

---

**Antrag auf Genehmigung**  
**für den Bau eines Bahnhalt punktes mit Park & Ride und Bike & Ride Parkplatzes,**  
**Zufahrtstraße und Fußweg mit Bahnunterführung**

**Vorbemerkungen**

Das vorgesehene Bauvorhaben befindet sich in Ortsteil Unterwurbach der Stadt Gunzenhausen. Mit der Reaktivierung der nördlichen Hesselbergbahn soll der Personenverkehr auf der Strecke Nördlingen – Gunzenhausen auf dem Schienenverkehr wieder aufgenommen werden. Derzeit besteht kein direkter Anschluss an den Schienenpersonenverkehr. Der nächste Bahnhof befindet sich in der Stadt Gunzenhausen. Ziel der Maßnahme ist die Erstellung eines gemäß der Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST) erforderlichen Haltepunkte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Ortsteil Unterwurbach. Zur Generierung der Fahrgastzahlen ist nahe dem Haltepunkt ein Park & Ride und Bike & Ride Parkplatz erforderlich. Damit soll die Möglichkeit entstehen auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Daraus ergibt sich die Planrechtfertigung der gesamten Maßnahme.

**1. Darstellung der Maßnahme**

Die Baumaßnahme liegt im Ortsteil Unterwurbach der Stadt Gunzenhausen im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen in Mittelfranken (Bayern). Die vorhandene Bahnlinie verläuft mittig durch den gesamten Ortsteil Unterwurbach, größtenteils auf einem Bahndamm.

Gegenstand des Antrages ist der Bau einer Haltepunktes Bahn, einschließlich Zufahrtstraße, Park & Ride Parkplatz, Bike & Ride Parkplatz und zugehöriger Fußwege mit einer Unterführung unter dem Bahngleis.

**2. Begründung des Vorhabens**

Die Eisenbahnstrecke 5330 Pleinfeld – Gunzenhausen – Wassertrüdingen wurde im Jahr 1849 als Teil der bayrischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau über Augsburg und Bamberg nach Hof als Hauptbahn eröffnet. Im Jahr 1995 wurde auf der 14,7 km lange Streckenabschnitt Gunzenhausen

– Wassertrüdingen der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von der Deutschen Bundesbahn eingestellt. Im Jahr 2003 konnte der Museumsbetrieb und 2004 der Schienengüterverkehr wieder aufgenommen werden. Der Streckenabschnitt wurde hierzu 1999 von der Bayernbahn GmbH gepachtet. Sie ist seitdem für den Betrieb und den Unterhalt der Strecke zuständig.

Mit der von der BEG (Bayrische Eisenbahngesellschaft) erstellten Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST) soll dieser Streckenabschnitt wieder für den SPNV reaktiviert werden. Hierzu wurden die zu erwarteten Fahrgastzahlen ermittelt und mit dem zu entsprechend dem Fahrgastaufkommen Haltepunkte festgelegt, die erneuert oder komplett neu gebaut werden müssen.

Einer dieser Haltestellen soll laut VAST im Ortsteil Unterwurmbach der Stadt Gunzenhausen erstellt werden. Die detaillierten Anforderungen an den neuen Haltepunkt sind im VAST beschrieben.

Entsprechend der Bedarfsprognose des Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN) soll ein Park & Ride und ein Bike & Ride Parkplatz entstehend. Der Park & Ride Parkplatz soll die Möglichkeit bieten das öffentliche Verkehrsnetz alternativ zum Pkw attraktiv zu machen und nutzen zu können.

Gemäß der Bedarfsprognose des VGN sind 20 bis 25 Pkw-Stellplätze und bis 50 überdachte Fahrradabstellplätze vorzusehen.

### **3. Untersuchung von Varianten für die Lage des Haltepunktes Bahn**

Die Eisenbahnstrecke verläuft im maßgeblichen Ortsteil auf einem höheren Bahndamm. Ferner wird ein Anschluss der auf beiden Seitens des Bahndammes gelegenen Ortsteile von Unterwurmbach angestrebt. Zusätzlich soll nahe dem neuen Haltepunkt ein Park & Ride und Bike & Ride Parkplatz entstehen.

Durch diese Kriterien ist der Standort des neuen Haltepunktes nur an der vorgesehenen Stelle möglich, da hier die entsprechende Zugangsmöglichkeit beidseits des Bahndammes möglich sind und die erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen.

Keiner der alternativ untersuchten Standorte konnte die oben genannten Kriterien erfüllen. Damit wurde sich für den im Antrag dargestellten Standort entschieden.

Aus der vorgesehenen Lage des Haltepunktes bei Bahn-Strecken-km 37+150 ergibt sich die Lage der zukünftigen Park & Ride und Bike & Ride Parkplätze mit entsprechender Zuwegung. Es sind fußläufige Verbindungen von beiden Seiten der Bahnlinie vorgesehen. Hierzu wird von Süden her eine Unterführung unter der Bahnlinie erforderlich, die den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht werden. Die Fußwege dienen in erster Linie als Fußweg, sind jedoch in der Breite so vorgesehen, dass diese für Radfahrer frei gegeben werden können. Für einen getrennten Geh- und Radweg steht, insbesondere von Süden kommenden, nicht ausreichend Platz zur Verfügung. Ferner wird keine Verkehrsstärke an Fahrradverkehr erwartet, der getrennte Wege erfordern würde.

#### 4. Technische Beschreibung des Haltepunktes Bahn

##### 4.1 Grundsätzliches

Gemäß Aufgabenstellung (VAST) soll ein Bahnsteig mit einer Länge von mindestens 90 m entstehen. Entsprechend den Anforderungen der BayernBahn Infra GmbH ist eine Länge von 100 m vorzusehen.

Der Bahnstrecke befindet sich im Bereich des neu zu erstellenden Bahnsteiges auf einem ca. 4 m hohem Bahndamm. Sie verläuft mit einem Gefälle von 5,2 ‰ in Richtung Gunzenhausen. Daraus ergibt sich eine Höhendifferenz von ca. 52 cm von Anfang bis Ende Bahnsteig. Der Bahnsteig beginnt bei Strecken-km 37+100 und endet bei 37+200.

Das Gleis verläuft im gesamten Abschnitt in einer Linkskurve mit einem Radius von 1467 m und einer Überhöhung von 40 mm.

Um den neuen Bahnsteig erreichen zu können, ist eine Treppenanlage und eine barrierefreie Rampe vorgesehen. Durch die Dammhöhe wird die Errichtung einer barrierefreien Unterführung der Bahnstrecke möglich.

In Abstimmung mit der Bayernbahn Infra GmbH kann die Bahnstrecke zum Zwecke der Durchführung der Baumaßnahme gesperrt werden.

## 4.2 Linienführung des Haltpunktes im Lageplan

Die Linienführung richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen des Streckengleises. Der neue Bahnsteig ist in Streckenkilometrierung links auf der Innenseite des Gleisbogens vorgesehen.

Gemäß Richtlinie D813 der DB AG ergeben sich für den Bahnsteig folgende Ausbauparameter:

Radius = 1500 m >  $r = 1467$  m > 500 m

Überhöhung = 40 mm

Entsprechend der Tabelle der D813 ergeben sich bei einem Innenbahnsteig:

Abstand  $a_{Bi}$  = 1695 mm von Gleisachse

Höhe  $h_{Bi}$  = 515 mm über Schienenoberkante niedriger Strang

Die Breite des Bahnsteiges ist mit 2,50 m vorgesehen.

Die Treppe und die Rampe sind an der hinteren Seite des Bahnsteigs parallel zum Gleis vorgesehen.

## 4.3 Linienführung im Höhenplan

Die Längsneigung des Bahngleises 5,2 ‰. Der Bahnsteig ist parallel zum Gleis vorgesehen.

Die Rampe wird entsprechend DIN 18040-1 mit 6 m langen Rampen mit 6% Längsneigung ohne Quergefälle ausgeführt. Jeweils nach einer Rampe ist eine Verweilfläche mit 1,50 m Länge ausgebildet. Diese Fläche erhält nur eine geringe Längsneigung zur Gewährleistung der Ableitung des Oberflächenwassers. Insgesamt sind ca. 3,75 m Höhe vom Fußweg zum Bahnsteig zu überwinden. Beginnend mit der leichten Steigung im Gehweg werden über 10 Rampen mit je 36 cm Höhendifferenz 3,75 m überwunden. Nach 5 Rampen wechselt die Richtung um 180 Grad. Daraus entsteht auf halber Gesamtrampenlänge ein größerer Verweilbereich.

Bei der Treppenanlage sind insgesamt 24 Stufen mit einer Steigung von 17 cm bei einem Auftritt von 30 cm vorgesehen. Das Steigungsverhältnis entspricht demnach dem Regelwert von  $2 \times 17 + 30 = 64$ . Die Treppe erhält zwei Zwischenpodeste.

#### 4.4 Ausbauquerschnitt

Gemäß VAST ist eine Bahnsteighöhe von 55 cm Höhe über Schienenoberkante vorzusehen. Das entspricht der üblichen Bauform auf Nebenbahnen. Die Bahnsteigkante wird durch Fertigteile Typ BSK 51 realisiert. Die Breite ist entsprechend Richtlinie mit 2,50 m vorgesehen.

Der Aufbau des Bahnsteigs wurde wie folgt gewählt:

Plattenbelag	=	8 cm
Bettung	=	4 cm
<u>Frostschutz</u>	=	<u>30 cm</u>
Gesamtaufbau	=	40 cm

Der Bahnsteig erhält eine einseitige Querneigung von 2,0 % weg vom Gleis. Die Einfassung des Belages erfolgt durch Betonleistensteine, bahnseits durch die Bahnsteigkante.

Die Rampe ist in einer Breite von 2,20 m vorgesehen. Entsprechend der Empfehlung zur Anlage von Fußgängeranlagen (EFA 2012) ist im Begegnungsfall eine Breite von 1,80 m vorzusehen. Da keine höheren Einbauten entlang der Rampe vorgesehen sind, wird für die Ausbildung des Handlaufs ( $h = 85$  cm über GOK) und des Radablenkers von Rollstühlen ( $h = 10$  cm über GOK) nach DIN 18040-1 beidseitig 20 cm addiert. Daraus ergibt sich eine Gesamtbreite der befestigten Rampe von 2,20 m. Die Rampe wird auf der Böschungaußenseite durch Fertigteilwinkelstützen hergestellt.

Bei der Treppenanlage sind beidseitig bzw. zur Böschungaußenseite Fertigteilwinkelstützen vorgesehen.

#### 4.5 Bodenverhältnisse

Der gesamte Bahnsteig, die Rampe und die Treppenanlage werden neben dem Gleis im Auffüllbereich erstellt. Die Auffüllung sind entsprechend Bodengutachten auszuführen und durch

Setzungsmessungen zu begleiten. Entsprechend dem Gutachten ist mit Bodenaustausch zum Erreichen der Mindestdruckfestigkeit zu rechnen.

#### 4.6 Entwässerung

Die Entwässerung des Bahnsteigs erfolgt über den niedrigen Rand in die Böschungsfäche. Aufgrund der geringeren Neigung und des Pflasterbelages fällt nur eine geringe Menge an Oberflächenwasser an. Die Rampe und die Treppenanlage entwässert über Einlaufrinne und Einläufe in eine neu zu erstellenden Sickerrigole. Diese Sickerrigole ist aufgrund des begrenzt versickerungsfähigen Bodens ausreichend dimensioniert vorgesehen. Eine alternative Ableitung des Oberflächenwasser besteht nicht. Eine Vorflut in Form eines Fließgewässers ist nicht vorhanden. Das örtliche Kanalnetz ist nicht ausreichend leistungsfähig. Ferner bestünde keine Möglichkeit eine Freispiegelentwässerung herzustellen.

Es wurde eine Beurteilung des Oberflächenwasser anhand DWA-A 102-1 und DWA Merkblatt M 153 durchgeführt. Im Ergebnis ist eine Versickerung zulässig und eine gesonderte Behandlung nicht erforderlich. Die Berechnung des Volumens erfolgte mit den im Bodengutachten bezifferten  $k_f$  Werten und wurde entsprechend ausreichend dimensioniert im Bauvorhaben vorgesehen. Es ist eine 50 m lange Sickerrigole in Form eines Sickerrohres Nennweite 500 mm in kornabgestufter Sickerpackung ohne Feinteile vorgesehen, die vollständig mit Vlies ummantelt wird.

#### 4.7 Ausstattung

Die Treppenanlage und die Rampe erhalten beidseitig Gelände bzw. Handläufe. Am Bahnsteig ist an der Hinterkante eine Schutzgeländer vorgesehen. Entsprechende Beschilderung nach StVO ist vorgesehen und ist gesondert verkehrsrechtlich anzuordnen.

Der Bahnsteig und die Treppenanlage erhalten entsprechend Leitsystem für Blinde und Sehbeeinträchtigte in Form von Aufmerksamkeitsfelder (Noppenplatten) und Leitlinien (Rillenplatten). Sofern der erforderlichen Kontrastunterschied nach DIN nicht erreicht wird, ist ein Kontraststreifen vorgesehen.

Auf der gesamten Anlage sind Beleuchtungseinrichtungen vorgesehen. Im Rahmen der Ausführung sind entsprechend der Lichtberechnung entsprechende Leuchtmittel zu wählen.

## 5. Technische Beschreibung der Bahnunterführung

### 5.1 Grundsätzliches

Um den Bahnsteig und die Park & Ride und Bike & Ride Anlage auch von Süden erreichen zu können wird eine Unterführung unter dem Bahndamm erforderlich. Ein höhengleicher Übergang scheidet aufgrund der Topografie und der Barrierefreiheit aus.

In Abstimmung mit der Bayernbahn Infra GmbH kann die Bahnstrecke zum Zwecke der Durchführung der Baumaßnahme gesperrt werden.

### 5.2 Linienführung der Bahnunterführung im Lageplan

Der Bahndamm ist ca. 4 m hoch. Es kann damit eine barrierefreie Unterführung hergestellt werden. Die örtliche Lage richtet sich nach dem möglichen Gehweg am Rand des öffentlichen Spielplatzes auf der Südseite des Bahndammes. Auf der Nordseite mündet die Unterführung zwischen dem Bike & Ride Parkplatz und der Treppe und Rampe zum Bahnsteig.

### 5.3 Linienführung im Höhenplan

Die Längsneigung der Unterführung ist mit 3 % vorgesehen.

### 5.4 Ausbauquerschnitt

Gemäß RAST 2006 ist bei der vorgesehenen Länge der Unterführung ein Verhältnis von 1 : 4 einzuhalten. Das geplante Bauwerk hat eine Länge von 10,60 m und eine lichte Breite von 3,0 m. Das Verhältnis beträgt demnach  $10,60/3,0 = 1 : 3,53$ . Bei Gehwegen ist bei dieser Baulänge eine Breite von 3,0 m vorzusehen. Aus der lichten Breite von 3,0 m ergeben sich auch entsprechend geringere Bauteilabmessungen. Die aktuell in Stahlbeton vorgesehene Bauart könnte damit auch durch Bieter im Vergabeprozess in Form von Fertigteilen alternativ angeboten werden.

Die Oberfläche innerhalb des Bauwerkes ist in Asphaltbeton bzw. Gussasphalt vorgesehen. Damit ist eine ausreichende Griffigkeit und der Schutz des Bauwerkes auch bei Winterdienst gewährleistet.

Die Dimensionierung ist entsprechend der statischen Berechnungen auszuführen. Es ist ein Prüfstatik zu erstellen.

## 5.5 Bodenverhältnisse

Entsprechend dem Bodengutachten ist eine stabilisierende Schicht herzustellen und durch Setzungsmessungen zu begleiten. Entsprechend dem Gutachten ist unter Umständen mit Bodenaustausch zum Erreichen der Mindestdruckfestigkeit zu rechnen.

## 5.6 Entwässerung

Beidseitig des Bauwerkes sind Drainage zur Ableitung des auf der Oberfläche anfallenden Regenwassers vorgesehen.

## 5.7 Ausstattung

Innerhalb der Unterführung sind Beleuchtungseinrichtungen vorgesehen.

Auf den beiden Portalen sind entsprechende Absturzsicherung in Form von Geländern vorgesehen.

## 6. Technische Beschreibung der Zufahrt, des Park & Ride und Bike & Ride Parkplatzes und der Fußwege

### 6.1 Grundsätzliches

Der Park & Ride und Bike & Ride Parkplatz ist unmittelbar neben dem Bahndamm geplant. Die Zufahrt ist von der Hauptstraße im östlichen Teil nahe dem Friedhof vorgesehen. In diesem Bereich besteht bereits ein asphaltiertes Straßenstück, jedoch ohne ausgebauten Gehweg. Der Ausbaustandrat ist nicht bekannt und soll im Zuge des Baus der Straße mit ertüchtigt werden.

Zukünftig ist eine Straße mit einem begleitenden Gehweg vorgesehen. Im Ausbereich liegt innerorts. Die Planungsgeschwindigkeit beträgt demnach 50 km/h. Aufgrund der beengten örtlichen Situation ist die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu überdenken.

Der Gehweg auf der Südseite verläuft auf Geländeneiveau neben dem vorhandenen öffentlichen Spielplatz und mündet in die neue Unterführung.

## 6.2 Linienführung im Lageplan

Die Linienführung richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen und soll geländenah hergestellt werden. Die Lage der neuen Straße richtet sich insbesondere auch an den zur Verfügung stehenden Flurstücken.

## 6.3 Linienführung im Höhenplan

Die Längsneigung der neuen Straße beträgt zwischen 0,8 % im und 1,50 %. Die Höhenlage wurde unter Berücksichtigung des vorhandenen Geländes und der Höhenlage der bestehenden Friedhofsmauer gewählt. Damit können überschüssige Abtragsmengen minimiert werden. Ohnehin ist mit gemäß Bodengutachten mit Bodenaustausch zu rechnen.

Der südliche Gehweg erhält Längsneigungen zwischen 2,75 % und 3,0 %.

## 6.4 Ausbauquerschnitt

Die zur Verfügung stehende Flurstückbreite lässt nur einen eingeschränkten Ausbauquerschnitt zu. Da die Nutzung der Straße fast ausschließlich durch Pkws besteht, wurde eine Fahrbahnbreite von 4,75 m gewählt. Damit ist eine Begegnung von Pkws mit einem zusätzlichen Sicherheitsraum zum Gehweg vorhanden. Der Gehweg kann damit jedoch nur in einer Breite von 1,50 m realisiert werden. Die Bordsteinhöhe wurde aus diesem Grund fast barrierefrei vorgesehen, um im Falle einer Begegnung, z. B. von Rollstuhlfahrer und Kinderwagen, ein kurzfristiges Ausweichen auf die Fahrbahn zu ermöglichen. Da die Straße durch die Linienführung und das gering Längsgefälle überschaubar ist, können alle Verkehrsteilnehmer einander wahrnehmen.

Die restlichen Gehwege erhalten einen Mindestbreite von 2,50 m.

Die Maße der Stellflächen im Park & Ride Parkplatz wurden entsprechend EAR 05 (Stand 2012) vorgesehen. Gemäß Angaben des VGN sind 20 bis 25 Stellplätze erforderlich. Es wurden 20 normale und 2 Behindertenstellplätze vorgesehen. Damit wird die Forderung der DIN 18040-3 nachgekommen, nach der mindestens 3% der Stellflächen Behindertenparkplätze sein müssen.

Für den Bereich liegen keine Verkehrszahlen oder Prognosen vor. Da es sich jedoch um eine wenig durch Schwerverkehr frequentierte Straße handelt, wird nach RStO 2006 die Belastungsklasse 0,3 zur Dimensionierung des Oberbaus gewählt.

Gemäß Baugrundgutachten sind die anstehenden Bodenschichten der Frostempfindlichkeitsklasse F3 und F2 zuzuweisen. Aus diesem Grund wird im gesamten Bereich die Frostempfindlichkeitsklasse 3 für die Bemessung des Oberbaus zugrunde gelegt. Die Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues ergibt demnach mit einer Frostempfindlichkeitsklasse F3 (50 cm bei BK0,3 aus Tabelle 6, RStO 12), zuzüglich Mehrdicke für Zone II = 5 cm, abzgl. 5 cm für Entwässerungseinrichtungen (Tabelle 7, RStO 12). Damit ergibt sich für die Belastungsklasse 0,3 ein erforderlicher Gesamtaufbaudicke von 50 cm.

Gewählter Aufbau der Fahrbahn nach RStO 12 (Ausgabe 2012):

Belastungsklasse 0,3

Asphaltbeton AC 11 D N	=	4 cm
Asphalttragschicht AC 22 T N	=	10 cm
<u>Frostschutz</u>	=	<u>36 cm</u>
Gesamtaufbau	=	50 cm

Die Straße erhält eine einseitige Querneigung von 2,5%. Im Bereich der Umfahrung des Park & Ride Parkplatzes wurden 1% vorgesehen, da zusätzlich ein Längsgefälle von 2% vorgesehen ist und damit geländenah gebaut werden kann.

Gewählter Aufbau der Parkflächen:

Betonrasengittersteine	=	mind. 8 cm
Bettung	=	4 cm
<u>Frostschutz</u>	=	<u>38 cm</u>
Gesamtaufbau	=	50 cm

Der Parkplatz erhält eine einseitige Querneigung von 1,0%, da die Flächen zur Oberflächenwasserversickerung vorgesehen sind.

Der Gehweg ist mit Pflasterbelag aus Beton vorgesehen. Aufgrund der Gehwegeinfassung und der geringen Breite des Gehweges wird zur Herstellung eines durchgehenden Erdplanums eine Aufbaudicke von 40 cm gewählt, da ansonsten die Gründung der Randeinfassung nicht ausreichend gegeben wäre.

Gewählter Aufbau der Fußwege nach RStO 12 (Ausgabe 2012):

Betonpflaster	=	8 cm
Pflasterbettung	=	4 cm
<u>Frostschutz</u>	=	<u>28 cm</u>
Gesamtaufbau	=	40 cm

Die Gehwege erhalten eine einseitige Querneigung von 2,5.

## 6.5 Bodenverhältnisse

Gemäß dem vorliegendem Baugrunduntersuchung ist im Bereich der Straße und Wege mit nichttragfähigem Boden zu rechnen. Lediglich im Bereich des vorhandenen Straßenstückes am Bauanfang sollte kein Bodenaustausch erforderlich werden.

## 6.6 Entwässerung

Der erste Abschnitt der neuen Straße fällt in Richtung Hauptstraße. Da das vorhandene Kanalnetz in der Hauptstraße jedoch ausgelastet ist, soll das über Straßeneinläufe gesammelte Oberflächenwasser über Mehrzweckrohrleitungen einer neu zu erstellenden Sickerrigole zugeführt werden. Diese Sickerrigole ist aufgrund des begrenzt versickerungsfähigen Bodens ausreichend dimensioniert vorgesehen. Eine alternative Ableitung des Oberflächenwasser besteht nicht. Eine Vorflut in Form eines Fließgewässers ist nicht vorhanden.

Am oberen Rand des Zwischengehweges im Parkplatz ist eine Sickerleitung mit 2 Straßeneinläufen vorgesehen. Diese werden an die nördlich gelegene Sickerrigole angeschlossen.

Der südliche Gehweg mit Betonpflasteroberfläche entwässert in die seitliche Grünfläche.

## 6.7 Ausstattung

Die vorhandene Straßenbeschilderung ist zu überprüfen und zu ergänzen. Es handelt sich lediglich um vorfahrtsregelnde Beschilderung, sowie um Hinweis auf die Straße zum neuen Park & Ride Parkplatz.

Neben dem Gehweg nördlich des Bahndammes ist ein Bereich für die Anlage von Fahrradabstellboxen und Fahrradunterstellanlagen vorgesehen. Gemäß den Anforderungen der VGN sind 10 Boxen und 30 überdachte Fahrradstellplätze vorgesehen.

## 7. Betroffenheit und Belange Dritter

Der Zufahrtbereich ist bereits ohne Gehweg ausgebaut. Der weitere Baubereich verläuft über einen Feldweg und Wiesenflächen. Es sind im gesamten Neubaubereich keine Leitungen Dritter vorhanden. Im Zufahrtbereich wird im Rahmen des Ausbaus Trassenauskunft bei den vorhandenen Ver- und Entsorgungsunternehmen eingeholt.

Auf dem Bahndamm verläuft eine Kabeltrasse, die von der Bayernbahn vermietet wurde. Diese Kabeltrasse ist während der Baumaßnahme zu schützen. Das Kabel wird in Kabelleerrohren in Form von Halbschalen unter dem neuen Bahnsteig verlegt. Am Übergang vom Kabelkanal aus Beton zum Kabelleerrohr aus PP wird jeweils ein Kabelschacht vorgesehen.

## 8. Umweltverträglichkeit, Lärm und naturschutzrechtliche Belange

Die Anlage wurde örtlich so geplant, dass der Eingriff in die Natur so gering wie möglich gehalten wird. Entlang der neuen Zufahrtstraße und im Bereich der Unterführung sind Bäume zu fällen.

Es wurde eine Umweltverträglichkeits- (UVP) Vorprüfung durchgeführt. Gemäß der vorliegenden Ausarbeitung für die standortbezogene UVP-Vorprüfung ergibt sich keine Notwendigkeit für die Durchführung einer UVP.

Für die Belange des Naturschutzes wurden entsprechende Untersuchungen durchgeführt (LBP und saP). Das Ergebnis (Zusammenfassung aus dem Gutachten) lautet wie folgt:

Der Eintritt von Verbotstatbeständen des §44 BNatSchG kann durch folgende Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden:

- V1: Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeit
- V2: Bauzeitbeschränkung Gehölzbrutvögel, insbesondere Bluthänfling (Beginn der Bauarbeiten vor Anfang April oder nach Mitte August)
- V3: Verschluss von potenziellen Fledermausquartieren
- V4: Maßnahme zur Vermeidung von bauzeitlichen Störungen von Fledermäusen
- V5: Vergrämung von Zauneidechsen
- V6: Aufstellen eines Reptilienschutzzaunes während der Bauzeit
- V7: Ökologische Baubegleitung
- V8: Wiederbegrünung von bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen
- V9: Aufstellen von Biotopschutzzäunen.

Der Verlust von Habitatflächen bzw. Brutplätzen wird durch folgende Maßnahmen ausgeglichen:

- A1CEF: Aufhängen von Fledermauskästen
- A2CEF: Anlage von Ersatzhabitaten für Zauneidechsen
- A3CEF: Anlage eines Ersatzhabitates für den Bluthänfling
- A4CEF: Aufhängen von Staren-Nistkästen.

Gemäß bayerischer Kompensationsverordnung entsteht ein Ausgleichsbedarf von 24.373 Wertpunkten. Als Kompensationsmaßnahmen erfolgen die Entwicklung von Extensivgrünland (E1) sowie die Anlage von Ersatzhabitaten für Zauneidechse und Bluthänfling. Bei fachgerechter Ausführung der vorgesehenen Maßnahmen gelten die Eingriffe in Natur und Landschaft als kompensiert.

Die erforderlichen Maßnahmen sind entsprechend vor und während der Baumaßnahme entsprechend den Gutachten durchzuführen.

Für die Beurteilung des Einflusses auf Lärm wurde ein Gutachten für den Endzustand und den Bauzustand erstellt. Nach der 16. BImSchV werden die zulässigen Grenzwerte tags und nachts nicht überschritten. Damit werden keine passiven und aktiven Maßnahmen erforderlich. Während der Baumaßnahme ist auf den Einsatz geeigneter Technologie zu achten um übermäßigen Baulärm zu vermeiden.

## 9. Grunderwerb

Der erforderliche Grunderwerb wurde bereits vollzogen.

Eine vorübergehende Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken wird nur am Rand der Maßnahme in geringem Umfang erforderlich.

## 10. Verfahren

Entsprechend der Planungsvereinbarung vom April 2023 mit der BayernBahn Infra GmbH, 86720 Nördlingen führt die Stadt Gunzenhausen das Genehmigungsverfahren für die Gesamtmaßnahme durch. Eine unterzeichnete Planungsvereinbarung liegt dem Antrag bei.

## 11. Kosten

Die Baukosten für die Gesamtmaßnahme wird auf **2.100.000,- Euro** (brutto) veranschlagt.

Gunzenhausen, 18.12.2023

X

Karl-Heinz Fitz  
1. Bürgermeister