

Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Reaktivierung Hunsrückbahn

Planfeststellungsabschnitt 1

Erläuterungsbericht

Streckennummer/Strecke: 3511 Bingen Hbf – Saarbrücken Hbf
km 7,540 – 8,592
3021 Langenlonsheim – Hermeskeil
km 0,650 – 59,582
3023 Büchenbeuren – Flughafen Hahn
km 0,000 – 3,866

Planungsabschnitt PfA 1: Bereich der VG Langenlonsheim,
Stromberg, Rheinböllen und Simmern
Str. 3021 von km 0,650 – 43,531
Str. 3511 von km 7,540 – 8,592

Im Auftrag der DB Netz AG:

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Mitte
I.BV-MI-P(7)
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

Bauherr:

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetze
Schwarzwaldstraße 86
76137 Karlsruhe

Inhaltsverzeichnis

TEIL I	<u>ALLGEMEINER TEIL</u>	9
1	<u>Anlass und Ziel der Maßnahme</u>	9
2	<u>Rechtsgrundlage, Zwecke, Zuständigkeiten</u>	10
2.1	<u>Rechtsgrundlage</u>	10
2.2	<u>Zweck der Planfeststellung</u>	10
2.3	<u>Zuständigkeiten</u>	11
2.3.1	<u>Träger des Vorhabens</u>	11
2.3.2	<u>Planfeststellungsbehörde</u>	11
2.3.3	<u>Anhörungsbehörde</u>	11
3	<u>Darstellung der Maßnahme</u>	12
3.1	<u>Geographische Gliederung</u>	12
3.2	<u>Lage im Netz</u>	14
3.3	<u>Geologischer Überblick</u>	15
3.4	<u>Historie</u>	16
4	<u>Notwendigkeit der Baumaßnahme</u>	19
4.1	<u>Planrechtfertigung</u>	19
4.2	<u>Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele</u>	19
4.3	<u>Betriebsprogramm und Verkehrsprognose</u>	20
4.4	<u>Parameter der Trassenführung</u>	21
4.5	<u>Technische Spezifikation Interoperabilität (TSI)</u>	21
4.6	<u>Leistungsfähigkeit der Strecke</u>	21
5	<u>Planfeststellung</u>	24
5.1	<u>Abschnittsbildung</u>	24
5.2	<u>Gegenstand des Planrechtsverfahrens (PfA 1)</u>	25
TEIL II	<u>ERLÄUTERUNGEN ZUM PFA 1</u>	30

1	<u>Projektauftrag</u>	30
1.1	<u>Betriebskonzept IST / SOLL</u>	30
1.1.1	<u>Streckeneinstufung, Streckencharakteristika</u>	30
1.1.2	<u>Betriebsprogramm</u>	30
1.1.3	<u>Streckengeschwindigkeit / VzG</u>	31
1.1.4	<u>Erforderliche Betriebsstellen</u>	31
1.2	<u>Zusammenfassung aller notwendigen Baumaßnahmen</u>	34
2	<u>Allgemeine Belange</u>	35
2.1	<u>Umweltverträglichkeit</u>	35
2.2	<u>Landschaftspflegerischer Begleitplan</u>	35
2.3	<u>Schallschutz</u>	36
2.3.1	Zukünftig zweigleisige Bereiche Guldental und Simmern	36
2.3.2	Eingleisige Streckenbereiche ohne Wohnbebauung.....	37
2.3.3	<u>Eingleisige Streckenbereiche mit Wohnbebauung</u>	39
2.3.4	<u>Untersuchung auf Lärmsanierung</u>	43
2.4	<u>Erschütterungsschutz</u>	44
2.4.1	<u>Gleisneubau im Bereich Guldental und Simmern</u>	44
2.4.2	<u>Eingleisige Streckenbereiche mit Wohnbebauung</u>	45
2.5	<u>Denkmalschutz</u>	45
2.6	<u>Kampfmittel</u>	45
2.7	<u>Kabel und Leitungen</u>	45
3	<u>Flächenbedarf und Grunderwerb</u>	47
4	<u>Fachtechnische Einzelplanungen</u>	49
4.1	<u>DB Netz AG</u>	49
4.1.11	<u>Bahnübergänge (BÜ)</u>	49
4.1.11.01	BÜ 01 – km 01,698 (Str. 3021).....	52
4.1.11.02	BÜ 02 – km 01,925 „Kloninger Mühle“ (Str. 3021)	52
4.1.11.03	BÜ 03 – km 02,240 (Str. 3021).....	52
4.1.11.04	BÜ 04 – km 02,618 (Str. 3021).....	52
4.1.11.05	BÜ 05 – km 03,040 (Str. 3021).....	53
4.1.11.06	BÜ 06 – km 03,495 (Str. 3021).....	54
4.1.11.07	BÜ 07 – km 04,318 (Str. 3021).....	54
4.1.11.08	BÜ 08 – km 05,312 (Str. 3021).....	55
4.1.11.09	BÜ 09 – km 05,850 (Str. 3021).....	56
4.1.11.10	BÜ 10 – km 06,211 (Str. 3021).....	56
4.1.11.11	BÜ 11 – km 06,526 (Str. 3021).....	57
4.1.11.12	BÜ 12 – km 06,815 (Str. 3021).....	58
4.1.11.13	BÜ 13 – km 07,007 (Str. 3021).....	58

4.1.11.14	BÜ 14 – km 07,350 (Str. 3021).....	59
4.1.11.15	BÜ 15 – km 08,565 (Str. 3021).....	59
4.1.11.16	BÜ 16 – km 08,620 (Str. 3021).....	61
4.1.11.17	BÜ 17 – km 09,100 (Str. 3021).....	62
4.1.11.18	BÜ 18 – km 09,520 (Str. 3021).....	63
4.1.11.19	BÜ 19 – km 09,640 (Str. 3021).....	64
4.1.11.20	BÜ 20 – km 10,260 (Str. 3021).....	64
4.1.11.21	BÜ 21 – km 10,520 (Str. 3021).....	64
4.1.11.22	BÜ 22 – km 11,020 (Str. 3021).....	65
4.1.11.23	BÜ 23 – km 11,480 (Str. 3021).....	66
4.1.11.24	BÜ 24 – km 12,860 (Str. 3021).....	67
4.1.11.25	BÜ 25 – km 13,125 (Str. 3021).....	68
4.1.11.26	BÜ 26 – km 14,000 (Str. 3021).....	69
4.1.11.26a	Neubau ReSi Bahnhof Stromberg – km 14,903 (Str. 3021).....	69
4.1.11.27	BÜ 27 – km 15,225 (Str. 3021).....	70
4.1.11.28	BÜ 28 – km 16,450 (Str. 3021).....	70
4.1.11.29	BÜ 29 – km 17,070 (Str. 3021).....	71
4.1.11.30	BÜ 30 – km 17,855 (Str. 3021).....	71
4.1.11.31	BÜ 31 – km 18,560 (Str. 3021).....	72
4.1.11.32	BÜ 32 – km 20,170 (Str. 3021).....	72
4.1.11.33	BÜ 33 – km 23,454 (Str. 3021).....	73
4.1.11.34	BÜ 34 – km 24,673 (Str. 3021).....	74
4.1.11.35	BÜ 35 – km 26,090 (Str. 3021).....	74
4.1.11.36	BÜ 36 – km 26,395 (Str. 3021).....	75
4.1.11.37	BÜ 37 – km 26,640 (Str. 3021).....	75
4.1.11.38	BÜ 38 – km 27,060 (Str. 3021).....	76
4.1.11.39	BÜ 39 – km 27,532 (Str. 3021).....	77
4.1.11.40	BÜ 40 – km 28,138 (Str. 3021).....	77
4.1.11.41	BÜ 41 – km 28,335 (Str. 3021).....	78
4.1.11.42	BÜ 42 – km 29,333 (Str. 3021).....	79
4.1.11.43	BÜ 43 – km 30,348 (Str. 3021).....	79
4.1.11.44	BÜ 44 – km 31,048 (Str. 3021).....	80
4.1.11.45	BÜ 45 – km 31,541 (Str. 3021).....	81
4.1.11.46	BÜ 46 – km 32,051 (Str. 3021).....	81
4.1.11.47	BÜ 47 – km 33,208 (Str. 3021).....	82
4.1.11.48	BÜ 48 – km 33,590 (Str. 3021).....	83
4.1.11.49	BÜ 49 – km 34,138 (Str. 3021).....	83
4.1.11.50	BÜ 50 – km 35,050 (Str. 3021).....	84
4.1.11.51	BÜ 51 – km 36,195 „Zieferspange“ (Str. 3021).....	85
4.1.11.52	BÜ 52 – km 37,604/37,638 (Str. 3021).....	85
4.1.11.53	BÜ 53 – km 39,406 (Str. 3021).....	86
4.1.11.54	BÜ 54 – km 40,221 (Str. 3021).....	86
4.1.11.55	BÜ 55 – km 40,920 (Str. 3021).....	87
4.1.11.56	BÜ 56 – km 41,709 (Str. 3021).....	88
4.1.11.57	BÜ 57 – km 42,248 (Str. 3021).....	88
4.1.11.58	BÜ 58 – km 42,665 (Str. 3021).....	89
4.1.11.59	BÜ 59 – km 42,804 (Str. 3021).....	90
4.1.21	Eisenbahnüberführungen (EÜ).....	91
4.1.21.A	ÄNDERUNG / NEUBAU.....	92
4.1.21.02	EÜ 02 – km 07,783 (Str. 3021).....	92
4.1.21.08	EÜ 08 – km 14,670 (Str. 3021) - NUR ZUR INFORMATION ..	92
4.1.21.09	EÜ 09 – km 14,800 (Str. 3021) - NUR ZUR INFORMATION ..	94
4.1.21.18	EÜ 18 – km 38,778 (Str. 3021).....	95
4.1.21.B	INSTANDHALTUNG.....	96
4.1.21.03	EÜ 03 – km 09,553 (Str. 3021).....	96
4.1.21.05	EÜ 05 – km 12,714 (Str. 3021).....	96
4.1.21.06	EÜ 06 – km 14,250 (Str. 3021).....	97
4.1.21.07	EÜ 07 – km 14,615 (Str. 3021).....	98
4.1.21.10	EÜ 10 – km 16,260 (Str. 3021).....	98

4.1.21.13	EÜ 13 – km 22,155 (Str. 3021).....	98
4.1.21.15	EÜ 15 – km 30,574 (Str. 3021).....	98
4.1.21.19	EÜ 19 – km 39,189 (Str. 3021).....	99
4.1.21.20	EÜ 20 – km 42,705 (Str. 3021).....	99
4.1.21.C	OHNE ÄNDERUNG.....	99
4.1.22	<u>Straßenüberführungen (SÜ)</u>	100
4.1.22.A	ÄNDERUNG / NEUBAU.....	100
4.1.22.01	SÜ 01 – km 01,925 „Kloninger Mühle“ Langenlonsheim (Str. 3021).....	100
4.1.22.03	SÜ 03 – km 36,195 „Zieferspange“ Simmern (Str. 3021).....	101
4.1.22.04	SÜ 04 – km 37,145 Fußgängersteg in Simmern (Str. 3021).....	102
4.1.22.B	RÜCKBAU.....	103
4.1.22.02	SÜ 02 – km 23,875 „Wirtschaftsweg“ Rheinböllen (Str. 3021).....	103
4.1.22.C	OHNE ÄNDERUNG.....	103
4.1.23	<u>Durchlässe (Dula)</u>	104
4.1.23.A	ÄNDERUNG / NEUBAU.....	106
4.1.23.02	Dula 02 – km 04,075 (Str. 3021).....	107
4.1.23.03	Dula 03 – km 04,344 (Str. 3021).....	107
4.1.23.04	Dula 04 – km 04,706 (Str. 3021).....	108
4.1.23.05	Dula 05 – km 05,320 (Str. 3021).....	108
4.1.23.06	Dula 06 – km 05,845 (Str. 3021).....	108
4.1.23.07	Dula 07 – km 06,550 (Str. 3021).....	108
4.1.23.08	Dula 08 – km 06,685 (Str. 3021).....	109
4.1.23.09	Dula 09 – km 07,011 (Str. 3021).....	109
4.1.23.10	Dula 10 – km 07,350 (Str. 3021).....	109
4.1.23.12	Dula 12 – km 11,220 (Str. 3021).....	109
4.1.23.13	Dula 13 – km 11,760 (Str. 3021).....	110
4.1.23.17	Dula 17 – km 15,871 (Str. 3021).....	110
4.1.23.18	Dula 18 – km 16,042 (Str. 3021).....	110
4.1.23.29	Dula 29 – km 22,805 (Str. 3021).....	110
4.1.23.39	Dula 39 – km 27,570 (Str. 3021).....	111
4.1.23.42	Dula 42 – km 31,538 (Str. 3021).....	111
4.1.23.45	Dula 45 – km 34,330 (Str. 3021).....	111
4.1.23.47	Dula 47 – km 35,064 (Str. 3021).....	111
4.1.23.50	Dula 50 – km 36,205 (Str. 3021).....	112
4.1.23.51	Dula 51 – km 36,937 (Str. 3021).....	112
4.1.23.52	Dula 52 – km 37,632 (Str. 3021).....	112
4.1.23.54	Dula 54 – km 38,640 (Str. 3021).....	113
4.1.23.B	RÜCKBAU.....	113
4.1.23.C	INSTANDHALTUNG.....	113
4.1.23.D	OHNE ÄNDERUNG.....	113
4.1.31	<u>Stützwände (StW)</u>	114
4.1.31.A	ÄNDERUNG / NEUBAU.....	115
4.1.31.01	Stützbauwerke im Zusammenhang mit Neubau SÜ 1,925 r.d.B. (Str. 3021).....	115
4.1.31.02	Stützbauwerke im Zusammenhang mit Neubau SÜ 1,925 l.d.B. (Str. 3021).....	116
4.1.31.05	STW 05 – km 14,713 – 14,739 r.d.B. (Str. 3021).....	116
4.1.31.64	STW 64 – km 36,310 – 36,400 r.d.B. (Str. 3021).....	116
4.1.31.62	STW 62 – km 36,885 – 37,010 l.d.B. (Str. 3021).....	116
4.1.31.B	RÜCKBAU.....	117
4.1.31.08	STW 08 – km 15,425 – 15,465 l.d.B. (Str. 3021).....	117
4.1.31.10	STW 10 – km 15,740 – 16,000 l.d.B. (Str. 3021).....	117
4.1.31.11	STW 11 – km 19,620 – 19,832 l.d.B. (Str. 3021).....	117
4.1.31.13	STW 13 – km 19,870 – 19,833 l.d.B. (Str. 3021).....	117
4.1.31.23	STW 23 – km 37,168 – 37,273 l.d.B. (Str. 3021).....	118
4.1.31.24	STW 24 – km 37,223 – 37,400 r.d.B. (Str. 3021).....	118

4.1.31.25	STW 25 – km 37,350 – 37,400 l.d.B. (Str. 3021)	118
4.1.31.26	STW 26 – km 37,466 – 37,478 r.d.B. (Str. 3021)	118
4.1.31.27	STW 27 – km 38,250 – 38,285 l.d.B. (Str. 3021)	119
4.1.31.66	STW 66 – km 38,450 – 38,470 l.d.B. (Str. 3021)	119
4.1.31.C	INSTANDHALTUNG	119
4.1.31.D	OHNE ÄNDERUNG	119
4.1.32	<u>Felshangssicherungen</u>	120
4.1.32.15	Erdbauwerk 15, km 14,773 – 14,800 links der Bahn	120
4.1.32.13	Erdbauwerk 13, km 15,425 – 15,465 links der Bahn	121
4.1.32.14	Erdbauwerk 14, km 15,740 – 16,000 links der Bahn	121
4.1.32.01	Erdbauwerk 01, km 19,620 – 19,832 links der Bahn	121
4.1.32.02	Erdbauwerk 02, km 19,832 – 20,032 links der Bahn	121
4.1.32.03	Erdbauwerk 03, km 20,550 – 20,800 links der Bahn	122
4.1.32.04	Erdbauwerk 04, km 20,950 – 20,980 links der Bahn	122
4.1.32.05	Erdbauwerk 05, km 21,150 – 21,200 links der Bahn	122
4.1.32.06	Erdbauwerk 06, km 21,730 – 21,880 links der Bahn	122
4.1.32.07	Erdbauwerk 07, km 21,980 – 22,150 links der Bahn	123
4.1.32.08	Erdbauwerk 08, km 22,230 – 22,420 links der Bahn	123
4.1.33	<u>Schallschutzwände</u>	124
4.1.33.01	Schallschutzwände Guldental	124
4.1.33.02	Schallschutzwände Simmern	125
4.1.41	<u>Bahnkörper und Entwässerung</u>	126
4.1.41.01	Instandhaltungsarbeiten am Bahnkörper	126
4.1.41.02	Änderung Bahnkörper und Entwässerung an SÜ Langenlonsheim	127
4.1.41.03	Neubau Bahnkörper, Entwässerung und Seitenwege in Guldental incl. Hp Guldental	127
4.1.41.04	Neubau Entwässerung am Hp Windesheim	127
4.1.41.05	Neubau Entwässerung am Bf Stromberg	128
4.1.41.06	Neubau Entwässerung am Hp Rheinböllen	128
4.1.41.07	Neubau Bahnkörper am Bf Ellern	128
4.1.41.08	Neubau Bahnkörper und Entwässerung in Simmern	128
4.1.42	<u>Oberbau, Trassierung und Linienführung</u>	129
4.1.42.01	Erneuerung in eingleisigen Bereichen (nicht relevant für die Planfeststellung)	129
4.1.42.02	Neubau in zweigleisigen Bereichen	130
4.1.51	<u>Leit- und Sicherungstechnik (LST)</u>	131
4.1.52	<u>Analoge Zugfunkanlagen (VZF 95)</u>	131
4.1.52.01	Standort Guldental	133
4.1.52.02	Standort Schweppenhausen	133
4.1.52.03	Standort Stromberg	134
4.1.52.04	Standort Stromberger Neuhütte	134
4.1.52.05	Standort Seibersbach	135
4.1.52.06	Standort Rheinböllen	135
4.1.52.07	Standort Argenthal	136
4.1.52.08	Standort Simmern	136
4.1.53	<u>Betriebsfernmeldeanlagen (TK-Anlagen)</u>	137
4.1.53.1	Erläuterung des Zustandes vorhandener Anlagen	137
4.1.53.2	Leitungstechnik	137
4.1.53.3	Betriebsfernmeldeanlagen	138
4.1.54	<u>E/M (Weichenheizung + Erdung)</u>	138
4.2	<u>DB Station & Service AG</u>	139
4.2.1	<u>Bf Stromberg (Hunsrück)</u>	139
4.2.1.1	Ist - Zustand	139
4.2.1.2	Soll - Zustand	139

4.2.1.3	Nachweise / Gutachten.....	139
4.2.2	<u>Hp Rheinböllen</u>	140
4.2.2.1	Ist - Zustand.....	140
4.2.2.2	Soll - Zustand.....	140
4.2.2.3	Nachweise / Gutachten.....	141
4.2.3	<u>Hp Simmern</u>	142
4.2.3.1	Ist - Zustand.....	142
4.2.3.2	Soll - Zustand.....	142
4.2.3.3	Nachweise / Gutachten.....	143
4.2.6	<u>Hp Guldental</u>	143
4.2.6.1	Ist - Zustand.....	143
4.2.6.2	Soll - Zustand.....	143
4.2.6.3	Nachweise / Gutachten.....	145
4.2.7	<u>Hp Windesheim</u>	145
4.2.7.1	Ist - Zustand.....	145
4.2.7.2	Soll - Zustand.....	145
4.2.7.3	Nachweise / Gutachten.....	147
4.2.9	<u>Rückbau</u>	148
	<u>DB Energie GmbH</u>	150
4.3.1	<u>Bahnübergänge</u>	150
4.3.2	<u>ESTW</u>	150
4.3.3	<u>Funkmaste</u>	150
4.3.4	<u>Weichenheizungen</u>	150
5.	<u>Bauablauf</u>	151

Abbildungsverzeichnis

Abbildung A: Geographische Gliederung.....	12
Abbildung B: Lage im Netz	14
Abbildung C: Geologische Gliederung.....	15
Abbildung D: Entwicklung Personenverkehr.....	17
Abbildung E: Historische Streckenbelastung	18
Abbildung F: Luftbild Planfeststellungsabschnitt.....	29

Tabellenverzeichnis

Teil I

Tabelle A: Vergleich Zugzahlen Historie / Prognose.....	21
Tabelle B: Variantenvergleich Fahrzeit.....	23
Tabelle C: Wahl der Variante.....	23
Tabelle D: Streckeneinstufung, Streckencharakteristika.....	30
Tabelle E: Maßnahmenübersicht	34
Tabelle F: Übersicht Gleislageänderung.....	39
Tabelle G: Auflistung Bahnübergänge	51
Tabelle H: Auflistung Eisenbahnüberführungen	91
Tabelle I: Auflistung Straßenüberführungen	100
Tabelle J: Auflistung Durchlässe	106
Tabelle K: Auflistung Stützwände	115
Tabelle L: Auflistung Felshangsicherungen	120
Tabelle M: Auflistung Schallschutzwände Guldental	125
Tabelle N: Auflistung Schallschutzwände Simmern links der Bahn	126
Tabelle O: Auflistung Schallschutzwände Simmern rechts der Bahn	126
Tabelle P: Trassierungsparameter.....	129

Teil I ALLGEMEINER TEIL

1 Anlass und Ziel der Maßnahme

Durch die Reaktivierung der Strecke werden weite Teile des Hunsrücks wieder an das bundesdeutsche Schienennetz angebunden und damit die Standortqualität des Hunsrücks insgesamt deutlich verbessert.

Weiterhin kommt der Erschließung des Flughafens Hahn eine herausragende landespolitische Bedeutung zu.

Die Hunsrückbahn zweigt im Bf Langenlonsheim von der Nahetalbahn ab und führt über Stromberg, Rheinböllen, Simmern, Kirchberg, Büchenbeuren weiter nach Morbach und Hermeskeil. In Hermeskeil trifft sie auf die teilweise abgebaute Hochwaldbahn Trier – Türkismühle. Der Personenverkehr wurde etappenweise zwischen 1976 und 1984 eingestellt. Zurzeit wird die Strecke 3021 nicht regelmäßig von Zügen befahren. Im Bahnhof Büchenbeuren zweigt ein ehemaliges Militärgleis der US Army ab und führt zum Flughafen Frankfurt – Hahn.

In den Jahren 2000 bis 2003 wurden mehrere Varianten zur Verbindung des Flughafens Frankfurt Main mit dem Flughafen Frankfurt – Hahn über den Schienenweg untersucht.

Am 23. September 2005 gaben die Deutsche Bahn AG und das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) in einem Letter of Intent bekannt, dass die Strecke zur Erschließung des Flughafens Hahn und der Region im Personenverkehr reaktiviert werden soll. Hierfür soll die Strecke 3021 von Langenlonsheim nach Büchenbeuren (km 0,628 – 59,581) und die Strecke 3023 (ehem. Militärgleis) von Büchenbeuren zum Flughafen Hahn (km 0,000 – 3,866) reaktiviert werden.

Dabei soll stündlich ein Regional-Express je Richtung auf der Strecke verkehren. Güterverkehr soll während der gesamten Betriebszeit möglich sein.

Durch zwei zweigleisige Abschnitte, die im Rahmen einer ergänzenden Vorplanung aus dem Jahr 2006 festgelegt wurden, konnte dieses Ziel erreicht werden.

2 Rechtsgrundlage, Zwecke, Zuständigkeiten

2.1 Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage der Planfeststellung für die Reaktivierung der Hunsrückbahn im Planfeststellungsabschnitt im Bereich der VG Langenlonsheim, Stromberg, Rheinböllen und Simmern ergibt sich im Wesentlichen aus den §§ 18 und 18 a bis e Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht unter Beachtung der einschlägigen geltenden Gesetze und Verordnungen des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz.

Neben dieser Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen grundsätzlich nicht erforderlich (§ 18 c AEG i.V.m. § 75 Abs. 1, Halbsatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

Für wasserrechtliche Erlaubnisse oder Bewilligungen gelten insbesondere §§ 8 ff Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

2.2 Zweck der Planfeststellung

Bauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zur umfassenden Problembewältigung sind in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens, Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen notwendig werden,
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind,
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne von § 19 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- welche Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" im Sinne von § 34 Abs. 5 BNatSchG in Verbindung mit den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- ob Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte an-

- derer erforderlich sind und welche dies sind,
- ob, falls solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Bauvorhaben unvereinbar sind, stattdessen dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld anzuerkennen ist.

2.3 Zuständigkeiten

2.3.1 Träger des Vorhabens

Träger des Vorhabens ist die Deutsche Bahn AG, vertreten durch die

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Schwarzwaldstraße 86
76137 Karlsruhe

als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Die DB Netz AG hat die

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Mitte
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

mit der Planung und Realisierung des Vorhabens beauftragt.

2.3.2 Planfeststellungsbehörde

Planfeststellungsbehörde ist gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) das

Eisenbahn – Bundesamt (EBA)
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
Grülingsstraße 4
66113 Saarbrücken

2.3.3 Anhörungsbehörde

Die zuständige Anhörungsbehörde ist der örtlich zuständige

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM)
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

3 Darstellung der Maßnahme

Dieses Kapitel dient dem Überblick über die wesentlichen technischen und geographischen Merkmale des Vorhabens der Reaktivierung der Hunsrückbahn. Umfangreiche Beschreibungen über den hier behandelten Planfeststellungsabschnitt befinden sich im Teil II des Erläuterungsberichtes.

3.1 Geographische Gliederung

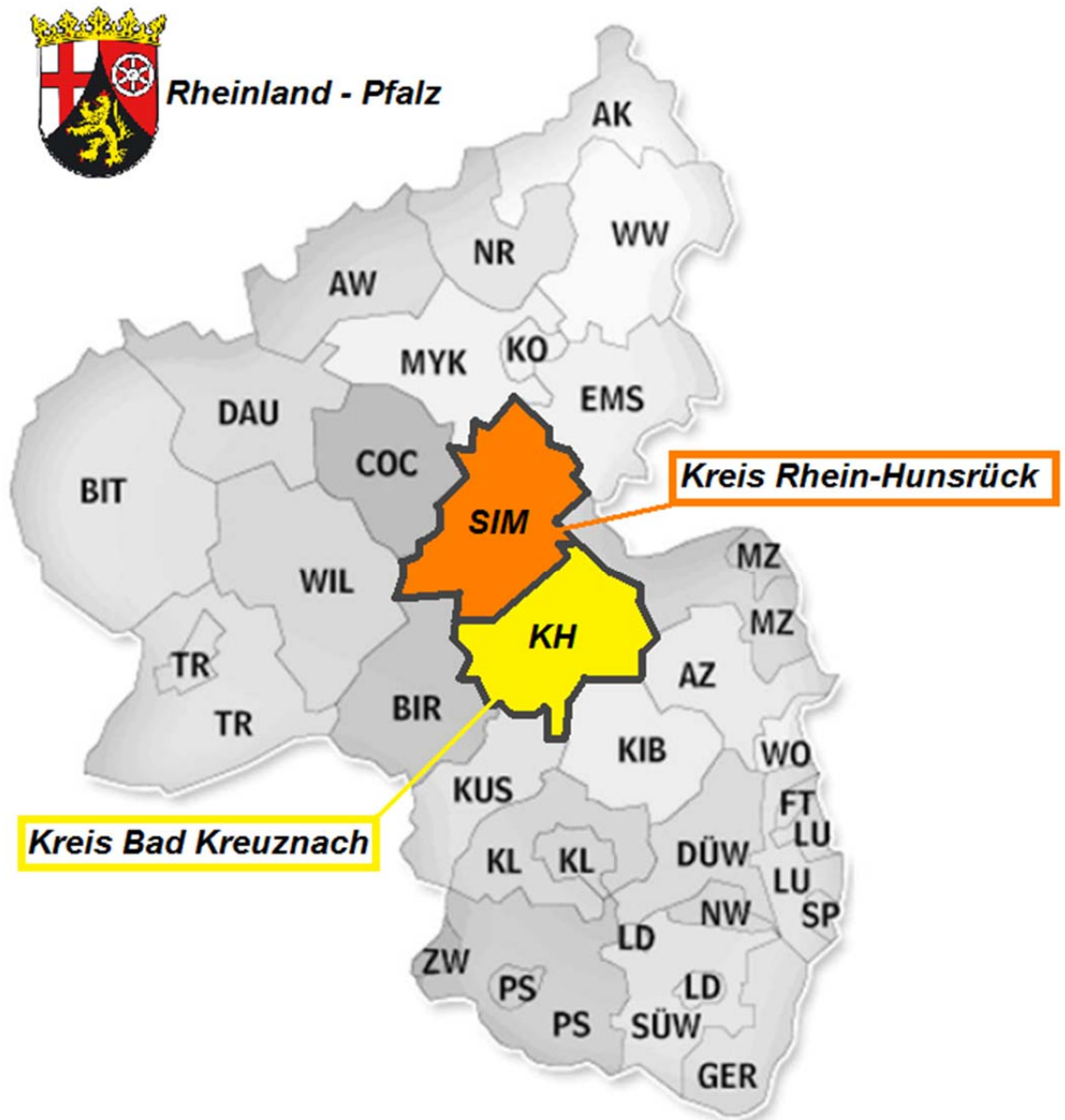


Abbildung A: Geographische Gliederung

- **Kreis Bad Kreuznach:**

VG Langenlonsheim: **Str. 3021 km 0,000 – km 10,090**
Gemeinden: Langenlonsheim (**Bahnhof**)
Guldental (**Haltepunkt**)
Windesheim (**Haltepunkt**)

VG Stromberg: **Str. 3021 km 10,090 – km 21,092**
Gemeinden: Schweppenhausen
Stromberg (**Bahnhof**)
Dörrebach
Seibersbach

➤ **Kreis Rhein-Hunsrück:**

VG Rheinböllen: **Str. 3021 km 21,092 – km 33,347**
Gemeinden: Rheinböllen (**Haltepunkt**)
Ellern (**Bahnhof ohne Halt**)
Argenthal

VG Simmern: **Str. 3021 km 33,347 – km 43,531**
Gemeinden: Mutterschied
Simmern (**Haltepunkt**)
Nannhausen

VG Kirchberg: **Str. 3021 km 43,531 – km 60,000**
Str. 3023 km 0,000 – km 4,000
Gemeinden: Unzenberg
Kirchberg (Bahnhof)
Nieder Kostenz
Dillendorf
Niedersohren
Sohren (Haltepunkt)
Büchenbeuren (Bahnhof ohne Halt)
Lautzenhausen
(Bahnhof Flughafen Hahn)

Inhalt des PfA 1
Inhalt des PfA 2

3.2 Lage im Netz



Abbildung B: Lage im Netz

Strecke 3021 Langenlonsheim – Hermeskeil:

Die Strecke 3021 zweigt im Bahnhof Langenlonsheim von der Strecke 3511 Bingen – Saarbrücken ab und führt bis Hermeskeil. Die Reaktivierung der Strecke von km 0,650 (Langenlonsheim) bis km 59,582 (Bf Büchenbeuren) ist Gegenstand des Gesamtprojektes.

Strecke 3023 Büchenbeuren – Flughafen Hahn

Die Strecke 3023 beginnt im Bf Büchenbeuren, zweigt dort von Strecke 3021 ab, und führt zur Endstation Bf Flughafen Hahn bis Bahn-km 3,866. Es handelt sich um das ehemalige Anschlussgleis zu dem US-amerikanischen Flugplatz, das heute im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH (EGH) ist und im Zuge der Reaktivierung an die DB AG übergehen wird.

3.3 Geologischer Überblick

Die Hunsrückbahn verläuft in unterschiedlichen geologischen Schichten (s. Abb. C).

Der Streckenbeginn befindet sich im Bereich des Rheingrabens, dessen Baugrund meist von Mergeltertiär und Lößlehm gebildet wird. Vereinzelt sind Schichten des Rotliegenden (Nahe- Subgruppe) vorhanden, die sich in Form von Feinsandsteinen und Tonsteinen abzeichnen. Diese geologische Formation reicht etwa bis km 10 der Strecke.

Zwischen etwa km 10 und km 13 liegt die Hunsrückbahn im Bereich eines präkambrischen Grünschiefers bzw. Schiefer mit Quarziteinlagen, Kalkschiefer (Ordovizium am Hunsrücksüdrand).

Im folgenden Streckenabschnitt zwischen ca. km 13 und km 29 durchfährt die Hunsrückbahn quartäre Lehme (Fließerde und ähnliche Umlagerungsbildungen wie Hangschutt, Hanglehm, usw.), die bereichsweise von Taunusquarzit und Schichten des Unterdevons (Guldenbachtal) durchstoßen werden. Das Unterdevon liegt hauptsächlich in Form von quarzitischen Sandsteinen und Tonschiefer vor. Nördlich von Stromberg (ca. km 16 – 17) ist devonischer Kalkstein (Stromberg- Kalk) vorhanden.

Ab etwa der Ortslage Ellern (km 29) bis zum Streckenende (km 63) liegt die Hunsrückbahn vollständig im Verbreitungsgebiet des Hunsrückschiefers, der als Ton- und Siltstein (untergeordnet auch geringmächtige Sandsteineinschaltungen) vorliegt. Lediglich im Bereich von Niedersohren (km 53) sind tertiäre pliozäne Sedimente des Urrheins bzw. seiner Nebenflüsse möglich, die als Kies, Sand und Ton vorliegen.

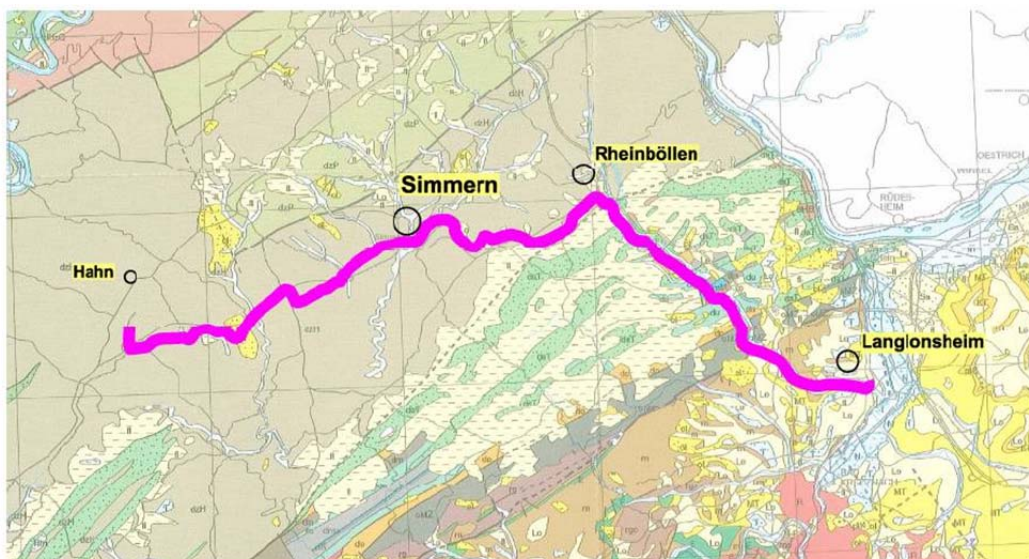


Abbildung C: Geologische Gliederung

3.4 Historie

➤ Strecke 3021

- 06.10.1889 Eröffnung Langenlonsheim – Simmern
- 15.07.1901 Eröffnung Simmern – Kirchberg (Hunsrück)
- 15.12.1902 Eröffnung Kirchberg (Hunsrück) – Morbach
- 1953 die ersten VT95 übernehmen Leistungen im Hunsrück
- 04.10.1953 Einführung des vereinfachten Nebenbahnbetriebs zwischen Simmern und Hermeskeil. (Rückzug fast aller FDL)
- 1962 Umstellung der Strecke Simmern - Stromberg auf Zugleitbetrieb. Bf Argenthal, Ellern und Stromberg-Neuhütte verlieren ihre Signalanlagen und werden auf Zugleitbetrieb umgerüstet.
- 29.05.1976 Einstellung des Personenverkehrs Simmern – Hermeskeil
- 01.06.1984 Einstellung des Personenverkehrs Langenlonsheim - Simmern
- 1988 Aufgabe der Gütertarifpunkte Sohren und Heddesheim
- 31.12.1988 Anschluss Fa. Teves Rheinböllerhütte gesperrt
- 1991 Aufgabe der Gütertarifpunkte Argenthal und Rheinböllen
- 30.09.1995 Die DB AG schließt in Simmern die Wagenladungsverkehrsgeschäftsstelle
- 1996 Die Bahngesellschaft Waldhof übernimmt die Güterzugleistungen im Hunsrück
- 1998 Bahngesellschaft Waldhof übernimmt die Betriebsführung, Stellwerk Simmern geht außer Betrieb
- 04.10.2000 Aufnahme Güterzugverkehr 4-mal wöchentlich von Ludwigshafen (BASF) zum Kalkwerk Stromberg und zurück
- 25.10.2007 Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zur Verpflichtung, die Hunsrückbahn BEFAHRBAR herzurichten
- 17.04.2008 Beginn der Instandsetzungsarbeiten zwischen Stromberg u. Morbach
- 01.09.2008 Verpachtung des Streckenabschnittes Büchenbeuren - Morbach an die Hochwaldbahn
- 01.11.2008 Freigabe der Strecke Stromberg - Büchenbeuren für 10km/h und gleichzeitige Sperrung von 3 Brücken bei Rheinböllen und dem Viadukt Nieder Kostenz für Zugfahrten.

29.10.2009 Freigabe der Strecke auch im Bereich der 3 Brücken Rheinböllen

01.09.2010 Freigabe des Viadukts Nieder Kostenz

Die folgende Graphik zeigt die Personenzugentwicklung von Langenlonsheim bis Büchenbeuren seit 1907.

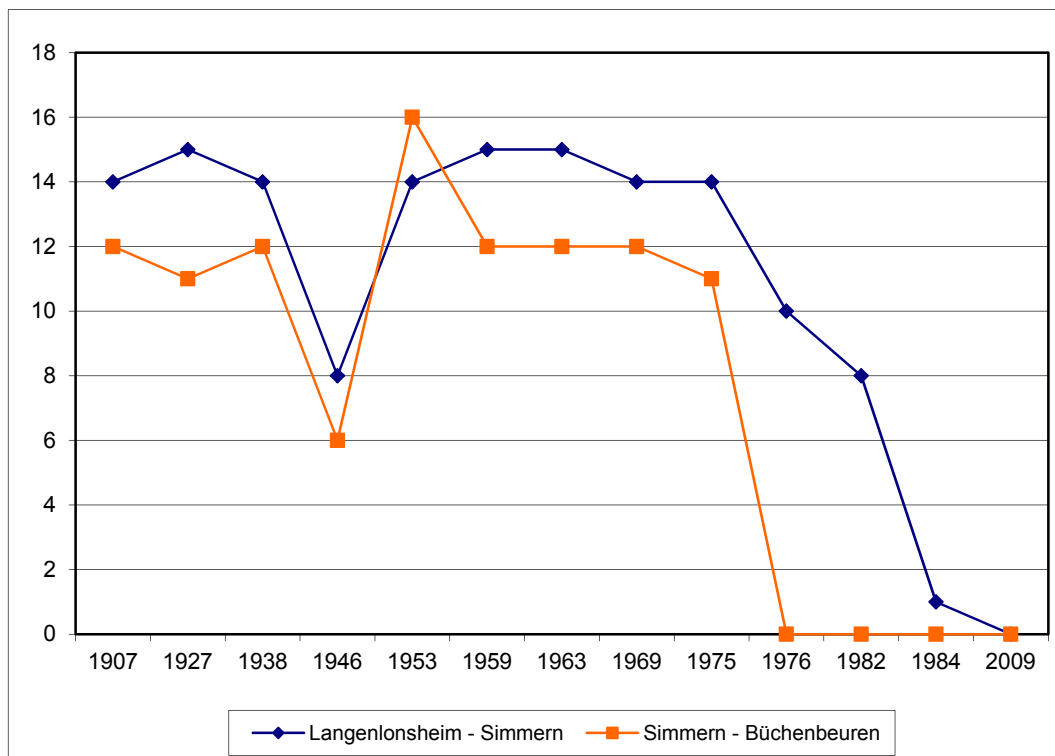


Abbildung D: Entwicklung Personenverkehr

Im Abschnitt Langenlonsheim - Simmern verkehrten durchschnittlich 6 - 8 Güterzüge pro Tag, im Abschnitt Simmern – Büchenbeuren nur 2 Stück.

Von 2000 bis 2010 wurde nur noch der Abschnitt Langenlonsheim – Stromberg 4-mal wöchentlich regelmäßig durch einen Güterzug je Richtung befahren.

➤ **Strecke 3023**

Die französische Besatzungsmacht begann 1951 mit der Errichtung des Militärflugplatzes Hahn. Er wurde später durch die US-amerikanische Luftwaffe übernommen. Der Gleisanschluss vom Bf Büchenbeuren zur Airbase war ebenfalls im Besitz des Militärs. 1993 wurden die Anlagen infolge der europaweiten Abrüstung an zivile Verwaltungen übergeben. Heute gehört der Gleisanschluss der Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH (EGH) und wird im Zuge der Reaktivierung an die DB Netz AG übergeben.

- Seit der Inbetriebnahme in den 1950er Jahren bis in die 1980er Jahre wurde der Anschluss normalerweise einmal täglich bedient. Nach der Wende wurde der Verkehr ganz eingestellt.

Zusammenfassung

Die maximale Streckenbelastung der Strecke 3021 betrug 16 Personenzüge (vergleiche Abbildung D) und 8 Güterzüge je Tag, die Streckenbelastung der Strecke 3023 betrug 2 Güterzüge je Tag.

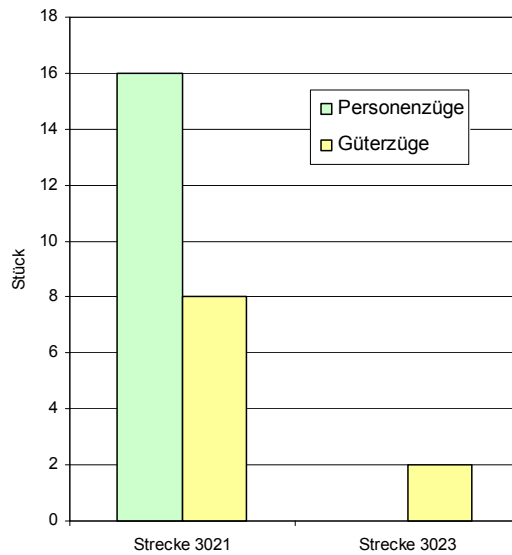


Abbildung E: Historische Streckenbelastung

4 Notwendigkeit der Baumaßnahme

4.1 Planrechtfertigung

Die Reaktivierung der Hunsrückbahn erfolgt im Wesentlichen aus zwei Gründen. Zum einen werden durch die Reaktivierung der Strecke weite Teile des Hunsrücks wieder an das bundesdeutsche Schienennetz angebunden und damit die Standortqualität des Hunsrücks insgesamt deutlich verbessert. Durch die regelmäßigen Halte in den Verbandsgemeindezentren und den drei größten weiteren Orten (Sohren, Guldental, Windesheim) entlang der Strecke und die direkte Verbindung in die Landeshauptstadt Mainz und weiter in das Rhein-Main-Gebiet nach Frankfurt am Main erhält der Hunsrück eine bisher nicht vorhandene Anbindung im öffentlichen Verkehr an die Metropolregion Rhein-Main.

Zum anderen kommt der Erschließung des Flughafens Hahn eine herausragende landespolitische Bedeutung zu. Das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt-Hahn betrug im Jahr 2011 2,894 Mio. Passagiere. Der Flughafen ist damit bereits jetzt der elftgrößte hinsichtlich des Passagieraufkommens und der viertgrößte beim Frachtverkehr. Die Flughafengesellschaft erwartet mittelfristig ein weiteres Wachstum auf ca. 8 Mio. Passagiere und eine zunehmende Nutzung des Flughafens im Bereich der Luftfracht und bei logistischen Aktivitäten. Europaweit gibt es nahezu keinen Flughafen dieser Größenordnung ohne Schienenanbindung. Auch zur Sicherung der weiteren Entwicklung des Flughafen Hahns ist daher die Reaktivierung der Hunsrückbahn notwendig.

Die Planung zur Reaktivierung der Hunsrückbahn berücksichtigt grundsätzlich dieses Wachstum bei einzelnen Gewerken (z.B. Länge der Bahnsteige). Alle wirtschaftlichen Planungen zum Betrieb gehen aber unter Berücksichtigung der jüngeren Entwicklungen am Flughafen Hahn aus Vorsichtsgründen lediglich von ca. 3 Mio. Flugpassagieren im Jahr 2018 aus.

Die Hunsrückstrecke von Mainz über Langenlonsheim und Simmern zum Flughafen Frankfurt-Hahn ist Bestandteil des Landesentwicklungsprogrammes IV (LEP IV). Im Teil B "Ziele und Grundsätze der Landesplanung", Kapitel 5 Infrastruktur, ist das funktionale Verkehrsnetz dargestellt. Die Hunsrückstrecke ist dort als überregionale Verbindung (also in die zweithöchste Kategorie) eingeordnet. Eine überregionale Verbindung hat folgende Funktion: Überregionale Verbindungen (Kategorie II) sind das Gerüst eines regionsübergreifenden Schienennetzes und verknüpfen benachbarte Oberzentren miteinander. Dies sind im Wesentlichen Schienenstrecken mit hochwertigen Angeboten im SPNV. In den Grundsätzen finden sich weitere Erläuterungen; so wird z.B. darauf hingewiesen, dass diese Strecken auch für eine bedarfsorientierte und ausreichend leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für den Gü-

terverkehr zur Verfügung stehen sollen.

Zudem haben am 18. Juni 2008 die beiden Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Rheinland-Pfalz - die Zweckverbände SPNV Rheinland-Pfalz Nord und Süd - auf einer gemeinsamen Zweckverbandsversammlung mit der Stimme des Landes den Grundsatzbeschluss zur Umsetzung des Projektes Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (RPT 2015) getroffen. Die Reaktivierung der Hunsrückbahn ist fester Bestandteil dieser Konzeption. Das Konzept RPT 2015 stellt damit seit Mitte 2008 die politisch legitimierte Leitlinie für das weitere Handeln der beiden Zweckverbände dar und wird seitdem schrittweise umgesetzt.

4.2 Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele

Die DB Netz AG möchte mit der Reaktivierung der Hunsrückbahn eine deutliche qualitative und kapazitive Angebotsverbesserung der ÖPNV im Hunsrück erreichen.

Ziel der Maßnahme ist es, die Flughäfen Frankfurt – Main und Frankfurt – Hahn zu verbinden und den vorhandenen Engpässen im ÖPNV zwischen dem Ballungsraum Rhein / Main und dem Hunsrück entgegenzuwirken. Die Reaktivierung der Bahn soll eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in der Region ermöglichen und gleichzeitig die Qualität der Relation Rhein/Main – Hunsrück deutlich verbessern.

Mit dem Bauvorhaben werden insbesondere folgende Projektziele verfolgt:

- Schaffung eines zukunftsgerechten Bahnnetzes mit entsprechender Struktur und Marktnähe
- Erzielung größtmöglicher Fahr- und Reisezeitgewinne
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für zukünftige Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV)
- Aufwertung der Region Hunsrück als Wohn-, Arbeits- und Touristikgebiet

4.3 Betriebsprogramm und Verkehrsprognose

Das Betriebsprogramm sieht einen stündlichen Regionalexpress vor.

Auf der Hunsrückbahn ist folgendes Betriebsprogramm als Grundtakt vorgesehen:

- 2-Stunden-Takt
Flughafen Frankfurt-Hahn - Bingen - Mainz Hbf. - Frankfurt Hbf.
- 2-Stunden-Takt Frankfurt-Hahn - Bingen
mit direktem Anschluss an den Regional Express (RE) 2 Koblenz - Bingen

Hierdurch entsteht eine durchgehende stündliche Reisekette mit gleichen Fahrzeiten in der Relation Hunsrück - Rhein-Main.

Auf der Hunsrückbahn sind die Halte Langenlonsheim, Stromberg, Rheinböllen, Simmern, Kirchberg und Flughafen Frankfurt-Hahn vorgesehen, die stündlich bedient werden sollen.

In Rheinland-Pfalz sind die zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonen

nahverkehr der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd für den Kreis Bad Kreuznach und der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord für den Rhein-Hunsrück-Kreis. Diese haben das o.g. Betriebsprogramm der derzeit laufenden Ausschreibung Dieselnetz Südwest für die Betriebsleistungen zugrunde gelegt.

Die Nutzung der Hunsrückbahn ist auch abhängig von der Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn. Bei einem Fluggastaufkommen von ca. 7 Mio. Passagieren pro Jahr wird im Mittel von einer Querschnittsbelastung von ca. 2.500 Fahrgästen im Abschnitt Hahn - Langenlonsheim ausgegangen.

Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich der Zugzahlen aus der Historie (siehe Abbildung E) und dem künftigen Betriebsprogramm.

		Strecke 3021	Strecke 3023
Zugzahlen Historie	Personenzüge gesamt	16	0
	Güterzüge gesamt	8	2
	Summe Züge	24	2
Zugzahlen Prognose	Personenzüge gesamt	40	40
	Güterzüge gesamt	6	0
	Summe Züge	46	40
	Delta (Verkehrserhöhung)	22	38

Tabelle A: Vergleich Zugzahlen Historie / Prognose

4.4 Parameter der Trassenführung

Für die Reaktivierung der Strecke im PfA 1 wird in den Abschnitten km 1,946 – 9,940 und km 24,278 – 26,388 eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_E = 100$ km/h zugrunde gelegt. In den übrigen Abschnitten beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit $v_E = 80$ km/h.

4.5 Technische Spezifikation Interoperabilität (TSI)

Die Strecke 3021 und die Strecke 3023 sind **nicht** Bestandteil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Für die Strecken gilt kein TEN.

4.6 Leistungsfähigkeit der Strecke

Die Leistungsfähigkeit der Strecke wird durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wie z.B. die Geschwindigkeitserhöhung, den teilweise zweigleisigen Ausbau im PfA 1, die zusätzlichen Blocksignale und generell die moderne Signaltechnik verbessert.

Variantenuntersuchung

Der Vorplanung zur Reaktivierung der bestehenden eingleisigen Schienenverbindung zwischen Langenlonsheim und dem Flughafen Hahn gingen bereits mehrere Machbarkeitsstudien voraus:

- Magnetschnellbahn Streckenauswahl Vorstudie, MSB-Projekt 3 - Frankfurt Main Hbf - Flughafen Hahn, 2000
- Aufbau eines Schienenpersonenverkehrs Flughafen Hahn - Rhein/Main-Gebiet, Gehrman Verkehrsplanung 2000
- Reaktivierung der Hunsrückbahn im Abschnitt Langenlonsheim - Flughafen Hahn für den Personenverkehr, Möglichkeiten eines Flughafenshuttles Frankfurt/Main – Flughafen Hahn, DE-Consult 2001 und 2002

Den Machbarkeitsstudien folgten Vorplanungsvarianten auf Basis verschiedener möglicher Betriebsprogramme. Im Folgenden sind die drei wesentlichen Varianten dargestellt:

Variante A: Reaktivierung Bestandstrasse

- Reaktivierung der Bestandsstrecke vom Flughafen Hahn nach Langenlonsheim mit 13 RE- Halten
- Weiterfahrt ab Langenlonsheim weiter über Bingen nach Mainz
- Vorplanung DE-Consult 2003

Variante B: Neubau Verbindungskurve Gensingen

- Reaktivierung der Bestandsstrecke vom Flughafen Hahn nach Langenlonsheim mit 3 RE und 10 RB – Halten
- Neubau einer eingleisigen Verbindungsspanne zwischen Langenlonsheim und Gensingen- Horweiler, Weiterfahrt ab Langenlonsheim weiter über Ingelheim nach Mainz
- Vorplanung DE-Consult 2003

Variante C: Neubau 2 zweigleisige Begegnungsabschnitte

- Reaktivierung der Hunsrückbahn im Abschnitt Langenlonsheim - Flughafen Hahn mit 9 RE Halte
- Neubau von 2 zweigleisigen Begegnungsabschnitten von je ca. 4 km Länge in Guldental und Simmern,
- Vorplanung DB ProjektBau GmbH 2006

In folgender Tabelle wird die Fahrzeit gemäß möglichem Betriebsprogramm zwischen dem Flughafen Hahn und Mainz gegenübergestellt.

Variante A			Variante B			Variante C		
"Bestandstrasse"			"Neubau Verbindungskurve"			"Neubau 2 zweigleisige Begegnungsabschnitte"		
● Mainz		102 min	● Mainz		99 min	● Mainz		88 min
● Bingen		77 min	● Ingelheim		88 min	● Bingen		63 min
● Langenlonsheim			○ Langenlonsheim			● Langenlonsheim		
● Heddesheim			○ Heddesheim				Guldental	
● Windesheim			○ Windesheim				Windesheim	
● Schweppenhausen			○ Schweppenhausen					
● Stromberg		52 min	● Stromberg		56 min	● Stromberg		44 min
● Rheinböllen			○ Rheinböllen			● Rheinböllen		
● Ellern			○ Ellern					
● Argenthal			○ Argenthal					
● Simmern		27 min	● Simmern		26 min	● Simmern		24 min
● Kirchberg			○ Kirchberg			● Kirchberg		
● Sohren			○ Sohren				Sohren	
● Büchenbeuren			○ Büchenbeuren					
● Flugh. Hahn		0 min	● Flugh. Hahn		0 min	● Flugh. Hahn		0 min

- RE – Halt
- RB – Halt

Tabelle B: Variantenvergleich Fahrzeit

Nach Abwägung und Bewertung der Planungsergebnisse nach folgenden Kriterien wurde **Variante C** favorisiert und weiter verfolgt:

	Variante A	Variante B	Variante C
Kosten	+	-	0
Fahrzeit	-	0	+
Umweltverträglichkeit	+	-	0
Wirtschaftlichkeit	-	0	+

Tabelle C: Wahl der Variante

5 Planfeststellung

5.1 Abschnittsbildung

Nach dem Vorliegen der Raumordnerischen Beurteilungen hat der Vorhabenträger zur Vorbereitung der nachfolgenden Planfeststellungsverfahren nach Abwägung der für- und widersprechenden Gesichtspunkte eine Unterteilung des Projektes in insgesamt 2 Planfeststellungsabschnitte vorgeschlagen.

Die Einteilung der Planfeststellungsabschnitte erfolgte aufgrund des Umfangs der Teilmaßnahmen und des daraus resultierenden Planungsumfangs. Im PFA 1 müssen bedeutende Kreuzungsbauwerke in Langenlonsheim und Simmern neu hergestellt werden. Zudem müssen die beiden zweigleisigen Ausbauabschnitte Guldental und Simmern neu beplant werden.

Im PFA 2 bleibt die Streckenführung bis auf die Führung im Flughafen Hahn erhalten. Darüber hinaus sind keine neuen kreuzungsfreien Maßnahmen erforderlich. Daher hat sich der Vorhabenträger entschieden, zunächst den PFA 2 in einem Planfeststellungsverfahren zum Baurecht zu führen und nach Fertigstellung der Planungen für den PfA 1 ein gesondertes Verfahren zu beantragen.

Die geplante Maßnahme ist in die folgenden zwei Planfeststellungsabschnitte eingeteilt:

➤ **Planfeststellungsabschnitt 1**

Von Langenlonsheim bis zur Verbandsgemeindegrenze zwischen Simmern und Kirchberg, Strecke 3021 von Bahn-km 0,650 bis Bahn-km 43,531

Betroffene Kreise:	Kreis Bad Kreuznach	Str. 3021,	Bahn-km	0,650 – 21,092
	Rhein-Hunsrück-Kreis	Str. 3021,	Bahn-km	21,092 – 43,531
Betroffenen VG:	Langenlonsheim	Str. 3021,	Bahn-km	0,650 – 10,090
	Stromberg	Str. 3021,	Bahn-km	10,090 – 21,092
	Rheinböllen	Str. 3021,	Bahn-km	21,092 – 33,347
	Simmern	Str. 3021,	Bahn-km	33,347 – 43,531

Gesamtlänge rd. 43 km

➤ **Planfeststellungsabschnitt 2**

Von der Verbandsgemeindegrenze Simmern/Kirchberg bis Streckenende im Bf Flughafen Hahn, Strecke 3021 von Bahn-km 43,531 bis Bahn-km 59,582 (Bf Büchenbeuren) und Strecke 3023 von Bahn-km 0,000 (Bf Büchenbeuren) bis Streckenende in Bahn-km 3,866 im Bf Flughafen Hahn.

Betroffene Kreise:	Rhein-Hunsrück-Kreis	Str. 3021,	Bahn-km	43,531 – 59,582
		Str. 3023,	Bahn-km	0,000 – 03,866
Betroffene VG:	Kirchberg	Str. 3021,	Bahn-km	43,531 – 59,582
		Str. 3023,	Bahn- km	0,000 – 03,866

Gesamtlänge rd. 20 km

5.2 Gegenstand des Planrechtsverfahrens (PfA 1)

Die hier vorliegende Planfeststellungsunterlage beinhaltet den **Planfeststellungsabschnitt 1** im Bereich der Verbandsgemeinden Langenlonsheim, Stromberg, Rheinböllen und Simmern.

Für den Planfeststellungsabschnitt 2 wurden gesonderte Planfeststellungsunterlagen erstellt.

Bestandteile der Planungsmaßnahme des PfA 1 sind unter anderem:

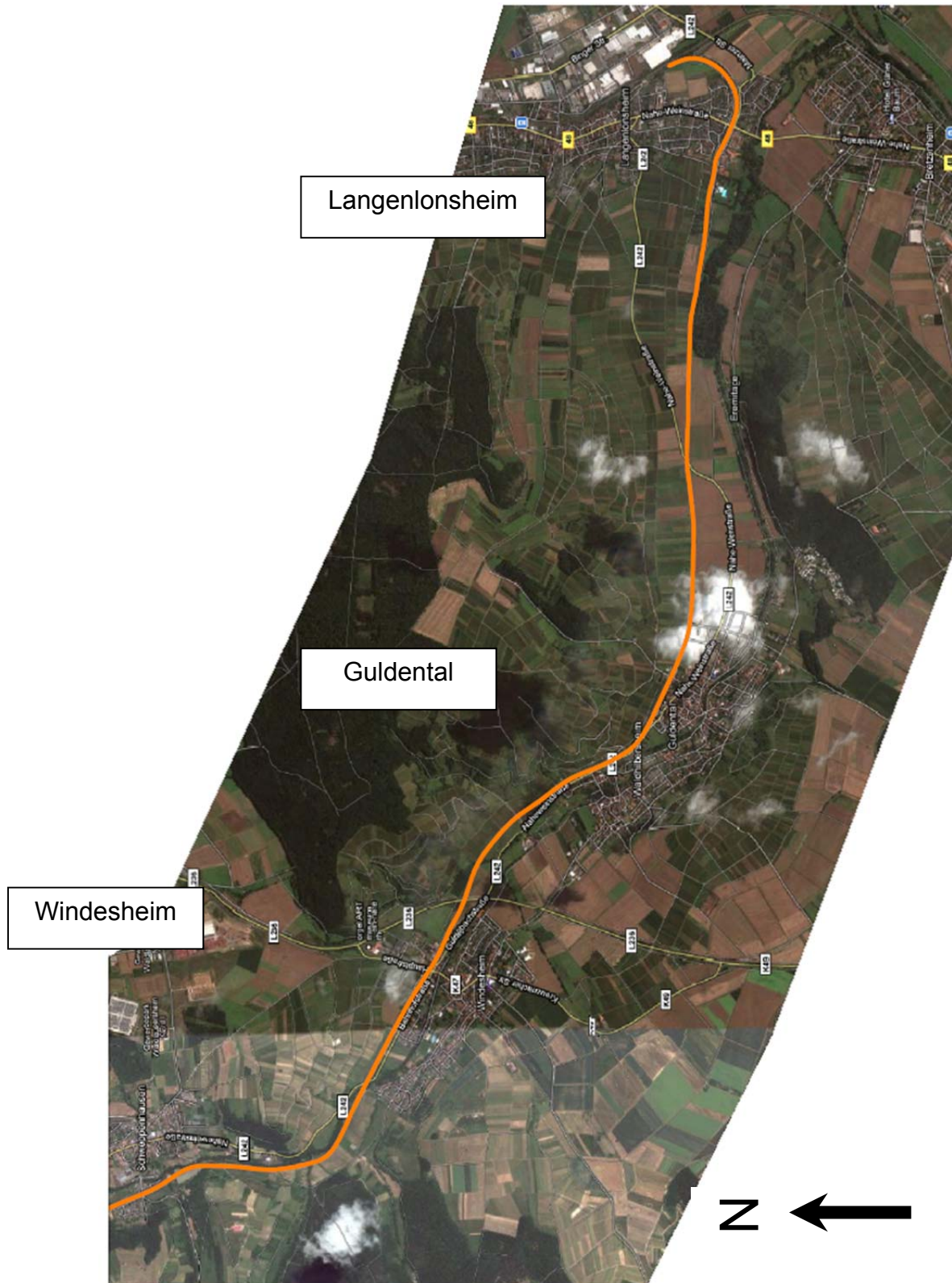
- Zweigleisiger Ausbau der Begegnungsabschnitte Guldental (km 3,8 bis km 8,2) und Simmern (km 34,8 bis km 38,5)
- Änderung von vier Eisenbahnüberführungen (davon zwei informativ)
- Neubau einer Straßenüberführung einschließlich Kreisverkehrsanlage in km 1,925 Str. 3021 bei Langenlonsheim
- Neubau einer Straßenüberführung „Zieferspange“ in km 36,195 Str. 3021 bei Simmern
- Neubau einer Kreisverkehrsanlage in Windesheim L 243
- Neubau einer Verkehrsstation mit 2 Außenbahnsteigen im zweigleisigen Streckenabschnitt, Rückbau des alten Bahnsteiges in Guldental
- Neubau einer Verkehrsstation mit Außenbahnsteig in Windesheim
- Änderung des Mittelbahnsteigs mit Neubau einer Reisendensicherung im Bahnhof Stromberg
- Änderung des Außenbahnsteigs am Haltepunkt Rheinböllen
- Umwandlung des Bahnhofs Simmern in einen Haltepunkt an zweigleisiger Strecke, Rückbau Mittelbahnsteig, Neubau Außenbahnsteige
- Technische Sicherung von 32 Bahnübergängen, Rückbau von 28 Bahnübergängen
- Änderung von 11 Durchlässen, Neubau von 3 Durchlässen, Rückbau von 23 Durchlässen
- Neubau von 11 Felshangsicherungen
- Änderung von einer Stützwand, Neubau von acht Stützwänden, Rückbau von zehn Stützwänden (teilweise Ersatz durch Schallschutzwände)
- Neubau von 4,3 km Schallschutzwänden
- Neubau von 8 Funkmasten
- Neubau einer ESTW-Zentrale und vier ESTW-A
- Landschaftspflegerische Begleitplanung für den gesamten Bereich.

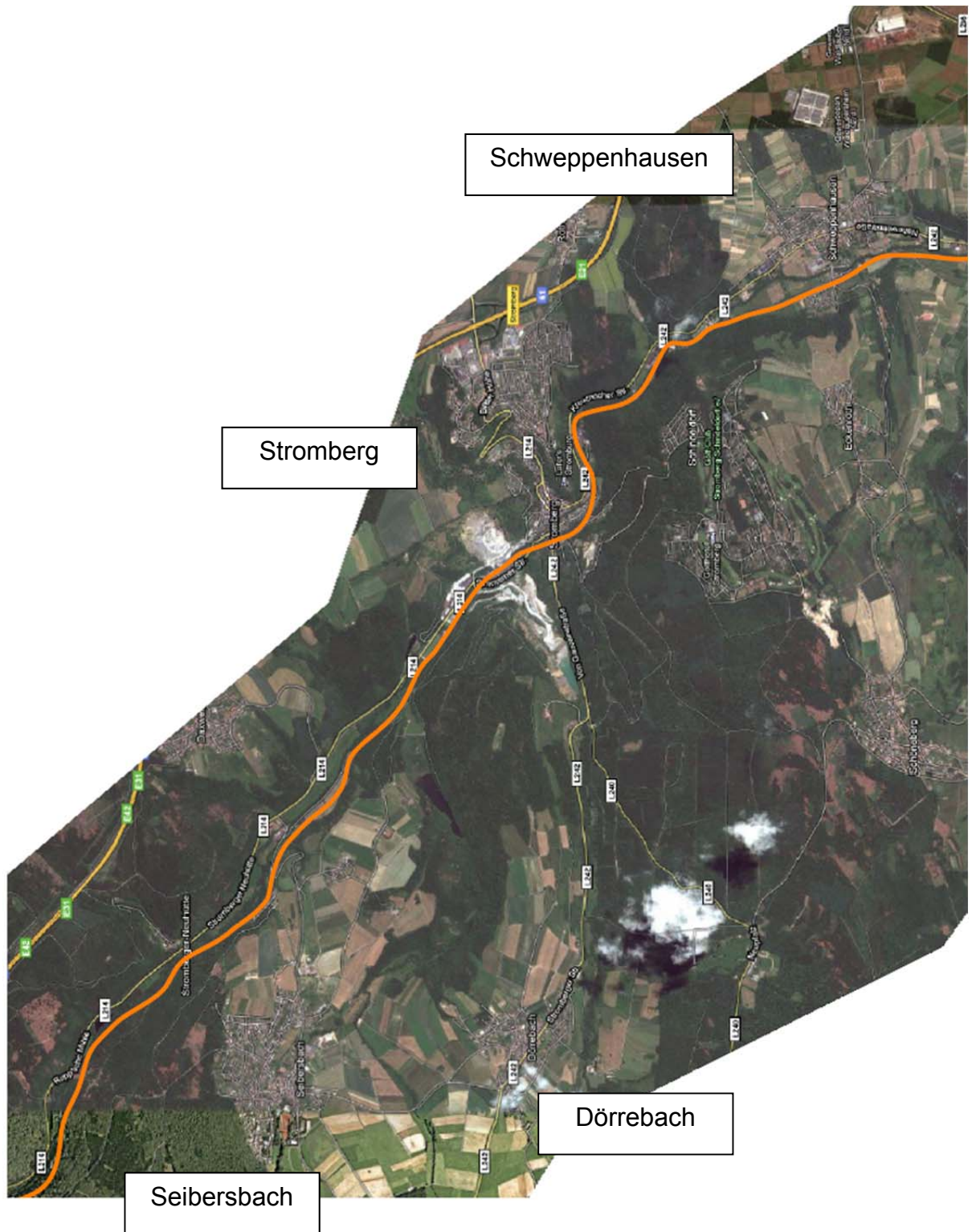
Die Maßnahme ist nicht Bestandteil des Transeuropäischen Schienennetzes.

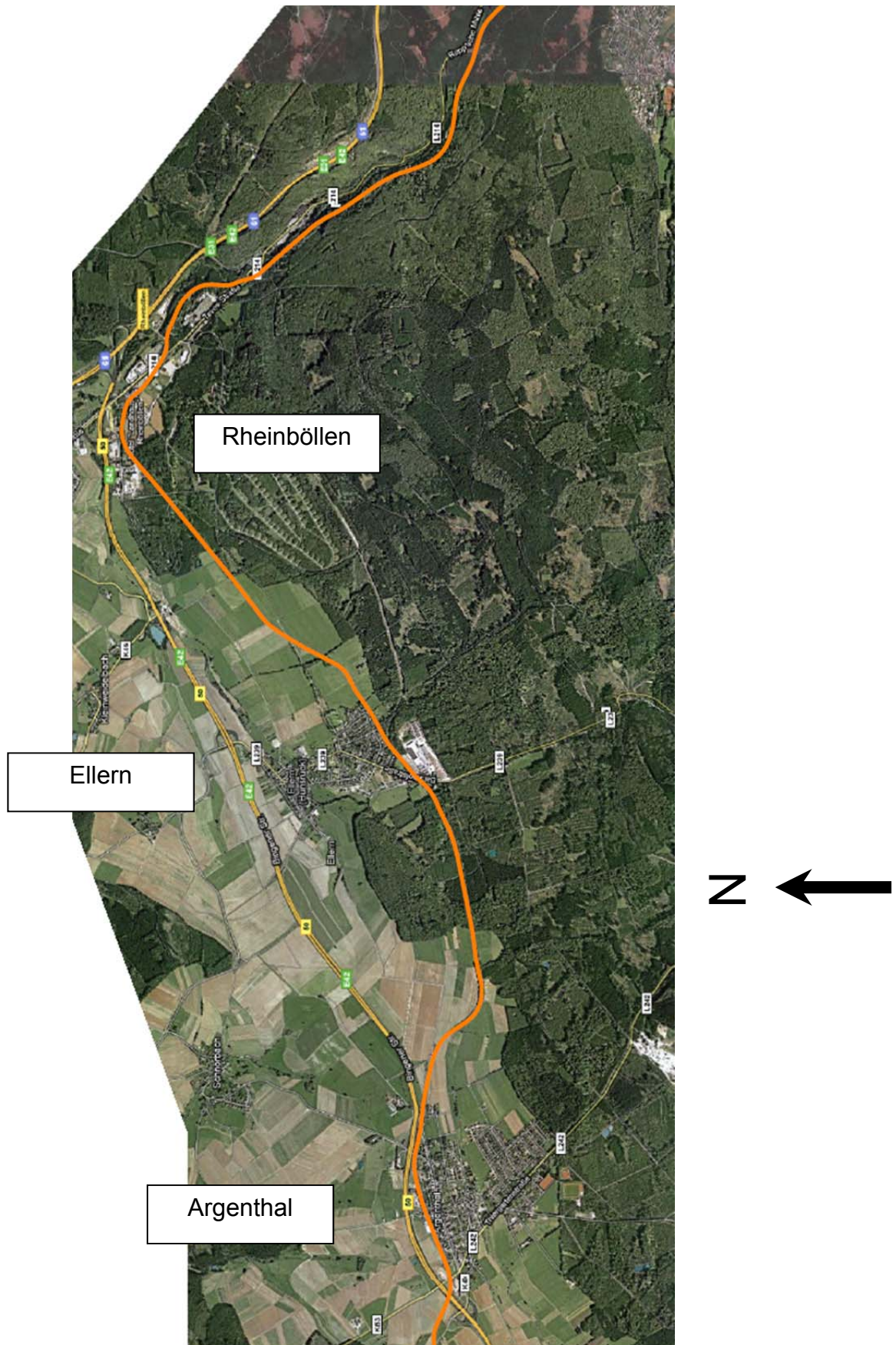
Alle notwendigen Baumaßnahmen sind im Streckenband zusammengestellt.

➔ siehe Anlage **1.5** (Streckenband) [*Ordner 1a*]

Die Lage des Pfa 1 ist aus nachfolgenden Luftbildausschnitten zu erkennen:







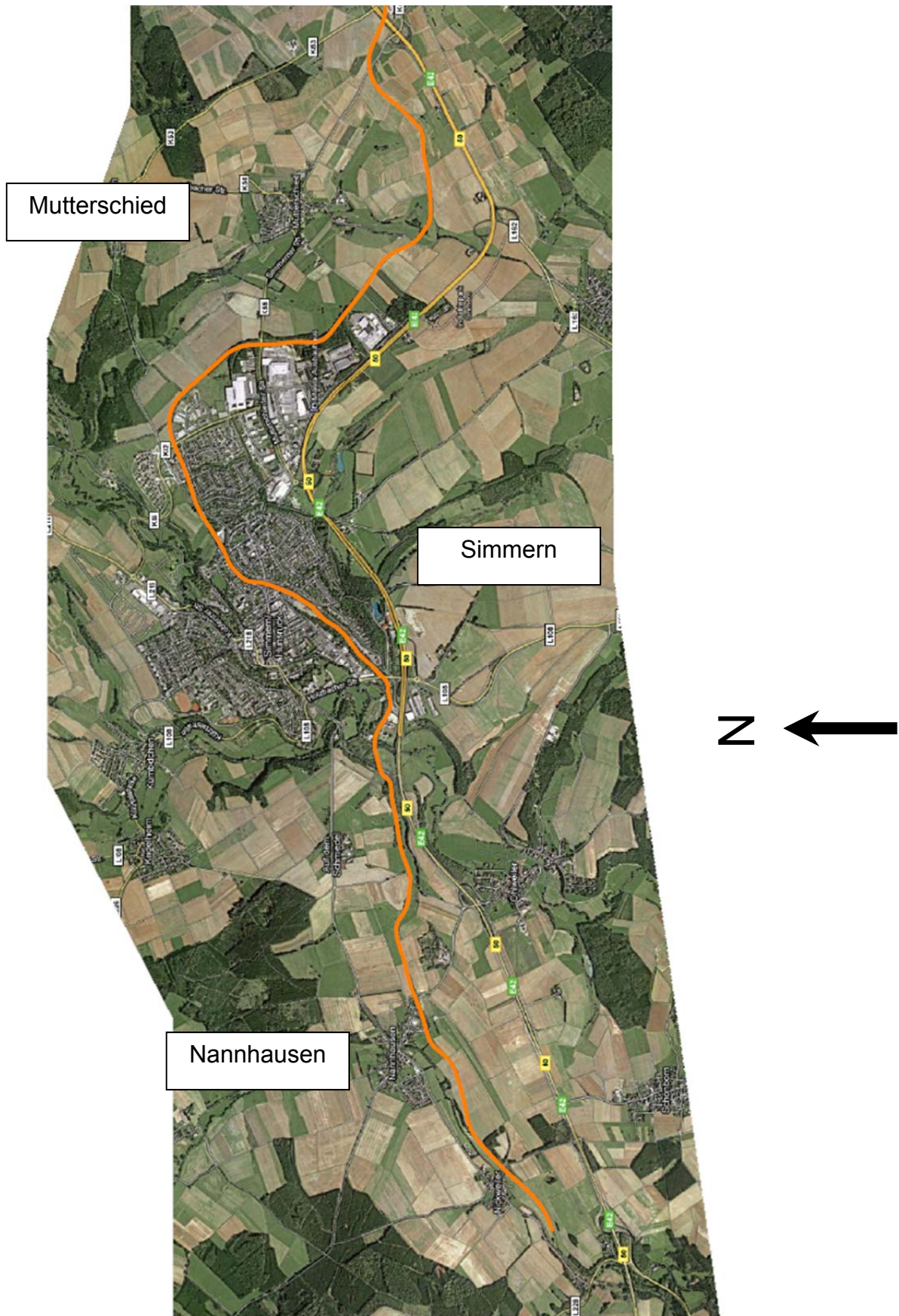


Abbildung F: Luftbild Planfeststellungsabschnitt

Teil II ERLÄUTERUNGEN ZUM PFA 1

1 Projektauftrag

1.1 Betriebskonzept IST / SOLL

1.1.1 Streckeneinstufung, Streckencharakteristika

	<u>IST</u>	<u>SOLL</u>
Nebenbahn	eingleisig	abschnittsweise zweigleisig
Elektrifizierung	nein	nein
Streckenstandard	G 50	R 80
Streckenklasse	D 4	D 4
Bremsweg	400 m	700 m
LST	Zugleitbetrieb	ESTW-R
Zugfunk	nein	VZF 95

Tabelle D: Streckeneinstufung, Streckencharakteristika

1.1.2 Betriebsprogramm

IST

Streckenabschnitt Langenlonsheim – Stromberg: Güterverkehr bis 2010

Streckenabschnitt Langenlonsheim – Morbach: einzelne Sonderzüge im Touristikverkehr

Streckenabschnitt Büchenbeuren – Morbach: verpachtet

Streckenabschnitt Morbach – Hermeskeil: stillgelegt

SOLL

Das Betriebsprogramm sieht einen stündlichen Regionalexpress mit Halten in Bingen, Langenlonsheim, Guldental, Windesheim, Stromberg, Rheinböllen, Simmern Kirchberg, Sohren und Flughafen Hahn vor.

Güterverkehr soll während der gesamten Betriebszeit möglich sein.

➔ siehe Anlage **1.7.1_a** (Betriebsprogramm) [Ordner 1b]

1.1.3 Streckengeschwindigkeit / VzG

Die neu eingerechnete Trasse orientiert sich an der Lage der Bestandstrasse.

Eine Optimierung der Trassenführung im Einzelfall wurde hierbei berücksichtigt.

Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt in den Abschnitten

- km 01,946 – 09,940:	100 km/h
- km 24,278 – 26,388:	100 km/h
-	sonst 80 km/h

➔ siehe Anlage **1.7.2_a** (Geschwindigkeitsband (Bingen-Hahn)) [Ordner 1b]

➔ siehe Anlage **1.7.2_b** (Geschwindigkeitsband (Hahn-Bingen)) [Ordner 1b]

1.1.4 Erforderliche Betriebsstellen

IST

Strecke 3021

km 0,0	Bf Langenlonsheim (derzeit aktiv) Reisendensicherung für Untersuchungsbereich nicht relevant
km 11,7	Anst Schweppenhausen
km 15,0	Bf Stromberg (derzeit aktiv) keine Reisendensicherung, da kein Reiseverkehr Anschluss Gütergleise Kalkwerk
km 18,2	Anst Stromberger Neuhütte
km 27,5	Bf Ellern
km 35,1	Anst Simmern
km 37,8	Bf Simmern
km 47,9	Bf Kirchberg
km 59,9	Bf Büchenbeuren

SOLL

Strecke 3021

km 0,0	Bf Langenlonsheim Umbau der Weichenverbindung im Südkopf für Vmax 80 km/h; Anpassung der Signaltechnik
km 3,8	Üst Guldental Ost Beginn des zweigleisigen Begegnungsabschnitts Guldental

km 6,0	Hp Guldental Haltepunkt an zweigleisigem Streckenabschnitt 2 Außenbahnsteige, Zugang über BÜ km 6,211 Ri. Naheweinstrasse
km 8,2	Ülst Guldental West Ende des zweigleisigen Begegnungsabschnitts Guldental
km 8,8	Hp Windesheim ein Außenbahnsteig an 1-gleisiger Strecke, keine Resi
km 15,0	Bf Stromberg technische Reisendensicherung zum Mittelbahnsteig 2 Bahnhofsgleise, die Nutzlängen betragen: Gleis 1: 270 m Gleis 2: 237 m
km 23,8	Hp Rheinböllen ein Außenbahnsteig an 1-gleisiger Strecke, keine Resi
km 27,5	Bf Ellern kein Reisezughalt, daher keine Reisendensicherung 3 Bahnhofsgleise (Kreuzungsbahnhof mit Abstellgleis), die Nutzlängen betragen: Gleis 1: 261 m Gleis 2: 261 m Gleis 3: 120 m
km 34,8	Ülst Simmern Ost Beginn des zweigleisigen Begegnungsabschnitts Simmern
km 37,6	Hp Simmern Haltepunkt an zweigleisiger Strecke 2 Außenbahnsteige, versetzte Lage jeweils in Fahrtrichtung hinter dem BÜ 37,638, Reisendenzugang über diesen BÜ
km 38,5	Ülst Simmern West Ende des zweigleisigen Begegnungsabschnitts Simmern
km 47,9	Bf Kirchberg technische Reisendensicherung zum Mittelbahnsteig 2 Bahnhofsgleise, die Nutzlängen betragen:

Gleis 1: 280 m
Gleis 2: 294 m
km 57,4 Hp Sohren
ein Außenbahnsteig an 1-gleisiger Strecke, keine Resi

km 59,582 Strecke 3021 = km 00,000 Strecke 3023

Strecke 3023

km 0,2 Bf Büchenbeuren
kein Reisezughalt, daher keine Reisendensicherung
2 Bahnhofsgleise,
die Nutzlängen betragen:
Gleis 1: 262 m
Gleis 2: 330 m
dient der Zugkreuzung im Bedarfsfall
Anbindung des Streckenabschnitts nach Morbach

km 3,866 Bf Flughafen Hahn
Endbahnhof der Strecke
2 Stumpfgleise mit Zungenbahnsteig
die Nutzlängen betragen:
Gleis 1: 170 m
Gleis 2: 170 m
1 zusätzliches Abstellgleis,
die Nutzlänge beträgt
Gleis 3: 240 m
Option für Gütergleise

1.2 Zusammenfassung aller notwendigen Baumaßnahmen

Alle notwendigen Baumaßnahmen sind im Streckenband zusammengestellt.

→ siehe Anlage 1.5 [Ordner 1a]

Zusammenfassend ergeben sich folgende Maßnahmen:

	Änderung	Neubau	Rückbau	Instandhaltung	Ohne Änderung	Gesamt (Bestand)	Gesamt (neu)
Bahnübergänge	31	1	28			59	32
Eisenbahnüberführungen	4			9	3	19	16
Straßenüberführungen	1	2	1		6	8	9
Durchlässe	11	3	23	38	31	103	83
Stützwände		8	10	12	12	34	32
Felshangsicherungen		11					11
Bahnsteige	3	4	1			4	7
ESTW - Z		1					1
ESTW - A		4					4
Funkmaste VZF 95		8					8

Tabelle E: Maßnahmenübersicht

Für die Planfeststellungsunterlage sind nur die Änderungen, Neubauten und Rückbauten maßgeblich. Die Instandhaltungen und Bauwerke ohne Änderung sind hier nur nachrichtlich angegeben.

Im Detail werden alle notwendigen Baumaßnahmen im Abschnitt 4 „Fachtechnische Einzelplanungen“ erläutert.

2 Allgemeine Belange

2.1 Umweltverträglichkeit

Für die umfassende Berücksichtigung der Umweltbelange wurden ein landschaftspflegerischer Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie sowie eine allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 (3) UVPG erarbeitet. Hiermit werden die Unterlagen für die Prüfung der Umweltverträglichkeit bereitgestellt. Untersuchungsumfang und -methodik wurden in Anlehnung an § 5 UVPG (Scoping) mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

→ siehe Anlage **02.01_a** (Zusammenfassung gem.§ 6 (3) UVPG) [*Ordner 2.1a*]

2.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Für den PfA 1 wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Er erfasst und beschreibt die sich durch den Eingriff ergebenden Konflikte (Bestandspläne) und beinhaltet geeignete Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Maßnahmenpläne). Der Erläuterungsbericht sowie die Bestands- und Maßnahmenpläne liegen als Anlage bei. Im gesamten Bereich wurde eine Artenschutzprüfung gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz für die "streng und besonders geschützten Arten" durchgeführt. Zusätzlich wurde vorsorglich zudem eine Artenschutzprüfung im Hinblick auf den § 10 LNatSchG durchgeführt. Hierbei geht es um die Fragestellung, ob in Folge des Eingriffs Biotop zerstört werden, die für streng geschützte Arten nicht ersetzbar sind.

→ siehe Anlage **02.01.01** (Erl.-Bericht LBP mit integrierter UVS) [*Ordner 2.1a*]

→ siehe Anlage **02.01.02** (Bestands- und Konfliktpläne) [*Ordner 2.1b*]

→ siehe Anlage **02.01.03** (Maßnahmenpläne) [*Ordner 2.1b*]

2.3 Schallschutz

Im Rahmen der Planung zu den Baumaßnahmen Reaktivierung Hunsrückbahn PfA 1 ist eine Schalltechnische Untersuchung für Schienenverkehrslärm zu erstellen. Unter Berücksichtigung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) wird demnach geprüft, ob Lärmschutzansprüche in den Anliegerbereichen der Baumaßnahme vorliegen. Aufgabe der Untersuchung ist die Berechnung der Emissions- und Immissionspegel, der Vergleich der Immissionswerte mit den gesetzlichen Grenzwerten sowie die Dimensionierung notwendiger Schallschutzmaßnahmen aktiver und passiver Art.

Hierzu wurde eine Untersuchung gem. Schall 03 für einen Dieselbetrieb (100/80 km/h max.) in Relation des bisherigen Betriebsprogramms und der trassierungsbedingt möglichen Vmax durchgeführt.

2.3.1 Zukünftig zweigleisige Bereiche Guldental und Simmern

Die beiden zweigleisigen Ausbauabschnitte in Guldental (Strecke 3021, km 3,8 bis km 8,2) und Simmern (Strecke 3021, km 34,8 bis km 38,8) sind als wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV zu werten.

Für die an die Baumaßnahmen angrenzende Wohnbebauung wurde der Anspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV geprüft. Hierbei werden die Beurteilungspegel aus der Situation ohne Lärmschutzmaßnahmen mit den Immissionsgrenzwerten nach § 2° 16. BImSchV verglichen. Werden die o.g. Grenzwerte überschritten, besteht für den untersuchten Immissionsort Anspruch auf Lärmschutz im Sinne des BImSchG. Die Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen bzw. die Variantenuntersuchung möglicher Lärmschutzwände erfolgt analog zum Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes.

Im Ausbauabschnitt Guldental werden im Beurteilungszeitraum „Tag“ die Immissionsgrenzwerte an allen untersuchten Immissionsorten eingehalten. Im Nachtzeitraum ergeben sich an 48 Gebäuden insgesamt 106 Schutzfälle mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV. Für diese Schutzfälle besteht Anspruch auf Lärmvorsorge nach BImSchG.

Im Abschnitt Simmern werden die Immissionsgrenzwerte tags an allen untersuchten Immissionsorten eingehalten. Im Beurteilungszeitraum „Nacht“ ergeben sich an 73 Gebäuden insgesamt 141 Schutzfälle mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV. Für diese Schutzfälle besteht Anspruch auf Lärmvorsorge nach BImSchG.

In Abhängigkeit von der unterschiedlichen Bebauungsdichte in den beiden Ausbauabschnitten ist eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Auf der Grundlage des Umweltleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes wurde die Variantenuntersuchung von Schallschutzwänden einer dementsprechenden Effektivitäts- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unterzogen.

Im Ausbaubereich Guldenthal umfasst die Vorzugsvariante aktiven Lärmschutz mit einer Länge von insgesamt 1.253 Meter:

Abschnitt	SSW Anfang – Ende [Bahn-km]	Länge [m]	Höhe [m]
L1	5,756 – 5,841	85	3,0
L2	5,852 – 5,965	113	3,0
L3	6,088 – 6,207 6,219 – 6,242	119 23	2,0
L4	6,242 – 6,726	484	2,0
L5	6,819 – 7,248	429	2,0

An 18 Schutzfällen (16 Schutzfälle bahnlinks innerhalb der Lärmschutzwände, 2 Schutzfälle bahnrechts) verbleibt ein Anspruch auf Lärmvorsorge. An diesen Gebäuden ist der passive Schallschutz zu überprüfen.

Im Ausbaubereich Simmern umfasst die Vorzugsvariante aktiven Lärmschutz mit einer Länge von insgesamt 3.045 Meter:

Abschnitt	SSW Anfang – Ende [Bahn-km]	Länge [m]	Höhe [m]
L1 links	36,196 – 36,951	755	3,0
L2 links	37,015 – 37,631	616	3,0
L3 links	37,647 – 38,282	635	2,0
L1 rechts	36,553 – 37,000	447	2,0
L2 rechts	37,000 – 37,513	513	4,0
L3 rechts	37,513 – 37,592	79	5,0

An 26 Schutzfällen (18 Schutzfälle innerhalb, 8 Schutzfälle außerhalb der Lärmschutzwände) verbleibt ein Anspruch auf Lärmvorsorge. An diesen Gebäuden ist der passive Schallschutz zu überprüfen.

2.3.2 Eingleisige Streckenbereiche ohne Wohnbebauung

Als betriebsbedingte Auswirkungen kommen im Hinblick auf die im Naturschutzrecht verankerten Schutzgüter vor allem Lärmbeeinträchtigungen in Frage. Diese Beeinträchtigungen können insbesondere bei Vögeln zu populationsrelevanten Störungen führen, da Gesänge bzw. Rufe eine besondere Rolle für die Kommunikation der Tiere spielen. Deshalb wird im Folgenden der Frage nachgegangen, ob in Verbindung mit der Reaktivierung der Hunsrückbahn Schallemissionen mit schädigenden Wirkungen entstehen können.

Bezüglich des Bahnverkehrs handelt es sich um eine diskontinuierliche Schallquelle, im Gegensatz zum Straßenverkehr, bei dem ab einer höheren Verkehrsdichte kontinuierliche Schallemissionen entstehen, die in der Lage sind Vogelstimmen zu über-

decken oder zu maskieren, so dass die Kommunikation der Tiere gestört wird.

Im Rahmen eines FuE-Vorhabens des Bundesministeriums für Verkehrs, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahre 2007 (Garniel, A. et al. 2007: Vögel und Verkehrslärm, Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna. Schlussbericht November 2007. Bonn) wurden Auswirkungen des Schienenlärms auf Vögel untersucht und folgender Schwellenwert für mögliche Störwirkungen empfindlicher Vogelarten vorgeschlagen: "Wenn der Schienenverkehr auf der Strecke X während 90% der Zeit (= 6 min. Störzeit / Std.) die akustische Kommunikation nicht stört, dann können kritische Effekte auch für die empfindlichste Brutvogelart ausgeschlossen werden." (Garniel et al. 2007, S. 203).

Ausgehend von diesem Schwellenwert stellt sich die Frage, welche Störzeiten bei dem prognostizierten Schienenverkehr der Hunsrückbahn zu erwarten sind. Hierbei werden 32 Regionalbahnen (Länge 80 m) sowie 2 Güterzüge (Länge 350 m) tags und 8 Regionalbahnen sowie 4 Güterzüge nachts jeweils mit einer Geschwindigkeit von 80 m/h zu Grunde gelegt. Als mögliche Störzeit wird die Zeit der Vorbeifahrt zuzüglich 40 sec. angenommen. Die durchgeführte Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass mit einer maximalen Störzeit von ca. 2 min pro Stunde zu rechnen ist, der angegebene Schwellenwert von 6 min pro Stunde wird somit deutlich unterschritten. Dies bedeutet, dass für die Vogelwelt nicht mit erheblichen Lärmauswirkungen zu rechnen ist. Auch bezüglich anderer Arten sind weder durch den Lärm noch durch Erschütterungen erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen in Verbindung mit dem prognostizierten Verkehr der Hunsrückbahn zu erwarten. Auch durch die vorgesehenen geringfügigen Hebungen und Schiebungen der Gleisanlage ergeben sich keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen.

2.3.3 Eingleisige Streckenbereiche mit Wohnbebauung

Für die in der folgenden Tabelle aufgelisteten Gleisbereiche mit Änderungen der Gleislage bzw. Änderungen an Bauwerken wurden detaillierte schalltechnische Untersuchungen hergestellt.

Hierbei wurde für die an die Baumaßnahmen angrenzende Wohnbebauung der Anspruch auf Lärmschutz nach Abs. 2 § 2 der 16. BImSchV mittels Immissionspegelvergleich geprüft.

Bahn-km (von - bis)	V _{IST} [km/h]	V _E [km/h]	Bemerkung (Verschiebungen - Solllage)
Str. 3511 im Übergang zur Str. 3021			
8,440 – 8,650 Langenlonsheim	50	80	Einbau von Weichen mit größerer Grundform, Verschiebung bis 183 cm links, Abrückung von der Wohnbebauung
Str. 3021			
1,095 – 1,921 Langenlonsheim	70	80	Verschiebung bis 13 cm links, Abrückung von der Wohnbebauung, Wohnbebauung ab km 1,6 r.d.B., schalltechn. bei SÜ 1,925 betrachtet
1,925 Langenlonsheim	100	100	Bau einer SÜ: Absenkung des Gleises bis 619 cm zur Herstellung einer höhenfreien Kreuzung mit der B 48 / L 242 und Neubau eines Kreisverkehrsplatzes
14,670 und 14,800 Stromberg	70	70	Nur zur Information, gesondertes Verfahren LBM Änderung der EÜ`en, größere lichte Weite und größere Lichte Höhe, Gleislage wird beibehalten,
27,100 – 27,520 Ellern	80	80	Verschiebung bis 450 cm links durch Verlängerung Gleis 2 (V _{max} = 40 km/h), Wohnbebauung, von 26,850 bis 27,540 r.d.B.,
30,300 – 31,700 Argenthal	70	80	Verschiebung bis 48 cm links, Wohnbebauung, von 30,520 bis 31,440 l.d.B.,

Tabelle F: Übersicht Gleislageänderung

Die in den Untersuchungen dargestellten Immissionspegelvergleiche zwischen dem Prognose-Nullfall (zukünftige Situation ohne Baumaßnahme) und dem Prognose-Planfall (zukünftige Situation mit Baumaßnahme) zeigen für die einzelnen Bereiche folgende Ergebnisse:

- **Langenlonsheim, km 8,440 – 8,650 der Str. 3511**

Aus dem Immissionspegelvergleich ergibt sich im Beurteilungszeitraum Nacht eine Pegelerhöhung auf Grund der baulichen Änderung von mindestens 2,1 dB(A) an den Immissionsorten „Hintergasse 04 NG“ (IO-Nr. 6), „Hintergasse 08 NG“ (IO-Nr. 7), „Hintergasse 10 NG“ (IO-Nr. 8), „Hintergasse 12 NG“ (IO-Nr. 9) und „Hintergasse 14 NG“ (IO-Nr. 10). Im Tageszeitraum ist die maximale Pegelerhöhung an allen un-

tersuchten Gebäuden geringer als 2,1 dB(A).

Durch die Pegelerhöhung im Nachtzeitraum löst die Änderung der Gleisanlagen an den o.g. Gebäuden eine wesentliche Änderung im Sinne § 1 der 16. BImSchV aus.

An den Gebäuden „Hintergasse 04 NG“ (IO-Nr. 6), „Hintergasse 08 NG“ (IO-Nr. 7), „Hintergasse 10 NG“ (IO-Nr. 8) wird der Immissionsgrenzwert nachts im Prognose-Planfall für „Misch/Dorfgebiete“ nach 16. BImSchV um bis zu 1,2 dB(A) überschritten. Für diese drei Gebäude ergibt sich somit ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Auf Grund der geringen Anzahl an Betroffenen wird für diese Gebäude eine Überprüfung des passiven Schallschutzes nach 24. BImSchV empfohlen.

➔ siehe Anlage **2.3.1** Langenlonsheim, Anhebung v_{\max} im Weichenbereich
[Ordner 2.3]

• **Langenlonsheim, km 1,925 der Str. 3021**

Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung im Zusammenhang mit dem Knotenumbau B 48 / L 242 zum Kreisverkehrsplatz wurde festgestellt, dass am Wohnhaus, Naheweinstraße 11 (IP.17 und 18) eine Pegelerhöhung von $\geq 2,1$ dB(A) zu erwarten ist und der maßgebende Immissionsgrenzwert von tags 64 dB(A) an IP.18 und nachts von 54 dB(A) an den Immissionspunkten IP.17 und IP.18 überschritten wird.

Am Wohnhaus Robert-Stolz-Straße 7 (IP:29 und 30) ist ebenfalls eine Pegelerhöhung von $\geq 2,1$ dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung des Nachtimmissionsgrenzwerts von nachts 49 dB(A) zu erwarten. Eine Überschreitung zur Tageszeit von 59 dB(A) liegt an diesem Haus nicht vor.

Auf Grund der geringen Anzahl an Betroffenen wird für diese Gebäude eine Überprüfung des passiven Schallschutzes nach 24. BImSchV empfohlen.

➔ siehe Anlage **2.3.2** Absenkung Langenlonsheim [Ordner 2.3]

• **Windesheim, km 8,5 bis 8,6 der Str. 3021 (Änderung im Straßenbereich**

Am Ortsausgang von Windesheim Richtung BAB A61 wird im Zuge der L 243 eine Einmündung zu einer Kreisverkehrsanlage um- und eine Gemeindestraße neu gebaut. Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass lediglich am Bürogebäude Hauptstraße 48 an der neuen Gemeindestraße das Kriterium für eine wesentliche Änderung nach der Verkehrslärmschutzverordnung erfüllt ist. Die Immissionsgrenzwerte für ein Mischgebiet werden jedoch nicht überschritten.

An den übrigen Gebäuden liegen die Schallpegelerhöhungen zwischen 0,1 dB(A) und 1,8 dB(A) und sind damit kleiner als 2,1 dB(A), so dass das Kriterium einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV nicht erfüllt wird. Außerdem ist festzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte für die vorhandenen Gebietsnutzungen nicht überschritten werden.

Durch den geplanten Umbau einer Einmündung zu einer Kreisverkehrsanlage, den Neubau einer Gemeindestraße in Windesheim und den sich ergebenden Verkehrsverlagerungen sind keine Maßnahmen der Lärmvorsorge zu treffen.

→ siehe Anlage **2.3.9** L 243,
Neubau einer Kreisverkehrsanlage in Windesheim [Ordner 2.3]

- **Stromberg, EÜ in km 14,670 und 14,800 der Str. 3021
(Unterlagen nur zur Information - gesondertes Verfahren LBM)**

Im Ortsbereich Stromberg sollen im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Hunsrückbahn die beiden Eisenbahnüberführungen erneuert werden. Die lichte Höhe und die lichte Breite sollen hierbei auf Wunsch des Straßenbaulastträgers vergrößert werden. Weiterhin ist in diesem Zusammenhang geplant, die Anbindung der L214 an die L242 neu zu gestalten.

Hierbei zeigt die durchgeführte Untersuchung, dass an vier Gebäudefassaden das Kriterium der „wesentlichen Änderung“ erfüllt wird. Voraussetzung ist eine Pegelerhöhung von > 2,1 dB(A) (gerundet 3 dB(A)) bei gleichzeitiger Überschreitung der Lärmvorsorgegrenzwerte für ein Mischgebiet von tags 64 dB(A) bzw. nachts 54 dB(A). An sechs Gebäudefassaden wird der Immissionsgrenzwert von tags 70 dB(A) bzw. nachts 60 dB(A) erreicht bzw. weiter erhöht, sodass hierfür ebenfalls eine wesentliche Änderung der Schallimmissionssituation vorliegt. Es sind dies die Gebäude „Staatsstraße 21 SO 2.OG“ lfd. Nr. 21, „Staatsstraße 16 SW EG“ lfd. Nr. 15, „von-Gauvain-Straße 1, lfd. Nr. 22+23, „von-Gauvain-Straße 2, lfd. Nr. 28 S EG und S 1.OG, „von-Gauvain-Straße 3, lfd. Nr. 30, „von-Gauvain-Straße 4, lfd. Nr. 32 S EG, „von-Gauvain-Straße 4a, lfd. Nr. 34 S EG und „August-Gerlach-Straße (Hotel), lfd. Nr. 7 NO EG und NO 1.OG und lfd. Nr. 8 NW EG, NW 1.OG und NW 2.OG.

Aus Platzgründen bzw. zur Erhaltung der Zugangsmöglichkeiten zu den Grundstücken sind aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich. Es können nur passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

- **Ellern, Verschiebung des Gleises 2 Richtung Rheinböllen
Bahn-km 27,100 – 27,520 der Strecke 3021**

Der Immissionspegelvergleich ergibt am Immissionsort „Bahnhofstr. 48“ (IO-Nr. 1 und 2) eine Pegelerhöhung auf Grund der baulichen Änderung von bis zu 2,3 dB(A) tags und von bis zu 2,2 dB(A) nachts. An allen anderen untersuchten Gebäuden beträgt die Pegeldifferenz weniger als 2,1 dB(A).

An dem Gebäude „Bahnhofstr. 53“ (ehem. Bf) (IO-Nr. 9) wird ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts weitergehend erhöht. An allen anderen untersuchten Gebäudefassaden beträgt der Beurteilungspegel weniger als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts.

Somit gilt für die o.g. Gebäude die Änderung der Gleisanlagen als wesentliche Änderung im Sinne § 1 der 16. BImSchV. Für die beiden Gebäude ergibt sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind nicht verhältnismäßig. Aufgrund der geringen Anzahl von Betroffenen wird ausschließlich eine Überprüfung des passiven Schallschutzes empfohlen.

➔ siehe Anlage **2.3.5 Ellern** [Ordner 2.3]

- **Argenthal, Geschwindigkeitserhöhung, Bahn-km 30,300 – 31,700 Str. 3021**

Für den Prognose-Planfall mit $v_{\max} = 80$ km/h ergibt sich eine maximale Pegelerhöhung auf Grund der baulichen Änderung von 1,3 dB(A) tags bzw. nachts an den Immissionsorten „Bahnhofstr. 3 NG“ (IO-Nr. 2), „Bahnhofstr. 4“ (IO-Nr. 3), „Bingener Str. 41“ (IO-Nr. 5), sowie „Simmerner Str. 32“ (IO-Nr. 14). Eine wesentliche Änderung im Sinne § 1 der 16. BImSchV liegt nicht vor. Eine Prüfung auf Lärmschutz entfällt.

An den Gebäuden „Fl.stck. 1/21 (ehem. Bf)“ IO-Nr. 9), „Simmerner Str. 18“ (IO-Nr. 10) und „Simmerner Str. 26“ (IO-Nr. 11 bis 13) ergibt sich eine Pegelerhöhung auf 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts bzw. wird der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts weitergehend erhöht.

Somit liegt an den Gebäuden „Fl.stck. 1/21 (ehem. Bf)“ IO-Nr. 9), „Simmerner Str. 18“ (IO-Nr. 10) und „Simmerner Str. 26“ (IO-Nr. 11 bis 13) eine wesentliche Änderung im Sinne § 1 16. BImSchV vor. Für diese drei Gebäude ergibt sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind nicht verhältnismäßig. Aufgrund der geringen Anzahl von Betroffenen wird ausschließlich eine Überprüfung des passiven Schallschutzes empfohlen.

➔ siehe Anlage **2.3.6 Argenthal** [Ordner 2.3]

- **Allgemeines**

Zusätzliche Lärmabschätzungen mit einem Zugprogramm von 32 Regionalzügen tags und 8 Regionalzügen nachts sowie 2 Güterzügen tags und 4 Güterzügen nachts zeigen, dass eine Gradientenerhöhung von 20 cm eine Zunahme des Immissionspegels um bis zu 0,2 dB ergibt. Das 3 dB-Kriterium nach § 1 der 16. BImSchV wird damit deutlich unterschritten.

2.3.4 Untersuchung auf Lärmsanierung

Zusätzlich zu den o.g. Schalltechnischen Untersuchungen wurden die Streckenbereiche auf die Möglichkeit einer freiwilligen Lärmsanierung entsprechend der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Förderrichtlinie gültig seit 01.01.2013)“ untersucht. Danach sind entlang der reinen Reaktivierungsabschnitte für 28 Wohngebäude die Lärmsanierungswerte überschritten, davon 13 im PfA 1 (Langenlonsheim 2, Windesheim 6, Stromberg 4 und Ellern 1). Das Ergebnis dieser auf freiwilliger Basis durchgeführten Untersuchung ist informativ in die Antragsunterlagen für das Planrecht eingearbeitet.

→ siehe Anlage **2.2** [*Ordner 2.2*]

2.4 Erschütterungsschutz

2.4.1 Gleisneubau im Bereich Guldental und Simmern

Für die zukünftig zweigleisigen Begegnungsabschnitte Guldental (km 3,8 bis km 8,8) und Simmern (km 34,8 bis km 38,5) sind im Rahmen dieser Untersuchung die künftig zu erwartenden Erschütterungsimmissionen zu prognostizieren.

Die Prognose der Einwirkungen auf bauliche Anlagen ergab keine Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150-3. Daher ist davon auszugehen, dass Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes, deren Ursachen auf Erschütterungen durch Baumaßnahmen zurückzuführen wären, nach den bisherigen Erfahrungen nicht auftreten.

Die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden nach DIN 4150-2 wurden abschnittsweise entlang der Bahnstrecke prognostiziert. Da für die Erschütterungsprognose aufgrund der Reaktivierung der Strecke keine Beweissicherungsmessungen aus Zugbetrieb vor Ort durchgeführt werden konnten, wurden der Prognose Emissionspektren und Ausbreitungsverhältnisse anderer Bestandsstrecken zugrunde gelegt. Der Emissionsansatz wurde hierfür konservativ abgeschätzt, d.h. die nachfolgenden Betroffenheiten sind als worst-case-Szenario anzusehen.

Streckenabschnitt [Bahn-km]		Ergebnis Prognose an Referenzgebäuden	Betroffenheit
Guldental			
bahnlinks	5,4 – 5,7	keine Überschreitung an untersuchten Immissionsorten	Es ist mit keiner Überschreitung der Anforderungen zu rechnen.
bahnlinks	5,7 – 6,95	Überschreitungen an 1 von 2 untersuchten Immissionsort	Es ist – mit Ausnahme des Gebäudes „Naheweinstr. 66a“ – mit keiner Überschreitung der Anforderungen zu rechnen.
bahnlinks	6,95 – 7,3	Überschreitungen an 1 von 2 untersuchten Immissionsort	Es ist mit Überschreitungen an bis zu 13 Gebäuden zu rechnen.
Simmern			
bahnlinks	35,6 – 38,6	keine Überschreitung an untersuchten Immissionsorten	Es ist mit keiner Überschreitung der Anforderungen zu rechnen.
bahnrechts	36,2 – 37,0	keine Überschreitung an untersuchten Immissionsorten	Es ist mit keiner Überschreitung der Anforderungen zu rechnen.
bahnrechts	37,0 – 37,7	Überschreitungen an 2 von 2 untersuchten Immissionsorten	Es ist mit Überschreitungen an bis zu 19 Gebäuden zu rechnen.
Außerhalb der o.g. Bereiche ist aufgrund des Abstandes zur Bahnstrecke mit keinen Überschreitungen der Anforderungen nach DIN 4150-2 zu rechnen.			

Im Zuge der Baumaßnahmen werden u.a. die Gleise nach derzeitigem Regelwerk neu hergestellt sowie eine Planumsschutzschicht (PSS) mit einer Dicke von 30 cm eingebracht. Beide Maßnahmen werden sich minderdnd auf die Erschütterungssituation auswirken, d.h. es ist davon auszugehen, dass die o.g. Betroffenheiten sich gar nicht oder zumindest deutlich geringer nach Fertigstellung der Strecke darstellen werden. Daher sind nach der Inbetriebnahme der Strecke Erschütterungsmessungen mit dem tatsächlichen Zugbetrieb zur Überprüfung der Erschütterungsprognose durchzuführen. Bei verbleibenden Betroffenheiten wären der nachträgliche Einbau von besohnten Schwellen oder die Entschädigung der Anwohner möglich.

Die Prognose des sekundären Luftschallpegels ergab keine Überschreitung der Innenraumpegel nach 24. BImSchV.

→ siehe Anlage **2.4** [Ordner 2.3]

2.4.2 Eingleisige Streckenbereiche mit Wohnbebauung

Für die größte Gleisverschiebung bezogen auf den ungünstigsten Abstand zum nächsten Gebäude wurden an Hand von Referenzobjekten Untersuchungen durchgeführt. Diese ergaben für Gebäude mit einer geringen Empfindlichkeit eine Erhöhung des KB_{FTT} -Werts um 24 Prozent und für Gebäude mit einer hohen Empfindlichkeit eine Erhöhung des KB_{FTT} -Werts um 23 Prozent. Diese Werte liegen unterhalb des Signifikanzkriteriums von 25 Prozent. Ein Anspruch auf Erschütterungsschutz ergibt sich nicht.

→ siehe Anlage **2.4.1** [Ordner 2.3]

2.5 Denkmalschutz

Im Planfeststellungsabschnitt sind die Belange des Denkmalschutzes nicht betroffen.

2.6 Kampfmittel

Gemäß Aussage des Kampfmittelräumdienstes Rheinland – Pfalz stehen für den Streckenabschnitt keine Aufnahmen vom letzten Stand der Kampfhandlungen zur Verfügung.

Für alle Erdarbeiten, insbesondere Bohr- oder Rammarbeiten auf der gesamten Strecke werden vorsorglich Untersuchungen durchgeführt.

2.7 Kabel und Leitungen

Alle im Planfeststellungsabschnitt vorhanden Kabel der DB AG sind nicht mehr in Betrieb und werden zurückgebaut. Alle für die Maßnahmen notwendigen Kabel wer

den neu in einem Kabeltrog im Randwegbereich verlegt.

Kabel und Leitungen Dritter werden im Umbaubereich der Bahnstrecke nicht berührt. Eine Ausnahme stellen die Bahnhofsbereiche (Bahnsteigneubau), zwei Straßenüberführungen in km 1,925 Langenlonsheim und km 36,195 Simmern sowie fünf Eisenbahnüberführungen in km 12,714 Guldenbach, km 14,670 und km 14,800 Stromberg, km 38,788 Simmern und km 42,705 Bieberbach dar. Entsprechende Pläne und Verweise sind in den jeweiligen Einzelplanungen enthalten (siehe Abschnitt 4).

3 Flächenbedarf und Grunderwerb

In den Grunderwerbsplänen ist der erforderliche Flächenbedarf einschließlich einer vorübergehenden Inanspruchnahme für alle Maßnahmen der Deutschen Bahn AG und der durch sie veranlassten Maßnahmen Dritter dargestellt.

→ siehe Anlage **3.3** Grunderwerbspläne [Ordner 3]

Die betroffenen Grundstücke, die Eigentumsverhältnisse, die bestehenden Grunddienstbarkeiten und der Umfang der betroffenen Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis zusammengestellt. Der angegebene Flächenbedarf wurde auf der Basis der aktuellen Planung ermittelt. Die genauen Flächengrößen bleiben einer Abschlussvermessung nach Baudurchführung vorbehalten.

→ siehe Anlage **3.2** Grunderwerbsverzeichnis [Ordner 3]

Zu den in Anspruch zu nehmenden Flächen gehören auch die Grundstücke, die für Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen an den Anlagen Dritter erforderlich sind. Die entsprechenden Regelungen über Grunderwerb, vorübergehende Inanspruchnahme und dingliche Belastung dieser Flächen werden mit den betroffenen Grundstückseigentümern in besonderen Vereinbarungen getroffen.

Die zur Erstellung der Bahnanlage erforderlichen Flächen, Einschnitte und Dämme einschließlich der Abwassergräben sind **zu erwerben**.

Durch Eintragung in Grundbuch sind **dinglich zu sichern**:

- a. Das Recht, den Aufwuchs im Streckenbereich zu beschränken. Zur Sicherung einer ungefährdeten Durchführung des Bahnbetriebes muss die DB AG darauf bestehen, dass aus den Betriebsflächen anliegenden Nachbarflächen dem Bahnbetrieb keine Gefahr, z.B. durch umfallende Bäume, erwächst. In Waldgebieten ist daher bis zu einem Abstand von 25 – 30 m (abgestimmt mit den zuständigen Forstbehörden) eine Aufwuchsbeschränkung als Sicherheitszone vorgesehen.

Die DB AG verhält sich bei der Durchsetzung dieser Forderung im Bereich der Bahnstrecke sehr maßvoll, indem sie möglichst nur die vorübergehend in Anspruch genommenen Waldrandflächen dieser Forderung unterstellt. Mit einem derart abgestuften Waldmantel werden die Standhaftigkeit und Funktion des durch die Baumaßnahme aufgerissenen Waldrandes verbessert.

- b. Das Recht, Privatwege und private Flächen zum Zwecke der Überwachung und Instandhaltung der Bahnanlagen mitzubedenutzen.
- c. Das Recht, private Flächen zum Zwecke des Ausgleichs zu bepflanzen.
- d. Das Recht, Grundstücke mit einer Brücke einschließlich Zubehör zu überspannen, Ver- und Entsorgungsleitungen zu verlegen und zu belassen und diese Grundstücke für Erhaltungs- und Überwachungsarbeiten mit zu benutzen und zu befahren.

Neben der öffentlich-rechtlichen Sicherung werden mit den Eigentümern bzw. Unterhaltungspflichtigen besondere rechtliche Regelungen getroffen, in denen u. a. auch Entschädigungsfragen geregelt werden.

Während der Bauzeit ist es teilweise erforderlich, Privatwege zu befahren, bzw. Flächen für Arbeitsstreifen entlang der Strecke, Baustellenumfahrten, Baustelleneinrichtung vorübergehend zu beanspruchen. Die benutzten Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme zurückgegeben und zwar in dem Zustand, wie sie sich vor der Inanspruchnahme befanden.

Mit den Eigentümern bzw. Unterhaltungspflichtigen werden besondere rechtliche Regelungen getroffen, einschließlich evtl. Entschädigungsfragen.

Ertragsausfälle, Wirtschafterschwernisse, etwaige Rekultivierungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen werden durch rechtliche Verträge gesondert geregelt.

Die vorübergehende Inanspruchnahme und dingliche Belastungen von Flächen werden mit den betroffenen Grundstückseigentümern nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zusätzlich in besonderen Vereinbarungen getroffen.

4 Fachtechnische Einzelplanungen

4.1 DB Netz AG

4.1.11 Bahnübergänge (BÜ)

Da jeder Bahnübergang einen potentiellen Gefahrenpunkt darstellt, war es das Ziel, zur Erhöhung der Sicherheit möglichst viele der vorhandenen Bahnübergänge aufzulassen. Die verbleibenden Bahnübergänge werden mit der nach Richtlinie geringst möglichen Sicherungsart gesichert. Abweichend hiervon wurde durch die DB Netz AG festgelegt, dass bestimmte BÜ an nichtgewidmeten Wald- und Wirtschaftswegen ohne öffentlichen Verkehr nur mit einer Lz-Anlage ausgerüstet werden. Hierfür ist eine Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Die Wahl der Steuerung der Anlagen erfolgt gemäß folgender Reihenfolge:

- möglichst ÜS
- wo dies nicht möglich ist, FÜ
- Hp-Abhängigkeit, soweit auf Grund der Lage zu benachbarten Hauptsignalen erforderlich

Derzeit gibt es auf dem im Planfeststellungsabschnitt zu beplanenden Abschnitt der Strecke 3021, km 0,650 - 43,531 insgesamt 59 Bahnübergänge. Im Bahnhof Stromberg wird zusätzlich eine neue Reisendensicherung gebaut. Somit ergeben sich in der Summe 60 BÜ:

- davon 32 BÜSA (einschl. ReSi Stromberg)
- und 28 ersatzlose Aufhebungen (z. T. durch Ersatzwegebau oder Geländeerwerb der durch den BÜ erschlossenen Flächen)

Hierbei entstehen auch nach dem Wegfall der 28 Bahnübergänge durch die räumliche Nähe der verbleibenden BÜ und nach Bau der teilweise geplanten Ersatzmaßnahmen keine unzumutbaren Umwege.

Das BVerwG hält hier in verschiedenen Entscheidungen Umwege für die Verkehrsteilnehmer von bis zu 3 km (Entscheidung vom 28.01.2004 – 9 A 27.03, Entscheidung vom 09.07.2003 – 9 A 54.02) bzw. PKW-Fahrzeiten von 10 Minuten (Entscheidung vom 21.12.2005 – 9 A 12.05 „auch wenn sich die Zusatzfahrzeiten auf dem Hin- und Rückweg verdoppeln und der durch Umwege verursachte Zeitaufwand sich weiter summiert, sobald die Wegestrecke öfters zurückgelegt werden muss“ für zumutbar.

Die BÜ-Beläge werden grundsätzlich durch Hartgummi-Innenplatten mit Spurrillensicherung ersetzt. In dem übrigen Kreuzungsbereich wird ein Bitumenbelag eingebaut. Der Oberbau im BÜ-Bereich wird je nach Straßenverkehrsbelastung gewählt.

In folgender Tabelle sind die Maßnahmen an den BÜs aufgelistet.

Hierin bedeutet

	Änderung bzw. Neubau der Sicherung
	Neubau
	Rückbau

Tabelle 4.1.11: Auflistung Bahnübergänge

BÜ-Nr.	Bahn-km	Gemeinde	Straße	Sicherung IST	Sicherung SOLL
1	1,698	Langen-lonsheim	Rad-/Fußweg	Umlfsp / Pf	AUFHEBUNG
2	1,925		Bundesstraße B48 "Naheweinstraße"	LzHLO	ERSATZ DURCH SÜ
3	2,240		Rad-/Fußweg	Umlfsp / Pf	AUFHEBUNG
4	2,618		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	BÜSA LzH - Üs
5	3,040		Rad-/Fußweg	Umlfsp / Pf	AUFHEBUNG
6	3,495		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
7	4,318	Guldental	Landesstraße L242 "Naheweinstraße"	BliLo	BÜSA LzH - Hp/Üs
8	5,312		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
9	5,850		Gemeindestraße "Friedhofstraße"	Vollsr.	BÜSA LzH - Üs oe
10	6,211		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	BÜSA LzH - Üs oe
11	6,526		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
12	6,815		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	BÜSA LzH - Üs oe
13	7,007		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
14	7,350		n.ö. Wirtschaftsweg "Binger Weg"	Pf	BÜSA LzH - Üs oe
15	8,565	Windesheim	Gemeindestraße "Goldgrube"	Vollsr.	BÜSA LzH - Hp/Fü
16	8,620		Landesstraße L236 "Hauptstraße"	Vollsr.	BÜSA LzH/2F - Hp/Fü
17	9,100		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
18	9,520		Landesstraße L242	BliLo	BÜSA LzH - Üs oe
19	9,640		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
20	10,260	Schweppen-hausen	n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
21	10,520		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
22	11,020		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	BÜSA Lz - Üs oe
23	11,480		Kreisstraße K29 "Bahnhofstraße"	Vollschr.	BÜSA LzH/F - Üs oe
24	12,860	Stromberg	n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
25	13,125		n.ö. Privatweg	Pf	BÜSA Lz - Üs oe (vLz)
26	14,000		Gemeindestraße "Kreuznacher Str."	Pf	BÜSA LzH - Fü/Hp (vLz)
	14,903		ReSi Bf Stromberg		BÜSA LzF - Hp
27	15,230		Landesstraße L214 "Simmerner Str."	Vollsr.	BÜSA LzH/F - Hp
28	16,450	Seibersbach	n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
29	17,070		n.ö. Privatweg	Pf	otS (abschließbare Schranke)
30	17,855		Kreisstraße K33	BliLo	BÜSA LzH - Üs
31	18,560		n.ö. Privatweg	Pf	otS (abschließbare Schranke)
32	20,170		n.ö. Privatweg	Pf	AUFHEBUNG
33	23,454	Rhein-böllen	Landesstraße L214 "Bahnhofstraße"	BliLo	BÜSA LzH/2F - Hp/Üs
34	24,673		n.ö. Wirtschaftsweg	BliLo	BÜSA Lz - ÜS oe
35	26,090	Ellern	n.ö. Wirtschaftsweg "Kohlweg"	Pf	AUFHEBUNG
36	26,395		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	BÜSA Lz - Fü
37	26,640		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG

38		27,060		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	BÜSA LzH - Hp	
39		27,532		Landesstraße L 239 "Bahnhofstraße"	BliLo	BÜSA LzH/2F - Hp	
40		28,138	Argenthal	n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG	
41		28,335		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	BÜSA Lz - ÜS oe	
42		29,333		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG	
43		30,348		n.ö. Wirtschaftsweg (ehem. B50)	BliLoH	BÜSA LzH - Üs	
44		31,048		Gemeindestraße "Bahnhofstraße"	Pf	Umlaufsperr	
45		31,541		Kreisstraße K53	Pf	BÜSA LzH - Üs	
46		32,051		Kreisstraße K55	BliLo	AUFHEBUNG	
47		33,208		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG	
48		33,590		Mutter- schied	n.ö. Wirtschaftsweg "Heidehof"	Pf	BÜSA LzH - Üs
49		34,138			n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG
50		35,050	Simmern	Kreisstraße K55 "Simmerner Straße"	BliLo	BÜSA LzH/F - Hp	
51		36,195		Kreisstraße K52 "Zieferspange"	BliLo	ERSATZ DURCH SÜ	
52		37,604/ 37,638		Rad-/Fußweg "Bahnhof"	Vollsr.	BÜSA LzF - Üs oe	
53		39,406		Gemeindestraße	BliLo	BÜSA LzH - Fü	
54		40,221	Nann- hausen	n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG	
55		40,920		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG	
56		41,709		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG	
57		42,248		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG	
58		42,665	Nick- weiler	Gemeindestraße "Birkenstraße"	Pf	BÜSA LzH - Üs	
59		42,804		n.ö. Wirtschaftsweg	Pf	AUFHEBUNG	

Tabelle G: Auflistung Bahnübergänge

Legende:

Pf	=	Pfeiftafel
Umlfsp	=	Umlaufsperr
Vollsr	=	Vollschranke
BliLo	=	Blinklichtanlagen mit Überwachungssignalen
Lz	=	Lichtzeichen
BÜSA	=	Bahnübergangssicherungsanlage
LzH	=	Lichtzeichen mit Halbschranken
LzF	=	Lichtzeichen mit Fußgängerschranke
Fü	=	zuggesteuerte Anlage, fernüberwacht
Hp	=	signalgesteuerte Anlage, überwacht über Hauptsignal
Üs	=	zuggesteuerte Anlage, Überwachung durch Triebfahrzeugführer mittels Überwachungssignal
oe	=	optimierte Einschaltung
vLz	=	vorgeschaltete Lichtzeichen
otS	=	ohne technische Sicherung
ReSi	=	Reisendensicherung

4.1.11.01 BÜ 01 – km 01,698 (Str. 3021)



Der vorhandene Fußgänger-BÜ in Langenlonsheim wird aufgelassen. Er befindet sich im Bereich der Trassenabsenkung für die Straßenüberführung (SÜ) in km 1,925 und wird in dieser Planung berücksichtigt.

- siehe Anlage **4.1.22.01** (Neubau SÜ)
[Ordner 5.2]
- siehe Anlage **4.1.11.01_b** (Rückbau BÜ)
[Ordner 4.1]

4.1.11.02 BÜ 02 – km 01,925 „Kloninger Mühle“ (Str. 3021)



An diesem stark befahrenen BÜ quert die Bundesstraße B48 in Langenlonsheim die Bahnstrecke. Der BÜ wird aufgehoben und durch eine Straßenüberführung (SÜ) ersetzt. Die Bahntrasse wird in diesem Bereich abgesenkt.

- siehe Anlage **4.1.22.01** (Neubau SÜ)
[Ordner 5.2]
- siehe Anlage **4.1.11.02_b** (Rückbau BÜ)
[Ordner 4.1]

4.1.11.03 BÜ 03 – km 02,240 (Str. 3021)



Der vorhandene Fußgänger-BÜ in Langenlonsheim wird aufgelassen. Er befindet sich im Bereich der Trassenabsenkung für die Straßenüberführung (SÜ) in km 1,925 und wird in dieser Planung berücksichtigt.

- siehe Anlage **4.1.22.01** (Neubau SÜ)
[Ordner 5.2]
- siehe Anlage **4.1.11.03_b** (Rückbau BÜ)
[Ordner 4.1]

4.1.11.04 BÜ 04 – km 02,618 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Langenlonsheim wird durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken gesichert.

- siehe Anlage **4.01.11.04** [Ordner 4.1]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um die Räumung des Bahnübergangs für die Linksabbieger in den Seitenweg im II. Quadranten zu gewährleisten, werden die Vz 205 und 306 angeordnet.

Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr im Bereich des BÜ und der einmündenden Seitenwege im II. und III. Quadranten wird hergestellt.

Wegen der nicht für alle Fahrzeuge herstellbaren Schlepplängen für Fahrten vom BÜ in den I. und IV. Quadranten werden durch die Anordnung eines Vz 209-30 mit dem Zusatz 1048-11 die abbiegenden Fahrzeuge auf PKW mit Anhänger begrenzt. Die Haltelinie im I. Quadranten wird soweit zurückversetzt angebracht, dass ein abbiegendes Fahrzeug den BÜ sicher räumen kann.

Aus dem gleichen Grund wird für Fahrten aus dem I. und dem IV. Quadranten Richtung Bahnübergang durch die Anordnung des Vz 266 (aus den beiden Seitenwegen mit den Zusatzschildern 1000-11 bzw. 10000-21) die zulässige Fahrzeuglänge auf 10 m begrenzt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.05 BÜ 05 – km 03,040 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Langenlonsheim wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.05** [Ordner 4.1]

Durch den Ausbau des vorhandenen Seitenwegs links der Bahn von dem BÜ in Bahn-km 2,618 bis zum BÜ in Bahn-km 3,042 weiter bis zum BÜ in Bahn-km 3,495 und dann abschwendend von der Bahn in südlicher Richtung bis zum Hochwasserschutzdamm kann der BÜ 3,0 aufgehoben werden.

Der BÜ wird derzeit nur von den Gartenbesitzern links der Bahn als Zufahrt zu ihren Grundstücken genutzt. Durch die neu geschaffene Zuwegung über den Seitenweg links der Bahn entsteht kein Umweg, die Qualität der Zuwegung wird deutlich ver-

bessert.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeif tafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit notwendig Absperrungen eingebaut.

4.1.11.06 BÜ 06 – km 03,495 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Langenlonsheim wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.06** [Ordner 4.1]

Durch den Ausbau des vorhandenen Seitenwegs rechts der Bahn von dem BÜ in Bahn-km 3,495 bis zum BÜ in Bahn-km 4,3 kann der BÜ 3,4 aufgehoben werden.

Der Seitenweg wird wegen der geringen Belastung in einer Breite von 4,00 m (3,0 m Fahrspur, 2x 0,50 m Bankett) in Schotterbauweise ohne Bindemittel und ohne Deckschicht ausgebaut.

Durch diesen Weg und den unter Punkt 4.1.11.05 genannten Ausbau eines Weges bahnlings wird die Qualität der Wege verbessert. Umwege entstehen durch die verbleibenden Querungsmöglichkeiten in Bahn-km 2,618 und 4,318 nicht oder je nach Start und Ziel in nur sehr geringem Umfang.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeif tafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut.

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.07 BÜ 07 – km 04,318 (Str. 3021)



Am BÜ kreuzt die L 242 den zukünftig zweigleisigen Abschnitt Guldental. Die neue Sicherung erfolgt durch Lichtzeichen mit Halbschranken.

→ siehe Anlage **4.01.11.07** [Ordner 4.1]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten

Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Wegen der für Fahrten vom BÜ in den Seitenweg im IV. Quadranten nicht herstellbaren Schleppkurven wird diese Einfahrt durch den Einbau von Leitplanken geschlossen und eine vorhandene Einfahrt in ca. 90 m Abstand genutzt. Der Wirtschaftsweg wird in diesem Bereich angepasst.

Um ein jederzeit sicheres Räumen des BÜ zu gewährleisten, wird die Einfahrt in den Seitenweg im I. Quadranten außerhalb der Aufstellfläche von 25 m verlegt.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.08 BÜ 08 – km 05,312 (Str. 3021)



Am BÜ kreuzt ein nicht gewidmeter Wirtschaftsweg in Guldental, Gemarkung Heddesheim, den zukünftig zweigleisigen Abschnitt. Der BÜ wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.08** [Ordner 4.1]

Durch den Ausbau des vorhandenen Seitenwegs rechts der Bahn von dem BÜ in Bahn-km 4,316 bis zum BÜ in Bahn-km 5,312 kann der BÜ 5,3 aufgehoben werden.

Der Seitenweg wird in einer Breite von 4,00 m (3,0 m wassergebundene Decke, 2x 0,50 m Bankett) ausgebaut.

Nach Wegfall des BÜ Guldental 5,3 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über die verbleibenden BÜ in Bahn-km 5,850 und 4,318 geführt. Je nach Start und Ziel ergibt sich hier ein zumutbarer Umweg von max. ca. 1100 m. Die Qualität der zu nutzenden Wege wird durch den Ausbau verbessert.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.09 BÜ 09 – km 05,850 (Str. 3021)

Der Bahnübergang (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Guldental befindet sich in dem zukünftig zweigleisigen Abschnitt und wird mit Lichtzeichen und Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.09** [Ordner 4.1]

Die mechanische Altanlage ist abgängig. Der Bahnübergang wird mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Wegen der für Fahrten in den Seitenweg im I. Quadranten nicht herstellbaren Aufstellflächen und Schleppkurven wird dieser Weg oberhalb des Rückhaltebeckens außerhalb des 25m-Bereichs neu angebunden. Durch das Anbringen der Vz 205 und 306 mit dem Zusatzschild 1002-12 wird das Räumen für Fahrten vom BÜ in den IV. Quadranten sichergestellt.

Wegen der fehlenden und nur schwierig herzustellenden Schleppkurven für Fahrten vom BÜ in den Seitenweg im III. Quadranten werden diese Fahrten durch die Anordnung eines Vz 209-30 ausgeschlossen.

Für Fahrten vom BÜ in den Seitenweg im IV. Quadranten und umgekehrt wird die zulässige Fahrzeuglänge auf 10 m begrenzt, da hier die Schleppkurve ohne unverhältnismäßigen Aufwand nur für einen Schlepper mit Hänger herstellbar ist.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die vorhandenen Entwässerungsanlagen eingeleitet.

4.1.11.10 BÜ 10 – km 06,211 (Str. 3021)

Der BÜ (Gemeindestraße) im zukünftig zweigleisigen Abschnitt in Guldental wird mit Lichtzeichen, Halbschranken und einer Gehwegschranke gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.10** [Ordner 4.1]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und einer Gehwegschranke ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Wegen der für Fahrten in die Seitenwege im I. und IV. Quadranten nicht herstellbaren Schleppkurven werden diese Wege außerhalb des 25m-Bereichs neu angebunden. Die erforderliche Aufstellfläche wird hergestellt. Wegen der fehlenden Aufstelllänge in den Quadranten II und III werden Fahrten über den BÜ Richtung L 242 durch die Anordnung eines Vz 266 mit einer Längenbegrenzung von 12 m für Fahrzeuge größer 12 m ausgeschlossen

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die vorhandenen Entwässerungsanlagen eingeleitet.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.11 BÜ 11 – km 06,526 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Guldental wird ersatzlos aufgelassen.

- siehe Anlage **04.01.41.03** (Seitenwegeplanung im Rahmen der Zweigleisigkeit [Ordner 5.5])
- siehe Anlage **04.01.11.11** (BÜ) [Ordner 4.1]

Nach Wegfall des BÜ Guldental 5,3 werden der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr und die Zufahrt zu dem Wohnhaus rechts der Bahn über die verbleibenden BÜ in Bahn-km 6,211 und 6,815 geführt, an denen durch den Einbau von technischen Sicherungen die Sicherheit erhöht wird. Je nach Start und Ziel ergibt sich hier ein zumutbarer Umweg von max. ca. 590 m.

4.1.11.12 BÜ 12 – km 06,815 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) im zukünftig zweigleisigen Abschnitt Guldental wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.12** [Ordner 4.1]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Wegen der für Fahrten in die Seitenwege im I. und IV. Quadranten nicht herstellbaren Schleppkurven werden diese Wege außerhalb des 25m-Bereichs neu angebunden. Die erforderlichen Aufstellflächen werden hergestellt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die vorhandene Vorflut eingeleitet.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.13 BÜ 13 – km 07,007 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) im zukünftig zweigleisigen Abschnitt Guldental wird ersatzlos aufgegeben.

→ siehe Anlage **4.01.41.03** (Seitenwegeplanung im Rahmen der Zweigleisigkeit [Ordner 5.5])

→ siehe Anlage **04.01.11.13** (BÜ) [Ordner 4.1]

Nach Wegfall des BÜ Guldental 7,0 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über die verbleibenden BÜ in Bahn-km 6,815 und 7,350 geführt, an denen durch den Einbau von technischen Sicherungen die Sicherheit erhöht wird. Je nach Start und Ziel ergibt sich hier ein zumutbarer Umweg von max. ca. 700 m. Die Qualität der zu nutzenden Wege wird durch den Ausbau im Rahmen der Zweigleisigkeit verbessert.

4.1.11.14 BÜ 14 – km 07,350 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) befindet sich im zukünftig zweigleisigen Abschnitt Guldental und wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.14** [Ordner 4.1]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Wegen der für Fahrten in die Seitenwege im I. und IV. Quadranten nicht herstellbaren Schleppkurven werden diese Wege außerhalb des 25m-Bereichs neu angebunden.

Fahrten vom BÜ kommend in die Seitenwege in den Quadranten II und III werden durch die Anordnung eines Vz 209-30 ausgeschlossen, da die Schleppkurven nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand herstellbar sind. Die erforderlichen Aufstellflächen beiderseits des Bahnübergangs werden hergestellt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die vorhandene Vorflut eingeleitet.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.15 BÜ 15 – km 08,565 (Str. 3021)

Der BÜ an der Gemeindestraße „Goldgrube“ in Windenheim wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.15** [Ordner 4.1]

Wegen der Abgängigkeit der vorhandenen BÜ-Sicherungsanlage wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Auf Grund der durch die Wohnbebauung beengten Verhältnisse ist die Herstellung der erforderlichen Straßenbreite und Aufstellfläche nicht möglich. Eine beantragte unternehmensinterne Genehmigung (UiG) für die Abweichung von den Regelwerten wurde nicht erteilt. Dadurch ist hier die Einführung eines Einbahnstraßenverkehrs erforderlich.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

Als Ersatzmaßnahme für die durch die Einbahnstraßenregelung im BÜ-Bereich nicht zugelassenen Fahrten wird das Wohn- und Gewerbegebiet durch den Ausbau einer vorhandenen Gemeindestraße nördlich der Wohnbebauung neu angebunden. Hierzu wird die Gemeindestraße ab der neu zu bauenden Kreisverkehrsanlage im Zuge der L 243 (Planung und Erläuterungsbericht hierzu siehe Anlage **04.01.11.16**) auf einer Länge von ca. 175 m mit einer Breite von 5,50 m ausgebaut.

Die Zufahrten zum Parkplatz des Orgel-Art-Museums, der Fa. Castle-Solar sowie der Wasserversorgung Trollmühle im Zuge dieser auszubauenden Straße werden in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern an die neue Straßentrasse angepasst und wieder hergestellt. Die Ortsstraße „Bingerweg“ wird auf einer Länge von ca. 40 m in ihrer Querneigung an die Gradienten der Neubautrasse angepasst und mit einer Ausgleichs- bzw. neuen Deckschicht versehen.

Der in der neuen Gemeindestraße bei Bau-km 0+125 rechts stehende Gastank wird in Abstimmung mit dem Eigentümer versetzt.

Der im Zuge der Gemeindestraße zur Anwendung kommende Querschnitt entspricht dem RQ 7,5 mit angebautem Gehweg. Die Fahrbahnbreite beträgt demnach incl. der linksseitigen Entwässerungsrinne $b=5,50$ m.

Der Gehweg erhält eine Breite von $b=1,50$ m und wird durch eine 30cm breite Plattenrinne mit angrenzendem Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt.

Auf Grund der örtlichen Zwänge und der geringen Verkehrsbelastung wird auf den Einbau eines Fahrbahnteilers in der neuen Gemeindestraße verzichtet.

4.1.11.16 BÜ 16 – km 08,620 (Str. 3021)

Der BÜ an der Landesstraße L236 „Hauptstraße“ in Windesheim wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken und Fußwegschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.16** [Ordner 4.1]

Wegen der Abgängigkeit der vorhandenen BÜ-Sicherungsanlage wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und vorgeschalteten Lichtzeichen ausgerüstet.

Die vorhandenen Gehwege werden durch den Einbau von 2 Gehwegschranken gesichert. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um die Räumung des Bahnübergangs für die Linksabbieger in den Seitenweg im IV. Quadranten zu gewährleisten, wird ein vLz eingebaut. Wegen der fehlenden und nur schwierig herzustellenden Schleppekurven für alle gem. STVO zugelassenen Fahrzeuge für diese Abbiegebeziehung wird ein Vz 209-30 mit dem Zusatz 1024-10 angebracht. Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr im Bereich des einmündenden Seitenweges wird für die zugelassenen und vom BÜ kommenden Fahrzeuge hergestellt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die vorhandenen Entwässerungsanlagen eingeleitet.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Als Ersatzmaßnahme für die im BÜ-Bereich nicht zugelassenen Fahrten in die Seitenstraße im IV. Quadranten (alle Fahrzeuge außer PKW als Linksabbieger in die Straße „Im Elzerich“) wird nördlich der Wohnbebauung im Zuge der L 243 eine Kreisverkehrsanlage eingebaut. Durch den Umweg über diesen Kreisverkehrsplatz besteht für die als Linksabbieger am BÜ ausgeschlossenen Fahrzeuge die Möglichkeit, in die Straße „Im Elzerich“ zu gelangen ohne das Räumen des BÜ zu behindern.

Die Ausbaulänge im Zuge der L 243 hierzu beträgt ca. 175 m. Die geplante Kreisverkehrsanlage erhält einen Außendurchmesser von 36,60 m zwischen den Borden, die Kreisfahrbahn wird 7,30 m breit gebaut. Gleichzeitig ermöglicht die Kreisverkehrsanlage eine verkehrssichere und leistungsfähige Verknüpfung der auszubau-

enden Gemeindestraße zur Erschließung des Gewerbegebietes (siehe Anlage 04.01.11.15a).

Die Entwässerung der Kreisverkehrsanlage erfolgt zum einen über Straßenabläufe in den vorhandenen Regenwasserkanal in der Hauptstraße oder aber über die zu öffnenden Bordanlagen in die geplanten und im Lageplan dargestellten Entwässerungsmulden. Die Wassermengen aus der Mulde westlich der Landesstraße werden in eine geplante Geländemulde mit Querriegeln zur Abflussverzögerung zwischen der Kreisverkehrsanlage und dem Wirtschaftsweg eingeleitet. Die Ableitung der Wassermengen bei einem Starkregenereignis erfolgt über eine weiterführende Mulde gemäß Plandarstellung in Richtung Ortslage Windesheim.

Zwischen der Trafostation und dem Bauende im Zuge der Gemeindestraße wird auf der rechten Fahrbahnseite eine weitere Geländemulde mit Querriegeln zur Abflussverzögerung vorgesehen, das Gelände bis zur vorhandenen Zaunanlage wird entsprechend angeglichen. In die Geländemulde mündet ein ca. 75 m langer Regenwasserkanal PE DN 250 in der Gemeindestraße. An diese Kanalleitung werden die geplanten Straßenabläufe angeschlossen.

Die Ableitung der Wassermengen bei Vollfüllung der 3,00 m breiten Mulde erfolgt über einen hoch gesetzten Muldeneinlaufschacht und eine Anschlussleitung in den vorhandenen Regenwasserkanal DN 400 in der Ortstraße „Bingerweg“ in nördlicher Richtung.

Die durch die geplanten Baumaßnahmen verursachte Mehrwassermenge beträgt ca. 12,9 l/s.

Das angrenzende Wasserschutzgebiet der Zone III (WSG 39 sowie das Grabungsschutzgebiet (GSG) wird von den Ausbaumaßnahmen im Zuge des Bingerweg nicht berührt.

4.1.11.17 BÜ 17 – km 09,100 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in der Gemarkung Windesheim wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.17** [Ordner 4.1]

Durch den Bau eines Wendehammers am Ende der Wohnbebauung in ca. Bahn-km 8,8 und dem Ausbau des vorhandenen Seitenwegs rechts der Bahn von dem neuen Wendehammer bis zu dem aufzulassenden BÜ in Bahn-km 9,100 kann der BÜ in Bahn-km 9,100 aufgehoben werden. Hierbei wird der Wendehammer für Fahrzeuge bis 10 m Länge und als Wendekreis für PKW mit einer bituminösen Befestigung

konzipiert. Der Seitenweg wird in der vorhandenen Fahrbahnbreite von 3 m mit einer Befestigung nach RLW 99 (Tragschicht aus unsortiertem Gestein und einer Deckschicht ohne Bindemittel) ausgebaut.

Nach Wegfall des BÜ Windesheim 9,1 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über die verbleibenden BÜ in Bahn-km 8,620 und 9,520 geführt. Je nach Start und Ziel ergibt sich hier ein zumutbarer Umweg von max. ca. 980 m.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut.

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.18 BÜ 18 – km 09,520 (Str. 3021)



Der BÜ (Landesstraße L242) in der Gemarkung Windesheim wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.18** [Ordner 4.1]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.19 BÜ 19 – km 09,640 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in der Gemarkung Windesheim wird durch den Geländeerwerb der durch den BÜ erschlossenen Flächen ersatzlos aufgegeben.

→ siehe Anlage **4.01.11.19** [Ordner 4.1]

Durch den Ankauf der durch den BÜ erschlossenen Flächen zwischen Bahntrasse und Bachlauf kann der Bahnübergang ersatzlos aufgehoben werden.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Evtl. notwendige Absperrungen werden eingebaut.

4.1.11.20 BÜ 20 – km 10,260 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in der Gemarkung Schweppenhausen wird durch Geländeerwerb der durch den BÜ erschlossenen Flächen ersatzlos aufgegeben.

→ siehe Anlage **4.01.11.20** [Ordner 4.1]

Durch den Ankauf der durch den BÜ erschlossenen Flächen zwischen Bahntrasse und Bachlauf kann der Bahnübergang ersatzlos aufgehoben werden.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Evtl. notwendige Absperrungen werden eingebaut.

4.1.11.21 BÜ 21 – km 10,520 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in der Gemarkung Schweppenhausen wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgegeben.

→ siehe Anlage **4.01.11.21** [Ordner 4.2]

Durch den Ausbau vorhandener Wirtschaftswege links der Bahn von dem BÜ in Bahn-km 10,260 bis zum BÜ in Bahn-km 11,480 kann der BÜ 10,5 aufgehoben werden.

Der Seitenweg wird vom BÜ in km 10,260 bis zum BÜ in km 11,020 als Wirtschaftsweg in einer Breite von 4,50 m (3,00 m bit. Befestigung, 2 x 0,75 m Bankett) und vom BÜ in km 11,020 bis zum BÜ in km 11,480 als Wirtschaftsweg in einer Breite von 4,00 m (3,00 m bit. Befestigung, 2 x 0,50 m Bankett) ausgebaut.

Im Bereich der Parzelle 31, Flur 10 wird der Weg neu trassiert, da aus wasserrechtlichen Gründen ein Ausbau des vorhandenen Weges parallel des Eisbachs nicht genehmigungsfähig ist.

Nach Wegfall des BÜ Schweppenhausen 10,5 wird der Verkehr über die verbleibenden BÜ in Bahn-km 9,520 und 11,02 geführt. Je nach Start und Ziel ergibt sich hier ein zumutbarer Umweg von max. ca. 1.000 m. In der Praxis wird es aber keine Umwege geben, da die Nutzer aus Schweppenhausen den BÜ 11,0 und die Nutzer aus Richtung Windesheim den BÜ 9,5 zur Bahnquerung zur Verfügung haben. Durch den hochwertigen Ausbau der Wirtschaftswege wird hier zusätzlich eine Zeitersparnis erreicht.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut.

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit notwendig Absperrungen eingebaut.

4.1.11.22 BÜ 22 – km 11,020 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in der Gemarkung Schweppenhausen wird durch Lichtzeichen gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.22** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

In den Quadranten I und IV ist die erforderliche Aufstellfläche wegen der angrenzenden Bachbrücke nur mit unverhältnismäßigem Aufwand herstellbar. Um hier ein konfliktfreies Räumen des BÜ sicherzustellen, werden die Vz 208 und 308 angeordnet.

Wegen des großen Kreuzungswinkels und der dadurch nicht herstellbaren Schleppkurve für Fahrten vom BÜ in den im Quadranten I einmündenden Seitenweg werden

diese Fahrten durch das Aufstellen der Vz 209-30 und Vz 209-20 untersagt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.23 BÜ 23 – km 11,480 (Str. 3021)



Der BÜ im Zuge der Kreisstraße K29 „Bahnhofstraße“ in Schweppenhausen wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken und einer Fußwegschränke gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.23** [Ordner 4.2]

Die abgängige mechanische Schrankenanlage wird zurückgebaut und durch eine rechnergesteuerte Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und einer Fußwegschränke ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Das Abbiegen von der K 29 kommend in Ri Schweppenhausen für Rechtsabbieger wird durch die Anordnung eines VZ 209-30 untersagt, da hier weder die Schleppkurve noch die erforderliche Aufstellfläche herstellbar ist.

Die Einfahrt des Seitenweges im II. Quadranten wird durch den Einbau von Pollern und die Anordnung des Vz 214-20 verhindert.

Als Ersatzmaßnahme hierfür wird der nichtöffentliche Wirtschaftsweg rechts der Bahn vom BÜ 11,0 bis zur L 242 mit einer bituminösen Decke ausgebaut.

Zur Herstellung der erforderlichen Schleppkurve für Fahrten vom BÜ kommend in den Neuwieserweg wird innerhalb der Bahngrenze die Verkehrsfläche entsprechend aufgeweitet.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die vorhandenen Entwässerungsanlagen eingeleitet.

In Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.24 BÜ 24 – km 12,860 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in der Gemarkung Stromberg wird ersatzlos aufgelassen. Es wird ein Ersatzweg zum Nachbar-BÜ in Bahn-km 13,125 gebaut

→ siehe Anlage **4.01.11.24**[Ordner 4.2]

Durch den Neubau eines Wirtschaftsweges zwischen dem BÜ Stromberg 13,1 und der Zufahrt zur Kläranlage von Stromberg wird es ermöglicht, den BÜ Stromberg 12,8 bei Bahn-km 12,860 aufzuheben.

Es entsteht hierbei ein zumutbarer Umweg von max. 550 m. Für die hier überwiegend durchgeführten Fahrten aus Stromberg zur Kläranlage entsteht keinerlei Umweg. Für die notwendige Querung der Bahn wird die Sicherheit durch den Einbau der technischen Sicherung erhöht.

Der BÜ Stromberg 13,1 bei Bahn-km 13,125 wird zur Optimierung der Annäherungssichtweiten auf der Straße um ca. 32 m in östlicher Richtung verschoben. Die erforderliche Sicherung erfolgt durch den Einbau einer Lichtsignalanlage mit vorgeschalteten Lichtzeichen im Bereich der L 242 und Halbschranken. (Siehe Planung BÜ 13,1)

Im Bereich des BÜ Stromberg 12,8 wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt, beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

Die BÜ-Anlagen wie Andreaskreuze, Pfeiltafeln und der BÜ-Belag werden zurückgebaut.

Der Wirtschaftswegeanschluss an die L 242 wird zurückgebaut und renaturiert.

Der Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach plant nördlich der Landesstraße 242 den Bau eines Rad- und Gehweges. Die fußläufige Anbindung der Löwenzeiler Mühle, Kläranlage und ehem. Jugendherberge erfolgt gemäß Plandarstellung über einen Fahrbahnteiler mit Überquerungshilfe in der L 242.

Das Teilstück des vom LBM geplanten Rad- und Gehweges von der neuen Querung am BÜ 13,1 bis auf Höhe des BÜ Stromberg 12,8 sowie der dort geplante Ausbau der L 242 mit Überquerungshilfe wird demnach nicht mehr erforderlich. Das Planrechtsverfahren des LBM hierzu ruht derzeit wegen der laufenden Planung der „Reaktivierung der Hunsrückbahn“.

4.1.11.25 BÜ 25 – km 13,125 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in der Gemarkung Stromberg wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert. Der BÜ wird um etwa 33 m nach Bahn-km 13,092 verschoben.

→ siehe Anlage **4.01.11.25** [Ordner 4.2]

Zur Herstellung der größtmöglichen Sichten auf die vLz für die Straßenverkehrsteilnehmer wird der Bahnübergang um 33 m nach Bahn-km 13,092 verschoben.

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Wegen der fehlenden Aufstellfläche zwischen L 242 und dem BÜ wird der übergeordnete Verkehr auf der L 242 bei jeder Zugfahrt durch die Anordnung von vorgeschalteten Lichtzeichen (vLz) angehalten, um das Räumen des BÜ sicherzustellen.

Zur Herstellung der größtmöglichen Sichten auf die vLz für die Straßenverkehrsteilnehmer wird der Bahnübergang um 33 m nach Bahn-km 13,092 verschoben.

Zusätzlich werden auf der L 242 eine Linksabbiegespur sowie eine Mittelinsel mit Überquerungshilfe gebaut.

Zur Aufhebung des Bahnübergangs in Bahn-km 12,860 wird links der Bahn ein Wirtschaftsweg angelegt, der im II Quadranten an den BÜ 13,1 einmündet.

Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr im Bereich des einmündenden Wirtschaftsweges wird hergestellt.

Wegen der nicht für alle gem. STVO zugelassenen Fahrzeuge herstellbaren Schleppkurven im Bereich der neu herzustellenden Wirtschaftswegeanbindung wird der Verkehr von der L 242 Richtung BÜ auf Fahrzeuge mit einer Maximallänge von 10m begrenzt (Anordnung VZ 266 mit Zusatz 1000-11 u. 1000-21).

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.26 BÜ 26 – km 14,000 (Str. 3021)



Der Privatweg-BÜ in Stromberg wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert. Die Anlage erhält vorgeschaltete Lichtzeichen.

→ siehe Anlage **4.01.11.26** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um das sichere Räumen aller Fahrzeuge vom BÜ kommend auf die übergeordnete Landesstrasse zu gewährleisten, werden im I. und IV. Quadranten vorgeschaltete Lichtzeichen (vLz) angebracht. Die dazugehörigen Haltelinien werden soweit zurückgezogen, dass die Schleppkurven für die zugelassenen Fahrzeuge ausreichen. Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr im Bereich der Aufstellfläche wird hergestellt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.26a Neubau ReSi Bahnhof Stromberg – km 14,903 (Str. 3021)



Der Bahnhof Stromberg erhält eine neue Reisendensicherung (ReSi) für die schienengleiche Zuwegung zum Mittelbahnsteig.

→ siehe Anlage **4.01.11.91** [Ordner 4.3]

Die neu zu bauende ReSi wird mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Fußwegschranken (LzF) und einer Fußgängerakustik ausgerüstet.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

4.1.11.27 BÜ 27 – km 15,225 (Str. 3021)

Der BÜ in Stromberg im Zuge der Landesstraße L214 „Simmerner Straße“ wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.27** [Ordner 4.2]

Die abgängige mechanische Schrankenanlage wird zurückgebaut und durch den Einbau einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ersetzt. Ferner werden eine Fußgängerschranke mit Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengräben zur Versickerung bzw. in die vorhandene Vorflut eingeleitet

4.1.11.28 BÜ 28 – km 16,450 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Seibersbach wird ersatzlos aufgehoben.

→ siehe Anlage **4.01.11.28** [Ordner 4.2]

Durch das im Umfeld des Bahnübergangs vorhandene Wirtschaftswegenetz und die derzeit sehr geringe Nutzung des Bahnübergangs ist es in Absprache mit dem Baulastträger des Weges möglich, den BÜ ohne Ersatzmaßnahmen aufzuheben.

Durch den kaum vorhandenen Verkehr über diesen Weg entstehen keine nennenswerten Umwege. Eine notwendige Querung der Bahn ist unter der Eisenbahnüberführung in Bahn-km 16,260 höhenfrei möglich. Bei Nutzung der vorhandenen Wirtschaftswege ergibt sich hieraus ein zumutbarer Umweg von max. 400 m.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf

Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit notwendig Absperrungen eingebaut.

4.1.11.29 BÜ 29 – km 17,070 (Str. 3021)



Der Privatweg-BÜ in Seibersbach wird zukünftig durch eine abschließbare Schranke gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.29** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer abschließbaren Schrankenanlage ausgerüstet. Die Nutzungsbedingungen werden im Rahmen eines Privatvertrags zwischen der DB Netz AG und den Nutzungsberechtigten geregelt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch eine Entwässerungsmulde parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengräben zur Versickerung eingeleitet.

Die vorhandenen Pfeif tafeln und Andreaskreuze werden zurückgebaut.

4.1.11.30 BÜ 30 – km 17,855 (Str. 3021)



Der BÜ im Zuge der Kreisstraße K33 in Seibersbach wird mit Lichtzeichen und Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.30** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um die Räumung des Bahnübergangs in den Seitenweg im III. Quadranten zu gewährleisten, wird die Haltelinie zurückversetzt angeordnet. Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr im Bereich des einmündenden Seitenweges wird hergestellt.

Zur Herstellung der erforderlichen Schleppekurven und der Kuppen- und Wannenaus-

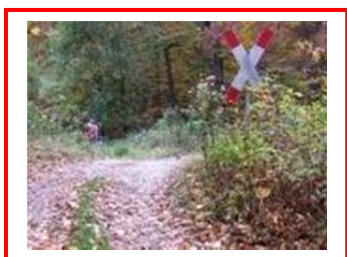
rundungen wird die Fahrbahn im BÜ-Bereich entsprechend aufgeweitet und höhenmäßig angepasst.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengräben zur Versickerung eingeleitet.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.31 BÜ 31 – km 18,560 (Str. 3021)



Der Privatweg-BÜ in Seibersbach wird zukünftig durch eine abschließbare Schranke gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.31** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer abschließbaren Schrankenanlage ausgerüstet. Die Nutzungsbedingungen werden im Rahmen eines Privatvertrags zwischen der DB Netz AG und den Nutzungsberechtigten geregelt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser des Weges wird durch eine Entwässerungsmulde parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengräben zur Versickerung eingeleitet.

Die vorhandenen Pfeif tafeln und Andreaskreuze werden zurückgebaut.

4.1.11.32 BÜ 32 – km 20,170 (Str. 3021)



Der Privatweg-BÜ in Seibersbach wird ersatzlos aufgehoben.

→ siehe Anlage **4.01.11.32** [Ordner 4.2]

Durch den Bahnübergang besteht derzeit eine Wegeverbindung von privaten Waldflächen beiderseits der Bahn. Der BÜ wird überwiegend für innerbetriebliche Fahrten genutzt. Eine Holzabfuhr über diesen BÜ ist auf Grund der schwierigen topographi-

schen Lage im näheren Umfeld des BÜ (u.a. Querung einer Bachfurt notwendig) und der alternativ vorhandenen besseren Wegebeziehungen nicht notwendig.

Durch die Aufhebung des BÜ entstehen bei Nutzung des verbleibenden BÜ in Bahn-km 18,560 Umwege bis zu 3,3 km, die sich aber je nach Start und Ziel erheblich reduzieren. Bei einem Ansatz von 20 km/h ergibt sich hier eine Fahrzeit von unter 10 Minuten, die lt. Entscheidungen des BVerG als zumutbar gelten.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit notwendig Absperrungen eingebaut.

4.1.11.33 BÜ 33 – km 23,454 (Str. 3021)



Der BÜ in Rheinböllen im Zuge der Landesstraße L214 „Bahnhofstraße“ wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.33** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Der separat geführte Gehweg wird durch 2 Fußwegschranken gesichert. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Wegen des großen Kreuzungswinkels und der dadurch nicht herstellbaren Schleppkurve für Fahrten vom BÜ in den im Quadranten I einmündenden Seitenweg werden diese Fahrten durch die Anordnung der Vz 209-30 und Vz 209-20 untersagt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengräben zur Versickerung eingeleitet.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.34 BÜ 34 – km 24,673 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Rheinböhlen wird durch Lichtzeichen gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.34** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird die abgängige Blinklichtanlage durch eine rechnergesteuerte Lichtzeichenanlage mit einer Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder ersetzt.

Wegen der fehlenden Aufstellfläche in dem Seitenweg im IV. Quadranten wird die Fahrt vom BÜ kommend in diesen Seitenweg durch die Anordnung eines Vz 209-30 untersagt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillsicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengräben zur Versickerung eingeleitet.

4.1.11.35 BÜ 35 – km 26,090 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Ellern wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.35** [Ordner 4.2]

Der Seitenweg links der Bahn vom BÜ 26,0 zum BÜ 26,3 wird in der vorhandenen Fahrbahnbreite von 3 m (plus 2 x 0,50 m Bankett) mit einer Befestigung nach RLW 99 (Tragschicht aus unsortiertem Gestein und einer Deckschicht ohne Bindemittel) ausgebaut.

Nach Wegfall des BÜ Ellern 26,0 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über den verbleibenden BÜ in Bahn-km 26,395 geführt. Hier wird die Sicherheit durch den Einbau einer technischen Sicherung erhöht. Je nach Start und Ziel ergibt sich

hier ein zumutbarer Umweg von max. ca. 650 m. Für die überwiegende Zahl der Nutzer, die als Start und Ziel Ellern haben, entsteht hier in der Praxis kein Umweg.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut

4.1.11.36 BÜ 36 – km 26,395 (Str. 3021)



Der BÜ in Ellern (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) wird durch Lichtzeichen gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.36** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um die Räumung des Bahnübergangs für die Linksabbieger in den Seitenweg im II. Quadranten zu gewährleisten, wird die Haltelinie zurückversetzt angeordnet. Die Wegeanbindung des Seitenwegs im III. Quadranten wird außerhalb des 25m-Bereichs neu hergestellt. Hierzu wird der vorhandene Entwässerungsgraben in Absprache mit der zuständigen Wasserbehörde überbaut. Zur Herstellung der Aufstellfläche im I. Quadranten wird der vorhandene Durchlass in Absprache mit der zuständigen Wasserbehörde verlängert.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.37 BÜ 37 – km 26,640 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Ellern wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.37** [Ordner 4.2]

Der Seitenweg links der Bahn vom BÜ 26,3 zum BÜ 26,6 wird in der vorhandenen Fahrbahnbreite von 3 m (plus 2 x 0,50 m Bankett) mit einer Befestigung nach RLW 99 (Tragschicht aus unsortiertem Gestein und einer Deckschicht ohne Bindemittel) ausgebaut.

Nach Wegfall des BÜ Ellern 26,6 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über die verbleibenden BÜ in Bahn-km 26,395 und 27,060 geführt. Hier wird die Sicherheit durch den Einbau einer von technischen Sicherungen erhöht. Je nach Start und Ziel ergibt sich hier ein zumutbarer Umweg von max. ca. 550 m.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.38 BÜ 38 – km 27,060 (Str. 3021)



Der BÜ in Ellern (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.38** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

In den Quadranten II und III ist die erforderliche Aufstellfläche wegen der angrenzenden Bachbrücke nur mit unverhältnismäßigem Aufwand herstellbar. Um hier ein konfliktfreies Räumen des BÜ sicherzustellen, werden die Vz 208 und 308 angeordnet.

Fahrten in den Seitenweg (Fußweg) im I. Quadranten werden vom BÜ kommend ganz ausgeschlossen (Vz 209-30), Fahrten in den Seitenweg im II. Quadranten werden für Fahrzeuge über 10 m Länge ausgeschlossen (Vz 266 mit Zusatzschild 1000-11).

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen ange-

bracht.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengräben zur Versickerung eingeleitet.

4.1.11.39 BÜ 39 – km 27,532 (Str. 3021)



Der BÜ im Zuge der Landesstraße L 239 „Bahnhofstraße“ in Ellern wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.39** [Ordner 4.2]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um die Räumung des Bahnübergangs für die Linksabbieger zu dem Parkplatz im II. Quadranten zu gewährleisten, wird die Haltelinie zurückversetzt angeordnet.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch eine Entwässerungsrinne parallel zum Gleis gefasst und in die vorhandenen Entwässerungsanlagen eingeleitet.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.40 BÜ 40 – km 28,138 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Forstweg) in Argenthal wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.40** [Ordner 4.2]

Nach Wegfall des BÜ Argenthal wird der Forstverkehr über den verbleibenden BÜ in Bahn-km 28,335 geführt. Hier wird durch den Einbau einer technischen Sicherung die Sicherheit erhöht. Es ergibt sich ein zumutbarer Umweg von max. ca. 400 m.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.41 BÜ 41 – km 28,335 (Str. 3021)



Der BÜ in Argenthal (nicht öffentlicher Forstweg) wird durch Lichtzeichen gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.41** [Ordner 4.3]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um die Eingriffe in das Naturschutzgebiet rechts der Bahn zu minimieren, wird, auch wegen des sehr geringen Verkehrs, auf den Ausbau des Weges beiderseits des BÜ auf eine Länge von 25 m verzichtet. Die notwendige Aufstellfläche wird links der Bahn hergestellt. Das sichere Räumen des BÜ wird durch die Anordnung der Vz 208/308 sichergestellt.

Wegen der für Fahrten vom BÜ kommend in den Seitenweg im I. Quadranten nicht herstellbaren Schleppkurve werden diese Fahrten in Absprache mit dem Forst durch die Anordnung des Vz 209-30 untersagt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Die derzeit vorhandenen Pfeiftafeln werden zurückgebaut.

4.1.11.42 BÜ 42 – km 29,333 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Argenthal wird ersatzlos aufgehoben.

→ siehe Anlage **4.01.11.42** [Ordner 4.3]

Durch das im Umfeld des Bahnübergangs vorhandene Wirtschaftswegenetz und die derzeit sehr geringe Nutzung des Bahnübergangs ist es in Absprache mit der Gemeinde als Baulastträger des Weges möglich, den BÜ ohne Ersatzmaßnahmen aufzuheben.

Da die potentiellen Nutzer dieses BÜ aus Argenthal kommen, entsteht für diese bei Wegfall des BÜ 29,3 kein Umweg, da eine Querung am BÜ 30,3 möglich ist. Für evtl. weitere Nutzer entsteht ein zumutbarer Umweg von ca. 2000 m.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.43 BÜ 43 – km 30,348 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Argenthal wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.43** [Ordner 4.3]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um die Räumung des Bahnübergangs für die Linksabbieger in den Seitenweg im II. Quadranten zu gewährleisten, wird die Haltelinie zurückversetzt angeordnet. Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr im Bereich des einmündenden Seitenweges wird hergestellt.

Die Fahrten aus dem Seitenweg im II. Quadranten Richtung BÜ werden durch die Anordnung eines Vz 266 auf Fahrzeuge mit einer maximalen Länge von 10 m begrenzt. Durch den kleinen Kreuzungswinkel ist die Herstellung der Schleppkurve für alle nach StVO zugelassenen Fahrzeuge nur mit einem nicht vertretbaren Aufwand möglich.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch eine Entwässerungsrinne parallel zum Gleis gefasst und in die die Bahnseitengräben zur Versickerung eingeleitet.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.44 BÜ 44 – km 31,048 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Argenthal wird in einen Fußweg-BÜ umgewandelt und mit einer Umlaufsperrung gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.44** [Ordner 4.3]

In Absprache mit der Gemeinde wird im Kreuzungsbereich nur noch Fußgängerverkehr zugelassen, da die für den Einbau einer technischen Sicherung notwendigen Aufstellflächen und Schleppkurven nur mit sehr hohem Aufwand herstellbar sind.

Zur Erhöhung der Sicherheit für die Fußgänger wird der Bahnübergang mit einer Umlaufsperrung ausgerüstet. Die erforderlichen Sichtflächen werden hergestellt. Um ein Umlaufen der Umlaufsperrungen zu verhindern, werden rechts und links der Umlaufsperrung auf beiden Gleisseiten Absperrzäune in einer Länge von jeweils 6 m angebracht.

Der Fahrzeugverkehr wird über einen vorhandenen mineralisch befestigten Wirtschaftsweg bis zum Nachbar-BÜ in Bahn-km 31,541 umgeleitet. Hierzu wird der Wirtschaftsweg in einer Breite von 6,00 m (4,50 m bituminöse Befestigung, 2 x 0,75 m Bankett) ausgebaut.

Für die Berücksichtigung eines gelegentlichen Begegnungsverkehrs wird die Gesamtbreite auf 6 m Breite vergrößert. Die Zufahrt von dem Grundstück des Busunternehmens wird durch eine Kurvenausrundung in Richtung des auszubauenden Weges ausgebaut werden. Hiermit entsteht für die Busfahrten eine verbesserte Anbindung an das überörtliche Straßennetz ohne Umwege.

Die Anbindung an die K 53 am BÜ Argenthal 31,5 wird bei der Planung des BÜ Argenthal 31,5 betrachtet.

4.1.11.45 BÜ 45 – km 31,541 (Str. 3021)

Der BÜ im Zuge der Kreisstraße K53 in Argenthal wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.45**

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr im Bereich der Aufstellflächen wird hergestellt.

Um das sichere Räumen für Fahrten vom BÜ kommend in den Seitenweg im I. Quadranten zu gewährleisten, wird der Seitenweg außerhalb des 25m-Bereichs neu angebunden.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengraben zur Versickerung eingeleitet.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.46 BÜ 46 – km 32,051 (Str. 3021)

Der BÜ im Zuge der Kreisstraße K55 in Argenthal wird ersatzlos aufgelassen. Es wird eine neue Verbindungsstraße zwischen K55 und K53 erstellt.

→ siehe Anlage **4.01.11.46** [Ordner 4.3]

Die heutige Kreisstraße verläuft von Mutterschied über den BÜ Argenthal 32,0 zur Anschlussstelle an die B 50 und endet an der Hauptdurchgangsstraße von Argenthal (ehem. B 50). Die Kreisstraße hat eine Ausbaubreite von 5,50 m

Die Ersatzstraße stellt die Verbindung zwischen der nördlich des Bahnübergangs liegenden Kreisstraße und der K 53 sowie über den BÜ Argenthal 31,5 zu der Ortslage Argenthal und der Anbindung an die Bundesstraße B 50 wieder her.

Die Straßenverbindung beginnt nördlich des Bahnübergangs Argenthal 32,0 und endet an der Kreisstraße K 53 ca. 550 m vom Bahnübergang Argenthal 31,5 entfernt.

Eine direktere Linienführung wurde aufgrund einer Durchschneidung einer gerade erst flurbereinigten zusammenhängenden Ackerfläche vom Eigentümer abgelehnt. Die Ausbaubreite der Straße richtet sich nach dem vorhandenen Querschnitt. Die Anlage von beidseitig parallel geführten Wendewegen stellt die Zugänglichkeit zu den landwirtschaftlichen Flächen wieder her.

Die Straße wird in einer Breite von 7,50 m (5,50 m bit. Befestigung, 2 x 1,00 m Bankett) gebaut. Das südlich des Bahnübergangs gelegene Reststück der Kreisstraße wird auf 250 m Länge bis vor die Anschlussstelle der B 50 zurückgebaut bzw. als Wirtschaftsweg erhalten.

Durch den Wegfall des BÜ 32,0 und die zukünftige Querung am BÜ 31,5 entstehen zumutbare Umwege für den Kfz-Verkehr von max. 1050 m und für den landwirtschaftlichen Verkehr von max. 1300 m.

Die BÜ-Anlagen (Blinklichter, Andreaskreuze, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.47 BÜ 47 – km 33,208 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Argenthal wird ersatzlos aufgehoben.

→ siehe Anlage **4.01.11.47** [Ordner 4.3]

Durch das im Umfeld des Bahnübergangs vorhandene Wirtschaftswegenetz und die derzeit sehr geringe Nutzung des Bahnübergangs ist es in Absprache mit der Gemeinde als Baulastträger des Weges möglich, den BÜ ohne Ersatzmaßnahmen aufzuheben.

Die Schließung des BÜ 47 erzeugt für den landwirtschaftlichen Verkehr einen max. Umweg von 2270 m, der aber nur dann entsteht, wenn nach der Bearbeitung von landwirtschaftlichen Flächen links der Bahn die Bearbeitung von Flächen rechts der Bahn fortgesetzt werden soll. Andernfalls beschränkt sich der Umweg für die potentiellen Nutzer auf ca. 650 m. Hierbei sind auch die maximal notwendigen Umwege noch zumutbar.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf

Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit notwendig Absperrungen eingebaut.

4.1.11.48 BÜ 48 – km 33,590 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Mutter-schied wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.48** [Ordner 4.3]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um die Räumung des Bahnübergangs für die Linksabbieger in den Seitenweg im IV. Quadranten zu gewährleisten, wird die Haltelinie zurückversetzt angeordnet. Die Aufstellflächen und Schleppkurven für die Fahrten in die einmündenden Seitenwege in Quadranten III und IV werden hergestellt. Die Einfahrt in den Seitenweg im II. Quadranten wird in Abstimmung mit der Gemeinde geschlossen.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengraben zur Versickerung eingeleitet.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.49 BÜ 49 – km 34,138 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Mutter-schied wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.49** [Ordner 4.3]

Der Seitenweg links der Bahn vom BÜ 34,1 zum BÜ 33,5 wird in der vorhandenen Fahrbahnbreite von 3 m (+ 2 x 0,50 Bankett) mit einer Befestigung nach RLW 99

(Tragschicht aus unsortiertem Gestein und einer Deckschicht ohne Bindemittel) ausgebaut.

Nach Wegfall des BÜ Mutterschied 34,1 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über den verbleibenden BÜ in Bahn-km 33,5 geführt. An diesem wird durch den Einbau einer technischen Sicherung die Sicherheit erhöht. Je nach Start und Ziel ergibt sich hier ein zumutbarer Umweg von max. ca. 1150 m.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit notwendig Absperrungen eingebaut.

4.1.11.50 BÜ 50 – km 35,050 (Str. 3021)



Der BÜ K55 „Simmerner Straße“ befindet sich im zukünftig zweigleisigen Abschnitt in Simmern. Er wird durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.50** [Ordner 4.3]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und einer Fußwegschanke (LzH/F) ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um ein gefahrloses Räumen des Bahnüberganges zu gewährleisten, wird die Fahrbahnbreite im Bereich des Bahnüberganges und der Räumstrecke auf 5,50 m aufgeweitet.

Zusätzlich wird die Wirtschaftsweegeeinmündung im IV. Quadranten in Richtung Mutterschied so verlegt, dass der Abstand zum Regellichtraum der Bahn > 25,00 m ist.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die vorhandenen Entwässerungsanlagen eingeleitet.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht. Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.51 BÜ 51 – km 36,195 „Zieferspange“ (Str. 3021)

Der BÜ „Zieferspange“ in Simmern befindet sich im zukünftig zweigleisigen Abschnitt und wird durch eine Straßenüberführung ersetzt.

- siehe Anlage **04.01.11.51** [Ordner 4.3] und
- siehe Anlage **04.01.22.03** (SÜ) [Ordner 5.2]

4.1.11.52 BÜ 52 – km 37,604/37,638 (Str. 3021)

Der Fußgänger-BÜ befindet sich im Bahnhof Simmern im zweigleisigen Abschnitt. Er wird verschoben, als BÜ für Fußgänger neu gebaut und durch Lichtzeichen mit Fußwegschranken gesichert.

- siehe Anlage **4.01.11.52** [Ordner 4.3]

Für die Erschließung der durch die Stadt Simmern geplanten Park & Ride-Stellplätze links der Bahn wird der vorhandene Geh- und Radweg-BÜ von Bahn-km 37,604 nach Bahn-km 37,638 verlagert.

Der Bahnübergang wird mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Fußwegschranken (LzF) und einer Fußgängerakustik ausgerüstet.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

Das Oberflächenwasser des Weges wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die vorhandenen Entwässerungsanlagen eingeleitet.

Der Bahnübergang dient gleichzeitig als Zuwegung für die beiden Außenbahnsteige.

Die Anbindung der Außenbahnsteige einschl. der erforderlichen Absperrungen im Bereich des BÜ erfolgt im Rahmen der Bahnsteigplanung.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.53 BÜ 53 – km 39,406 (Str. 3021)

Der BÜ (Gemeindestraße) in Simmern wird durch Lichtzeichen und Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.53** [Ordner 4.3]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Um die Räumung des Bahnübergangs für die Linksabbieger in den Seitenweg im IV. Quadranten zu gewährleisten, wird die Haltelinie zurückversetzt angeordnet. Wegen der fehlenden und nur schwierig herzustellenden Schleppkurven für diese Abbiegebeziehung wird ein Vz 209-30 mit dem Zusatz 1024-10 angebracht. Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr im Bereich des einmündenden Seitenweges wird hergestellt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

Das Oberflächenwasser der Straße wird durch Entwässerungsrinnen parallel zum Gleis gefasst und in die Bahnseitengräben zur Versickerung eingeleitet.

Die derzeit vorhandene Sicherung wird vollständig zurückgebaut.

4.1.11.54 BÜ 54 – km 40,221 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Nannhausen wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.54** [Ordner 4.3]

Durch den teilweisen Neu- und Ausbau des vorhandenen Wirtschaftsweges rechts der Bahn zwischen Nannhausen und Simmern kann der BÜ Nannhausen 40,2 aufgehoben werden. Der Ausbau ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Aufhebung der BÜ Nannhausen 40,221; 40,920; 41,709 und 42,248“. Die Gesamt-Ausbaulänge beträgt 1,24 km, der Ausbau erfolgt mit einer Breite von 4,50 m (3,00 m bit. Befesti-

gung, 2 x 0,75 m Bankett).

Nach Wegfall des BÜ Nannhausen 40,2 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über die SÜ in Bahn-km 41,170 bzw. den BÜ 39,406 geführt.

Hierdurch entsteht ein maximaler zumutbarer Umweg von 2.550 m. der aber nur dann entsteht, wenn nach der Bearbeitung von landwirtschaftlichen Flächen links der Bahn die Bearbeitung von Flächen rechts der Bahn fortgesetzt werden soll. Dieser Umweg reduziert sich je nach Start und Ziel bis auf Null.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuz, Pfeiltafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut.

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.55 BÜ 55 – km 40,920 (Str. 3021)



Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Nannhausen wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.55** [Ordner 4.3]

Durch den teilweisen Neu- und Ausbau des vorhandenen Wirtschaftsweges zwischen Nannhausen und Simmern kann der BÜ Nannhausen 40,9 aufgehoben werden. Der Ausbau ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Aufhebung der BÜ Nannhausen 40,221; 40,920; 41,709 und 42,248“. Die Gesamt-Ausbaulänge beträgt 1,24 km, der Ausbau erfolgt mit einer Breite von 4,50 m (3,00 m bit. Befestigung, 2 x 0,75 m Bankett).

Nach Wegfall des BÜ Nannhausen 40,9 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über die SÜ in Bahn-km 41,170 geführt.

Hierdurch entsteht ein maximaler zumutbarer Umweg von 915 m. der aber nur dann entsteht, wenn nach der Bearbeitung von landwirtschaftlichen Flächen links der Bahn die Bearbeitung von Flächen rechts der Bahn fortgesetzt werden soll.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuz, Pfeiltafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut.

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.56 BÜ 56 – km 41,709 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Nannhausen wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.56** [Ordner 4.3]

Durch den teilweisen Neu- und Ausbau des vorhandenen Wirtschaftsweges zwischen Nannhausen und Simmern kann der BÜ Nannhausen 41,7 aufgehoben werden. Der Ausbau ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Aufhebung der BÜ Nannhausen 40,221; 40,920; 41,709 und 42,248“. Die Gesamt-Ausbaulänge beträgt 1,24 km, der Ausbau erfolgt mit einer Breite von 4,50 m (3,00 m bit. Befestigung, 2 x 0,75 m Bankett).

Nach Wegfall des BÜ Nannhausen 41,7 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über die SÜ in Bahn-km 41,170 geführt.

Hierdurch entsteht ein maximaler zumutbarer Umweg von 1.415 m. der aber nur dann entsteht, wenn nach der Bearbeitung von landwirtschaftlichen Flächen links der Bahn die Bearbeitung von Flächen rechts der Bahn fortgesetzt werden soll. Dieser Umweg reduziert sich je nach Start und Ziel noch erheblich.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuz, Pfeiltafeln, BÜ-Belag werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut.

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.57 BÜ 57 – km 42,248 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Nickweiler wird durch den Bau-/Ausbau von Seitenwegen aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.57** [Ordner 4.3]

Durch den teilweisen Neu- und Ausbau des vorhandenen Wirtschaftsweges zwischen Nannhausen und Simmern kann der BÜ Nannhausen 40,9 aufgehoben werden. Der Ausbau ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Aufhebung der BÜ Nannhausen 40,221; 40,920; 41,709 und 42,248“. Die Gesamt-Ausbaulänge beträgt 1,24 km, der Ausbau erfolgt mit einer Breite von 4,50 m (3,00 m bit. Befestigung, 2 x 0,75

m Bankett).

Nach Wegfall des BÜ Nickweiler 42,2 wird der landwirtschaftliche Fahrzeugverkehr über die SÜ in Bahn-km 41,170 bzw. den BÜ 39,406 geführt.

Hierdurch entsteht ein maximaler zumutbarer Umweg von 2.550 m. der aber nur dann entsteht, wenn nach der Bearbeitung von landwirtschaftlichen Flächen links der Bahn die Bearbeitung von Flächen rechts der Bahn fortgesetzt werden soll. Dieser Umweg reduziert sich je nach Start und Ziel bis auf Null.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuz, Pfeiltafeln, BÜ-Belag werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut.

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Beiderseits der Bahn werden soweit erforderlich Absperrungen eingebaut.

4.1.11.58 BÜ 58 – km 42,665 (Str. 3021)



Der BÜ (Gemeindestraße) „Birckenstraße“ in Nickweiler wird durch Lichtzeichen und Halbschranken gesichert.

→ siehe Anlage **4.01.11.58** [Ordner 4.3]

Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Bahnübergang mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgerüstet. Ferner werden eine Fußgängerakustik und Bahnübergangsbelegtmelder eingebaut.

Wegen der fehlenden und nur schwierig herzustellenden Schlepplinie für Fahrten vom BÜ kommend in den Seitenweg im I. Quadranten werden durch die Anordnung des Vz 209-30 diese Fahrten ausgeschlossen. Die erforderliche Breite für den Begegnungsverkehr im Bereich der Aufstellflächen wird hergestellt.

Durch den Einbau von Stützwänden im Bereich der Straßenverbreiterung in den Quadranten II und III ist kein Grunderwerb außerhalb der Verkehrsfläche notwendig.

Die im Baubereich befindlichen Masten (EVU, Fernmeldeleitung und Straßenbeleuchtung) werden in Absprache mit den Betreibern umgesetzt.

Ein Bahnübergang – Belagsystem mit Spurrillensicherung und den entsprechenden Anforderungen nach Ril 815 mit Typengenehmigung des EBA wird eingebaut.

In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde werden die gem. STVO erforderlichen Verkehrszeichen und Markierungen angebracht.

4.1.11.59 BÜ 59 – km 42,804 (Str. 3021)

Der BÜ (nicht öffentlicher Wirtschaftsweg) in Nickweiler wird durch Geländeerwerb der durch den BÜ erschlossenen Flächen ersatzlos aufgelassen.

→ siehe Anlage **4.01.11.59** [Ordner 4.3]

Durch den Ankauf der durch den BÜ erschlossenen Flächen zwischen Bahntrasse und Bachlauf kann der Bahnübergang ersatzlos aufgehoben werden.

Die BÜ-Anlagen (Andreaskreuze, Pfeiftafeln, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut

Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt.

Evtl. notwendige Absperrungen werden eingebaut.

4.1.21 Eisenbahnüberführungen (EÜ)

Auf der Strecke 3021 Langenlonsheim – Büchenbeuren und 3023 Büchenbeuren – Hahn befinden sich insgesamt 26 Eisenbahnüberführungen, davon 19 im Planfeststellungsabschnitt. Auf Grund der Forderung des EBA, die Strecke befahrbar herzustellen, wurden die EÜ 21,095, 21,950 und 22,550 bereits als Vorabmaßnahme erneuert. Diese Maßnahmen sind nicht Bestandteil dieses Projektes und werden hier nur nachrichtlich aufgeführt.

Die verbleibenden 16 Eisenbahnüberführungen teilen sich wie folgt auf:

- 4 Änderungen (davon 2x EÜ in Stromberg nur zur Information)
- 9 Instandhaltungen (nur zur Information)
- 3 ohne Änderung (nur zur Information)

In folgender Tabelle sind alle Eisenbahnüberführungen mit den notwendigen Maßnahmen aufgelistet.

Hierin bedeutet

- Änderung
- Änderung (nur zur Information, gesondertes Verfahren LBM)
- ohne Änderung
- Instandhaltungsarbeiten

EÜ-Nr.		Bahn-km	Straße / Bach	Baujahr	Zustands-kategorie	IST	SOLL
2		7,783	Hahnenbach	1930	4	Vollwandträger - Stahl	Stahlbetonrahmen
3		9,553	Guldenbach	1930	3	Fachwerk - Stahl	IH-Stahltrug
4		10,215	Steierbach	1995	1	Rahmen - Stahlbeton	keine Maßnahme
5		12,714	Guldenbach	1930	2	Vollwandträger - Stahl	IH-Stahlträgerverbund
6		14,250	Guldenbach	1955	2	Gewölbe - Beton/Ziegel	Instandhaltung
7		14,615	Dörrbach	1890	2	Gewölbe - Beton/Ziegel	Instandhaltung
8		14,670	L242 VonGauvainStr	1890	3	Vollwandträger - Stahl	Stahltrug
9		14,800	L214 Simmerner Str.	1926	4	Stabbogenbrücke - Stahl	Stahltrug
10		16,260	Seibersbach	1974	2	Gewölbe - Stahlbeton	Instandhaltung
13		22,155	Bach	1943	2	Vollplatte - Stahlbeton	Instandhaltung
15		30,574	Straße	1997	1	Halbrahmen - Stahlbeton	Instandhaltung
16		31,650	B50	1998	1	Spannbeton	keine Maßnahme
17		38,674	L108 Holzbacher Str.	1970	1	Vollplatte - Spannbeton	keine Maßnahme
18		38,788	Weg	1931	3	Vollwand - Stahl	Stahltrug
19		39,189	Simmerbach	1963	2	Gewölbe - Beton/Ziegel	Instandhaltung
20		42,705	Bieberbach	1902	2	Hilfsbrücke - Stahl	IH_ Stahlbetonrahmen

Tabelle H: Auflistung Eisenbahnüberführungen

4.1.21.A ÄNDERUNG / NEUBAU

4.1.21.02 EÜ 02 – km 07,783 (Str. 3021)



Die EÜ liegt im zukünftig zweigleisigen Bereich Guldental und führt über den Hahnenbach. Die Stahlbrücke wird durch ein neues Rahmenbauwerk ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.21.02** [Ordner 5.1]

Die Erneuerung der Eisenbahnbrücke wird für zwei Gleise mit beidseitigen Randwegen geplant. Die Herstellung des Brückenbauwerks erfolgt als unten offenes Halbrahmenbauwerk. Der vorhandene eingleisige Überbau wird abgebrochen.

Das westliche und östliche Widerlager und die schrägen Flügeln werden abgebrochen. Die Flügelwände werden in Stahlbetonbauweise mit parallelen Flügeln hergestellt.

Die Querschnittsverhältnisse und Abstände werden den gültigen Regeln der DB AG angepasst.

Neue geplante Abmessungen des Bauwerkes:

Kreuzungswinkel: 90°/100gon

Lichte Weite: ~ 5,20 m

Lichte Höhe: ≥ 1,01 m

4.1.21.08 EÜ 08 – km 14,670 (Str. 3021) - NUR ZUR INFORMATION -



- *Nur zur Information, gesondertes Verfahren LBM* -
Die Vollwandträger-Stahlbrücke wird erneuert und durch eine Stahltrogbrücke mit neuen Widerlagern, Flügeln und Stützmauern ersetzt. Es handelt sich hierbei um eine EKrG Maßnahme. Die Brücke überführt die Bahn über die L242 in Stromberg.

→ siehe Anlage **4.01.21.08** [Ordner 5.1]

Gemäß der Kreuzungsvereinbarung ist eine Aufweitung der Brücke geplant.

Die vorhandene Eisenbahnbrücke wird durch eine Brücke mit eingleisigen Stahlüberbau mit neuen Widerlagern, Flügeln und Stützmauern ersetzt.

Die Landesstraße L 242 wird ausgebaut und mit Geh- und Radwegen geplant.

Die Planung umfasst im Einzelnen:

- den Abbruch der EÜ km 14,670
- den Neubau der EÜ km 14,665 (neuer Kreuzungspunkt)
- die Tieferlegung der vorh. Straßengradiente der L 242
- den Abriss und Neubau von Garagen (Von-Gauvain-Straße 1)
- den Abriss eines Wohnhauses mit Garage (Staatsstraße 19)
- Änderung der neuen Geh- und Radwege sowie der L242
- Änderung Anschluss an den Knoten L242/214
- die Verlegung und Herstellung von entwässerungstechnischen Einrichtungen
- die Verlegung von Versorgungseinrichtungen
- die Herstellung von Stützwänden zur Böschungssicherung

Technische Angaben des neuen Bauwerkes:

Kreuzungswinkel: ~ 89°/ 99 gon

Lichte Weite (in Brückenachse): ~ 10,30 m

Lichte Höhe: ≥ 4,50 m

Breite zwischen Geländer: ~ 6,20 m

Die Regelabstände werden nach Ril 800.0130 bzw. Ril 804.1101 geplant.

Straßenquerschnitt gemäß RAS Q 1996, Systemquerschnitt B-B,

Gehwege 2 x 1,50m

Fahrbahn 2 x 2,45 m

Rinnen 2 x 0,30 m

4.1.21.09 EÜ 09 – km 14,800 (Str. 3021) - NUR ZUR INFORMATION -



- *Nur zur Information, gesondertes Verfahren LBM* -
Die Stabbogen-Stahlbrücke vor dem Bahnhof Stromberg wird eine Stahltrogbrücke mit neuen Widerlagern, Flügeln und Stützmauern ersetzt.
Es handelt sich hierbei um eine EKrG Maßnahme. Die Brücke überführt die Bahn über die L214.

→ siehe Anlage **4.01.21.09** [Ordner 5.1]

Gemäß der Kreuzungsvereinbarung ist eine Aufweitung der Brücke geplant.

Die vorhandene Eisenbahnbrücke wird durch eine Brücke mit eingleisigen Stahlüberbau mit neuen Widerlagern, Flügeln und Stützmauern ersetzt.

Die Landesstraße L 214 wird ausgebaut und mit Geh- und Radwegen geplant.

Die Widerlager werden in Stahlbetonbauweise hergestellt und flach auf Fels gegründet. Die Widerlager werden im Grundriss schräg ausgeführt, um sie dem kurvigen Verlauf der Straße anzupassen.

Durch die Aufweitung der Brücke werden beide Widerlager nach hinten versetzt, hierdurch ragt der Brückenüberbau, Seite Stromberg (Widerlager Süd), mit einem Randweg in den Einschnitt des Felshanges hinein. Der Einschnitt wird mittels Drahtnetzüberspannung gesichert (hierzu siehe auch Planung Anlage 04.01.32.15). Die Brücke erhält beidseitig einen Randweg. Da ein Weichenanfang auf der Brücke liegt wird Platz von ca. 0,80 m für das Weichengestänge benötigt. Deshalb wird die Brücke einseitig, rechts der Bahn, etwas breiter geplant.

Technische Angaben des neuen Bauwerkes:

Kreuzungswinkel(Brücken/Straßenachse):	~ 40°/47 gon
Lichte Weite (in Straßenachse):	~ 24,04 m
Lichte Weite (in Brückenachse):	~ 27,67m
Winkel Brückenlagerachse/ Gleisachse:	~ 62 °/67,69 gon
Lichte Höhe:	≥ 4,70 m

Die Regelabstände werden nach Ril 800.0130 bzw. Ril 804.1101 geplant.

Straßenquerschnitt gemäß RAS Q 1996,

1 x Seitenstreifen	1 x 0,50 m
1 x Fahrbahn	1 x 2,95 m
1 x Fahrbahn mit Verbreiterung /Schleppkurve	1 x 4,95 m

1 Geh- und Radweg	1 x 1,50 m
2 Sicherheitsstreifen	2 x 0,30 m

4.1.21.18 EÜ 18 – km 38,778 (Str. 3021)



Die ehemals zweigleisige Brücke über einen Weg in Simmern ist in einem sehr schlechten Zustand und wird durch eine Stahltragbrücke für ein Gleis ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.21.18** [Ordner 5.1]

Die Erneuerung der Eisenbahnbrücke ist mit einem eingleisigen Überbau mit beidseitigen Randwegen geplant. Die neuen Unterbauten werden als Bohrpfähle ausgebildet. Die Widerlager aus Mauerwerk werden teilweise abgebrochen und dienen als Verkleidung der Bohrpfähle. Die Flügelwände aus Mauerwerk erhalten einen Abschlussbalken aus Stahlbeton. Die zwei alten Stahlüberbauten werden abgebrochen.

Neue geplante Abmessungen des Bauwerks:

Kreuzungswinkel:	~ 89°/99,5gon
Lichte Weite:	~ 7,00 m
Lichte Höhe:	~ 5,00 m
Geh- und Radweg:	keine gefordert

Die Querschnittsverhältnisse und Abstände Gleisasche zum Geländer > 3,10m werden den gültigen Regeln der DB AG angepasst.

Der gemauerte Durchlass „Rheinbach“ unter der Straße bleibt in seiner alten Lage unverändert.

4.1.21.B INSTANDHALTUNG

4.1.21.03 EÜ 03 – km 09,553 (Str. 3021)



Die Stahlbrücke über den Guldenbach wird durch eine neue Stahltrögbrücke ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.73.01** [Ordner 5.2]

Die Erneuerung der Eisenbahnbrücke ist mit einem eingleisigen Überbau mit beidseitigen Randwegen geplant. Die neue Überbau wird als Stahltrögüberbau ausgeführt. Der Überbau wird gemäß Ril 804 als Deckbrücke mit einer geschlossenen Fahrbahn und Schotter hergestellt. Die Widerlager und Flügelwände werden neu hergestellt.

Der alte Stahlüberbau (Fachwerk), die beiden Widerlager sowie die Flügel werden abgebrochen.

Neue geplante Abmessungen des Bauwerks:

Kreuzungswinkel	~ 38 ° / Achse Brücke-Guldenbach
Lichte Weite (in Brückenachse)	~ 27,38 m
Lichte Höhe	≥ 2,78 m

Die Querschnittsverhältnisse und Abstände werden den gültigen Regeln der DB AG angepasst, ≥ 3,10m.

4.1.21.05 EÜ 05 – km 12,714 (Str. 3021)



Die Stahlbrücke über den Guldenbach wird erneuert und mit einem Überbau aus einem Stahl-Trägerrost ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.73.02**[Ordner 5.2]

Die Erneuerung der Eisenbahnbrücke ist mit einem eingleisigen Überbau mit beid-

seitigen Randwegen geplant. Die neuen Unterbauten werden als Bohrpfähle ausgebildet. Die beiden Widerlager aus Mauerwerk werden im oberen Bereich abgebrochen und dienen als Verkleidung der Bohrpfähle. Die Flügelwände aus Mauerwerk werden angepasst. Die zwei alten Stahlüberbauten werden abgebrochen.

Am südlichen Widerlager ist ein Kolkschutz aus Beton und Steinschüttungen zum Bach hin geplant.

Der Mittelpfeiler wird nur bis ca. 0,50 m unter OK Erdreich abgebrochen und erhält eine Betonabdeckung und einen Kolkschutz aus Beton und Steinschüttungen zum Bach hin.

Die Flügelwände, Seite Straßenbrücke, werden teilweise abgebrochen und im Anschlussbereich örtlich angepasst.

Neue geplante Abmessungen des Bauwerks:

Kreuzungswinkel	~ 62,36 ° / 69,29 gon
Lichte Höhe	~ 3,29-3,56m Bach/ ca. 2,24-2,32m Weg
Lichte Weite (in Gleisachse)	~ 17,65 m

Die Querschnittsverhältnisse und Abstände werden den gültigen Regeln der DB AG angepasst, $\geq 3,10\text{m}$.

4.1.21.06 EÜ 06 – km 14,250 (Str. 3021)



Bei der Gewölbebrücke über den Guldenbach werden die Gewölbeuntersichten aus Beton und die Mauerwerksfugen der Pfeiler saniert. Die Randkappen werden neu abgedichtet und das fehlende Böschungspflaster ergänzt. Des Weiteren werden die Geländer der Brücke instandgesetzt.

→ siehe Anlage **4.01.73.03** [Ordner 5.2]

4.1.21.07 EÜ 07 – km 14,615 (Str. 3021)



Die EÜ führt die Eisenbahn über den Dörrbach. Es werden das Mauerwerk des kompletten Gewölbes saniert und die Geländer erneuert. Die Gewölbeabdichtung, die Flügelwände sowie die Hinterfüllung werden gemäß RiL804 bzw. RiL836 instandgesetzt.

→ siehe Anlage **4.01.73.04** [Ordner 5.2]

4.1.21.10 EÜ 10 – km 16,260 (Str. 3021)



Bei der Gewölbebrücke über Seibersbach und Weg werden das Mauerwerk sowie die Betonflächen saniert.

→
→ siehe Anlage **4.01.73.05** [Ordner 5.2]

4.1.21.13 EÜ 13 – km 22,155 (Str. 3021)



Im Rahmen der Brückensanierung wird das Mauerwerk instandgesetzt sowie neue Randwegkappen mit integriertem Kabelkanal und Geländer hergestellt.

→ siehe Anlage **4.01.73.06** [Ordner 5.2]

4.1.21.15 EÜ 15 – km 30,574 (Str. 3021)



Bei der Eisenbahnüberführung in Argenthal werden lediglich die Übergänge der Randwege zur Brücke angepasst.

→ siehe Anlage **4.01.73.07** [Ordner 5.2]

4.1.21.19 EÜ 19 – km 39,189 (Str. 3021)



Bei dieser Gewölbebrücke über den Simmerbach muss der Kolkschutz saniert und der Bewuchs gerodet werden.

→ siehe Anlage **4.01.73.08** [Ordner 5.2]



4.1.21.20 EÜ 20 – km 42,705 (Str. 3021)



Die Hilfsbrücke über den Bieberbach in Nickweiler wird durch ein neues Rahmenbauwerk ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.73.09** [Ordner 5.2]

Es ist eine Erneuerung der Eisenbahnbrücke als unten offenes Halbrahmenbauwerk aus Stahlbeton, der Rückbau der Dauerbehelfsbrücke sowie der restlichen Gewölbebrücke geplant. Die neue Eisenbahnüberführung ist an gleicher Stelle eingeleisig geplant.

Neue geplante Abmessungen des Bauwerks:

Kreuzungswinkel: ~ 90 °/100 gon

Lichte Weite: ~ 6,60 m

Lichte Höhe: ≥ 2,49 m

Breite zwischen den Geländern : ~ 7,11 m

4.1.21.C OHNE ÄNDERUNG

Die Eisenbahnüberführungen in **km 10,215**, **km 31,650** und **km 38,674** befinden sich in einem guten Zustand. An ihnen sind keinerlei Arbeiten erforderlich.

Die Brücken werden im vorliegenden Erläuterungsbericht lediglich nachrichtlich erwähnt.

4.1.22 Straßenüberführungen (SÜ)

Auf der Strecke 3021 Langenlonsheim – Büchenbeuren und 3023 Büchenbeuren – Hahn befinden sich derzeit insgesamt 13 Straßenüberführungen (SÜ), davon im Planfeststellungsabschnitt 8 SÜ.

Im Einzelnen ergeben sich folgende notwendige Maßnahmen:

- 3 Neubau und Änderung
- 1 Rückbau
- 6 ohne Änderung

In folgender Tabelle sind alle Straßenüberführungen mit den notwendigen Maßnahmen aufgelistet. Hierin bedeutet

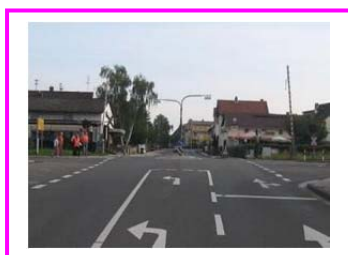
	Neubau
	Änderung
	Rückbau
	ohne Änderung

SÜ-Nr.	Bahn-km	Straße / Bach	Baujahr	IST	SOLL
1	1,925	Kloninger Mühle		Bahnübergang	neue SÜ, Bahnabsenkung
	8,063	L 236	1987	Vollplatte - Spannbeton	keine Maßnahme
	15,105	Förderbrücke	1950	Fachwerk - Stahl	keine Maßnahme
	15,299	Serksstraße	1986	Vollplatte - Spannbeton	keine Maßnahme
	22,460	L 214 Teves Str.	1890	Gewölbe - Beton/Ziegel	keine Maßnahme
2	23,875	Wirtschaftsweg		Gewölbe Stahlbeton	Rückbau
3	36,195	Zieferspange		Bahnübergang	neue SÜ, Bahnabsenkung
4	37,145	Fußgängerquerung	1988	Sonderbau - Holz	Stahlbetonrahmen
	37,517	K52 Bingener Str.	1918	Gewölbe - Beton/Ziegel	keine Maßnahme
	41,170	K18 Bahnhofstr.	1904	Gewölbe - Beton/Ziegel	keine Maßnahme

Tabelle I: Auflistung Straßenüberführungen

4.1.22.A **ÄNDERUNG / NEUBAU**

4.1.22.01 **SÜ 01 – km 01,925 „Kloninger Mühle“ Langenlonsheim (Str. 3021)**



An diesem stark befahrenen BÜ (02) km 1,925 quert die Bundesstraße B48 in Langenlonsheim die Bahnstrecke. Der BÜ wird aufgehoben und durch eine Straßenüberführung (SÜ) ersetzt. Die Bahntrasse wird in diesem Bereich abgesenkt. Es handelt sich hierbei um eine EKrG Maßnahme.

➔ siehe Anlage **4.01.22.01** (Bauwerksplanung) [Ordner 5.2]

➔ siehe Anlage **4.01.41.02** Entwässerung [Ordner 5.5]

Das Brückenbauwerk wird als Halbrahmen mit einer lichten Weite zwischen den Widerlagern (Kopfbalken) von ca. 6,60 m und einer lichten Höhe von $\geq 4,90$ m über SO (Schienenoberkante) ausgeführt. Die Fahrbahnplatte wird als $\geq 0,50$ m dicke Stahlbetonvollplatte, die Teil des Rahmens ist, hergestellt. Die Rahmenwände werden als aufgelöste Bohrpfahlwand konzipiert, deren oberen Abschluss ein ca. 1,80 m dicker Pfahlkopfbalken in den Rahmenecken bildet. Die Fahrbahnplatte wird beidseits im Abstand von 1 m vom Kopfbalken bis auf eine Dicke von ca. 0,7 m angevoutet.

An die Straßenüberführung schließen beidseitig als Stützbauwerke aufgelöste Bohrpfahlwände (DU 120 cm) mit Spritzbetonausfachung an, die unterhalb des Gleisoberbaus durch eine Sohlplatte stabilisiert werden, sodass ein Trogbauwerk entsteht. Vor dem östlichen Ende des Bauwerks von ca. Bahn-km 1.771 – 1.801 werden die Bohrpfahlwände als überschnittene Konstruktion, aufgrund von wasserführenden Schichten im Einschnittbereich, ausgeführt. Am Anfang des Trogbauwerkes von ca. Bahn-km 1.701 - 1.771 wird das Bauwerk in konventioneller Bauweise als U-förmiges geschlossenes Trogbauwerk hergestellt. Die Trogsohle wird für Verkehrslasten nach DIN-Fachbericht 101 bemessen. Die Bohrpfahlwände erhalten als oberen Abschluss beiderseits einen Pfahlkopfbalken mit einer Mindestdicke von ≥ 60 cm.

Die Gesamtlänge Trogbauwerk, einschl. Bereich Straßenüberführung beträgt ~422 m.

4.1.22.03 SÜ 03 – km 36,195 „Zieferspange“ Simmern (Str. 3021)



Der BÜ 51 „Zieferspange“ in Simmern befindet sich im zweigleisigen Abschnitt und wird durch eine Straßenüberführung ersetzt. Die Bahngradienten wird in diesem Bereich abgesenkt.

Es handelt sich hierbei um eine EKrG Maßnahme.

→ siehe Anlage **4.01.22.03** [Ordner 5.2]

Durch den Bau der Straßenüberführung im Zuge der Zieferspange über die um ca. 3,60 m abgesenkte Bahnstrecke 3021 kann der BÜ Simmern 36,1 aufgehoben werden. Die Baulänge der Straßenüberführung beträgt ca. 190 m. Der Bau der Überführung erfolgt mit einer Fahrbahnbreite von ~7,00 m im Bauwerks- und ~6,00 m im Fahrbahnbereich. Der Sponheimer Ring wird dem Bestand entsprechend an die neue Höhenlage der Zieferspange angepasst.

Als Ersatz für die ebenfalls zu schließende Fußwegverbindung erfolgt auf der südlichen Seite der Zieferspange zwischen der Einmündung des Sponheimer Rings und dem Bestandsanschluss am Kreisverkehrsplatz K 52 / K 70 / Zieferspange die Anlage eines straßenbegleitenden Rad-/Gehwegs mit einer Breite von 2,50 m, der mit einem 0,75 m breiten Seitentrennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist.

Als Ersatz für einen die Bahnstrecke im Zuge der Zieferspange unterquerenden Oberflächenwassersammler DN 500 wird ein neuer Entwässerungskanal zwischen der Zieferspange und Bahn-km 36,5 errichtet und dort unter der Bahnstrecke in Richtung Vorfluter Simmerbach hindurchgeführt.

Die BÜ-Anlagen (LZ-Anlage, Andreaskreuz, BÜ-Belag) werden zurückgebaut, die Bahnstrecke im Bereich der Kreuzung mit der Zieferspange um ca. 3,60 m abgesenkt.

Zukünftig soll die Bahnstrecke in diesem Bereich zweigleisig betrieben werden.

4.1.22.04 SÜ 04 – km 37,145 Fußgängersteg in Simmern (Str. 3021)



Die Fußgängerüberführung (FÜ) befindet sich in Simmern und verbindet die Altweidelbacher Straße mit der Schmittenstraße. Durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke wird das Versetzen eines Stützpfilers und somit eine Änderung der FÜ erforderlich.

→ siehe Anlage **4.01.22.04** [Ordner 5.2]

Die bestehende Fußgängerüberführung samt Rampe ist eine Holzkonstruktion. Brücke sowie Rampe werden über Stahlbetonfundamente gegründet. Die Standsicherheit und die Verkehrssicherheit der Brücke sind gegeben. Im Rahmen der Reaktivierung der Hunsrückbahn wird die Strecke 3021 Langenlonsheim-Büchenbeuren im Bereich der Fußgängerüberführung (Bahn-km 37,145) zweigleisig ausgebaut. Das geplante zweite Gleis verläuft durch einen bestehenden Brückenpfeiler. Deshalb wird es erforderlich die Brücke umzubauen, d.h. den mittleren Stützpfiler in Richtung Schmittenstraße zu versetzen.

Im Rahmen dieser Änderung erfolgen an Brücke und Rampe erforderliche Sanierungsarbeiten.

4.1.22.B RÜCKBAU

4.1.22.02 SÜ 02 – km 23,875 „Wirtschaftsweg“ Rheinböllen (Str. 3021)

Unterlagen nur zur Information



Die SÜ in Eigentum der DB AG ist in einem schlechten baulichen Zustand und wird nicht mehr benötigt. Sie wird im Rahmen der vorliegenden Maßnahme ersatzlos zurückgebaut.

→ siehe Anlage **4.01.72.22** [Ordner 5.2]

4.1.22.C OHNE ÄNDERUNG

Die Straßenüberführungen in **km 8,063**, **km 15,105**, **km 15,299**, **km 22,460**, **km 37,145** und **km 41,170** befinden sich in einem guten Zustand. An ihnen sind keinerlei Arbeiten erforderlich.

Die Brücken werden im vorliegenden Erläuterungsbericht lediglich nachrichtlich erwähnt.

4.1.23 Durchlässe (Dula)

Auf der Strecke 3021 Langenlonsheim – Büchenbeuren und 3023 Büchenbeuren – Hahn sind derzeit insgesamt 138 Durchlässe vorhanden, davon 103 Dula im PfA 1.

Im Einzelnen ergeben sich folgende notwendige Maßnahmen:

- 11 Änderungen
- 3 Neubauten
- 23 ersatzlose Rückbauten
- 38 Instandhaltungen
- 31 ohne Änderung

In folgender Tabelle sind alle Durchlässe aufgelistet. Hierin bedeutet:

	Änderung
	Neubau
	ohne Änderung
	Instandhaltungsarbeiten
	Rückbau

Dula-Nr.		Bahn-km	Art	Baustoff	Baujahr	Maßnahme
		1,152	Gewölbe	Ziegelstein	1890	ohne Funktion, AUFLASSEN
1		3,380	Rohr	Stahl	0	IH: spülen
		3,495	Plattendula parallel	Naturstein	1890	AUFLASSEN: bei BU Aufhebung in Graben umwandeln
2		4,075	Rohr	Stahl		Änderung wg. Zweigleisigkeit
3		4,344	Rohr	Stahl		Änderung wg. Zweigleisigkeit
4		4,706	Rohr	Beton		Änderung wg. Zweigleisigkeit
5		5,320	2 x Rohr	1x Stahl, 1x Beton	1890	Änderung wg. Zweigleisigkeit
6		5,845	Plattendula	Beton	1950	Änderung, ehemals EÜ
6a		6,287	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH
7		6,550	Rohr	Stahlbeton	1889	Änderung wg. Zweigleisigkeit
8		6,685	Rohr	Stahl	1889	Änderung wg. Zweigleisigkeit
9		7,011	Rohr	Stahl	1995	Änderung wg. Zweigleisigkeit
10		7,350	2 x Rohr	Beton		Änderung wg. Zweigleisigkeit
		8,050	Rohr	Stahl		ohne Funktion, AUFLASSEN
		8,370	Rohr	Stahl	1995	keine Maßnahme
11		10,742	Rohr	Stahl		IH: räumen, Schotterfang
12		11,220	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH
		11,266	Rohr	Stahl		ohne Funktion, AUFLASSEN
		11,607	Rohr	Beton		keine Maßnahme
13		11,760	Rohr	Stahl		IH
		13,358	Gewölbe	Ziegelstein	1890	ohne Funktion, AUFLASSEN
14		13,465	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH
		13,477	Rohr	Beton		keine Maßnahme
		14,125	Gewölbe	Ziegelstein	1890	keine Maßnahme
		15,007	Gewölbe	Ziegelstein	1890	keine Maßnahme

		15,290	Rohr	Stahl	1889	AUFLASSEN; über Bahngraben an Straße anschließen
		15,320	Rohr	Beton	1889	AUFLASSEN; über Bahngraben an Straße anschließen
15		15,657	Rohr	Stahl	1889	IH: Auslauf freilegen
16		15,775	Rohr	Stahl		IH: Einlauf freilegen
17		15,871	Rohr	Beton	1889	IH (Betonrohr 0,40m)
18		16,042	Rohr	Stahl		IH (Stahlrohr 0,30m)
19		16,820	Rohr	Stahl		IH: spülen
		17,196	Rohr	Stahl	1995	keine Maßnahme
		17,595	Gewölbe	Ziegelstein	1995	keine Maßnahme
		17,861	Rohr	Beton/Stahl		keine Maßnahme
20		17,921	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH: Gewölbe neu verfugen
21		18,660	Rohr	Stahl		IH: spülen
		19,010	Rohr	Stahl	1890	keine Maßnahme
22		19,288	Rohr	Stahl		IH: spülen
23		19,619	Rohr	Stahl		IH: spülen
		19,975	Rohr	Stahl		keine Maßnahme
		20,170	Rohr Vierkant	Stahl	1890	ohne Funktion, AUFLASSEN
		20,357	Rohr	Stahl	1903	keine Maßnahme
		20,470	Rohr	Stahl	1903	keine Maßnahme
		20,618	Rohr	Stahl		keine Maßnahme
		20,946	Gewölbe	Ziegelstein	1980	keine Maßnahme
24		21,319	Rohr	Stahl		IH
		21,689	Rohr	Stahl	1889	keine Maßnahme
		21,815	Rohr	Stahl		keine Maßnahme
		22,300	Rohr	Stahl	1903	keine Maßnahme
		22,499	Rohr	Stahl		keine Maßnahme
29		22,805	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH
		22,943	Rohr	Stahl		keine Maßnahme
30		23,136	Rohr	Stahl		IH: spülen
31		23,285	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH: am Einlauf Steine verfugen
		23,427	Rohr	Stahl		keine Maßnahme
32		23,570	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH: spülen
33		24,090	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH: spülen
		24,325	Rohr	Beton	1890	keine Maßnahme
34		24,525	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH: am Einlauf Steine verfugen
35		24,660	Rohr	Beton	1890	IH: spülen
		25,231	2 Rohre	Stahl + Beton		ohne Funktion, AUFLASSEN
36		25,456	Plattendurchlass	Beton	1890	IH: Geländer erneuern
37		25,658	Rohr	Stahl		IH: spülen
		26,098	Rohr	Stahl	1903	keine Maßnahme
		26,380	Rohr	Beton	1980	keine Maßnahme
38		26,848	Rohr, Eiprofil	Beton		IH
		27,037	2 x Rohr	Stahlbeton	1890	ohne Funktion, AUFLASSEN
39		27,570	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH
		27,880	Rohr	Stahl	1903	keine Maßnahme
		28,163	Gewölbe	Ziegelstein	1890	keine Maßnahme
		28,250	Rahmen		1903	ohne Funktion, AUFLASSEN
40		28,488	Rohr	Stahl		IH: spülen
41		28,650	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH: spülen
		28,830	Rohr	Stahl	1903	ohne Funktion, AUFLASSEN
		29,515	Gewölbe	Ziegelstein	1890	keine Maßnahme

		29,757	Rohr	Stahl		ohne Funktion, AUFLASSEN
		29,874	Rohr	Stahl		ohne Funktion, AUFLASSEN
42		31,538	Rohr	Stahl	1903	IH
		32,048	Rohr	Stahl	1900	ohne Funktion, AUFLASSEN
43		32,400	Gewölbe	Ziegelstein	1890	IH: spülen
		32,720	Rohr	Stahl		ohne Funktion, AUFLASSEN
44		32,826	Rohr	Stahl	1900	IH: Ein- und Auslauf freilegen
		33,480	Gewölbe	Ziegelstein	1890	keine Maßnahme
45		34,330	Gewölbe	Naturstein	1890	IH
46		34,826	Rohr	Stahl		IH: spülen
47		35,064	Rohr	Stahl		Änderung wg. Zweigleisigkeit
		35,140	Rohr	Stahl	1900	ohne Funktion, AUFLASSEN
		35,540	Rohr	Stahl		ohne Funktion, AUFLASSEN
		35,780	Rohr	Beton		keine Maßnahme
		35,995	Rohr	Stahl		wg. Gradientenabsenkung
50		36,205	Rohr	Stahlbeton	1988	Verlegung nach km 36,497 wg. Gradientenabsenkung
		36,485	Rohr	Stahlbeton	1985	keine Maßnahme
		36,600	Rohr	Stahl	1903	ohne Funktion, AUFLASSEN
51		36,937	Rohr	Stahlbeton		Neubau wegen neuem Entwässerungs- konzept Simmern
52		37,632	Rohr	Stahlbeton		Neubau wegen neuem Entwässerungs- konzept Simmern
		38,210	Rohr	KG-Rohr	1892	ohne Funktion, AUFLASSEN
53		39,688	Rohr	Stahl	1892	IH: spülen, Einlauf befestigen
54		38,640				Neubau wegen neuem Entwässerungs- konzept Simmern
		40,168	Rohr	Stahl	1892	ohne Funktion, AUFLASSEN
		40,550	Rohr	Naturstein	1895	keine Maßnahme
55		41,485	Rohr	Stahl		IH: spülen
56		42,430	Rohr	Stahl	1892	IH: spülen
57		42,660	Rohr	Stahl	1892	IH: spülen
		43,078	Rohr	Stahl	1892	ohne Funktion, AUFLASSEN
		43,504	Gewölbe	Naturstein	1892	keine Maßnahme

Tabelle J: Auflistung Durchlässe

4.1.23.A ÄNDERUNG / NEUBAU

Nachstehend aufgeführte Durchlässe werden geändert. Die Durchlässe erfüllen nicht die Forderungen der Ril 836.4502 hinsichtlich der Mindestüberdeckungshöhe.

Der Entwurfsplanung wurde die neue Trassierung der Strecke zugrunde gelegt. Weiterhin fanden die Ergebnisse der Vermessung sowie der vorhandenen Bauwerksbücher Berücksichtigung.

Da das Erreichen der Mindestüberdeckungshöhe von 1,50 m teilweise nicht möglich ist, werden die Durchlässe als Rahmendurchlass aus werkmäßig hergestellten Beton-Fertigteilen mit einer Bauteildicke von 25 cm und unterschiedlichen Querschnitten konzipiert. Hierbei müssen keilförmige Hinterfüllungen mit einer Neigung von 1:2 aus verdichtungsfähigem Material vorgesehen werden.

Die Durchlässe erhalten Ein- und Auslaufbauwerke. Der Auslauf wird mit Flussbausteinen befestigt. Auf der Sohle wird ein Sohlsubstrat aufgebracht.

Die zukünftige Geschwindigkeit von $v = 80 - 100$ km/h wird für die Randabstände der Geländer maßgebend. Dieser beträgt 3,10 m. Die Geländer werden angebracht ab einer Absturzhöhe von 1,00 m.

Durch den Einbau von Stahlschwellen in den eingleisigen Streckenabschnitten wird eine Überdeckungshöhe von $\geq 0,40$ m erreicht.

Bei Bauarbeiten an den Durchlässen, die sich in einem Wasserschutzgebiet befinden, sind die Auflagen des WHG sowie des Landeswassergesetzes Rheinland-Pfalz zu beachten.

Folgende 19 Durchlässe werden geändert bzw. erneuert:

4.1.23.02 Dula 02 – km 04,075 (Str. 3021)



Das vorhandene Stahlrohr DN 700 wird aufgrund des zweigleisigen Ausbaus, schlechten baulichen Zustandes und der geringen Überdeckung durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 0,95 m / 0,43 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.02** [Ordner 5.3]

4.1.23.03 Dula 03 – km 04,344 (Str. 3021)



Das vorhandene Stahlrohr DN 500 wird aufgrund des zweigleisigen Ausbaus, des schlechten baulichen Zustandes und der geringen Überdeckung durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 0,50 m / 0,41 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.03** [Ordner 5.3]

4.1.23.04 Dula 04 – km 04,706 (Str. 3021)

Das vorhandene Betonrohr DN 500 wird aufgrund des zweigleisigen Ausbaus, schlechten baulichen Zustandes und der geringen Überdeckung durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 0,50 m / 0,45 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.04** [Ordner 5.3]

4.1.23.05 Dula 05 – km 05,320 (Str. 3021)

Der vorhandene Durchlass besteht aus 2 parallel geführten Rohren, einem Stahlrohr und einem Betonrohr, jeweils DN 400. Die beiden Rohre befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand (Schadensklasse C) und müssen erneuert werden. Sie befinden sich im zweigleisigen Abschnitt und werden aufgrund der geringen Überdeckung durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 1,20 m / 0,22 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.05** [Ordner 5.3]

4.1.23.06 Dula 06 – km 05,845 (Str. 3021)

Die Bachbrücke liegt im zukünftig zweigleisigen Bereich Guldental. Der vorhandene Überbau (Stahlbetonplatte) ist zu schmal, um das zweite Gleis aufzunehmen. Daher wird die EÜ durch ein neues Rahmenbauwerk mit einer lichten Weite von ca. 1,60m ersetzt. Die EÜ wird künftig als Durchlass geführt.

→ siehe Anlage **4.01.23.06** [Ordner 5.3]

4.1.23.07 Dula 07 – km 06,550 (Str. 3021)

Das vorhandene Stahlbetonrohr DN 800 wird aufgrund des zweigleisigen Ausbaus, schlechten baulichen Zustandes und der geringen Überdeckung durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 1,15 m / 0,45 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.07** [Ordner 5.3]

4.1.23.08 Dula 08 – km 06,685 (Str. 3021)

Das vorhandene Stahlrohr DN 500 wird aufgrund des zweigleisigen Ausbaus durch ein neues Stahlrohr DN 500 ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.08** [Ordner 5.3]

4.1.23.09 Dula 09 – km 07,011 (Str. 3021)

Das vorhandene Stahlrohr DN 600 wird aufgrund des zweigleisigen Ausbaus durch ein neues Stahlrohr DN 600 ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.09** [Ordner 5.3]

4.1.23.10 Dula 10 – km 07,350 (Str. 3021)

Es handelt sich hierbei um einen Zwillingsdurchlass aus 2 parallel geführten Betonrohren DN 650. Die beiden Rohre befinden sich einem schlechten baulichen Zustand und müssen erneuert werden. Sie befinden sich ebenfalls im zweigleisigen Abschnitt und werden aufgrund der geringen Überdeckung durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 1,40 m / 0,55 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.10** [Ordner 5.3]

4.1.23.12 Dula 12 – km 11,220 (Str. 3021)

Das Ziegelsteingewölbe mit einer lichten Weite von 1 m ist in die Schadensklasse C eingestuft und muss erneuert werden. Es wird aufgrund der geringen Überdeckung durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 0,85 m / 0,95 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.12** [Ordner 5.3]

4.1.23.13 Dula 13 – km 11,760 (Str. 3021)

Das Stahlrohr DN 500 ist vollkommen zugesetzt und wird durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 0,70 m / 0,30 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.13** [Ordner 5.3]

4.1.23.17 Dula 17 – km 15,871 (Str. 3021)

Der DULA DN 400 wird tiefer gelegt, sodass die Mindestüberdeckung von 1,50 m erreicht wird. Am Einlauf wird dementsprechend tief ein neuer Schacht gesetzt. Einbau eines neuen Betonrohres in gleicher Dimension DN 400 ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.17** [Ordner 5.3]

4.1.23.18 Dula 18 – km 16,042 (Str. 3021)

Der Durchlass DN 300 wird tiefer gelegt, sodass die Mindestüberdeckung von 1,50 m erreicht wird. Am Einlauf wird dementsprechend tief ein neuer Schacht gesetzt. Einbau eines neuen Stahlrohres in gleicher Dimension DN 300.

→ siehe Anlage **4.01.23.18** [Ordner 5.3]

4.1.23.29 Dula 29 – km 22,805 (Str. 3021)

Das Ziegelsteingewölbe mit einer lichten Weite von 1,0 m ist in einem schlechten baulichen Zustand und wird durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 1,40 m / 0,48 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.29** [Ordner 5.3]

4.1.23.39 Dula 39 – km 27,570 (Str. 3021)

Das Ziegelsteingewölbe mit einer lichten Weite von 0,8 m ist in einem schlechten baulichen Zustand und zeigt viele Ausbrüche. Es wird durch ein Stahlbetonfertigteile LW / LH = 0,70 m / 0,80 m ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.39** [Ordner 5.3]

4.1.23.42 Dula 42 – km 31,538 (Str. 3021)

Der Rohrdurchlass DN 500 bleibt bestehen. Die vorhandenen Schächte werden abgerissen. Das Ein- und Auslaufbauwerk wird neu errichtet.

→ siehe Anlage **4.01.23.42** [Ordner 5.3]

4.1.23.45 Dula 45 – km 34,330 (Str. 3021)

Der Gewölbedurchlass aus Ziegelstein mit einer lichten Weite von 1,2 m zeigt viele Ausbrüche. Es wird durch ein Betonrohr DN 1000 ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.23.45** [Ordner 5.3]

4.1.23.47 Dula 47 – km 35,064 (Str. 3021)

Zu dem Durchlass liegt kein Bauwerksbuch vor. Es gibt rechts und links Schächte neben der Bahn, ein Rohr oder ähnliches konnte jedoch nicht gefunden werden. Der Durchlass muss während der Bauphase erkundet und erneuert werden, da er im zweigleisigen Ausbaubereich liegt.

→ siehe Anlage **4.01.23.47**[Ordner 5.3]

4.1.23.50 Dula 50 – km 36,205 (Str. 3021)

Der Durchlass liegt im Kreuzungsbereich der neuen SÜ Zieferspange. Aufgrund der Trassenabsenkung in diesem Bereich muss der Durchlass (DN 800) nach km 36,497 verlegt werden.

- siehe Anl. **4.01.23.50** [Ordner 5.3]
- siehe Anl. **4.01.41.05_b04** [Ordner 5.5]

4.1.23.51 Dula 51 – km 36,937 (Str. 3021)

Aufgrund des neuen Entwässerungskonzeptes der Stadt Simmern wird hier ein gemeinsamer Durchlass (DN 800) von Stadt und Bahn erforderlich. Er unterquert die Bahntrasse und die Altweidelbacher Straße und führt das Wasser von links nach rechts in Richtung „in der Schmittbach“.

- siehe Anlage **4.01.23.51** [Ordner 5.3]
- siehe Anlage **4.01.41.05_b05**[Ordner 5.5]

4.1.23.52 Dula 52 – km 37,632 (Str. 3021)

Im Bereich des Fußgänger-BÜs am Hp Simmern führt der Durchlass (DN 400) das Wasser aus der Tiefenentwässerung der Bahn von rechts nach links zur neuen Vorflut.

- siehe Anlage **4.01.23.52** [Ordner 5.3]
- siehe Anlage **4.01.41.05_b06** [Ordner 5.5]

4.1.23.54 Dula 54 – km 38,640 (Str. 3021)



Der Durchlass (DN 400) führt am Ende der Zweigleisigkeit das Oberflächenwasser der Bahn vor der EÜ Holzbacher Straße von rechts nach links. Von dort wird das Wasser zusammen mit dem der Stadt zum Rheinbach abgeführt.

- siehe Anlage **4.01.23.54** [Ordner 5.3]
- siehe Anlage **4.01.41.05_b08** [Ordner 5.3]

4.1.23.B RÜCKBAU

Nach Abstimmung mit dem Fachbeauftragten für Erdbauwerke und den jeweils zuständigen Gemeinden können 23 Durchlässe ersatzlos aufgelassen werden. Sie haben durch Änderungen der Vorfluten keine Funktion mehr. Für diese Durchlässe wird keine gesonderte Planung erfolgen. Sie werden im Zusammenhang mit den Erdbauarbeiten der Strecke in offener Bauweise zurückgebaut.

- siehe Anlage **4.01.72.23** [Ordner 5.3]

4.1.23.C INSTANDHALTUNG

An 38 Durchlässen sind Instandhaltungsarbeiten notwendig. In den meisten Fällen muss jedoch der Durchlass nur gespült und die Vorflut gereinigt werden. Für diese Durchlässe wird auch keine gesonderte Planung durchgeführt. Die Durchlässe die erneuert werden sind im Abschnitt **4.1.23.A ÄNDERUNG / NEUBAU** zur Information beigefügt.

4.1.23.D OHNE ÄNDERUNG

31 Durchlässe befinden sich in einem guten Zustand. An ihnen sind keinerlei Arbeiten erforderlich.

4.1.31 Stützwände (StW)

Im PfA 1 sind 34 Stützwände vorhanden.

Im Einzelnen ergeben sich folgende notwendige Maßnahmen:

- 10 Rückbauten teilweise mit Ersatz durch Schallschutzwand bzw. Hangsicherung
- 8 Neubauten
- 12 Instandhaltungen
- 12 ohne Änderung

Hierin bedeutet

	Änderung
	Rückbau und Ersatz durch SSW (Gabionen) oder FHS
	Rückbau
	Neubau
	ohne Änderung
	Instandhaltungsarbeiten

Nr.		Bahn-km		Lage	Länge	Bestand	Bemerkung
1		1,649	1,702	r./u.	52		Neubau im Anschluss an Trogbauwerk SÜ 1,925
		1,701	1,900	r./u.	199		Neubau Stützwand in Zusammenhang mit SÜ 1,925
2		1,701	1,900	l./u.	199		Neubau Stützwand in Zusammenhang mit SÜ 1,925
		1,948	2,124	l./u.	176		Neubau Stützwand in Zusammenhang mit SÜ 1,925
		1,948	2,124	r./u.	176		Neubau Stützwand in Zusammenhang mit SÜ 1,925
		2,124	2,252	r./u.	128		Neubau im Anschluss an Trogbauwerk SÜ 1,925
		0,895	0,935	r./o.	40	Naturstein	freischneiden
		11,393	11,447	r./u.	54	Bahnsteigkante	
		13,880	13,944	r./o.	64	Naturstein	freischneiden
		14,100	14,116	r./u.	16	Naturstein	
5		14,713	14,739	r./u.	26	Naturstein	Erneuerung
		15,013	15,137	r./u.	124	Naturstein/Beton	freischneiden
		15,230	15,299	l./o.	69	Beton	
8		15,425	15,465	l./o.	40	Naturstein	RÜCKBAU – Ersatz durch Fels-hangsicherung
		15,560	15,591	l./o.	31	Naturstein	freischneiden
10		15,740	16,000	l./o.	260	Naturstein/Beton	RÜCKBAU – Ersatz durch Fels-hangsicherung
11		19,620	19,832	l./o.	212	Naturstein	RÜCKBAU – Ersatz durch Fels-hangsicherung
		19,700	19,750	r./u.	50		
13		19,870	20,033	l./o.	163	Naturstein	RÜCKBAU – Ersatz durch Fels-hangsicherung
		20,880	20,900	r./u.	20		freischneiden
		21,820	21,853	r./u.	33	Naturstein	freischneiden
		21,920	21,934	r./u.	14		Kopfbalken erneuern
		21,943	21,965	r./u.	22	Beton	Erneuerung in 2009 als Ersatz für Hangbrücke

		22,020	22,106	r./u.	86	Naturstein	
		22,152	22,200	r./u.	48	Naturstein	
		22,410	22,445	r./o.	35	Naturstein	freischneiden und verfugen
		22,415	22,445	l./o.	30	Naturstein	freischneiden und verfugen
		22,470	22,490	r./o.	20	Naturstein	freischneiden und verfugen
		22,480	22,535	l./o.	55	Naturstein	freischneiden und verfugen
		22,498	22,582	r./u.	84	Beton	Erneuerung in 2009 als Ersatz für Hangbrücke
64		36,310	36,400	r./u.	90		Neubau wegen Zweigleisigkeit
62		36,855	37,010	l./u.	155		Neubau wegen Zweigleisigkeit
23		37,168	37,273	l./o.	105	Beton	RÜCKBAU und Ersatz durch SSW (Gabionen)
24		37,223	37,400	r./o.	177	Beton	RÜCKBAU und Ersatz durch SSW (Gabionen)
25		37,350	37,400	l./o.	50	Naturstein	RÜCKBAU und Ersatz durch SSW (Gabionen)
		37,447	37,530	l./o.	83	Naturstein	
26		37,466	37,478	r./o.	12	Naturstein	RÜCKBAU und Ersatz durch SSW (Gabionen)
		37,590	37,614	l./o.	24	Naturstein	
		37,630	37,653	l./o.	23	Naturstein	
27		38,250	38,285	l./o.	35	Beton	RÜCKBAU und Ersatz durch SSW (Gabionen)
66		38,450	38,471	l./o.	21	Beton	
		41,005	41,170	l./o.	165	Naturstein	

Tabelle K: Auflistung Stützwände

→ siehe Anlage 4.1.31

4.1.31.A ÄNDERUNG / NEUBAU

Folgende 9 Stützwände werden geändert bzw. neu gebaut:

4.1.31.01 Stützbauwerke im Zusammenhang mit Neubau SÜ 1,925 r.d.B. (Str. 3021)

Neubau Stützwand als Gabionenwand km 1,649 - 1,701 r.d.B.

Neubau Stützwand als Bohrpfahlwand km 1,701 - 1,900 r.d.B.

Neubau Stützwand als Bohrpfahlwand km 1,948 - 2,124 r.d.B.

Neubau Stützwand als vernagelte Spritzbetonwand mit

Gabionenverkleidung km 2,124 - 2,252 r.d.B.

 → siehe Anlage **4.01.22.01** (Bauwerksplanung SÜ)
 [Ordner 5.2]

4.1.31.02 Stützbauwerke im Zusammenhang mit Neubau SÜ 1,925 I.d.B. (Str. 3021)

Neubau Stützwand als Bohrfahlwand km 1,701 - 1,900 I.d.B.

Neubau Stützwand als Bohrfahlwand km 1,948 - 2,124 I.d.B.

→ siehe Anlage **4.01.22.01** (SÜ) [Ordner 5.2]

4.1.31.05 STW 05 – km 14,713 – 14,739 r.d.B. (Str. 3021)



Die Stützwand aus Naturstein am Parkplatz an der Staatsstraße in Stromberg ist in einem schlechten baulichen Zustand und muß erneuert werden. Es ist beabsichtigt, eine Vorsatzschale aus Ortbeton und anschließender Verblendung mit Natursteinmauerwerk herzustellen.

→ siehe Anlage **4.01.31.05**[Ordner 5.5]

4.1.31.64 STW 64 – km 36,310 – 36,400 r.d.B. (Str. 3021)



Durch den zweigleisigen Ausbau wird eine neue Stützwand in Simmern notwendig. Es ist beabsichtigt, eine Winkelstützwand aus Stahlbeton mit einer mittleren Höhe von 2,75m und einer Länge von 90m zu errichten

→ siehe Anlage **4.01.31.64** [Ordner 5.5]

4.1.31.62 STW 62 – km 36,885 – 37,010 I.d.B. (Str. 3021)



Um hier die Zweigleisigkeit in Simmern herstellen zu können, muss der vorhandene Damm verbreitert werden. Hierdurch ist es erforderlich, am Böschungsfuß ein neues Stützbauwerk zu errichten. Es ist beabsichtigt, dieses als Winkelstützwand aus Betonfertigteilen, mit einer mittleren Höhe von 1,50 m herzustellen.

→ siehe Anlage **4.01.31.62** [Ordner 5.5]

4.1.31.B RÜCKBAU**4.1.31.08 STW 08 – km 15,425 – 15,465 I.d.B. (Str. 3021)**

Die Stützwand wird zur Herstellung des Regelbettungsquerschnitts abgebrochen und durch eine Böschungssicherung ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.32.13** [Ordner 5.4]

4.1.31.10 STW 10 – km 15,740 – 16,000 I.d.B. (Str. 3021)

Die Stützwand wird zur Herstellung des Regelbettungsquerschnitts abgebrochen und durch eine Böschungssicherung ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.32.14** [Ordner 5.4]

4.1.31.11 STW 11 – km 19,620 – 19,832 I.d.B. (Str. 3021)

Die Stützwand wird zur Herstellung des Regelbettungsquerschnitts abgebrochen und durch eine Böschungssicherung ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.32.01** [Ordner 5.4]

4.1.31.13 STW 13 – km 19,870 – 19,833 I.d.B. (Str. 3021)

Die Stützwand wird zur Herstellung des Regelbettungsquerschnitts abgebrochen und durch eine Böschungssicherung ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.32.02** [Ordner 5.4]

4.1.31.23 STW 23 – km 37,168 – 37,273 l.d.B. (Str. 3021)

Die Stützwand wird zurückgebaut und durch eine Gabionenwand, die gleichzeitig als Schallschutzwand dient, ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.33.02** [Ordner 5.5]

4.1.31.24 STW 24 – km 37,223 – 37,400 r.d.B. (Str. 3021)

Die Stützwand wird zurückgebaut und durch eine Gabionenwand, die gleichzeitig als Schallschutzwand dient, ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.33.02** [Ordner 5.5]

4.1.31.25 STW 25 – km 37,350 – 37,400 l.d.B. (Str. 3021)

Die Stützwand wird zurückgebaut und durch eine Gabionenwand, die gleichzeitig als Schallschutzwand dient, ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.33.02** [Ordner 5.5]

4.1.31.26 STW 26 – km 37,466 – 37,478 r.d.B. (Str. 3021)

Die Stützwand wird zurückgebaut und durch eine Gabionenwand, die gleichzeitig als Schallschutzwand dient, ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.33.02** [Ordner 5.5]

4.1.31.27 STW 27 – km 38,250 – 38,285 I.d.B. (Str. 3021)

Die Stützwand wird zurückgebaut und durch eine Gabionenwand, die gleichzeitig als Schallschutzwand dient, ersetzt.

→ siehe Anlage **4.01.33.02** [Ordner 5.5]

4.1.31.66 STW 66 – km 38,450 – 38,470 I.d.B. (Str. 3021)

Das vorhandene Stützbauwerk wird ersatzlos zurückgebaut. Nach Profilierung der Böschung, im Zusammenhang mit der Herstellung einer Tiefenentwässerung, wird der Regelbettungsquerschnitt mit dem erforderlichen Gleisabstand von 3,30 m hergestellt.

→ siehe Anlage **4.01.33.02** [Ordner 5.5]

4.1.31.C INSTANDHALTUNG

An 11 Stützwänden sind Instandhaltungsarbeiten notwendig. Hier handelt es sich hauptsächlich um freischneiden und verfugen. Für diese Stützwände wird keine gesonderte Planung durchgeführt.

4.1.31.D OHNE ÄNDERUNG

12 Stützwände befinden sich in einem guten Zustand. An ihnen sind keinerlei Arbeiten erforderlich.

4.1.32 Felshang Sicherungen

Auf der Strecke sind noch keine Felshang Sicherungen vorhanden. Im Zuge der Reaktivierung werden im PfA1 11 neue Erdkörper durch Übernetzungen und Fangzäune gesichert.

Nr.	Bahn-km		Lage	Maßnahme	Bemerkung
15	14,773	14,800	l./o.	Böschungsstabilisierungssystem	Im Zusammenhang mit Änderung EÜ km 14,800 (gesond. Verfahren LBM)
13	15,425	15,465	l./o.	Böschungsstabilisierungssystem	
14	15,740	16,000	l./o.	Böschungsstabilisierungssystem	
1	19,620	19,832	l./o.	Fangzaun	
2	19,832	20,032	l./o.	Fangzaun	
3	20,550	20,800	l./o.	Fangzaun	
4	20,950	20,980	l./o.	Übernetzung	
5	21,150	21,200	l./o.	Übernetzung	
6	21,730	21,880	l./o.	Übernetzung	
7	21,980	22,150	l./o.	Übernetzung	
8	22,230	22,420	l./o.	Übernetzung	

Tabelle L: Auflistung Felshang Sicherungen

➔ siehe Anlage **4.1.32**[Ordner 5.4]

4.1.32.15 **Erdbauwerk 15, km 14,773 – 14,800 links der Bahn**

Im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Hunsrückbahn, soll die EÜ in km 14,800 über die Simmerner Str. erneuert und aufgeweitet werden (separates Genehmigungsverfahren). Dieses hat zur Folge, dass beim anstehenden Erdbauwerk ein Felsabbruch erfolgen muss.

Für diesen Bereich wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass es sich bei dem angetroffenen Festgestein um zersetzten Quarzit und Tonschiefer handelt. Für die Herstellung des neuen Widerlagers ist Lockerboden und Festgestein anzuschneiden. Bei Baugrubenböschungen im Lockergestein sind Neigungen > 45° zulässig. Die Ausbildung von Böschungen im Festgestein ist an dessen Schichtorientierung gebunden. Bei günstigem Schichtverlauf sind Neigungen unter 75° möglich. In Bereichen, in denen die Schichtung bzw. Schieferung in Richtung der Baugrube verläuft, muss die Baugrubenböschung dem Einfallwinkel entsprechen. Nach erfolgtem Felsabtrag wird die neue Böschung durch ein Böschungsstabilisierungssystem gesichert.

➔ siehe Anlage **4.1.32.15** (zur Info) [Ordner 5.4]

4.1.32.13 Erdbauwerk 13, km 15,425 – 15,465 links der Bahn

Das vorhandene Stützbauwerk wird auf seiner gesamten Länge (40 m) abgebrochen und durch ein Böschungsstabilisierungssystem ersetzt. Dabei wird die Böschung frei geschnitten, beräumt, Lockerzonen und lose Felspartien mittels Brechstange gezielt abgestoßen, einzelne Felsanker gesetzt, Spritzbetonplomben hergestellt.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

→ siehe Anlage **4.1.32.13** [Ordner 5.4]

4.1.32.14 Erdbauwerk 14, km 15,740 – 16,000 links der Bahn

In diesem Abschnitt wird das vorhandene Stützbauwerk auf der gesamten Länge (260 m) abgebrochen und durch ein Böschungsstabilisierungssystem ersetzt. Dabei wird die Böschung frei geschnitten, beräumt, Lockerzonen und lose Felspartien mittels Brechstange gezielt abgestoßen, einzelne Felsanker gesetzt und Spritzbetonplomben hergestellt. Im Bereich der Kaskaden wird das Netz ausgespart.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

→ siehe Anlage **4.1.32.14**[Ordner 5.4]

4.1.32.01 Erdbauwerk 01, km 19,620 – 19,832 links der Bahn

In diesem Abschnitt wird das vorhandene Stützbauwerk auf gesamter Länge (212 m) abgebrochen und durch ein Böschungsstabilisierungssystem ersetzt. Weiterhin wird oberhalb der Böschungsvernagelung, im Bereich der Geröllansammlungen, ein 130 m langer, flexibler Fangzaun mit Drahtseilnetz hergestellt.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

→ siehe Anlage **4.1.32.01** [Ordner 5.4]

4.1.32.02 Erdbauwerk 02, km 19,832 – 20,032 links der Bahn

In diesem Abschnitt befinden sich zwei übereinander stehende Stützbauwerke. Das erste Stützbauwerk wird auf der gesamten Länge (200 m) abgebrochen und durch ein Böschungsstabilisierungssystem ersetzt.

Vor das zweite Stützbauwerk wird auf einer Länge von 170 m, ein flexibler Fangzaun mit Drahtseilnetz hergestellt.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

→ siehe Anlage **4.1.32.02** [Ordner 5.4]

4.1.32.03 Erdbauwerk 03, km 20,550 – 20,800 links der Bahn

Um eine dauerhafte Sicherung herzustellen, soll die Böschung auf einer Fläche von ca. 2000 m² mit einem Steinschlagschutznetz überspannt werden. Dazu ist beabsichtigt, die Böschung freizuschneiden, zu beräumen, Lockerzonen und lose Felspartien mittels Brechstange gezielt abzustößen, einzelne Felsanker zu setzen und Spritzbetonplomben herzustellen.

Oberhalb der Böschung wird zum Schutz vor herabstürzenden Steinen, aus der Geröllhalde, auf einer Länge von 50 m, ein flexibler Fangzaun mit starren Stützen und Drahtseilnetz hergestellt.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

→ siehe Anlage **4.1.32.03** [Ordner 5.4]

4.1.32.04 Erdbauwerk 04, km 20,950 – 20,980 links der Bahn

In diesem Bereich wird die Böschung frei geschnitten, beräumt, Lockerzonen und lose Felspartien mittels Brechstange gezielt abgestoßen, einzelne Felsanker gesetzt und Spritzbetonplomben hergestellt. Weiterhin wird die Böschung auf einer Fläche von ca. 750 m² mit einem Steinschlagschutznetz überspannt. Die vorhandenen Mauerwerksplomben werden frei geschnitten, gereinigt und das Geländer (Absturzsicherung) erneuert.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

→ siehe Anlage **4.1.32.04** [Ordner 5.4]

4.1.32.05 Erdbauwerk 05, km 21,150 – 21,200 links der Bahn

In diesem Abschnitt wird ebenfalls die Böschung frei geschnitten, beräumt, Lockerzonen und lose Felspartien mittels Brechstange gezielt abgestoßen, einzelne Felsanker gesetzt und ggf. Spritzbetonplomben hergestellt. Weiterhin wird die Böschung auf einer Fläche von ca. 350 m² mit einem Steinschlagschutznetz überspannt. Das vorhandene Geländer (Absturzsicherung) wird erneuert.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

→ siehe Anlage **4.1.32.05**[Ordner 5.4]

4.1.32.06 Erdbauwerk 06, km 21,730 – 21,880 links der Bahn

In diesem Bereich wird ebenfalls die Böschung frei geschnitten, beräumt, Lockerzonen und lose Felspartien mittels Brechstange gezielt abgestoßen, einzelne Felsanker gesetzt und Spritzbetonplomben hergestellt. Weiterhin wird die Böschung auf einer Fläche von ca. 2000 m² mit einem Steinschlagschutznetz überspannt.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

Die Böschung rechts der Bahn wird frei geschnitten, beräumt, Lockerzonen und lose Felspartien mittels Brechstange gezielt abgestoßen, einzelne Felsanker gesetzt und Spritzbetonplomben hergestellt.

Die Mauerwerksplomben werden von Bewuchs und Moos befreit, Ausbrüche, wenn möglich wieder aufgebaut, sonst durch Spritzbetonplomben ersetzt.

→ siehe Anlage **4.1.32.06** [Ordner 5.4]

4.1.32.07 Erdbauwerk 07, km 21,980 – 22,150 links der Bahn

Auch hier wird die Böschung frei geschnitten, beräumt, Lockerzonen und lose Felspartien mittels Brechstange gezielt abgestoßen, einzelne Felsanker gesetzt und Spritzbetonplomben hergestellt. Weiterhin wird die Böschung auf einer Fläche von ca. 1800 m² mit einem Steinschlagschutznetz überspannt.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

→ siehe Anlage **4.1.32.07** [Ordner 5.4]

4.1.32.08 Erdbauwerk 08, km 22,230 – 22,420 links der Bahn

Hier wird die Böschung frei geschnitten, beräumt, Lockerzonen und lose Felspartien mittels Brechstange gezielt abgestoßen, einzelne Felsanker gesetzt und Spritzbetonplomben hergestellt. Weiterhin wird die Böschung auf einer Fläche von ca. 900 m² mit einem Steinschlagschutznetz überspannt.

Die Entwässerung erfolgt über Bahngräben. Der Randweg wird im Zusammenhang mit den Erdarbeiten ausgeführt.

→ siehe Anlage **4.1.32.08** [Ordner 5.4]

4.1.33 Schallschutzwände

Im Bereich der neuen zweigleisigen Begegnungsabschnitte der Strecke 3021 von km 3,800 bis km 8,227 im Bereich Guldental werden bahnlinks und von km 34,808 bis km 38,543 im Bereich Simmern werden beidseits der Bahnstrecke Schallschutzwände (SSW) errichtet.

Den Planungen liegt die schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Fischer (Karlsruhe) zugrunde.

➔ siehe Anlage **2.3.2** (Guldental) und **2.3.3** (Simmern) (Ordner 2.3)

4.1.33.01 **Schallschutzwände Guldental**

Die Ausführung der SSW erfolgt als Aluminiumwände mit Stahlpfosten und Tiefgründungen.

Die Aluminiumwand erhält eine Gründung aus Stahlrammrohren. In die Rammrohre werden die Stahlträger zur Aufnahme der Schallschutzelemente eingestellt und durch ausbetonieren kraftschlüssig mit den Rammrohren verbunden. Die Pfosten erhalten einen Regelabstand von 5 m. Bis Schienenoberkante werden Betonsockelelemente eingesetzt. Ab Schienenoberkante besteht die Schallschutzwand aus zweiseitig hochabsorbierenden Aluminiumelementen, die jeweils 50cm hoch sind. Die maximale Höhe beträgt 3m über Schienenoberkante.

In den Endbereichen der 3m hohen Wände wird die Höhe durch ein zusätzliches 5m langes Feld auf 2m abgestuft.

Zur Wahrung der Streckenzugänglichkeit für den Service und Instandhaltungsbetrieb werden in die SSW in einem Abstand von maximal 500m Öffnungen inklusive der notwendigen Zugangsanlagen und Treppen angeordnet. Die jeweilige Lage wurde nach der Örtlichkeit festgelegt.

Der Regelabstand der SSW von Gleisachse beträgt 3,30m.

Details sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

		Anfang	Ende	Länge		Höhe	Bauart
		(Bahn-km)		(m)		(m)	
L1		5,751	5,756	5	90	2,00	Alu
		5,756	5,841	85		3,00	Alu
		BÜ					
L2		5,852	5,967	115	120	3,00	Alu
		5,967	5,972	5		2,00	Alu
L3		6,087	6,207	120	120	2,00	Alu
		BÜ					
L4		6,219	6,534	315	315	2,00	Alu
		Servicetür km 6,535					
L5		Überlappung		7		2,00	Alu
		6,536	6,726	190	190	2,00	Alu
		BÜ					
L6		6,819	7,249	430	430	2,00	Alu

Tabelle M: Auflistung Schallschutzwände Guldental

→ siehe Anlage **4.1.33.01** [Ordner 5.5]

4.1.33.02 Schallschutzwände Simmern

Die Ausführung der SSW erfolgt entweder als Aluminiumwände mit Stahlpfosten und Tiefgründungen oder als Gabionenwände mit Flachgründungen. In den Einschnittsbereichen ersetzen die Gabionenwände gleichzeitig die zu erneuernden sowie die neu zu errichtenden Stützwände.

Die Stahlbetonflachfundamente der Gabionenwände reichen bis Schienenoberkante. Ab dort werden Gabionenelemente mit einem hochabsorbierenden Kern aufgestellt. Die Elemente haben eine Regelgröße von 1m x 1m x 2m. Die Gabionenwände haben Höhen von 2m, 3m und 4m über Schienenoberkante.

Die Aluminiumwand erhält eine Gründung aus Stahlrammrohren. In die Rammrohre werden die Stahlträger zur Aufnahme der Schallschutzelemente eingestellt und durch ausbetonieren kraftschlüssig mit den Rammrohren verbunden. Die Pfosten erhalten einen Regelabstand von 5 m. Bis Schienenoberkante werden Betonsockelelemente eingesetzt. Ab Schienenoberkante besteht die Schallschutzwand aus zweiseitig hochabsorbierenden Aluminiumelementen, die jeweils 50cm hoch sind. Die maximale Höhe beträgt 5m über Schienenoberkante.

In den Übergangsbereichen zwischen den einzelnen Wänden sowie in den Endbereichen der Wände wird die Höhe in 1m-Schritten bis zu einer Höhe von 2m über Schienenoberkante abgestuft.

Zur Wahrung der Streckenzugänglichkeit für den Service und Instandhaltungsbetrieb werden in die SSW in einem Abstand von maximal 500m Öffnungen inklusive der notwendigen Zugangsanlagen und Treppen angeordnet. Die jeweilige Lage wurde nach der Örtlichkeit festgelegt.

Der Regelabstand der SSW von Gleisachse beträgt 3,30m.

Details sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

		Anfang	Ende	Länge		Höhe	Bauart
		(Bahn-km)		(m)		(m)	
L1		36,193	36,674	481	481	3,00	Gabione
		Servicetür km 36,675					
		Überlappung		7		3,00	Gabione
L2		36,676	36,951	275	280	3,00	Gabione
		36,951	36,956	5		2,00	Gabione
L3		37,010	37,015	5	143	2,00	Gabione
		37,015	37,153	138		3,00	Gabione
		Servicetür km 37,158					

L4		Überlappung		11		3,00	Gabione
		37,159	37,631	472	472	3,00	Gabione
		BÜ					
L5		37,647	37,804	157	157	2,00	Gabione
		Servicetür km 37,805					
L6		Überlappung		7		2,00	Gabione
		37,806	38,282	476	476	2,00	Gabione

Tabelle N: Auflistung Schallschutzwände Simmern links der Bahn

		Anfang	Ende	Länge		Höhe	Bauart
		(Bahn-km)		(m)		(m)	
R1		36,553	36,693	140	140	2,00	Gabione
		Servicetür km 36,694					
R2		Überlappung		7		2,00	Gabione
		36,695	36,995	300	428	2,00	Gabione
		36,995	37,000	5		3,00	Gabione
R3		37,000	37,123	123		4,00	Gabione
		Servicetür km 37,124					
		Überlappung		7		4,00	Gabione
R4		37,125	37,510	385	385	4,00	Gabione
R5		37,522	37,592	70	85	5,00	Alu
		37,592	37,597	5		4,00	Alu
		37,597	37,602	5		3,00	Alu
		37,602	37,607	5		2,00	Alu

Tabelle O: Auflistung Schallschutzwände Simmern rechts der Bahn

➔ siehe Anlage **4.1.33.02** [Ordner 5.5]

4.1.41 **Bahnkörper und Entwässerung**

Die Planung des Erdbaus beruht auf folgenden Parametern:

- ★ der Regelbettungsquerschnitt ist grundsätzlich herzustellen
- ★ Böschungen werden mit einer Neigung von 1: 1,5 hergestellt.
- ★ PSS wird nur in den gemäß Bodengutachten notwendigen Bereichen eingebaut
- ★ Entwässerung erfolgt möglichst über Bahngraben

4.1.41.01 **Instandhaltungsarbeiten am Bahnkörper**

Der Regelbettungsquerschnitt (siehe Anlage 04.01.41_01) wird im gesamten Streckenabschnitt grundsätzlich hergestellt. Hierzu werden vorhandene Böschungen (Dämme und Einschnitte) nach Bedarf neu profiliert und die Randwege ggf. durch Einbau von Randwegkonstruktionen hergestellt. In den Randwegen wird ein Kabelkanal verlegt. In Teilbereichen wird nach Erfordernis gemäß Bodengutachten eine

Planumsschutzschicht (PSS) eingebaut.

Die Entwässerung erfolgt über die vorhandenen Bahnseitengräben und Tiefenentwässerungen mit Anbindung an die Vorflut. Dadurch ergeben sich keine Veränderungen der einzuleitenden Wassermengen.

Diese Maßnahmen sind nicht relevant für die Planfeststellung.

4.1.41.02 Änderung Bahnkörper und Entwässerung an SÜ Langenlonsheim

Zwischen Bahn-km 1,681 und 2,292 in Langenlonsheim wird die Trasse bis zu 6,25 m zum Bau der neuen Straßenüberführung (SÜ) in km 1,925 (Kloningermühle) abgesenkt. Das Trogbauwerk der SÜ reicht von km 1,702 bis 2,124, davor (km 1,649 – 1,702) und danach (2,124 – 2,252) wird die Böschung r.d.B. durch Gabionen gesichert. In den Anschlussbereichen wird das Gelände angebösch.

Die Entwässerung erfolgt gleisparallel bis zum Tiefpunkt bei km 1,948. Dort wird das Wasser über einen Pumpenschacht abgeleitet.

→ siehe Anlage **4.1.22.01** (SÜ) [Ordner 5.2] und

→ siehe Anlage **4.1.41.02_b01** [Ordner 5.5]

4.1.41.03 Neubau Bahnkörper, Entwässerung und Seitenwege in Guldental incl. Hp Guldental

Die eingleisige Strecke wird von km 3,800 bis km 8,227 im Bereich Guldental zweigleisig ausgebaut. Der Unter- und Oberbau des neuen Gleises wird gemäß Richtlinie inkl. Planumsschutzschicht hergestellt und das Gelände angebösch. Die Entwässerung erfolgt über Seitengräben und Tiefenentwässerungen und wird an bestehende Vorfluten angeschlossen oder versickert. Aufgrund der Planumsverbreiterung für das 2. Gleis müssen in Guldental bestehende bahnparallele Seitenwege verschoben werden.

→ siehe Anlage **4.1.41.03_a** [Ordner 5.5]
(neue Abflussmengen aus hydraulischer Dimensionierung)

→ Anlage **4.1.41.03_b01 bis _b11** [Ordner 5.5]
(Lagepläne mit neuem Bahnkörper, Entwässerung und Seitenwege)

Das Oberflächenwasser der neuen Außenbahnsteige r.d.B. und l.d.B. am Hp Guldental wird gefasst und in die Vorflut des vorhandenen Durchlasses in Bahn-km 6,550 eingeleitet.

→ siehe Anlage **04.02.06_d2** [Ordner 7]
(Entwässerungsplanung Hp Guldental)

4.1.41.04 Neubau Entwässerung am Hp Windesheim

Das Oberflächenwasser des neuen Außenbahnsteigs l.d.B. am Hp Windesheim wird

gefasst und über einen Düker in die bestehende Bahnseitenentwässerung r.d.B. eingeleitet.

→ siehe Anlage **04.02.07_c1** [Ordner 7]
(Lageplan Hp Windesheim)

4.1.41.05 Neubau Entwässerung am Bf Stromberg

Durch den Neubau des Mittelbahnsteigs im Bf Stromberg wird hier eine Änderung der Entwässerung notwendig. Das Oberflächenwasser vom Bahnsteig wird gefasst und in den Guldenbach eingeleitet. Dies wurde auf Basis der errechneten Abflussmengen mit der betroffenen Kommune abgestimmt. Details hierzu finden sich in der Stationsplanung Bf Stromberg

→ siehe Anlage **04.02.01_d2** [Ordner 7]
(Entwässerungsplanung Bf Stromberg)

4.1.41.06 Neubau Entwässerung am Hp Rheinböllen

Das Oberflächenwasser des neuen Außenbahnsteigs r.d.B. am Hp Rheinböllen wird gefasst und vor Bahnsteigbeginn durch einen Durchlass bahnlinks in den bestehenden Bahngraben eingeleitet.

→ siehe Anlage **04.02.02_d2** [Ordner 7]
(Entwässerungsplanung Hp Rheinböllen)

4.1.41.07 Neubau Bahnkörper am Bf Ellern

In Ellern wird das bestehende Gleis 2 um 200 m in Richtung Langenlonsheim verlängert. Hierfür wird der Unterbau gemäß Richtlinie hergestellt und das Gelände angebösch.

→ Anlage **4.1.41.04_b01** [Ordner 5.5]

4.1.41.08 Neubau Bahnkörper und Entwässerung in Simmern

Die eingleisige Strecke wird von km 34,808 bis km 38,543 im Bereich Simmern zweigleisig ausgebaut. Der Unter- und Oberbau des neuen Gleises wird gemäß Richtlinie inkl. Planumsschutzschicht hergestellt und das Gelände angebösch.

Von km 35,504 bis km 36,450 im zweigleisigen Bereich Simmern wird die Trasse bis zu 3,60m zum Bau der neuen Straßenüberführung (SÜ) in km 36,195 (Zieferspange) abgesenkt. Die Anschlussbereiche werden angebösch bzw. mit Stützbauwerken gesichert.

Die Entwässerung wird aufgrund des zweigleisigen Ausbaus in Simmern komplett angepasst. Hierin ist die Absenkung berücksichtigt. Ein Pumpenschacht ist nicht erforderlich

- siehe Anlage **4.1.41.05a** [Ordner 5.5]
(neue Abflussmengen aus hydraulischer Dimensionierung)
- siehe Anlage **4.1.41.05_b01 bis _b08**
[Ordner 5.5]
(Lagepläne neuer Bahnkörper, Entwässerung)
- siehe Anlage **4.1.22.03** (SÜ) [Ordner 5.2]

4.1.42 Oberbau, Trassierung und Linienführung

4.1.42.01 Erneuerung in eingleisigen Bereichen (nicht relevant für die Planfeststellung)

Der Oberbau wird im gesamten PfA 1 erneuert.

Die neue Trasse orientiert sich an der Bestandtrasse. Es wird wieder die ursprüngliche Soll-Gleislage ohne eine Erhöhung der max. möglichen Geschwindigkeit hergestellt (Abweichungen siehe 2.3 Schallschutz). Durch die viele Jahre zurückliegende letzte Erneuerung des Gleises und die in den letzten Jahren nur mit Minimalaufwand durchgeführte Instandhaltung des Gleises ergeben sich hier notwendige seitliche und höhenmäßige Korrekturen bis zu 10 cm. Durch eine abschnittsweise Anhebung der Trasse von bis zu 20 cm und dem Einbau von Y-Stahlschwellen wird ein sonst erforderlicher Bodenaustausch minimiert. Zusätzlich wird durch den Einbau der gegenüber Betonschwellen kürzeren Y-Stahlschwellen der Einbau von Randwegsicherungen auf eine Länge von 790 m reduziert und eine Schottereinsparung von ca. 21.600 m³ erzielt.

Durch diese Maßnahmen werden der Materialtransport und damit die Umweltbelastung erheblich reduziert.

Die Trassierungsparameter können der folgenden Tabelle entnommen werden:

	Strecke 3021
Mindestradius r_{\min}	240 m
Maximale Überhöhung u_{\max}	125 mm
max. Überhöhungsfehlbetrag $u_{f,\max}$	130 mm
Max. Streckenlängsneigung	25,000 ‰
Max. Entwurfsgeschwindigkeit v_e	80/100 km/h

Tabelle P: Trassierungsparameter

4.1.42.02 Neubau in zweigleisigen Bereichen

Für die beiden geplanten zweigleisigen Abschnitte

Guldental-Ost - Guldental-West (km 3,800 - km 8,227),

Simmern-Ost - Simmern-West (km 34,881 - km 38,543)

sind folgende Oberbau-Komponenten vorgesehen:

Abschnitt Guldental

Weichen: EW 54 - 760 - 1:18,5 B (WA km 3,800)
 EW 54 - 760 - 1:18,5 B (WA km 8,227)

Gleise: jeweils W 49 - 1493 - B 70 - 2,4 (km 3,869 - km 8,158)

Abschnitt Simmern

Weichen: EW 54 - 760 - 1:18,5 B (WA km 34,808)
 IBW 54 - 760 - 1:14 B (WA km 38,543)

Gleise: jeweils W 49 - 1493 - B 70 - 2,4 (km 34,877 - km 38,479)

Für beide zweigleisigen Abschnitte wird jeweils das bestehende Gleis für das Hauptdurchfahrgleis genutzt und komplett erneuert. Die Überholgleise werden mit einem Achsabstand von 4m parallel zum Bestandsgleis angeordnet. (einschl. erforderliche Erdbauarbeiten).

4.1.51 Leit- und Sicherungstechnik (LST)

Für die Strecke wird die Spezifikation ESTW – R (Elektronisches Stellwerk) nach Lastenheft zugrunde gelegt.

Die ESTW – Zentrale (ESTW – Z) wird sich in Langenlonsheim befinden. Das neue ESTW-Gebäude wird bei km 7,8 links der Bahn der Strecke 3511 errichtet. Zusätzlich wird je ein abgesetztes ESTW (ESTW – A) in Guldental, Stromberg, Ellern, Simmern, Kirchberg und Büchenbeuren errichtet. Die vier ESTW – A im PfA 1 befinden sich in Guldental rechts der Bahn, in Stromberg, Ellern und Simmern links der Bahn.

Die Strecke wird nach Richtlinienstandard und nach Geschwindigkeits- und Fahrwegvorgaben mit Signalen ausgestattet. Hierbei werden KS-Signale eingesetzt.

Über die gesamte Strecke wird ein Kabeltrog Größe I im Randwegbereich verlegt. Lediglich auf 1 % der Strecke muss aufgrund beengter Verhältnisse ein aufgeständerter Kabeltrog verwendet werden.

Zwischen den ESTW – A werden Lichtwellenleiter, von den ESTW-A zu den Schalt- und Kabelschränken werden Kupferkabel verlegt.

Alle Altanlagen werden zurückgebaut.

ESTW – Gebäude siehe Anlagen

- **04.01.51_e_01** u.
04.01.51_e_02 Langenlonsheim
- **04.01.51_e_04** Heddeshheim
- **04.01.51_e_05** Stromberg
- **04.01.51_e_06** Ellern
- **04.01.51_e_07** Simmern
[alle Ordner 6.1]

4.1.52 Analoge Zugfunkanlagen (VZF 95)

Nach entsprechenden Untersuchungen und wirtschaftlichen Abwägungen wurde die Entscheidung getroffen, das bereits in anderen regionalen Netzen bestehende und bewährte analoge Zugfunksystem VZF95 (Stufe 2) einzusetzen.

Es stellt die kostengünstigste Variante dar. Die Technik ist zugelassen und ohne zusätzliche Investitionen realisierbar. Das System VZF95 ist wartungsarm, bahnfest und selbstüberwachend. Es weist optimale Zusammenschaltungsbedingungen auf und ist mit allen üblichen Fahrzeug-Zugfunkeinrichtungen kompatibel.

Die Bedienung der gesamten Zugfunkanlage der Strecke erfolgt vom Fahrdienstleiterarbeitsplatz. Hier erfolgt die obligatorische Speicherung des Funkverkehrs.

Entlang der Strecke werden in Abständen von bis zu 7 km entsprechende Funkstationen mit kleineren bis mittleren Funkmasten errichtet. Die Zusammenschaltung die-

ser Funkstationen erfolgt ohne weiterführenden Aufwand über das für den Betrieb der Strecke ohnehin erforderliche Kupfer-Streckenfernmeldekabel.

Basis für die Grobstandorte bildeten Funknetzstudien. Auf der Grundlage von Ortsbesichtigungen erfolgten die eigentlichen Standortfestlegungen unter der vergleichenden Berücksichtigung von möglichen Alternativstandorten. Hierbei wurden Erkenntnisse aus Ortsbesichtigungen und Minimierungsmaßnahmen im Rahmen der Landschaftspflege durch gemeinsame Technikstandorte von Bahnübergängen, ESTW(A)-Standorten und Funkmasten berücksichtigt.

Diese wurden durch Funkmessfahrten überprüft. Unter Einbeziehung sich ergebender Änderungen wurden nochmals zwei Funknetzstudien erstellt. Hieraus resultiert nunmehr eine lückenlose Versorgung alle Bereich der Strecke. Bedingt durch die möglichst gering bemessene Funkmasthöhe und die bereits optimierten Standorte ergeben sich nur geringe Sendebereichsüberschneidungen.

Für die Installation der Funkanlage (Sende-/ Empfangstechnik) werden grundsätzlich bahntypische Standard-Betonfunkschalldhäuser (L - 2,81 m; B - 1,64 m; H - 2,63 m) eingebaut. Diese dienen gleichzeitig jeweils als Schaltstelle für das Streckenfernmeldekabel.

Die Antennenhöhen wurden so bemessen, dass die entsprechende Funkversorgung der Strecke bei möglichst geringer Antennenträgerhöhe gewährleistet wird und der Einfluss durch elektromagnetische Felder auf Personen die zulässigen Grenzwerte keinesfalls überschreitet. Die Antennenträger müssen in unmittelbarer Nähe der Funkanlage errichtet werden. Es sollen verzinkte Stahlrohrmaste (gemäß Plan 04.01.53.00_d01) realisiert werden. Es handelt sich um bahnzugelassene Produkte mit Typzulassung des Eisenbahn-Bundesamtes [21.52 Izbz (016/07) vom 18.12.2007]. Ein jeweils erforderliches Ortbetonfundament weist üblicherweise Maße von ca. 2 m x 2 m x 1 m auf.

Es kommen grundsätzlich dünne, an der Mastspitze zu montierende Rundstrahlantennen zum Einsatz (Stabantennen mit einem Durchmesser von 3 bis 5 cm [Messingstrahler im Fiberglasschutzrohr Länge 200 bis max. 400 cm]). Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Einflüsse können in allen Fällen durch die Antennenmontagehöhe und die mit bis zu 6 W nur geringe Leistung der analogen Funksender vollständig ausgeschlossen werden

Folgende Standorte ergeben sich für die 8 Funkmaste im PfA 1:

- km 4,327 (Str. 3021) rechts der Bahn, Guldental
- km 10,995 (Str. 3021) links der Bahn, Schweppenhausen
- km 15,195 (Str. 3021) links der Bahn, Stromberg
- km 18,030 (Str. 3021) links der Bahn, Stromberger Neuhütte
- km 20,178 (Str. 3021) links der Bahn, Seibersbach

- km 23,480 (Str. 3021) links der Bahn, Rheinböllen
- km 30,335 (Str. 3021) links der Bahn, Argenthal
- km 37,618 (Str. 3021) links der Bahn, Simmern

➔ siehe Anlage **04.01.53** [Ordner 6.2]

4.1.52.01 Standort Guldental

Masthöhe 18 m, max. Mastdurchmesser 273 mm

- Im Umfeld des gewählten Standorts befindet sich weder Wohnbebauung noch sind anderweitige wesentliche Belange zu berücksichtigen.
- Die untersuchten Alternativstandorte erweisen sich aus den verschiedensten Gründen als nicht möglich bzw. sinnföähig.
- Durch die Wahl eines gemeinsamen Standortes für die BÜ- und die Funktechnik wird der Eingriff minimiert.
- Es werden bereits dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen für die Aufstellung des Mastes genutzt.

Fazit: Unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange ist der gewählte Funkmaststandort im Hinblick auf die untersuchten Alternativstandorte eindeutig der bessere, da die Wertung der öffentlichen und privaten Belange, unter Einbeziehung der optischen Wirkung des Vorhabens, für dieses Vorhaben sprechen.

➔ siehe Anlage **04.01.53.00_b01** [Ordner 6.2]

4.1.52.02 Standort Schweppenhausen

Masthöhe 14 m, max. Mastdurchmesser 273 mm

- Im Umfeld des gewählten Standorts befindet sich weder Wohnbebauung noch sind anderweitige wesentliche Belange zu berücksichtigen. Ein einzelnes Gehöft liegt in etwa 100 m Entfernung. Durch den zwischen Gehöft und Funkstandort befindlichen Waldstreifen besteht keine direkte Sichtverbindung.
- Es wurden zwei südlich des jetzt gewählten gelegene Standorte untersucht, die aber wegen deutlich umfassenderen Eingriffsauswirkungen verworfen.
- Durch die Wahl eines gemeinsamen Standortes für die BÜ- und die Funktechnik wird der Eingriff minimiert.
- Für den gemeinsamen Technikstandort von Bahnübergang und Funktechnik wird ein Geländestück erworben.

Fazit: Unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange ist der gewählte Funkmaststandort im Hinblick auf die untersuchten Alternativstandorte eindeutig der bessere, da die Wertung der öffentlichen und privaten Belange, unter Einbeziehung der optischen Wirkung des Vorhabens, für dieses Vorhaben sprechen.

→ siehe Anlage **04.01.53.00_b02** [Ordner 6.2]

4.1.52.03 Standort Stromberg

Masthöhe 12 m, max. Mastdurchmesser 273 mm

- Der Standort befindet sich im Umfeld eines Gewerbegebietes. Im Umfeld des gewählten Standorts befindet sich weder Wohnbebauung noch sind anderweitige wesentliche Belange zu berücksichtigen.
- Die im Umfeld untersuchten Alternativstandorte erbringen keinerlei Vorteile bzw. führen zu keiner günstigen Veränderung der optischen Wirkung des Funkmastes.
- Durch die Wahl eines gemeinsamen Standortes für die BÜ- und die Funktechnik wird der Eingriff minimiert.
- Es werden bereits dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen für die Aufstellung des Mastes genutzt.

Fazit: Unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange ist der gewählte Funkmaststandort im Hinblick auf die untersuchten Alternativstandorte eindeutig der bessere, da die Wertung der öffentlichen und privaten Belange, unter Einbeziehung der optischen Wirkung des Vorhabens, für dieses Vorhaben sprechen.

→ siehe Anlage **04.01.53.00_b03** [Ordner 6.2]

4.1.52.04 Standort Stromberger Neuhütte

Masthöhe 18 m, max. Mastdurchmesser 273 mm

- Der Funkstandort befindet sich in einem Gebiet ohne Wohnbebauung. Im Umfeld befinden sich das inzwischen veräußerte ehemalige Bahnhofsgebäude (ca. 150 m entfernt) und ein früheres Bahnwärterhaus (ca. 65 m entfernt). Eine Beeinträchtigung der anliegenden Grundstücke, die über ein Maß hinausgeht, welches in der Nachbarschaft zu Eisenbahngrundstücken zu erwarten ist, ist nicht gegeben.
- Durch die Aufstellung unmittelbar neben der ehemaligen Laderampe werden die Eingriffe minimiert.
- Es werden bereits dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen für die Aufstellung des Mastes genutzt.

Fazit: Unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange ist der gewählte

Funkmaststandort im Hinblick auf die untersuchten Alternativstandorte eindeutig der bessere, da die Wertung der öffentlichen und privaten Belange, unter Einbeziehung der optischen Wirkung des Vorhabens, für dieses Vorhaben sprechen.

→ siehe Anlage **04.01.53.00_b04** [Ordner 6.2]

4.1.52.05 Standort Seibersbach

Masthöhe 12 m, max. Mastdurchmesser 273 mm

- Der Funkstandort befindet sich in einem unbewohnten Waldgebiet. Durch den hohen Baumbewuchs zwischen Funkanlage und der vorbeiführenden Landesstraße wird jeder optische Einfluss vermieden.
- Es werden bereits dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen für die Aufstellung des Mastes genutzt.

Fazit: Der gewählte Standort ist bedingt durch die Topografie funktechnisch ohne Alternativen und hinsichtlich der gesamtheitlichen Wertung der zu berücksichtigenden Belange geeignet.

→ siehe Anlage **04.01.53.00_b05** [Ordner 6.2]

4.1.52.06 Standort Rheinböllen

Masthöhe 18 m, max. Mastdurchmesser 273 mm

- Der Funkstandort Rheinböllen ist der nördlichste Punkt entlang der Str. 3021. Unter funktechnischen Aspekten musste hier ein Standort mit entsprechender Infrastruktur gefunden werden. Weiter südlich gelegene Alternativstandorte wurden verworfen, da sich aus keiner Sicht günstigere Aspekte ergaben und zusätzliche Funkstationen (Füllsender) notwendig würden.
- Durch die Wahl eines gemeinsamen Standortes für die BÜ- und die Funktechnik wird der Eingriff minimiert.
- Es werden bereits dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen für die Aufstellung des Mastes genutzt.

Fazit: Unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange ist der gewählte Funkmaststandort im Hinblick auf die untersuchten Alternativstandorte eindeutig der bessere, da die Wertung der öffentlichen und privaten Belange, unter Einbeziehung der optischen Wirkung des Vorhabens, für dieses Vorhaben sprechen.

→ siehe Anlage **04.01.53.00_b06** [Ordner 6.2]

4.1.52.07 Standort Argenthal

Masthöhe 14 m, max. Mastdurchmesser 273 mm

- Der Funkstandort befindet sich in einem Abstand von > 100 m zu den einzelnen Wohngebäuden des Umfelds. Durch diesen Abstand, den zwischen den Wohngebäuden und dem Funkstandort befindlichen Baumbewuchs, dem Erdwall entlang der Straße und den nur 14 m hohen Mast entsteht keine bedrückende Wirkung durch den Funkmast.
- Der alternativ untersuchte Standort bei Bahn-km 31,0 wurde auf Grund der Nähe zur Wohnbebauung und der sich ergebenden exponiert optischen Wirkung verworfen.
- Durch die Wahl eines gemeinsamen Standortes für die BÜ- und die Funktechnik wird der Eingriff minimiert.
- Es werden bereits dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen für die Aufstellung des Mastes genutzt.

Fazit: Unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange ist der gewählte Funkmaststandort im Hinblick auf die untersuchten Alternativstandorte eindeutig der bessere, da die Wertung der öffentlichen und privaten Belange, unter Einbeziehung der optischen Wirkung des Vorhabens, für dieses Vorhaben sprechen.

→ siehe Anlage **04.01.53.00_b07** [Ordner 6.2]

4.1.52.08 Standort Simmern

Masthöhe 14 m, max. Mastdurchmesser 273 mm

- Durch die Wahl eines gemeinsamen Standortes für die ESTW-, BÜ- und Funktechnik wird der Eingriff minimiert.
- Durch den Bewuchs im Randbereich des Bahnhofsgeländes und das gegenüber der Rottmannstraße um einige Meter tiefer liegende Bahnhofsgelände wird der optische Einfluss der Funkanlage gemindert.
- Da sich die Wohnbebauung in Simmern entlang der Strecke ausdehnt, ergeben die Untersuchungen hinsichtlich verträglicherer Standorte kein besseres Ergebnis. Besonders unter landespflegerischen Aspekten sind die alternativ möglichen Standorte negativ zu bewerten, da hier zumindest temporär eine befestigte Zufahrt für den Montagekran hergestellt werden müsste. Weiter entfernt liegende alternative Standorte würden eine lückenhafte Funkversorgung und damit zusätzliche Füllsender mit sich bringen.
- Es werden bereits dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen für die Aufstellung des Mastes genutzt.

Fazit: Unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange ist der gewählte

Funkmaststandort im Hinblick auf die untersuchten Alternativstandorte eindeutig der bessere, da die Wertung der öffentlichen und privaten Belange, unter Einbeziehung der optischen Wirkung des Vorhabens, für dieses Vorhaben sprechen.

→ siehe Anlage **04.01.53.00_b08** [Ordner 6.2]

Für alle Standorte liegen die eingeholten Standortzustimmungen der BundesNetz-Agentur vor. Für die Einzelmastfundamente wurden Bodengutachten erstellt.

Es resultieren keine Auflagen oder Besonderheiten

→ siehe Anlage **04.01.53.00_c01**
bis **04.01.53.00_c08** [Ordner 6.2]

4.1.53 Betriebsfermeldeanlagen (TK-Anlagen)

4.1.53.1 Erläuterung des Zustandes vorhandener Anlagen

Die Strecke 3021 ist mit einer abgeschriebenen Blankdrahtfreileitung ausgerüstet. Der Abschnitt Büchenbeuren – Hahn verfügt über keine bahneigene Fernmeldelinie.

Noch teilweise vorhandene Betriebstelekomunikationsanlagen bisheriger Stellwerke sind (ausschließlich Langenlonsheim) nicht mehr anpassbar. Die im Streckenbereich bzw. speziell an einigen Bahnübergängen vorhandenen Fernsprechränke sind abgeschrieben und verschlissen.

Die bisherige Fernmeldefreileitungsanlage ist im Vorlauf im Zuge der Baufeldfreimachung komplett zu entfernen. Die angeschlossenen Fernsprechränke sind – da nicht mehr weiter verwendungsfähig – zu entsorgen.

4.1.53.2 Leitungstechnik

Eine Wiederherrichtung der bisherigen Blankdrahtfreileitungsanlage kommt nicht in Betracht, da diese Technik nicht dem Stand der Technik entspricht bzw. nicht mehr den Anforderungen in Kapazität und Übertragungsqualität entsprechen kann. Es ist demzufolge eine durchgehende neue Kupferkabelverbindung zu realisieren. Dazu muss ein bewährter Streckenfernmeldekabeltyp mit einem relativ hohen Anteil von dämpfungsarmen 1,4 mm Aderpaaren ausgewählt werden.

Das Kupfer-Streckenfernmeldekabel steht für die Übertragung von sicherungstechnischen Informationen ebenso zur Verfügung wie zur Beschaltung mit dem Stand der Technik entsprechenden Modem-Systeme sonstiger Anwendungen anderer Fachdienste.

4.1.53.3 Betriebsfermeldeanlagen

Gemäß den geltenden Richtlinien bedarf die Strecke bei durchgehender Ausrüstung mit analogem Zugfunk der Ausstattung mit Außenfernsprechern.

Es sind alle technisch gesicherten Bahnübergänge und die Signalstandorte mit Streckenfernsprechern zu versehen. Alle Fernsprecher sind an die jeweilige Streckenfernsprecherverbindung des betreffenden Abschnitts anzuschließen.

Somit müssen über siebzig Außenfernsprecher über die ca. 65 km lange unbesetzte Strecke zum Zugleiter Langenlonsheim durchgeschaltet werden.

Einer späteren Nachrüstung mit zentralgesteuerten Lautsprechersystemen steht nichts im Wege.

4.1.54 E/M (Weichenheizung + Erdung)

Derzeit befinden sich auf den o. g. Strecken keine elektrischen Weichenheizungen. Es sind auch keine Gasweichenheizungsanlagen installiert.

Im gesamten Planungsabschnitt werden die ferngestellten Weichen mit elektrischen Weichenheizungen ausgerüstet. Die Überwachung wird beim Fahrdienstleiter Langenlonsheim vorgesehen.

Die Ausrüstung der Weichen erfolgt gemäß den gültigen EBS-Zeichnungen und dem damit verbundenen Regelwerk.

Die Energieversorgung der Weichenheizungsstationen erfolgt aus Freiluftverteilerschränken, die in der Regel vor den ESTW-Gebäuden aufgestellt sind. Weil die Strecke weder elektrifiziert ist, noch durch Mittelspannungsschaltanlagen der DB Energie versorgt werden kann, erfolgt die Energieversorgung ausschließlich durch den örtlichen Energieversorger.

Die Bahnerdung erfolgt nach den DB - zugelassenen Schienenkontaktsystemen. Das Erdungskonzept wird mit dem Systemlieferanten LST, dem Servicebereich Telekommunikation und dem Fachdienst 50 Hz- Anlagen abgestimmt.

4.2 DB Station & Service AG

4.2.1 Bf Stromberg (Hunsrück)

4.2.1.1 Ist - Zustand

Der Bahnhof Stromberg findet sich bei km 15,0 direkt am Kalkwerk. Die Personenverkehrsanlage im Bf Stromberg ist zurzeit nicht in Betrieb. Im Bahnhof liegen 2 beidseitig an das Hauptgleis (Gleis 2) angebundene parallele Gleise in geringem Abstand. Der vorhandene Mittelbahnsteig wird zurückgebaut.

→ siehe Anlage **04.02.01_b** [Ordner 7]

4.2.1.2 Soll - Zustand

Die geplante Streckengeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Der neue Bahnhof Stromberg besitzt zwei Gleise mit einem Mittelbahnsteig. Der Mittelbahnsteig wird mit einer Nutzlänge von NL = 170 m und einer Höhe von 55 cm hergestellt. Die Bahnsteigbreite beträgt 4,80 m. Der Bahnsteiganfang liegt bei km 14,916 und das Bahnsteigende bei km 15,086. Auf dem Bahnsteig werden Blindenleitstreifen von 30 cm Breite angeordnet.

Der Bahnsteigzugang zum neuen Bahnsteig erfolgt behindertengerecht von der Simmerner Straße (L214) aus über einen Zugang und einen Reisendenübergang (-> siehe Anlage 4.1.11.91). Die Länge der Rampe zum Bahnsteig beträgt ca. 11,00 m mit einem Ruhepodest und einer Breite von 2,40 m. Die Neigung ist kleiner gleich 6 %.

Der Bahnhof Stromberg wird gemäß dem „Ausstattungshandbuch zur Standardisierung, Planung und Entwicklung von Bahnhöfen“ der DB Station &Service AG ausgerüstet.

Das Fahrgastinformationssystem wird über das einzubauende Streckenfernmeldekabel betrieben.

Der nichtüberdachte Mittelbahnsteig wird mit Bahnsteigleuchten, die auf 6m hohen verzinkten konischen Stahlmasten montiert werden und einen Abstand von ca. 20 m erreichen, mit 20 lx ausgeleuchtet. Die Energieversorgung und Schaltung der Bahnsteigbeleuchtung sowie die Versorgung von Anlagen der Bahnsteigausstattung erfolgt aus einem standardisierten Außenverteiler, der auf dem Bahnsteig aufgestellt wird.

→ siehe Anlage **04.02.01_c** [Ordner 7]

4.2.1.3 Nachweise / Gutachten

Bahnsteigentwässerung

Die Berechnung ist gemäß Ril 836 erfolgt.

Die Genehmigung zum Einleiten des Oberflächenwassers vom Bahnsteig wird parallel zum Planfeststellungsverfahren bei der entsprechenden Behörde beantragt

- siehe hierzu Abschnitt **4.1.41.05** und
- Anlage **04.02.01.d** [Ordner 7]

Risikomodell, IVE-Studie und Brandschutzkonzept

Im Vorfeld wurde ein Risikomodell, eine IVE – Studie zum Nachweis der Rettungsmöglichkeiten und Beleuchtung sowie ein und ein Brandschutzkonzept erstellt. Der erforderliche Nachweis wurde erbracht.

- siehe Anlage **04.02.01.e** [Ordner 7]

Geotechnisches Gutachten

Es wurde ein Geotechnisches Gutachten zur Wahl der Entwässerung und der Bauweise erstellt.

- siehe Anlage **04.02.10** [Ordner 7]

4.2.2 Hp Rheinböllen

4.2.2.1 Ist - Zustand

Der jetzige Haltepunkt Rheinböllen liegt bei km 23,800 auf der Strecke 3021 Langenlonsheim – Hermeskeil. Am Haltepunkt befindet sich nur das Hauptgleis (Gleis 1). Die Personenverkehrsanlage ist zurzeit nicht in Betrieb.

- siehe Anlage **04.02.02_b** [Ordner 7]

4.2.2.2 Soll - Zustand

Die geplante Streckengeschwindigkeit beträgt 80km/h. Der neue Haltepunkt besitzt ein Gleis mit einem Außenbahnsteig. Der Bahnsteig wird mit einer Nutzlänge von NL = 170 m und einer Höhe von 55 cm hergestellt. Die Bahnsteigbreite beträgt 2,75 m. Im Bereiche des Wetterschutzhäuschens wird der Bahnsteig bis auf 3,00 m verbreitert. Der Bahnsteiganfang liegt bei km 23,659 und das Bahnsteigende bei km 23,829. Auf dem Bahnsteig werden Blindenleitstreifen von 30 cm Breite angeordnet. Der Bahnsteigzugang erfolgt behindertengerecht am Ende des Bahnsteiges über einen Gehweg. Die Länge des Gehwegs beträgt ca. 6,00 m und die Breite 2,40m. Die Neigung ist 6 %.

Der Haltepunkt Rheinböllen wird gemäß dem „Ausstattungshandbuch zur Standardi-

sierung, Planung und Entwicklung von Bahnhöfen“ der DB Station &Service AG ausgerüstet.

Das Fahrgastinformationssystem wird über das einzubauende Streckenfernmeldekabel betrieben.

Der nichtüberdachte Außenbahnsteig wird mit Bahnsteigleuchten, die auf 6m hohen verzinkten konischen Stahlmasten montiert werden und einen Abstand von ca. 17,50 m erreichen, mit 20 lx ausgeleuchtet. Die Energieversorgung und Schaltung der Bahnsteigbeleuchtung sowie die Versorgung von Anlagen der Bahnsteigausstattung erfolgt aus einem standardisierten Außenverteiler, der auf dem Bahnsteig aufgestellt wird.

→ siehe Anlage **04.02.02_c** [Ordner 7]

4.2.2.3 Nachweise / Gutachten

Bahnsteigentwässerung

Die Berechnung ist gemäß Ril 836 erfolgt.

Die Genehmigung zum Einleiten des Oberflächenwassers vom Bahnsteig wird parallel zum Planfeststellungsverfahren bei der entsprechenden Behörde beantragt

→ siehe hierzu Abschnitt **4.1.41.06** und

→ Anlage **04.02.02.d** [Ordner 7]

Risikomodell, IVE-Studie und Brandschutzkonzept

Im Vorfeld wurde ein Risikomodell, eine IVE – Studie zum Nachweis der Rettungsmöglichkeiten und Beleuchtung sowie ein und ein Brandschutzkonzept erstellt. Der erforderliche Nachweis wurde erbracht.

→ siehe Anlage 04.02.02.e

Geotechnisches Gutachten

Es wurde ein Geotechnisches Gutachten zur Wahl der Entwässerung und der Bauweise erstellt.

→ siehe Anlage **04.02.10** [Ordner 7]

4.2.3 Hp Simmern

4.2.3.1 Ist - Zustand

Der jetzige Haltepunkt Simmern liegt bei km 37,800 auf der Strecke 3021 Langenlonsheim – Hermeskeil. Am Bahnhof befinden sich derzeit 2 beidseitig an das Hauptgleis (Gleis 1) angebundene parallele Gleise und 2 Stumpfgleise. Die Personenverkehrsanlage ist zurzeit nicht in Betrieb.

→ siehe Anlage **04.02.03_b** [Ordner 7]

4.2.3.2 Soll - Zustand

Die geplante Streckengeschwindigkeit beträgt 80km/h. Der neue Haltepunkt besitzt zwei Gleise mit zwei Außenbahnsteigen. Die Bahnsteige werden mit einer Nutzlänge von NL = 170 m und einer Höhe von 55 cm hergestellt. Die Bahnsteigbreite beträgt 2,75 m. Im Bereich des Wetterschutzhäuschens wird der Bahnsteig 1 (Hausbahnsteig) bis auf 3,00 m und auf dem Bahnsteig 2 (Außenbahnsteig) bis auf 3,85 m verbreitert. Der Bahnsteiganfang des Bahnsteiges 1 liegt bei km 37,658 und das Bahnsteigende liegt bei km 37,828. Der Bahnsteiganfang des Bahnsteiges 2 liegt bei km 37,451 und das Bahnsteigende liegt bei km 37,621. Auf den Bahnsteigen werden Blindenleitstreifen von 30 cm Breite angeordnet.

Als Ausgleich für die erhöhte Längsneigung über 2,5 ‰ im Bereich des Bahnsteiges 2 werden die gem. Ril 813.0201A02 vorgesehenen Schutzmaßnahmen G (griffiger Bahnsteigbelag) und Q (Querneigung vom Gleis weg) angeordnet.

Der Zugang zum Bahnsteig 1 erfolgt behindertengerecht mittels einer Rampe von dem Bahnübergang aus, sowie über eine Rampe von dem Bahnhofsvorplatz aus. Der Zugang zum Bahnsteig 2 erfolgt behindertengerecht mittels einer Rampe von dem Bahnübergang aus. (→ siehe Anlage **04.01.11.52**)

Der Haltepunkt Simmern wird gemäß dem „Ausstattungshandbuch zur Standardisierung, Planung und Entwicklung von Bahnhöfen“ der DB Station & Service AG ausgerüstet.

Das Fahrgastinformationssystem wird über das einzubauende Streckenfernmeldekabel betrieben.

Der nichtüberdachte Außenbahnsteig wird mit Bahnsteigleuchten, die auf 6m hohen verzinkten konischen Stahlmasten montiert werden und einen Abstand von ca. 20 m erreichen, mit 20 lx ausgeleuchtet. Die Energieversorgung und Schaltung der Bahnsteigbeleuchtung sowie die Versorgung von Anlagen der Bahnsteigausstattung erfolgt aus einem standardisierten Außenverteiler, der auf dem Bahnsteig aufgestellt wird.

→ siehe Anlage **04.02.03_c1** (Bstg. 1 Ri Langenlonsheim)
→ siehe Anlage **04.02.03_c2** (Bstg. 2 Ri Hahn)
[Ordner 7]

4.2.3.3 Nachweise / Gutachten

Bahnsteigentwässerung

Die Berechnung ist gemäß Ril 836 erfolgt.

Die Einleitung des anfallenden Wassers ist für Bstg. 1 (Ri Langenlonsheim) in die Straßenquerung (L6.1) und die Einleitung des Bstg. 2 (Ri Hahn) in die Entwässerungsmulde (R6.2) vorgesehen.

Die Genehmigung zum Einleiten des Oberflächenwassers von den Bahnsteigen wird parallel zum Planfeststellungsverfahren bei der entsprechenden Behörde beantragt

- siehe hierzu Abschnitt **4.1.41.08** und
- Anlage **04.02.03.d** [Ordner 7]
- **04.01.41_b06** u. **04.01.41_b07**
LP_Anschluß Entwässerung [Ordner 5.5]

Risikomodell, IVE-Studie und Brandschutzkonzept

Im Vorfeld wurde ein Risikomodell, eine IVE – Studie zum Nachweis der Rettungsmöglichkeiten und Beleuchtung sowie ein und ein Brandschutzkonzept erstellt. Der erforderliche Nachweis wurde erbracht.

- siehe Anlage **04.02.03_e**[Ordner 7]

Geotechnisches Gutachten

Es wurde ein Geotechnisches Gutachten zur Wahl der Entwässerung und der Bauweise erstellt.

- siehe Anlage **04.02.10** [Ordner 7]

4.2.6 Hp Guldental

4.2.6.1 Ist - Zustand

Der Bahnsteig des Haltepunktes Guldental liegt bei km 6,1 in Höhe des ehem. Bahnhofsgebäudes auf der Strecke 3021 Langenlonsheim – Hermeskeil im derzeit 1-gleisigen Streckenabschnitt. Die Personenverkehrsanlage ist zurzeit nicht in Betrieb.

- siehe Anlage **04.02.06_b** [Ordner 7]

4.2.6.2 Soll - Zustand

Die geplante Streckengeschwindigkeit im Bereich der neuen Bahnsteiganlagen beträgt 100km/h. Der neue Haltepunkt liegt im zukünftig zweigleisigen Abschnitt und erhält zwei Außenbahnsteige. Der Bahnsteiganfang des Bahnsteiges 1 liegt bei km 6,028 und das Bahnsteigende liegt bei km 6,198. Der Bahnsteiganfang des Bahn-

steiges 2 liegt bei km 6,027 und das Bahnsteigende bei km 6,197.

Alternativ wurden weitere Standorte untersucht. Bei der ersten Alternativvariante wurden die Bahnsteige soweit Richtung Langenlonsheim verschoben, dass die Zuwegungen für beide Außenbahnsteige direkt von dem Bahnübergang in Bahn-km 5,850 erfolgte. Bei der zweiten Alternativvariante wurde wegen der Eigentumsverhältnisse und der notwendigen Zufahrt zu Privatgrundstücken die Zuwegung zu dem dorfsseitigen Außenbahnsteig um ca. 40 Richtung Windesheim verschoben. Aus Sicht der Gemeinde waren beide Alternativvorschläge wegen dort nicht herstellbarer Park & Ride-Parkplätzen und der zum Ortskern ungünstigeren Lage nicht sinnvoll. Ein entsprechender Gemeinderatsbeschluss wurde gefasst.

Die Bahnsteige werden mit einer Nutzlänge von $NL = 170$ m und einer Höhe von 55 cm hergestellt. Die Bahnsteigbreite beträgt 2,75 m. Im Bereich des Wetterschutzhäuschens werden die Bahnsteige bis auf 3,00 m verbreitert. Auf den Bahnsteigen werden Blindenleitstreifen von 30 cm Breite angeordnet.

Die Zugänge zu den Bahnsteigen erfolgt behindertengerecht mittels Rampen von dem Bahnübergang in Bahn-km 6,211 aus. (siehe Anlage **04.01.11.10**)

Der Haltepunkt Guldental wird gemäß dem „Ausstattungshandbuch zur Standardisierung, Planung und Entwicklung von Bahnhöfen“ der DB Station & Service AG ausgerüstet.

Das Fahrgastinformationssystem wird über das einzubauende Streckenfernmeldekabel betrieben.

Die nichtüberdachten Außenbahnsteige werden mit Bahnsteigleuchten, die auf 6m hohen verzinkten konischen Stahlmasten montiert werden und einen Abstand von ca. 20 m erreichen, mit 20 lx ausgeleuchtet. Die Energieversorgung und Schaltung der Bahnsteigbeleuchtung sowie die Versorgung von Anlagen der Bahnsteigausstattung erfolgt aus einem standardisierten Außenverteiler, der auf dem Bahnsteig aufgestellt wird.

Die derzeit noch vorhandene Bahnsteigkante wird im Rahmen der Baumaßnahme zurückgebaut.

→ siehe Anlage **04.02.09** [Ordner 7]

4.2.6.3 Nachweise / Gutachten

Bahnsteigentwässerung

Das auf den Bahnsteigen anfallende Oberflächenwasser (max. 25,84 l/s) wird in Richtung Durchlass km 6,287 eingeleitet

Des Weiteren wird das auf der Böschung entlang Bahnsteig 1 anfallende Oberflächenwasser des Einschnittes am Fuß des Bahnsteiges in einem sohlbefestigten Bahnseitengraben gefasst und in den Durchlass am BÜ Friedhofstraße (km 5,85) eingeleitet.

Die Genehmigung zum Einleiten des Oberflächenwassers vom Bahnsteig wird parallel zum Planfeststellungsverfahren bei der entsprechenden Behörde beantragt

Die Berechnung ist gemäß Ril 836 erfolgt.

- siehe hierzu Abschnitt **4.1.41.03** und
- Anlage **04.02.06_d** [Ordner 7]
- **04.01.41.03_b06** u. **04.01.41.03_b07**
Erdbauplanung [Ordner 5.5]

Risikomodell, IVE-Studie und Brandschutzkonzept

Im Vorfeld wurde ein Risikomodell, eine IVE – Studie zum Nachweis der Rettungsmöglichkeiten und Beleuchtung sowie ein und ein Brandschutzkonzept erstellt. Der erforderliche Nachweis wurde erbracht.

- siehe Anlage **04.02.06.e**[Ordner 7]

Geotechnisches Gutachten

Es wurde ein Geotechnisches Gutachten zur Wahl der Entwässerung und der Bauweise erstellt.

- siehe Anlage **04.02.10.4** [Ordner 7]

4.2.7 Hp Windesheim

4.2.7.1 Ist - Zustand

Anlagen des ehem. Haltepunktes Windesheim sind nicht mehr vorhanden. Die Anlagen befanden sich in ca. Bahn-km 8,8.

- siehe Anlage **04.02.07_b** [Ordner 7]

4.2.7.2 Soll - Zustand

Die geplante Streckengeschwindigkeit im Bereich der neuen Bahnsteiganlagen beträgt 100km/h. Der neue Haltepunkt liegt im eingleisigen Abschnitt und erhält bahnlinks einen Außenbahnsteig. Der Bahnsteiganfang liegt bei km 8,804 und ist durch die vorhandene Anschlussweiche vorgegeben. Das Bahnsteigende liegt bei Bahn-

km 8,974.

Eine alternativ untersuchte Anordnung des Bahnsteigs rechts der Bahn war in Absprache mit der Gemeinde wegen der dort fehlenden Flächen für Park & Ride nicht sinnvoll. Zusätzlich hätten sich durch den Mehrverkehr Probleme durch die Linksabbieger am BÜ in Bahn-km 8,620 ergeben. Bei Benutzung der jetzt vorgesehenen Park & Ride-Flächen links der Bahn hätte zum unzulässigen Überqueren der Gleise durch die Reisenden geführt. Ein entsprechender Gemeinderatsbeschluss wurde gefasst.

Der Bahnsteig wird mit einer Nutzlänge von $NL = 170$ m und einer Höhe von 55 cm hergestellt. Die Bahnsteigbreite beträgt 2,75 m. Im Bereich des Wetterschutzhäuschens wird der Bahnsteig bis auf 3,00 m verbreitert. Auf dem Bahnsteig werden Blindenleitstreifen von 30 cm Breite angeordnet.

Der Zugang zu dem Bahnsteig erfolgt behindertengerecht mittels Rampen von der Landesstraße über die Freiflächen der Firma Amprion. Diese Flächen sollen in Absprache zwischen der Gemeinde und der Firma Amprion auch als Park & Ride-Flächen genutzt werden.

Der Haltepunkt Windesheim wird gemäß dem „Ausstattungshandbuch zur Standardisierung, Planung und Entwicklung von Bahnhöfen“ der DB Station & Service AG ausgerüstet.

Das Fahrgastinformationssystem wird über das einzubauende Streckenfernmelde-kabel betrieben.

Der nichtüberdachte Außenbahnsteig wird mit Bahnsteigleuchten, die auf 6m hohen verzinkten konischen Stahlmasten montiert werden und einen Abstand von ca. 20 m erreichen, mit 20 lx ausgeleuchtet. Die Energieversorgung und Schaltung der Bahnsteigbeleuchtung sowie die Versorgung von Anlagen der Bahnsteigausstattung erfolgt aus einem standardisierten Außenverteiler, der auf dem Bahnsteig aufgestellt wird.

→ siehe Anlage **04.02.07_c** [Ordner 7]

4.2.7.3 Nachweise / Gutachten

Bahnsteigentwässerung

Die Oberflächenentwässerung des Bahnsteiges wird über einen Düker in den Bahnseitengraben r.d.B. in die vorhandene Entwässerung geführt.

Die Genehmigung zum Einleiten des Oberflächenwassers vom Bahnsteig wird parallel zum Planfeststellungsverfahren bei der entsprechenden Behörde beantragt

Die Berechnung ist gemäß Ril 836 erfolgt.

- siehe hierzu Abschnitt **4.1.41.04** und
- Anlage **04.02.07_d** [Ordner 7]

Risikomodell, IVE-Studie und Brandschutzkonzept

Im Vorfeld wurde ein Risikomodell, eine IVE – Studie zum Nachweis der Rettungsmöglichkeiten und Beleuchtung sowie ein und ein Brandschutzkonzept erstellt. Der erforderliche Nachweis wurde erbracht.

- siehe Anlage **04.02.07_e**[Ordner 7]

Geotechnisches Gutachten

Es wurde ein Geotechnisches Gutachten zur Wahl der Bauweise erstellt.

- siehe Anlage **04.02.10.5** [Ordner 7]

4.2.9 Rückbau

Alle ehemaligen Bahnsteige müssen (soweit überhaupt noch in der Örtlichkeit vorhanden) zur Herstellung des Regelbettungsquerschnittes sowie auch zur Gewährleistung der Entwässerung zurückgebaut werden.

Ehemalige Stationen im PfA 1 waren

- Kloningermühle
- Heddesheim (*Gemeinde Guldental*)
- Schweppenhausen
- Stromberger Neuhütte
- Rheinböllerhütte
- Ellern
- Argenthal
- Nannhausen

Die Bahnsteige Windesheim und Nannhausen sind in der Örtlichkeit nicht mehr vorhanden. Die übrigen Bahnsteige sind in einem schlechten baulichen Zustand und werden für das neue Betriebsprogramm nicht mehr benötigt. Sie werden im Zuge der Oberbauerneuerung ersatzlos zurückgebaut. Sie bestehen aus Bahnsteigkanten und wassergebundenen Deck- und Tragschichten. Die beim Rückbau anfallenden Überschussmassen werden fachgerecht entsorgt. Der Regelbettungsquerschnitt des Gleises wird hergestellt.

Lage der Bahnsteige: Strecke Nr. 3021 Langenlonsheim – Hermeskeil

- Bahnsteige Kloningermühle, km 1,805 – 1,905 r.d.B. und
km 1,935 – 2,039 r.d.B.
→ siehe Anlage **04.02.09_b01**
- Bahnsteig Heddesheim, km 6,090 – 6,185 l.d.B.
→ siehe Anlage **04.02.06_c1**
(*Neubau Hp Guldental*)
- Bahnsteig Schweppenhausen, km 11,720 – 11,815 r.d.B.
→ siehe Anlage **04.02.09_b03**
- Bahnsteig Stromberger Neuhütte, km 18,180 – 18,260 l.d.B.
→ siehe Anlage **04.02.09_b04**
- Bahnsteig Rheinböllerhütte, km 22,284 – 22,374 r.d.B.
→ siehe Anlage **04.02.09_b05**

- Bahnsteige Ellern, km 27,430 – 27,515 (Mittelbahnsteig) und
km 27,415 – 27,515 r.d.B.

→ siehe Anlage **04.02.09_b06**

- Bahnsteig Argenthal, km 30,888 – 30,980 l.d.B.

→ siehe Anlage **04.02.09_b07**

[alle Ordner 7]

DB Energie GmbH

Im Planungsbereich für die 230/400V, 50 Hz - Energieversorgung erfolgt die örtliche Festlegung der Zähleranschlusssäulen und deren Dimensionierung in Abstimmung mit DB Energie und dem örtlichen Energieversorger.

4.3.1 Bahnübergänge

Die verbleibenden Bahnübergänge müssen künftig mit elektrischer Energie versorgt werden. Gemäß den gültigen Konzernrichtlinien (KoRili) werden je BÜ 3 kVA als installierte Leistung bereitgestellt.

4.3.2 ESTW

Für die Versorgung der ESTW-A wird jeweils ein neuer VNB- Anschluss in unmittelbarer Nähe des jeweiligen Betonschalthauses vorgesehen. Je ESTW-A wird eine installierte Leistung von maximal 35 kVA unterstellt. Die ESTW-A und demnach auch die geplanten VNB- Anschlüsse befinden sich im Planfeststellungsabschnitt an der Strecke 3021 in km 6,0, km 15,150, km 27,040 und km 37,650.

4.3.3 Funkmaste

Die Funkmaste werden an bereits für die sonstigen Anlagen geplanten VNB's mit angeschlossen.

4.3.4 Weichenheizungen

Die Energieversorgung der Weichenheizungsstationen erfolgt aus Freiluftverteilerschränken, die in der Regel vor den ESTW-A -Gebäuden aufgestellt sind.

Weil die Strecke weder elektrifiziert ist, noch durch Mittelspannungsschaltanlagen der DB Energie versorgt werden kann, erfolgt die Energieversorgung ausschließlich durch den örtlichen Energieversorger.

5. Bauablauf

Das Baugeschehen wird auf den direkten Trassenbereich beschränkt.

Sowohl die Erschließung der Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen), als auch die Erschließung der Baustellenver- und -entsorgung mit Geräten und Materialien kann weiträumig über das öffentliche Straßennetz und das vorhandene land- und forstwirtschaftliche Wegenetz abgewickelt werden.

Die Flächen für die benötigten Baustraßen werden nach Beendigung der Maßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt.

Für die Bauzeit wird der gesamte Streckenabschnitt für Zugverkehr komplett gesperrt. Zurzeit wird die Strecke im PfA 1 nur gelegentlich von Museumsbahnverkehr befahren.

Aufgestellt:

I.BV-MI-P(7)
Sbr.

i.V. Kerber
