

Erläuterungsbericht

zum Antrag auf
planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG
zum Vorhaben

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn
Limburg – Altenkirchen – Au (Sieg)
Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Streckenummer: 3730 Limburg – Altenkirchen

Bahn- / Bau-km: 28,4+13 – 59,3+09

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines / Vorhabensbegründung	7
1.1	Umfang der Maßnahmen / Planfeststellungsabschnitte.....	7
1.2	Gegenstand des Antrags	7
1.3	Planrechtfertigung.....	7
1.4	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung.....	7
1.5	Träger des Vorhabens und zuständige Genehmigungsbehörde.....	8
2	Beschreibung des Vorhabens	9
2.1	Lage im Netz	9
2.2	Ist-Zustand.....	10
2.3	Geplante Maßnahmen	10
3	Beschreibung der Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt.....	12
3.1	Änderung der technischen Sicherung BÜ km 28,413 „Bahnhofstraße“ (Westerburg).....	12
3.1.1	Planrechtfertigung.....	12
3.1.2	Varianten und Variantenvergleich	12
3.1.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	12
3.1.4	Beschreibung des geplanten Zustandes	13
3.1.5	Temporär zu errichtende Anlagen	15
3.1.6	Baudurchführung.....	15
3.1.7	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	15
3.1.8	Weitere Rechte und Belange.....	18
3.2	Bauliche Änderung BÜ km 34,160 (Langenhahn).....	19
3.2.1	Planrechtfertigung.....	19
3.2.2	Varianten und Variantenvergleich	19
3.2.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	20
3.2.4	Beschreibung des geplanten Zustandes	21
3.2.5	Temporär zu errichtende Anlagen	22
3.2.6	Baudurchführung.....	23
3.2.7	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	23
3.2.8	Weitere Rechte und Belange.....	26
3.3	Aufhebung BÜ km 40,491 „Kapellenweg“ (Nistertal)	27
3.3.1	Planrechtfertigung.....	27
3.3.2	Varianten und Variantenvergleich	27
3.3.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	28
3.3.4	Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnübergang	29
3.3.5	Beschreibung des geplanten Zustandes - Ersatzweg	29
3.3.6	Temporär zu errichtende Anlagen	30
3.3.7	Baudurchführung.....	30
3.3.8	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	31
3.3.9	Weitere Rechte und Belange.....	34
3.4	Erstmalige technische Sicherung BÜ km 40,689 „Stöffelstraße“ (Nistertal)	35
3.4.1	Planrechtfertigung.....	35
3.4.2	Varianten und Variantenvergleich	35
3.4.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	36
3.4.4	Beschreibung des geplanten Zustandes – Bahnübergang	36

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG

Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

3.4.5	Beschreibung des geplanten Zustandes – Anschluss Ersatzweg	39
3.4.6	Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnsteig HP Büdingen	39
3.4.7	Temporär zu errichtende Anlagen	39
3.4.8	Baudurchführung.....	40
3.4.9	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	40
3.4.10	Weitere Rechte und Belange	43
3.5	Aufhebung BÜ km 44,651 „Korb I“ (Unnau).....	44
3.5.1	Planrechtfertigung.....	44
3.5.2	Varianten und Variantenvergleich	44
3.5.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	45
3.5.4	Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnübergang	45
3.5.5	Beschreibung des geplanten Zustandes - Wendeplatz.....	46
3.5.6	Temporär zu errichtende Anlagen	46
3.5.7	Baudurchführung.....	46
3.5.8	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	46
3.5.9	Weitere Rechte und Belange.....	50
3.6	Aufhebung BÜ km 51,698 „Weg“ (Hachenburg)	51
3.6.1	Planrechtfertigung.....	51
3.6.2	Varianten und Variantenvergleich	51
3.6.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	52
3.6.4	Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnübergang	52
3.6.5	Beschreibung des geplanten Zustandes - Ersatzweg.....	53
3.6.6	Temporär zu errichtende Anlagen	53
3.6.7	Baudurchführung.....	54
3.6.8	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	54
3.6.9	Weitere Rechte und Belange.....	57
3.7	Änderung der technischen Sicherung BÜ km 51,960 „Westrandstraße“ (Hachenburg).....	58
3.7.1	Planrechtfertigung.....	58
3.7.2	Varianten und Variantenvergleich	58
3.7.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	59
3.7.4	Beschreibung des geplanten Zustandes	59
3.7.5	Temporär zu errichtende Anlagen	61
3.7.6	Baudurchführung.....	61
3.7.7	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	61
3.7.8	Weitere Rechte und Belange.....	64
3.8	Erstmalige technische Sicherung BÜ km 52,612 „Weg I“ (Müschbach).....	65
3.8.1	Planrechtfertigung.....	65
3.8.2	Varianten und Variantenvergleich	65
3.8.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	66
3.8.4	Beschreibung des geplanten Zustandes – Bahnübergang	67
3.8.5	Temporär zu errichtende Anlagen	69
3.8.6	Baudurchführung.....	70
3.8.7	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	70
3.8.8	Weitere Rechte und Belange.....	73
3.9	Aufhebung mit Ausbau Ersatzweg BÜ km 52,820 „Weg II“ (Müschbach)	74
3.9.1	Planrechtfertigung.....	74
3.9.2	Varianten und Variantenvergleich	74
3.9.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	75
3.9.4	Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnübergang	76
3.9.5	Beschreibung des geplanten Zustandes – Ersatzweg Geh-/ Radweg	76

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG

Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

3.9.6	Beschreibung des geplanten Zustandes – Ersatzweg Kfz-Verkehr	76
3.9.7	Temporär zu errichtende Anlagen	77
3.9.8	Baudurchführung.....	77
3.9.9	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	77
3.9.10	Weitere Rechte und Belange	80
3.10	Aufhebung mit Instandhaltung Umfahrung BÜ km 53,208 „Weg III“ (Müschenbach/Hattert)	82
3.10.1	Planrechtfertigung.....	82
3.10.2	Varianten und Variantenvergleich	82
3.10.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	83
3.10.4	Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnübergang	83
3.10.5	Beschreibung des geplanten Zustandes – Instandsetzung Umfahrung	84
3.10.6	Temporär zu errichtende Anlagen.....	84
3.10.7	Baudurchführung	84
3.10.8	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	85
3.10.9	Weitere Rechte und Belange	88
3.11	Änderung der technischen Sicherung BÜ km 54,205 „Hauptstraße“ (Müschenbach/Hattert)	89
3.11.1	Planrechtfertigung.....	89
3.11.2	Varianten und Variantenvergleich	89
3.11.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	90
3.11.4	Beschreibung des geplanten Zustandes	91
3.11.5	Beschreibung des geplanten Zustandes – Umfahrung	93
3.11.6	Temporär zu errichtende Anlagen.....	93
3.11.7	Baudurchführung	94
3.11.8	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	94
3.11.9	Weitere Rechte und Belange	97
3.12	Aufhebung mit Ausbau Ersatzweg BÜ km 55,072 „Weg I“ (Marzhausen/Hattert)	98
3.12.1	Planrechtfertigung.....	98
3.12.2	Varianten und Variantenvergleich	99
3.12.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	99
3.12.4	Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnübergang	100
3.12.5	Beschreibung des geplanten Zustandes – Instandsetzung Umfahrung	100
3.12.6	Temporär zu errichtende Anlagen.....	101
3.12.7	Baudurchführung	101
3.12.8	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	101
3.12.9	Weitere Rechte und Belange	104
3.13	Änderung der technischen Sicherung BÜ km 55,888 „Hattert I“ (Marzhausen)	105
3.13.1	Planrechtfertigung.....	105
3.13.2	Varianten und Variantenvergleich	105
3.13.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	106
3.13.4	Beschreibung des geplanten Zustandes	106
3.13.5	Beschreibung des geplanten Zustandes – Verlegung K15	108
3.13.6	Temporär zu errichtende Anlagen.....	108
3.13.7	Baudurchführung	108
3.13.8	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	109
3.13.9	Weitere Rechte und Belange	111
3.14	Aufhebung mit Ausbau Wendeschleife BÜ km 56,634 „Weg II“ (Marzhausen)	112

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG

Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

3.14.1	Planrechtfertigung.....	112
3.14.2	Varianten und Variantenvergleich	113
3.14.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	113
3.14.4	Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnübergang	114
3.14.5	Beschreibung des geplanten Zustandes - Wendeschleife	114
3.14.6	Temporär zu errichtende Anlagen.....	115
3.14.7	Baudurchführung	115
3.14.8	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	115
3.14.9	Weitere Rechte und Belange	118
3.15	Erstmalige technische Sicherung BÜ km 59,309 „Weg I“ (Ingelbach/Giesenhausen).....	119
3.15.1	Planrechtfertigung.....	119
3.15.2	Varianten und Variantenvergleich	119
3.15.3	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	120
3.15.4	Beschreibung des geplanten Zustandes	121
3.15.5	Temporär zu errichtende Anlagen.....	123
3.15.6	Baudurchführung	123
3.15.7	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	123
3.15.8	Weitere Rechte und Belange	126
3.16	Felshangsicherung Einschnitt Hachenburg	127
3.16.1	Vorhandener Zustand	127
3.16.2	Geplante Sicherung und Begründung der gewählten Lösung.....	128
3.16.3	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	129
3.17	Oberbaumaßnahmen.....	132
3.17.1	Geplante Maßnahmen	132
3.17.2	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 6 UVPG.....	132
4	Übergreifende Belange	136
4.1	Eisenbahnbetrieb.....	136
4.2	Versorgungsleitungen Dritter	136
4.3	Abweichungen von den technischen Regelwerken.....	136
4.4	Geologische Belange / Bodenverhältnisse	136
4.5	Denkmal- und Bodendenkmalschutz	136
4.6	Belange des Städtebaus und der Dorfentwicklung	136
4.7	Kampfmittel.....	136
4.8	Elektromagnetische Felder	136
4.9	Feinstäube.....	137
4.10	Umgang mit Abfällen	137
4.11	Landschaftspflegerischer Begleitplan	137
4.12	Schalltechnische Untersuchung – betriebsbedingte Schallemission und Baulärm	137
4.13	Schwingungstechnische Untersuchung.....	139

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Auftraggeber
BÜ	Bahnübergang
BÜP	Bahnübergangsposten
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EVU	Energieversorgungsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
FS	Fahrzeugsensoren
GFR	Gefahrenfreiraumanlage
HET	Hilfseinschalttaste
LST	Leit- und Sicherungstechnik
Lz	Lichtzeichen
LzH	Lichtzeichen mit Halbschranke
LzHH	Lichtzeichen mit doppelschlägigen Halbschranken
Ril 815	Richtlinie Bahnübergangsanlagen, Ausgabe 11/2008
Ril 820	Richtlinie Oberbau, Ausgabe 2013
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Ausgabe 2006
RstO 12	Richtlinie Oberbau von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
Stw	Stellwerk
ÜS	Überwachungsart: Überwachungssignal
ÜSW	Überwachungssignalwiederholer
UT	Unwirksamkeitstaste
vLz	vorgeschaltetes Lichtzeichen
Vz	Verkehrszeichen
VzG	Verzeichnis über die zulässigen Geschwindigkeiten

1 Allgemeines / Vorhabensbegründung

1.1 Umfang der Maßnahmen / Planfeststellungsabschnitte

Die DB Netz AG beabsichtigt, auf der Oberwesterwaldbahn von Limburg über Altenkirchen nach Au (Sieg) Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit durchzuführen. Im Rahmen des Vorhabens ist im Streckenverlauf der Strecke 3730 von Limburg nach Altenkirchen eine Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 80 km/h und im Verlauf der Strecke 3032 von Altenkirchen nach Au (Sieg) auf bis zu 90 km/h vorgesehen. Die vorliegende Unterlage behandelt die im Streckenverlauf der Strecke 3730 im Westerwaldkreis im Bundesland Rheinland-Pfalz vorgesehenen Maßnahmen.

Die im Streckenverlauf der Oberwesterwaldbahn im Landkreis Limburg-Weilburg (Bundesland Hessen) und im Landkreis Altenkirchen sowie Rhein-Lahn-Kreis (Bundesland Rheinland-Pfalz) vorgesehenen Maßnahmen sind Gegenstand gesonderter Antragsverfahren. Auf dem Streckenabschnitt in Nordrhein-Westfalen sind keine Maßnahmen im Projekt vorgesehen.

1.2 Gegenstand des Antrags

In diesem Antrag werden Teilmaßnahmen in örtlich getrennten Streckenabschnitten beschrieben und beantragt, die jeweils für die Umsetzung der Geschwindigkeitserhöhung auf 80 km/h erforderlich sind. Dabei handelt es sich zum größten Teil um Maßnahmen an Bahnübergängen.

Im Bereich Hachenburg wird eine Felshangsicherung durchgeführt.

Außerdem erfolgen Oberbaumaßnahmen zur Anpassung der Trassierung an die vorgesehene erhöhte Geschwindigkeit.

1.3 Planrechtfertigung

Das Zukunftskonzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 ist der größte Innovationsschub für den rheinland-pfälzischen Nahverkehr seit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Takts im Jahr 1994. Bis 2015 wurde alleine das Angebot an Fahrten im Schienenverkehr um 20 % auf rund 40 Millionen Zugkilometer pro Jahr gesteigert. Neue Verbindungen in Regionalexpress-Zügen und Regionalbahnen sowie darauf abgestimmte Buslinien vernetzen die Regionen des Landes besser als je zuvor.

Als gemeinsames Projekt der beiden Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Süd (SPNV-Nord/ZSPNV-Süd), des Landes Rheinland-Pfalz und des Saarlandes in Abstimmung mit den fünf rheinland-pfälzischen Verkehrsverbänden sowie den benachbarten Aufgabenträgern legt der Rheinland-Pfalz-Takt 2015 den Grundstein für einen nach aktuellen Anforderungen weiterentwickelten landesweiten Nahverkehr der Zukunft mit einem deutlich ausgeweiteten Verkehrsangebot.

Mit der Geschwindigkeitserhöhung auf der Oberwesterwaldbahn werden die Voraussetzungen für eine qualitative Angebotsverbesserung durch Verkürzung der Fahr- und Reisezeiten und Verbesserung der Anschlussbeziehungen an den Knotenbahnhöfen geschaffen, so dass ein erhebliches, überwiegend öffentliches Interesse zum Vorteil für die Allgemeinheit an der Maßnahme besteht.

1.4 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

In der Genehmigungsplanung wurden - soweit ersichtlich - alle Betroffenen eingebunden und die Planungen entsprechend abgestimmt.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Darüber hinaus hat am 25.09.2012 eine Informationsveranstaltung zu dem Gesamtprojekt im Bürgerhaus in Altenkirchen stattgefunden. Hierzu waren Vertreter der verschiedensten Ämter und Verbände eingeladen.

Zu Beginn der vorbereitenden und nicht planrechtsrelevanten Baumaßnahmen hat schließlich am 08.09.2014 ein offizieller Spatenstich an der Eisenbahnüberführung in Erbach stattgefunden. Zu dieser öffentlichen Veranstaltung waren Vertreter der Print-, Funk-, und TV-Medien, Träger öffentlicher Belange und diverse Privatpersonen anwesend. Neben einer Presseinformation wurde das Projekt in mehreren Reden ausführlich vorgestellt.

Zwei Veranstaltungen zur Anwohnerinformation fanden am 21. März 2017 im Sitzungssaal der Verbandsgemeindeverwaltung Hachenburg und am 29. März 2017 in der Stadthalle Westerburg statt.

Bei allen Terminen und Abstimmungen gab es von den Anwesenden grundsätzlich eine breite Zustimmung zu dem Gesamtprojekt. Kleinere Bedenken und Anregungen konnten in der Abstimmung der Genehmigungsplanung berücksichtigt oder ausgeräumt werden.

1.5 Träger des Vorhabens und zuständige Genehmigungsbehörde

Träger des Vorhabens ist die DB Netz AG

Regionalnetze Mitte
Im Galluspark 21-23
60326 Frankfurt/M.

Der Vorhabenträger ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen einer Eisenbahn des Bundes, das den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) unterliegt. Zuständig für die planrechtliche Genehmigung ist nach § 4(2) AEG ausschließlich das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), im Fall der vorliegenden Planung dessen Außenstelle in Frankfurt am Main:

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Frankfurt / Saarbrücken
Untermainkai 23 - 25
60329 Frankfurt (Main)

Als Anhörungsbehörde fungiert im Rahmen des Planrechtsverfahrens der:

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RP)
Geschäftsbereich Verkehr
Fachgruppe Schwertransporte, Eisenbahnen, Seilbahnen, Schifffahrt
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

2 Beschreibung des Vorhabens

2.1 Lage im Netz

Die Strecke (3730) Limburg (Lahn) – Altenkirchen (Westerwald) ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn mit zweigleisigen Streckenabschnitten. Sie verläuft in den Bundesländern Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Die Strecke wird derzeit mit 60 km/h befahren, der Bremswegabstand beträgt 400 m, in einigen Streckenabschnitten auch 700 m.

Die vorliegenden Antragsunterlagen betreffen den Streckenabschnitt der Strecke 3730 im Westerwaldkreis.

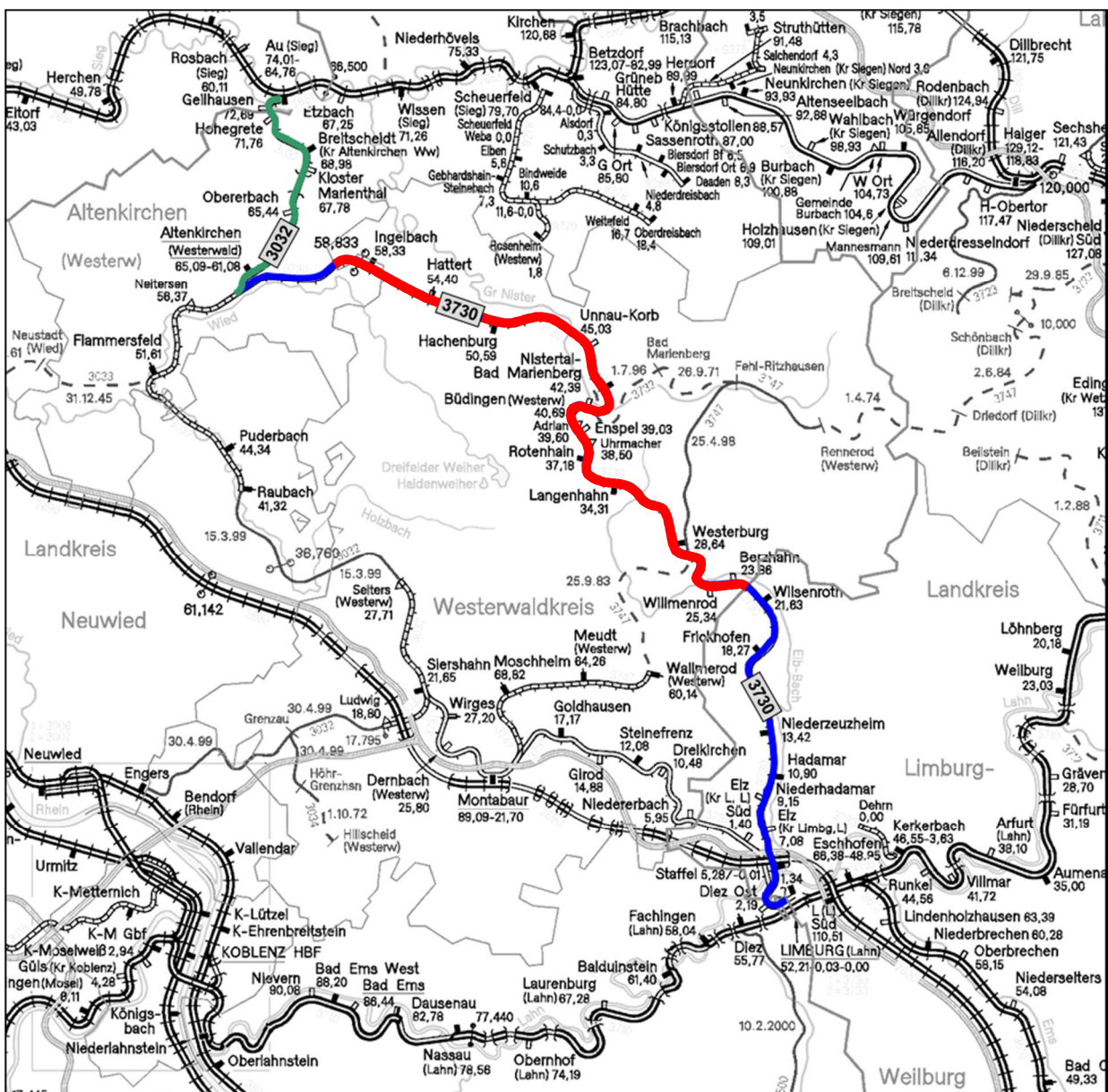


Abb.: Lage des Planfeststellungsabschnitts Westerwaldkreis im Verlauf der Oberwesterwaldbahn (Darstellung in rot)

2.2 Ist-Zustand

Die Strecke ist im Antragsbereich überwiegend eingleisig und nicht elektrifiziert. Die Strecke wird im Mischbetrieb betrieben und mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h befahren.

Im SPNV fährt auf der Gesamtstrecke zwischen Limburg und Au (Sieg) eine Regionalbahn im Stundentakt, der auf dem Streckenabschnitt zwischen Altenkirchen und Au (Sieg) in den Hauptverkehrszeiten zu einem Halbstundentakt verdichtet wird.

Darüber hinaus verkehren im Tagesverlauf mehrere Güterzüge.

2.3 Geplante Maßnahmen

Der Umbauabschnitt des Projektes liegt auf der Strecke 3730 im Regionalnetz Westerwald zwischen km 3,6 und km 64,2. Die verschiedenen Umbaumaßnahmen werden in insgesamt vier Planfeststellungsabschnitten zusammengefasst. Der Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis umfasst die im Folgenden aufgeführten 15 Bahnübergangsmaßnahmen (von km 28,4+13 bis km 59,3+09):

- Änderung der technischen Sicherung BÜ km 28,413 „Bahnhofstr.“ (Westerburg)
- Bauliche Änderung BÜ km 34,160 „Langenhahn“ (B255) (Langenhahn)
- Aufhebung BÜ km 40,491 „Kapellenweg“ (Nistertal)
- Erstmalige technische Sicherung BÜ km 40,689 „Stöffelstraße“ (Nistertal)
- Aufhebung BÜ km 44,651 „Korb I“ (Unnau)
- Aufhebung BÜ km 51,698 „Weg“ (Hachenburg)
- Änderung der technischen Sicherung BÜ km 51,960 „Westrandstraße.“ (B413) (Hachenburg)
- Erstmalige technische Sicherung BÜ km 52,612 „Weg I“ (Müschchenbach)
- Aufhebung BÜ km 52,820 „Weg II“ (Müschchenbach)
- Aufhebung BÜ km 53,208 „Weg III“ (Müschchenbach/Hattert)
- Änderung der technischen Sicherung BÜ km 54,205 „Hauptstraße“ (K10) (Müschchenbach/Hattert)
- Aufhebung BÜ km 55,072 „Weg I“ Marzhausen (Hattern/Marzhausen)
- Änderung der technischen Sicherung BÜ km 55,888 „Hattert I“ (B414/ K15) (Marzhausen)
- Aufhebung BÜ km 56,634 „Weg II“ (Marzhausen)
- Erstmalige technische Sicherung BÜ km 59,309 „Weg I“ Ingelbach (Ingelbach/Giesenhausen)

Zur Aufrechterhaltung der Erschließung von anliegenden Wohnhäusern und Firmenflächen sowie land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen sollen im Zusammenhang mit der Aufhebung bzw. der Änderung von o.g. Bahnübergangssicherungsanlagen Ersatzwege und Wendepunkte angelegt bzw. vorhandene Umfahrungen instand gesetzt werden. Im Zuge der Anbindung einer neuen Gehwegquerung an den Bahnsteig des Haltepunktes Büdingen ist dieser als Zusammenhangsmaßnahme in seiner nutzbaren Länge wiederherzustellen. Zudem sind zur Gewährleistung der Sicherheit am Bahnübergang km 55,888 die Einmündungsbereiche der Kreisstraße außerhalb des Räumungsbereiches (27 m) zu verlegen und an den Bestand anzuschließen. Diese aus den Umbauarbeiten resultierenden Folgemaßnahmen sind ebenfalls Gegenstand des Planfeststellungsabschnittes:

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG

Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

- Ausbau Ersatzweg BÜ km 40,491 „Kapellenweg“ (Nistertal)
- Anpassung an Ersatzweg km 40,689 „Stöffelstraße“ (Nistertal)
- Bahnsteigverschiebung HP Büdingen (Nistertal)
- Ausbau Wendepunkt BÜ km 44,651 „Korb I“ (Unnau)
- Ausbau Ersatzweg BÜ km 51,698 „Weg“ (Hachenburg)
- Ausbau Ersatzwege Geh-/Radweg u. Ersatzweg Kfz-Verkehr BÜ km 52,820 „Weg II“ Müschenbach“ (Müschenbach)
- Instandsetzung Umfahrung BÜ km 53,208 „Weg III“ Müschenbach (Müschenbach/Hattert)
- Instandsetzung Umfahrung BÜ km 54,205 „Hauptstraße“ (K10) (Hattert)
- Instandsetzung Umfahrung BÜ km 55,072 „Weg I“ Marzhausen (Hattern/Marzhausen)
- Verlegung Einmündungsbereiche Kreisstraße BÜ km 55,888 „Hattert I“ (B414/ K15) (Marzhausen)
- Ausbau Wendeschleife BÜ km 56,634 „Weg II“ (Marzhausen)

Im Bereich Hachenburg ist als weitere Maßnahme die Durchführung einer Felshangssicherung im Gegenstand des Vorhabens:

- Felshangssicherung Hachenburg km 49,509 - 49,880

Außerdem sind in verschiedenen Streckenabschnitten Oberbaumaßnahmen zur Anpassung der Trassierung an die vorgesehene erhöhte Geschwindigkeit vorgesehen, die ebenfalls Gegenstand der vorliegenden Antragsunterlagen sind. Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Streckenabschnitte:

- Streckenabschnitt 1: Km 40,599 – 41,201 (Lagebereich Nistertal)
- Streckenabschnitt 2: Km 49,241 – 49,919 (bei Hachenburg)
- Streckenabschnitt 3: Km 50,866 – 51,069 (Lagebereich Hachenburg)
- Streckenabschnitt 4: Km 52,638 – 52,708 (bei Müschenbach)
- Streckenabschnitt 5: Km 53,005 – 53,353 (bei Müschenbach)
- Streckenabschnitt 6: Km 53,809 – 54,279 (Lagebereich Müschenbach)
- Streckenabschnitt 7: Km 54,964 – 55,818 (bei Marzhausen)
- Streckenabschnitt 8: Km 57,134 – 58,040 (Lagebereich Kroppach)

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Sollten während der Baudurchführung dennoch Kampfmittel gefunden werden, sind diese unverzüglich der nächsten örtlichen Ordnungsbehörde oder dem zuständigen Polizeirevier anzuzeigen. Weist der Erdaushub auf außergewöhnliche Verfärbungen hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und die Fundstelle ist zu sichern.

Sollten während der Bauphase organoleptische Auffälligkeiten auftreten, ist ein Altlasten- und Baugrundsachverständiger durch die ausführende Firma hinzuziehen und die zuständige Bodenschutzbehörde ist zu informieren.

3.11.9.4 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die Entsorgung ausgebaute Stoffe erfolgt gemäß dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) der DB AG, das als Prozess zur Erfassung und Steuerung der Entsorgung von Abfällen definiert und in der Konzernrichtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen planen, durchführen, abnehmen, dokumentieren und abschließen“ (Ril 809) verankert ist.

3.11.9.5 Zustimmungen, Genehmigungen und Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei einem Ortstermin wurde das Bauvorhaben allen Beteiligten erläutert.

Der durch die Erneuerung der technischen Sicherung am BÜ km 54,205 „Hauptstraße“ (K10) betroffene Baulastträger, der Westerwaldkreis, vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität Diez/Rheinland-Pfalz hat seine Zustimmung zu der geplanten Baumaßnahme gegeben (16.09.2016).

Die Ortsgemeinde Hattert, vertreten durch die Verbandsgemeinde Hachenburg hat schriftlich ihre Zustimmung zu der geplanten Ausbaumaßnahme gegeben (sh. Schreiben v. 13.08.2013), mit der Auflage: *da das Abbiegen aus Richtung Müschenbach kommend in den II. Quadranten nicht mehr möglich sein wird, fordert die VG Hachenburg den Ausbau einer Feldwegquerung vor der Ortslage Hattert.* Dieser Ausbau der Umfahrung auf Gemeindegrund wurde berücksichtigt.

Der private Grundstückseigentümer wurde angeschrieben.

Eine verkehrsbehördliche Zustimmung zu der Markierung und Beschilderung ist seitens der zuständigen Verkehrsbehörde des Landesbetriebes Mobilität Diez/Rheinland-Pfalz in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde des Westerwaldkreises erfolgt (27.01.2014).

Am 21.03.2017 hat seitens der Deutschen Bahn eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Sitzungssaal der Verbandsgemeinde Hachenburg stattgefunden, bei der die BÜ-Maßnahme vorgestellt wurde. Es wurden keine neuen Erkenntnisse gewonnen.

3.12 Aufhebung mit Ausbau Ersatzweg BÜ km 55,072 „Weg I“ (Marzhausen/Hattert)

3.12.1 Planrechtfertigung

Der nicht technisch gesicherte Bahnübergang BÜ km 55,072 „Weg I“ Marzhausen entspricht im gegenwärtigen Zustand nicht mehr den geltenden Richtlinien der DB AG, insbesondere der Ril 815. Vor dem Hintergrund der Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke 3730 wird der Bahnübergang zur Erhöhung der Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs aufgehoben. Begründung zur Auflassung des BÜ sind sowohl die schwache Verkehrsstärke (0 Kfz/ Tag,

siehe Verkehrszählung), als auch die gegebene unmittelbare Nähe zu den umliegenden Nachbar-BÜ km 54,205 und km 55,888. Über vorhandene Wege kann die Erschließung von landwirtschaftlich genutzten Flächen aufrecht gehalten werden. Der mit der Aufhebung verbundene Umweg wird als zumutbar für die Betroffenen angesehen.

3.12.2 Varianten und Variantenvergleich

Der Bahnübergang km 55,072 „Weg I“ Marzhausen wird ausschließlich von dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt. Durch den Bahnübergang werden die umliegenden landwirtschaftlichen Flächen aus Richtung B414 erschlossen. Die nächsten Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke befinden sich in km 55,888 BÜ „Hattert I“ (B414/ K15), Erneuerung technische Sicherung, sowie in km 54,205 (BÜ Hattert, Erneuerung technische Sicherung). Durch die Herstellung eines Ersatzweges auf vorhandenen Wegen als notwendige Folgemaßnahme kann eine Umfahrung über den Nachbar-BÜ km 55,888 mit einer Länge von 1,5 km gewährleistet werden.

Die aufgeführten Gegebenheiten zeigen, dass eine Auflassung des Bahnüberganges gegenüber einer technischen Sicherung oder einer Erstellung einer Eisenbahn- oder Straßenüberführung sowie einer Verlegung des Bahnübergangs zu bevorzugen ist.

Es wurde festgestellt, dass:

- die Erreichbarkeit der umliegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen durch den Ausbau eines Ersatzweges auf vorhandenen Wegen mit einer vertretbaren Umfahrlänge von 1.500 m weiterhin gegeben ist. In diesem Zusammenhang ist zudem die schwache Verkehrsbelastung des Bahnüberganges zu berücksichtigen (0 Kfz/Tag).
- die Kosten einer erstmaligen technischen Sicherung des Bahnübergangs im Verhältnis zu einer Aufhebung mit dem Ausbau eines Ersatzweges zwischen den beiden Nachbar-Bahnübergängen wirtschaftlich nicht vertretbar wären. Neben den Kosten für die technische Sicherung und den ebenso notwendigen bautechnischen Erneuerungen, würden durch den Bahnübergang zudem laufende Instandhaltungskosten anfallen.
- die Möglichkeit einer Beseitigung des Bahnübergangs und der Bau einer höhenfreien Kreuzung (Eisenbahn- oder Straßenüberführung) bzw. die Verlegung des BÜ als Alternativmaßnahme aufgrund der Örtlichkeit sowie der entstehenden Kosten, und den unvermeidbaren immensen Eingriffen in die Natur und Landschaft nicht realisierbar bzw. wirtschaftlich und ökologisch wäre.
- die Aufhebung des Bahnübergangs aus Umweltgesichtspunkten eine Verbesserung bedeutet, da die bituminöse Schicht im Kreuzungsbereich entsiegelt werden kann. Die Einrichtung einer Umfahrung ist in diesem Fall unumgänglich. Dabei entspricht die gewählte Umfahrungsvariante der optimalen Lösung, da bereits bestehende Wege genutzt und nur stellenweise ausgebaut oder instandgesetzt werden müssen.

Bei der Auswahl der Entwurfparameter wurden diejenigen gewählt, die bei Einhaltung aller Bestimmungen den geringstmöglichen Flächenbedarf verursachen, und ökonomisch wie ökologisch am verträglichsten sind. Darüber hinaus wurden auch regionalplanerische Aspekte berücksichtigt sowie die Verkehrssicherheit einbezogen.

3.12.3 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Ein südlich von der B 414 abzweigender unbefestigter Wirtschaftsweg kreuzt den eingleisigen Abschnitt in Bahn km 55,072 höhengleich. Der Wirtschaftsweg liegt außerorts.

Die Sicherung des Bahnübergangs km 55,027 erfolgt durch Übersicht auf der Strecke, in Verbindung mit Andreaskreuzen und hörbaren Signalen des Zuges.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Die Fahrbahnbreite im Kreuzungsbereich beträgt ca. 3 m. Der Gleisbereich ist mit Platten ausgelegt. Der restliche Bereich des Bahnübergangs ist asphaltiert.

Der vorhandene Zustand an dem BÜ „Weg I“ Marzhausen km 55,072 lässt sich wie folgt beschreiben:

.. Einstufung der Straßenverkehrsstärke (gem. §11, Abs. 13 EBO):	schwach, 0 Kfz/ Tag, Verkehrszählung 11.2015
.. Vorhandene Sicherung:	Übersicht auf der Strecke i.V.m. hörbaren Signalen des Zugs und 2 x Andreaskreuz
.. Vorhandene BÜ-Befestigung im Fahrbahnbereich:	Platten, Asphalt
.. vorhandene BÜ-Befestigungsbreite:	4,50 m
.. Vorhandene Rad-Fußwege über den BÜ:	nein
.. vorhandener Oberbau:	W54-1667-B70
.. Straßenbreite vor und hinter dem BÜ:	2,10 m bis 2,35 m
.. Geschwindigkeit auf der Straße:	50 km/h
.. Vorh. Seitenwege innerhalb der Räumstrecke:	nein
.. Streckencharakteristik:	eingleisig, nicht elektrifiziert
.. In der Nähe befindliche Bahnhöfe:	Hp Hattert

3.12.4 Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnübergang

3.12.4.1 Rückbau der Bahnübergangsanlage

Der nicht technisch gesicherte Bahnübergang wird aufgehoben. Die Beschilderung wird komplett ausgebaut.

3.12.4.2 Fahrbahnarbeiten

Die bituminösen Fahrbahnbereiche nördlich und südlich der Bahn werden zurückgebaut. Als natürliche Begrenzung werden nördlich und südlich der Bahn 1,00 m hohe Erdwälle mit einer Neigung von 1:1,5 aufgeschüttet.

3.12.4.3 BÜ-Befestigung/ Oberbauarbeiten

Im Gleis-/Kreuzungsbereich werden infolge des Abbruchs der BÜ-Befestigung nachstehende Anpassungsarbeiten vorgenommen:

- Bettungsarbeiten (Schwellenfächer freimachen, wieder andecken, Schotter ergänzen und soweit erforderlich Stopfarbeiten)

Der Regelquerschnitt der Bahn ist unter Berücksichtigung der Vorflutverhältnisse und der Kabellege wiederherzustellen.

3.12.5 Beschreibung des geplanten Zustandes – Instandsetzung Umfahrung

Nach Schließung des BÜ km 55,072 können die land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen über den Nachbar-Bahnübergang 55,888 „Hattert I“ (B414/ K15), Erneuerung der technischen Sicherung, erschlossen werden. Die Länge der Umfahrung beträgt ca. 1,5 km. Als notwendige Folgemaßnahme erfolgt in Abstimmung mit der VG Hachenburg eine abschnittsweise Instandsetzung der vorhandenen Wegeverbindung mit wassergebundener Decke durch örtliche Ausbesserung des Mittelstreifens über eine Länge von ca. 550 m.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Berücksichtigung der DS 800 (Parallellage von Schienenwegen und Straßen)

Bei parallel zum Gleis geführten öffentlich gewidmeten Seitenwegen, die einen Abstand von 14,35 m zur Gleisachse unterschreiten, werden im BÜ Bereich Einfache Schutzplanken errichtet.

Die instand zusetzende vorhandene Wegeverbindung befindet sich weit außerhalb des Gleisbereiches, sodass hier keine zusätzliche Sicherung der Strecke gegen abkommende Fahrzeuge erforderlich ist.

3.12.6 Temporär zu errichtende Anlagen

Baustelleneinrichtungsflächen können auf unbefestigten Flächen auf Gemeindeflächen im IV. Quadranten genutzt werden.

Die Anbindung der Baustelle erfolgt über das öffentliche Wegenetz.

Nach Fertigstellung und Abnahme der Bauleistungen sind die Baustelleneinrichtungsflächen in einem sauberen und ordnungsgemäßen Zustand zu verlassen. Alle benutzten Straßen, Wege und Grundstücke sind während der gesamten Bauzeit in einem einwandfreien, verkehrssicheren Zustand zu halten, nach Abschluss der Baumaßnahmen hat der AN die benutzten öffentlichen Straßen wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen.

3.12.7 Baudurchführung

Die Umbaumaßnahmen am Bahnübergang werden so kurz wie möglich gehalten. Bauzeitlich erforderliche Straßenvollsperrungen sowie mögliche Umleitungswege sind mindestens 4 Wochen vor Baubeginn bei der zuständigen Behörde zu beantragen und abzustimmen.

3.12.8 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

3.12.8.1 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

3.12.8.1.1 Schutzgut „Mensch“

Die Gefahrenlage Querung Bahnübergang entfällt.

3.12.8.1.2 Schutzgut „Tiere und Pflanzen; Biodiversität“

Unweit des aufzuhebenden Bahnübergangs befindet sich ein Abschnitt, der im Rahmen der Reptilienkartierung untersucht wurde (Beginn etwa 300 m entlang der Strecke in Richtung Limburg). Hier konnten am 04.04.2014 zwei Individuen der besonders geschützten Waldeidechse nachgewiesen werden. Eine Beeinträchtigung dieser Art auf Populationsebene, auch anderer geschützter Artengruppen, durch die geplante Aufhebung des Bahnübergangs kann ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnübergangs wird eine Fläche von 1.100 m² an vorliegenden, geringwertigen Grünland-, Ruderal- oder Ackerbiotop beansprucht. Gleichzeitig wird eine bestehende Asphaltfläche von 30 m² entsiegelt.

Das FFH-Gebiet „Nistertal und Kroppacher Schweiz“ (5212-303) befindet sich in einer Entfernung von über 1.600 m. Es sind keine Beeinträchtigungen der Schutzziele des FFH-Gebiets zu erwarten.

Für weitere Angaben wird auf die artenschutzrechtliche Potenzialabschätzung und die FFH-Vorprüfung verwiesen.

3.12.8.1.3 Schutzgut „Wasser“

Der Bahnübergang wird aufgehoben, die BÜ-Befestigung und bit. Anschlussbereiche werden zurückgebaut/ entsiegelt. Zur Vermeidung von baubedingten Verschmutzungen des Grundwassers sind wasserdichte Unterlagen beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, wie Kraft- und Schmierstoffen zu verwenden. Dadurch ist ein Eindringen dieser Stoffe in den Bo-

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG

Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

den vollständig zu verhindern. Das Oberflächenwasser wird wie bisher in die vorhandenen Seitenbereiche abgeleitet und nicht verunreinigt.

3.12.8.1.4 Schutzgut „Luft, Klima und Klimawandel“

Aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens sind keine negativen Auswirkungen auf die Luftqualität oder das Geländeklima zu erwarten.

Die geplanten Maßnahmen sind nicht mit einer Änderung des Betriebsprogramms und einer damit verbundenen Änderung von betriebsbedingten Treibhausgasemissionen verknüpft. Baubedingte Emissionen, etwa durch Baufahrzeuge, etwa durch Baufahrzeuge oder Betonverarbeitung übersteigen nach gutachterlicher Einschätzung nicht das übliche Maß und können daher vernachlässigt werden.

Da das Vorhaben nicht in einem Hochwasserrisikogebiet realisiert werden soll, können ebenso klimawandelbedingte Risiken für das Projekt ausgeschlossen werden.

3.12.8.1.5 Schutzgut „Landschaft“

Das Landschaftsbild im näheren Umfeld der geplanten Maßnahme wird von geschlossenen Waldbeständen dominiert. Die zu allen Seiten vorliegenden Gehölze kaschieren die Sicht und bewirken damit auch, dass der BÜ von seinem Umfeld aus kaum eingesehen werden kann. Der BÜ wird aufgehoben und damit die infrastrukturelle Prägung des näheren Bereichs leicht reduziert. Damit können erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausgeschlossen werden.

3.12.8.1.6 Schutzgut „Boden“

Der Bahnübergang wird aufgehoben und dazu die bituminöse Bahnübergangsbefestigung mit Fahrbahnanschluss zurückgebaut und dabei eine Fläche von etwa 30 m² entsiegelt. Die Aufhebung macht die Anlage einer Umfahrung notwendig. Dazu werden bestehende Wiesenwege ausgebaut und mit wassergebundener Decke ausgestattet. Daraus ergibt sich eine teilversiegelte Fläche von 1.100 m².

Für weitere Angaben wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

3.12.8.1.7 Schutzgut „Fläche“

Der Bahnübergang wird aufgehoben und damit versiegelt vorliegende Flächen im Bereich wieder entsiegelt. Dem gegenüber steht die Neuanlage eines Ersatzweges zur Anbindung an den Bahnübergang in Km 55,888, wodurch bislang unversiegelte Fläche (teil-)versiegelt wird. Diese Maßnahme ist unumgänglich zur zumutbaren Anbindung der landwirtschaftlichen Flächen jenseits der Bahnstrecke. Zur Herstellung des Ersatzweges wird ein bestehender Grasweg ausgebaut. Damit stellt die Variante den geringstmöglichen Flächenverbrauch dar.

Die projektbedingte Beeinträchtigung der vorliegenden Biotope und damit auch des Schutzguts Fläche wird im Rahmen der Eingriffsregelung abgearbeitet und bilanziert. Zum Ausgleich dieser Beeinträchtigungen werden entsprechende Maßnahmen vorgesehen, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegeben sind.

Bei der technischen Planung wurde darauf geachtet, den benötigten Flächenverbrauch so weit wie möglich zu reduzieren.

3.12.8.1.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe“

Kultur- und Sachgüter sind von den geplanten Maßnahmen nicht betroffen.

3.12.8.2 Variantenabwägung

Die Aufhebung des Bahnübergangs bedeutet aus Umweltgesichtspunkten eine Verbesserung, da die bituminöse Schicht im Kreuzungsbereich entsiegelt werden kann. Die Einrichtung einer Umfahrung ist in diesem Fall unumgänglich. Dabei entspricht die gewählte Umfahrungsvariante der optimalen Lösung, da bereits bestehende Wege genutzt und nur stellenweise ausgebaut oder instandgesetzt werden müssen. Zudem wird auf eine vollständige Versiegelung verzichtet.

3.12.8.3 Bewertung des Störfallrisikos

In einem Vermerk vom 12.05.2017 gibt das Eisenbahnbundesamt konkrete Berücksichtigungsempfehlungen zur Frage nach dem projektbedingten Störfallrisiko. Dazu wird eine Entscheidungskaskade angegeben, die im Umweltscreening abzuarbeiten ist:

1) Handelt es sich um den Bau oder die Änderung eines wichtigen Verkehrsweges einschließlich seiner Nebenanlagen?

Gemäß genanntem Vermerk sind Haupteisenbahnstrecken im Sinne des § 47b BImSchG als wichtige Verkehrswege zu definieren. Demnach gelten Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr als Haupteisenbahnstrecken. Dieser Definition zufolge ist die betroffene Strecke 3032 keine Haupteisenbahnstrecke.

Damit ist eine Prüfung der weiteren Entscheidungsmerkmale irrelevant. Eine UVP Pflicht ist damit hinsichtlich des Störfallrisikos nicht gegeben.

3.12.8.4 Betriebliche Abfälle

Durch die höhere Fahrgeschwindigkeit auf Teilen der Strecke entstehen keine zusätzlichen betrieblichen Abfälle. Die baubedingt anfallenden Abfälle wurden auf Grundlage der technischen Planunterlagen im Rahmen der Umwelterklärung in einer abfallrechtlichen Kurzdarstellung für den gesamten Planfeststellungsabschnitt aufsummiert. Demzufolge ist von folgenden Massen auszugehen:

- Geschätzte Summe der nicht-gefährlichen mineralischen Bauabfälle nach AVV 17 05.
14.000 t
- Geschätzte Summe der Bauabfälle nach AVV 17
15.000 t

3.12.8.5 Rückstände und Emissionen

Mit den Baumaßnahmen am Bahnübergang sind keine erheblichen, zusätzlichen Emissionen durch Licht oder Geruch verbunden.

Zum Thema Lärm- und Erschütterungsemissionen wurde ein Sondergutachten erstellt. Demzufolge ergeben sich für den gesamten Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis keine erheblichen Beeinträchtigungen.

3.12.8.6 Aktueller Zustand und hypothetische Entwicklung der Umwelt bei Ausbleiben des Projekts

Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um bahnahe Grünstreifen und ruderale Säume, die im Rahmen regelmäßiger Freistellungsarbeiten gemäht werden oder von Vegetation weitgehend freigehalten werden sollen. Auch im Bereich des auszubauenden Ersatzweges besteht bereits ein vorwiegend durch landwirtschaftliche Fahrzeuge genutzter Grasweg, auf dem eine fortschreitende Sukzession durch regelmäßige Schnitte verhindert wird. Eine natürliche

Entwicklung findet auf diesen Flächen auch bei Ausbleiben des Projekts nicht statt. Damit liegen die Biotope im Voreingriffszustand bereits in ihrem höchstmöglichen Natürlichkeitsgrad vor.

3.12.8.7 Kumulierung

Im Rahmen des Projekts zur Geschwindigkeitserhöhung sind entlang der Strecke Um- und Ausbaumaßnahmen an mehreren Bahnübergängen und Streckenabschnitten geplant. In der Umweltplanung zum Projekt werden die Auswirkungen dieser Eingriffe bereits kumulativ und für den jeweiligen Planfeststellungsabschnitt zusammengefasst beurteilt und auch die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen abschnittsweise gebündelt.

Weitere Vorhaben, deren Auswirkungen im Zusammenhang mit dem geplanten Streckenausbau erhebliche, negative Umweltauswirkungen entfalten können, sind nicht bekannt.

3.12.9 Weitere Rechte und Belange

3.12.9.1 Grunderwerb

Die dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen können den Grunderwerbplänen (Unterlage 5) sowie dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) entnommen werden.

Für die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter im Rahmen der Bauarbeiten werden mit den Eigentümern Bauerlaubnisverträge abgeschlossen.

3.12.9.2 Kabel und Leitungen

Durch die Baumaßnahmen keine Anlagen von Kommunikations- und Versorgungsleitungen in den Ausbaubereichen betroffen.

3.12.9.3 Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes Rheinland-Pfalz vom 29.07.2013, können angesichts der Tatsache das Eisenbahnlinien immer wieder Ziele Allierter Bomber waren, Kampfmittel und insbesondere Bomben keinesfalls ausgeschlossen werden. Für den Fall, dass eine präventive Absuche im Umbaubereich des Bahnübergangs gewünscht wird, sind hierfür spezielle Fachfirmen zu beauftragen.

Ansonsten sind die vorgesehenen Arbeiten mit der möglichen Vorsicht auszuführen. Bei Verdacht auf Kampfmittel ist unverzüglich der Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

3.12.9.4 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die Entsorgung ausgebaute Stoffe erfolgt gemäß dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) der DB AG, das als Prozess zur Erfassung und Steuerung der Entsorgung von Abfällen definiert und in der Konzernrichtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen planen, durchführen, abnehmen, dokumentieren und abschließen“ (Ril 809) verankert ist.

3.12.9.5 Zustimmungen, Genehmigungen und Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei einem Ortstermin wurde das Bauvorhaben allen Beteiligten erläutert.

Die durch die Baumaßnahme betroffene Straßenbaulastträger, die Ortsgemeinde Müschenbach, vertreten durch die Verbandsgemeinde Hachenburg hat schriftlich ihre Zustimmung zu der geplanten Rückbaumaßnahme mit der Instandsetzung einer vorhandenen Umfahrung gegeben (sh. Schreiben v. 13.05.2013 und 03.09.2013).

Am 21.03.2017 hat seitens der Deutschen Bahn eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Sitzungssaal der Verbandsgemeinde Hachenburg stattgefunden, bei der die BÜ-Maßnahme vorgestellt wurde. Es wurden keine neuen Erkenntnisse gewonnen.

3.13 Änderung der technischen Sicherung BÜ km 55,888 „Hattert I“ (Marzhausen)

3.13.1 Planrechtfertigung

Der technisch gesicherte Bahnübergang km 55,888 „Hattert I“ (B414/ K15) entspricht im gegenwärtigen Zustand nicht mehr den geltenden Richtlinien der DB AG, insbesondere der Ril 815. Besonders zu berücksichtigen sind die im Kreuzungsbereich zusätzlich liegenden Einmündungsbereiche der Kreisstraße K15. Da eine Erweiterung bzw. Nachrüstung der vorhandenen Anlage nicht möglich ist, ist die vorhandene technische Sicherung komplett zu erneuern, um somit auch vor dem Hintergrund der Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke 3730 die Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs zu erhöhen.

3.13.2 Varianten und Variantenvergleich

Der Bahnübergang km 55,888 „Hattert I“ (B414/ K15) verbindet über die Bundesstraße B414 auf direktem Weg die Kreisstadt Altenkirchen mit der Stadt Hachenburg. Eine Nutzung findet insofern durch den regionalen Nah- und überregionalen Fernverkehr statt. Zudem werden über den Bahnübergang ggf. zusätzliche geringe Verkehrsströme nach Aufhebung des Nachbar-BÜs km 55,072 „Weg I“ Marzhausen (schwacher Verkehr mit 0 Kfz/ Tag) und BÜ km 56,634 „Weg II“ Marzhausen (schwacher Verkehr mit 2 Kfz/ Tag) erwartet. Als notwendige Folgemaßnahme werden zur Erhöhung der Sicherheit die Einmündungsbereich der K15 außerhalb der Räumstrecke verlegt und an den Bestand angebunden. Hierdurch wird die Erhöhung der Sicherheit und verbesserte Abwicklung des Verkehrs am Bahnübergang gewährleistet.

Die aufgeführten Gegebenheiten lassen weder eine Schließung noch Ersatzmaßnahmen wie die Erstellung einer Eisenbahn- oder Straßenüberführung oder die Verlegung des Bahnübergangs zu. Es wurde festgestellt, dass:

- eine Auflassung des BÜ „Hattert I“ (B414/ K15) aufgrund der hohen verkehrlichen Bedeutung (Bundesstraße) und der starken Verkehrsbelastung nicht möglich ist.
- die Möglichkeit einer Beseitigung des Bahnübergangs und der Bau einer höhenfreien Kreuzung als Alternativmaßnahme (Eisenbahn- oder Straßenüberführung) aufgrund der Örtlichkeit sowie der entstehenden Kosten nicht realisierbar/ wirtschaftlich wäre.
- die Verlegung des Bahnübergangs bei einer verkehrlich akzeptablen Lösung einen wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand verursachen würde. Größere Eingriffe in Natur und Landschaft wären unvermeidbar. Darüber hinaus wäre Grunderwerb von Dritten erforderlich.
- die Anpassung der Einmündungsbereiche eine aus Verkehrssicherheitsgründen unumgängliche Maßnahme darstellt. Die durchzuführende Variante wurde so gewählt, dass der Eingriff in unbeeinträchtigte Biotope durch eine nur kurze Verschwenkung der Einmündungen möglichst gering gehalten wird. Da zeitgleich die bestehenden Einmündungen auf der gleichen Länge zurückgebaut werden können, gleichen sich Neu- und Entsiegelung beinahe aus.

Bei der Auswahl der Entwurfparameter wurden diejenigen gewählt, die bei Einhaltung aller Bestimmungen den geringstmöglichen Flächenbedarf verursachen, d.h. ökonomisch wie ökologisch am verträglichsten sind. Darüber hinaus wurden auch regionalplanerische Aspekte berücksichtigt sowie die Verkehrssicherheit einbezogen.

3.13.3 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Die öffentlich gewidmete Bundesstraße „Kölner Straße“ (B414) kreuzt den eingleisigen Streckenabschnitt in Bahn-km 55,888 höhengleich. Die Straße befindet sich außerorts.

Der Bahnübergang km 55,888 wird derzeit durch eine zugbewirkte Blinklichtanlage mit Halbschranken mit insgesamt 6 Blinklichtern, 2 Halbschranken und 6 Andreaskreuzen gesichert.

Die Fahrbahnbreite im Kreuzungsbereich beträgt 6,40 m. Die BÜ-Befestigung im Kreuzungsbereich weist eine Breite von 25,20 m auf. Der Gleisbereich ist mit Platten ausgelegt, der restliche Bereich des Bahnübergangs ist asphaltiert.

Der vorhandene Zustand am BÜ km 55,888 „Hattert I“ (B414/ K15) lässt sich wie folgt beschreiben:

.. Einstufung der Straßenverkehrsstärke (gem. §11, Abs. 13 EBO):	stark, 9.519 Kfz/ Tag Verkehrszählung 09./10.2014
.. Vorhandene Sicherung:	2 x Halbschranken 6 x Blinklicht, 6 x Andreaskreuze, Baujahr 1978
.. Vorhandene BÜ-Befestigung im Fahrbahnbereich:	Platten, Asphalt
.. vorhandene BÜ-Befestigungsbreite:	25,20 m
.. Befestigung vor und hinter dem BÜ:	bituminös
.. Vorhandene Rad-Fußwege über den BÜ:	nein
.. vorhandener Oberbau:	W60-1667-B90
.. Straßenbreite vor und hinter dem BÜ:	6,40 m
.. Geschwindigkeit auf der Straße:	70 km/h
.. Vorh. Seitenwege innerhalb der Räumstrecke:	<u>Quadrant II:</u> Kreisstraße <i>Hachenburger Straße</i> (K15), bit. (mit 2 abzweigenden Wirtschaftswegen, bit/ unbef.) <u>Quadrant IV:</u> Kreisstraße <i>„Hachenburger Straße</i> (K15)“, bit. (mit westl. abzweigendem Wirtschaftsweg, unbef.)
.. Streckencharakteristik	eingleisig, nicht elektrifiziert
.. In der Nähe befindliche Bahnhöfe:	Hp Hattert, Bf Ingelbach

3.13.4 Beschreibung des geplanten Zustandes

3.13.4.1 Neubau der Bahnübergangsanlage

Der Bahnübergang km 55,888 „Hattert I“ (B414/ K15) ist richtlinienkonform mit einer neuen technischen Sicherung, Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Seitenlichtern auszustatten. Streckenseitig ist die Überwachungsart ÜS (Lokführerüberwacht mittels Überwachungssignale) vorgesehen.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Die alten Sicherungsanlagen werden komplett ausgebaut. Die neue Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) erhält insgesamt 4 Lichtzeichen, 2 Halbschranken, sowie 4 Andreaskreuze.

Die signaltechnischen Komponenten werden mit Schutzplanken zur Fahrbahn gesichert.

Das alte Achteckschaltheus wird abgerissen und durch ein neues Rechteck-Schaltheus im IV. Quadranten auf Bahngrund, inkl. Stromanschluss, Schutzgeländer zur Bahntrasse und Zuwegung ersetzt.

Neben dem Schaltheus kann eine Stellfläche für Servicefahrzeuge der Bahn ebenfalls auf Bahngrund aufgeschottert werden.

3.13.4.2 Tiefbauarbeiten Fahrbahn

Im Zuge der Änderung der technischen Sicherung ist innerhalb des 27 m Räumbereiches beiderseits des Gleises der Begegnungsfall zwischen den größten Bemessungsfahrzeugen (Lastzug mit Anhänger) und damit das Räumen des Bahnüberganges sicherzustellen.

Die vorhandene Fahrbahn ist mit einer Breite zwischen mit 6,40 m ausreichend für den Begegnungsfall zwischen Lkw/ Lkw bemessen.

Die Lage des Kreuzungspunktes bleibt dabei unverändert.

Der Bahnübergang ist hinsichtlich seiner Kuppen- und Wannenausrundung nicht auffällig. Gemäß der Handlungsanweisung der DB Netz vom 09.07.2007 ist bei umfassenden Umbauten ein Kuppen- und Wannenhalmesser von 70 m auf Bundes- und Landesstraßen anzustreben. Gemäß dem beigefügten Höhenplan wird diese Bedingung eingehalten.

Im Kreuzungsbereich sind bituminöse Anpassungsarbeiten an die neue BÜ-Befestigung erforderlich. Der Fahrbahnaufbau setzt sich in Anlehnung an RStO 12 und in Absprache mit dem LBM Diez zusammen.

3.13.4.3 Beschilderung und Markierung (nachrichtlich)

Die Beschilderungen und Markierungen sind in Absprache mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde herzustellen.

3.13.4.4 BÜ-Befestigung/ Oberbauarbeiten

Die vorhandene BÜ-Befestigung mit Platten wird einschließlich Bordstein und Lagefundament ausgebaut und durch neue hoch belastbare, verschleißfeste Gleistragplatten ersetzt. Gleisotter, B90-Betonschwellen mit Befestigungsmaterialien und UIC60 Schienen (2x60 m) sind im Einbaubereich der Gleistragplatten auszubauen. Die UIC60 Schienen werden wiedereingebaut.

3.13.4.5 Kabeltiefbau

Für die Anbindung der neuen Signalkomponenten werden neue Kabelschächte Gr. IV, VII und V inkl. in den Quadranten I und IV sowie II und III hergestellt.

Zwischen den Quadranten II und IV wird eine neue Gleisquerung hergestellt.

Aufgrund neuer Signal- und Streckenverkabelungen sind Tiefbauarbeiten zur Herstellung von Kabelschächten, Kabelgräben, Kabelkanal, Gleis- und Straßenquerung erforderlich.

3.13.4.6 Gründungen

Für die Gründung des Betonschaltheuses werden standardisierte und bahnzugelassene Fertigteile-Betonfundamente verwendet. Bei den Schrankenantrieben werden Rammrohre mit Ver-

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

drehschutz und bei den Normal-Signalmasten Rammrohrgründung mit Adapter gemäß Gründungsgutachten dimensioniert.

3.13.4.7 Anlagen der Elektrotechnik

Es ist ein neuer Freiluftverteilerschrank als Unterverteilung (UV) in unmittelbarer Nähe des BSH zu errichten.

Der Anschluss des Niederspannungskabels erfolgt von einer neuen Zähleranschlusssäule zum neuen BÜ-Schaltheus in Erdverlegung.

3.13.4.8 Anlagen der Telekommunikation

GSM-R (Digitalfunk) ist auf der Strecke bereits vorhanden.

3.13.5 Beschreibung des geplanten Zustandes – Verlegung K15

Die Einmündungsbereiche der Kreisstraße an die B 414 werden nach außerhalb des 27 m Räumbereiches der Bahn verschwenkt. Das konfliktfreie Räumen des BÜ-Bereiches für das größte Bemessungsfahrzeug wird so erreicht.

3.13.5.1 Fahrbahnmaßnahmen

Die Flächen der alten Auffahrten zur Kreisstraße werden entsiegelt und dem ursprünglichen Gelände angepasst bzw. können mit neuen Bepflanzungen ausgestattet werden.

Die Einmündungsbereiche der K15 werden außerhalb des Räumbereiches verlegt und gemäß Schleppkurvenanpassung für eine Begegnung zwischen den größten Bemessungsfahrzeugen, Lastzug mit Anhänger, aufgeweitet. Die unbefestigten Feldwege werden an die neue Führung der Straße angeschlossen und gemäß Bestand hergestellt.

Der Fahrbahnaufbau setzt sich in Anlehnung an RStO 12 bzw. RLW 05 und in Absprache mit dem LBM Diez zusammen.

3.13.5.2 Beschilderung und Markierung (nachrichtlich)

Die Beschilderungen und Markierungen sind in Absprache mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde herzustellen.

3.13.6 Temporär zu errichtende Anlagen

Baustelleneinrichtungsflächen können auf dem unbefestigten Feldweg auf Bahngrund im IV. Quadranten und auf Gemeindeflächen im III. Quadranten genutzt werden.

Die Anbindung der Baustelle erfolgt über das öffentliche Wegenetz.

Nach Fertigstellung und Abnahme der Bauleistungen sind die Baustelleneinrichtungsflächen in einem sauberen und ordnungsgemäßen Zustand zu verlassen. Alle benutzten Straßen, Wege und Grundstücke sind während der gesamten Bauzeit in einem einwandfreien, verkehrssicheren Zustand zu halten, nach Abschluss der Baumaßnahmen hat der AN die benutzten öffentlichen Straßen wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen

3.13.7 Baudurchführung

Die Umbaumaßnahmen am Bahnübergang werden so kurz wie möglich gehalten. Bauzeitlich erforderliche Straßenvollsperrungen sowie mögliche Umleitungswege sind mindestens 4 Wochen vor Baubeginn bei der zuständigen Behörde zu beantragen und abzustimmen.

3.13.8 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

3.13.8.1 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

3.13.8.1.1 Schutzgut „Mensch“

Die technische Sicherung des Bahnübergangs wird erneuert. Durch die Verlegung der zusätzlichen kreuzenden Kreisstraße K15 wird die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer am Bahnübergang erhöht.

3.13.8.1.2 Schutzgut „Tiere und Pflanzen; Biodiversität“

Aufgrund der vorliegenden Habitatausstattung wurde dem Eingriffsbereich keine besondere Eignung als Reptilienlebensraum zugesprochen. Infolgedessen wurde hier keine Reptilienkartierung vorgenommen. Eine Auslösung von Verbotstatbeständen – auch für andere geschützte Artengruppen - durch die geplanten Baumaßnahmen ist nicht zu erwarten.

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnübergangs wird eine Fläche von 949 m² an vorliegenden, geringwertigen Grünland-, Ruderal- oder Ackerbiotope beansprucht. Gleichzeitig wird eine bestehende Asphaltfläche von 870 m² entsiegelt.

Das FFH-Gebiet „Nistertal und Kroppacher Schweiz“ (5212-303) befindet sich in einer Entfernung von über 1.800 m. Es sind keine Beeinträchtigungen der Schutzziele des FFH-Gebiets zu erwarten.

Für weitere Angaben wird auf die artenschutzrechtliche Potenzialabschätzung und die FFH-Vorprüfung verwiesen.

3.13.8.1.3 Schutzgut „Wasser“

Zur Vermeidung von baubedingten Verschmutzungen des Grundwassers sind wasserdichte Unterlagen beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, wie Kraft- und Schmierstoffen zu verwenden. Dadurch ist ein Eindringen dieser Stoffe in den Boden vollständig zu verhindern. Das Oberflächenwasser wird wie bisher in die vorhandenen Seitenbereiche abgeleitet und nicht verunreinigt.

Die zu verlegenden Einmündungsbereiche der K15 werden mit ausreichend Quergefälle hergestellt und entwässern wie im Bestand über das Bankett in die Seitenbereiche.

3.13.8.1.4 Schutzgut „Luft, Klima und Klimawandel“

Aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens sind keine negativen Auswirkungen auf die Luftqualität oder das Geländeklima zu erwarten.

Die geplanten Maßnahmen sind nicht mit einer Änderung des Betriebsprogramms und einer damit verbundenen Änderung von betriebsbedingten Treibhausgasemissionen verknüpft. Baubedingte Emissionen, etwa durch Baufahrzeuge, etwa durch Baufahrzeuge oder Betonverarbeitung übersteigen nach gutachterlicher Einschätzung nicht das übliche Maß und können daher vernachlässigt werden.

Da das Vorhaben nicht in einem Hochwasserrisikogebiet realisiert werden soll, können ebenso klimawandelbedingte Risiken für das Projekt ausgeschlossen werden.

3.13.8.1.5 Schutzgut „Landschaft“

Das Landschaftsbild im näheren Umfeld der geplanten Maßnahme wird vorwiegend durch größere Offenlandbereiche dominiert. Prägende Komponenten stellen die beiden in diesem Bereich weitgehend parallel und mit geringem Abstand zueinander verlaufenden, linearen Infrastrukturelemente der Bahnstrecke und der B 414 sowie zusätzlich die kreuzende K 15 dar. Ansonsten ist das direkte Umfeld eher strukturarm und weist größere Acker- und Grünlandflä-

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

chen auf. Größere Gehölzbestände finden sich im direkten Umfeld lediglich im Westen entlang der Bahnstrecke.

Der BÜ bleibt in vergleichbarer Weise erhalten und eine vollständige Wiederherstellung aller in Anspruch genommenen Flächen ist vorgesehen. Damit wird der Gesamtcharakter der infrastrukturell vorbelasteten Landschaftsbildes im engeren Umfeld des Bahnübergangs nicht maßgeblich verändert und erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzguts können ausgeschlossen werden.

3.13.8.1.6 Schutzgut „Boden“

Zur Sicherung des Bahnübergangs ist es notwendig, die Einmündungen der Kreisstraße K15 zu verlegen. Dazu wird eine unbefestigte Fläche von 949 m² neu versiegelt. Bei den betroffenen Biotopen handelt es sich um geringwertige Grünland- oder Ackerbiotope.

Dem gegenüber wird im Zuge des Rückbaus der alten Einmündungen eine Fläche von 870 m² entsiegelt.

Für weitere Angaben wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

3.13.8.1.7 Schutzgut „Fläche“

Die geplante Anhebung der Streckengeschwindigkeit macht den Ausbau der technischen Sicherungsanlagen im Bereich des Bahnübergangs unabdingbar, da hier erhöhte Sicherheitsanforderungen gestellt werden. Der zusätzliche Flächenbedarf ist demnach zwingend notwendig, um die Sicherheit von Fußgängern, Straßenverkehrsteilnehmern und des Bahnbetriebs zu gewährleisten.

Die projektbedingte Beeinträchtigung der vorliegenden Biotope und damit auch des Schutzguts Fläche wird im Rahmen der Eingriffsregelung abgearbeitet und bilanziert. Zum Ausgleich dieser Beeinträchtigungen werden entsprechende Maßnahmen vorgesehen, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegeben sind.

Bei der technischen Planung wurde darauf geachtet, den benötigten Flächenverbrauch so weit wie möglich zu reduzieren.

3.13.8.1.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe“

Kultur- und Sachgüter sind von den geplanten Maßnahmen nicht betroffen.

3.13.8.2 Variantenabwägung

Die Anpassung der Einmündungsbereiche stellt eine aus Verkehrssicherheitsgründen unumgängliche Maßnahme dar. Die durchzuführende Variante wurde so gewählt, dass der Eingriff in unbeeinträchtigte Biotope durch eine nur kurze Verschwenkung der Einmündungen möglichst gering gehalten wird. Da zeitgleich die bestehenden Einmündungen auf der gleichen Länge zurückgebaut werden können, gleichen sich Neu- und Entsiegelung beinahe aus.

3.13.8.3 Bewertung des Störfallrisikos

In einem Vermerk vom 12.05.2017 gibt das Eisenbahnbundesamt konkrete Berücksichtigungsempfehlungen zur Frage nach dem projektbedingten Störfallrisiko. Dazu wird eine Entscheidungskaskade angegeben, die im Umweltscreening abzuarbeiten ist:

1) Handelt es sich um den Bau oder die Änderung eines wichtigen Verkehrsweges einschließlich seiner Nebenanlagen?

Gemäß genanntem Vermerk sind Haupteisenbahnstrecken im Sinne des § 47b BImSchG als wichtige Verkehrswege zu definieren. Demnach gelten Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr als Haupteisenbahnstrecken. Dieser Definition zufolge ist die betroffene Strecke 3032 keine Haupteisenbahnstrecke.

Damit ist eine Prüfung der weiteren Entscheidungsmerkmale irrelevant. Eine UVP Pflicht ist damit hinsichtlich des Störfallrisikos nicht gegeben.

3.13.8.4 Betriebliche Abfälle

Durch die höhere Fahrgeschwindigkeit auf Teilen der Strecke entstehen keine zusätzlichen betrieblichen Abfälle. Die baubedingt anfallen Abfälle wurden auf Grundlage der technischen Planunterlagen im Rahmen der Umwelterklärung in einer abfallrechtlichen Kurzdarstellung für den gesamten Planfeststellungsabschnitt aufsummiert. Demzufolge ist von folgenden Massen auszugehen:

- Geschätzte Summe der nicht-gefährlichen mineralischen Bauabfälle nach AVV 17 05.
14.000 t
- Geschätzte Summe der Bauabfälle nach AVV 17
15.000 t

3.13.8.5 Rückstände und Emissionen

Mit den Baumaßnahmen am Bahnübergang sind keine erheblichen, zusätzlichen Emissionen durch Licht oder Geruch verbunden.

Zum Thema Lärm- und Erschütterungsemissionen wurde ein Sondergutachten erstellt. Demzufolge ergeben sich für den gesamten Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis keine erheblichen Beeinträchtigungen.

3.13.8.6 Aktueller Zustand und hypothetische Entwicklung der Umwelt bei Ausbleiben des Projekts

Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um bahnahe Grünstreifen, Ackerflächen und ruderale Säume, die im Rahmen regelmäßiger Freistellungsarbeiten gemäht werden oder von Vegetation weitgehend freigehalten werden sollen. Eine natürliche Entwicklung findet auf diesen Flächen auch bei Ausbleiben des Projekts nicht statt. Damit liegen die Biotope im Voreingriffszustand bereits in ihrem höchstmöglichen Natürlichkeitsgrad vor.

3.13.8.7 Kumulierung

Im Rahmen des Projekts zur Geschwindigkeitserhöhung sind entlang der Strecke Um- und Ausbaumaßnahmen an mehreren Bahnübergängen und Streckenabschnitten geplant. In der Umweltplanung zum Projekt werden die Auswirkungen dieser Eingriffe bereits kumulativ und für den jeweiligen Planfeststellungsabschnitt zusammengefasst beurteilt und auch die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen abschnittsweise gebündelt.

Weitere Vorhaben, deren Auswirkungen im Zusammenhang mit dem geplanten Streckenausbau erhebliche, negative Umweltauswirkungen entfalten können, sind nicht bekannt.

3.13.9 Weitere Rechte und Belange

3.13.9.1 Grunderwerb

Die dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen können den Grunderwerbsplänen (Unterlage 5) sowie dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) entnommen werden.

Für die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter im Rahmen der Bauarbeiten werden mit den Eigentümern Bauerlaubnisverträge abgeschlossen.

3.13.9.2 Kabel und Leitungen

Durch die Baumaßnahmen sind Anlagen von Kommunikations- und Versorgungsleitungen in den Ausbaubereichen betroffen.

Vor Baubeginn sind Baudurchführung und evtl. Begleitmaßnahmen mit den jeweiligen Betreibern abzusprechen und die Einbauhinweise und Kabelmerkkblätter zu berücksichtigen:

- Rheinische Energie AG (rhenag-Sieburg), Bachstraße 3, 53721 Sieburg
- Deutsche Telekom Technik GmbH, TI NL Mitte, Alfred-Herrhausen-Allee 7, 65760 Eschborn

3.13.9.3 Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes Rheinland-Pfalz vom 29.07.2013, können angesichts der Tatsache das Eisenbahnlinien immer wieder Ziele Allierter Bomber waren, Kampfmittel und insbesondere Bomben keinesfalls ausgeschlossen werden. Für den Fall, dass eine präventive Absuche im Umbaubereich des Bahnübergangs gewünscht wird, sind hierfür spezielle Fachfirmen zu beauftragen.

Ansonsten sind die vorgesehenen Arbeiten mit der möglichen Vorsicht auszuführen. Bei Verdacht auf Kampfmittel ist unverzüglich der Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

3.13.9.4 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die Entsorgung ausgebaute Stoffe erfolgt gemäß dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) der DB AG, das als Prozess zur Erfassung und Steuerung der Entsorgung von Abfällen definiert und in der Konzernrichtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen planen, durchführen, abnehmen, dokumentieren und abschließen“ (Ril 809) verankert ist.

3.13.9.5 Zustimmungen, Genehmigungen und Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei einem Ortstermin wurde das Bauvorhaben allen Beteiligten erläutert.

Der durch die Erneuerung der technischen Sicherung am BÜ km 55,888 „Hattert I“ (B414/K15) betroffene Baulastträger, die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität Diez wurde angeschrieben und hat seine Zustimmung zu der geplanten Baumaßnahme gegeben.

Die betroffenen privaten Grundstückseigentümer wurden angeschrieben (09.09.2016, 20.10.2016, 07.11.2016).

Am 21.03.2017 hat seitens der Deutschen Bahn eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Sitzungssaal der Verbandsgemeinde Hachenburg stattgefunden, bei der die BÜ-Maßnahme vorgestellt wurde. Es wurden keine neuen Erkenntnisse gewonnen.

3.14 Aufhebung mit Ausbau Wendeschleife BÜ km 56,634 „Weg II“ (Marzhausen)

3.14.1 Planrechtfertigung

Der nicht technisch gesicherte Bahnübergang BÜ km 56,634 „Weg II“ Marzhausen entspricht im gegenwärtigen Zustand nicht mehr den geltenden Richtlinien der DB AG, insbesondere der Ril 815. Vor dem Hintergrund der Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke 3730 wird der Bahnübergang zur Erhöhung der Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs aufgehoben. Begründung zur Auflassung des BÜ sind sowohl die schwache Verkehrsstärke (2 Kfz/ Tag, siehe Verkehrszählung), als auch die gegebene unmittelbare Nähe zu den umliegenden

Nachbar-BÜ km 55,888 und 58,195. Über vorhandene Wege kann die Erschließung von landwirtschaftlich genutzten Flächen aufrecht gehalten werden. Der mit der Aufhebung verbundene Umweg wird als zumutbar für die Betroffenen angesehen. Nach Rückbau des Bahnübergangs wird im Bereich der Sackgasse eine Wendeschleife für das Wenden forstwirtschaftlichen Fahrzeugen im Wald ausgebaut.

3.14.2 Varianten und Variantenvergleich

Der Bahnübergang km 56,634 „Weg II“ Marzhausen befindet sich im Wald und wird ausschließlich von forstwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt. Die nächsten Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke befinden sich in km 55,888 sowie bei km 58,195. Zur Umfahrung können vorhandene Wege genutzt werden. Vor dem aufgehobenen Bahnübergang wird nördlich eine Wendeschleife erstellt

Die aufgeführten Gegebenheiten zeigen, dass eine Auflassung des Bahnüberganges mit Erstellung einer Wendemöglichkeit als erforderliche Folgemaßnahme gegenüber einer technischen Sicherung oder einer Erstellung einer Eisenbahn- oder Straßenüberführung sowie einer Verlegung des Bahnübergangs zu bevorzugen ist.

Es wurde festgestellt, dass:

- die Erreichbarkeit der umliegenden forstwirtschaftlichen Flächen auch nach der Auflassung möglich ist. In diesem Zusammenhang ist zudem die schwache Verkehrsbelastung des Bahnüberganges km 56,634 mit 2 Kfz/Tag zu berücksichtigen.
- die Kosten einer erstmaligen technischen Sicherung des Bahnübergangs im Verhältnis zu einer Aufhebung wirtschaftlich nicht vertretbar wären. Neben den Kosten für die technische Sicherung und den ebenso notwendigen bautechnischen Erneuerungen, würden durch den Bahnübergang zudem laufende Instandhaltungskosten anfallen.
- die Möglichkeit einer Beseitigung des Bahnübergangs und der Bau einer höhenfreien Kreuzung (Eisenbahn- oder Straßenüberführung) bzw. die Verlegung des BÜ als Alternativmaßnahme aufgrund der Örtlichkeit sowie der entstehenden Kosten, und den unvermeidbaren immensen Eingriffen in die Natur und Landschaft nicht realisierbar bzw. wirtschaftlich und ökologisch wäre.
- die Aufhebung des Bahnübergangs aus Umweltgesichtspunkten eine Verbesserung bedeutet, da die bituminöse Schicht im Kreuzungsbereich entsiegelt werden kann. Durch die fehlende Kreuzungsmöglichkeit kommt es zudem zu einer starken Reduzierung des Verkehrs im Wald. Die Anlage der Wendemöglichkeit ist unumgänglich und hier insoweit optimiert, als dass etwa ein Drittel der dazu notwendigen Teilversiegelung durch Schotter auf der bereits teilversiegelten Fläche des Waldweges umgesetzt wird.

Bei der Auswahl der Entwurfparameter wurden diejenigen gewählt, die bei Einhaltung aller Bestimmungen den geringstmöglichen Flächenbedarf verursachen, und ökonomisch wie ökologisch am verträglichsten sind. Darüber hinaus wurden auch regionalplanerische Aspekte berücksichtigt sowie die Verkehrssicherheit einbezogen.

3.14.3 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Ein von der „Kölner Straße“ (B 414) abzweigender Forstweg kreuzt den eingleisigen Abschnitt höhengleich und liegt außerorts.

Die Sicherung des Bahnübergangs km 56,634 erfolgt durch Übersicht auf der Strecke, in Verbindung mit Andreaskreuzen und hörbaren Signalen des Zuges.

Die Fahrbahnbreite im Kreuzungsbereich beträgt 3 m. Der Gleisbereich ist mit Platten ausgelegt. Der restliche Bereich des Bahnübergangs ist asphaltiert.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Der vorhandene Zustand an dem BÜ km 56,634 „Weg II“ Marzhausen lässt sich wie folgt beschreiben:

.. Einstufung der Straßenverkehrsstärke (gem. §11, Abs. 13 EBO):	schwach, 2 Kfz/ Tag, Verkehrszählung 11.2015
.. Vorhandene Sicherung:	Übersicht auf der Strecke i.V.m. hörbaren Signalen des Zugs und 2 x Andreaskreuz
.. Vorhandene BÜ-Befestigung im Fahrbahnbereich:	Platten, Asphalt
.. vorhandene BÜ-Befestigungsbreite:	3,60 m
.. Vorhandene Rad-Fußwege über den BÜ:	nein
.. vorhandener Oberbau:	W54-1667-B70N
.. Straßenbreite vor und hinter dem BÜ:	2,60 m
.. Geschwindigkeit auf der Straße:	50 km/h
.. Vorh. Seitenwege innerhalb der Räumstrecke:	nein
.. Streckencharakteristik:	eingleisig, nicht elektrifiziert
.. In der Nähe befindliche Bahnhöfe:	Bf Ingelbach

3.14.4 Beschreibung des geplanten Zustandes - Bahnübergang

3.14.4.1 Rückbau der Bahnübergangsanlage

Der nicht technisch gesicherte Bahnübergang km 56,634 „Weg II“ wird aufgehoben.

3.14.4.2 Fahrbahnarbeiten

Die bituminösen Anschlussbereiche an die BÜ-Befestigung werden zurückgebaut. Als natürliche Begrenzung werden nördlich und südlich der Bahn 1,00 m hohe Erdwälle mit einer Neigung von 1:1,5 aufgeschüttet und mit Rasenansaat begrünt

Die nördlich und südlich vorhandenen Wegeabschnitte auf Bahngrund werden als Zufahrt für Servicefahrzeuge der Bahn für Streckeninspektionen beibehalten.

3.14.4.3 Beschilderung und Markierung (nachrichtlich)

Die Beschilderungen und Markierungen sind in Absprache mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde herzustellen.

3.14.4.4 BÜ-Befestigung/ Oberbauarbeiten

Die bestehende BÜ-Befestigung mit Platten wird zurückgebaut.

Im Gleis-/Kreuzungsbereich werden infolge des Abbruchs der BÜ-Befestigung nachstehende Anpassungsarbeiten vorgenommen:

- Bettungsarbeiten (Schwellenfächer freimachen, wieder andecken, Schotter ergänzen und soweit erforderlich Stopfarbeiten)

Der Regelquerschnitt der Bahn ist unter Berücksichtigung der Vorflutverhältnisse und der Kabelleage wiederherzustellen.

3.14.5 Beschreibung des geplanten Zustandes - Wendeschleife

Nördlich der Bahnstrecke wird bedingt durch die Aufhebung des BÜ km 56,634 eine Wendemöglichkeit als erforderliche Folgemaßnahme geschaffen. Hierdurch kann eine Umfahrung über den Nachbar-BÜ km 55,888 „Hattert I“ (Erneuerung der technischen Sicherung) bzw. bei km 58,195 (BÜ Kölner Straße) erfolgen.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG

Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Für die Herstellung der Wendeschleife muss in Teilbereichen der Oberboden abgetragen, mit Füllboden (steinfrei, grobkörnig) angedeckt und anschließend verdichtet werden.

Der Fahrbahnaufbau des Wendeplatzes wird in Anlehnung an RLW' 06 (Fahrbahn mit Wassergebundener Decke, verdichteter Zustand) hergestellt.

Berücksichtigung der DS 800 (Parallellage von Schienenwegen und Straßen)

Bei parallel zum Gleis geführten öffentlich gewidmeten Seitenwegen, die einen Abstand von 14,35 m zur Gleisachse unterschreiten, werden im BÜ Bereich Einfache Schutzplanken errichtet. Im BÜ-Bereich befinden sich keine bahnparallelen Seitenwege.

3.14.6 Temporär zu errichtende Anlagen

Baustelleneinrichtungsflächen können auf dem unbefestigten Feldweg auf Bahngrund südlich der Strecke und auf Gemeindeflächen nördlich der Strecke genutzt werden.

Die Anbindung der Baustelle erfolgt über das öffentliche Wegenetz.

Nach Fertigstellung und Abnahme der Bauleistungen sind die Baustelleneinrichtungsflächen in einem sauberen und ordnungsgemäßen Zustand zu verlassen. Alle benutzten Straßen, Wege und Grundstücke sind während der gesamten Bauzeit in einem einwandfreien, verkehrssicheren Zustand zu halten, nach Abschluss der Baumaßnahmen hat der AN die benutzten öffentlichen Straßen wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen

3.14.7 Baudurchführung

Die Umbaumaßnahmen am Bahnübergang werden so kurz wie möglich gehalten. Bauzeitlich erforderliche Straßenvollsperrungen sowie mögliche Umleitungswege sind mindestens 4 Wochen vor Baubeginn bei der zuständigen Behörde zu beantragen und abzustimmen.

3.14.8 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

3.14.8.1 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

3.14.8.1.1 Schutzgut „Mensch“

Die Gefahrenlage Querung Bahnübergang entfällt.

3.14.8.1.2 Schutzgut „Tiere und Pflanzen; Biodiversität“

Aufgrund der vorliegenden Habitatausstattung wurde dem Eingriffsbereich keine besondere Eignung als Reptilienlebensraum zugesprochen. Infolgedessen wurde hier keine Reptilienkartierung vorgenommen. Eine Auslösung von Verbotstatbeständen – auch für andere geschützte Artengruppen - durch die geplanten Baumaßnahmen ist nicht zu erwarten.

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnübergangs wird eine Fläche von 385 m² an vorliegenden Wald- oder Gehölzbiotopen sowie weitere 167 m² bereits teilversiegelter Fläche beansprucht.

Für weitere Angaben wird auf die artenschutzrechtliche Potenzialabschätzung und die FFH-Vorprüfung verwiesen.

3.14.8.1.3 Schutzgut „Wasser“

Der Bahnübergang wird aufgehoben, die BÜ-Befestigung und bit. Anschlussbereiche werden zurückgebaut/ entsiegelt. Zur Vermeidung von baubedingten Verschmutzungen des Grundwassers sind wasserdichte Unterlagen beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, wie Kraft- und Schmierstoffen zu verwenden. Dadurch ist ein Eindringen dieser Stoffe in den Boden vollständig zu verhindern. Das Oberflächenwasser wird wie bisher in die vorhandenen Seitenbereiche abgeleitet und nicht verunreinigt.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Der neue Wendepplatz wird mit ausreichend Quergefälle hergestellt und entwässert genauso wie der vorhandene Forstweg in die bestehenden Seitenbereiche.

3.14.8.1.4 Schutzgut „Luft, Klima und Klimawandel“

Aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens sind keine negativen Auswirkungen auf die Luftqualität oder das Geländeklima zu erwarten.

Die geplanten Maßnahmen sind nicht mit einer Änderung des Betriebsprogramms und einer damit verbundenen Änderung von betriebsbedingten Treibhausgasemissionen verknüpft. Baubedingte Emissionen, etwa durch Baufahrzeuge, etwa durch Baufahrzeuge oder Betonverarbeitung übersteigen nach gutachterlicher Einschätzung nicht das übliche Maß und können daher vernachlässigt werden.

Da das Vorhaben nicht in einem Hochwasserrisikogebiet realisiert werden soll, können ebenso klimawandelbedingte Risiken für das Projekt ausgeschlossen werden.

3.14.8.1.5 Schutzgut „Landschaft“

Das Landschaftsbild im näheren Umfeld der geplanten Maßnahme wird von geschlossenen Waldbeständen dominiert. Die zu allen Seiten vorliegenden Gehölze kaschieren die Sicht und bewirken damit auch, dass der BÜ von seinem Umfeld aus kaum eingesehen werden kann. Gleiches gilt auch für den anzulegenden Wendekreis.

Der BÜ wird aufgehoben und damit die infrastrukturelle Prägung des näheren Bereichs leicht reduziert. Damit können erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausgeschlossen werden

3.14.8.1.6 Schutzgut „Boden“

Der Bahnübergang wird aufgehoben und dazu die bituminöse Bahnübergangsbefestigung mit Fahrbahnanschluss zurückgebaut und dabei eine Fläche von etwa 14 m² entsiegelt. Im Bereich des Waldwegs soll nördlich auf etwa 552 m² eine Schotterfläche als Wendemöglichkeit eingerichtet werden (167 m² bereits teilversiegelte Wegfläche, 385 m² Waldfläche). Für weitere Angaben wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

3.14.8.1.7 Schutzgut „Fläche“

Der Bahnübergang wird aufgehoben und damit versiegelt vorliegende Flächen im Bereich wieder entsiegelt. Dem gegenüber steht die Neuanlage eines Wendepplatzes im Bereich der angrenzend gelegenen Waldwege. Im Zuge dieser Neuanlage müssen die entsprechenden Flächen aus der forstlichen Nutzung genommen werden.

Die projektbedingte Beeinträchtigung der vorliegenden Biotope und damit auch des Schutzguts Fläche wird im Rahmen der Eingriffsregelung abgearbeitet und bilanziert. Zum Ausgleich dieser Beeinträchtigungen werden entsprechende Maßnahmen vorgesehen, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegeben sind.

Bei der technischen Planung wurde darauf geachtet, den benötigten Flächenverbrauch so weit wie möglich zu reduzieren.

3.14.8.1.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe“

Kultur- und Sachgüter sind von den geplanten Maßnahmen nicht betroffen.

3.14.8.2 Variantenabwägung

Die Aufhebung des Bahnübergangs bedeutet aus Umweltgesichtspunkten eine Verbesserung, da die bituminöse Schicht im Kreuzungsbereich entsiegelt werden kann. Durch die fehlende Kreuzungsmöglichkeit kommt es zudem zu einer starken Reduzierung des Verkehrs im Wald.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Die Anlage der Wendemöglichkeit ist unumgänglich und hier insoweit optimiert, als dass etwa ein Drittel der dazu notwendigen Teilversiegelung durch Schotter auf der bereits teilversiegelten Fläche des Waldweges umgesetzt wird.

3.14.8.3 Bewertung des Störfallrisikos

In einem Vermerk vom 12.05.2017 gibt das Eisenbahnbundesamt konkrete Berücksichtigungsempfehlungen zur Frage nach dem projektbedingten Störfallrisiko. Dazu wird eine Entscheidungskaskade angegeben, die im Umweltscreening abzuarbeiten ist:

1) Handelt es sich um den Bau oder die Änderung eines wichtigen Verkehrsweges einschließlich seiner Nebenanlagen?

Gemäß genanntem Vermerk sind Haupteisenbahnstrecken im Sinne des § 47b BImSchG als wichtige Verkehrswege zu definieren. Demnach gelten Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr als Haupteisenbahnstrecken. Dieser Definition zufolge ist die betroffene Strecke 3032 keine Haupteisenbahnstrecke.

Damit ist eine Prüfung der weiteren Entscheidungsmerkmale irrelevant. Eine UVP Pflicht ist damit hinsichtlich des Störfallrisikos nicht gegeben.

3.14.8.4 Betriebliche Abfälle

Durch die höhere Fahrgeschwindigkeit auf Teilen der Strecke entstehen keine zusätzlichen betrieblichen Abfälle. Die baubedingt anfallen Abfälle wurden auf Grundlage der technischen Planunterlagen im Rahmen der Umwelterklärung in einer abfallrechtlichen Kurzdarstellung für den gesamten Planfeststellungsabschnitt aufsummiert. Demzufolge ist von folgenden Massen auszugehen:

- Geschätzte Summe der nicht-gefährlichen mineralischen Bauabfälle nach AVV 17 05.
14.000 t
- Geschätzte Summe der Bauabfälle nach AVV 17
15.000 t

3.14.8.5 Rückstände und Emissionen

Mit den Baumaßnahmen am Bahnübergang sind keine erheblichen, zusätzlichen Emissionen durch Licht oder Geruch verbunden.

Zum Thema Lärm- und Erschütterungsemissionen wurde ein Sondergutachten erstellt. Demzufolge ergeben sich für den gesamten Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis keine erheblichen Beeinträchtigungen.

3.14.8.6 Aktueller Zustand und hypothetische Entwicklung der Umwelt bei Ausbleiben des Projekts

Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um forstlich genutzte Flächen entlang bestehender Waldwege. Hier liegen im Voreingriffszustand sowohl Nadel- als auch Laubwaldbiotope vor, die voraussichtlich entsprechend der üblichen forstlichen Nutzung bis zur Hiebsreife eine weitgehend unbeeinflusste Entwicklung nehmen können.

Demnach ist davon auszugehen, dass die Flächen bei Ausbleiben des Projekts weiterhin forstlich genutzt würden und damit einen höheren Natürlichkeitsgrad aufweisen, als nach der projektbedingten Umgestaltung zu einem Wendepunkt.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Die projektbedingten Eingriffe werden im Rahmen der Eingriffsregelung bilanziert und ausgeglichen.

3.14.8.7 Kumulierung

Im Rahmen des Projekts zur Geschwindigkeitserhöhung sind entlang der Strecke Um- und Ausbaumaßnahmen an mehreren Bahnübergängen und Streckenabschnitten geplant. In der Umweltplanung zum Projekt werden die Auswirkungen dieser Eingriffe bereits kumulativ und für den jeweiligen Planfeststellungsabschnitt zusammengefasst beurteilt und auch die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen abschnittsweise gebündelt.

Weitere Vorhaben, deren Auswirkungen im Zusammenhang mit dem geplanten Streckenausbau erhebliche, negative Umweltauswirkungen entfalten können, sind nicht bekannt.

3.14.9 Weitere Rechte und Belange

3.14.9.1 Grunderwerb

Die dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen können den Grunderwerbplänen (Unterlage 5) sowie dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) entnommen werden.

Für die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter im Rahmen der Bauarbeiten werden mit den Eigentümern Bauerlaubnisverträge abgeschlossen.

3.14.9.2 Kabel und Leitungen

Durch die Baumaßnahmen keine Anlagen von Kommunikations- und Versorgungsleitungen in den Ausbaubereichen betroffen.

3.14.9.3 Straßen und Wege

Die dauerhafte Unterhaltung und Erhaltung der Wendeschleife obliegt bei der Ortsgemeinde Müschenbach.

3.14.9.4 Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes Rheinland-Pfalz vom 29.07.2013, können angesichts der Tatsache das Eisenbahnlinien immer wieder Ziele Allierter Bomber waren, Kampfmittel und insbesondere Bomben keinesfalls ausgeschlossen werden. Für den Fall, dass eine präventive Absuche im Umbaubereich des Bahnübergangs gewünscht wird, sind hierfür spezielle Fachfirmen zu beauftragen.

Ansonsten sind die vorgesehenen Arbeiten mit der möglichen Vorsicht auszuführen. Bei Verdacht auf Kampfmittel ist unverzüglich der Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

3.14.9.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die Entsorgung ausgebaute Stoffe erfolgt gemäß dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) der DB AG, das als Prozess zur Erfassung und Steuerung der Entsorgung von Abfällen definiert und in der Konzernrichtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen planen, durchführen, abnehmen, dokumentieren und abschließen“ (Ril 809) verankert ist.

3.14.9.6 Zustimmungen, Genehmigungen und Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei einem Ortstermin wurde das Bauvorhaben allen Beteiligten erläutert.

Geschwindigkeitserhöhung Oberwesterwaldbahn

Antrag auf planrechtliche Genehmigung nach § 18 AEG Planfeststellungsabschnitt Westerwaldkreis

Der durch die Baumaßnahme betroffene Straßenbaulastträger, die Gemeinde Marzhausen, vertreten durch die Verbandsgemeinde Hachenburg hat schriftlich ihre Zustimmung zu der geplanten Rückbaumaßnahme gegeben (sh. Schreiben v. 13.05.2013 und 03.09.2013). Die Einrichtung einer Wendemöglichkeit wird für sinnvoll erachtet. Diese Auflage wurde berücksichtigt.

Mit der VG Hachenburg gab es eine Abstimmung.

Am 21.03.2017 hat seitens der Deutschen Bahn eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Sitzungssaal der Verbandsgemeinde Hachenburg stattgefunden, bei der die BÜ-Maßnahme vorgestellt wurde. Es wurden keine neuen Erkenntnisse gewonnen.

3.15 Erstmalige technische Sicherung BÜ km 59,309 „Weg I“ (Ingelbach/Giesenhausen)

3.15.1 Planrechtfertigung

Der nicht technisch gesicherte Bahnübergang km 59,309 „Weg I“ Ingelbach entspricht im gegenwärtigen Zustand nicht mehr den geltenden Richtlinien der DB AG, insbesondere der Ril 815. Vor dem Hintergrund der Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke 3730 ist der Bahnübergang zur Erhöhung der Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs erstmalig technisch zu sichern.

3.15.2 Varianten und Variantenvergleich

Über den Bahnübergang km 59,309 „Ingelbach I“ werden die umliegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen erschlossen. Eine Nutzung findet insofern überwiegend durch den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr statt. Die nächsten Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke befinden sich in km 58,199 „Kölner Straße“ mit einer Umfahrlänge von 3 km und km 61,018 „Wirtschaftsweg“ mit einer Umwegungsstrecke von 4 km.

Die aufgeführten Gegebenheiten lassen weder eine Schließung noch Ersatzmaßnahmen wie die Erstellung einer Eisenbahn- oder Straßenüberführung oder die Verlegung des Bahnübergangs zu. Es wurde festgestellt, dass:

- bei einer Auffassung des BÜ „Weg I“ Ingelbach insbesondere für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr entsprechende adäquate Alternativen geschaffen werden müssten. Der daher notwendige Ausbau von Ersatzweegeanbindungen würde wiederum zu unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft führen und zudem einen wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand verursachen.
- die Möglichkeit einer Beseitigung des Bahnübergangs und der Bau einer höhenfreien Kreuzung als Alternativmaßnahme (Eisenbahn- oder Straßenüberführung) aufgrund der Örtlichkeit sowie der entstehenden Kosten nicht realisierbar/ wirtschaftlich wäre.
- die Verlegung des Bahnübergangs bei einer verkehrlich akzeptablen Lösung einen wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand verursachen würde. Größere Eingriffe in Natur und Landschaft wären unvermeidbar. Darüber hinaus wäre Grunderwerb von Dritten erforderlich. Außerdem ist anzumerken, dass aufgrund der zu gewährleistenden Erschließung der umliegenden landwirtschaftlichen Flächen, sowie der im direkten Umfeld des Bahnüberganges ansässigen Betriebe kein anderer geeigneter Standort zugelassen werden könnte.
- die technische Sicherung im Zuge der Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke aus Verkehrssicherheitsgründen unumgänglich ist. Die Erweiterung wird auf geringwertiger Grünfläche im Fahrbahnseitenstreifen umgesetzt und bedeutet damit den geringstmöglichen Eingriff.