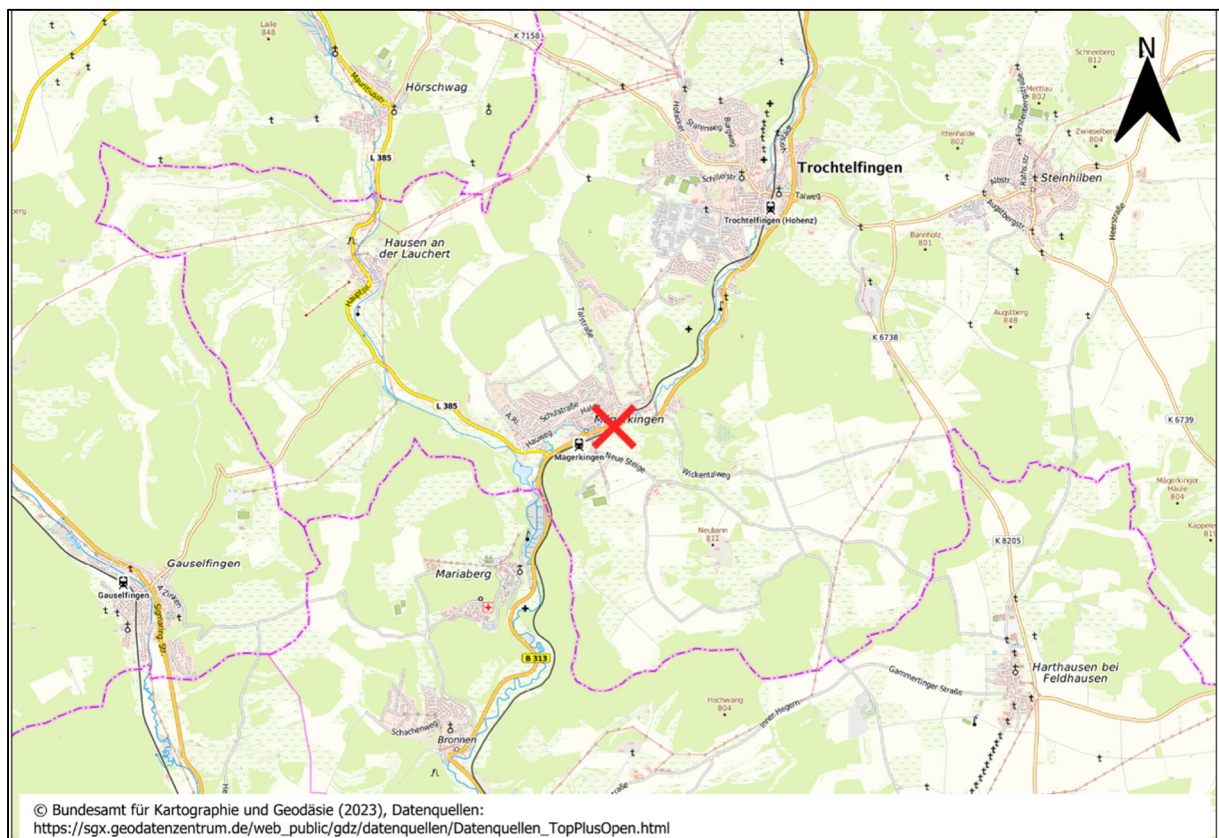


Abb.: 1

Der bestehende BÜ (s. Abb.: 2) ist in Richtung Trochtelfinden-Gammertingen (s. Abb.: 3; Quadrant II) mit Andreaskreuzen, einer Blinklichtanlage und einer Halbschranke ausgestattet. Außerdem ist auf dem Fußweg vor und hinter dem BÜ ein Aufmerksamkeitsfeld mit Bodenindikatoren als Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte angebracht. Zusätzlich ist der Fußweg hinter dem BÜ (Quadrant I) mit Andreaskreuzen und einer Blinklichtanlage gesichert. In Fahrtrichtung Gammertingen-Trochtelfingen (s. Abb.: 4; Quadrant IV) ist der BÜ ebenfalls mit einem Andreaskreuz mit Blinklichtanlage und einer Halbschranke ausgestattet. Die Einmündung der Straße "Neue Steige" (Quadrant III) ist mit einem Andreaskreuz und einer Blinklichtanlage versehen.

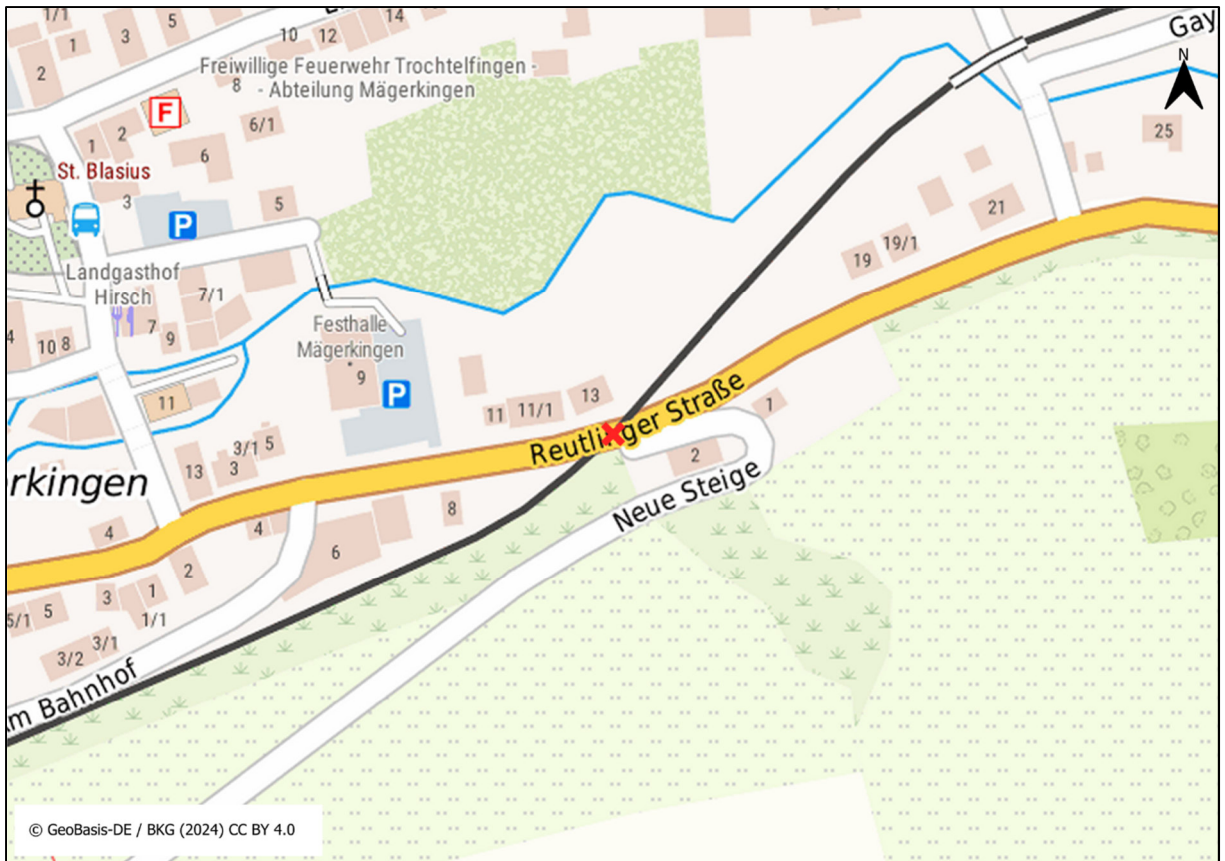


Abb.: 2



Abb.: 3



Abb.: 4

2. Erforderlichkeit des Vorhabens

Die heute verbaute Sicherungstechnik wird den Anforderungen an Wahrnehmbarkeit (Leuchtkraft der Blinklichtanlage, einfacher Schlagwecker, Schrankenanlage unvollständig) nicht mehr gerecht. Da die Bundesstraße B 313 eine bedeutende überregionale Verbindung zwischen Gammertingen und Trochtelfingen darstellt und im Jahr 2019 die Fahrbahn und der Bahnübergang saniert wurden, ist eine Anpassung der Sicherungseinrichtungen an den heutigen Stand der Technik erforderlich.

Darüber hinaus ist die Zufahrtssituation zum Grundstück Reutlinger Straße 13 (Flurstück 175) zu berücksichtigen. Wie bei den Verkehrsschauen in den Jahren 2015, 2017, 2019 und 2021 (siehe Anlage 1) festgestellt wurde, besteht unter den derzeitigen Betriebsbedingungen des Bahnübergangs eine unsichere Situation hinsichtlich der Zu- und Abfahrt zu diesem Grundstück.

Der Zugang erfolgte direkt auf den Bahnübergang, ohne dass eine entsprechende technische Sicherung vorhanden ist.

Aus diesem Grund wurde im Rahmen der genannten Verkehrsschauen festgelegt, dass die Stadt Trochtelfingen den Grundstückseigentümer über diese Situation förmlich zu informieren hat.

Im Juli 2020 fand darüber hinaus eine Ortsterminbesprechung mit Beteiligung der SWEG, des Polizeipräsidiums Reutlingen, der Gemeinde Engstingen sowie der Stadt Trochtelfingen statt (siehe Anlage 2). In diesem Termin wurden einerseits die Planungen zum Umbau der BÜSA vorgestellt und wesentliche Aspekte der Anlagegestaltung erörtert. Andererseits wurde die Zufahrtssituation zum genannten Grundstück eingehend erörtert.

Da das betreffende Gebäude zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgebrochen war, wurde darauf hingewiesen, dass bei einer künftigen Neubebauung des Grundstücks die Zufahrt im westlichen Grundstücksbereich angeordnet werden sollte.

Ferner wurde der Sicherheitsvorteil hervorgehoben, der sich ergeben würde, wenn diese

Zufahrt mit einem elektrischen betriebenen Tor ausgestattet würde, um die Haltezeiten auf der Fahrbahn möglichst zu reduzieren.

3. Bauliche Beschreibung der Maßnahme

Die Untersuchungen zur Räumbarkeit des Kreuzungsbereiches wurden sowohl für die Bundesstraße B 313 (Quadrant II nach I und Quadrant IV nach II) durchgeführt, für die der Begegnungsfall mit dem Lastzug/Lastzug als Bemessungsfahrzeug unterstellt wurde, als auch für die Abbiegebeziehungen zur und von der Straße 'Neuen Steige' (Quadrant I nach III und Quadrant IV nach III), wobei hier der Begegnungsfall mit einem Traktor mit Anhänger als Bemessungsfahrzeug unterstellt wurde, angesetzt.

Das Untersuchungsergebnis für die Straße "Neue Steige" zeigt, dass das Linksabbiegen von der B 313 (Fahrrichtung Trochtenfingen-Gammertingen) auf die Straße "Neue Steige" nur für Pkw möglich ist. Das Rechtsabbiegen von der Straße B313 (Richtung Gammertingen-Trochtenfingen) auf die Straße "Neue Steige" ist uneingeschränkt möglich. **Von der Straße „Neue Steige“ kann die B 313 nur in Richtung Gammertingen befahren werden.**

Die Abbiegebeziehung von Trochtelfingen in Richtung Gammertingen in die Straße „Neue Steige“ wird daher durch das Verkehrszeichen VZ 209-30 in Verbindung mit dem Zusatzzeichen VZ 1049-13 für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, Zugmaschinen, Kraftomnibusse und Pkw mit Anhänger ausgeschlossen. Hierdurch können aufwändige Fahrbahnverbreiterungen vermieden werden. **Zudem wird das Rechtsabbiegen von der Straße „Neue Steige“ auf die B 313 in Richtung Gammertingen durch das Verkehrszeichen VZ 209-30 untersagt.**

Als Alternative für Verkehrsteilnehmer der Straße „Neue Steige“ in Richtung Trochtelfingen wird vorgeschlagen, auf der B 313 Richtung Gammertingen weiterzufahren, anschließend in die Straße „Am Buhl“ in nördlicher Richtung abzubiegen, nach etwa 200 m auf die Brunnenstraße in westlicher Richtung einzubiegen und dieser bis zur Landesstraße L 385 zu folgen. Dort ist die Weiterfahrt nach Süden bis zur B 313 möglich, wo nach Osten abgelenkt werden kann, um die Fahrt in Richtung Trochtelfingen fortzusetzen (s. Abb. 5).

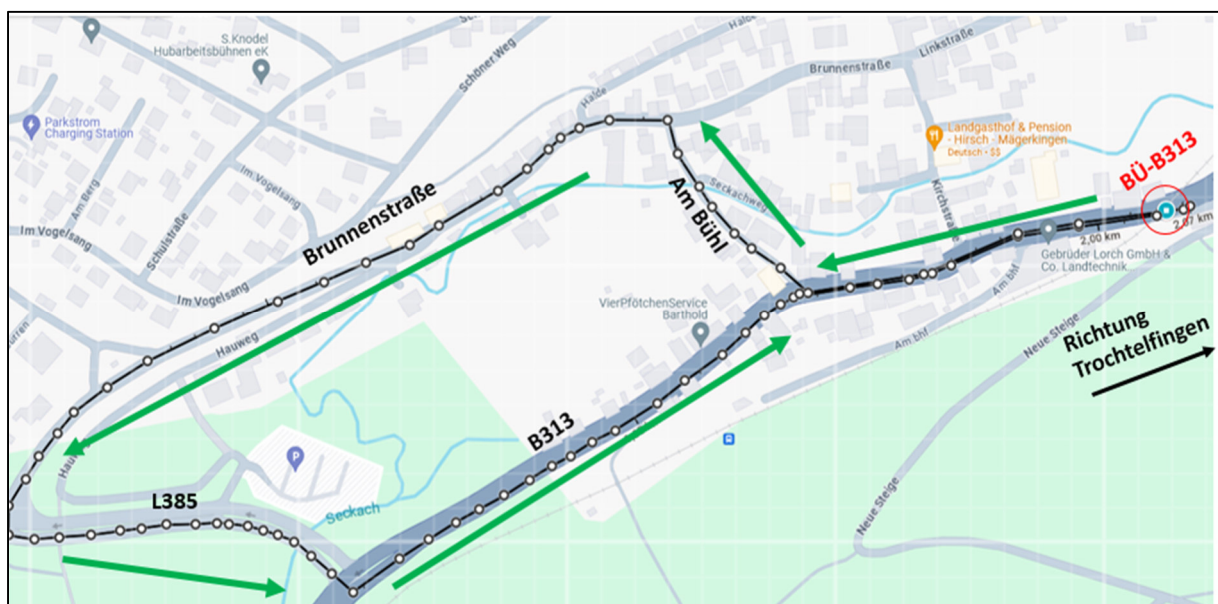


Abb.: 5

Für Fahrzeuge mit einer maximalen Fahrzeughöhe von 3,50 m besteht eine zweite alternative Route: Diese führt von der B 313 Richtung Gammertingen ca. 170 m bis zur Kirchstraße, dann nördlich ca. 140 m bis zur Linkstraße, anschließend rechts (westlich) bis zur B 313, wo eine Weiterfahrt nach Osten in Richtung Trochtelfingen möglich ist.

Zu beachten ist, dass sich auf der Linkstraße etwa 55 m vor der B 313 eine Eisenbahnüberführung (EÜ) mit einer maximal zulässigen Fahrzeughöhe von 3,50 m befindet (s. Abb. 6).

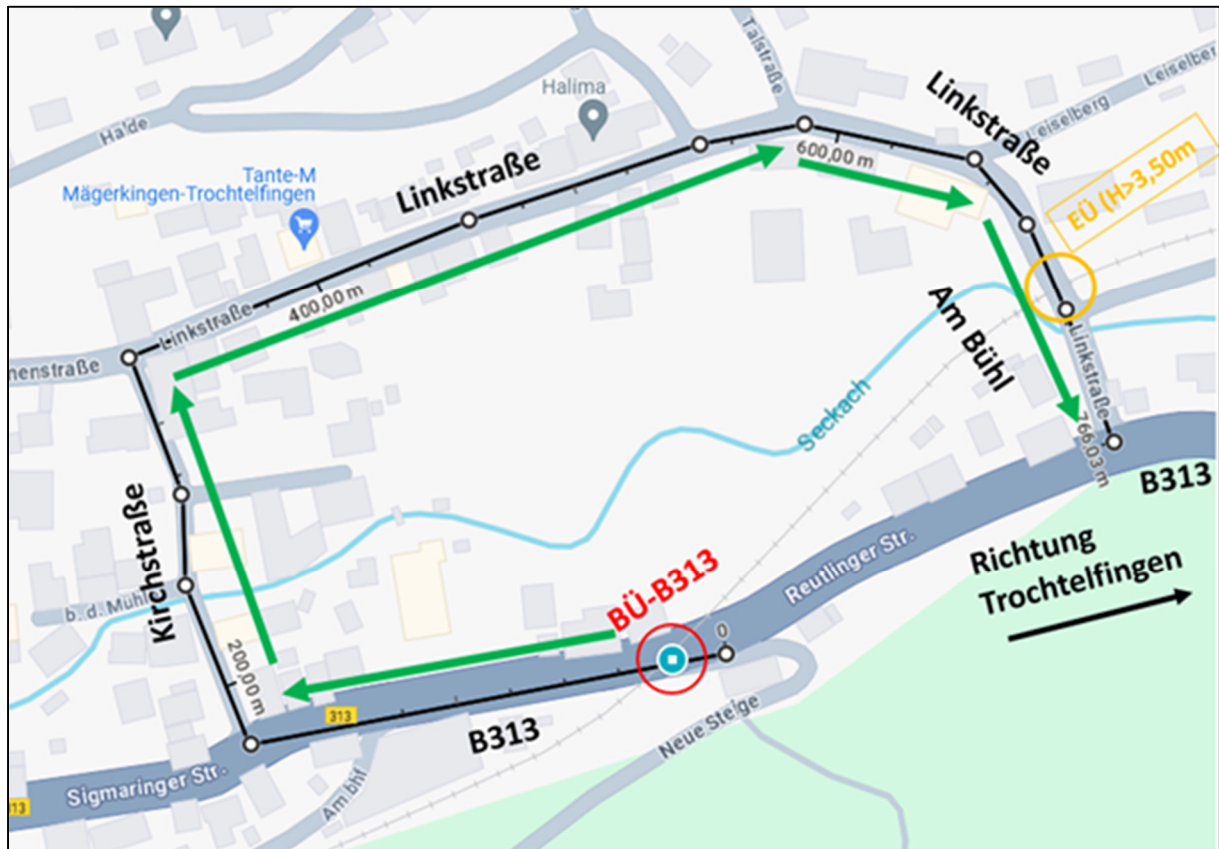


Abb.: 6

Der BÜ B 313 wird durch die nachfolgend beschriebenen technischen Einrichtungen der neu geplanten BÜSA gesichert:

- Fahrtrichtung Trochtelfingen → Gammertingen:
 - Einrichtung einer Haltelinie, einer Halbschranke sowie Andreaskreuze mit Lichtzeichen und einer akustischen Warneinrichtung.
 - Aufstellung des Verkehrszeichens VZ 209-30 mit Zusatzzeichen VZ 1049-13.
 - Auf dem Fußweg hinter dem Bahnübergang werden ebenfalls eine Halbschranke, ein Lichtzeichen und ein Andreaskreuz installiert. In diesem Bereich wird ein Sicherheitszaun errichtet, der auf der Nordseite des Fußwegs in östlicher Richtung verläuft und anschließend parallel zu den Bahngleisen in einem Abstand von 3,0 m zur Gleisachse geführt wird:

Dieser Zaun erfüllt eine wesentliche Sicherheitsfunktion:

- Er verhindert, dass Fußgänger die Gleisanlage betreten oder die Halbschranke im Quadranten III umgehen können.
- Zudem gewährleistet er den für den Bahnbetrieb erforderlichen Regellichtraum und verhindert, dass feste Gegenstände in den Gleisbereich eingebracht werden.

- Fahrtrichtung Gammertingen → Trochertelfingen:
 - Einrichtung einer Haltelinie, einer Halbschranke sowie von Andreaskreuzen mit zwei Lichtzeichen und einer akustischen Warneinrichtung.
- Zufahrt aus der Straße „Neue Steige“:
 - Einrichtung einer Haltelinie, einer Halbschranke sowie von Andreaskreuzen mit zwei Lichtzeichen.

Im Hinblick auf die Lärmemissionen der vorgesehenen akustischen Warneinrichtungen, die als Bestandteil der Fußwegausrüstung zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger installiert werden sollen, gilt das „Programm zur barrierefreien Nutzung von Bahnanlagen, Fahrzeugen und Informationseinrichtungen“ der SWEG nach EBO §2 Absatz 3. Ziel ist es, die Nutzung der SWEG-Dienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr für die Kunden mit Mobilität Beeinträchtigungen zu erleichtern. Ein wesentliches Element zur Erreichung dieses Ziels ist die Umsetzung des sogenannten **Zwei-Sinne-Prinzips**. Dieses Prinzip ist ein zentraler Bestandteil der barrierefreien Gestaltung von Gebäuden, Einrichtungen und Informationssystemen. Nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne "Hören, Sehen und Tasten" angesprochen werden. Die Informationsaufnahme über zwei Sinne ermöglicht eine Nutzung der baulichen Anlagen, Einrichtungen und Produkte für eine große Anzahl von Personen. Auf dieser Grundlage und speziell in Bezug auf technisch gesicherte Bahnübergänge sieht das Programm vor, dass **alle neuen oder umgebauten BÜSA mit einem akustischen Warnsignal ausgestattet werden**, das nicht nur ein optisches, sondern auch ein akustisches Warnsignal gewährleistet. Bei den elektroakustischen Signalgebern wird das Warnsignal nach DIN EN ISO 7731 mit einem Mindest-Pegelabstand von 10 dB(A) zum Störpegel eingestellt.

In diesem Zuge werden die am Bahnübergang Mägerkingen zu errichtenden Anlagen sowohl mit optischen als auch mit akustischen Signalen ausgestattet. Die Art der zu installierenden akustischen Warneinrichtungen ist vom EBA genehmigt und ihre Funktionsweise entspricht der DIN 32974:2000-02, DIN EN ISO 7731:2005-12 oder DIN 32981:2015-10. Zu den wichtigsten betrieblichen Funktionen gehören die folgenden:

- **Einstellbarer Schallpegel** für Tag- und Nachtbetrieb mit unterschiedlichen Lautstärken. Der maximale Schallpegel kann z. B. auf 82 dB(A) in einem Abstand von 2 m eingestellt werden.
- **Automatische Nachtabsenkung**: Die Ein- und Ausschaltzeit kann direkt am Gerät eingestellt werden oder den Standardwerten am Gerät folgen (Ein-20 Uhr, Aus-7 Uhr).
- **Optionale Lautstärkeanpassung an die Umgebungsgeräusche**: Dadurch erfolgt die automatische Anpassung zwischen Tag- und Nachtpegel in Abhängigkeit von der Umgebungslärmbelastung (z. B. an Wochentagen, Wochenenden, Feiertagen, während Volksfesten oder bei Baustellenbetrieb).
- **Flexible Pegelkonfiguration**: Unabhängig von der Betriebsart (feste Pegel oder adaptive Steuerung) können zwei feste Ausgangspegel („leise“ und „laut“) sowie eine zusätzliche Umschaltswelle definiert werden.

Der Mindest- und Maximalschalldruckpegel können in den Grenzen von 40 dB(A) bis 80 dB(A) eingestellt werden, konfigurierbar in 5 Schritten.

Die nächstgelegenen Wohngebäude befinden sich in einer Entfernung von etwa 25 bis 40 m zu den Signalgebern (s. Abb. 7). Das nächstgelegene Wohnhaus ist die Reutlinger Straße 11/1 in ca. 26 m Entfernung. Das Gebäude Reutlinger Straße 13 wurde bereits abgerissen. Auf der Südseite der Reutlinger Straße befinden sich weitere Wohnhäuser an der Straße „Neue Steige“, die bei der Lärmbewertung berücksichtigt wurden.

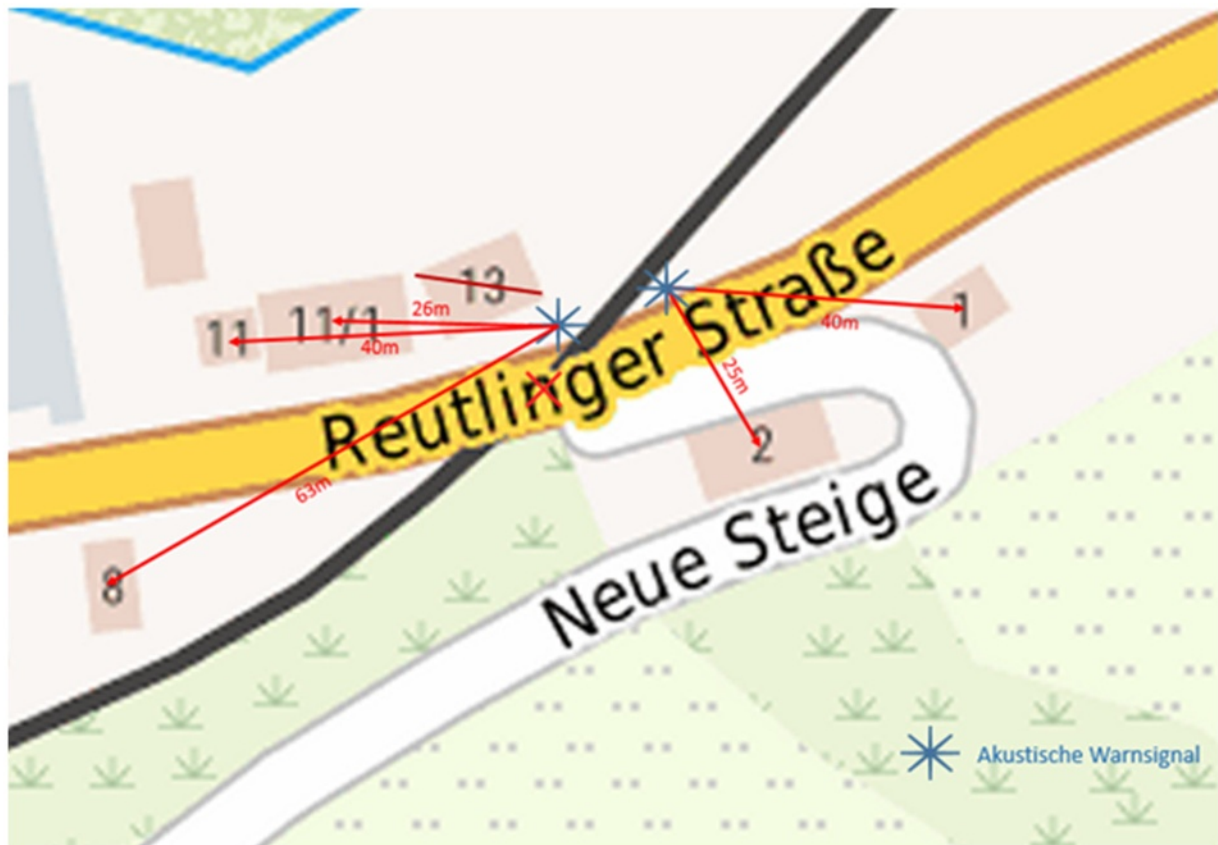


Abb.: 7

Die Außenanlage für den Schienenverkehr besteht aus einem Einschaltkontakt (je Fahrtrichtung) sowie den erforderlichen Überwachungssignalen zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Betriebsbedingungen der Anlage. Es ist eine Ausschalterschleife (je Fahrtrichtung) direkt am Bahnübergang eingebaut.

Die Innenanlage des Bahnübergangs, bestehend aus einem Steuerteil und einer unterbrechungsfreien Stromversorgung, ist in einem Betonschaltheus (Quadrant IV) untergebracht.

Haltelinien Z 294, Fahrbahnbegrenzungen Z 295 nach Regelplan 1, die Zeichen 151, 209-30 und 1049-13 und weitere Beschilderungen werden auf Basis einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde angebracht. Die Unterlage 5-Lageplan stellt die geplante BÜ-Situation inkl. aller geplanten Verkehrszeichen, Einrichtungen des Schienenverkehrs sowie der neu geplanten Verkehrsführung dar.

4. Flächenbedarf und Grundstücksverzeichnis

Das Bahngelände, Flurstücke Nr. 337/1 (4 m²), befinden sich im Eigentum der SWEG Schienenwege GmbH.

Die Straßen und Wegeflurstücke sind Eigentum der Stadt Trochtelfingen (Flurstücke Nr. 2262, Nr. 176/2, Nr. 340/1, Nr. 339/1, Nr. 176/1 und Nr. 176/4; insgesamt 16 m²) und der Bundesrepublik Deutschland (Flurstücke Nr.1811/0 und Nr. 176; insgesamt 4 m²).

Die Flurstücke 343 (1 m²) und 175(12 m²) sind in Privatbesitz.

Das vLz 8 und das Andreaskreuz, die auf dem Flurstück Nr. 343, Eigentum von [REDACTED] aufgestellt werden sollen, bedürfen keiner Einverständniserklärung. Der Gesetzgeber regelt im § 5 (6) Straßenverkehrsgesetz (StVG), dass Eigentümer der Anliegergrundstücke das Anbringen von Verkehrszeichen zu dulden haben.

In Bezug auf das Flurstück 175 wurde 2023 eine Einverständniserklärung mit dem Grundstückseigentümer unterzeichnet. Im Verlauf des Jahres 2024 wurden jedoch neue

Erkenntnisse bekannt, nachdem die Genehmigungsunterlagen bei dem Regierungspräsidiums Tübingen eingereicht und im Rahmen der entsprechenden Rückfragen bearbeitet worden waren. Diese o.g. Erkenntnisse betreffen nicht nur das Flurstück 175, sondern auch die Flurstücke 339/1 (Eigentum Stadt Trochtelfingen) sowie Flurstück 339 (Privatbesitz). Unter Berücksichtigung dieser neuen Rahmenbedingungen liegt derzeit weder eine gesicherte Erschließung (Notwegerecht) noch eine Einigung zwischen den Betroffenen über die Umsetzung des Projekts vor.

Nachfolgend wird die aktuelle Situation sowie der bisherige Abstimmungsstand mit den betroffenen Grundstückseigentümern dargestellt.

Um eine sichere Ausfahrt vom Grundstück 175 (Quadrant I) außerhalb der Räumstrecke des Bahnübergangs jederzeit zu gewährleisten, wurde im Mai 2023 eine Einverständniserklärung mit dem Eigentümer dieses Grundstücks unterzeichnet (s. Anlage 3). Der Eigentümer, Herr [REDACTED] stimmte der notwendigen Verlegung der zukünftigen Grundstückszufahrt von der Straße B 313 auf die westliche Grundstücksgrenze zu.

Nachdem die Genehmigungsunterlagen im Februar 2024 beim Regierungspräsidium Tübingen eingereicht wurden, gingen im März 2024 Rückfragen seitens der Behörde ein.

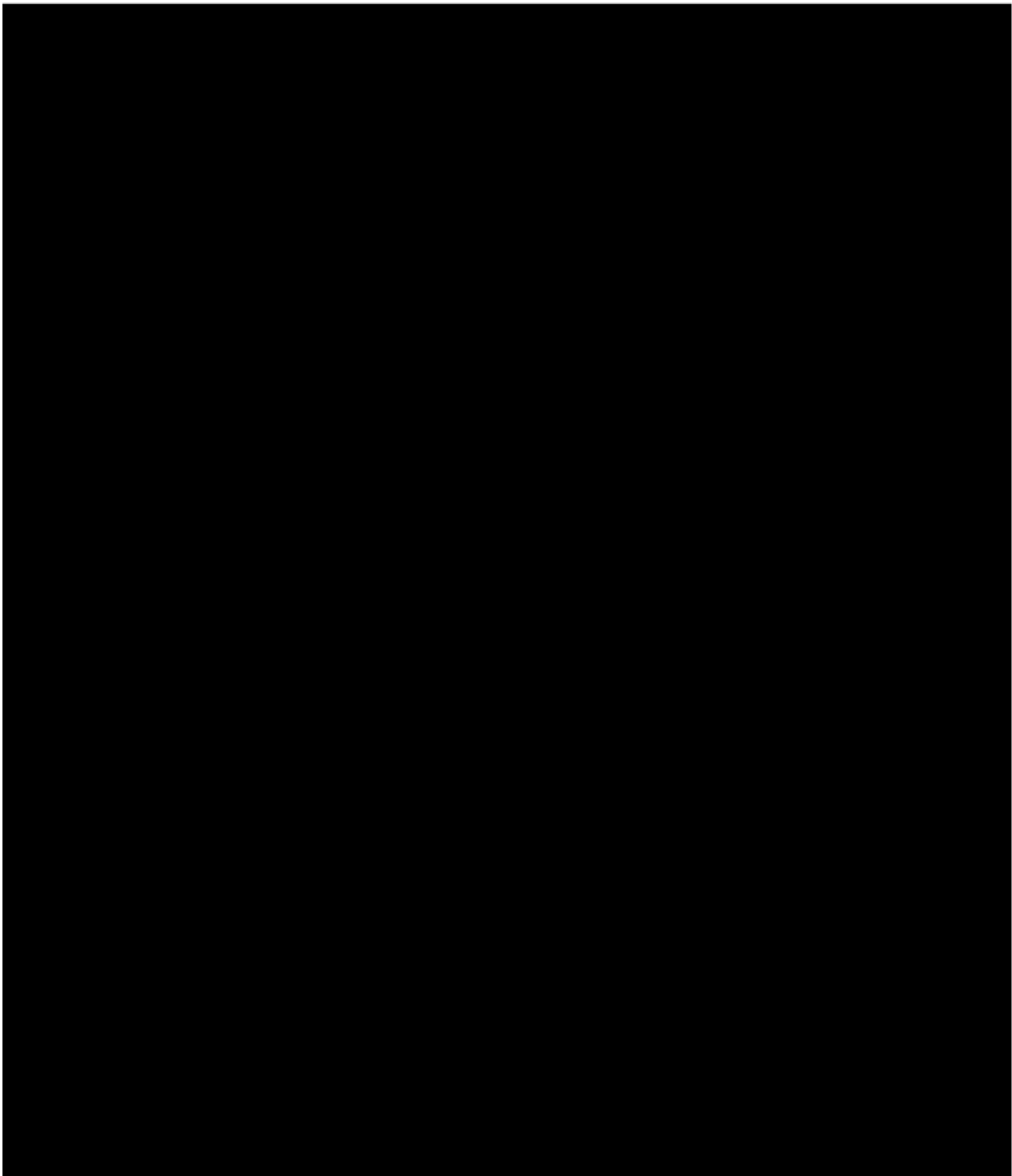
Das Regierungspräsidium Tübingen stellte fest, dass das Grundstück zwei Eigentümer hat [REDACTED]. Da in den eingereichten Genehmigungsunterlagen zunächst nur die Einverständniserklärung eines Eigentümers enthalten war, eine weitere Erklärung des zweiten Eigentümers angefordert.

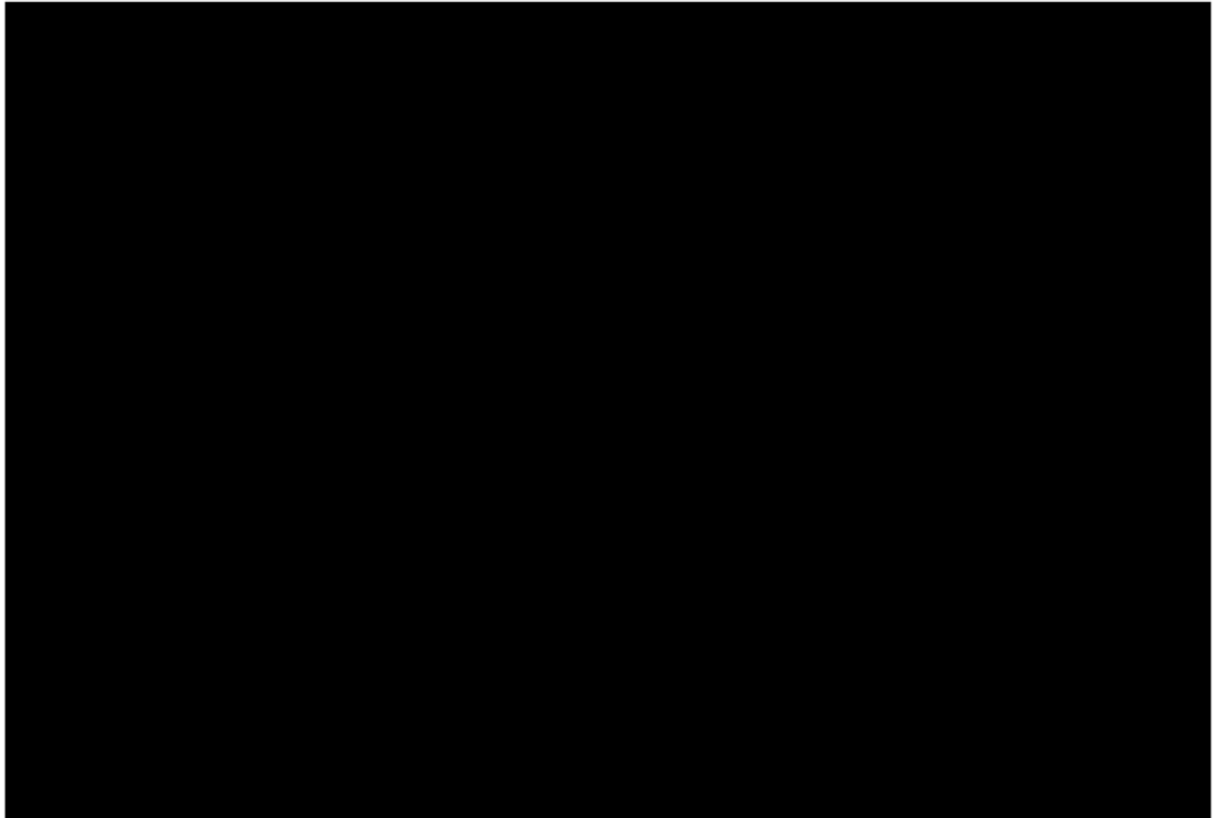
Zwischen März und April 2024 wurde Kontakt mit [REDACTED] aufgenommen; die Projektunterlagen wurden ihm zur Durchsicht übergeben – mit der Bitte, die Einverständniserklärung zu unterzeichnen, die inhaltlich den gleichen Bestimmungen entspricht wie das im Jahr 2023 von [REDACTED] unterzeichnete Dokument. Weil dieser nicht auf Grundlage von Planungsunterlagen entscheiden wollte, hatten wir hierzu nach langwierigen Abstimmungen zur Terminfindung am 10.05.2024 einen vor Ort Termin mit den beiden Eigentümern (siehe Protokoll vom 10.05.2024, Anlage 4). Die wesentlichen Themen der Besprechung waren:



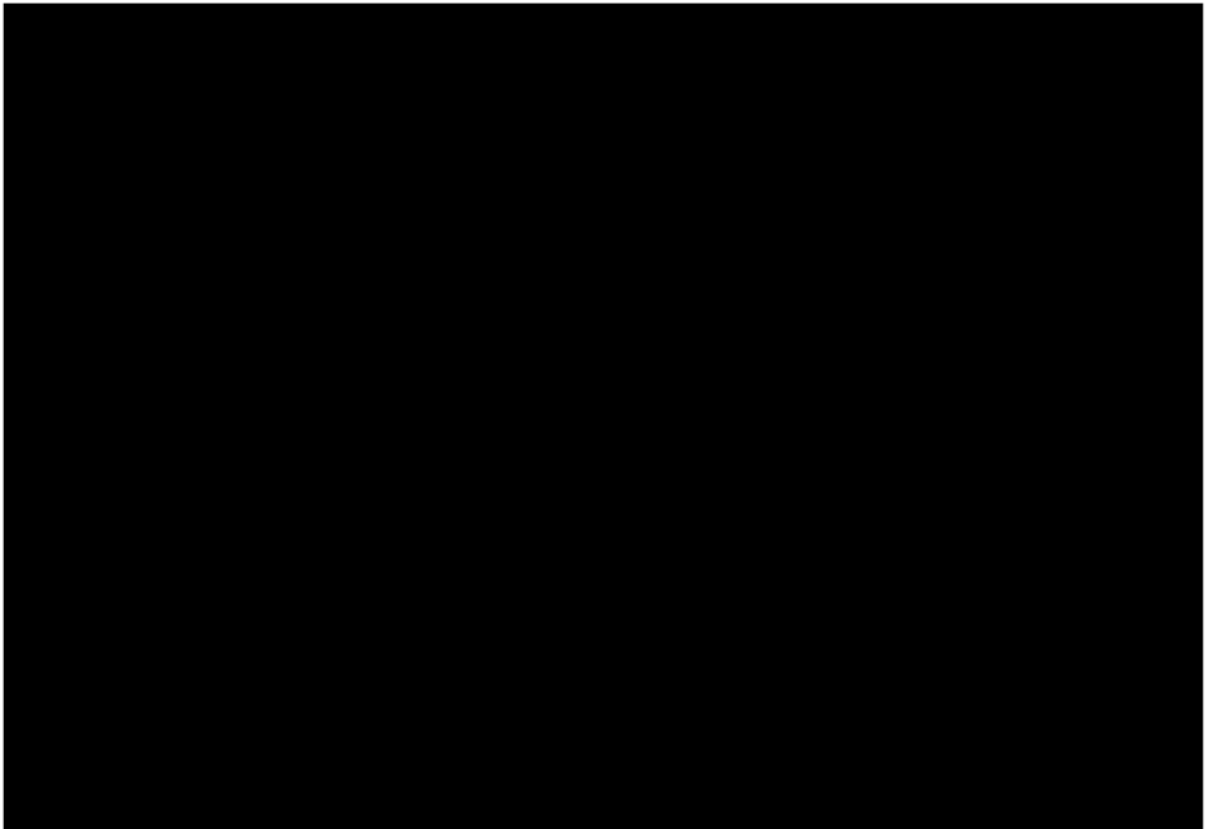
- Die Eigentümer wiesen darauf hin, dass der Zaun den Zugang zum Grundstück Nr. 339 beeinträchtigen könnte, dessen einziger Zugang sich auf dieser Seite befindet, und dass auch Einschränkungen auf dem eigenen Grundstück möglich seien.
- Es wurde abgestimmt, einen zweiten Termin vor Ort mit allen Beteiligten zu vereinbaren. Zunächst würden die Stadt Trochtelfingen, die Eigentümer des Grundstücks Nr. 175 und SWEG eingeladen werden, und es würde geprüft werden, ob auch der Eigentümer des Grundstücks Nr. 339 eingeladen werden könnte.

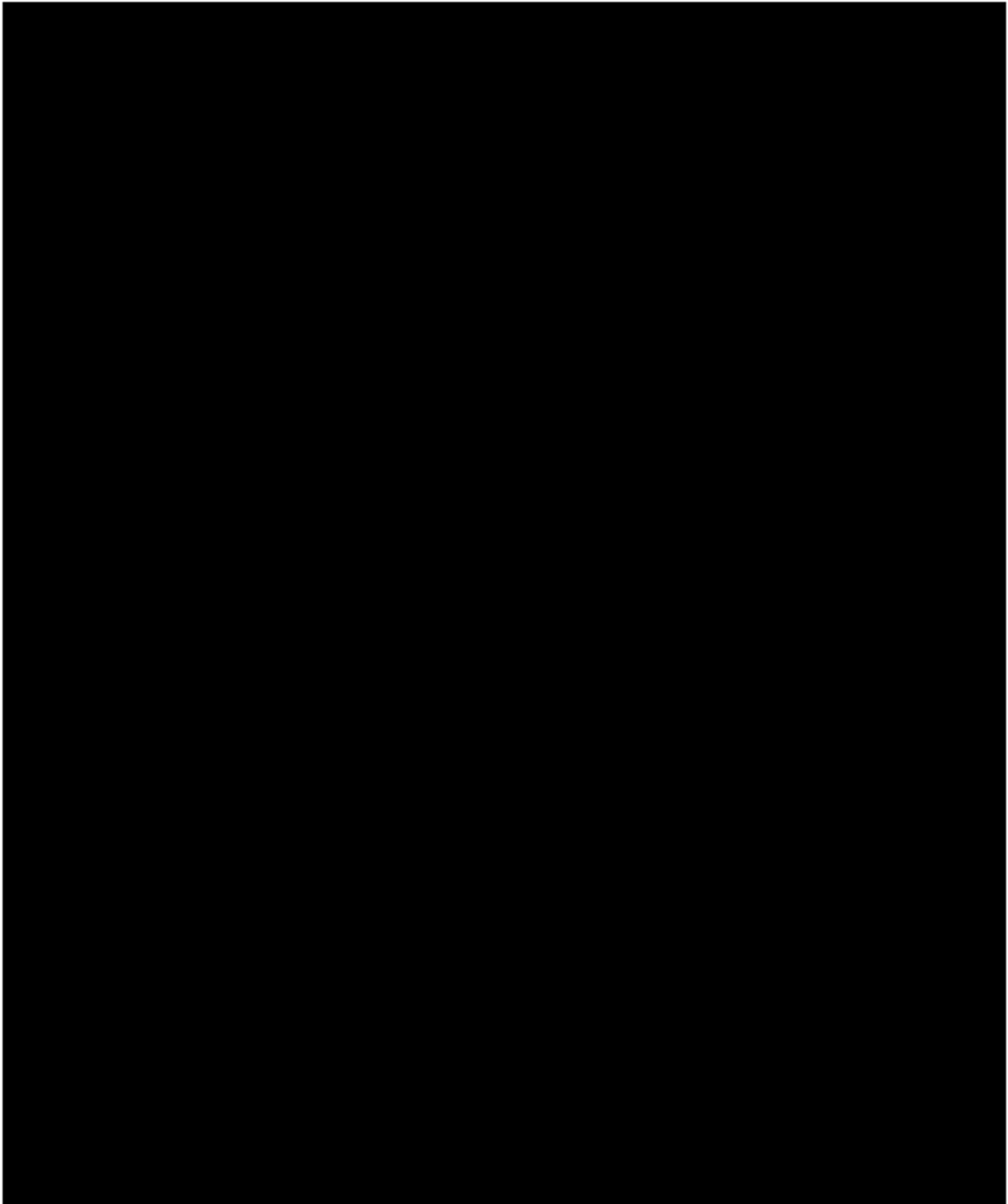
Der Folgetermin fand am 19.06.2024 mit Vertretern der Stadt Trochtelfingen, der SWEG sowie den Eigentümern der Grundstücke Nr. 175 [REDACTED] und Nr. 339 [REDACTED] statt (s. Protokoll vom 19.06.2024, Anlage 5). Die wesentlichen Themen der Besprechung waren:





Unter Berücksichtigung der im zweiten Termin behandelten Themen wurde ein dritter Abstimmungstermin zwischen der SWEG und Vertretern der Stadt Trochtelfingen abgehalten (siehe Protokoll vom 12.08.2024, Anlage 6). Die Hauptthemen des Termins waren:





Am 13.08.2024 stellte die Stadt Auszüge aus dem Grundbuch zur Verfügung; diese betrafen jedoch ausschließlich das Flurstück 339/1 (Eigentum der Stadt Trochtelfingen). Die Auskünfte zu den Flurstücken 339/1 und 175 waren angefordert worden, um zu klären, ob ein Wegerecht eingetragen ist. Die entsprechenden Unterlagen wurden am 14.08.2025 nachgereicht; sie enthalten jedoch keine besondere Bezeichnung dieser Flurstücke.

Da in die Grundbuchauszüge hierauf verwiesen werden, war es darüber hinaus erforderlich, auch die Eintragungen im Servitutenbuch einzusehen. Nach mehrmonatiger Nachverfolgung wurden die Unterlagen am 20.01.2025 zur Verfügung gestellt (vgl. E-Mail vom 20.01.2025, Anlage 7).

Für die Flurstücke 339, 339/1 und 175 sind im Servitutenbuch keine Eintragungen zu einem Wegerecht vorhanden; damit es sich um sogenannte gefangene Flurstücke handelt.



Siehe hierzu *Unterlage 9-Gründerverzeichnisses* sowie *Unterlage 10-Gründerverzeichnisses*.

5. Umweltplanung, Umwelterklärung & Fachgutachten

Der Umbau des BÜ beschränkt sich auf das bestehende Straßenflurstück und stellt damit keinen wesentlichen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Ein separater LBP-Ausgleich ist somit nicht notwendig. Siehe hierzu Anlage 9: Umwelterklärung. Ein Baugrundgutachten liegt nicht vor.

6. Bauablauf, Bauzeit und Baulärm

Der Bau der neuen BÜSA erfolgt unter laufendem Betrieb des Bahnverkehrs. Die Durchführung der Maßnahmen ist für den Zeitraum zwischen April und September 2026 vorgesehen. Die Umsetzung hängt jedoch von der Einigung mit den Betroffenen bzw. der Erteilung der erforderlichen Projektgenehmigung ab.

Die folgenden Baumaßnahmen werden im Rahmen des Umbaus der BÜSA durchgeführt:

- Errichtung des neuen Betonschaltheus (BSH), wozu zunächst die Fundamente, das Haus und die Eingangspodestplatten eingebaut werden. Alle diese Elemente bestehen aus Betonfertigteilen. Des Weiteren erfolgt der Abtransport des alten BSH.
- Verlegung und Anschluss der BÜSA-Verkabelung. Diese Tätigkeit wird zum einen auf dem Gleisbereich durchgeführt, wo sie am Fuß der Schiene befestigt wird, und zum anderen im Straßenbereich, wo die Kreuzungen vorgenommen werden. Zu diesem Zweck wird in den Kreuzungsbereichen der Asphalt aufgeschnitten und abgetragen, der Aushub vorgenommen, die Schutzrohre und Kabel verlegt und die Fahrbahn wieder aufgebaut.
- Einbau von Lichtzeichen: Umfasst den Einbau des Betonfertigteilmfundaments und des Mastes zusammen mit dem Leuchtzeichen. Das Andreaskreuz wird ebenfalls an diesem Mast installiert.
- Einbau von Halbschranken: Umfasst den Einbau des Betonfertigteilmfundaments für den Antrieb und den anschließenden Einbau des Schrankenbaums.
- Einbau von ÜS-Signale und Ein-/Ausschalter: ÜS-Signale werden auf der Bahnstrecke errichtet, wofür zuerst das Fundament und dann der Mast mit dem Signal angebracht wird. Die Ein- und Ausschalschleifen sind im Gleisbereich zu errichten.
- Bau des Aufmerksamkeitsfelds: Auf dem Fußweg sind Noppen- und Rippenplatten für die Erstellung des Aufmerksamkeitsfeldes anzubringen.
- Markierung der Straße: vor und nach dem Bahnübergang auf der B313 wird in einem bestimmten Abstand (ca. 25m) die Markierung der Raumstrecke durchgeführt. Darüber hinaus wird diese Linie auch auf der Neuen Steige eingezeichnet. Die Haltelinie wird auch in den Bereichen der Lichtzeichen für Fahrzeuge markiert.

Diese oben angeführten vereinzelt und kurzfristigen Abriss- und Fundamentarbeiten finden ausschließlich an Tagen statt. Arbeiten an Wochenenden sowie Feiertagen sind nicht geplant.

Mit einer erhöhten bauzeitlichen Lärmbelastung ist nicht zu rechnen. Die gesetzlichen Grenzwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) werden eingehalten. Notwendige verkehrsrechtliche Maßnahmen, Umleitungen, Teilsperren oder ggf. betroffene ÖPNV-Buslinien während der Baumaßnahme werden im Zuge der TöB Beteiligung betrachtet.

7. Leitungsbestand

Die Leitungsträger und Netzbetreiber Stadt Trochtelfingen, Telekom, Vodafone sind im Zuge der TöB Beteiligung zu hören.

Kabel und Leitungen sind ggf. im Zuge der Tiefbauarbeiten jeweils in Abstimmung mit den Eigentümern und Leitungsbetreibern zu verlegen.







8. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung & TöB Abstimmungen

Aufgrund des geringen öffentlichkeitswirksamen Umfangs der Maßnahme wurde von einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung abgesehen.

Die Planungen zur Maßnahme wurden mit der Stadt Trochtelfingen abgestimmt.

Weitere TöB werden im Zuge des Verfahrens zur Erlangung der Plangenehmigung gehört.

9. Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Auszüge aus Verkehrsschauprotokolle der Jahre 2015, 2017,2019, 2021.
- 
- 
- 
- 
- Anlage 6: Protokoll Termin 12.08.2024
- 
- 
- Anlage 9: Umwelterklärung

SWEG Schienenwege GmbH



ppa. Björn Bauer



i.A. Diego Pabón

Anlage 1



Vorgenannter Bahnübergang soll sobald die Zustimmung der Stadt Trochtelfingen vorliegt geschlossen werden, da er ohnehin nur der Andienung der dortigen Koppel dient, welche allerdings auch von oben erreichbar ist. **BT19: Absehensentscheidung beantragen**

Zuständigkeit

- **Stadt Trochtelfingen klärt Schließung intern ab und gibt allen Beteiligten Bescheid**

Nr. 28: Mägerkingen / B 313, km 14+334 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2015:
An o.g. Bahnübergang gibt es keine Beanstandungen.



Der Fahrbahnbelag der B 313 wird voraussichtlich nächstes Jahr saniert. Mit der Sanierung sollte auch die Leitlinie in der Mitte der Fahrbahn im Bereich des Bahnübergangs wieder aufgetragen werden, um Gefahrensituationen auf Höhe des Bahnübergangs zu vermeiden. Da der Anwohner des Gebäudes 13, wie im Jahr 2015 besprochen noch nicht informiert wurde, wird die Stadt dies nachholen.

Zuständigkeit:

- **Stadt Trochtelfingen informiert den Anwohner**

Nr. 29: Mägerkingen / Feldweg, km 14+797 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2015:

Dieser Bahnübergang kann lediglich von Fußgängern benutzt werden. Es gibt keine Beanstandungen.



An o.g. Bahnübergang gibt es keine Beanstandungen.

Nr. 30: zw. Mägerkingen u. Mariaberg / Feldweg, km 15+453 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2015:

An o.g. Bahnübergang sind die Andreaskreuze ausgebleicht und sollten erneuert werden. Zusätzlich sollte der Belag überprüft werden und darauf geachtet werden, dass das Gras regelmäßig gemäht wird.



Die Andreaskreuze wurden ersetzt und das Gras zurückgeschnitten. **Darüber hinaus sicherte die Bahn zu, dass der Belag im Gleisbereich ausgebessert wird.**

Bm, möglichst Gebrauchtstoffe

gez.
Heetel

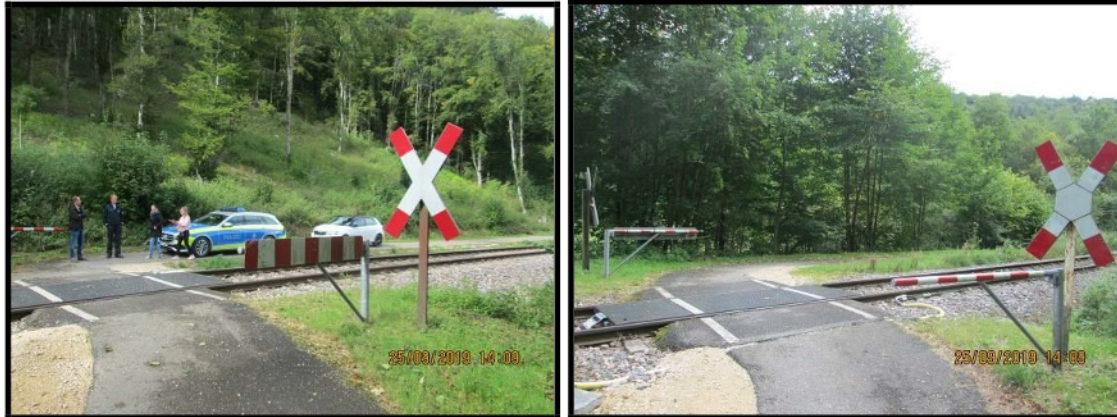
Mehrfertigung:

Gemeinde Engstingen
Stadtverwaltung Trochtelfingen
Hohenzollerische Landesbahn
Polizeipräsidium Reutlingen
Kreis-Straßenbauamt
Regierungspräsidium Tübingen - Referat 45

Nr. 26: zw. Trochtelfingen und Mägerkingen, km 13+115 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2017:

An diesem Bahnübergang gibt es grundsätzlich keine Beanstandungen. Da jedoch aufgefallen ist, dass das Schild „Radfahrer absteigen“ nur aus einer Richtung angebracht ist und nicht klar ist, wer dieses Schild aufgestellt hat, wird es durch die Bahn entfernt.

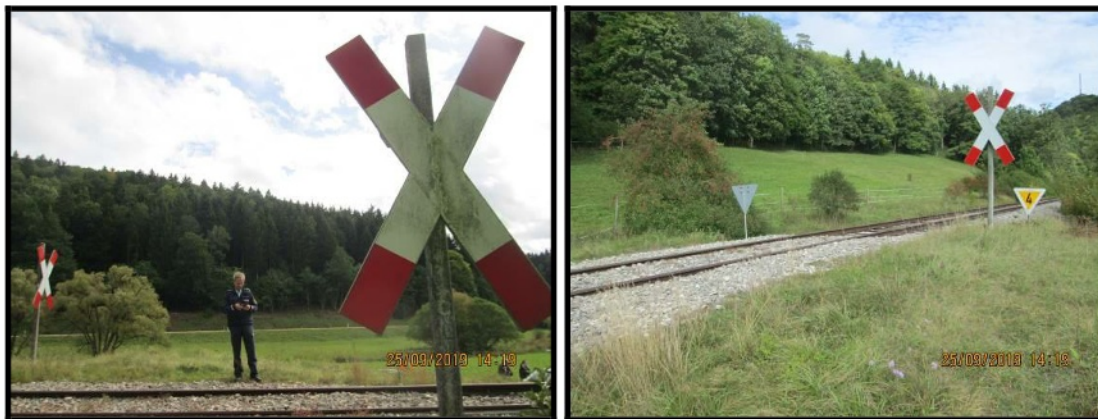


An o.g. Bahnübergang gibt es keine Beanstandungen.

Nr. 27: zw. Trochtelfingen und Mägerkingen, km 13+537 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2017:

Vorgenannter Bahnübergang soll sobald die Zustimmung der Stadt Trochtelfingen vorliegt geschlossen werden, da er ohnehin nur der Andienung der dortigen Koppel dient, welche allerdings auch von oben erreichbar ist.



Die Stadt Trochtelfingen teilte ihm Rahmen der Bahnübergangsverkehrsschau mit, dass das Einverständnis zur Schließung des Bahnübergangs erteilt wird.

Nr. 28: Mägerkingen / B 313, km 14+334 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2015:

An o.g. Bahnübergang gibt es keine Beanstandungen.

Bahnübergangsverkehrsschau 2017:

Der Fahrbahnbelag der B 313 wird voraussichtlich nächstes Jahr saniert. Mit der Sanierung sollte auch die Leitlinie in der Mitte der Fahrbahn im Bereich des Bahnübergangs wieder aufgetragen werden, um Gefahrensituationen auf Höhe des Bahnübergangs zu vermeiden.

Da der Anwohner des Gebäudes 13, wie im Jahr 2015 besprochen noch nicht informiert wurde, wird die Stadt dies nachholen.



Foto aus 2017

Der Bahnübergang konnte aufgrund von Baumaßnahmen auf der B 313 nicht kontrolliert werden.

Nr. 29: Mägerkingen / Feldweg, km 14+797 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2017:
An o.g. Bahnübergang gibt es keine Beanstandungen.



Foto aus 2017

Der Bahnübergang konnte aufgrund von Baumaßnahmen auf der B 313 nicht kontrolliert werden.

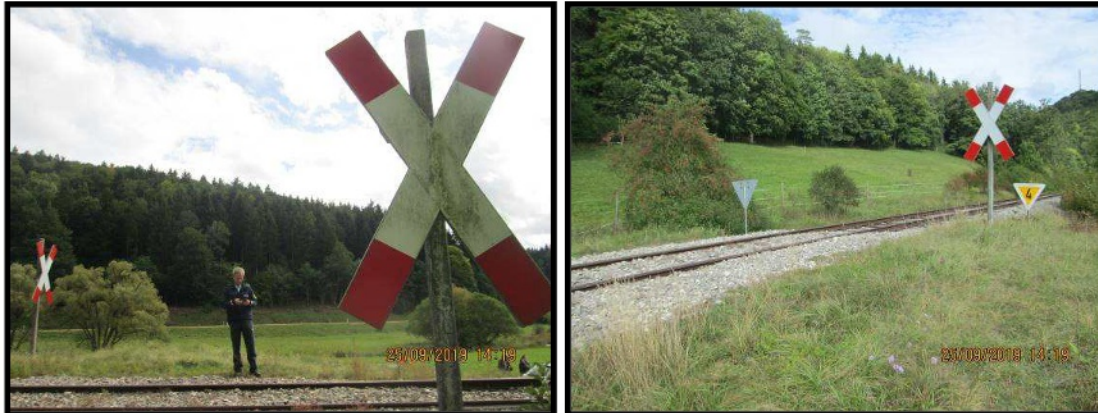
Nr. 30: zw. Mägerkingen u. Marienberg / Feldweg, km 15+453 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2017:
Die Andreaskreuze wurden ersetzt und das Gras zurückgeschnitten. Darüber hinaus sicherte die Bahn zu, dass der Belag im Gleisbereich ausgebessert wird.

Nr. 27: zw. Trochtelfingen und Mägerkingen, km 13+537 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2019:

Die Stadt Trochtelfingen teilte ihm Rahmen der Bahnübergangsverkehrsschau mit, dass das Einverständnis zur Schließung des Bahnübergangs erteilt wird.



Bahnübergang wurde dauerhaft geschlossen.

Nr. 28: Mägerkingen / B 313, km 14+334 (Gemarkung Trochtelfingen)

Bahnübergangsverkehrsschau 2015:

An o.g. Bahnübergang gibt es keine Beanstandungen.

Bahnübergangsverkehrsschau 2017:

Der Fahrbahnbelag der B 313 wird voraussichtlich nächstes Jahr saniert. Mit der Sanierung sollte auch die Leitlinie in der Mitte der Fahrbahn im Bereich des Bahnübergangs wieder aufgetragen werden, um Gefahrensituationen auf Höhe des Bahnübergangs zu vermeiden.

Da der Anwohner des Gebäudes 13, wie im Jahr 2015 besprochen noch nicht informiert wurde, wird die Stadt dies nachholen.

Bahnübergangsverkehrsschau 2019:

Der Bahnübergang konnte aufgrund von Baumaßnahmen auf der B 313 nicht kontrolliert werden.



An o.g. Bahnübergang gibt es keine Beanstandungen. Der Bahnübergang wird laut Auskunft der SWEG vermutlich im Jahr 2023 technisch neu gesichert.

Hinweis: Die Ergebnisse des vor Ort Temins vom 10.07.2020 sind zu berücksichtigen bzw. die Straßenverkehrsbehörde bei der Planung zu beteiligen.

Anlage 6

Besprechungsprotokoll



Projekt/Thema:	9461014334 BÜ Mägerkingen B313: Abstimmung Erschließungsproblematik Flst. 339, 339/1 175
Datum:	12.08.2024 16:00 – 17:00 Uhr
Ort:	Online-Meeting / Stuttgart
Unterlagen:	MAEG_LP_Traktor 339_1 Bestand.pdf
	MAEG_LP_Traktor 339_1 außerhalb 3m_.pdf
	14+334 BÜ Mägerkingen 1.JPG
	14+334 BÜ Mägerkingen 2.jpg

Projektbeteiligte:

SWEG Schienenwege GmbH (SWEG)

Stadtverwaltung Trochtelfingen Bauamt (ST)

Ortsvorsteher (OV)

Teilnehmende:

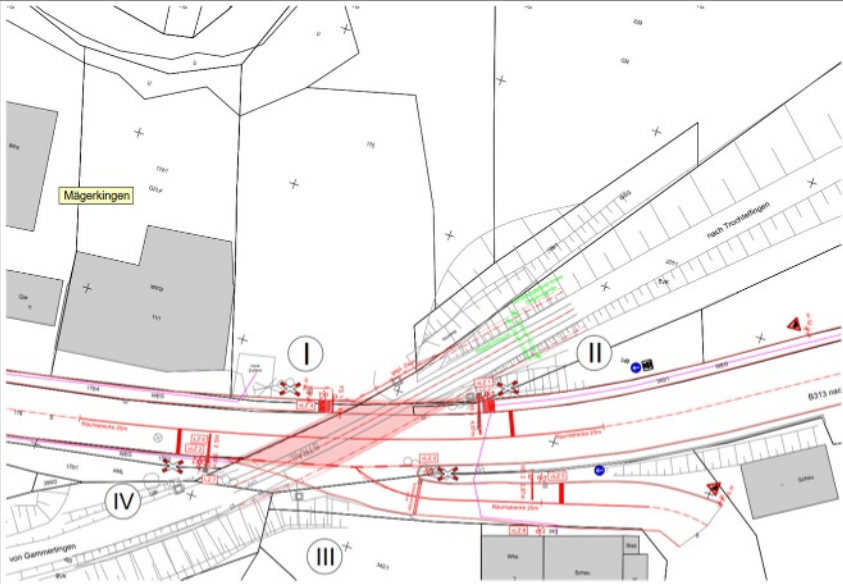
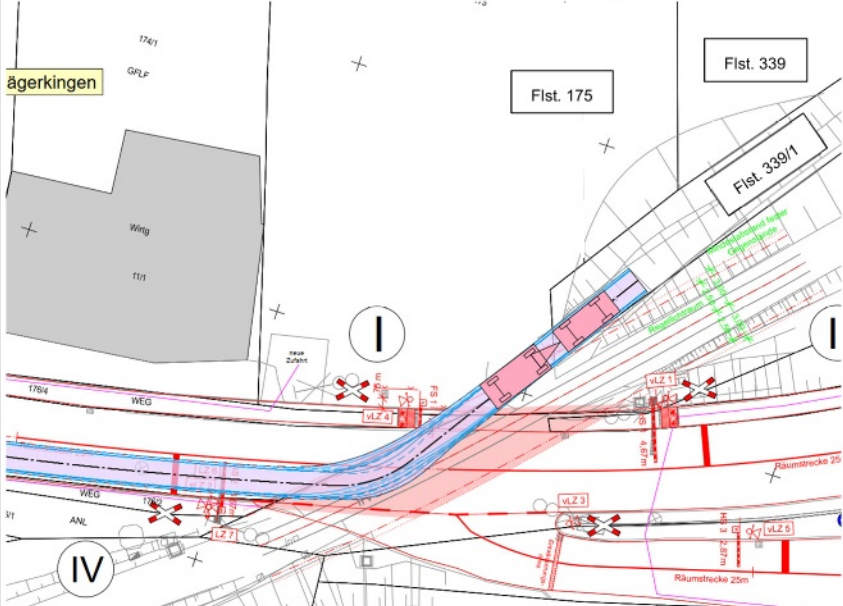
	Name	E-Mail	A: anw. E: entsch. U: unentsch.	Verteiler


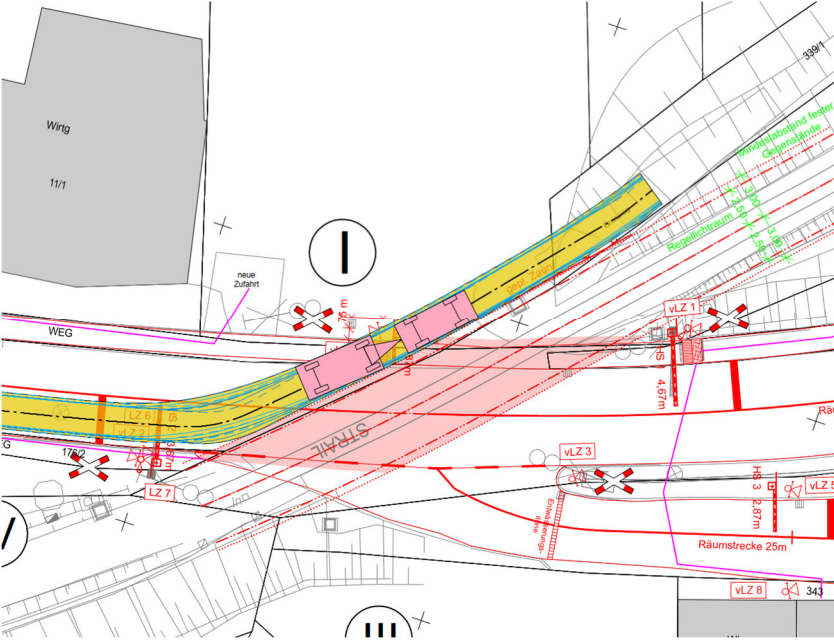
Agenda:

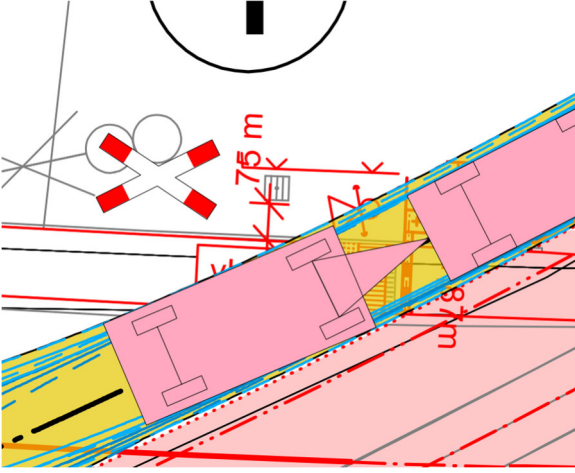
TOP	Topic
0	Begrüßung der Teilnehmer & kurze Vorstellung TN
1	Darstellung der Planung des BÜs
2	Darstellung der vermuteten Fahrkurve im Bestand bei Verletzung der Profilverfreiheit Bahn
3	Darstellung der möglichen Fahrkurve unter Berücksichtigung der Profilverfreiheit Bahn sowie einer komplexen technischen Erweiterung der BÜSA
4	Nächste Schritte und Abstimmungen
5	Sonstiges

Information (I) / Entscheidung (E) / Aufgabe (A) / TOP (T) / Empfehlung (R)

Typ	Beschreibung	Zuständig	zu erledigen bis
T 0	Begrüßung der Teilnehmer & kurze Vorstellung TN		-
T 1	Darstellung der Anforderungen des BÜs		-

Typ	Beschreibung	Zuständig	zu erledigen bis
I	 <p data-bbox="268 779 1115 875">Die SWEG legt aktuelle Planungen wie zuletzt am Ortstermin vorgestellt dar. Kern der Besprechung soll die Erschließung des Flst. 339 über das Flst. 175 sowie 339/1 sein.</p> <p data-bbox="268 920 1115 1243">Die Teilnehmer sind sich einig, dass eine rückwärtige Erschließung entlang des Gewässers nicht möglich ist. Aus dem Bestand und historisch gewachsen erfolgt die Erschließung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen wie oben beschrieben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass, wie die Eigentümerin des Grundstücks Flst. 339 [REDACTED], bei der Besprechung vor-Ort erklärte, diese Zufahrt etwa zweimal im Jahr zum Mähen des Grundstücks genutzt wird. Es ist von entscheidender Bedeutung, die Grundbuchinformationen der Grundstücke zu prüfen, um festzustellen, ob ein Wegerecht besteht. Sofern kein Wegerecht besteht, ist zu prüfen, ob dieses als Notwegerecht zu behandeln ist.</p>	SWEG ST, OV	-
T 2	<p data-bbox="268 1256 1115 1323">Darstellung der vermuteten Fahrkurve im Bestand bei Verletzung der Profelfreiheit Bahn</p>		-
I	<p data-bbox="268 1335 1115 1462">Das beauftragte Planungsbüro hat unter Verwendung der Vermessungsergebnisse als Planungsgrundlage in Verbindung mit dem Bemessungsfahrzeug Traktor mit Anhänger folgende zu vermutende Fahrkurve über die Flst. 175, 339/1 auf das Flst. 339 dargestellt.</p> 	SWEG	-

Typ	Beschreibung	Zuständig	zu erledigen bis
	<p>Es ist ersichtlich, dass sowohl im Gleisbereich des BÜ selbst als auch entlang der Eisenbahntrasse entlang der Fahrkurve der gesetzliche Regellichraum nicht gewährleistet ist. Nach EBO §9 besteht der Regellichraum „der Raum sich zusammen aus dem von der der jeweiligen Grenzlinie umschlossenen Raum und zusätzlichen Räumen für bauliche und betriebliche Zwecke“. Nach EBO § 9 Anlage 1 beträgt der Regellichraum 2,5 Meter, gemessen von der Gleismitte.</p>  <p>Der bestehende Kabelschacht der Bahnübergangssicherungsanlage im Schotterbereich wird ebenfalls aktuell durch die unterstellte Fahrkurve befahren.</p>		
T 3	<p>Darstellung der möglichen Fahrkurve unter Berücksichtigung der Profelfreiheit Bahn sowie einer komplexen technischen Erweiterung der BÜSA</p>		-
I	<p>Das beauftragte Planungsbüro hat unter Verwendung der Vermessungsergebnisse als Planungsgrundlage in Verbindung mit dem Bemessungsfahrzeug Traktor mit Anhänger folgende Fahrkurve ermittelt, die die Grenze des Regellichtraumes nicht überschreitet.</p> 	SWEG	-

Typ	Beschreibung	Zuständig	zu erledigen bis
	<p>Es ist ersichtlich, dass sowohl der freizuhaltende Gleisbereich als auch der Kabelschacht durch das Abrücken der Fahrkurve in Richtung Flst. 175 gewährleistet wird.</p> <p>In Folge dessen muss die Fußgänger-ausrüstung der BÜSA (Schranke, Lichtzeichen, Andreaskreuz, Aufmerksamkeitsfeld, usw.) nach Westen hin verschoben werden, da die vormals geplante Lage der Ausrüstung innerhalb der möglichen Fahrkurve läge.</p>  <p>Die SWEG beschreibt in diesem Zusammenhang die Auswirkungen auf die sog. Einschaltstreckenberechnung sowie die daraus folgenden längeren Schließzeiten der Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA), was in Anbetracht der Straße B313 zu unerwünscht längeren Schließzeiten der Bundesstraße führen würde.</p> <p>Des Weiteren ist (aktuell noch nicht Teil der Planungsunterlagen, da noch in der Konzeptionierung) eine abschließbare Schranke am Zufahrtsweg so zu errichten, welche im Bedarfsfall und nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter Bahn (SWEG) geöffnet werden müsste, um das Flst. 339 zu erreichen. Die Schranke wird nach anerkanntem Stand der Technik sowie gültigen Regelwerken der BÜSA in diese integriert werden um den hohen Sicherheitsanforderungen an Bahnübergangssicherungsanlagen gerecht zu werden.</p> <p>Diese technische Lösung wird die Einschränkungen der Fläche des Flurstücks 175 vergrößern und sollte mit den Eigentümern abgestimmt werden. Außerdem ist diese Lösung sehr aufwändig, insbesondere, wenn man die Nutzung dieser Zufahrt berücksichtigt (zweimal jährlich zum Mähen).</p>		
R	<p>Die Teilnehmer sind sich aufgrund der dargestellten Komplexität der Planungen einig, dass eine nicht-technischen Lösung wie etwa ein möglicher Kauf des betroffenen Flst. 339 durch die SWEG oder eine Erschließung über die „neue Zufahrt“ des Flst. 175 per Grundstücksrückseite dringend zu bevorzugen wäre. Die Eigentümer der beiden Grundstücke haben bei der Besprechung vor Ort keiner dieser Alternativen zugestimmt. Dennoch ist es wichtig, erneut ein Moderationsgespräch zu führen. Dabei müssen die Auswirkungen der technischen Lösung und die Nichteinhaltung technischer Vorschriften der derzeitigen Nutzung dieses Bereichs geklärt werden. Ziel ist es, die beste Lösung für alle Beteiligten zu finden.</p> <p>Die SWEG weist darauf hin, dass ein Antrag auf Plangenehmigung beim RP Tübingen gestellt wurde. Sollten die hier diskutierten Belange nicht abschließend geklärt werden können, kann ein solches Plangenehmigungsverfahren nicht wie beantragt durchgeführt werden. Die SWEG müsste in diesem Falle den Antrag auf Planfeststellung stellen.</p>	SWEG SWEG, OV	

Typ	Beschreibung	Zuständig	zu erledigen bis
T 4	Nächste Schritte für jedes Projekt		-
A	Die SWEG bittet die Stadt um weitere Informationen zu ggf. eingetragenen Wegerechten der betroffenen Flurstücke. Die Stadt sichert die Grundbuchauszüge bis zum Ende der Woche zu. Der Grundbuchauszüge Flurstücke 175, 339, 339/1 wurde bereits übersendet. [REDACTED] wird die im Servitutenbuch enthaltenen Informationen nachschauen und anschließend mit der SWEG teilen.	ST	16.08.2024
A	[REDACTED] bietet an, die Themen mit den beiden Eigentümerparteien der Flst. 175 und 339 in einem Präsenztermin im Rathaus der Stadt zu erörtern. Eine Terminabstimmung soll zeitnah erfolgen. Angedacht ist eine Besprechung in den nächsten 14 Tagen.	OV, ST	30.08.2024
T 5	Sonstiges		-
Termine	Anstehende Termine im Projekt		-

Version: 2	Erstellungsdatum: 29.08.24	Seite: 5/5 2
Dateiname: Ergebnis und Verlaufsprotokoll		Erstellt von: D. Pabon [SWEG]

Anlage 9

Umbau Bahnübergang „B313“ in Mägerkingen

Umwelterklärung des Vorhabenträgers zur Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG

Diese Umwelterklärung ist jedem Antrag auf eine Genehmigung/ Planfeststellung nach § 18 AEG, §§ 1 und 2 MBPlG oder Planänderung nach § 76 VwVfG beizulegen, sofern nicht ohnehin die Durchführung einer UVP beabsichtigt, der Neubau von Schienenwegen oder Magnetschwebebahnen geplant ist oder das Vorhaben zu den sogenannten Bagatellfällen gehört. Weitere Unterlagen zur Durchführung der Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG sind regelmäßig nicht erforderlich.

- Diese Umwelterklärung muss nicht ausgefüllt werden, wenn sich das Projekt einem der folgenden Projekttypen zuordnen lässt und nicht mit der bauzeitlichen Inanspruchnahme unbefestigter bzw. ungeschotterter Flächen verbunden ist:
 - Rückbau und Änderung von vorhandenen Oberleitungsanlagen (soweit zur Wahrung des Sicherheitsabstandes nicht zusätzliche Gehölze eingeschlagen werden müssen)
 - Bau und Änderung von Signalanlagen (gilt nicht für Strom- oder Sendemasten sowie die Errichtung von Gebäuden)
 - Anlagen der konventionellen Zugsicherung und -überwachung
 - Weichenheizungsanlagen
 - Verlegung von Leitungen und sonstige elektrotechnische Änderungen (soweit ohne Neuversiegelung über 50 qm, ohne Beseitigung von Gehölzen sowie ohne die dauerhafte Beseitigung von Vegetationsflächen)
 - technische Umrüstung von Bahnübergangssicherungen
 - Umbauten und Umrüstung an und in Gebäuden ohne wesentliche Änderung der Grundfläche und Höhe
 - Umbau und Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken ohne wesentliche Änderung der Grundfläche und Höhe
 - Rückbau von Gleisanlagen einschließlich der Vegetationsbeseitigung im Gleis (bei weitergehender Vegetationsbeseitigung ist die Umwelterklärung auszufüllen)
 - Umbau von Gleisanlagen einschließlich der Vegetationsbeseitigung im Gleis (soweit ohne weitergehende Vegetationsbeseitigung und zusätzliche Flächeninanspruchnahme)
 - Erhöhung und Ertüchtigung von Bahnsteigen ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme
 - Errichtung und Änderung von Anlagen auf dem bestehenden Bahnsteig
 - Erhöhung bestehender Masten bis 5 m
- Die Umwelterklärung wird vom Projektleiter unterschrieben.
- Zur Beantwortung der Fragen ist es unerheblich, ob das Vorhaben auf Betriebsgelände der Bahn durchgeführt wird bzw. welcher Abstand zur äußersten Gleisachse eingehalten wird.
- Zur Beantwortung dieser Fragen sind keine detaillierten Untersuchungen erforderlich. Die Aussagen zum Vorhaben sollten auf Grund vorliegender Daten und der Einschätzung einer Fachkraft aus dem Umweltbereich vorgenommen werden. Eigene Untersuchungen oder Kartierungen sind in diesem Stadium nicht erforderlich. Allerdings wird auch für eine übersichtliche fachliche Einschätzung ein Ortstermin oder Ortskenntnis des Bearbeiters (Vorhabenträger) für notwendig gehalten. Prognoseunsicherheiten sind im Rahmen einer übersichtlichen Vorprüfung unvermeidbar und werden hingenommen. Problemfälle sind in Anlagen darzustellen.
- Die Umwelterklärung ist unterteilt in Teil A: „Vorhabenbezogene Merkmale“ und Teil B: „Standortbezogene Merkmale“. Die Beantwortung der Fragen aus Teil A ist verpflichtend. Die Beantwortung der Fragen aus Teil B wird empfohlen, da das Regierungspräsidium andernfalls die Auskünfte von dritten Stellen einholen muss, was regelmäßig mit einem erheblichen Zeitaufwand verbunden sein dürfte.
- Sofern nach dem Screening die UVP-Pflicht festgestellt wird, ist die UVP vollständig unter Berücksichtigung aller Umweltschutzgüter nach § 2 UVPG durchzuführen.
- Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen unterliegen dem Screening nicht.

Umbau Bahnübergang „B313“ in Mägerkingen

Umwelterklärung des Vorhabenträgers zur Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG

Seite 2

- Vermeidungsmaßnahmen sind zu Gunsten des Vorhabenträger zu berücksichtigen, soweit ihre Durchführung zum Zeitpunkt der Einzelfallprüfung bereits angenommen werden kann. Dies kann bei allen Vermeidungsmaßnahmen unterstellt werden, die als Regel der Technik regelmäßig umzusetzen sind.
- Die im nachfolgenden Fragebogen aufgeführten Werte stellen Orientierungswerte und als solche Empfehlungen dar. Die Entscheidung über die Durchführung einer UVP obliegt dem verfahrensführenden Mitarbeiter des Regierungspräsidiums.

Sofern in der Spalte „Bearbeitungsempfehlungen für das Regierungspräsidium“ die Durchführung einer UVP empfohlen wird, kann der Vorhabenträger in einer zusätzlichen Unterlage ggf. begründen, warum er die Durchführung einer UVP nicht für geboten hält. In diesem Fall entscheidet das Regierungspräsidium über die UVP-Pflicht.

Teil A: Vorhabenbezogene Angaben

Nr.	Fragen		Bearbeitungsempfehlungen für das Regierungspräsidium
1	Werden außerhalb der bereits versiegelten oder der mit Planumsschutzschicht unterbauten Bereiche mehr als 10 ha dauerhaft neu versiegelt oder neu geschottert?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen.
2	Werden außerhalb der bereits versiegelten oder der mit Planumsschutzschicht unterbauten Bereiche mehr als 50 m ² dauerhaft neu versiegelt oder neu geschottert?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Eine UVP-Pflicht ergibt sich aus diesem Tatbestand nicht. Es wird die Erstellung eines LBP und die Beteiligung der Naturschutzbehörden empfohlen.
3	Finden außerhalb der geschotterten oder der mit Planumsschutzschicht unterbauten Bereiche Bodenbewegungen im Umfang von mehr als 200 000 m ³ statt?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen.
4	Finden außerhalb der geschotterten oder der mit Planumsschutzschicht unterbauten Bereiche Bodenbewegungen von mehr als 800 m ³ statt?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Eine UVP-Pflicht ergibt sich aus diesem Tatbestand nicht. Es wird die Erstellung eines LBP und die Beteiligung der Naturschutzbehörden empfohlen.
5	Wird im Zuge der Bauarbeiten eine Fläche von mehr als 100 m ² bauzeitlich als Zufahrt, Baueinrichtungsfläche, Lager etc. in Anspruch genommen (nicht einbezogen werden bereits versiegelte, wassergebundene, geschotterte oder mit Planumsschutzschicht unterbaute Flächen)?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Eine UVP-Pflicht ergibt sich aus diesem Tatbestand nicht. Es wird die Erstellung eines LBP und die Beteiligung der Naturschutzbehörden empfohlen.
6	Führt das Vorhaben gegenüber dem jetzigen Betrieb möglicherweise zu einer Erhöhung des Schadstoffeintrags, welche die Vorsorgewerte nach Anhang 2 zur Bundesbodenschutzverordnung überschreitet?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen
7	Sind mit dem Vorhaben baubedingt Sprengungen bzw. bau- oder betriebsbedingt erhebliche Erschütterungen verbunden?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen
8	Werden durch das Vorhaben die Grenzwerte für Elektrosmog überschritten und ist der fragliche Bereich allgemein zugänglich bzw. Privatgelände außerhalb des Betriebsgeländes?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen
9	Fallen beim Vorhaben betriebsbedingt regelmäßig Abfälle im Sinne des § 3 Abs 1 KrW-/AbfG an?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen, sofern der Vorhabenträger nicht gesondert begründet, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu erwarten sind. Die Begründung muss Aussagen zur ordnungsgemäßen Entsorgung der Abfälle enthalten.
10	Erhöht sich durch die Änderung der Betriebsanlage die Unfallgefahr?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen

Teil B: Standortbezogene Angaben

11	Findet das Vorhaben in FFH-Gebieten oder Vogelschutzgebieten statt und könnte das Vorhaben dem Schutzzweck oder den Erhaltungszielen widersprechen bzw. können von dem, außerhalb der Schutzgebiete liegenden Vorhaben Beeinträchtigungen auftreten, die dem Schutzzweck widersprechen	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen.
12	Findet das Vorhaben in <ul style="list-style-type: none"> • Nationalparken, • Naturschutzgebieten, • Biotopen nach § 30 BNatSchG • Kernzonen von Biosphärenreservaten • Wasserschutzgebieten (Zone 1 und 2a) statt und kann das Vorhaben dem Schutzzweck bzw. der Schutzverordnung zuwiderlaufen?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Die Durchführung einer UVP wird empfohlen.
13	Findet das Vorhaben in <ul style="list-style-type: none"> • Bodenschutzgebieten, • Wasserschutzgebieten (Zone 2b und 3) • Heilquellenschutzgebieten, • Schutzgebieten nach dem Bundeswaldgesetz bzw. • Landschaftsschutzgebieten und Biosphärenreservaten (außerhalb der Kernzonen) statt und kann das Vorhaben dem Schutzzweck bzw. der Schutzverordnung zuwiderlaufen?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	In Absprache mit der zuständigen Behörde kann auf die Durchführung einer UVP verzichtet werden. Bei Vorhaben in Landschaftsschutzgebieten und den Biosphärenreservaten außerhalb der Kernzonen kann ein landschaftspflegerischer Begleitplan ausreichend sein. Zuvor ist mit der zuständigen Behörde abzuklären, ob besondere einzelfallbezogene Gründe für die Durchführung einer UVP sprechen.
14	Können durch das Vorhaben Naturdenkmale, geschützte Landschaftsbestandteile sowie in Denkmallisten verzeichnete Denkmale, Bodendenkmale, Denkmalensembles in Anspruch genommen werden oder können diese unmittelbar beeinträchtigt werden?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Die Notwendigkeit einer UVP ist mit den zuständigen Behörden abzustimmen
15	Können Wert- oder Funktionselemente mit besonderer Bedeutung nach Anlage V des Umweltleitfadens des EBA in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt werden?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen
16	Werden durch das Vorhaben Altablagerungen/ Altlasten/ Deponien mobilisiert oder verändert?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen
17	Wird außerhalb von Wasserschutzgebieten oder Heilquellenschutzgebieten das Grundwasser offen gelegt, Grundwasser bauzeitlich oder dauerhaft abgepumpt bzw. werden Stoffe in das Grundwasser eingeleitet, Barrieren in das Grundwasser eingebracht, oder Grundwasserbrunnen errichtet?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<ul style="list-style-type: none"> • Erforderlichkeit einer UVP ist mit den Wasserbehörden abzuklären • Erforderlichkeit eines LBP ist mit den Naturschutzbeh. abzuklären
18	Werden innerhalb eines Überschwemmungsgebietes Flächen versiegelt, Abflusshindernisse errichtet oder der Retentionsraum vermindert bzw. werden Fließgewässer verrohrt oder ausgebaut?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen

Umbau Bahnübergang „B313“ in Mägerkingen

Umwelterklärung des Vorhabenträgers zur Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG

Seite 5

19	Ist das Vorhaben über einen Radius von 500 m hinaus im Außenbereich sichtbar und kann es bei überschlägiger Betrachtung über diesen Radius hinaus eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auslösen? (Die bloße Sichtbarkeit über diesen Radius hinaus ist nicht ausreichend. Tatsächlich muss das Vorhaben auch von einer Entfernung über 500m als erhebliche nachteilige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in Erscheinung treten. Bei Änderungen ist nur die landschaftsästhetische Wirksamkeit der geänderten Bestandteile relevant.)	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Die Notwendigkeit einer UVP ist mit den Naturschutzbehörden abzuklären.
20	Ist das Vorhaben über das Betriebsgelände der Bahn hinaus sichtbar und kann das Landschaftsbild nach überschlägiger Betrachtung im Außenbereich erheblich beeinträchtigt werden? Bei bestehenden Anlagen: Kann die Veränderung der Anlage bei überschlägiger Betrachtung eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Außenbereich auslösen?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Eine UVP-Pflicht ergibt sich aus diesem Tatbestand nicht. Es wird die Erstellung eines LBP und die Beteiligung der Naturschutzbehörden empfohlen.
21	Werden einheimische und standortgerechte Gehölze im Umfang von mehr als 1 ha beseitigt (auch baubedingt)?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen
22	Werden durch das Vorhaben bauzeitlich oder dauerhaft einheimische und standortgerechte Gehölze (zu berücksichtigen sind auch regelmäßige Freischnittmaßnahmen, die durch das Vorhaben erstmals notwendig werden) beseitigt oder zurückgeschnitten?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Eine UVP-Pflicht ergibt sich aus diesem Tatbestand nicht. Es wird die Erstellung eines LBP und die Beteiligung der Naturschutzbehörden empfohlen. Weiter
23	Wird sonstige einheimische Vegetation außerhalb des Gleisbereiches und der geschotterten Bereiche im Umfang von mehr als 1 ha beseitigt (nicht berücksichtigt werden Nutzpflanzen, Instandhaltungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit)?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen
24	Wird sonstige einheimische Vegetation außerhalb des Gleisbereiches und der geschotterten Bereiche im Umfang von mehr als 100 m ² beseitigt (nicht berücksichtigt werden Nutzpflanzen, Instandhaltungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit)?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Eine UVP-Pflicht ergibt sich aus diesem Tatbestand nicht. Es wird die Erstellung eines LBP und die Beteiligung der Naturschutzbehörden empfohlen.
25	Bildet das Vorhaben ein neues Anflughindernis für Vögel oder wird durch das Vorhaben ein bestehendes Anflughindernis vergrößert (Es sind nur solche Anlagen als Anflughindernis zu betrachten, die zu Anflügen von Vögeln mit tödlichem Ausgang führen können. Dies sind vor allem zusätzliche Leitungen auf bestehendem Gestänge, Bau einer Leitung entlang einer bestehenden Leitung, mglw. transparente Lärmschutzwände etc. Normale Hochbauten stellen i.d.R. kein Anflughindernis dar)	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines LBP erforderlich • Notwendigkeit einer UVP ist von der Existenz wertvoller Vogelbestände abhängig und ist mit den Naturschutzbehörden abzuklären
26	Kann mit dem Vorhaben die Erhöhung der betriebsbedingten Verkehrslärms in Wohn- und Mischgebieten verbunden sein, die die Werte der 16. BImSchV überschreiten?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Durchführung einer UVP wird empfohlen
27	Werden durch das Vorhaben oder durch das Verfahren mit erfasste Folgemaßnahmen sonstige	<input type="checkbox"/> ja	Durchführung einer UVP wird

Umbau Bahnübergang „B313“ in Mägerkingen

Umwelterklärung des Vorhabenträgers zur Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG

Seite 6

	Größenwerte nach Anlage 1 zum UVPG überschritten (z.B. Treibstofflager etc., Rohrleitungen)?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	empfohlen
28	Liegen dem Vorhabenträger sonstige Erkenntnisse vor, die für die Erstellung einer UVP sprechen? Darstellung hierzu bitte auf einem gesonderten Blatt	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
<p>Sofern die Fragen 1-28 mit „nein“ beantwortet wurden, wird nach überschlägiger Prüfung die Durchführung einer UVP nicht empfohlen, sofern dies nicht von Fachbehörden unter Angabe plausibler, einzelfallspezifischer Gründe gefordert wird und soweit nicht im Verfahren neue Gesichtspunkte auftreten, die eine UVP erforderlich machen.</p> <p>Der Vorhabenträger kann auf eigenen Wunsch in zusätzlichen Ausarbeitungen begründen, dass er die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht für geboten hält, obwohl die Bearbeitungshinweise in der Umwelterklärung die Durchführung einer UVP nahe legen würden.</p>			
	Wurde zur Beantwortung der Fragen ein Ortstermin durch den Projektleiter durchgeführt und hat dieser Bearbeiter Ortskenntnisse?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
<p>Ort, Datum und Unterschrift des Planerstellers Tübingen, den 29. September 2023</p>			