



55122-551pä/043-2019#006

Eisenbahn-Bundesamt, Grülingsstraße 4, 66113 Saarbrücken

Mit Zustellungsurkunde

Ortsgemeinde
Kirchheim/W
Herrn Ortsbürgermeister Robert G. Brunner
Weinstraße Nord 1
67281 Kirchheim/W

Bearbeitung: Stefanie Müller-Mohrbacher

Telefon: +49 (681) 38977-122

Telefax: +49 (681) 38977-9671

E-Mail: Mueiler-
MohrbacherS@eba.bund.de

sb1-ffm-sbr@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 16.12.2020

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3428223

55122-551pä/043-2019#006


- Betreff:** Planfeststellung gemäß § 18 Abs. 1 AEG für das Vorhaben „Kirchheim/W: Neubau eines Kreuzungsbahnhofs, Neuer Planfeststellungsbeschluss zum Beschluss vom 29.08.2017“, Bahn-km 23,573 bis 26,503 der Strecke 3430 Neustadt - Monsheim in Kirchheim
- Bezug:** Antrag der DB Netz AG, vom 08.08.2019, Az.: I.NVR-SW-A(E)
Ihre Stellungnahme Seite 26 und Seiten 43 und 44
- Anlagen:** Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.12.2020, Az. 551pä/043-2019#006

Sehr geehrter Herr Ortsbürgermeister Brunner,

eine Ausfertigung des oben genannten Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung wird Ihnen hiermit zugestellt (§ 74 Abs. 4 Satz 1 VwVfG). Eine Ausfertigung des festgestellten Plans kann nach vorheriger Terminvereinbarung beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, Grülingsstraße 4, 66113 Saarbrücken, eingesehen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Müller-Mohrbacher

Hausanschrift:
Grülingsstraße 4, 66113 Saarbrücken
Tel.-Nr. +49 (681) 38977-0
Fax-Nr. +49 (681) 38977-9671
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle
Frankfurt/Saarbrücken
Grülingsstraße 4
66113 Saarbrücken

Az.: 551pä/043-2019#006
Datum: 15.12.2020

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs.1 AEG

für das Vorhaben

„Neubau eines Kreuzungsbahnhofs“

in der Gemeinde Kirchheim an der Weinstraße

Bahn-km 23,573 bis 26,503

der Strecke 3430 Neustadt - Monsheim

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Anlagenplanung Regionalnetze Südwest
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	3
A.1	Feststellung des Plans	3
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Besondere Entscheidungen	8
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	8
A.3.2	Entscheidungen zum Schallschutz aus Schienenverkehrslärm	9
A.3.3	Beeinträchtigungen während der Bauausführung	9
A.3.4	Schließzeiten der Bahnübergänge	13
A.3.5	Konzentrationswirkung	13
A.4	Nebenbestimmungen	13
A.4.1	Unterrichtungspflichten	13
A.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	14
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	14
A.6	Gebühr und Auslagen	14
B.	Begründung	15
B.1	Sachverhalt	15
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	15
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	15
B.1.3	Anhörungsverfahren	15
B.1.4	Klage vor dem Oberverwaltungsgericht Koblenz	27
B.1.5	Erneuter Antrag der Vorhabenträgerin auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses	28
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	28
B.2.1	Rechtsgrundlage	28
B.2.2	Zuständigkeit	28
B.3	Umweltverträglichkeit	28
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	28
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	29
B.4.1	Planrechtfertigung	29
B.4.2	Variantenentscheidung	29
B.4.3	Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen	30
B.4.4	Begründung der Entscheidungen zu Beeinträchtigungen während der Bauausführung (Baulärm)	89
B.4.5	Begründung der Entscheidungen zu den Schließzeiten an den Bahnübergängen	93
B.4.6	Unterrichtungspflichten	93
B.4.7	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	94
B.5	Gesamtabwägung	94
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	94
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	95
D.	Anlage: Bescheid der Oberen Wasserbehörde	96
E.	Ausfertigung	96

Dieser Beschluss besteht aus 96 Seiten.

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vormals DB ProjektBau GmbH, Am Hauptbahnhof 4, 66111 Saarbrücken, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt den Planfeststellungsbeschluss 551ppw/166-2012#014 vom 29.08.2017, der aufgrund des Urteils des Obergerverwaltungsgerichtes Koblenz vom 10. Oktober 2018 unter dem Aktenzeichen 8 C 11694/17. OVG keine Bestandskraft erlangt hat.

Der Plan für das Vorhaben „Neubau eines Kreuzungsbahnhofs“ in der Gemeinde Kirchheim an der Weinstraße, von Bahn-km 23,573 bis 26,503 der Strecke 3430 Neustadt - Monsheim, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens sind im Wesentlichen die Veränderungen des Haltepunktes in einen Kreuzungsbahnhof:

- Neubau eines zusätzlichen Gleises und zweier Weichen
- Neubau eines Außenbahnsteiges (Nennhöhe = 55 cm, Länge = 170 m)
- Aufhöhung des Hausbahnsteiges (Nennhöhe = 55 cm, Länge = 97 m)
- Neubau einer Entwässerungsrigole (Länge = 78 m)
- Änderung der Bahnübergänge gemäß genehmigtem Plan in km 25,045, 25,147 und 25,722

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1.1	Inhaltsverzeichnis mit Planverzeichnis (Seite I bis V) zzgl. Deckblatt	nur zur Information Mit Blau- eintragungen
1.2	Abkürzungsverzeichnis (Seite 1 bis 4) zzgl. Deckblatt	nur zur Information Mit Blau- eintragungen
1.3 b	Erläuterungsbericht vom 23.11.2020, 37 Seiten, zzgl. Unterschriftenblatt	Mit Blau- eintragungen
	Übersichtskarte (Deckblatt zu Anlage 1.4)	nur zur Information
1.4	Übersichtskarte vom 30.07.2014, ohne Maßstab	nur zur Information
1.5	Übersichtspläne (Deckblatt zu Anlagen 1.5.1.1a und 1.5.1.2a)	nur zur Information
1.5.1.1a	Übersichtsplan mit Anlagenummer (Bahn-km 24,420 – 25,345) vom 30.07.2014, Maßstab 1: 1000	Mit Blau- eintragungen Ersatz für Anlage 1.5.1.1
1.5.1.2a	Übersichtsplan mit Anlagenummer (Bahn-km 25,345 – 26,503) vom 30.07.2014, Maßstab 1: 1000	Mit Blau- eintragungen Ersatz für Anlage 1.5.1.2
1.6	Bestandspläne (Deckblatt zu Anlagen 1.6.1.1, 1.6.1.2, 1.6.2.1a und 1.6.2.2)	nur zur Information
1.6.1.1	Lageplan Bestand (Bahn-km 24,420 – 25,200) vom 30.07.2014, Maßstab 1:500	nur zur Information
1.6.1.2	Lageplan Bestand (Bahn-km 25,200 – 25,800) vom 30.07.2014, Maßstab 1:500	nur zur Information
1.6.2.1a	Lageplan Bestandsleitungen (Bahn-km 24,520 – 25,200) vom 30.07.2014, Maßstab 1:500	Mit Blau- eintragungen Ersatz für Anlage 1.6.2.1 nur zur Information
1.6.2.2	Lageplan Bestandsleitungen (Bahn-km 25,200 – 25,800) vom 30.07.2014, Maßstab 1:500	nur zur Information
1.8	Verkehrsanlagen (Deckblatt zu Anlagen 1.8.1.1a, 1.8.1.2a, 1.8.2a, 1.8.3 und 1.8.4a)	nur zur Information
1.8.1.1a	Lageplan (Bahn-km 24,520 – 25,207) vom 30.07.2014, Maßstab 1:500	Mit Blau- eintragungen Ersatz für Anlage 1.8.1.1

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1.8.1.2a	Lageplan (Bahn-km 25,120 – 25,780) vom 30.07.2014, Maßstab 1:500	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 1.8.1.2
1.8.2a	Baustellenerschließung Erschließungsplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 1.8.2
1.8.3	Querprofil 1 vom 30.07.2014, Maßstab 1:50	nur zur Information
1.8.4a	Querprofil 2 vom 30.07.2014, Maßstab 1:50	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 1.8.4 nur zur Information
1.9	Bahnsteigplanung (Deckblatt zu Anlagen 1.9.1a und 1.9.2)	nur zur Information
1.9.1a	Bahnsteig 1 und 2; Grundriss-Lageplan (Bahn-km 24,572 – 25,124) vom 30.07.2014, Maßstab 1:250	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 1.9.1
1.9.2	Planung Bahnsteig 1 und 2; Querprofil 1, km 24,825, vom 30.07.2014, Maßstab 1:50	nur zur Information
1.10	Wassertechnischer Entwurf (Deckblatt zu Anlagen 1.10.1a und 1.10.2a)	nur zur Information
1.10.1a	Lageplan Entwässerung (Bahn-km 24,520 – 25,170) vom 30.07.2014, Maßstab 1:500	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 1.10.1
1.10.2a	Bemessung der Rigole vom 01.08.2014, 11 Seiten	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 1.10.2 nur zur Information
2.11	Bahnübergänge (Deckblatt zu Anlagen 2.11.1, 2.11.2 und 2.11.3)	nur zur Information
2.11.1.1	Bahnübergang km 25,054, Kreuzungsplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:200	
2.11.1.2	Bahnübergang km 25,054, Schleppkurvenplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:200	nur zur Information
2.11.2.1	Bahnübergang km 25,149, Kreuzungsplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:200	
2.11.2.2	Bahnübergang km 25,149, Schleppkurvenplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:200	nur zur Information
2.11.3.1a	Bahnübergang km 25,722, Kreuzungsplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:200	Mit Blau-eintragungen

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
		Ersatz für Anlage 2.11.3.1
2.11.3.2a	Bahnübergang km 25,722, Schleppkurvenplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:200	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 2.11.3.2 nur zur Information
2.11.3.3a	Bahnübergang km 25,722, Streuwinkelplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:200	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 2.11.3.3 nur zur Information
2.12	Leit- und Sicherungstechnik (LST) (Deckblatt zu Anlagen 2.12.1, 2.12.2, 2.12.3, 2.12.4, 2.12.5 und 2.12.6)	nur zur Information
2.12.1	Schematischer Übersichtsplan vom 30.07.2014, ohne Maßstab	nur zur Information
2.12.2	Signallageplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	nur zur Information
2.12.3	Signallageplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	nur zur Information
2.12.4	Signallageplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	nur zur Information
2.12.5	Signallageplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	nur zur Information
2.12.6	Signallageplan vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	nur zur Information
2.13	Telekommunikation (Deckblatt zu Anlage 2.13.1)	nur zur Information
2.13.1	Kabelübersichtslageplan TK vom 30.07.2014, ohne Maßstab	nur zur Information
2.14	Weichenheizung (Deckblatt zu Anlage 2.14.1)	nur zur Information
2.14.1	Elektrische Energieanlagen, Versorgungsschema, vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	nur zur Information
2.15	Kabeltrassen (Deckblatt zu Anlagen 2.15.1 und 2.15.2)	nur zur Information
2.15.1.1a	Lageplan Kabeltrassenplanung vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 2.15.1.1 nur zur Information
2.15.1.2a	Lageplan Kabeltrassenplanung vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 2.15.1.2 nur zur Information

2.15.1.3a	Lageplan Kabeltrassenplanung vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 2.15.1.3 nur zur Information
2.15.2a	Kabeltrassenplanung, Querprofil 1 und 2 vom 30.07.2014, Maßstab 1:50	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 2.15.2 nur zur Information
2.16	Bauwerksverzeichnis (Deckblatt zu Anlage 2.16 a)	nur zur Information
2.16a	Bauwerksverzeichnis (5 Seiten) vom 17.07.2014	Mit Blau-eintragungen
2.17a	Grunderwerbsverzeichnis (4 Seiten, zzgl. Unterschriftenblatt) vom 30.10.2014	Mit Blau-eintragungen
2.18	Grunderwerbspläne (Deckblatt zu Anlagen 2.18.1 a und 2.18.2 a)	nur zur Information
2.18.1a	Grunderwerb Lageplan vom 25.08.2014, Maßstab 1:1000	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 2.18.1
2.18.2.a	Grunderwerb Lageplan BÜ 25,772 vom 30.07.2014, Maßstab 1:500	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 2.18.2
3.19.	Landespflegerischer Begleitplan (Deckblatt zu Anlagen 3.19.1 a, 3.19.2, 3.19.3 und 3.19.4)	nur zur Information
3.19.1a	Erläuterungsbericht (64 Seiten, zzgl. Unterschriftenblatt) vom 30.07.2016, zzgl. Anhang 1 (11 Seiten) aus Mai 2012	Mit Blau-eintragungen
3.19.2-1a	Bestands- und Konfliktplan (Haltepunkt) vom 30.07.2014, Maßstab 1:1000	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 3.19.2-1 nur zur Information
3.19.2-2a	Bestands- und Konfliktplan (BÜ 25,730) vom 30.07.2014, Maßstab 1:500	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 3.19.2-2 nur zur Information
3.19.3-1a	Maßnahmenplan (Haltepunkt) vom 30.07.2014	Mit Blau-eintragungen Ersatz für Anlage 3.19.3-1
3.19.3-2a	Maßnahmenplan (BÜ 25,730) vom 30.07.2014	Mit Blau-eintragungen

		Ersatz für Anlage 3.19.3-2
3.19.4	Artenschutzrechtliches Gutachten (7 Seiten) vom 30.07.2014	
3.20.	Lärmvorsorge (Deckblatt zu Anlagen 3.20.1 und 3.20.2 b)	nur zur Information
3.20.1	Schalltechnische Untersuchung (9 Seiten zzgl. Anlage 1 bis 4) vom 30.07.2014	nur zur Information
3.20.2 b	Baulärmgutachten, Version 3, (17 Seiten zzgl. Unterschriftenblatt und zzgl. Anlage 1 bis 4) vom 23.11.2020	
3.21.	Geotechnisches Gutachten (Deckblatt zu Anlagen 3.21.1 und 3.21.2)	nur zur Information
3.21.1	Geotechnischer Bericht (31 Seiten) vom 30.07.2014	nur zur Information
3.21.2	Anlagen 1 bis 8 zum geotechnischen Bericht	nur zur Information
3.22	Brandschutzkonzept (Deckblatt zu Anlagen 3.22.1 und 3.22.2)	nur zur Information
3.22.1	IVE – Nachweis (Maßnahmenblatt, 3 Blätter und IVE-Nachweis, 15 Blätter) vom 30.07.2014	nur zur Information
3.22.2	Ganzheitliches Brandschutzkonzept (29 Seiten zzgl. Anlage: 1 Blatt Maßnahmenliste)	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens und im Neubescheidungsverfahren ergeben haben, sind in blau kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Die Erlaubnis für die Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser auf dem Gelände des Bahnhofs Kirchheim/Weinstraße über ein Rigolensystem ist gemäß §§ 8, 9, 10 und 13 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i. V. m § 26 Abs. 2 Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz (LWG) erteilt worden. Die wasserrechtliche Erlaubnis durch die Obere Wasserbehörde des Landes Rheinland-Pfalz wurde mit Bescheid vom 03.02.2014 i. V. m. 1. Änderungsbescheid vom 19.11.2015 der Oberen Wasserbehörde erteilt und schließt die Genehmigung nach § 54 LWG für die Errichtung und den Betrieb der vorgesehenen Abwasseranlage gemäß § 26 Absatz 3 LWG mit ein. Die Erlaubnis ist widerruflich.

Anlage zur Entscheidung: Bescheid der Oberen Wasserbehörde.

A.3.2 Entscheidungen zum Schallschutz aus Schienenverkehrslärm

Grundsätzlich sind für die Entscheidung über den Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnanlagen folgende gesetzliche Bestimmungen maßgebend:

- Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
- Die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)
- Die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV).
- Die Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV)

Der bestehende Haltepunkt Kirchheim an der eingleisigen Strecke Neustadt – Monsheim wird durch die Herstellung eines Überholgleises in einen Kreuzungsbahnhof geändert. Die Maßnahme stellt somit einen erheblichen baulichen Eingriff in den vorhandenen Schienenweg dar. Darum wurde durch eine schalltechnische Untersuchung geprüft, ob eine wesentliche Änderung der Schallimmissionssituation vorliegt und damit ein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen in der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass sich die eisenbahnbedingten Schallimmissionen durch die Baumaßnahme an den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen nicht erhöhen. Damit liegt keine wesentliche Änderung der Schallimmissionssituation im Sinne 16. BImSchV vor. Somit sind keine Maßnahmen zum Schutz gegen Eisenbahnverkehrslärm erforderlich.

A.3.3 Beeinträchtigungen während der Bauausführung

Der Vorhabenträger hat während der Bauzeit dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Insoweit ist sicherzustellen, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) zu beachten. Unter Berücksichtigung der

örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände sind die notwendigen, in der schalltechnischen Untersuchung beschriebenen Maßnahmen zu ergreifen.

Zudem wird auf das Landesimmissionsschutzgesetz des Landes Rheinland-Pfalz (LImSchG) sowie das Gesetz über die Sonn- und Feiertage des Landes Rheinland-Pfalz (Landesfeiertagsgesetz – LFiG) hingewiesen.

Die Vorhabenträgerin wird darüber hinaus verpflichtet, die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) zu beachten.

Bewertungsmaßstab für den Schutz der Nachbarschaft vor erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärmimmissionen aus dem Baustellenbetrieb ist die AVV Baulärm.

Laut vorgelegter Baulärmabschätzung der Vorhabenträgerin wird es bei den Bauarbeiten erhebliche Lärmbelästigungen der Anwohner geben, die über die Immissionswerte der AVV Baulärm hinausgehen. Nach der von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Baulärmprognose wird es innerhalb einer geplanten zweiwöchigen Vollsperrung der Strecke sowie in 15 Einzelnächten zu Nachtarbeiten kommen. Es wird zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte kommen – auch bei den tagsüber durchgeführten Bauarbeiten.

Daher hat die Vorhabenträgerin dem aus § 22 BImSchG resultierenden Vermeidungs- und Minimierungsgebot Genüge zu tun. Folgende zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlichen Schutzvorkehrungen werden unter Berücksichtigung und Beachtung der Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichtes Koblenz im Urteil vom 10. Oktober 2018, Aktenzeichen 8C 11694/17.OVG angeordnet:

- Alle gebotenen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms sind zu treffen. Dabei sind schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Derartige Schutzmaßnahmen sind etwa durch Wahl des am wenigsten belastenden Bauverfahrens und entsprechende Regelung der organisatorischen Abläufe, Wahl des schalltechnisch auf dem aktuellen Stand der Technik befindlichen Geräts, entsprechende Instruktion der Arbeiter auf der Baustelle sowie durch Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen zu ergreifen.
- Vor Beginn der Baumaßnahmen sind die betroffenen Anwohner über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, deren Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen rechtzeitig und umfassend zu informieren (etwa durch Postwurfsendungen). Außerdem ist für die Zeit der Bautätigkeiten ein Ansprechpartner (Lärmschutzbeauftragter) zu benennen, örtlich bekanntzugeben und dessen Erreichbarkeit sicherzustellen. Dieser ist auch für die Kontrolle der Information der Nachbarschaft zuständig. Der Lärmschutzbeauftragte überwacht die Baustelle u.a.

schall- und erschütterungstechnisch, veranlasst gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft und steht als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffenen Anwohner zur Verfügung.

Darüber hinaus sind durch den Lärmschutzbeauftragten zur Dokumentation der tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen baubegleitende Messungen zur Beweissicherung und zum Gegensteuern bei Abweichungen von Vorgaben durchzuführen (Monitoring).

- Eine Beweissicherung nach Bestandsaufnahme Erschütterungen und Verschmutzungen von Fassaden betreffend ist vor Baubeginn durchzuführen. Der Umfang (Untersuchungsgebiet und Art) von Beweissicherung und Bestandsaufnahmen ist in Abstimmung mit einem Gutachter vor Baubeginn festzulegen. Dabei sind diejenigen zu beteiligen, deren Rechte durch die Beweissicherung gewahrt werden sollen.
- Sollte trotz dieser dargelegten zur Abwendung nachteiliger Wirkungen erforderlichen Schutzvorkehrungen, die verhältnismäßig und mit dem Bauvorhaben vereinbar sind, dennoch eine über zwei Nächte andauernde nächtliche Lärmbeeinträchtigung über der Zumutbarkeitsgrenze von 60 dB(A) nachts zu erwarten sein, hat die Vorhabenträgerin, wie von ihr im Erläuterungsbericht zugesagt, den betroffenen Anwohnern geeigneten Ersatzwohnraum anzubieten.
- Sind diese Schutzvorkehrungen untunlich, also nicht dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechend, oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der unzumutbar durch Baulärm Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Dieser Entschädigungsanspruch gemäß § 74 Absatz 2 Satz 3 VwVfG wird dem Grunde nach festgesetzt.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen die Höhe der Überschreitung der jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der ermittelten Baulärmpegel (wobei ausschließlich die Pegel einzubeziehen sind, die die im folgenden dargelegten Zumutbarkeitsschwellen überschreiten) sowie die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage, an denen Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wurde, sind nicht zu berücksichtigen.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem jeweiligen Eigentümer zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigter und Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Die Ersatzraum – Gestellung sowie, falls diese Schutzvorkehrung untunlich ist, die Entschädigungsleistung werden unter Zugrundelegung der vom OVG Koblenz im Urteil vom 10. Oktober 2018, Aktenzeichen 8C 11694/17.OVG vertretenen Rechtsauffassung

von der Überschreitung von innerhalb des jeweiligen Gebäudes zu messenden bzw. zu berechnenden Schallpegeln abhängig gemacht, etwa unter Zugrundelegung der oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“. Für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen bewährt hat sich das Abstellen auf zumutbare Innenraumpegel, die aus der 24. BImSchV abgeleitet wurden.

So sind nachfolgende Schallpegel relevant:

Bei Bauarbeiten tagsüber, also von 7 bis 20 Uhr:

- In Wohnräumen, Behandlungs- und Untersuchungsräumen in Arztpraxen und Unterrichtsräumen wird ein zumutbarer Innenpegel von 40 dB(A) durch einen Außengeräuschpegel von bis zu 67 dB(A) eingehalten.
- In gewerblich genutzten Räumen, z.B. Büros, wird ein zumutbarer Innenpegel von 45 dB(A) durch einen Außenpegel von bis zu 72 dB(A) eingehalten.

Bei Nacharbeiten, also von 20 bis 7 Uhr:

- In Schlafräumen wird ein zumutbarer Innenpegel von 30 dB(A) gewährleistet durch einen Außenpegel von 60 dB(A). Bei kurzzeitigen Spitzenpegeln kann sich unter Berücksichtigung der sog. Aufwachsweite von 40 dB(A) der zumutbare Innenpegel auf 40 dB(A) und einen Außenpegel bis zu 70 dB(A) erhöhen.

In dem derart frühen Stadium der Planungen zum Bauablauf, wie er zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses gegeben ist, liegt noch keine konkrete spezifische Bauablaufplanung vor. Hier gibt es noch Unsicherheiten und Unwägbarkeiten. Der genaue Bauablaufplan wird erst nach der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem ausführenden Bauunternehmer vorliegen. Die Nacharbeitstage, die für die Baumaßnahme unabdingbar sind, stehen noch nicht hinreichend bestimmt fest.

Vor Durchführung der Bauarbeiten in besonders geschützten Zeiten, also zur Nachtzeit (22:00 – 06:00 Uhr, § 4 LImSchG) sowie an Sonn- oder Feiertagen (0:00 – 24:00 Uhr, §§ 1 und 3 LFtG) sind rechtzeitig vorher Ausnahmegenehmigungen nach § 14 LImSchG bzw. § 10 LFtG bei den für den Vollzug dieser Gesetze zuständigen Landesbehörden des Landes Rheinland-Pfalz zu beantragen.

A.3.4 Schließzeiten der Bahnübergänge

Betriebliche Regelungen sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

Durch die in der Zwischenzeit errichtete und im Jahr 2018 und 2019 in zwei Abschnitten in Betrieb genommenen Umgehungsstraße ist die Ortsdurchfahrt Kirchheim wesentlich von Durchgangsverkehr entlastet: Die prognostizierten 19000 Fahrzeuge reduzieren sich nunmehr auf 2000 bis 5300 Fahrzeuge.

Damit ist die noch im Jahr 2017 bestehende extreme Belastungssituation durch die Bahnübergangsschließzeiten in Bezug zu der hohen Zahl an Durchgangsverkehren wesentlich entschärft.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist folglich nicht erforderlich. Dies wurde vom OVG Koblenz im Verwaltungsstreitverfahren mit dem Aktenzeichen 8 C 11694/17.OVG in gleicher Weise eingeschätzt; der Streitpunkt wurde daher nicht in der mündlichen Verhandlung erörtert, sondern auf den zwischenzeitlichen Bau der Umgehungsstraße Kirchheim hingewiesen.

A.3.5. Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken unverzüglich schriftlich bekannt zu geben.

In gleicher Weise ist dem Logistikzentrum der Bundeswehr Beginn und Fertigstellung der Baumaßnahme anzuzeigen (vgl. B.4.3.5.).

Der Telekom sind vor der Ausschreibung die endgültigen Ausbaupläne und Querschnittshöhenpläne zur Verfügung zu stellen, damit diese ihre Planung und Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig vorbereiten kann (vgl. B.4.3.15.).

A.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Die Maßnahmen wurden auf der Grundlage der maßgeblichen nationalen und internationalen Rechtsnormen sowie der technischen Regelwerke und der beim Eisenbahn-Bundesamt als technische Baubestimmungen verbindlich eingeführten Regeln trassiert und geplant. Abweichungen hiervon wurden von der Vorhabenträgerin nicht dargelegt.

Sonstige Abweichungen von den vorgenannten Normen, Regelwerken und Regeln mit Relevanz für diese planungsrechtliche Entscheidung ergaben sich nicht.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben hat in der Ortsgemeinde Kirchheim den Neubau eines Kreuzungsbahnhofs zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 23,573 bis 26,503 der Strecke 3430 Neustadt - Monsheim in Kirchheim an der Weinstraße.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 13.06.2012 Az. I.BV-MI-P(7) eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Neubau eines Kreuzungsbahnhofs“ in Kirchheim beantragt. Der Antrag ist am 13.06.2012 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

Mit Schreiben vom 04.10.2012 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 19.11.2012 wieder vorgelegt. Mit Schreiben vom 21.12.2012 und 25.02.2013 wurden weitere verschiedene Unterlagen ausgetauscht.

Mit Schreiben vom 01.03.2013 hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Landbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Der Landbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Abteilung Raumordnung und Landesplanung und Referat 375, Mainz
2	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 41, Raumordnung und Landesplanung, Neustadt an der Weinstraße

Lfd. Nr.	Bezeichnung
3	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 23, Regionalstelle Gewerbeaufsicht, Neustadt an der Weinstraße
4	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 43, Bauwesen, Neustadt an der Weinstraße
5	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 31, Zentralreferat Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Neustadt an der Weinstraße
6	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 34, Regionalstelle Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Neustadt an der Weinstraße
7	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 42, Naturschutz – Obere Naturschutzbehörde-, Neustadt an der Weinstraße
8	Kreisverwaltung Bad Dürkheim
9	Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land
10	Gemeinde Kirchheim an der Weinstraße über die Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land
11	Industrie- und Handelskammer für die Pfalz
12	Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD), Kampfmittelräumdienst
13	Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Archäologie
14	Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz
15	Landesbetrieb Mobilität Speyer
16	Landesbetrieb Mobilität, Autobahnamt Montabaur
17	Handwerkskammer für die Pfalz, Kaiserslautern
18	Wehrbereichsverwaltung West, Außenstelle Wiesbaden
19	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Neustadt an der Weinstraße
20	Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Landau
21	Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Kaiserslautern
22	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), Koblenz
23	Zweckverband Schienen-Personen-Nahverkehr Süd, Kaiserslautern
24	DB Services Immobilien GmbH, Frankfurt am Main
25	DB Fernverkehr AG, Frankfurt am Main
26	DB Energie GmbH, Saarbrücken
27	DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn

Lfd. Nr.	Bezeichnung
28	DB Regio AG, Frankfurt am Main
29	Railion Deutschland AG, Mainz
30	DB Station & Service AG, Frankfurt am Main
31	DB Systel GmbH, Karlsruhe
32	Verband Region Rhein-Neckar, Mannheim
33	DB Netz AG, Niederlassung Südwest, Karlsruhe
34	Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim.
35	Stadtwerke Grünstadt GmbH
36	Deutsche Telekom AG, Neustadt an der Weinstraße
37	Amprion GmbH, Dortmund
38	Pfalzwerke Aktiengesellschaft Ludwigshafen
39	Creos Deutschland GmbH, Frankenthal
40	Thüga Rheinhessen-Pfalz AG, Schifferstadt
41	Winterhall Holding AG, Kassel
42	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Idar-Oberstein

Keinerlei Rückäußerung wurde im Verfahren von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vorgebracht:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Kreisverwaltung Bad Dürkheim
2	Industrie- und Handelskammer für die Pfalz
3	Handwerkskammer für die Pfalz, Kaiserslautern
4	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Neustadt an der Weinstraße
5	Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Kaiserslautern
6	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA)
7	DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn
8	DB Systel GmbH, Karlsruhe
9	Verband Region Rhein-Neckar, Mannheim
10	DB Netz AG, Niederlassung Südwest, Karlsruhe

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	DB Mobility Logistics AG, Frankfurt am Main (für DB Fernverkehr AG, Frankfurt am Main) Stellungnahme vom 26.04.2013, Gz.: PI KS
2	DB Schenker Rail Deutschland AG, Zentrale, Mainz (für Railion Deutschland AG, Mainz) Stellungnahme vom 27.05.2013, ohne Az.
3	Amprion GmbH, Dortmund Stellungnahme vom 24.04.2013, Az.: B-LB/X/Hb/87.553/Be
4	Creos Deutschland GmbH, Saarbrücken Stellungnahme vom 06.05.2013, Az.: Do/ZP
5	Thüga Energienetze GmbH, Schifferstadt, (für Thüga Rheinhessen-Pfalz AG, Schifferstadt) Stellungnahme vom 24.04.2013, Az.: mac
6	Gascade Gastransport GmbH, Kassel (für Winterhall Holding AG, Kassel) Stellungnahme vom 02.05.2013, Az.: 99.99.99.000.1561.13
7	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Idar-Oberstein Stellungnahme vom 03.05.2013, Az.: 6/25/N1208/13
8	Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd, Kaiserslautern Stellungnahme vom 07.05.2013, ohne Az.
9	Landesbetrieb Mobilität, Autobahnamt Montabaur, Fachteam Anbau & Verkehr – IV/40 Stellungnahme (E-Mail vom 16.05.2013), Az.: VI/23a

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen. Der Vorhabenträgerin liegen diese Schriftsätze vor. Sie hat deren Beachtung im Rahmen der Erwiderung zugesagt. Diese Zusagen der Vorhabenträgerin sind einzuhalten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Mannheim Stellungnahme vom 23.05.2013, Az.: PB 3.11

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2	DB Services Immobilien GmbH, Frankfurt am Main Stellungnahme vom 29.05.2013, Az.: TÖB-FFM-2013-9074
3	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 42, Naturschutz – Obere Naturschutzbehörde-, Neustadt an der Weinstraße Stellungnahme vom 31.05.2013, Az.: 42 / 553-015
4	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 31, Zentralreferat Wasserwirtschaft, Neustadt an der Weinstraße Stellungnahme vom 27.05.2013, Az.: 14-435-21:41
5	Deutsche Telekom GmbH, Neustadt an der Weinstraße Stellungnahme vom 16.05.2013, ohne Az.
6	Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Referat 375, Mainz Stellungnahme vom 24.05.2013, Az.: 375-47 200 (KBS 667)
7	Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD), Kampfmittelräumdienst, Worms Stellungnahme vom 21.05.2013, Az.: 07/13 DÜW
8	DB Station & Service AG, Frankfurt am Main Stellungnahme vom 03.05.2013, Az.: I.SV-MI-I
9	Pfalzwerke Netz Aktiengesellschaft, Ludwigshafen Stellungnahme vom 07.06.2013, Az.: SCH01-2013-537-15745-01
10	Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land, Grünstadt Stellungnahme vom 03.06.2013, Az.: 2.3/30/653-22/Fu-kc
11	Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Mainz Stellungnahme vom 15.05.2013, Az.: 3240-0473-13/V2 Dr.Häf/pb
12	Wehrbereichsverwaltung West, Außenstelle Wiesbaden Stellungnahme vom 06.05.2013, Az.: 45-60-00 West2 RegNr. B-395- 2013-STR
13	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Neustadt an der Weinstraße Stellungnahme vom 14.06.2013, Az.: 14-06.21
14	Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Speyer Stellungnahme vom 07.05.2013, Az.: 539/2013azl
15	Landesbetrieb Mobilität, Speyer Stellungnahme vom 30.04.2013), Az.: 4750-IV 40

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen, über die im Rahmen der Abwägung entschieden wurden; auf Kapitel B 4.3 wird hierzu verwiesen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Mannheim Stellungnahme vom 23.05.2013, Az.: PB 3.11
2	Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Referat 375, Mainz Stellungnahme vom 24.05.2013, Az.: 375-47 200 (KBS 667)
3	Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land, Grünstadt Stellungnahme vom 03.06.2013, Az.: 2.3/30/653-22/Fu-kc
4	Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Mainz Stellungnahme vom 15.05.2013, Az.: 3240-0473-13/V2 Dr.Häf/pb
5	Wehrbereichsverwaltung West, Außenstelle Wiesbaden Stellungnahme vom 06.05.2013, Az.: 45-60-00 West2 RegNr. B-395-2013-STR
6	Landesbetrieb Mobilität, Speyer Stellungnahme vom 30.04.2013), Az.: 4750-IV 40

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (Anhörungsbehörde) bei der Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land vom 15.04.2013 bis einschließlich 17.05.2013 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden im Amtsblatt Ausgabe 15/2013 der Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land am Donnerstag den 11.04.2013 ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Verbandsgemeinde Grünstadt-Land der 31.05.2013.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen haben 8 privat Betroffene Einwendungen erhoben.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG). Es sind keine Stellungnahmen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als Anhörungsbehörde hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 05.05.2014 im Sitzungssaal der Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden sowie Privatpersonen, die fristgerecht Einwendungen erhoben haben, mit Schreiben vom 02.04.2014 mitgeteilt. Der Erörterungstermin wurde durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Verbandsgemeinde Grünstadt-Land ortsüblich am 17.04.2014 bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.5 Planänderung bzw. Planergänzung nach § 73 Abs. 8 VwVfG

Kurz vor dem Erörterungstermin ergab ein den Planunterlagen nicht enthaltenes Baulärmgutachten, dass entgegen der bisherigen Annahmen der Antragstellerin die Grenzwerte für Baulärm nicht eingehalten werden. Daher war es erforderlich, die Planunterlagen zu ändern und erneut offen zu legen. Die Änderungen umfassen insbesondere die Baulärmabschätzung. Daneben nahm die Antragstellerin Änderungen am Betriebskonzept, dem Notüberlauf, der Bahnübergangstechnik und der Denkmalpflege vor.

B.1.3.6 Anhörungsverfahren zur Planänderung

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 08. und 09.12.2014, Az.: Kreuzungsbhf. Kirchheim V IV/111 die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, sofern diese durch die Planänderung erstmalig oder stärker in Belangen oder im Aufgabenbereich betroffen sein könnten, unter Fristsetzung bis 18.02.2015 die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Abteilung Raumordnung und Landesplanung und Referat 375, Mainz
2	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 41, Raumordnung und Landesplanung, Neustadt an der Weinstraße
3	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 43, Bauwesen, Neustadt an der Weinstraße
4	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 31, Zentralreferat Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Neustadt an der Weinstraße
5	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 34, Regionalstelle Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Bodenschutz, Neustadt an der Weinstraße
6	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 42, Naturschutz – Obere Naturschutzbehörde-, Neustadt an der Weinstraße
7	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 23, Regionalstelle Gewerbeaufsicht, Neustadt an der Weinstraße
8	Kreisverwaltung Bad Dürkheim
9	Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land
10	Gemeinde Kirchheim an der Weinstraße über die Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land
11	Stadtwerke Grünstadt GmbH
12	Industrie- und Handelskammer für die Pfalz, Ludwigshafen
13	Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD), Kampfmittelräumdienst
14	Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Archäologie, Außenstelle Speyer
15	Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Mainz
16	Landesbetrieb Mobilität Speyer
17	Landesbetrieb Mobilität Worms
18	Landesbetrieb Mobilität, Autobahnamt Montabaur
19	Handwerkskammer für die Pfalz, Kaiserslautern
20	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I3, Bonn
21	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Neustadt an der Weinstraße

Lfd. Nr.	Bezeichnung
22	Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Landau
23	Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Kaiserslautern
24	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), Koblenz
25	Zweckverband Schienen-Personen-Nahverkehr Süd, Kaiserslautern
26	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte, Frankfurt am Main
27	DB Fernverkehr AG, Frankfurt am Main
28	DB Energie GmbH, Frankfurt am Main
29	DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn
30	DB Regio AG, Frankfurt am Main
31	Railion Deutschland AG, Mainz
32	DB Station & Service AG, Frankfurt am Main
33	DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
34	Verband Region Rhein-Neckar, Mannheim
35	DB Netz AG, Niederlassung Südwest, Karlsruhe
36	Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim.
37	Deutsche Telekom AG, Neustadt an der Weinstraße
38	Amprion GmbH, Dortmund
39	Pfalzwerke Aktiengesellschaft Ludwigshafen
40	Creos Deutschland GmbH, Frankenthal
41	Thüga Rheinhessen-Pfalz AG, Schifferstadt
42	Winterhall Holding AG, Kassel
43	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Betriebsverwaltung Süd, Idar-Oberstein

Keinerlei Rückäußerung wurde im Verfahren von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vorgebracht:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Kreisverwaltung Bad Dürkheim, Bad Dürkheim
2	Industrie- und Handelskammer für die Pfalz, Ludwigshafen
3	Handwerkskammer für die Pfalz, Kaiserslautern
4	Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Landau

Lfd. Nr.	Bezeichnung
5	Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Kaiserslautern
6	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), Koblenz
7	DB Fernverkehr AG, Frankfurt am Main
8	DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn
9	DB Regio AG, Frankfurt am Main
10	DB Station & Service AG, Frankfurt am Main
11	DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
12	Verband Region Rhein-Neckar, Mannheim
13	DB Netz AG, Niederlassung Südwest, Karlsruhe
14	Stadtwerke Grünstadt GmbH, Grünstadt

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 23, Regionalstelle Gewerbeaufsicht, Neustadt an der Weinstraße Stellungnahme vom 15.12.2015, Az.: 23-5/60/14/213/KL
2	Landesbetrieb Mobilität, Autobahnamt Montabaur, Fachteam Anbau & Verkehr – IV/40 E-Mail vom 02.02.2015 ohne Az.
3	Landesbetrieb Mobilität, Worms Stellungnahme vom 16.12.2014, Az.: B 271 I 10
4	DB Schenker Rail AG, Zentrale, Mainz (für Railion Deutschland AG, Mainz) Stellungnahme vom 18.02.2015, Az.: L.RDB 12 Hem
5	DB Energie GmbH, Karlsruhe E-Mail vom 18.12.2014, ohne Az.
6	Deutsche Bahn AG, DB Immobilie, Region Mitte, Frankfurt am Main Stellungnahme vom 11.02.2015, Az.: TÖB-FFM-2015-10777
7	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Mannheim Stellungnahme vom 20.01.2015, Az.: PB 2.5.2
8	Winterhall Holding GmbH, Barnstorf Stellungnahme vom 08.01.2015, Az.: AFD-2015-0013

Lfd. Nr.	Bezeichnung
9	Creos Deutschland GmbH, Saarbrücken Stellungnahme vom 22.12.2014, Az.: Do/ZP
10	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Betriebsverwaltung Süd, Idar-Oberstein E-Mail vom 29.12.2014, ohne Az.
11	Amprion GmbH, Dortmund E-Mail vom 15.12.2014, ohne Az.
12	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I3, Bonn Stellungnahme vom 12.12.2014, Az.: 45-60-00/IV
13	Thüga Rheinhessen-Pfalz AG, Schifferstadt Stellungnahme vom 11.12.2014, Az.: mac

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen. Der Vorhabenträgerin liegen diese Schriftsätze vor. Sie hat deren Beachtung im Rahmen der Erwiderung zugesagt. Diese Zusagen der Vorhabenträgerin sind einzuhalten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD), Kampfmittelräumdienst Stellungnahme vom 12.12.2014, Az.: 23
2	Landesbetrieb Mobilität, Speyer Stellungnahme vom 31.03.2015, Az.: 4750-IV 40
3	Pfalzwerke Aktiengesellschaft Ludwigshafen Stellungnahme vom 24.02.2015, Az.: Sch01-2015-537-15745-01
4	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Mannheim Stellungnahme vom 23.05.2013, Az.: PB 3.11

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen, über die im Rahmen der Abwägung entschieden wurden; auf Kapitel B.4.3 wird hierzu verwiesen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Abteilung Raumordnung und Landesplanung, Mainz Stellungnahme vom 23.01.2015, Az.: 375.2

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Neustadt an der Weinstraße Stellungnahme vom 20.01.2015, Az.: 14-435-21:41
3	Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Mainz Stellungnahme vom 19.01.2015, Az.: 3240-0473-13/V3
4	Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Speyer Stellungnahme vom 17.01.2015, Az.: 1572/2014azl
5	Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land Stellungnahme vom 24.02.2015, Az.: 2.3/30/653-22/Fu-kc
6.	Gemeinde Kirchheim a. d. W. Stellungnahme vom 17.03.2015, ohne Az.
7	Zweckverband Schienen-Personen-Nahverkehr Süd, Kaiserslautern Stellungnahme vom 20.02.2015, ohne Az.
8	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Neustadt an der Weinstraße Stellungnahme vom 24.02.2015, Az.: 14-06.21
9	Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Südwest, PTI 11, Kaiserslautern Stellungnahme vom 16.12.2014, Az.: 410/14/NWKL/JT

B.1.3.7 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (Anhörungsbehörde) bei der Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land vom 05.01.2015 bis einschließlich 04.02.2015 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen haben 8 privat Betroffene Einwendungen zu den Planänderungen erhoben.

Weiterhin gab es mehrere Sammeleinwendungen, zwei Sammeleinwendungen der Feuerwehr Kirchheim und eine Einwendung des Ortsvereins des Bauern- und Winzerverbandes Kirchheim an der Weinstraße.

B.1.3.8 Erörterung

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland- Pfalz als Anhörungsbehörde hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 16.09.2015 in der Schulturnhalle Kirchheim erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden sowie Privatpersonen, die fristgerecht Einwendungen erhoben haben, mit Schreiben vom 04.08.2015 und 11.08.2015 mitgeteilt. Der Erörterungstermin wurde durch Veröffentlichung im Stadtanzeiger am 24.08.2015 und im Amtsblatt der Verbandsgemeinde Grünstadt-Land am 27.08.2015 sowie in der Tageszeitung Rheinpfalz ortsüblich bekannt gemacht.

B.1.3.9 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 24.03.2016, Az. V IV/10, hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

B.1.4 Klage vor dem Oberverwaltungsgericht Koblenz

Dieser Planfeststellungsbeschluss wurde in erster Fassung am 29.08.2017 durch die Planfeststellungsbehörde Eisenbahn-Bundesamt erlassen. Gegen den Planfeststellungsbeschluss hat die Vorhabenträgerin Klage erhoben. Der Planfeststellungsbeschluss aus 2017 ist nicht bestandskräftig geworden.

Das Urteil des Oberverwaltungsberichtes Koblenz erging unter dem Aktenzeichen 8 C 11694/17.OVG am 10. Oktober 2018. Die Planfeststellungsbehörde wurde unter Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 29.08.2017 (Aktenzeichen 551ppw/166-2012#014) verurteilt, über den Antrag der Klägerin, den Plan für das Vorhaben „Neubau eines Kreuzungsbahnhofs“ in der Gemeinde Kirchheim an der Weinstraße (Bahn-Km 24,5+79 bis Bahn-Km 25,7+77 der Strecke 3430 Neustadt – Monsheim) festzustellen, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

Dies geschieht mit dem hier gegenständlichen Planfeststellungsbeschluss.

Durch die Neubescheidung des Antrages entstehen keine erstmaligen oder stärkere Betroffenheiten. Ein erneutes Anhörungsverfahren war somit nicht durchzuführen.

B.1.5 Erneuter Antrag der Vorhabenträgerin auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 8. August 2019 Az. I.NVR-SW-A(E) geänderte Planunterlagen eingereicht und eine erneute Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Neubau eines Kreuzungsbahnhofs“ in Kirchheim beantragt. Der Antrag ist am 12. August 2019 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens sowie durch Veröffentlichung der Verfahrenleitenden Verfügung über die Festsetzung über das Unterbleiben einer UVP gem. § 3a UVPG im Internet.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Haltepunktes Kirchheim für die zukünftigen Anforderungen des „Rheinland-Pfalz-Taktes“.

Die Planung dient damit der Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs. Sie ist somit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Der Bahnhof in Kirchheim wurde im Zuge des im Jahr 1873 eröffneten Streckenabschnittes errichtet. Im späten zwanzigsten Jahrhundert wurde der Bahnhof zu einem Haltepunkt zurückgebaut. Die Lage von Kirchheim ermöglicht eine Kreuzung der Züge zwischen den Bahnhöfen Freinsheim und Grünstadt.

Während der Planung wurden 3 Varianten für die Herstellung eines zusätzlichen Gleises untersucht.

1. Entwicklung der neuen Anlagen auf Bestand. Möglichst geringe Zuwegung zu den Bahnsteigen. Hierbei wird eine Weiche zwischen den Bahnübergängen in km 25,05 und km 25,10 verlegt. Der Bahnübergang in km 25,05 muss für zwei Gleise hergerichtet werden. Die Weiche wird als Außenbogenweiche hergestellt.

2. Verlegung der Weiche vor dem Bahnübergang in km 25,05. Durch die vorgegebenen Trassierungselemente verlängert sich die Zuwegung zu den Gleisen. Die Anschlussweiche in Richtung Grünstadt wird als Innenbogenweiche hergestellt.

3. Wie Variante 2, jedoch werden die beiden Weichen als einfache Weiche hergestellt. Die Variante 3 ist mit dem geringsten Eingriff in den Bestand verbunden und es muss am wenigsten Grund erworben werden (siehe Anlage 01.03.a Erläuterungsbericht, Abschnitt 5 „Variantenuntersuchung“). Daher war dieser Variante der Vorzug zu geben.

B.4.3 Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen

B.4.3.1 Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Mannheim

Stellungnahme vom 23.05.2013 zur 1. Offenlage, Az.: PBH 3.11

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH gab den Hinweis, dass nicht die genannten Fahrzeuge eingesetzt werden, sondern Triebwagen des Typs CORADIA Lint 41.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Nicht relevant, da für die 2. Offenlage der Hinweis in den Erläuterungsbericht eingearbeitet wurde.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

B.4.3.2 Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Mainz

Stellungnahme vom 24.05.2013 zur 1. Offenlage, Az.: 375-47 200 (KBS 667)

Das Ministerium hatte folgende redaktionelle Anmerkungen zum Erläuterungsbericht:

- Zum Betriebsprogramm
- Zum Verkehrspolitischen Planungsziel „Schienenpersonennahverkehr“
- Zum Einsatz kommenden Triebwagen (wie Kapitel B.4.3.1)
- Ausfahrtsignale

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Nicht relevant, da für die 2. Offenlage die Hinweise in den Erläuterungsbericht eingearbeitet wurden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

B.4.3.3 Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land, Grünstadt

Stellungnahme vom 03.06.2013 zur 1. Offenlage, Az.: 2.3/30/653-22Fu-kc

1. Die Ortsgemeinde Kirchheim möchte die landespflegerische Ausgleichsfläche überlassen haben.
2. Die innerörtlichen Bahnübergänge sind in einem schlechten baulichen Zustand.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 1. und 2.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 2.: Der Bahnübergang wird hinsichtlich der Sicherungstechnik (Signalanlagen) ertüchtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.: Die von der Ortsgemeinde vorgesehene Fläche an der Ladestraße war in der 1. Offenlage für Gestaltungsmaßnahmen zur Aufwertung des Landschaftsbildes vorgesehen und nicht als landespflegerische Ausgleichsfläche. Eine landespflegerische Ausgleichsfläche gibt es demnach nicht.

Ein Erwerb der begehrten Fläche ist zivilrechtlich mit der derzeitigen Eigentümerin zu vereinbaren. Die Einwendung wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Zu 2.: Anstehende Unterhaltungsmaßnahmen an den Bahnübergängen sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Jedoch hat sich die Einwendung durch die vorgesehenen Maßnahmen der Vorhabenträgerin erledigt. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

B.4.3.4 Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Mainz

Stellungnahme vom 15.05.2013 zur 1. Offenlage, Az.: 3240-0473-13/V2 Dr. Häf/pb

Aus Sicht des Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz werden zum Planvorhaben folgende Anregungen, Hinweise und Bewertungen gegeben:

1. Bergbau/Altbergbau: die Prüfung der beim Landesamt für Geologie und Bergbau vorhanden Unterlagen ergab, dass im Planungsbereich kein Altbergbau dokumentiert ist und keine aktueller Bergbau unter Bergaufsicht erfolgt.
2. Das in Rede stehende Gebiet befindet sich innerhalb der Aufsuchungserlaubnis für Erdwärme „Mittelhaardt Nord“, Inhaberin dieser Berechtigung ist die Firma BESTEC GmbH. Das Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz besitzen keine Kenntnisse über die genaueren Planungen und Vorhaben und empfiehlt eine Kontaktaufnahme zur Firma BESTEC GmbH.
3. Zu Boden, Hydrogeologie, Ingenieurgeologie und Rohstoffgeologie bestehen keine Einwände.
4. Radonprognose: Das Planungsgebiet liegt innerhalb eines Bereiches mit intensiver Bruchtektonik, in dem ein erhöhtes bis hohes Radonpotential bekannt ist bzw. nicht ausgeschlossen werden kann.

Radonmessungen in der Bodenluft in Abhängigkeit von den geologischen Gegebenheiten des Bauplatzes oder Baugebietes werden dringend empfohlen. Die Ergebnisse sollten Grundlage für die Bauplaner und Bauherren sein, sich ggf. für bauliche Vorsorgemaßnahmen zu entscheiden. Werden hierbei tatsächliche Werte über 100 kBq/m³ festgestellt wird angeraten, bauliche Vorsorgemaßnahmen zu treffen, um den Eintritt des Radons ins Gebäude weitgehend zu verhindern.

Das Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz bittet um die Mitteilung der Ergebnisse der Radonmessungen, damit diese in anonymisierter Form zur Fortschreibung der Radonprognosekarte von Rheinland-Pfalz beitragen.

Studien des Landesamtes für Geologie und Bergbau haben ergeben, das für Messungen im Gestein/Boden unbedingt Langzeitmessungen (ca. 3-4 Wochen) notwendig sind. Kurzzeitmessungen sind nicht geeignet, da die Menge das aus dem Boden entweichenden Radon in kurzen Zeiträumen sehr stark schwankt. Dafür sind insbesondere Witterungseinflüsse wie Luftdruck, Windstärke, Niederschläge oder Temperatur verantwortlich. Nur so können aussagefähige Messergebnisse erzielt werden. Es wird deshalb empfohlen, die Messungen in einer Baugebietsfläche an mehreren Stellen, mindestens 6/ha, gleichzeitig

durchzuführen. Die Anzahl kann aber in Abhängigkeit von der geologischen Situation auch höher sein.

Die Arbeiten sollten von einem mit diesen Untersuchungen vertrauten Ingenieurbüro ausgeführt werden und dabei die folgenden Posten enthalten:

- Begehung der Fläche und Auswahl der Messpunkte nach geologischen Kriterien
- Radon-gerechte, ca. 1 m tiefe Bohrungen zur Platzierung der Dosimeter, dabei bodenkundliche Aufnahmen des Bohrgutes,
- Fachgerechter Einbau und Bergen der Dosimeter,
- Auswertung der Messergebnisse, Bodenproben sowie der Wetterdaten zur Ermittlung der Radonkonzentration im Messzeitraum und der Mittleren jährlichen Radonverfügbarkeit,
- Kartierung der Ortsdosisleistung (gamma)
- Interpretation der Daten und schriftliches Gutachten mit Bauempfehlungen.

Weiterhin gibt es einen Hinweis zum „Radon-Handbuch“ des Bundesamtes für Strahlenschutz.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 1.: Keine Stellungnahme erforderlich.

Zu 2.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Fa. Bestec ist durch die Anhörungsbehörde am Verfahren zu beteiligen.

Zu 3.: Keine Stellungnahme erforderlich.

Zu 4.: Der Hinweis, dass das Vorhaben innerhalb eines Bereiches mit intensiver Bruchtektonik, in dem ein erhöhtes bis hohes Radonpotential bekannt ist bzw. nicht ausgeschlossen werden kann, wird zur Kenntnis genommen.

Schutzmaßnahmen gegen Radon, wie sie dem „Radon-Handbuch“ des Bundesamtes für Strahlenschutz entnommen werden können und die damit verbundenen Messungen zur Ermittlung der Radonkonzentration, wie sie vom Landesamt dringend empfohlen werden, sind für das Vorhaben nicht erforderlich, da sich der Schutz der Radonbelastung sowie die Untersuchungsverfahren im Handbuch im Wesentlichen auf Wohngebäude beziehen. Im Rahmen des Projektes wird kein Gebäude errichtet oder verändert, in dem dauerhafter Aufenthalt von Personen vorgesehen ist. Das neu zu

erstellende Modulgebäude für die Stellwerkstechnik ist ein reines Technikgebäude, die dauerhafte Nutzung durch Personen ist nicht vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. und 3.: Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

ZU 2.: Die Firma BESTEC GmbH hat im Rahmen der Offenlagen die Möglichkeit gehabt, Einwendungen zu erheben. Eine gesonderte Beteiligung war nicht notwendig. Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Zu 4.: Die Empfehlung wird zurückgewiesen. Im Rahmen des Vorhabens werden keine Gebäude errichtet oder umgebaut, die für den dauernden Aufenthalt von Personen vorgesehen sind. Die Ermittlung von Belastungswerten für statistische Zwecke und zur späteren Auswertung, um allgemeingültige bauliche Vorsorgemaßnahmen zu treffen, ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

B.4.3.5 Wehrbereichsverwaltung West, Wiesbaden

Stellungnahme vom 06.05.2013, Az.: 45-60-00 West2 RegNr. B-395-2013-STR

Es wird darum gebeten, den Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme dem Logistikzentrum der Bundeswehr, Abteilung V&T, Dez. Verk/Fü/Übung (Inland), Anton-Dohrn-Weg 59, 26389 Wilhelmshaven schriftlich anzuzeigen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Die Bitte wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabenträgerin hat den Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme dem Logistikzentrum der Bundeswehr schriftlich anzuzeigen.

B.4.3.6 Landesbetrieb Mobilität, Speyer

Stellungnahme vom 30.04.2013, Az.: 4750-IV 40

Durch die geplante Maßnahme sind durch die Bundesstraße 271 und Landesstraße 520, die durch Kirchheim führen, Belange des Landesbetriebes Mobilität betroffen.

1. Landesbetrieb Mobilität Worms ist zusätzlich zu beteiligen.
2. Hinweis auf gemeindeeigenes Eigentum der Gehwege an den Bahnübergängen

3. Die Ausführungsplanung, insbesondere im BÜ-Kreuzungsbereich, ist mit dem Landesbetrieb Mobilität Speyer abzustimmen.
4. Die Standsicherheit der klassifizierten Straßen, z. B. bei erforderlichen Tiefbauarbeiten und der Herstellung des Verbaus, ist jederzeit zu gewährleisten.
5. Den klassifizierten Straßen darf kein zusätzliches Oberflächenwasser zugeführt werden. Die ordnungsgemäße Entwässerung der B 271 und L 520 ist weiterhin sicherzustellen.
6. Sollten Leitungen in Straßeneigentum verlegt werden, so ist hierfür eine vertragliche Regelung vor Baubeginn erforderlich. Die aussagekräftigen Planunterlagen sind uns dann rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 4 Wochen) in 3-facher Ausfertigung vorzulegen.
7. Das Lichtraumprofil der klassifizierten Straßen ist freizuhalten.
8. Eine Blendung der Verkehrsteilnehmer durch Anpassung und Neubau der Beleuchtung ist mit geeigneten Mitteln auszuschließen.
9. Eventuelle Einschränkungen des Verkehrsraumes während der Bauzeit sind mit dem Landesbetrieb Mobilität Speyer abzustimmen. Dies gilt auch für ein mögliches Umleitungskonzept.
10. Die gesamten Kosten der Maßnahme gehen zu Lasten des Bauherrn.
11. Sollten Schäden an den klassifizierten Straßen und ihren Bestandteilen entstehen, so gehen die Kosten für deren Beseitigung zu Lasten des Bauherrn, bzw. seines Rechtsnachfolgers.
12. Sofern sich an den BÜ-Schließzeiten Änderungen ergeben, wird darum gebeten, dies dem LBM Speyer mitzuteilen.
13. Die in Anlage 2.11.2.1 angegebenen Parkboxen im Zuge der L520 beidseits des Bahnübergangs bedürfen der Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität Speyer.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 1.: Für die II Offenlage wurde der Landesbetrieb Mobilität Worms beteiligt.

Zu den Punkten 2-10. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 11.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Beweissicherung wird vor Baubeginn durchgeführt.

Zu 12.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und rechtzeitig abgestimmt.

Zu 13.: Die Parkboxen sind im Bestand vorhanden. Keine Änderung durch Maßnahmen aus diesem Bauvorhaben durch die DB.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.: Da zur 2. Offenlage der Landesbetrieb Mobilität Worms von der Anhörungsbehörde beteiligt wurde, ist eine Entscheidung durch das Eisenbahn-Bundesamt nicht notwendig.

Zu den Punkten 2. - 13.: Die Verfahrensweise bei Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sind im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. Die verkehrlichen und betrieblichen Belange der Beteiligten sind angemessen zu berücksichtigen. Sind die Bahnübergänge durch die Baumaßnahme betroffen, ist der Landesbetrieb Mobilität Speyer zu beteiligen.

B.4.3.7 Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Mainz

Stellungnahme vom 23.01.2015, Az.: 375.2

Anmerkung zur Stellungnahme vom 24.05.2013 1. Offenlage

1. Es ist aus den Unterlagen nicht zu erkennen, welche Änderungen an den Unterlagen aus der 1. Offenlage zu den neuen Planunterlagen vorgenommen wurden.
2. Die mit Schreiben vom 24.05.2013 und den Punkten 1. - 4. aufgeführten Anmerkungen wurden in den Textteil nicht übernommen.
3. Ergänzend ist hinzuzufügen, dass unter Punkt 7.7.2 (Soll-Zustand Signalanlagen) noch erläutert werden muss, dass die unter Punkt 7.7.1 (Ist- Zustand Signalanlagen) dargestellten Blocksignale im Rahmen der Maßnahme zurückgebaut werden müssen.
4. Im Erläuterungsbericht unter Punkt 4.1 fehlen im Hinblick auf die Planrechtfertigung des Kreuzungsbahnhofes in Kirchheim Aussagen darüber, warum dieser Kreuzungsbahnhof gerade an dieser Stelle errichtet werden muss. Es hat hierzu textliche Abstimmungen zwischen dem Land und der DB Netz AG gegeben, die sich in dem Erläuterungsbericht nicht wiederfinden.
5. Es fehlt eine Darstellung des geplanten Betriebsprogrammes für den Bahnhof im Detail.

6. Es ist zwischen dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Süd, der DB Netz AG und dem Land abgestimmt worden, dass das Betriebsprogramm bis zur Fertigstellung der Ortsumgehung Kirchheim im Zuge der B 271 so gestaltet wird, dass trotz der zukünftigen Kreuzung von Zügen in Kirchheim zwischen diesen beiden Zugfahrten der Bahnübergang BÜ Km 25,054 (Kreuzung mit B 271) geöffnet werden kann. Dadurch werden lange Schrankenschließzeiten und entsprechende Staus auf der B 271 vermieden. Gerade dieser Aspekt ist zusammen mit der Begründung für den Kreuzungsbahnhof in Kirchheim selbst (s. Punkt 3) besonders planrechtsrelevant. Nach Fertigstellung der Ortsumgehung Kirchheim wird dann das ursprünglich geplante Betriebsprogramm gefahren.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Den Forderungen gemäß Schreiben vom 24.05.2013 wurde entsprochen; sie waren in der 2. Offenlegung eingearbeitet.

Zu 1.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, in den offengelegten Unterlagen sind die Änderungen als Blaeintrag eingetragen worden.

Zu 2.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die angemarkten Punkte 1.-4. sind auf Seite 5a, 10a, 14a und 26a des Erläuterungsberichts in den neu offengelegten Unterlagen enthalten.

Zu 3.: Ob diese Änderung vor PF-Beschluss in die Unterlagen zu übernehmen ist, ist durch die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden.

Zu 4.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die ergänzte Planrechtfertigung ist auf Seite 9a des Erläuterungsberichts enthalten.

Zu 5.: Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau des Kreuzungsbahnhofs Kirchheim. Regelungen, die den Betrieb der Eisenbahn betreffen, finden daher nur insofern Eingang in die Planfeststellung, als sie die Grundlage für die bauliche Gestaltung des Vorhabens bilden und für die dort vorausgesetzte Verkehrsfunktion maßgeblich sind. Die Aufnahme weitergehender betrieblicher Vorgaben, wie etwa eine Festlegung des zukünftigen Betriebsprogramms, ist dagegen vom Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) nicht gedeckt. Die konkrete Ausgestaltung des Betriebs muss vielmehr der unternehmerischen Entscheidung des Betreibers vorbehalten bleiben. Die Einhaltung

der für den Betrieb der Eisenbahn geltenden Vorschriften wird dabei durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht.

Zu 6.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau des Kreuzungsbahnhofs Kirchheim. Regelungen, die den Betrieb der Eisenbahn betreffen, finden daher nur insofern Eingang in die Planfeststellung, als sie die Grundlage für die bauliche Gestaltung des Vorhabens bilden und für die dort vorausgesetzte Verkehrsfunktion maßgeblich sind. Die Aufnahme weitergehender betrieblicher Vorgaben, wie etwa eine Festlegung des zukünftigen Betriebsprogramms, ist dagegen vom Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) nicht gedeckt. Die konkrete Ausgestaltung des Betriebs muß vielmehr der unternehmerischen Entscheidung des Betreibers vorbehalten bleiben. Die Einhaltung der für den Betrieb der Eisenbahn geltenden Vorschriften wird dabei durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1, 2. und 4.: Den Forderungen gemäß Schreiben vom 24.05.2013 wurde entsprochen; sie waren in den Unterlagen für die 2. Offenlegung eingearbeitet.

Zu 3.: Die Signalisierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Eine Entscheidung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist nicht notwendig.

Zu 5.: Die Vorhabenträgerin kann keine weiterreichende Darstellung des Betriebsprogramms geben. Eine detaillierte Darstellung ist auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Siehe hierzu auch in Kapitel B.4.3.17 „Private Einwendungen“ Absatz 9.3 „Entscheidung der Planfeststellungsbehörde“.

Zu 6.: Siehe Kapitel A.3.4 „Schließzeiten der Bahnübergänge“ und Kapitel B.4.5 „Begründung der Entscheidungen zu den Schließzeiten an den Bahnübergängen“.

B.4.3.8 Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Neustadt an der Weinstraße

Stellungnahme vom 20.01.2015, Az.: 14-435-21:41

Die Obere Wasserbehörde und Obere Naturschutzbehörde haben sich zur 2. Offenlage wie folgt geäußert.

Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz (Neustadt):

1. Nach der 1. Offenlage wurden die Planunterlagen überarbeitet und die Tekturpläne für ein wasserrechtliches Erlaubnisverfahren vorgelegt. Daher bestehen aus wasserwirtschaftlicher und abfallwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken.

Obere Naturschutzbehörde:

2. Im Rahmen der 2. Offenlegung wurden der Oberen Naturschutzbehörde Antragsunterlagen mit Blaueträgen vorgelegt. Die Änderung bzw. Ergänzung der Antragsunterlagen ergaben sich aus den Naturschutzbelangen bezüglich einer geringfügigen Veränderung bei den Eingriffen in die Schutzgüter, vor allem bei den Arten und Biotopen sowie dem Boden. Zudem erfolgt eine Anpassung des Umgangs mit der vor Ort vorkommenden Mauereidechsenpopulation aufgrund der Stellungnahme der Oberen Naturschutzbehörde vom 31.05.2013 sowie einer telefonischen Absprache.

Aus Sicht der Oberen Naturschutzbehörde kann dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt werden, wenn folgende Auflage befolgt wird:

Die Vergrümmungsmaßnahmen sowie der Bauablauf sind im Beisein einer faunistisch versierten Umweltbaubegleitung durchzuführen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 1. und 2.: Die Vorhabenträgerin nahm zu dem Schreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd vom 20.01.2015 keine Stellung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.: Die Vorhabenträgerin folgte der Auflage der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd gemäß Schreiben vom 27.05.2013 und reichte einen Antrag, mit Schreiben vom 03.02.2014, zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis bei der Oberen Wasserbehörde ein. Die wasserrechtliche Erlaubnis wurde mit Bescheid vom 03.02.2014 der Oberen Wasserbehörde I. V. m. 1. Änderungsbescheid vom 19.11.2015 der Oberen Wasserbehörde erteilt.

Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Zu 2.: Die Vergrümmungsmaßnahmen sowie der Bauablauf sind im Beisein einer faunistisch versierten Umweltbaubegleitung durchzuführen. Die Zusage der Vorhabenträgerin, die gesamte Baumaßnahme durch eine ökologische Bauüberwachung zu begleiten, ist einzuhalten.

B.4.3.9 Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Mainz

Stellungnahme vom 19.01.2015, Az.: 3240-0473-13/V3

1. Aus bodenkundlicher Sicht erfolgen zu den im Planungsvorhaben genannten Informationen keine ergänzenden Aussagen zur 1. Offenlage.
2. Bergbau/Altbergbau: Die Prüfung der dem Landesamt für Geologie und Bergbau vorgelegten Unterlagen ergab, dass im oben genannten Planungsbereich kein Altbergbau dokumentiert ist und kein aktueller Bergbau unter Bergaufsicht erfolgt.
3. Boden: Aus bodenkundlicher Sicht erfolgen zu den im Planungsvorhaben genannten Informationen keine ergänzenden Aussagen.
4. Hydrogeologie: Das Landesamt für Geologie und Bergbau erhebt hierzu keine Einwände.
5. Ingenieurgeologie: Es bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben. Bei Eingriffen in den Baugrund sind grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1 054) zu berücksichtigen.
6. Rohstoffgeologie: Unter der Voraussetzung, dass die erforderlichen externen landespflegerischen Kompensationsmaßnahmen keine Überschneidungen mit Interessen der Rohstoffsicherung (vgl. derzeit gültiger Regionaler Raumordnungsplan) nach sich ziehen, besteht gegen das geplante Vorhaben kein Einwand.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Auf vorliegende Stellungnahme wird wie folgt geantwortet:

Da keine Einwände geäußert werden, entfällt eine Erwiderung des Vorhabenträgers. Die Hinweise auf einschlägige Regelwerke werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. bis 4.: Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Zu 5.: Einschlägige Regelwerke sind grundsätzlich von der Vorhabenträgerin einzuhalten. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Zu 6.: Die Maßnahme kann lediglich im geringen Umfang landespflegerisch kompensiert werden. Die Kompensation der Versiegelung sowie des Gehölz- und Ruderalflurverlustes erfolgt durch Abbuchung vom Ökokonto der Verbandsgemeinde Grünstadt-Land.

B.4.3.10 Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Speyer

Stellungnahme vom 17.01.2015, Az.: 1572/2014azl

In der landeseigenen Fundstellenkartierung sind im unmittelbaren Bereich der o. g. Maßnahme keine archäologischen Fundstellen verzeichnet. Es ist jedoch nur ein geringer Teil der tatsächlich im Boden vorhandenen prähistorischen Denkmale bekannt; daher ist die Zustimmung der Direktion Landesarchäologie - Speyer an die Übernahme folgender Punkte gebunden:

1. Bei der Vergabe der Erdarbeiten, in erster Linie für die Erschließungsmaßnahmen, hat der Bauträger/Bauherr die ausführenden Baufirmen vertraglich zu verpflichten, uns zu gegebener Zeit rechtzeitig den Beginn der Arbeiten anzuzeigen, damit wir diese, sofern notwendig, überwachen können.
2. Die ausführenden Baufirmen sind eindringlich auf die Bestimmungen des Denkmalschutz- und Pflegegesetzes vom 23.3.1978 (GVBl. 1978, Nr. 10, Seite 159ff) hinzuweisen. Danach ist jeder zutage kommende archäologische Fund unverzüglich zu melden, die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen und die Gegenstände sorgfältig gegen Verlust zu sichern.
3. Absatz 1 und 2 entbinden den Bauträger/Bauherrn jedoch nicht von der Meldepflicht und Haftung gegenüber der Direktion Landesarchäologie- Speyer.
4. Sollten wirklich archäologische Objekte angetroffen werden, so ist der archäologischen Denkmalpflege ein angemessener Zeitraum einzuräumen, damit wir unsere Rettungsgrabungen, in Absprache mit den ausführenden Firmen, planmäßig den Anforderungen der heutigen archäologischen Forschung entsprechend durchführen können.
5. Die Punkte 1 - 4 sind in die Bauausführungspläne als Auflagen zu übernehmen. Diese Stellungnahme betrifft ausschließlich die archäologischen Kulturdenkmäler und ersetzt nicht eine Stellungnahme der Direktion Landesbau- und Kunstdenkmalpflege.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 1. - 5.: Die vorgebrachten Einwendungen werden zur Kenntnis genommen, sie wurden bereits in der ersten Offenlage behandelt und betreffen allesamt Sachverhalte, für die sich keine Änderung in der zweiten Offenlage ergeben hat. Daher entfällt eine Erwiderng des Vorhabenträgers.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zur Stellungnahme der 1. Offenlage hat die Vorhabenträgerin die Einhaltung aller Forderungen und Hinweise zugesagt. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist daher nicht erforderlich.

B.4.3.11 Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land

Stellungnahme vom 24.02.2015, Az.: 2.3/30/653-22/Fu-kc

1. Die Verbandsgemeindeverwaltung bezieht sich auf die Stellungnahme der Ortsgemeinde Kirchheim wegen der Schließzeiten an den Bahnübergängen und besteht darauf, dass bei Änderung der Schließzeiten die Ortsgemeinde beteiligt werden muss. Die Inbetriebnahme des Kreuzungsbahnhofs soll zeitgleich mit der Fertigstellung der Umgehungsstraße erfolgen.
2. Die von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung hatte zum Ergebnis, dass mit Inbetriebnahme der Umgehungsstraße B 271 neu (Ortsumgehung Kirchheim) sich die Verkehrsströme so reduzieren, dass die Schließzeiten zwar nach wie vor für zu lange erachtet werden, die zu erwartenden Rückstauungen des Pkw- und Lkw-Verkehrs allerdings immer noch zu erheblichen Beeinträchtigungen führen.
3. Die Gemeinde Kirchheim fordert, in der Ausschreibung der Baumaßnahme die Verwendung von baulärmreduzierten Baumaschinen verbindlich vorzuschreiben sowie weitere baulärmreduzierende Vorgaben.
4. Eine weitere Forderung der Gemeinde Kirchheim ist die Beweissicherung vor Beginn der Baumaßnahme.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 1.: Die Infrastrukturmaßnahme Kreuzungsbahnhof Kirchheim ist Teil der Ausbauplanungen des Rheinland-Pfalz-Taktes durch das Projekt Rheinland-Pfalz-Takt 2015, bestellt durch das Land Rheinland-Pfalz über den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd). Die Ausbaupläne Schiene und Straße sind separat zu betrachten, sie stehen in keinem funktionalen Zusammenhang.

Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau des Kreuzungsbahnhofs Kirchheim. Regelungen, die den Betrieb der Eisenbahn betreffen, finden daher nur insofern Eingang in die Planfeststellung, als sie die Grundlage für die bauliche Gestaltung des Vorhabens bilden und für die dort vorausgesetzte Verkehrsfunktion maßgeblich sind.

Die Aufnahme weitergehender betrieblicher Vorgaben, wie etwa eine Festlegung des zukünftigen Betriebsprogramms, ist dagegen vom Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) nicht gedeckt. Die konkrete Ausgestaltung des Betriebs muss vielmehr der unternehmerischen Entscheidung des Betreibers vorbehalten bleiben. Die Einhaltung der für den Betrieb der Eisenbahn geltenden Vorschriften wird dabei durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht.

Zu 2.: Die Verkehrsflusssimulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie dient zur weiterführenden Information der Öffentlichkeit und wurde vom Vorhabenträger anlässlich einer Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) in der Gemeinde am 05.02.2015 vorgestellt.

Zu 3.: In Nummer 9.4 der Lärmabschätzung werden Maßnahmen empfohlen, um die unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Lärm zu minimieren. Die empfohlenen Maßnahmen werden so gut als möglich umgesetzt, die Übernahme als Auflage im PF-Beschluss bleibt der planfeststellenden Behörde vorbehalten.

Zu 4.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, im Vorfeld der Maßnahme wird eine Beweissicherung durchgeführt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.: Auf Kapitel A. 3.4 „Schließzeiten der Bahnübergänge“ wird verwiesen.

Zu 2.: Bei der genannten Verkehrsuntersuchung handelt es sich um eine Verkehrsflusssimulation. Diese diente zur Information der Bevölkerung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Zu 3.: Siehe Kapitel A.3.3 „Beeinträchtigung während der Bauausführung“.

Zu 4.: Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass vor Beginn der Baumaßnahme eine Beweissicherung durchgeführt wird. Die Zusage ist einzuhalten. Siehe Kapitel A.3.3 „Beeinträchtigung während der Bauausführung“.

B.4.3.12 Gemeinde Kirchheim a.d.W.

Stellungnahme vom 17.03.2015, Bürgermeister, ohne Az.

In der Stellungnahme wird die allgemeine Verkehrssituation detailliert beschrieben. Unter den bestehenden Verkehrsverhältnissen entsteht bei einer Schrankenschließzeit von etwa 80 Sekunden ein 250 m langer Rückstau in beiden Richtungen. Die Gemeinde Kirchheim steht einer verlängerten Schließzeit sehr

ablehnend gegenüber, obwohl der Durchgangsverkehr durch den Bau der Umgehungsstraße entfallen wird. Die Verkehrssimulation entspricht nicht den realen Verkehrsaufkommen. Des Weiteren ist der zügige Einsatz der Notfallfahrzeuge eingeschränkt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Die Verkehrsflusssimulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie dient zur weiterführenden Information der Öffentlichkeit und wurde vom Vorhabenträger anlässlich einer Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) in der Gemeinde am 05.02.2015 vorgestellt.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung des Knotenpunktes B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Das Straßenverkehrsaufkommen ändert sich durch den Neubau des Kreuzungsbahnhofs nicht. Die Schrankenschließzeiten sind entsprechend den techn. Anforderungen und der Verkehrssicherungspflicht nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) dimensioniert. Insgesamt verlängern sich die Schließzeiten nicht signifikant. Die starke Verkehrsbelastung ist dem Vorhabenträger durchaus bewusst, aus diesem Grunde wird bei der Kreuzung zweier Züge eine zwischenzeitliche Öffnung der Bahnübergänge vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Auf Kapitel A.3.4 „Schließzeiten der Bahnübergänge“ wird verwiesen.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

B.4.3.13 Zweckverband Schienen-Personen-Nahverkehr Süd, Kaiserslautern

Stellungnahme vom 20.02.2015, ohne Az.

Es bestehen keine Bedenken bezüglich der geplanten Infrastrukturmaßnahme.

Der Zweckverband schließt sich dem Schreiben vom 23.01.2015 des Ministeriums des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Mainz, an.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Auf Kapitel B.4.3.7 Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Mainz, wird verwiesen.

B.4.3.14 Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Neustadt an der Weinstraße

Stellungnahme vom 24.02.2015, Az.: 14-06.21

1. Den Antragsunterlagen der 1. Offenlage war lediglich zu entnehmen, dass die geplante Infrastrukturmaßnahme ab dem Fahrplanjahr 2015 Teil des ITF (integralen Taktfahrplans) Rheinland-Pfalz sein soll. Daraus war so nicht abzulesen, dass - wie im nunmehr aktualisiert vorgelegten Erläuterungsbericht ausgeführt - der Bereich Frankenthal/Freinsheim/Grünstadt neu zu strukturieren und die nachfragestarke Achse Frankenthal-Grünstadt zu stärken sei. Angesichts dieser Zielsetzungen muss nunmehr davon ausgegangen werden, dass im Vergleich zum Bezugszustand mit einer projektbedingten Erhöhung des Bahnverkehrsaufkommens bzw. der Schließzeiten von Bahnübergängen zu rechnen ist.
2. Die Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Neustadt, hält es für bedenklich, dass hierzu - bis heute - kein IST-SOLL Vergleich vorgelegt worden ist. Im einschlägigen Kapitel 6.2 (Betriebskonzept SOLL, S.14a f.) steht die Zahl von (mittlerweile) 80 tägl. zwischen 05.00-24.00 Uhr verkehrenden Zügen- nach wie vor in keinerlei Bezug zu einem IST-Zustand.
3. Im Erläuterungsbericht steht in Kapitel 7.7.2 (S.26a) die Formulierung, dass sich durch die Anpassung der Signaltechnik auf hauptsignalabhängige Einschaltung Veränderungen der Schließzeiten an den Bahnübergängen ergeben können. Auch diesbezüglich finden sich keinerlei präzisierende Aussagen.
4. Wir halten zu den aufgeworfenen Aspekten/Fragestellungen im weiteren Verfahren entsprechend unmissverständliche Klarstellungen für erforderlich.
5. Ferner verbleibt festzuhalten, dass es lt. Pressemitteilung der Lokalzeitung DIE RHEINPFALZ - Unterhaardter Rundschau Nr. 36 vom 12.02.2015 offenbar am 05.02.2015 vor Ort zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung des Planungsträgers gekommen ist, auf welcher u.a. auf die weiter oben angesprochenen Aspekte eingegangen worden sein soll. Eine hierzu vorherige Information der im o.a. Verfahren zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange ist nicht erfolgt. Wir halten dies auch und gerade angesichts der durch die erneute Planoffenlage aufgeworfenen Fragestellungen für nicht zielführend, zumal evtl. weiterreichende Betroffenheiten auch unseres Aufgabenbereiches so (insgesamt) nicht absehbar/nachzuvollziehen sind.

6. Kirchheim a.d.Wstr. ist Standort zahlreicher, hpts. weinbaulich erzeugender Betriebe, welche zwingend auf die Benutzung der von der o.a. Infrastrukturmaßnahme berührten, innerorts gelegenen Bahnübergänge BÜ km 25,054 Weinstraße-Süd und BÜ km 25,149 Kleinkarlbacher Straße angewiesen sind.
7. Über den örtlichen Landwirtschaftsverkehr hinaus kommt es u.a. auch zu überörtlichen Verkehrsbeziehungen insbesondere durch Bewirtschaftung gemarkungsextern gelegener Weinbauflächen, Kunden- und Lieferantenverkehr, überbetrieblichen Lohndiensteneinsatz (Vollernterservice, Maischeerhitzung etc.). Der hierdurch stark vom Landwirtschaftsverkehr frequentierte BÜ km 25,054 Weinstraße-Süd kommt im innerörtlichen Verlauf der Bundesstraße 271 zu liegen, welche gegenwärtig ein Verkehrsaufkommen von ca. 10.000 KFZ/d und einem (wachsenden) LKW-Anteil von nahezu 5% aufweist. Dies auf z.T. erheblich beengten, für den Begegnungsverkehr kaum geeigneten, kurvigen Abschnitten. Es dürfte unstrittig und auch der Planfeststellungsbehörde hinlänglich bekannt sein, dass dies bereits eine sehr außergewöhnliche, für die Ortsgemeinde Kirchheim a.d.Wstr. mittlerweile vollkommen untragbare Belastungssituation darstellt, d.h. auch für die Abwicklung des örtlichen und überörtlichen Landwirtschaftsverkehrs.
8. Auch wenn die Realisierung einer Westumgehung (B 271 (neu) im Raum steht: Angesichts der o.a. Ausgangslage kann von hier aus signifikanten Verlängerungen der Wartezeiten an den o.a. Bahnübergängen unter keinen Umständen befürwortend gegenüber gestanden werden.
9. Nicht zu übersehen ist dabei schließlich, dass das mit der o.a. Umgehungstrasse verbundene, auch der Landwirtschaft und dem Weinbau mittelbar dienende Verbesserungspotenzial der innerörtlichen Aufenthaltsqualität u.E. nicht konterkariert werden darf.
10. Bei dem außerorts bei BÜ km 25,722 (um-)geplanten Wegebau- und Erweiterungsmaßnahmen sehen wir nach wie vor die Problematik der Errichtung von Schilderpfählen, Masten, abrupten Anböschungen vor kopfseitig auf die Wege auslaufenden Weinbergszeilen.
11. Bei BÜ km 25,149 Kleinkarlbacher Straße bitten wir noch um Überprüfung, ob der dort im Kreuzungsplan für die Lichtzeichen LZ 7, 8, 9 geplante Auslegemast eine ausreichende Durchfahrtshöhe für die im Raum regelmäßig eingesetzten Trauben-Vollerntemaschinen aufweist (lichte Höhe einschl. Sicherheitsabstände

gemäß RLW - Richtlinien für den ländl. Wegebau - 137/1999 ergänz. Sonderdruck der ARGE Landentwicklung mind. 4,2 m bis 4,5 m). Gleiches gilt für den an BÜ km 25,054 Weinstraße-Süd für die Lichtzeichen LZ 6, 7 vorgesehenen Auslegemast.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 1.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die Planrechtfertigung in Nr. 4.1 des Erläuterungsberichtes wurde entsprechend konkretisiert.

Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau des Kreuzungsbahnhofs Kirchheim. Regelungen, die den Betrieb der Eisenbahn betreffen, finden daher nur insofern Eingang in die Planfeststellung, als sie die Grundlage für die bauliche Gestaltung des Vorhabens bilden und für die dort vorausgesetzte Verkehrsfunktion maßgeblich sind. Die Aufnahme weitergehender betrieblicher Vorgaben, wie etwa eine Festlegung des zukünftigen Betriebsprogramms, ist dagegen vom Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) nicht gedeckt. Die konkrete Ausgestaltung des Betriebs muss vielmehr der unternehmerischen Entscheidung des Betreibers vorbehalten bleiben. Die Einhaltung der für den Betrieb der Eisenbahn geltenden Vorschriften wird dabei durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht.

Zu 2.: Auf Seite 24a des Erläuterungsberichts ist eine Gegenüberstellung vom Ist-Zustand mit 74 Zügen/Tag und einem künftig möglichen Betriebsprogramm dargestellt.

Zu 3., 4. und 6.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 5.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, hat keinen Bezug und keine Relevanz zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen.

Zu 7.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung des Knotenpunktes B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Das Straßenverkehrsaufkommen ändert sich durch den Neubau des Kreuzungsbahnhofs nicht. Die Schrankenschließzeiten sind entsprechend den techn. Anforderungen und der Verkehrssicherungspflicht nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) dimensioniert. Insgesamt verlängern sich die Schließzeiten nicht signifikant. Die starke Verkehrsbelastung ist dem Vorhabenträger durchaus bewusst, aus diesem Grunde wird bei der Kreuzung zweier Züge eine zwischenzeitliche Öffnung der Bahnübergänge vorgesehen.

Zu 8. und 9.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 10.: Auf die Problematik wurde bereits in der ersten Offenlage hingewiesen. Auf Empfehlung der Landwirtschaftskammer wurde daher am 15.04.2014 ein Ortstermin mit dem örtliche Vertreter durchgeführt. Dabei wurde besprochen, dass im Rahmen der Bauausführung die Standorte der Verkehrszeichens so gewählt werden, dass Behinderungen beim Bewirtschaften der Weinberge mit Fahrzeugen vermieden werden. Abrupte Anböschungen sieht die ausgelegte Planung nicht vor, es soll vielmehr der derzeitige Bestand wieder hergerichtet werden.

Zu 11.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planung berücksichtigt bereits eine lichte Höhe von 4,25 m sowie zusätzlich einen oberen Sicherheitsraum von zusätzlich 0,25 m.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.- 4. und 6.– 9.: Die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Rheinland Pfalz bezog sich vorwiegend auf die Themen Betriebskonzept mit erhöhtem Bahnverkehr, Schließzeiten an den Bahnübergängen und dem hohen Straßenverkehrsaufkommen.

Der Rheinland-Pfalz-Takt sieht eine halbstündige Zugverbindung auf der Strecke vor, das bedeutet, dass mehr Züge fahren. Dies steht im allgemeinen öffentlichen Interesse. Da zukünftig der bestehende Durchgangsverkehr in Kirchheim über die neue Landesstraße geführt wird, hat sich das Verkehrsaufkommen deutlich vermindert. Der Verkehrsrückstau im Ortsbereich wird hierdurch reduziert. Die Stellungnahme hat sich hierdurch erledigt (siehe Kapitel A.3.4).

Zu 5.: Die Darlegung bezieht sich auf allgemeine öffentliche Information und Beteiligung von Betroffenen und ist nicht Gegenstand einer Planfeststellung. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 10 und 11.: Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise und Forderungen bei der Planung berücksichtigt und die Pläne für die 2. Offenlage überarbeitet. Weiterhin hat die Vorhabenträgerin die hindernisfreie Ausbildung der neuen Zufahrt zu den Weinbergen bei Bahnübergang in km 25,722 zugesagt. Die Zusage ist von der Vorhabenträgerin einzuhalten. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist daher nicht erforderlich.

B.4.3.15 Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Südwest, PTI 11, Kaiserslautern

Stellungnahme vom 16.12.2015, Az.: 410/14/NWKL/JT

"Die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien der Telekom werden von den Maßnahmen berührt und müssen infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Alle erforderlichen Maßnahmen können erst nach endgültiger Klärung der Kostenfrage begonnen werden.

Die Telekom möchten die Planungen und ggf. Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig vorbereiten. Die Telekom bittet daher den Bauträger vor der Ausschreibung, die endgültigen Ausbaupläne und Querschnittshöhenpläne, evt. auch digital in PDF-Format, zuzusenden und die Ausschreibungs- und Ausführungstermine mitzuteilen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Die vorgebrachten Einwendungen werden zur Kenntnis genommen, sie wurden bereits in der ersten Offenlage behandelt und betreffen allesamt Sachverhalte, für die sich keine Änderung in der zweiten Offenlage ergeben hat. Daher entfällt eine Erwiderung des Vorhabenträgers.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Der Telekom sind vor der Ausschreibung die endgültigen Ausbaupläne und Querschnittshöhenpläne zur Verfügung zu stellen, damit sie ihre Planung und Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig vorbereiten kann.

B.4.3.16 Sammeleinwendungen

Sechs Sammeleinwendungen sind im Wortlaut gleich und beinhalten das Thema verlängerte Schließzeiten an den Bahnübergängen und damit verbundene Verkehrsbelastung.

Zwei weitere Sammeleinwendungen greifen zusätzlich die Themen wie

- Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg,
- Verkehrsrückstau auf Wohnstraßen,
- Umfahrung der Kreuzung nicht möglich,
- Behinderung der Einsätze von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten.
- Zusätzlicher Verkehr, wenn die Autobahn A 6 gesperrt ist.

Siehe hierzu Kapitel **A.3.4 Schließzeiten der Bahnübergänge** und Kapitel **B.4.5 Begründung der Entscheidung zu den Schließzeiten an den Bahnübergängen**.

B.4.3.17 Private Einwendungen

1. Einwender E1:

- 1.1. Einwender E1 sieht die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge für sein Anwesen durch die Maßnahme behindert.
- 1.2. Die Parkplätze für die Bewohner des Anwesens sind über die Bundesstraße 271 und der parallel zur Bahn führenden Zufahrt erreichbar. Einwender E1 befürchtet, dass durch den stehenden Straßenverkehr vor dem geschlossenen Bahnübergang in km 25,054 die Zufahrt zum Parkplatz blockiert ist.
- 1.3. Durch die Bauarbeiten wird das Anwesen verschmutzt.
- 1.4. Durch die Erhöhung der Zugzahl auf der Bahnstrecke ist der Bahnübergang öfters geschlossen. Die Zufahrt zu den Parkplätzen ist bei jeder Schrankenschließung blockiert (siehe auch Punkt 1.2. der Einwendung).

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen.

zu 1.1.: Der Bahnübergang wird hinsichtlich der Sicherheitstechnik (Signalanlagen) ertüchtigt. Der Bahnübergang wird zu keiner Zeit gesperrt sein. Bei Abschalten der Signaltechnik erfolgt die Sicherung des Bahnübergangs durch Bahnübergangsposten. Rettungswege sind durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

zu 1.2.: Die Zufahrt wird durch die Maßnahme unwesentlich beeinträchtigt.

zu 1.3.: Die Baumaßnahme liegt in ausreichender Entfernung zu dem Gebäude, somit wird die Fassade nicht verschmutzt. Die Grenzwerte zu BImSchG werden eingehalten. Im Vorfeld der Maßnahme wird eine Beweissicherung durchgeführt.

zu 1.4.: Die Anzahl der Verkehrenden Züge ändert sich nicht signifikant; u.a. kreuzen die Züge in Kirchheim, was die minimale Erhöhung der Zugzahlen erklärt. Vom neuen Bahnhof Kirchheim aus verkehren die Züge in beide Richtungen, so dass die Flexibilität im Betriebsablauf erhöht wird, jedoch der Bahnübergang sich von den Schließzeiten unwesentlich verändert. Die Schließzeiten gemäß Richtlinie der Bahn werden eingehalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Zu 1.1.: Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass durch die Maßnahme Rettungswege nicht beeinträchtigt werden. Diese Zusage ist einzuhalten. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Zu 1.2.: Aus der Zusage der Vorhabenträgerin, dass die Zufahrt zu den Parkplätzen durch die Maßnahme nur unwesentlich beeinträchtigt wird, schließt die Planfeststellungsbehörde, dass die Funktion der Zufahrt zu den Parkplätzen während der Baumaßnahme erhalten bleibt. Diese Zusage ist einzuhalten. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Zu 1.3.: Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass vor der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird. Diese Zusage ist einzuhalten. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Zu 1.4.: siehe Kapitel „Schließzeiten der Bahnübergänge“ A.3.4 und B.4.5.

2. Einwender E2:

2.1. Einwender E2 betreibt ein Weingut, das direkt neben dem Bahnübergang in Bahn-km 25,054 liegt. Bereits im Vorfeld weist Einwender E2 darauf hin, dass für das Weingut die Traubenannahme im Herbst und der Lagerplatz für Neuglas, der sich direkt an der Bundesstraße B 271 befindet, ganzjährig von Lastzügen angefahren wird. Die Belieferung kann nur über die Bundesstraße 271 erfolgen. Die Zufahrt über eine Umleitung ist nicht möglich.

2.2. Sollte es zu Störungen im Betriebsablauf durch den gesperrten Bahnübergang kommen, weist Einwender E2 darauf hin, dass entsprechende Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden.

- 2.3. Im nördlichen Gebäudeteil befinden sich zwei Ferienwohnungen, die direkt zur Bahn bzw. zum Bahnhof Fenster haben. Einwender E2 befürchtet, dass durch ständige Nacharbeit diese Ferienwohnungen nicht mehr vermietet werden können. Den Mietausfall will Einwender E2 in Rechnung stellen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen.

zu 2.1.: Während der Maßnahme wird keine Umleitung eingerichtet. Die Einfahrt zum Lagerplatz wird nicht wesentlich durch die Maßnahme gestört.

zu 2.2.: Der Bahnübergang wird während der Baumaßnahme nicht gesperrt (siehe Einwendung 1.1.), somit kann es zu keiner Störung im Betriebsablauf kommen.

Zu 2.3.: Für Ansprüche wegen Wertminderung in Folge lagebedingter Nachteile im Zuge von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen existiert keine Anspruchsgrundlage. Die AVV Baulärm wird eingehalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Zu 2.1. und 2.2.: Unter Beachtung der Rechtsauffassung des OVG Koblenz in seinem Urteil vom 10. Oktober 2018, Az 8 C 11694/17. OVG wird auf folgendes hingewiesen: Treten nicht voraussehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter auf, so bestimmen sich deren Rechte nach § 75 Abs. 2 und 3 VwVfG.

Eine Auferlegung der jederzeitigen Gewährleistung der Zufahrt zum Weingut, einem eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, wurde seitens des OVG Koblenz für zu unbestimmt und deswegen rechtswidrig erachtet (so OVG Koblenz, Urteil vom 10. Oktober 2018, Az 8 C 11694/17.OVG, S. 26f.).

Zu 2.3.: Für Schadensersatzansprüche infolge nachgewiesenem Mietausfall bei Ferienwohnungen während der Baumaßnahme gelten gesetzliche Regelungen. Schadensersatzansprüche sind dem Grunde nach festgesetzt (vgl. Kapitel A.3.3). Die AVV Baulärm ist zu beachten.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

3. Einwender E3:

Das Anwesen des Einwenders E3 grenzt direkt an die Baumaßnahme.

- 3.1. Durch den zweiten Bahnsteig, bzw. das zweite Gleis rückt die Anlage der Bahn näher an das Grundstück des Einwenders E3 heran. Einwender E3 sieht dadurch eine Wertminderung seines Grundstücks und fordert einen Ausgleich.

- 3.2. Einwender E 3 akzeptiert während der Bauzeit keine Nacharbeit, da hierdurch infolge Baulärm die Nachtruhe gestört wird.
- 3.3.: Einwender E 3 befürchtet durch Erd- und Oberbauarbeiten starke Erschütterungen und Verschmutzung an seinem Anwesen. Den eventuell entstehenden Schaden will er ersetzt haben.
- 3.4.: Bei Zügen, die keine Einfahrt in den Kreuzungsbahnhof haben, befürchtet er eine erhöhte Lärmbelastigung bei laufenden Motor der Zugeinheiten.
- 3.5.: Durch die Erhöhung der Zugzahlen befürchtet er eine zusätzliche Lärmbelastigung.
- 3.6.: Eine erhöhte Schließanzahl der Schranken am Bahnübergang verursacht Abgase und Lärm.
- 3.7.: Den Standort für den Kreuzungsbahnhof in Kirchheim kann er nicht verstehen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen.

Zu 3.1.: für Ansprüche wegen Wertminderung in Folge lagebedingter Nachteile im Zuge von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen existiert keine Anspruchsgrundlage.

Zu 3.2.: Die AVV Baulärm wird eingehalten. Die Bauarbeiten dauern 9 Monate.

Zu 3.3.: Die Baumaßnahme liegt in ausreichender Entfernung zu dem Gebäude, somit wird die Fassade nicht verschmutzt. Die Grenzwerte des BImSchG werden eingehalten. Im Vorfeld der Baumaßnahme wird eine Beweissicherung durchgeführt.

Zu 3.4 und 3.5.: Im Zuge der schalltechnischen Untersuchung zum Neubau des Kreuzungsbahnhofes in Kirchheim wurde das Gebäude des Einwenders 3 als angrenzendes Gebäude in Bezug auf die 16. BImSchV und das BImSchG untersucht. Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass sich die Schallimmissionen durch die Baumaßnahme an den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen nicht erhöhen. Damit liegt keine wesentliche Änderung der Schallimmissionssituation vor.

Zu 3.6.: Die Anzahl der verkehrenden Züge ändert sich nicht signifikant. Die Schließzeiten des Bahnübergangs verändern sich unwesentlich. Die Schließzeiten gemäß Richtlinie der Bahn werden eingehalten.

Zu 3.7.: Das Land Rheinland-Pfalz hat im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes auch den Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Kirchheim vorgesehen, um die Verkehrssituation auf der Schiene zu verbessern. Das Land hat die Maßnahme bei der DB AG bestellt. Durch die Realisierung wird die Möglichkeit geschaffen, dass sich mehr Züge auf der

eingleisigen Strecke begegnen können und eine Kreuzung nicht nur in Grünstadt und Freinsheim möglich ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

ZU 3.1.: Die Maßnahme stellt im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung einen erheblichen baulichen Eingriff in den vorhandenen Schienenweg dar. Deswegen wurde durch eine schalltechnische Untersuchung geprüft, ob eine wesentliche Änderung der Schallimmissionssituation und damit ein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst wird. Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass sich die Schallimmissionen durch die Maßnahme an den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen nicht erhöhen, damit liegt keine wesentliche Änderung der Schallimmissionssituation im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung vor. Auf Kapitel A.3.3 wird verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 3.2.: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Mit dem vorliegenden Beschluss kann keine Nacharbeit genehmigt werden – wegen der noch nicht vorliegenden Bauablaufplanung der Vorhabenträgerin sind Anzahl und Lage der Nacharbeitstage noch nicht festzulegen; die Genehmigung ist bei der zuständigen Landesimmissionsschutzbehörde einzuholen. Auf Kapitel A.3.3 wird verwiesen.

Zu 3.3.: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, vor der Bauausführung ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Auf Kapitel A.3.4 wird verwiesen.

Zu 3.4.: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Durch die Signalisierung werden keine Wartezeiten unmittelbar vor dem Bahnhof entstehen. Die Einfahrtsignale werden ca. 0,5 km vor dem Bahnhof aufgestellt.

Zu 3.5.: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Siehe Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu Punkt 3.1.

Zu 3.6.: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Anzahl der verkehrenden Züge ändert sich nicht wesentlich. In Anbetracht der inzwischen erfolgten Inbetriebnahme der Ortsumgehung Kirchheim sind akut anwachsende Verkehrsstaus nicht mehr zu erwarten (Vgl. hierzu Kapitel A.3.4.).

Zu 3.7.: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Nutzen der zusätzlichen Kreuzung von Zügen in Kirchheim ergibt sich aus dem Nahverkehrskonzept des Landes Rheinland-Pfalz. Hierdurch kann ein 30-Minuten-Takt auf der eingleisigen

Strecke zwischen Frankenthal und Grünstadt gefahren werden. Ohne die Kreuzung in Kirchheim ist dies nicht der Fall.

4. Einwender E4:

- 4.1. Der Einwender ist Eigentümer des ehemaligen Bahnhofsgebäudes, in dem sich eine Gaststätte und drei Wohnungen befinden. Er befürchtet die Beeinträchtigung der Wohnqualität der Mieter für die Dauer der Arbeiten. Daraus resultierende Mietkürzungen bzw. Ausfälle will Einwender E4 nicht tragen.
- 4.2. Durch Lärm- und Staubimmissionen während der Bauphase ist bei der Gaststätte mit Umsatzeinbußen zurechnen. Bei Bautätigkeiten während der Biergartensaison ist sogar mit erheblichen bis existentiellen Umsatzeinbußen der Betreiber zu rechnen. Neben Mietminderung ist hier auch mit Schadensersatzforderungen wegen des Umsatzausfalles der Betreiber zu rechnen. E4 will die Kosten nicht tragen.
- 4.3. Durch die Baumaßnahme befürchtet E4 Schäden am Bahnhofsgebäude. Auch durch die geplante Versickerung des Niederschlagwassers in der Nähe des Gebäudes befürchtet E4 feuchte Kellerwände bis hin zu feuchten Wänden im Erdgeschoß. Die Gaststätte könnte in einem solchen Fall nicht mehr in dem Gebäude betrieben werden.
- 4.4. Einwender E4 ist Inhaber eines Weingutes in der Bissersheimer Straße. Durch den Ausbau des Haltepunktes Kirchheim in einen Kreuzungsbahnhof befürchtet sie eine wesentliche Verlängerung der Schließzeiten an den Bahnübergängen in der B 271 und in der Kleinkarlbacherstraße. Die Andienung des Weingutes und die Anfahrt von Kunden zu dem Weingut sieht der Einwender E4 dadurch gefährdet und befürchtet die Abwanderung von Kunden, wodurch es zu Umsatzeinbußen kommt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 4.1.: Die AVV Baulärm wird eingehalten. Für Ansprüche wegen Wertminderung in Folge lagebedingter Nachteile im Zuge von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen existiert keine Anspruchsgrundlage.

Zu 4.2.: Die Grenzwerte des BImSchG werden eingehalten. Die AVV Baulärm wird berücksichtigt. Für Ansprüche wegen Wertminderung in Folge lagebedingter

Nachteile im Zuge von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen existiert keine Anspruchsgrundlage.

Zu 4.3.: Momentan besitzt der Haltepunkt Kirchheim keine Entwässerungsanlagen. Durch den Einbau der Tiefenentwässerung mit Versickerung in einer Rigole mit Vorhaltung für ein 5-jähriges Regenereignis wird die Situation vor Ort wesentlich verbessert. Schäden an den Gebäuden können durch die Infrastrukturanlagen der DB AG nicht entstehen. Des Weiteren liegt die Rigole in ausreichender Entfernung zum dem Gebäude.

Zu 4.4.: Die Bissersheimerstraße wird durch die Maßnahme zwar in Anspruch genommen, stellt aber keine wesentliche Verschlechterung der Situation dar. Die Anzahl der verkehrenden Züge ändert sich nicht signifikant u.a. kreuzen die Züge in Kirchheim, was die minimale Erhöhung der Zugzahlen erklärt. Vom neuen Bf. Kirchheim aus verkehren die Züge in beide Richtungen, so dass die Flexibilität im Betriebsablauf erhöht wird, jedoch der Bahnübergang sich von den Schließzeiten unwesentlich verändert. Die Schließzeiten gemäß Richtlinie der Bahn werden eingehalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Treten nicht vorhersehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter auf, so bestimmen sich deren Rechte nach § 75 Abs. 2 und 3 Verwaltungsverfahrensgesetz.

Zu 4.1.: Für Schadensersatzansprüche infolge nachgewiesenem Mietausfall während der Baumaßnahme gelten gesetzliche Regelungen. Die AVV Baulärm ist grundsätzlich einzuhalten. Als ultima ratio ist bei Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle durch den Baulärm den Anwohnern ggf. Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen oder aber Entschädigung in Geld zu leisten. Schadensersatzansprüche sind dem Grunde nach festgesetzt (vgl. im Einzelnen Kapitel A.3.3).

Zu 4.2.: Treten nicht vorhersehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter auf, so bestimmen sich deren Rechte nach § 75 Abs. 2 und 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG; vgl. im Übrigen auch Kapitel A.3.3).

Zu 4.3.: Vor Beginn der Baumaßnahme hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird. Diese Zusage ist einzuhalten. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Zu 4.4.: siehe Kapitel „Schließzeiten der Bahnübergänge“, Kapitel A.3.4.

5. Einwender E5:

5.1. Einwender 5 befürchtet, dass mit der Durchführung der Maßnahme das Grundstück einen nicht hinnehmbaren Wertverlust erleidet. Die Rebzellen wurden im Jahr 2008 neu angelegt.

Die Bewirtschaftung ist mit Umsetzung der Maßnahme nur unter großen Schwierigkeiten bzw. gar nicht mehr möglich. Mit Umsetzung entsteht ein baubedingter Absatz, der ein problemloses Anfahren des Grundstückes nicht mehr zulässt.

Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich ein bahneigenes Grundstück, auf dem die notwendigen Baumaßnahmen problemlos durchgeführt werden könnten. Dieses Grundstück sollte anstatt meines Eigentums in die Baumaßnahme einbezogen werden.

5.2. Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 5.1.: Dem Einwand wird zugestimmt. Es erfolgt eine Umplanung und das DB-eigene Grundstück wird einbezogen. Die Grundstücke Flur 0, Flurstücke 1414 und 1415 werden künftig nicht mehr von der Maßnahme betroffen sein.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 5.1.: Der Einwand hat sich erledigt, ihm wurde abgeholfen. Für die 2. Offenlage wurde der Plan entsprechend dem Einwand geändert.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist somit nicht notwendig.

6. Einwender E6:

6.1. Einwender E 6 schreibt, dass die Durchführung der Baumaßnahme so angelegt sein muss, dass die Wohnqualität der Nutzer/Mieter nicht gemindert wird, damit Mietminderungen und Mietausfälle auszuschließen sind.

Die DB ist zu verpflichten, dass etwaige Ausfallkosten von der DB ohne juristische Verfahren übernommen werden.

6.2. Die Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nicht in unmittelbarer Nähe der Wohnanlage liegen und zusätzlich muss die Benutzbarkeit der Stellplätze ohne jegliche Einschränkung gewährleistet sein.

6.3. Die DB ist zu verpflichten, alle auftretenden und nachträglich auftretenden Schäden an Gebäude- und Kelleraußenwänden (z.B. Wasserschäden) oder sonstige Rekultivierungsschäden (z.B. Einfriedung) auf DB-Kosten zu beseitigen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 6.1.: Für Ansprüche wegen Wertminderung in Folge lagebedingter Nachteile im Zuge von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen existiert keine Anspruchsgrundlage.

Zu 6.2.: Die Baustelleneinrichtungsflächen sind deklariert und mit den betroffenen Parteien abgestimmt. Die Zufahrten erfolgen über öffentliche Straßen und Wege.

Zu 6.3.: Momentan besitzt der Haltepunkt Kirchheim keine Entwässerungsanlagen. Durch den Einbau der Tiefenentwässerung mit Versickerung in einer Rigole mit Vorhaltung für ein 5-jähriges Regenereignis wird die Situation vor Ort wesentlich verbessert. Schäden an den Gebäuden können durch die Infrastrukturanlagen der DB AG nicht entstehen.

Des Weiteren liegt die Rigole in ausreichender Entfernung zu dem Gebäude.

Betroffene Anlagen Dritter, die während der Maßnahme in Mitleidenschaft gezogen werden bzw. geplant rückgebaut werden müssen, werden entsprechend auch wieder ordnungsgemäß neu errichtet.

Im Vorfeld der Baumaßnahme wird eine Beweissicherung durchgeführt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 6.1.: Entschädigung in Geld ist dem Grunde nach festgesetzt (vgl. Kapitel A.3.3). Für Schadensersatzansprüche infolge Mietausfall gelten gesetzliche Regelungen. Die AVV Baulärm ist grundsätzlich einzuhalten. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist darüber hinaus nicht notwendig.

Zu 6.2.: Die Baustelleneinrichtungsflächen sind in Anlage 1.8.2.a (Baustellenerschließung-Erschließungsplan) festgestellt. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Zu 6.3.: Vor Beginn der Baumaßnahme hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird. Diese Zusage ist einzuhalten. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

Treten nicht voraussehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter auf, so bestimmen sich deren Rechte nach § 75 Abs. 2 und 3 VwVfG.

7. Einwender E7:

- 7.1. Einwender E 7 gibt keine Erlaubnis, seine Grundstücke zu betreten oder zu befahren. Dem Verkauf eines Teilstücks der Grundstücke stimmt er nicht zu. Die von der Vorhabenträgerin angestrebten Nutzungsänderungen ermöglichen ihm keine uneingeschränkte Bewirtschaftung der Gesamtfläche mehr.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 7.1.: Den Einwänden wird zugestimmt.

Es erfolgt eine Umplanung auf das gegenüberliegende DB-eigene Grundstück. Die betreffenden Grundstücke werden künftig nicht mehr von der Maßnahme betroffen sein.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 7.1.: Die Einwände haben sich erledigt, ihnen wurde abgeholfen. Für die 2. Offenlage wurde der Plan entsprechend den Einwänden geändert. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

8. Einwender E8:

Einwender E8 erhebt im Auftrag und namens einer Eigentümergemeinschaft Einwendungen. Die Einwendungen entsprechen im Wortlaut den der Einwender E6.

Zusätzlich wurde aufgeführt:

Die Wohnqualität und die Wertigkeit (Wert- und Mietminderungen bei Objektverkauf/Objektvermietung) der einzelnen Wohneinheiten werden durch den erhöhten Bahnverkehr in untragbarer Weise geschmälert. Hilfsweise wird geldwerter Ausgleich gefordert.

Die vorgesehene Nacharbeit in der Bauphase beeinträchtigt die Nachtruhe der Bewohner in unzumutbarem Maße.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Die Stellungnahme der Vorhabenträgerin entspricht der Stellungnahme zu Einwender E6.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Wie unter Einwender E6.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass eine bloße Erhöhung der Zugfrequenz durch den dem Eisenbahnbetrieb an der Strecke zugrundeliegenden Planfeststellungsbeschluss gedeckt ist. Sie bewegt sich im Rahmen der grundgesetzlichen Sozialbindung des Eigentums.

9. Einwender E9:

- 9.1. Einwender E9 führt an: Zunächst führen die Ausführungsarbeiten zu einer massiven Beeinträchtigung durch Baulärm und dies bei einzelnen Bauabschnitten sogar an 24 Stunden pro Tag.
- 9.2. Als unmittelbare Anwohner mit einer kleinen Tochter im Alter von 2 Jahren ist diese Situation für seine Familie nicht tragbar und hat zur Konsequenz, dass er während der Bauzeit aufgrund der zu erwartenden hohen Lärmbelastigung sowohl am Tag als auch temporär in der Nacht keine Möglichkeit sehe, Zuhause zu bleiben. Für den Fall der Durchführung der Arbeiten in der geplanten Form werde auch er - ähnlich wie die Bewohner des ehemaligen Bahnhofsgebäudes - jegliche Rechtsmittel prüfen, um eine geldwerte Entschädigung zu erhalten.
- 9.3. Dieser unmittelbaren Beeinträchtigung der Anwohner lässt sich auch nicht ein allgemeines öffentliches Interesse entgegenhalten, da der Nutzen dieses Bauvorhabens weitgehend im Verborgenen bleibt und zudem Baukosten von geschätzten 8 Millionen € in keinsten Weise verhältnismäßig sind.
- 9.4. Daneben existiert am Bahnhof Herxheim nur eine Station weiter in Fahrtrichtung Freinsheim eine sinnvolle Alternative zur Errichtung des Kreuzungsbahnhofs außerhalb einer Ortschaft, bei der es -wenn überhaupt- zu eine deutlich geringeren Beeinträchtigungen kommt. Einwender E9 bittet mit Nachdruck seine Einwendungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen und entsprechende Änderungen vorzunehmen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 9.1.: Soweit wie möglich werden die Arbeiten innerhalb der gesetzlichen Werkarbeitszeiten durchgeführt. Dennoch kann auf Nacharbeit nicht verzichtet werden.

Zu 9.2.: Soweit es möglich ist, wird auf Nachtarbeit verzichtet, sie wird sich allerdings nicht vermeiden lassen. Die Entschädigungen für Anspruchsberechtigte Personen werden außerhalb des Planrechtsverfahrens zivilrechtlich in einem separaten Termin geregelt. Der Vorhabenträger spricht dazu die betroffenen Personen an.

Zu 9.3.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 9.4.: Die Notwendigkeit eines Kreuzungsbahnhofs in Kirchheim ist in der Planrechtfertigung in Nr. 4.1 des Erläuterungsberichtes beschrieben und als zwingend erforderlich erachtet worden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 9.1. und 9.2.: Die Nachtarbeitstage, die für die Baumaßnahme unabdingbar sind, stehen noch nicht hinreichend bestimmt fest.

Die Genehmigung der sich erst später aus dem Bauablauf ergebenden und sodann von der Vorhabenträgerin genau festgelegten Nachtarbeitstage ist nach alledem vom Vorhabenträger bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde des Landes Rheinland-Pfalz einzuholen.

Dieser Landesimmissionsschutzbehörde des Landes Rheinland-Pfalz ist die Entscheidung über Ausnahmegenehmigungen in derart gelagerten Fällen vorbehalten (vgl. Kapitel A 3.3.).

Die AVV Baulärm ist grundsätzlich einzuhalten. Bei unzumutbarer Lärmbelastung siehe Kapitel A.3.3. Treten nicht voraussehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter auf, so bestimmen sich deren Rechte nach § 75 Abs. 2 und 3 VwVfG.

Zu 9.3.: Der Nutzen der zusätzlichen Kreuzung von Zügen in Kirchheim ergibt sich aus dem Nahverkehrskonzept des Landes Rheinland-Pfalz. Es kann dadurch ein 30-Minuten-Takt auf der eingleisigen Strecke zwischen Frankenthal und Grünstadt gefahren werden. Ohne die Kreuzung in Kirchheim ist dies nicht der Fall.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 9.4.: Wie unter 9.3. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

10. Einwender E10:

Einwender E10 spricht 3 Themen an. Das sind Baulärm, Schäden an Gebäuden durch Bauarbeiten und Schließzeiten an den Bahnübergängen.

I. Baulärmabschätzung, Anlage 3.20.2:

- 10.1. Die in Nummer 9.1 der Lärmabschätzung genannten mobilen Schallschirme (Schallschutzwände) müssen in einer Größe gewählt werden, dass sie die Baugeräte genügend abdecken. Gegebenenfalls muss nochmals ein Sachverständiger beauftragt werden, zu untersuchen, welche Schallschutzwände im vorliegenden Fall eingesetzt werden können. Unklar ist, weshalb die Schallschirme schnell auf- bzw. abgebaut werden können müssen, da es sich um eine länger andauernde Baumaßnahme von überschaubarer Länge handelt. Die Schallschirme können daher während der Dauer der gesamten Baumaßnahme aufgebaut bleiben. Einwender E10 hält es für notwendig, dass die unter Nummer 9.4 der Lärmabschätzung genannten empfohlenen Maßnahmen als rechtsverbindliche Verpflichtung in die Planfeststellung aufgenommen werden, um zu verhindern, dass die betroffenen Anwohner irreparable, gesundheitliche Schäden, wie z.B. Tinnitus, Schlafstörungen etc., durch die Baumaßnahme erleiden müssen.
- 10.2. Entschädigungen in Geld können irreparable gesundheitliche Schäden nicht wiedergutmachen. Daher sollte es auch im Interesse der DB AG liegen, unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen rund um die Uhr am Wochenende sowie mehrere Wochen lang zur Nachtzeit zu vermeiden und anderweitige Lösungen zu finden.
- Mit nächtlichen Arbeiten in einem Umfang von insgesamt sechs Wochen, wie in Punkt 6 auf Seite acht der Lärmabschätzung aufgeführt, kann sich Einwender E10 nicht einverstanden erklären, da dies für die Anwohner eine unzumutbare gesundheitsbeeinträchtigende Lärmbelastung darstellt
- 10.3. Auch mit dem geplanten Einsatz von großen Baumaschinen an einigen Wochenenden rund um die Uhr, wie im Zeitungsartikel der Rheinpfalz vom 7.2.2015 angekündigt, kann sich Einwender E10 als Anwohner nicht einverstanden erklären wegen der damit verbundenen gesundheitlichen Beeinträchtigungen.
- Als Alternative schlägt Einwender E10 eine entsprechend längere Vollsperrung der Strecke mit einem länger eingesetzten Schienenersatzverkehr durch Busse vor. Dies wurde in der Vergangenheit auf der betroffenen Strecke schon des öfteren praktiziert, gerade auch in den Ferien.
- Durch eine längere Vollsperrung mit entsprechendem Schienenersatzverkehr durch Busse ist es nicht notwendig, die Bauarbeiten für insgesamt sechs Wochen auch nachts durchzuführen und auch nicht notwendig, die Bauarbeiten an mehreren Wochenenden rund um die Uhr durchzuführen.

Die Bauarbeiten vor allem nachts und auch an den Wochenenden sind für die Anwohner unzumutbar, da die Nachtzeiten sowie die Wochenenden der Erholung dienen und bei andauernder starker Lärmbelastigung - sowie sie durch die Baumaßnahmen zu befürchten sind - ist diese Erholung nicht mehr möglich.

- 10.4. Einwender E10 weist darauf hin, dass gerade bei den betroffenen Anwohnern im Silvanerweg etliche Kleinkinder sowie auch Kinder im Grundschulalter betroffen sind, die üblicherweise gegen 20:00 Uhr abends schlafen gehen und denen ein Einschlafen abends bei dem prognostizierten Lärmpegel nicht möglich sein wird.

Daher lehnt Einwender E10 es ab, dass Bauarbeiten abends nach 19:00 Uhr durchgeführt werden.

Einverstanden ist Einwender E10 mit Bauarbeiten von montags bis freitags von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr.

Gerade auch im öffentlichen Recht muss seitens der Behörden immer beachtet werden, dass die Auswirkungen von Maßnahmen so gering wie möglich für die betroffenen Parteien gehalten werden.

Dieser Grundsatz wurde vorliegend in der Planfeststellung hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigungen für die Anwohner nicht beachtet.

Auch kann Einwender E10 sich abfinden mit der geplanten einwöchigen Bauphase in den Osterferien 2016, in der rund um die Uhr gearbeitet werden soll, sofern es tatsächlich bei den Osterferien 2016 bleibt, die Deutsche Bahn AG entsprechende Kosten für eine anderweitige Unterbringung übernimmt und der Termin verbindlich zugesagt und nicht wieder auf nach den Osterferien verschoben wird.

Da die Planungen des Kreuzbahnhofs aus verschiedenen Gründen bereits mehrfach verzögert und hinausgeschoben wurden, hält Einwender E10 die oben vorgeschlagene Vorgehensweise für vertretbar, da die dadurch entstehende Verzögerung insgesamt betrachtet nicht ins Gewicht fällt.

Weiterhin könnten wir uns vorstellen, der DB AG insoweit entgegenzukommen, dass diese beispielsweise in den kommenden Weihnachtsferien, der zweiten Osterferienwoche oder zu Beginn der Sommerferien eine weitere Woche Bauarbeiten rund Uhr durchführt.

Dies unter der Bedingung, dass diese Maßnahme entsprechend langfristig vorher angekündigt wird und die DB AG die entsprechenden Kosten einer anderweitigen Unterbringung übernimmt.

In dem Zeitungsartikel der Rheinpfalz vom 7.2.2015 werden Hotelgutscheine für die Anwohner erwähnt.

Wir bitten insoweit um Mitteilung, ob den Anwohnern hier ein bestimmtes Budget pro Tag - und wenn ja in welcher Höhe- zur Verfügung gestellt wird und diese ihre Unterkunft selbst wählen können. Alle anderen Arten von Hotelgutscheinen, die die Anwohner an eine bestimmte Unterkunft binden, ist unserer Ansicht nach eine unzumutbare Einschränkung der Anwohner.

Einwender E10 weist des Weiteren darauf hin, dass neben mehreren (Klein-) Kindern auch ältere Anwohner sowie sonstige Personen in den Häusern im Silvanerweg leben, die tagsüber zu Hause sind.

- 10.5. In Punkt 9.4 auf Seite 15 der Baulärmabschätzung wird ein sogenanntes Lärmmonitoring empfohlen.

Einwender E10 regt insoweit an, einen neutralen Sachverständigen aus der Region und keinen bahninternen Sachverständigen mit dem "Lärmmonitoring" zu beauftragen.

Dieser sollte während der Bauphase mindestens einmal täglich Messungen mit Dokumentation der Uhrzeit an vorher festgelegten Punkten vornehmen, wobei den Anwohnern die Messpunkte entsprechend mitgeteilt werden sollten.

Wie bereits oben erläutert, sollten die unter 9.4 empfohlenen Maßnahmen als verbindliche Verpflichtungen der DB AG in die Planfeststellung mit aufgenommen werden.

Hierbei sollte sich die DB AG auch verpflichten, einen neutralen Sachverständigen einzusetzen, der in der Bauphase regelmäßig, mindestens mehrmals wöchentlich überprüft, ob die Vertragsfirmen der DB AG tatsächlich Geräte einsetzen bei denen die Grenzwerte hinsichtlich des Lärms eingehalten werden.

- 10.6. Unter 9.4 findet sich recht allgemein der Punkt "Informieren der Anwohner". Hier ist es erforderlich, dass sich die DB AG verpflichtet, die Anwohner mindestens vier Monate vor der jeweiligen einschneidenden Baumaßnahme genau über Datum und Dauer zu informieren.

Die in Punkt 9 der Baulärmabschätzung genannten Maßnahmen zur Minderung des Baulärms sind alle sehr allgemein formuliert. Wir halten hier eine Überarbeitung durch einen neutralen Sachverständigen für notwendig, welche wirksamen Lärmschutzmaßnahmen im Detail zum Schutz der Anwohner getroffen werden können.

In Punkt 9 der Baulärmabschätzung wird der Eindruck erweckt, dass die

Verfasser dieses Berichts sich wenig Gedanken und Mühe hinsichtlich Lärmschutz für die Anwohner gemacht haben.

Die Verfasser des Berichts sollten sich die Mühe machen, sich in die Anwohner zu versetzen, die laut Planung der DB AG wochenlang nächtlichem Baulärm ausgesetzt sein sollen sowie auch an mehreren Wochenenden rund um die Uhr.

Einwender E10 bezweifelt, dass die Ersteller dieses Berichts eine solche lärmbelästigende und gesundheitsbeeinträchtigende Planung vorgenommen hätten, wenn sie als Anwohner selbst von der Baumaßnahme betroffen wären. "Im Erläuterungsbericht, Anlage 01.03.01.a wird auf Seite 30 a unter Nr. 8.1. festgestellt, dass die Baumaßnahme eine erhebliche Beeinträchtigung für die Anwohner darstellen wird.

Die Verfasser des Berichts kommen fälschlicherweise zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen nicht verhindert bzw. abgemildert werden könnten."

Dem widerspricht Einwender E10. Sofern die oben vorgeschlagene Maßnahme (längere Vollsperrung bei Einsatz von längeren Schienenersatzverkehr) umgesetzt wird, kann durch Verhinderung von nächtlichen Bauarbeiten sowie Bauarbeiten an Wochenenden rund um die Uhr die Beeinträchtigungen für die Anwohner erheblich abgemildert werden.

Die Verfasser des eben erwähnten Erläuterungsberichts sowie der Baulärmabschätzung und die Verantwortlichen der DB AG sollten sich vor Augen führen, dass die Anwohner über einen geplanten Zeitraum von sieben Monaten einem enormen Baulärm von morgens bis abends ausgesetzt sein werden. Man sollte den Anwohnern daher Erholungsphasen zumindest nachts und am Wochenende zugestehen und diese nicht noch über die Maßen zusätzlich durch wochenlange Arbeiten nachts und rund um die Uhr an mehreren Wochenenden belasten.

II. Zu erwartende Schäden an Gebäuden der Anwohner:

- 10.7. Im geotechnischen Bericht ist von Erschütterungen in der Bauphase die Rede, das Gelände wird als schwer rammfähig eingestuft. Da es sich bei den Einfamilienhäusern im Silvanerweg um erst wenige Jahre alte Neubauten handelt, besteht ein besonderes Interesse dieser Anwohner, dass sich die DB AG bereits vor Beginn der Baumaßnahmen juristisch verbindlich im Rahmen der Planfeststellung verpflichtet, für gegebenenfalls durch die Baumaßnahmen auftretende Schäden an den Häusern, wie zum Beispiel Risse in den Wänden,

ezutreten. "Die DB AG muss sich weiterhin verbindlich verpflichten, rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen durch einen neutralen, nicht bahninternen Sachverständigen den Zustand der Häuser der Anwohner, insbesondere derer des Silvanerwegs, zu dokumentieren und durch diesen nach Beendigung der Baumaßnahmen nochmals begutachten zu lassen zur Feststellung von Schäden. Die DB AG muss sich hierbei auch verpflichten, die entsprechenden Sachverständigengutachten für die Begutachtung vor und nach der Baumaßnahme zu übernehmen."

III. Öffnungs- und Schließzeiten der Schranken:

- 10.8. Im Zeitungsartikel der Rheinpfalz vom 7.2.2015 ist nur davon die Rede, dass in der Verkehrsflusssimulation der sich stauende Verkehr in der Kleinkarlbacherstraße berücksichtigt wird. Hier wurde es versäumt, auch den sich rückstauenden Verkehr in der Bissersheimer Straße zu berücksichtigen. Vor allem für Autos, die aus der Bissersheimer Straße kommend nach links in Richtung Bad Dürkheim abbiegen wollen, wird es auch durch die neue Version, die für die Öffnung der Schranken vorgesehen ist, höchst schwierig werden, in die Hauptdurchgangsstraße einzubiegen. Es ist hier mit Wartezeiten von mindestens 5-10 Minuten zu rechnen, um eine genügend große Lücke im Verkehrsfluss nach dem zweimaligen Öffnen und Schließen der Schranken zu finden, um sich als Linksabbieger in den Verkehr einzufädeln. Die Situation für die aus der Kleinkarlbacherstraße kommenden Linksabbieger sowie die aus der Bissersheimer Straße kommenden Linksabbieger wird sich erst nach Fertigstellung der Umgehungsstraße entspannen.

Es stellt sich hinsichtlich der Gesamtsituation Öffnung/Schließung der Schranken und Bau des Kreuzungsbahnhofs sowieso die Frage, warum nicht erst nach Fertigstellung der Umgehungsstraße mit dem Bau des Kreuzungsbahnhofs begonnen wird. Dies würde das Problem der Warteschlangen vor den Schranken erheblich entschärfen.

Im Zeitungsartikel der Rheinpfalz vom 7.2.2015 wurde seitens des Projektleiters Herrn Schweda am Infoabend erklärt, dass es für das Rettungswesen ein mit der Bahn abgestimmtes Notfallmanagement gebe.

Es wird um Erläuterungen gebeten, wie dieses Notfallmanagement für das Rettungswesen aussehen soll bzw. wird um Zurverfügungstellung der entsprechenden Unterlagen gebeten. Es stellt sich hier die Frage, ob in dem Planfeststellungsverfahren beispielsweise die Situation berücksichtigt wurde,

dass ein Feuerwehrlöschzug zu einem Brand in Kirchheim muss und minutenlang im Stau vor der Schranke steht. Verschärft wird die Situation, wenn der Löschzug auch nicht nach dem ersten Öffnen der Schranke diese passieren kann, da sich ein entsprechend langer Rückstau gebildet hat. Die hierdurch auftretende Verzögerung von ca. 5-10 Minuten kann dazu führen, dass im Extremfall Menschenleben bei einem Brand nicht mehr rechtzeitig gerettet werden können oder auch ein Rettungs- oder Notarztwagen die wenigen entscheidenden Minuten zu spät zum Einsatzort gelangt.

Wie werden beispielsweise folgende Einsatzsituationen gelöst, dass ein großer Löschzug aus dem Feuerwehrhaus am Ende von Kirchheim (Kleinkarlbacherstraße) aus Richtung Kleinkarlbach kommend die geschlossene Schranke passieren soll? Dies insbesondere auch unter Berücksichtigung des bereits in der Simulation vorherzusehenden Rückstaus? Wie soll beispielsweise ein aus Richtung Grünstadt kommender Krankenwagen die mehrere 100 m lange Warteschlange sowie die geschlossene Schranke in der Weinstraße passieren, wenn im Norden von Kirchheim jemand so dringend auf einen Rettungswagen/Notarzt angewiesen ist, dass jede Minute zählt?

Wir regen an, dass die in diesem Schreiben aufgeführten Punkte gegebenenfalls nochmals an einem Infoabend erläutert werden.

Wie aus dem bereits erwähnten Zeitungsartikel hervorgeht, wurde an dem Infoabend bereits eine mündliche Garantie gegeben, dass die Variante mit der Zwischenöffnung der Schranken bis zur Fertigstellung der Umgehungsstraße durchgeführt wird.

Es sollte in dem Planfeststellungsverfahren festgeschrieben werden, dass die Bahn verpflichtet wird, eine schriftliche Garantie abzugeben, dass die Variante mit den Zwischenöffnungen der Schranken bleibt, auch nach Fertigstellung der Umgehungsstraße. Denn auch nach Fertigstellung der Umgehungsstraße wird sich die Situation hinsichtlich des Rettungswesens nicht ändern. Eine fünfminütige Sperrung der Schranken kann- wie oben bereits erläutert- Menschenleben kosten. Daher sollte die Variante mit der Zwischenöffnung der Schranken auch nach Fertigstellung der Umgehungsstraße weiter schriftlich seitens der DB AG garantiert werden.

Zum Schluss möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass unserer Ansicht nach das gesamte Projekt Kreuzungsbahnhof unwirtschaftlich ist und auch in Kirchheim nicht notwendig ist.

Laut Informationen der Kirchheimer Liste und der FWG Kirchheim sind bereits in Grünstadt sowie in Freinsheim Kreuzungen von zwei Zügen möglich. Es stellt

sich daher die Frage, weshalb im jeweils wenige Minuten entfernten Kirchheim nochmals für 7 Millionen Euro ein Kreuzungsbahnhof gebaut werden muss.

Dies vor allem auch im Hinblick darauf, dass anstatt von derzeit 74 dann nach Fertigstellung des Kreuzungsbahnhofs 80 Züge am Tag fahren. Es stellt sich hier die Frage, ob eine Steigerung der Kapazität von sechs Zügen am Tag ein solch aufwändiges und kostenintensives Projekt rechtfertigt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 10.1 Die Einrichtung mobiler Schallschutzwände wurde geprüft aber für nicht umsetzbar erachtet.

Ein Gutachter für Lärm und Erschütterung wird baubegleitend eingesetzt.

Die in der Baulärmabschätzung empfohlenen Maßnahmen werden so gut als möglich umgesetzt, die Übernahme als Auflage im PF-Beschluss bleibt der planfeststellenden Behörde vorbehalten.

Zu 10.2 Soweit es möglich ist, wird auf Nachtarbeit verzichtet, sie wird sich allerdings nicht vermeiden lassen. Die Entschädigungen für Anspruchsberechtigte Personen werden außerhalb des Planrechtsverfahrens zivilrechtlich in einem separaten Termin geregelt. Der Vorhabenträger spricht dazu die betroffenen Personen an.

Zu 10.3 Soweit es möglich ist, wird auf Nachtarbeit verzichtet, sie wird sich allerdings nicht vermeiden lassen. Die Entschädigungen für Anspruchsberechtigte Personen werden außerhalb des Planrechtsverfahrens zivilrechtlich in einem separaten Termin geregelt. Der Vorhabenträger spricht dazu die betroffenen Personen an.

Für den geplanten Bauablauf sind in der sinnvollen Abfolge der Gewerke keine weiteren Totalsperrungen erforderlich, als für die Osterferien 2016 vorgesehen (12 Tage). Eine darüberhinausgehende Vollsperrung ist nicht vorgesehen, da kein Nutzen für den Bauablauf entsteht.

Auch durch eine längere Vollsperrung kann der Bauablauf in Bezug auf die Nachtarbeit nicht auf diesen Zeitraum beschränkt werden. Die Abfolge der unterschiedlichen Arbeiten schließt dies aus.

Zu 10.4. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Bauablauf berücksichtigt oder versucht im Bauablauf zu berücksichtigen.

Die Abwägung liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde.

Das Planfeststellungsverfahren ist nicht abgeschlossen, daher ist nicht vorherzusagen, dass der Grundsatz nicht beachtet worden ist. In den vorgelegten Genehmigungsunterlagen wird auf das Thema Baulärm eingegangen und die Maßnahmen zur Minimierung des Baulärms beschrieben.

Generell besteht während der Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit ein Anspruch auf angemessene Entschädigung, sofern eine Betroffenheit besteht. Die Entschädigungen für Anspruchsberechtigte Personen werden außerhalb des Planrechtsverfahrens zivilrechtlich in einem separaten Termin geregelt. Der Vorhabenträger spricht dazu die betroffenen Personen an.

Für den geplanten Bauablauf sind in der sinnvollen Abfolge der Gewerke keine weiteren Totalsperrungen erforderlich, als für die Osterferien 2016 vorgesehen (12 Tage). Eine darüberhinausgehende Vollsperrung mit Schienenersatzverkehr ist nicht vorgesehen, da kein Nutzen für den Bauablauf entsteht.

Generell besteht während der Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit ein Anspruch auf angemessene Entschädigung sofern eine Betroffenheit besteht. Die Entschädigungen für Anspruchsberechtigte Personen werden außerhalb des Planrechtsverfahrens zivilrechtlich in einem separaten Termin geregelt. Der Vorhabenträger spricht dazu die betroffenen Personen an.

Grundsätzlich hat der Vorhabenträger anlässlich des Erörterungstermins am 05.05.2014 in einem Redebeitrag deutlich gemacht, dass die Möglichkeit besteht, sich über Entschädigungen vertraglich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu vereinbaren.

Generell besteht während der Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit ein Anspruch auf angemessene Entschädigung sofern eine Betroffenheit besteht. Die Entschädigungen für Anspruchsberechtigte Personen werden außerhalb des Planrechtsverfahrens zivilrechtlich in einem separaten Termin geregelt. Der Vorhabenträger spricht dazu die betroffenen Personen an.

Der Hinweis auf Kinder und ältere Personen werden zur Kenntnis genommen und Maßnahmen zur Minimierung des unvermeidlichen Baulärms im Bauablauf berücksichtigt oder veranlasst.

Zu 10.5.: Der Einsatz eines Koordinators für Baulärm ist vorgesehen, dieser soll den betroffenen Anwohnern Zeiträume lärmintensiver Bauarbeiten ankündigen, Abfragen durchführen.

Ein Gutachter für Lärm und Erschütterung wird baubegleitend eingesetzt.

Der Hinweis über Anzahl der Messungen, Dokumentation und Messprogramm wird zur Kenntnis genommen, der Gutachter wird ein Konzept entwickeln, das den örtlichen Gegebenheiten und dem Bauablauf gerecht wird.

Die im Baulärmgutachten empfohlenen Maßnahmen werden bei der Umsetzung der Maßnahme beachtet. Die verbindliche Festlegung liegt in der Zuständigkeit der planfeststellenden Behörde.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, der Gutachter wird ein Konzept entwickeln, das den örtlichen Gegebenheiten und dem Bauablauf gerecht wird.

Zu 10.6.: Die Information der Anwohner erfolgt in angemessenem Zeitraum vor Beginn der Maßnahme.

Die in der Einwendung angesprochenen Punkte zum Thema Baulärm sind vom Vorhabenträger bei der Planung berücksichtigt und in den ausgelegten Unterlagen ausführlich beschrieben worden. Die Übernahme als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss liegt im Ermessen der planfeststellenden Behörde. Ein Gutachter für Lärm- und Erschütterung wird baubegleitend eingesetzt.

Unter Bezugnahme auf die Baulärmabschätzung wird im Erläuterungsbericht zum Schutzgut 'Mensch' beschrieben, dass sich eine generelle Beeinträchtigung durch Baulärm nicht vermeiden lässt. Dies steht nicht im Widerspruch zur Baulärmabschätzung, dort ist auf Seite 15 beschrieben, dass es keine geeigneten Maßnahmen zur Lösung der Lärmkonflikte bei verhältnismäßigem Aufwand gibt.

Für den geplanten Bauablauf sind in der sinnvollen Abfolge der Gewerke keine weiteren Totalsperrungen mit Schienenersatzverkehr eingeplant.

Maßnahmen zur Minimierung des unvermeidlichen Baulärms im Bauablauf werden berücksichtigt oder veranlasst.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 10.7.: Wenn aufgrund der Nähe zur Bebauung Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten zu befürchten sind, wird durch die Wahl geeigneter Baugeräte und -verfahren sichergestellt, daß keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen auftreten.

Im Vorfeld der Maßnahme wird eine Beweissicherung durchgeführt. Sollten auf Grund der Baumaßnahme Schäden an Gebäuden auftreten, werden diese beseitigt. Die Beseitigung etwaiger Schäden wird nicht im Planrechtsverfahren betrachtet, sondern ergibt sich aus zivilrechtlichen Vereinbarungen.

Im Vorfeld der Maßnahme wird eine Beweissicherung durch einen unabhängigen Gutachter und eine Bewertung nach Abschluss der Arbeiten am Kreuzungsbahnhof durchgeführt. Messstellen für Erschütterungsmessungen werden eingerichtet.

Die unabhängigen Gutachter werden vom Vorhabenträger eingebunden.

Zu 10.8.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Verkehrsflusssimulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie dient zur weiterführenden Information zur Öffentlichkeitsarbeit und wurde vom Vorhabenträger anlässlich einer Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) in der Gemeinde am 05.02.2015 vorgestellt.

Die starke Verkehrsbelastung des Knotenpunktes B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Das Straßenverkehrsaufkommen ändert sich durch den Neubau des Kreuzungsbahnhofs nicht. Die Schrankenschließzeiten sind entsprechend den techn. Anforderungen und der Verkehrssicherungspflicht nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) dimensioniert. Insgesamt verlängern sich die Schließzeiten nicht signifikant. Die starke Verkehrsbelastung ist dem Vorhabenträger durchaus bewusst, aus diesem Grunde wird bei der Kreuzung zweier Züge eine zwischenzeitliche Öffnung der Bahnübergänge vorgesehen.

Die Infrastrukturmaßnahme Kreuzungsbahnhof Kirchheim ist Teil der Ausbauplanungen des Rheinland-Pfalz-Taktes durch das Projekt Rheinland-Pfalz-Takt 2015 bestellt durch das Land Rheinland-Pfalz über den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd). Die Ausbaupläne Schiene und Straße sind separat zu betrachten, sie stehen in keinem funktionalen Zusammenhang.

Es besteht keinen Bezug und keine Relevanz zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen.

Es entsteht durch den Neubau des Kreuzungsbahnhofs keine Änderung zur Bestandssituation, daher keine Relevanz fürs Planrechtsverfahren.

Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau des Kreuzungsbahnhofs Kirchheim. Regelungen, die den Betrieb der Eisenbahn betreffen, finden daher nur insofern Eingang in die Planfeststellung, als sie die Grundlage für die bauliche Gestaltung des Vorhabens bilden und für die dort vorausgesetzte Verkehrsfunktion maßgeblich sind. Die Aufnahme weitergehender betrieblicher Vorgaben, wie etwa eine Festlegung des zukünftigen Betriebsprogramms, ist dagegen vom Allgemeinen Eisenbahngesetz

(AEG) nicht gedeckt. Die konkrete Ausgestaltung des Betriebs muß vielmehr der unternehmerischen Entscheidung des Betreibers vorbehalten bleiben. Die Einhaltung der für den Betrieb der Eisenbahn geltenden Vorschriften wird dabei durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 10.1. Die AVV Baulärm ist grundsätzlich einzuhalten; vgl. die in Kapitel A.3.3. aufgeführten Vermeidungs- und Minderungspflichten. Die Planfeststellungsbehörde ist anders als die Vorhabenträgerin der Auffassung, dass mobile Schallschutzwände auch als Minderungsmaßnahme herangezogen werden könnten. Ihr Einsatz sollte nochmals von der Vorhabenträgerin geprüft und in Erwägung gezogen werden. Diese Maßnahme ist zwar zeitaufwendig, lässt sich aber auch in Kirchheim sinnvoll einsetzen, da die Baumaßnahme nicht nur eine „Wanderbaustelle“ ist. Dass mobile Lärmschutzwände bei dem Vorhaben nicht umgesetzt werden können, ist von der Vorhabenträgerin nicht plausibel dargetan. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Zu 10.2. und 10.3: Für die Umsetzung der Baumaßnahme ist seitens der Vorhabenträgerin eine befristete Streckensperrung vorgesehen. Mit dieser Art der Betriebsregelung lassen sich die Betroffenheiten der Einwender wahren; Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit wird weitestmöglich vermieden. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Die betriebliche Regelung mittels Schienenersatzverkehr ist bei der DB Netz AG eine gängige Betriebsregelung zur zügigen Umsetzung von Baumaßnahmen. Diese Regelung ist auch für die Umsetzung der Baumaßnahme „Kreuzungsbahnhofs“ in Kirchheim in Erwägung zu ziehen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde diesbezüglich ist nicht erforderlich; betriebliche Regelungen werden nicht planfestgestellt.

Zu 10.4.: Auf Kapitel A.3.3 wird verwiesen. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, lärmintensive Baumaßnahmen während Schulferien auszuführen.

Zu 10.5.: Die Vorhabenträgerin hat den Einsatz eines Koordinators für Baulärm (Lärmschutzbeauftragten) zugesagt, dieser soll die betroffenen Anwohnern über Baulärm informieren und Beschwerden wegen Baulärm entgegennehmen. Auf Kapitel A.3.3 wird verwiesen.

Zu 10.6.: Durch den Einsatz eines Koordinators für Baulärm werden die betroffenen Anwohner informiert. Der Einsatz dieses Koordinators ist frühzeitig vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme vorzunehmen. Der Bauablauf bzw. Bautätigkeiten sind den betroffenen Anwohnern rechtzeitig bekannt zu geben. Die Maßnahmen zur Baulärm-Minimierung sind in der AVV Baulärm, die von der Vorhabenträgerin zu beachten ist, dargelegt. Der zeitliche Vorlauf ist mit den betroffenen Anwohnern abzustimmen. Siehe in Kapitel „Besondere Entscheidungen“ A.3.3.

Zu 10.7.: Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass von einem unabhängigen Gutachter vor Beginn der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird. Diese Zusage ist einzuhalten. Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Zu 10.8.: Zu den Einwendungen bezüglich der Schließzeiten an den Bahnübergängen und der bestehenden verkehrlichen Situation in der Ortsgemeinde Kirchheim wird auf Kapitel „Besondere Entscheidungen“, A.3.4 „Schließzeiten der Bahnübergänge“ verwiesen. Keine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde notwendig.

11. Einwender E11:

11.1. Einwender E11 kann nicht erkennen, welche Überlegungen und sachlichen Absichten der Deutschen Bahn hinter dem Vorhaben stehen. Aber es genügt der gesunde Menschenverstand, um zu sehen, dass ein neuer Kreuzungsbahnhof zwischen zwei schon vorhandenen und nur wenige Fahrminuten entfernten Kreuzungsbahnhöfen absolut sinnlos und überflüssig ist.

11.2. Dabei reden wir noch gar nicht von dem durch dieses Bauvorhaben heraufbeschworenen künftigen Verkehrschaos im Ort und von der zu erwartenden Lärm- und Schadstoffbelastung aller hier lebenden Anwohner.

11.3. Wir sind der Überzeugung, dass mehr als 7 Millionen aus den Steuermitteln unseres Landes Rheinland-Pfalz an anderer Stelle besser eingesetzt wären, und wir verhehlen auch nicht, dass dieses Bauvorhaben der Deutschen Bahn in unseren Augen als etwas durchaus „Schildbürgerhaftes“ erscheint.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 11.1. bis 11.3.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 11.1. und 11.3. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Nutzen der zusätzlichen Kreuzung von Zügen in Kirchheim ergibt sich aus dem Nahverkehrskonzept des Landes Rheinland-Pfalz. Es kann dadurch ein 30-Minuten-Takt auf der eingleisigen Strecke zwischen Frankenthal und Grünstadt gefahren werden. Ohne die Kreuzung in Kirchheim ist dies nicht der Fall.

Zu 11.2.: Auf Kapitel „Besondere Entscheidungen“ zu A.3.4 „Schließzeiten der Bahnübergänge“ wird verwiesen.

12. Einwender E12:

- 12.1. Einwender E12 betreibt in Kirchheim einen Weinbaubetrieb mit zwei Betriebsstätten; eine Verarbeitungs- und Lagerhallen. Aus diesem Grund muss Einwender E12 mehrmals täglich die Weinstraße benutzen und kreuzen.
- 12.2. Einwender E12 steht deshalb öfter vor geschlossenen Bahnschranken bzw. im Stau. Schon jetzt ist es chaotisch, wenn Wein im Tanklastzug abgeholt wird oder die Betriebsstätten mit einem LKW beliefert wird. Ein Rückstau bis zum Ortsausgang Richtung Grünstadt ist keine Seltenheit, besonders an Müllabfuhrtagen. Deshalb befürchtet Einwender E12, dass, wenn die Schranken länger wie derzeit nur ca. eine Minute geschlossen sind, es bei drei bis max. fünf Minuten zu einem absoluten Verkehrskollaps während der Hauptverkehrszeiten kommen wird.
- 12.3. Bereits jetzt stauen sich die Fahrzeuge zur Hauptverkehrszeit und an Sonntagen bis vor die Haustür von Einwender E 12. Der Bahnübergang ist 250 m von seinem Haus entfernt.
- 12.4. Berücksichtigt man nun, dass im Moment die Schranken ca. 50 Sekunden geschlossen sind und bemüht man ganz einfach mal den Dreisatz, so kommt man rein mathematisch gesehen auf folgende Werte: Schließzeit von 120 Sekunden: Staulänge 600 m (Eckbachbrücke), Schließzeit von 300 Sekunden: Staulänge 1500m (Nähe Autobahnauffahrt)
- 12.5. Einwender E12 fragt sich, wie kommt das Gutachten zu einem Rückstau von 120m?

- 12.6. Diese Situation besteht auch im Herbst, wenn zusätzlich zu dem regen landwirtschaftlichen Verkehr noch viele Ausflügler und Touristen die Weinstraße nutzen, - ein Traubentransport zu dem Hof- und Verarbeitungsstätten des Einwenders wäre dann unmöglich.
- 12.7. Außerdem ist es heute schon so, dass Kunden und mögliche Interessenten sich nicht wagen, die Autoschlange zu verlassen, um in den Hof einzufahren. Wie soll es dann erst zukünftig sein?!
- 12.8. Durch die verlängerten Schließzeiten wird sich die jetzt schon vorhandene Verkehrsbelastung auch nach der Fertigstellung der Umgehungsstraße nicht wesentlich verbessern, da in der Info-Veranstaltung am 5.2.15 der Geschäftsführer des "Zweckverbandes Schienennetzverkehr" weitere Zugkreuzungen und Schließzeiten von fünf Minuten angekündigt hat.
- 12.9. Die Situation führt zu einer massiven Verschlechterung unserer Arbeitsbedingungen, und unsere Direktvermarktung ab Hof wird dadurch zurückgehen.
- 12.10. Die Weinberge von Einwender E12 liegen rund um Kirchheim verstreut, sodass er ständig die Bundesstraße 271 bzw. die Kreisstraßen nach Bissersheim und Kleinkarlbach befahren und kreuzen müssen. Die Familie lebt und arbeitet nun schon seit nachweisbar annähernd 500 Jahren in Kirchheim, und ich möchte als Betriebsnachfolger des Weinbaubetriebes die Tradition fortführen. Sollten sich die äußeren Bedingungen durch eine unhaltbare Verkehrssituation weiter verschlechtern, ist die Kontinuität der Betriebsführung in Frage gestellt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 12.1. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 12.2. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung des Knotenpunktes B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Das Straßenverkehrsaufkommen ändert sich durch den Neubau des Kreuzungsbahnhofs nicht. Die Schrankenschließzeiten sind entsprechend den techn. Anforderungen und der Verkehrssicherungspflicht nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) dimensioniert. Insgesamt verlängern sich die Schließzeiten nicht signifikant. Die starke Verkehrsbelastung ist dem Vorhabenträger durchaus bewusst, aus diesem Grunde wird bei der Kreuzung zweier Züge eine zwischenzeitliche Öffnung der Bahnübergänge vorgesehen.

Zu 12.3. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 12.4. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 12.5. Die Verkehrsflusssimulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie dient zur weiterführenden Information zur Öffentlichkeitsarbeit und wurde vom Vorhabenträger anlässlich einer Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) in der Gemeinde am 05.02.2015 vorgestellt.

Zu 12.6. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung im Zuge der B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Der Neubau des Kreuzungsbahnhofs ändert die bestehende Verkehrsproblematik nicht.

Zu 12.7. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 12.8. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die Änderung der Verkehrsbelastung durch den Bau einer Umgehungsstraße wird im diesem Planrechtsverfahren nicht betrachtet.

Zu 12.9. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 12.10. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung des Knotenpunktes B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Der Bau des Kreuzungsbahnhofs wirkt sich nicht signifikant auf die bestehende Verkehrsproblematik aus.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 12.1 bis 12.10.: Die Einwendungen beziehen sich auf die bestehende verkehrliche Situation der Durchgangsverkehre in der Ortsgemeinde Kirchheim, die im Zusammenhang mit den Schließzeiten der Bahnübergänge stehen. Auf Kapitel „Besondere Entscheidungen“, A.3.4 „Schließzeiten der Bahnübergänge“ wird verwiesen. Der inzwischen fertig gestellte Bau der Umgehungsstraße und deren Inbetriebnahme haben die verkehrliche Extremsituation die Durchgangsverkehre in Kirchheim betreffend ganz wesentlich entschärft.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

13. Einwender E13:

- 13.1. Baulärm: In Anlage 3.20.2 Dokument 14-20717-I.TVI32(1) Version 2 vom 15.07. 2014 wird in Punkt 9.1 wird der Einsatz von Schallschutzwänden als nicht zielführend betrachtet. Dies ist nicht ausreichend begründet.
- 13.2. In gleicher Anlage 30.20.2 ff werden unter 9.4 Maßnahmen empfohlen. Hier muss eine rechtsverbindliche Forderung aller empfohlenen Maßnahmen in die Planfeststellung eingearbeitet werden. Es muss insbesondere festgeschrieben werden, dass lärmintensive Arbeiten in den Tageszeitraum verlegt werden. Es muss insbesondere festgeschrieben werden, dass Baumaschinen und Baugeräte mit besonders geringen Schallemission eingesetzt werden.
- 13.3. Erschütterungen/mögliche Schäden an Wohngebäuden: Anlage 03.21. Geotechnischer Bericht geht bei "Erschütterung" in der Bauphase nicht auf die Anwohner ein, obwohl das Gelände als "schwer rammfähig" eingestuft wird.
- 13.4. Hier muss ein Beauftragter benannt werden, der im Vorfeld eine Beweissicherung durchführt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 13.1. Ein mobiler Schallschutz ist bei Linienbauarbeiten, z.B. Kabeltiefbau, nicht praktikabel, da er ständig auf- und abgebaut werden müsste. Im Bahnhofsbereich ist er auch nicht sinnvoll zu bewerkstelligen, da er nicht in der erforderlichen Höhe (z.B. vor einem Gebäude mit vier Stockwerken) erstellt werden kann und damit umfassend unwirksam bleibt.

Zu 13.2. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die Übernahme der empfohlenen Maßnahmen in den Planfeststellungsbeschluss liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde.

Zu 13.3. Die Einwendung geht über die in der zweiten Offenlage geänderten Unterlagen hinaus.

Zu 13.4. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ein unabhängiger Gutachter wird zur Beweissicherung eingesetzt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 13.1. bis 13.4.: Auf die Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde der Einwendung Punkt 10.1 und auf Kapitel A.3 „Besondere Entscheidungen“ wird verwiesen. Damit ist den Einwendungen Genüge getan.

14. Einwender E14:

- 14.1. Als Eigentümer einer Immobilie in Kirchheim bin ich als direkter Anlieger von den Arbeiten am Kreuzungsbahnhof und den verlängerten Schließzeiten nach Abschluss der Arbeiten betroffen. Folgende Einwände möchte ich dazu anführen: Während der Bauphase wird es nach Auskunft der Bahn auch zu Arbeiten während der Nacht kommen. Diese Störung der Nachtruhe ist nicht akzeptabel. Ich werde Sie dafür schadensersatzpflichtig machen.
- 14.2. Da die an mein Haus grenzende Verladestraße als Oberflächenwasserpuffer verwendet werden soll, entstehen statische Probleme für unser Grundstück. Welche Schutzmaßnahmen sind hierfür eingeplant? Für den Bau der Sickerflächen werden aufwendige Erdbewegungen stattfinden, diese belasten unser Grundstück.
- 14.3. Das zweite Bahngleis ist während der Bauphase und später bei Benutzung für mein Grundstück mit Erschütterung, Lärm, Emission jeglicher Art in unerträglichem Maße konfrontiert.
- 14.4. Sollte die Verladestraße wieder, wie bei früheren Baumaßnahmen als Baustofflager verwendet werden, wird es durch das Entladen von Schüttgut zu Erschütterungen und Schmutzentwicklung kommen. Hier ist zu befürchten, daß es zu Schäden am Gebäude und zur Verschmutzung der Fassade kommen wird. Für entstehende Schäden mache ich Sie haftbar.
- 14.5. Nach Abschluß der Baumaßnahme wird es zu extrem längeren Schrankenschließzeiten kommen.
- 14.6. Da zu befürchten ist, daß die wartenden Züge dies mit laufendem Motor machen, ist eine dauerhafte höhere Geräusch- und Schadstoffbelastung gegeben.
- 14.7. Die an der Schranke wartenden Fahrzeuge stehen etwa 5 Meter von meiner Hausfront entfernt. Durch die längeren Schrankenschließzeiten wird auf Grund von Abgasen und Lärm unmöglich, die Fenster Richtung Westen zu öffnen.
- 14.8. Dies führt zu einer Wertminderung meines Grundstückes, hierfür fordere ich einen Ausgleich.
- 14.9. Das Gutachten, welches die DB bei der öffentlichen Anhörung vorgestellt hat, ist in vielen Punkten nicht richtig:

- 14.10. Aus meiner Sicht ist es völlig inakzeptabel, einen Kreuzungsbahnhof in direkter Umgebung einer Bundesstraße mit einem Verkehrsaufkommen von über 15000 Fahrzeugen am Tag zu bauen.
- 14.11. Bereits heute ist während der Hauptverkehrszeit ein Rückstau Richtung Süden bis zum Ortsausgang keine Seltenheit.
- 14.12. Durch die viel längere Schließzeit wird dieser Rückstau sich leicht bis zum Golfplatz verlängern.
- 14.13. In dem Gutachten wird von einem Rückstau von 120 Metern bei 2 Minuten Schließzeit gesprochen. Da wir bereits jetzt bei einer Schließzeit von ca. 50 Sekunden einen Rückstau während der Hauptverkehrszeit und an Sonntagen von ca. 200 Metern haben, kann die Angabe nicht stimmen. Nach dem Öffnen der Schranke wird es ewig dauern, bis der Verkehr wieder abgeflossen ist. Den Fahrzeugen, welche aus der Bissersheimer Straße oder der Kleinkarlbacher Straße kommen, ist es dann unmöglich, auf die Weinstraße aufzufahren. Weiterhin weise ich darauf hin, daß sich Richtung Norden auf der Weinstraße ca. 70 Meter von der Schranke entfernt ein Fußgängerüberweg befindet.
- 14.14. Die Fahrzeuge, die hier anhalten müssen, werden zu einem Rückstau bis auf die Gleise führen. Direkt nach dem Bahnübergang Richtung Norden befindet sich eine Bushaltestelle. Diese ist in dem Gutachten auch nicht berücksichtigt. Ebenso sind weitere Fakten nicht in das Gutachten eingeflossen: Müllabfuhr, LKW's, die zum Be- und Entladen in der Weinstraße Nord stehen müssen, sowie die Tatsache, daß durch Kirchheim die Bedarfsumleitung der Autobahn geht. Ebenfalls keine Berücksichtigung finden die Rettungsfahrzeuge, Polizeieinsatzfahrzeuge und die Feuerwehr.
- 14.15. Ganz lapidar abgetan wurde dieser Punkt mit dem Wort: Notfallmanagement. Hier steht nun die Frage im Raum: wenn ein Ort, der nur 4 Zufahrtsstraße hat und auf diesen 4 Straßen sich die Fahrzeuge wegen geschlossener Schranke stauen, wie soll dann dieses Notfallmanagement aussehen? Alle Einsatzfahrzeuge stehen mit im Stau und die Feuerwehrmänner können das Gerätehaus nicht erreichen.
- 14.16. Die im Zeitungsartikel angeführte Entlastung durch die Umgehungsstraße ist für die o.g. Punkte irrelevant, da die Umgehungsstraße erst viel später fertig sein wird, und der Verkehrsinfarkt von Kirchheim dann schon Realität ist.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 14.1. Soweit es möglich ist, wird auf Nacharbeit verzichtet, sie wird sich allerdings nicht vermeiden lassen. Die Entschädigungen für Anspruchsberechtigte Personen werden außerhalb des Planrechtsverfahrens zivilrechtlich in einem separaten Termin geregelt. Der Vorhabenträger spricht dazu die betroffenen Personen an.

Zu 14.2. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, dem ist zu entgegnen, dass in vorliegender Planung kein Oberflächenwasserpuffer in der Verladestraße vorgesehen ist. Es besteht keine Betroffenheit.

Zu 14.2. Die Einwendung geht über die in der zweiten Offenlage geänderten Unterlagen hinaus. In Bezug auf den Lärm während der Bauphase wird der Hinweis zur Kenntnis genommen und Maßnahmen zur Minimierung der unvermeidlichen Baulärms im Bauablauf berücksichtigt oder veranlasst.

Zu 14.3. Die Einwendung geht über die in der zweiten Offenlage geänderten Unterlagen hinaus. In Bezug auf den Lärm während der Bauphase wird der Hinweis zur Kenntnis genommen und Maßnahmen zur Minimierung der unvermeidlichen Baulärms im Bauablauf berücksichtigt oder veranlasst.

Zu 14.4. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ein unabhängiger Gutachter wird zur Beweissicherung eingesetzt.

Zu 14.5. Die Schrankenschließzeiten sind entsprechend den techn. Anforderungen und der Verkehrssicherungspflicht nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) dimensioniert. Insgesamt verlängern sich die Schließzeiten nicht signifikant.

Zu 14.6. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 14.7. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung im Zuge der B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Insgesamt verlängern sich die Schließzeiten nicht signifikant.

Zu 14.8. Das Grundstück wird vom Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Die Nutzung des Grundstückes wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Somit wird auch nicht in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen. Auswirkungen auf das Anwesen durch das Vorhaben sind ausgeschlossen. Eine entschädigungspflichtige Wertminderung des Grundstückes liegt daher nicht vor.

Zu 14.9. Die Verkehrsflusssimulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie dient zur weiterführenden Information zur Öffentlichkeitsarbeit und wurde vom Vorhabenträger anlässlich einer Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) in der Gemeinde am 05.02.2015 vorgestellt.

Zu 14.10. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 14.11. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 14.12. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung des Knotenpunktes B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Das Straßenverkehrsaufkommen ändert sich durch den Neubau des Kreuzungsbahnhofs nicht. Die Schrankenschließzeiten sind entsprechend den techn. Anforderungen und der Verkehrssicherungspflicht nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) dimensioniert. Insgesamt verlängern sich die Schließzeiten nicht signifikant. Die starke Verkehrsbelastung ist dem Vorhabenträger durchaus bewusst, aus diesem Grunde wird bei der Kreuzung zweier Züge eine zwischenzeitliche Öffnung der Bahnübergänge vorgesehen.

Zu 14.13. Die Verkehrsflusssimulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie dient zur weiterführenden Information zur Öffentlichkeitsarbeit und wurde vom Vorhabenträger anlässlich einer Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) in der Gemeinde am 05.02.2015 vorgestellt.

Zu 14.14. Die Verkehrsflusssimulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie dient zur weiterführenden Information zur Öffentlichkeitsarbeit und wurde vom Vorhabenträger anlässlich einer Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) in der Gemeinde am 05.02.2015 vorgestellt.

Zu 14.15. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu 14.16. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendungen des Einwenders E 14 beziehen sich auf die Schließzeiten der Bahnübergänge, Verkehrsbelastung in der Ortsgemeinde, Schäden an seinem Gebäude und auf seinem Grundstück, erhöhte Lärmimmission durch das zweite Gleis,

Wertverlust seiner Immobilie und Einsatz von Notfallfahrzeugen in der Ortsgemeinde Kirchheim. Weiterhin bezweifelt er die Verkehrssimulation der DB AG; in seiner Einwendung als Gutachten bezeichnet.

Bezüglich des Einsatzes von Notfallfahrzeugen wird auf Kapitel B.4.3.18 verwiesen.

Die Verkehrssimulation wurde nicht zur Entscheidungsfindung zu diesem Beschluss herangezogen. Sie ist auf ausdrücklichen Wunsch des Vorhabenträgers nicht Gegenstand dieser Planfeststellung, sondern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens anzusiedeln, wie der Vorhabenträger zu 14.9. in der Erwiderung ausführt. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu den Schließzeiten an den Bahnübergängen, Verkehrsbelastung in der Ortsgemeinde Kirchheim, Schäden am Gebäude und Grundstück sowie erhöhte Lärmimmission durch das zweite Gleis wird auf Kapitel A.3 „Besondere Entscheidungen“ und Kapitel B.4. „Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens“ und Kapitel B.4.5 „Begründung der Entscheidung zu den Schließzeiten an den Bahnübergängen“ verwiesen.

Eine weitere Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

15. Einwender E15:

- 15.1. Unter Bezugnahme auf Schreiben vom 16.05.2013, in welchem auf den Umstand hingewiesen wurde, dass durch eine Sperrung des an mein Anwesen angrenzenden Bahnübergangs es zu Unterbrechungen der betrieblichen Abläufe unseres Familienweinguts kommen und demzufolge uns wirtschaftlichen Schäden entstehen können, hatten Sie mir wie folgt geantwortet: "Der Bahnübergang wird während der Baumaßnahme nicht gesperrt, somit kann es zu keiner Störung im Betriebsablauf kommen" (Zitat Ende) Weiterhin hatten Sie mir geantwortet, ich zitiere: "Während der Maßnahme wird keine Umleitung eingerichtet" (Zitat Ende). Nunmehr entnehme ich der Rheinpfalz vom Montag, den 07.02.2015, dass es -so der Projektleiter- temporäre Straßensperrungen an den Bahnübergängen geben werden wird.
- 15.2. Vor dem Hintergrund des Umstands, dass Ihre mir gegenüber gemachte schriftliche Versicherung sich schon jetzt als Falschaussage herausstellt, erlaube ich mir nachstehend noch einmal auf Folgendes hinzuweisen: Unser Familienweingut verarbeitet rd. 700.000 kg Trauben und füllt im Jahr auf eigene

und fremde Rechnung rd. 800.000 Flaschen Wein. Der Ort der Verarbeitung bzw. Füllung grenzt unmittelbar an die beabsichtigte Großbaustelle. Die Belieferung mit Leergut erfolgt aus Kostengründen im Regelfall mit großen Schwerlastzügen, die im Hängerbetrieb anliefern. Auf Grund der Größe dieser Fahrzeuge ist die übliche Umleitung, die während einer Sperrung der B271 zwangsläufig eingerichtet werden dürfte, für schwere LKW, insbesondere im Hängerbetrieb nicht befahrbar.

- 15.3. Vor diesem Hintergrund relativiert sich Ihre Aussage als wenig glaubhaft, wonach Sie schriftlich mitgeteilt hatten: "Die Einfahrt zum Lagerplatz wird nicht wesentlich durch die Maßnahme gestört" (Zitat Ende). Unbesehen davon, dass Sie die Einschränkung "nicht wesentlich" nicht weiter konkretisiert hatten und damit die Frage verbleibt was eigentlich darunter zu verstehen ist.
- 15.4. sind Sie grundsätzlich dazu verpflichtet sicherzustellen, dass unbeschadet Ihres Gleisumbaus die Betriebsabläufe unseres Weinguts so störungsfrei gewährleistet bleiben, dass uns aus Ihrer Großbaustelle kein wirtschaftlicher Schaden entstehen kann.
- 15.5. Was gleichbedeutend damit ist, dass der in unmittelbarer Nachbarschaft zu Ihrer Baustelle liegende, für eine ordnungsgemäße Lagerung, sowie Zulieferung und Be- und Entladung notwendige Platz unseres Weinguts überhaupt nicht gestört wird.
- 15.6. Die Belieferung mit Leergut erfolgt aus Kostengründen im Regelfall mit großen Schwerlastzügen, die im Hängerbetrieb anliefern. Diese Fahrzeuge müssen rückwärts auf den Lagerplatz einrangieren können, was bei dem prognostizierten Staus auf der B271 -so wie es im Infoabend bestätigt wurde- teilweise unmöglich, jedenfalls mit erheblichen Problem verbunden sein wird.
- 15.7. Wie die von der PTV Transport Consult GmbH Duisburg erstellte mikroskopische Verkehrsflusssimulation nachweist, ist mit erheblichen Staulängen und dadurch bedingten schweren verkehrstechnischen Behinderungen während und nach den Schließungszeiten der Schranken zu rechnen. Die Einfahrzeiten in die B271 werden dort mit bis zu 30 Minuten angegeben, was für unser Weingut eine Katastrophe bedeuten würde.
- 15.8. Eine wirtschaftliche Katastrophe, weil zu fürchten steht, dass viele unserer Kunden, verständlicherweise abgeschreckt von einer derartigen Zumutung, ihren Weineinkauf verlagern und lieber woanders durchführen werden. 25% seines Jahresumsatzes macht unser Familienweingut derzeit mit Privatkunden,

dessen kontinuierliches Wachstum und dessen Höhe durch die Großbaustelle nachgerade gefährdet ist.

- 15.9. Der über den Gesamtzeitraum des Baus zu fürchtende Schaden kann im 6-stelligen Bereich und unter der Berücksichtigung des Wiederaufbaus einer Kundenstruktur, welche dem Bestand vor der Baumaßnahme entspricht, sogar 7-stellig werden. Auf der Grundlage des kontinuierlichen Wachstums dieser Umsätze, also der verbuchten Umsatzentwicklung der letzten zehn Jahre, werden wir die Differenz festhalten und unter Bezugnahme auf die anlässlich des Infoabends zugesagten Entschädigungsmöglichkeiten, unsere Verluste daraus als aus "anderen finanziellen Nachteilen" geltend machen.
- 15.10. Über den Zeitpunkt der Baumaßnahme muss damit gerechnet werden, dass unsere Ferienwohnungen auf Grund von Lärm, Schmutz, Abgasen sowie der chaotischen Verkehrsverhältnisse wegen unvermietbar sein werden. Die monatlichen Verluste werden wir im Rahmen der zugesagten Entschädigungen als Mietausfall geltend machen.
- 15.11. Das Weingut besitzt für seine Flaschenlagerung u.a. eine Lagerhalle in den Schloßäckern, also im Norden von Kirchheim. Diese Halle muß täglich mehrmals angefahren werden. Auch aus diesem Umstand ist ein wirtschaftlicher Schaden für uns nachgerade vorprogrammiert.
- 15.12. Wir dokumentieren seit Ende Mai 2014 unseren diesbezüglichen Aufwand. Auf der Grundlage dieser Belegführung, werden wir unsere, durch die Baustelle ausgelösten, Mehrkosten im Rahmen des Entschädigungsangebots geltend machen. Auch ist zu erwarten, dass der Ablauf der Traubenlese nachhaltig gestört und behindert werden wird, mit dem Ergebnis, dass zusätzliche Arbeitszeit für die Einbringung der Ernte zu kalkulieren ist. Auf der Basis unserer Aufzeichnungen der Vorjahre, werden wir unsere durch die Großbaustelle verursachten Mehrkosten kalkulieren und unter dem Entschädigungsangebot : "sonstige Nachteile" geltend machen.
- 15.13. Weiterhin entspricht das Gutachten, welches in der öffentlichen Anhörung am 5.2. vorgestellt wurde, nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Begründung: Bereits heute stauen sich die Fahrzeuge länger als 120 Meter auf der Weinstraße zurück, wenn die Schranke nur 50 Sekunden geschlossen ist. Da sich die Schließzeit bekanntlich verlängern wird, kann der angegebene Wert so nicht stimmen. Darüber hinaus sind in der Stellungnahme weder die Bushaltestelle (10 Meter vom Bahnübergang entfernt), noch der

Fußgängerüberweg (70 Meter vom Bahnübergang entfernt), noch die Müllabfuhr oder sich in der Weinstraße Nord begegnende LKW's, Busse etc. berücksichtigt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen:

Zu 15.1. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nach aktuellem Planungsstand muss der Bahnübergang temporär gesperrt werden, eine Umleitung wird eingerichtet.

Zu 15.2. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für die Umsetzung der Maßnahme wird eine Sperrung des Bahnübergangs kurzzeitig erforderlich und auf das minimal notwendige Maß beschränkt. Die Sperrung des Bahnübergangs wird rechtzeitig bekannt gegeben, so dass die Logistik entsprechend disponiert werden kann.

Zu 15.3. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nach aktuellem Planungsstand muss der Bahnübergang temporär gesperrt werden, eine Umleitung wird eingerichtet, im Übrigen wird die Einfahrt zum Lagerplatz durch den Neubau des Kreuzungsbahnhofs nicht berührt.

Zu 15.4. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Zu 15.5. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für die Umsetzung der Maßnahme wird eine Sperrung des Bahnübergangs kurzzeitig erforderlich und auf das minimal notwendige Maß beschränkt. Die Sperrung des Bahnübergangs wird rechtzeitig bekannt gegeben, so dass die Logistik entsprechend disponiert werden kann.

Zu 15.6. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung im Zuge der B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Der Neubau des Kreuzungsbahnhofs ändert die bestehende Verkehrsproblematik nicht.

Zu 15.7. Die Verkehrsflusssimulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie dient zur weiterführenden Information zur Öffentlichkeitsarbeit und wurde vom Vorhabenträger anlässlich einer Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) in der Gemeinde am 05.02.2015 vorgestellt.

Zu 15.8. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung im Zuge der B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Der Neubau des Kreuzungsbahnhofs ändert die bestehende Verkehrsproblematik nicht.

Zu 15.9. Entschädigungsfragen werden außerhalb des Verfahrens zivilrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt. Der Vorhabenträger wird sich mit den Betroffenen in Verbindung setzen.

Zu 15.10. Für nachgewiesenen Ertragsausfall werden Entschädigungsfragen außerhalb des Planrechtsverfahrens zivilrechtlich geregelt. Der Vorhabenträger wird sich mit den Betroffenen in Verbindung setzen.

Zu 15.11. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die starke Verkehrsbelastung im Zuge der B271 und L520 ist im Bestand bereits vorhanden. Der Neubau des Kreuzungsbahnhofs ändert die bestehende Verkehrsproblematik nicht.

Zu 15.12. Entschädigungsfragen werden außerhalb des Verfahrens zivilrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt. Der Vorhabenträger wird sich mit den Betroffenen in Verbindung setzen.

Zu 15.13. Die Verkehrsflusssimulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie dient zur weiterführenden Information zur Öffentlichkeitsarbeit und wurde vom Vorhabenträger anlässlich einer Informationsveranstaltung mit Beteiligung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) in der Gemeinde am 05.02.2015 vorgestellt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 15.1. Die Einwendung wird zurückgewiesen, weil bei der Sperrung eine weitere Zuwegung vorhanden ist. Die Sperrung von Bahnübergängen ist im Zuge von Unterhaltungsmaßnahmen immer notwendig. Die Verkehrsführung wird umgeleitet. Der Straßenbaulastträger muss beteiligt werden. Es ist bei Verkehrswegen immer wieder notwendig, dass durch Baumaßnahmen Einschränkungen in der Verkehrsführung entstehen. Dies ist von dem Straßenverkehrsteilnehmer hinzunehmen.

Bei vorübergehenden Sperrungen der einzelnen Bahnübergänge darf die Zufahrt zu den Anliegern nicht blockiert werden. Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, dass vorgesehene Sperrungen der Bahnübergänge ortüblich, wie etwa im amtlichen Mitteilungsblatt, öffentlich bekannt zu geben sind. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass Umleitungen eingerichtet werden. Diese Zusage ist einzuhalten.

Zu 15.2.

Unter Beachtung der Rechtsauffassung des OVG Koblenz im Urteil vom 10. Oktober 2018 mit dem Az 11694/17. OVG wird festgestellt:

Treten nicht voraussehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter auf, so bestimmen sich deren Rechte nach § 75 Abs. 2 und 3 VwVfG.

Zu 15.3. Siehe 15.2.

Die Einwendungen 15.4. bis 15.12. beziehen sich auch auf die Zufahrt zu den Anwesen bzw. auf die Belieferung des Weingutes. Auf Punkt 15.1. und 15.2 wird verwiesen.

15.7 und 15.13 beziehen sich auf die Verkehrssimulation. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Verkehrssimulation wurde nicht zur Entscheidungsfindung für diesen Beschluss herangezogen.

Entschädigung in Geld ist dem Grunde nach festgesetzt (Kapitel A.3.3). Treten nicht voraussehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter auf, so bestimmen sich deren Rechte nach § 75 Abs. 2 und 3 VwVfG.

16. Einwender E16:

Die Einwendungen des Einwenders E16 entsprechen den Einwendungen des Einwenders E10. In der Einwendung des Einwenders E16 werden zusätzlich die Problematik bei Baulärm mit schulpflichtigen Kindern und das Vorhandensein einer Rechtsanwaltskanzlei dargelegt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Auf die Punkte 10.1. bis 10.8. der Entscheidungen durch die Planfeststellungsbehörde wird verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, zur Lösung von Baulärmkonflikten einen Lärmschutzbeauftragten einzusetzen. Dadurch bestehe die Möglichkeit, mit den betroffenen Anwohnern abzustimmen, bestimmte Bautätigkeiten, z. B. von lärmintensiven Arbeiten, während der Schulferien auszuführen.

Auf Kapitel A.3 „Besondere Entscheidungen“ wird verwiesen.

Die Einwenderin betreibt eine Rechtsanwaltskanzlei, also einen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb.

Ersatzwohnraum bzw. Ersatz-Kanzleiräume sind zur Verfügung zu stellen, wenn die Zumutbarkeitsschwelle trotz Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen in unzumutbarer Weise überschritten wird und dies dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entspricht. Auf Kapitel A.3.3 und B.4.4 wird verwiesen.

Treten nicht voraussehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter auf, so bestimmen sich deren Rechte nach § 75 Abs. 2 und 3 VwVfG.

Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist darüber hinaus nicht erforderlich.

B.4.3.18 Einwendung der Feuerwehr Kirchheim:

Die freiwillige Feuerwehr der Ortsgemeinde Kirchheim hat Bedenken wegen den Ausrückzeiten der Feuerwehr zum Einsatzort. Die Anfahrt zum Gerätehaus von 2 bis 5 Minuten ist bei der bestehenden Verkehrssituation unmöglich. Sie befürchtet, dass die Verkehrsverhältnisse sich nach Fertigstellung der Maßnahme verschlechtern. Weiterhin weist die freiwillige Feuerwehr auf weitere Notfalleinsätze wie Notarzt, Krankenwagen und Polizei hin.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Situation, dass die Bahnlinie den Ort teilt und das Wechseln von einer zur anderen Bahnseite nur über Bahnübergänge erfolgen kann, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern örtliche Gegebenheit.

Wegen der Schließzeiten an den Bahnübergängen vgl. A.3.4 und B.4.5; die Organisation des Notfallmanagements in der Ortsgemeinde Kirchheim obliegt allein der zuständigen Behörde des Landes Rheinland-Pfalz.

Eine darüber hinausgehende Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht notwendig.

B.4.3.19 Einwendung Bauern- und Winzerverband Kirchheim:

Die Einwendungen des Bauern- und Winzerverbandes weisen auf die Verkehrsverhältnisse in der Ortsgemeinde Kirchheim und die Schließzeiten der innerörtlichen Bahnübergänge hin.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Vgl. Kapitel A.3.4 „Schließzeiten der Bahnübergänge“. Den Einwendungen des Bauern- und Winzerverbandes ist mit Inbetriebnahme der Ortsumgehungsstraße

Genüge getan. Auf die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu Einwendung 15.2 wird verwiesen.

Eine weitere Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist somit nicht notwendig.

B.4.4 Begründung der Entscheidungen zu Beeinträchtigungen während der Bauausführung (Baulärm)

Die Nachtarbeitstage, die für die Baumaßnahme unabdingbar sind, stehen noch nicht hinreichend bestimmt fest. Die Vorhabenträgerin hält zum Bauablauf im Erläuterungsbericht (Seite 35f) fest, dass dieser mit Unsicherheiten behaftet sei. Der genaue Bauablaufplan werde erst nach der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem ausführenden Bauunternehmer vorliegen, also auf jeden Fall nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Die Nachtarbeits – Zeiträume kann der Vorhabenträger zum jetzigen Zeitpunkt nur grob schätzen.

Eine pauschale, nicht klar auf eine bestimmte Anzahl von Nachtarbeitstagen zu angegebenen Daten ausgesprochene Nachtarbeitsgenehmigung würde die vom OVG Koblenz eingeforderte erforderliche Bestimmtheit vermissen lassen: „Dieser Grundsatz der hinreichenden Bestimmtheit einer Einzelfallregelung bedeutet einerseits, dass der Adressat in der Lage sein muss, zu erkennen, was von ihm gefordert wird, und zwar in dem Sinne, dass der behördliche Wille keiner unterschiedlichen Bewertung zugänglich ist; zum anderen folgt daraus, dass der Verwaltungsakt Grundlage für Maßnahmen zu seiner zwangsweisen Durchsetzung sein kann.“ (so OVG Koblenz, Urteil vom 10. Oktober 2018, Az 8 C 11694/17.OVG, Seite 23 oben).

Die Genehmigung der sich erst später aus dem Bauablauf ergebenden und sodann von der Vorhabenträgerin genau festgelegten Nachtarbeitstage ist nach alledem vom Vorhabenträger bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde des Landes Rheinland-Pfalz einzuholen.

Dieser Landesimmissionsschutzbehörde des Landes Rheinland-Pfalz ist die Entscheidung über Ausnahmegenehmigungen in derart gelagerten Fällen vorbehalten (vgl. Kapitel A 3.3.).

Im Rahmen des planungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens war über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelastigungen zu entscheiden, da die Feststellung der

Zulässigkeit des Vorhabens nicht nur im Hinblick auf das fertig gestellte Vorhaben erfolgt, sondern auch dessen Herstellung umfasst. Gemäß § 74 Abs. 6 Satz 1 i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind bereits in der Planfeststellung sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Nachteilige Auswirkungen der Baumaßnahme sind regelmäßig vorübergehender Natur. Soweit sie den üblichen Umfang nicht übersteigen, sind sie als mittelbare Auswirkungen des Vorhabens entschädigungslos hinzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dem Urteil des OVG Koblenz (OVG Koblenz, Urteil vom 10. Oktober 2018, Az 8 C 11694/17.OVG, Seite 28/29) mit der Maßgabe, dass in ihrer Abwägung der widerstreitenden Interessen das zu Gunsten der Vorhabenträgerin streitende öffentliche Interesse, die Bauarbeiten möglichst zügig durchzuführen und die Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs möglichst gering zu halten, stärker zu gewichten ist als die durch lärmintensive Arbeitsgänge geprägte Bautätigkeit verursachte teilweise unzumutbare Beeinträchtigung der Anwohner. Dies, so das OVG Koblenz, komme letztlich auch den Anwohnern zugute, da sich die Gesamtdauer der Beeinträchtigung verkürze.

Was die Gestellung von Ersatzwohnraum angehe, so bestimme sich dessen Erforderlichkeit wiederum anhand des Rechtsgedankens aus der 24. BImSchV. Hiernach müsse für Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, ein Innengeräuschpegel von 30 dB(A) eingehalten sein. Im Gegensatz zu den Tageswerten müsse zur Nachtzeit auch entsprechend § 2 Abs.1 Satz 2 der 24. BImSchV die Belüftung der betroffenen Räume gewährleistet sein. Bei der vorzunehmenden Bewertung sei daher zu berücksichtigen, dass die Fenster während der Nachtzeit jedenfalls nicht über einen längeren Zeitraum hinweg geschlossen sein dürfen. Insoweit habe auch die Planfeststellungsbehörde ihre Verwaltungspraxis in dem Vermerk zum Umgang mit bauzeitlichem Lärm in der Planfeststellung vom 19. September 2016 derart festgeschrieben, dass bei länger andauernder nächtlicher Verlärmung von Schlafräumen („Orientierungsgröße: ab zwei Nächten“) die Notwendigkeit der Nachtarbeiten und mögliche Lärmvermeidungs- und Lärminderungsmaßnahmen besonders kritisch zu hinterfragen seien und den Betroffenen erforderlichenfalls Ersatzschlafraum zur Verfügung zu stellen sei („Weitergehende Regelungen, Erläuterungen und Begründungen“, S. 10) (so OVG Koblenz, Urteil vom 10. Oktober 2018, Az 8 C 11694/17.OVG, Seite 30).

Schutzvorkehrungen, die eine Stilllegung der Bauarbeiten immer dann vorsehen, wenn der für Wohngebiete nach Nr. 3.1.1. Buchst. D AVV Baulärm vorgeschriebene Immissionsrichtwert für die Tagstunden von 55 dB(A) überschritten werde, gehen zu weit (so OVG Koblenz, Urteil vom 10. Oktober 2018, Az 8 C 11694/17.OVG, Seite 26).

Betroffenen Schülern könne zugemutet werden, die Fenster bei Bauarbeiten tagsüber geschlossen zu halten, solange ein Innenraumpegel von 40 dB(A) nicht überschritten werde (so OVG Koblenz, Urteil vom 10. Oktober 2018, Az 8 C 11694/17.OVG, Seite 26). Eines sich über den gesamten Tageszeitraum erstreckenden Schutzes den Baulärm betreffend bedürfe es nicht, weil sich die Schulkinder über weite Strecken des Schultages nicht zu Hause aufhalten würden. Eine Festlegung der Bauzeit auf die Schulferien würde die zeitlichen Spielräume der Vorhabenträgerin zu sehr einschränken (so OVG Koblenz, Urteil vom 10. Oktober 2018, Az 8 C 11694/17.OVG, Seite 26).

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –“ (AVV Baulärm). Darin sind Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Die Baulärmabschätzung befasst sich mit den zulässigen Schalleistungspegeln und trifft eine Abschätzung zum Baulärm für einzelne Bereiche. Eine endgültige Beurteilung der bauzeitlichen Schallsituation und insbesondere die abschließende Festsetzung der Schallschutzmaßnahmen sind auf dieser Grundlage hingegen nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da sich einzelne Konflikte im derzeitigen Planungsstadium nicht abschätzen lassen. Es ist jedoch ersichtlich, wo sensible Bereiche liegen, auf die in der Bauzeit besonders zu achten ist und für die gegebenenfalls Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind.

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, den ausführenden Unternehmen die Beachtung der AVV Baulärm soweit als im hier vorliegenden Einzelfall möglich und nach dem Stand der Technik umsetzbar, vertraglich aufzuerlegen, so dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Hierbei wird der Einsatz lärmarmer Bauverfahren und schalldämmter Baumaschinen vorgegeben.

Auch bei Umsetzung vorgenannter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ist bei durch lärmintensive Arbeitsgänge geprägter Bautätigkeit weiterhin mit über das Maß der Zumutbarkeit hinausgehender Lärmbelästigung von Anwohnern zu rechnen. Die Vorhabenträgerin hat demzufolge zugesagt, potentiell betroffene Anwohner hinreichend frühzeitig und umfassend über die Terminierung der betreffenden Arbeiten in geeigneter Weise (z. B. per örtlicher Presse und Einwurf-Flugblättern) zu informieren und den betroffenen Anwohnern alternative Übernachtungsmöglichkeit (Hotel) auf Rechnung der DB Netz AG anzubieten. Das Angebot und die Bereitstellung von Ersatzwohnraum sind zur Bewältigung der zu erwartenden über das Maß der Zumutbarkeit hinausgehenden Lärmbelästigung von betroffenen Anwohnern erforderlich und geboten. Die Benennung eines Lärmschutzbeauftragten als Ansprechpartner für die betroffenen Anwohner und Einsetzung einer auf die Maßgaben der AVV Baulärm sensibilisierten Bauüberwachung sind zur verträglichen Umsetzung des Bauvorhabens erforderlich und demzufolge geboten.

Hinsichtlich nicht auszuschließender Erschütterungsimmissionen während der Bauphase in den Gebäuden im Nahbereich hat die Vorhabenträgerin zugesagt, ein erschütterungstechnisches Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn durchzuführen. Der Umfang von Beweissicherung und Bestandsaufnahme sollte in Abstimmung mit einem Gutachter vor Baubeginn festgelegt werden. Dabei sind diejenigen zu beteiligen, deren Rechte durch die Beweissicherung gewahrt werden sollen.

Da sich gemäß Baulärmgutachten bei verschiedenen Bauphasen über mehrere Tage hinweg erhebliche Überschreitungen der Richtwerte bis über die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung hinaus ergeben und andere immissionsreduzierende Maßnahmen nicht machbar sind, ist der Vorhabenträgerin, wie in deren Baulärmgutachten selbst vorgeschlagen, aufzugeben, bei den dort angegebenen erheblichen Überschreitungen der Richtwerte Betroffenen Ersatzwohnraum für die Dauer der lärmintensivsten Bauarbeiten zur Verfügung zu stellen.

Für dann immer noch gegebene unzumutbare Beeinträchtigungen war Entschädigung in Geld gemäß §74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG dem Grunde nach festzusetzen (Kapitel A. 3.3).

Die Auflage hinsichtlich Beweissicherungen ist erforderlich, um Schäden an Gebäuden und Anlagen Dritter aus der Baumaßnahme eindeutig zuordnen zu können.

B.4.5 Begründung der Entscheidungen zu den Schließzeiten an den Bahnübergängen

Das bestehende Verkehrsaufkommen in Kirchheim war durch die Bundesstraße 271 als Fernstraße und Zubringer zur Autobahn A 8 aus Richtung Bad Dürkheim sowie der Landesstraße 520 sehr hoch und führte bei den bestehenden Schließzeiten an den Bahnübergängen zu enormem Rückstau des Straßenverkehrs an den Bahnübergängen an der „Weinstraße“, B 271 und in der „Kleinkarlbacher Straße“, L 520. Hinzu kam der Kraftfahrzeugverkehr durch Tourismus, der in der Gegend ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist. Der innerörtliche Kraftfahrzeugverkehr wurde sehr stark eingeschränkt bzw. kam zum Erliegen. Die Belieferung von Gewerbebetrieben, Weingütern, mit Glas und das Einfahren der Traubenlese waren stark eingeschränkt.

Eine Verlängerung der Schließzeiten an den innerörtlichen Bahnübergängen drohte bei dem 2017 bestehenden Verkehrsaufkommen einen in den Ausmaßen nicht kalkulierbaren Verkehrskollaps zu verursachen.

Nachdem nunmehr die entlastende Ortsumgehungsstraße Kirchheim gebaut und in Betrieb genommen worden ist, wurde die katastrophale Verkehrssituation deutlich entschärft. Die prognostizierten 19000 Fahrzeuge reduzieren sich nunmehr auf 2000 bis 5300 Fahrzeuge.

B.4.6 Unterrichtungspflichten

Die Auflagen unter A.4.1 sind zur Sicherstellung der Bauaufsicht und Vollzugskontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich. Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß § 3 Absatz 1 Nr. 3 BEVVG i.V.m. § 4 Absatz 2 AEG zur Durchführung der Bauaufsicht über die Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes berufen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist auch zuständig für die Vollzugskontrolle dieser Entscheidung. Die Eisenbahnen des Bundes sind gemäß § 4 Absatz 1 AEG verpflichtet, ihre Anlagen sicher und den Regeln der Technik entsprechend zu errichten und auch in diesem Zustand zu halten.

Die Einhaltung dieser Pflichten ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Aufsicht zu überwachen. Um dies zu ermöglichen, ist dem Eisenbahn-Bundesamt der Baubeginn anzuzeigen. Die Fertigstellungsanzeige dient dazu, der Aufsichtsbehörde die Durchführung der Vollzugskontrolle zu ermöglichen (vgl. Planfeststellungsrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes, Ziffer 37).

Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.3 und B.4 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.4.7 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Für die Realisierung des Vorhabens ergibt sich die Notwendigkeit der vorübergehenden Inanspruchnahme der in den Grunderwerbsplänen ausgewiesenen Flächen.

Soweit über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zu erzielen ist, wird diese im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren festgelegt (vgl. § 22 a AEG).

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Das Vorhaben entspricht demnach insgesamt den Zielsetzungen des Fachplanungsrechts, ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich und steht im Einklang mit dem zwingenden Recht.

Treten nicht vorhersehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter auf, so bestimmen sich deren Rechte nach § 75 Abs. 2 und 3 Verwaltungsverfahrensgesetz.

B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz
in Koblenz**

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

D. Anlage: Bescheid der Oberen Wasserbehörde

E. Ausfertigung

Von diesem Beschluss werden 3 Ausfertigungen mit sämtlichen Planunterlagen gefertigt:

1. Ausfertigung für die Antragstellerin DB Netz AG, Saarbrücken (ehem. DB ProjektBau GmbH)
2. Ausfertigung für die Offenlegung in der Verbandsgemeinde Grünstadt-Land

Weitere Ausfertigungen ohne Plansatz:

3. Ausfertigung verbleibt in der Akte

sowie jeweils eine Ausfertigung des Textteils an alle Behörden, Träger öffentlicher Belange, sonstige Stellen, anerkannte Naturschutzverbände und natürliche und juristische Personen, über deren Einwendungen bzw. Stellungnahmen im Rahmen der Abwägung entschieden wurde.

Dieses Exemplar ist die *B*. Ausfertigung.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken

Saarbrücken, den 15.12.2020

Az.: 551pä/043-2019#006

Im Auftrag

Weber



Abdruck



Rheinland-Pfalz

STRUKTUR- UND
GENEHMIGUNGSDIREKTION
SÜD

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd | Postfach 10 02 62 |
67402 Neustadt an der Weinstraße

Durch Postzustellungsurkunde

DB Netz AG
Anlagenplanung
Geschäftseinheit Regionalnetze
Regionalbereich Südwest
Schwarzwaldstr. 86
76137 Karlsruhe

**REGIONALSTELLE
WASSERWIRTSCHAFT,
ABFALLWIRTSCHAFT,
BODENSCHUTZ**

Karl-Helfferich-Straße 22
67433 Neustadt an der
Weinstraße
Telefon 06321 99-40
Telefax 06321 99-4222
poststelle@sgdsued.rlp.de
www.sgdsued.rlp.de

03.02.2014

Mein Aktenzeichen Ihr Schreiben vom
342/19.30 – 01/14
Bitte immer angeben!

Ansprechpartner/-in / E-Mail
Birgit Habeck / Albert Bidingler
birgit.habeck@sgdsued.rlp.de
albert.bidingler@sgdsued.rlp.de

Telefon / Fax
06321 99-4165
bzw. 99-4160
06321 99-4222

Vollzug der Wassergesetze;

**hier: Erlaubnis für die Versickerung von Niederschlagswasser aus dem Bereich des
Bahnhofs Kirchheim/Wstr.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Grund der §§ 8, 9, 10, 13 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i.V.m. § 26 Abs. 2 Landeswas-
sergesetz (LWG) erlässt die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Was-
serwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt/Wstr. als zuständige Obere Was-
serbehörde folgenden

Bescheid:

I. Entscheidung

Der DB Netz AG in 76137 Karlsruhe wird antragsgemäß die Erlaubnis für die Versickerung
von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser von den Dachflächen, Bahnsteigen
und Gleisen auf dem Gelände des Bahnhofs Kirchheim/Wstr. nach Vorreinigung über ein
Rigolensystem erteilt.

1/12

Konto der Landesoberkasse:
Sparkasse Rhein-Haardt
Konto-Nr. 20 008
IBAN: DE70 5465 1240 0000 0200 08

BLZ 546 512 40
BIC: MALADE51DKH

Besuchszelten:
Montag-Donnerstag
9.00–12.00 Uhr, 14.00–15.30 Uhr
Freitag 9.00–12.00 Uhr





Die Erlaubnis schließt die Genehmigung nach § 54 LWG für die Errichtung und den Betrieb der vorgesehenen Abwasseranlage gemäß § 26 Absatz 3 LWG mit ein. Deren Errichtung und Betrieb haben unter Beachtung der Vorgaben der Planunterlagen sowie der Nebenbestimmungen und Hinweise dieses Bescheides zu erfolgen.

Die Kosten des Verfahrens trägt der Antragsteller.

1. Zweck der Benutzung

Die beantragte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des Niederschlagswassers von Betriebsflächen des Bahnhofs Kirchheim/Wstr.

2. Plan

Diesem Bescheid liegen folgende mit dem Sichtvermerk der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt/Wstr. vom 03.02.2014 versehenen Erläuterungen und Planunterlagen zu Grunde:

Hefter Antragsunterlagen mit

- Bericht
- Bemessung
- Kosten
- Übersichtslageplan / Lageplan
- Lageplan M 1 : 500
- Querprofil 2 M 1 : 50

Danach wird Niederschlagswasser von Dachflächen, Bahnsteigen und Gleisen des Bahnhofs Kirchheim/Wstr. nach Vorreinigung über ein Rigolensystem auf dem Grundstück Pl.-Nr 624/19 in das Grundwasser versickert.

Die Einleitestelle weist folgende Georeferenz (UTM/ETRS89) auf:

Anfang Rigole: Rechtswert: 440 753

Hochwert: 5 487 515

Ende Rigole: Rechtswert: 440 852

Hochwert: 5 487 491



3. Dauer der Erlaubnis

Die Erlaubnis ist unbefristet, aber widerruflich.

4. Umfang der Benutzung

Niederschlagswassereinleitung

Über die Rigole darf folgende Menge an Niederschlagswasser in das Grundwasser versickert werden: 1,6 l/s

(Bemessungsfall $n = 0,2$; $T = 24$ h; $r = 6,1$ l/s*ha.)

Eine Drittschädigung (z.B. Nachbargrundstücke) durch die Versickerung ist auszuschließen.

II. Auflagen und Hinweise

1. Grundlegende Anforderungen:

1.1 In das Grundwasser darf nach vorheriger Behandlung in der geplanten Reinigungsanlage über das Rigolensystem nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser der Dachflächen, Bahnsteige und Gleise auf dem Gelände des Bahnhofs Kirchheim/Wstr. versickert werden.

1.2 Schäden an Dritten (z.B. Nachbargrundstücke) durch die Versickerung sind auszuschließen.

Schadensersatzansprüche, die aufgrund des Baues und des Betriebes der Anlagen entstehen, gehen zu Lasten des Genehmigungsinhabers oder dessen Rechtsnachfolger.

1.3 Vorkommnisse, die eine Beeinträchtigung des Grundwassers oder der Gewässer zur Folge haben könnten sind der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt/Wstr. zu melden.



- 1.4 Mit der Umsetzung des Vorhabens darf erst begonnen werden, wenn der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes für den Bahnhof Kirchheim/Wstr. vorliegt. Eine Kopie des Planfeststellungsbeschluss (ohne Planunterlagen) ist der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt/Wstr. vorzulegen.
- 1.5 Die Genehmigung erlischt, wenn der Bau nicht binnen einer Frist von 3 Jahren begonnen und innerhalb von 5 Jahren seit Zustellung des Bescheides abgeschlossen ist. Die Fristen können verlängert werden; die Verlängerung kann mit neuen Bestimmungen und Hinweisen verbunden werden.

2. Bau und Betrieb der Anlagen:

- 2.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen.

Wesentliche Abweichungen vom Entwurf bedürfen der Nachtragsgenehmigung der zuständigen Wasserbehörde, ansonsten genügt die Zustimmung der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt/Wstr.

- 2.3 Alle baulichen Anlagen sind entsprechend den anerkannten Regeln der Technik zu errichten. Beim Bau und Betrieb der Anlagen sind die einschlägigen deutschen Industrienormen (DIN) und sonstigen technische Vorschriften sowie die Vorschriften der §§ 18-26 LBauO zu beachten.
- 2.4 Baustoffe, Bauteile und Bauarten sind so zu wählen, dass sie sicher den inneren und äußeren physikalischen und chemischen Angriffen des Wassers, des Grundwassers, des Bodens und der Luft sowie den sonstigen zu erwartenden statischen Beanspruchungen standhalten. Die Vorschriften der §§ 18 - 26 LBauO sind zu beachten.
- 2.5 Bei der Durchführung der Baumaßnahme ist dafür zu sorgen, dass keine Verschmutzung des Grundwassers oder des Bodens eintreten kann.
- 2.6 Für den Betrieb der Niederschlagswasser-Reinigungsanlage ist nach den Vorgaben des Herstellers eine Betriebsanweisung zu erstellen und ein Verantwortlicher zu benennen. Diesem ist die Betriebsanweisung auszuhändigen. Die Anlage darf nur nach den Vorgaben der Anweisung betrieben werden.



2.7 Das eingesetzte Reinigungsmaterial ist nach den Vorgaben des Herstellers regelmäßig auf seine Reinigungswirkung zu überprüfen und bei nachlassender Wirkung rechtzeitig zu ersetzen.

2.8 Die wiederkehrenden Prüfungen, der Austausch des Reinigungsmaterials, evtl. Störungen des Betriebs der Anlage sowie besondere Vorkommnisse sind in einem Betriebsbuch festzuhalten und vom Verantwortlichen abzuzeichnen. Das Buch ist der Wasserbehörde auf Verlangen vorzulegen.

3. Ergänzende Anforderungen:

3.1 Der Beginn und die Beendigung der Baumaßnahme ist der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt/Wstr. als Obere Wasserbehörde jeweils vorab schriftlich anzuzeigen.

Der Baubeendigungsanzeige ist vom Wasserrechtinhaber eine Bestätigung, dass die Arbeiten bescheids- und plangemäß ausgeführt wurden, beizufügen.

3.2 Der Erlaubnisbescheid und die dazugehörigen Unterlagen sind sorgfältig aufzubewahren und bei behördlichen Kontrollen auf Verlangen vorzuzeigen.

3.3 Diese Erlaubnis gewährt weder das Recht zur Inanspruchnahme von Gegenständen und Grundstücken Dritter, noch befreit sie von der Verpflichtung nach sonstigen Vorschriften des öffentlichen oder privaten Rechtes erforderliche Genehmigungen und Zustimmungen für den Bau und Betrieb (z.B. Baugenehmigung) einzuholen.

3.4 Regelungen und Vereinbarungen in privatrechtlichen Verträgen lassen die in der Genehmigung getroffenen Festlegungen unberührt. Die Erlaubnis gewährt kein Nutzungsrecht von Grundstücken und Anlagen Dritter.

3.5 Die Wasserbehörden sind berechtigt, jederzeit die Entwässerungsanlagen zu überprüfen.

Die behördliche Überwachung der Anlagen im Rahmen der Gewässeraufsicht und Bauüberwachung ist jederzeit gemäß § 101 WHG zu ermöglichen und zu unterstützen.



zen Der Erlaubnisinhaber hat die Kosten zu tragen, die den zuständigen Behörden durch die Aufsicht über die Anlage und deren Betrieb entstehen.

- 3.6 Der Erlaubnisinhaber hat ohne Anspruch auf Entschädigung Einschränkungen der ihm erteilten Erlaubnis zu dulden, falls diese aus wasserwirtschaftlichen Gründen erforderlich sind. Werden durch derartige Veränderungen Maßnahmen an den Anlagen notwendig, so hat der Erlaubnisinhaber sie auf seine Kosten entsprechend den Anforderungen der zuständigen Behörde innerhalb der von dieser gestellten Frist auszuführen.
- 3.7 Bei Erlöschen der Erlaubnis kann der Erlaubnisinhaber zur Abwendung nachteiliger Folgen von der zuständigen Wasserbehörde verpflichtet werden, auf seine Kosten andere Vorkehrungen zu treffen, die geeignet sind, nachteilige Folgen zu verhüten.
- 3.8 Die Erlaubnis kann insbesondere ohne Entschädigung beschränkt oder zurückgenommen werden, wenn der Antragsteller:
- a) die Erlaubnis aufgrund von Nachweisen, die in wesentlichen Punkten unrichtig oder unvollständig waren, erhalten hat und ihm die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit bekannt war,
 - b) die Benutzung drei Jahre ununterbrochen nicht ausgeübt oder ihrem Umfang nach erheblich unterschritten hat,
 - c) den Zweck der Benutzung so geändert hat, dass er mit dem Plan nicht mehr übereinstimmt,
 - d) trotz einer mit der Androhung des Widerrufs verbundenen Warnung wiederholt die Benutzung über den Rahmen der Erlaubnis hinaus erheblich ausgedehnt oder Benutzungsbedingungen oder Auflagen nicht erfüllt hat.
- 3.9 Änderungen bzgl. des Erlaubnisinhabers (Rechtsnachfolge) sind der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd - Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz in 67433 Neustadt/Wstr. anzuzeigen.
- 3.10 Für beabsichtigte Änderung der erlaubten Art, des erlaubten Zweckes oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise bei der Niederschlagswasserbeseitigung sind die wasserrechtlichen Genehmigungen und/oder Erlaubnisse rechtzeitig zu beantragen.
- 3.11 Sofern im Zuge der Baumaßnahme eine Wasserhaltung oder Grundwasserabsenkung (zutage fördern, zutage leiten etc.) erforderlich ist, bedarf diese einer gesonder-



ten Erlaubnis. Der Erlaubnisantrag ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten bei der zuständigen Wasserbehörde einzureichen.

- 3.12 Zuwiderhandlungen gegen die festgesetzten Auflagen können unter den Voraussetzungen des § 128 Abs. 1 LWG als Geldbuße geahndet werden, sofern nicht § 103 WHG Anwendung findet.

III. Auflagenvorbehalt

Die nachträgliche Aufnahme von Auflagen bleibt vorbehalten soweit sie im Interesse des Wohles der Allgemeinheit erforderlich sind und sich zur Zeit noch nicht übersehen lassen. Sollten sich infolge der Einleitung des Niederschlagswassers nachteilige Auswirkungen ergeben, so bleibt der Widerruf und nachträgliche Auflagen ohne Entschädigung vorbehalten.

IV. Kostenentscheidung

Die Kosten des Verfahrens trägt der Antragsteller.

Für diese Entscheidung wird eine Verwaltungsgebühr in Höhe von

514,80 € (in Worten: fünfhundertvierzehn 80/100 Euro)

und Auslagen in Höhe von

3,45 € (in Worten: drei 45/100 Euro) festgesetzt.

**Der Gesamtbetrag in Höhe von 518,25 € ist sofort fällig und unter Angabe des
Buchungszeichens 2014 / / 334 / 1481 – 111 11 DSt. 3309
DB Netz AG Kirchheim/Wstr.**

an die Landesoberkasse Außenstelle Neustadt an der Weinstraße, auf das Konto-Nr. 20008 bei der Sparkasse Rhein-Haardt, BLZ 54651240, IBAN: DE70 5465 1240 0000 0200 08, BIC: MALADE51DKH zu überweisen.



Bitte verwenden Sie für die Überweisung unbedingt das o.g. Buchungszeichen als Verwendungszweck.

Werden bis zum Ablauf eines Monats nach Fälligkeit Gebühren oder Auslagen nicht entrichtet, so kann für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Zuschlag von 1 v. H. gemäß § 18 LGebG erhoben werden.

V. Begründung

Die DB Netz AG, Anlagenplanung in 76137 Karlsruhe beabsichtigt die Umgestaltung des Bahnhofes in Kirchheim/Wstr. Bezüglich der Niederschlagswasserbewirtschaftung ist vorgesehen, dass das anfallende Niederschlagswasser der Dachflächen, Bahnsteige und Gleise auf dem Gelände des Bahnhofs Kirchheim/Wstr. nach Vorreinigung über ein Rigolensystem in das Grundwasser versickert wird. Für die Umgestaltung des Bahnhofes wurde ein Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Das Planfeststellungsverfahren ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Bewirtschaftung des anfallenden Niederschlagswassers soll jedoch vom Planfeststellungsbeschluss ausgenommen und in einem eigenständigen Verfahren geprüft werden. Die erteilte Erlaubnis wird dem noch zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes beigelegt.

Die Einleitung von Niederschlagswasser über ein Rigolensystem in das Grundwasser erfüllt den Tatbestand der Gewässerbenutzung und bedarf nach § 9 Abs. 1 WHG einer behördlichen Erlaubnis.

Im Verfahren wurden die Behörden und Stellen, deren Aufgabengebiet von dem Vorhaben betroffen sein kann, um Stellungnahme gebeten.

Gründe des Wohls der Allgemeinheit, die eine Versagung der beantragten Erlaubnis nach § 12 WHG erforderlich machen würden, liegen nicht vor, so dass das beantragte Wasserrecht unter Festsetzung der aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlichen Benutzungsbedingungen und Nebenbestimmungen erteilt werden konnte.

Die Zulässigkeit zur Festsetzung von Nebenbestimmungen ergibt sich aus §§ 12 Abs. 1, 13 WHG und 36 Abs. 2 VwVfG.



Die Nebenbestimmungen sind erforderlich, um

- nachteilige Wirkungen auf das Wohl der Allgemeinheit zu verhüten bzw. auszugleichen,
- Beeinträchtigungen der Rechte anderer zu vermeiden und um
- sicherzustellen, dass das Niederschlagswasser nach dem Stand der Technik beseitigt wird.

Bei der Festlegung des Umfangs der Gewässerbenutzung wurde berücksichtigt, dass jede vermeidbare Beeinträchtigung der Gewässerbeschaffenheit zu unterbleiben hat (§§ 1, 6 WHG, § 26 Abs. 2 LWG).

Auf den gesetzlichen Vorbehalt nach § 13 WHG, wonach auch nachträglich zusätzliche Anforderungen gestellt und weitere Maßnahmen angeordnet werden können, wird hingewiesen. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die Erlaubnis nach § 18 Abs. 1 WHG jederzeit widerruflich ist.

Die Zuständigkeit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt für diese Entscheidung ergibt sich aus den §§ 34, 105, 106 und 107 des Landeswassergesetzes.

Die Verfahrenskosten für die Maßnahme errechnen sich aufgrund der Vorgaben in § 113 LWG i.V.m. §§ 11, 13 LGebG und § 2 mit Ziffer 11.1.2 der Anlage zu der Landesverordnung über die Gebühren im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt und Forsten (Besonderes Gebührenverzeichnis).

VI. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden.

Der Widerspruch ist bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Friedrich-Ebert-Str. 14, 67433 Neustadt an der Weinstraße schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz zu versehen.



Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten, die im Internet unter www.sgdsued.rlp.de/elektronische-kommunikation aufgeführt sind.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez.

(Stefan Poß)

Anlagen: Rechtsgrundlagen
Plansatz



Rechtsgrundlagen

Gesetz zur Neuregelung des Wasserrechts - Artikel 1: Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 76 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

Bekanntmachung der Neufassung des Wassergesetzes für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz - LWG) vom 22.01.2004 (GVBl. S. 53), geändert durch Art. 2 (Landesgesetz zur Änderung des Zweiten Landesgesetzes zur Kommunal- und Verwaltungsreform und des Landeswassergesetzes) vom 23.11.2011 (GVBl. S. 402)

Bekanntmachung der Neufassung des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) vom 23.01.03 (BGBl. S.102), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 1 Gesetz zur Modernisierung von Verfahren im patentanwaltlichen Berufsrecht vom 14.08.2009 (BGBl. I S. 2827)

Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) vom 23.12.1976 (GVBl. S. 308), zuletzt geändert durch Art.3 (Zweites Landesgesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt) vom 27.10.2009 (GVBl. S. 358)

Landesgebührengesetz für Rheinland-Pfalz (LGebG) vom 03.12.1974 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Drittes Landesgesetz zur Änderung des Landesgebührengesetzes vom 27.10.2009 (GVBl. S. 364)

Landesverordnung über die Gebühren im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt und Forsten (Besonderes Gebührenverzeichnis) vom 20.04.2006 (GVBl. S. 165), geändert durch Erste Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über die Gebühren im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt und Forsten (Besonderes Gebührenverzeichnis) vom 01.12.2010 (GVBl. S. 524)

Landesgesetz zur nachhaltigen Entwicklung von Natur und Landschaft (Landesnatschutzgesetz – LNatSchG) vom 28.09.2005 (GVBl.S.387)

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. 07 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 6. Februar 2012 (BGBl. I S. 148)

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24.11.1998 (GVBl. S. 365), zuletzt geändert durch § 47 Landesgesetz zum Schutz der Berufsbezeichnungen im Ingenieurwesen und über die Ingenieurkammer Rheinland-Pfalz (InGKaG) vom 09.03.2011 (GVBl. S. 47, 64)



In Abdruck mit 1 Plansatz an:

1. Ref. 34 / Herrn Bidinger

Im H A U S E

unter Bezugnahme auf Ihre Stellungnahme vom 10.01.2014, Az.: 19.30.01.00 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

2. Ref. 31 / Wasserbuchstelle

Im H A U S E

rechtskräftig seit: _____

mit der Bitte um Eintragung in das Wasserbuch (erst nach Bestandskraft versenden).

In Abdruck an:

1. Ref. 34 / Frau Neubert

Im H A U S E

mit der Bitte um Kenntnisnahme (Tenor und Kostenentscheidung) und weitere Veranlassung (Kostennummer) lfd. Listen-Nr.: 70 (1-fach).

2. Kreisverwaltung Bad Dürkheim

- untere Wasserbehörde -
Philipp-Fauth-Straße 11
67098 Bad Dürkheim

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

3. DB ProjektBau GmbH,
Am Hauptbahnhof 5
z.Hd.v. Herrn Kai Schwarz

66111 Saarbrücken

unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 25.11.2013, Az.: I.BV-MI-P(7) Sck mit der Bitte um weitere Veranlassung.



Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd | Postfach 10 10 23 |
67410 Neustadt an der Weinstraße

Durch Postzustellungsurkunde

DB Netz AG
Anlagenplanung
Geschäftseinheit Regionalnetze
Regionalbereich Südwest
Schwarzwaldstr. 86
76137 Karlsruhe

**REGIONALSTELLE
WASSERWIRTSCHAFT,
ABFALLWIRTSCHAFT,
BODENSCHUTZ**

Karl-Helfferich-Straße 22
67433 Neustadt an der
Weinstraße
Telefon 06321 99-40
Telefax 06321 99-4222
poststelle@sgdsued.rlp.de
www.sgdsued.rlp.de

19.11.2015

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon / Fax
342/19.30 - 01/14	02.11.2015	Birgit Habeck / Axel Schwalb	06321 99-4165
Bitte immer angeben!	I.NVR-SW-A	birgit.habeck@sgdsued.rlp.de axel.schwalb@sgdsued.rlp.de	bzw. -4160 06321 99-4222

Voilzug der Wassergesetze;

**hier: Erlaubnis für die Versickerung von Niederschlagswasser aus dem Bereich des
Bahnhofs in Kirchheim/Wstr.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bescheid vom 03.02.2014 wurde Ihnen die Erlaubnis für die Versickerung von Niederschlagswasser aus dem Bereich des Bahnhofs in Kirchheim/Wstr. erteilt. Im Laufe der weiteren Planung hat sich ergeben, dass sich die Lage der Rigole ändert.

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (SGD Süd), Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt als zuständige obere Wasserbehörde erlässt folgenden

1. Änderungsbescheid:

I. Entscheidung

In I. 2. Plan wird die Georeferenz (UTM/ETRS89) wie folgt geändert:

Konto der Landesoberkasse:
Deutsche Bundesbank, Filiale Ludwigshafen
BLZ: 545 000 00 Konto-Nr.: 545 015 05
IBAN: DE79 5450 0000 0054 5015 05 BIC: MARKDEF1545

Besuchszeiten:
Montag-Donnerstag
9.00–12.00 Uhr, 14.00–15.30 Uhr
Freitag 9.00–12.00 Uhr



Für eine formgebundene, rechtsverbindliche, elektronische Kommunikation nutzen Sie bitte die Virtuelle Poststelle der SGD Süd. Hinweise zu deren Nutzung erhalten Sie unter www.sgdsued.rlp.de



Anfang Rigole: Rechtswert: 4440.815
Hochwert: 5.487.484
Ende Rigole Rechtswert: 440.744
Hochwert: 5.487.515

Der Bescheid vom 03.02.2014, Az.: 342/19.30 – 01/14 gilt insoweit als geändert. Die übrigen Bestimmungen des Bescheides behalten weiterhin Ihre Gültigkeit und sind zu beachten.

II. Plan

Diesem 1. Änderungsbescheid liegen folgende mit dem Sichtvermerk der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt vom 19.11.2015 versehenen Erläuterungen und Planunterlagen, zu Grunde:

Hefter Tektur wegen veränderter Lage der Versickerungsrigole

III. Kostenentscheidung

Die Kosten des Verfahrens trägt der Antragsteller.

Für diese Entscheidung wird eine Verwaltungsgebühr in Höhe von

256,88 € (i.W.: zweihundertsechsfundfünfzig 88/100 Euro) und

Auslagen in Höhe von

3,45 € (i.W.: drei 45/100 Euro)

festgesetzt.

Der Gesamtbetrag in Höhe von 260,33 € ist sofort fällig und mit der Angabe

2015/119737/334/1481-111 11 DSt: 3309

- DB Kirchheim -



an die Landesoberkasse Außenstelle Neustadt an der Weinstraße, auf das Konto-Nr. 545 015 05 bei der Deutsche Bundesbank, Filiale Ludwigshafen, BLZ 545 000 00, IBAN: DE79 5450 0000 0054 5015 05, BIC: MARKDEF1545 zu überweisen.

Bitte verwenden Sie für die Überweisung unbedingt das o.g. Buchungszeichen als Verwendungszweck. So erreicht uns Ihre Zahlung schneller und die Buchung wird sicherer.

Werden bis zum Ablauf eines Monats nach dem Fälligkeitstag Gebühren oder Auslagen nicht entrichtet, so kann für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von 1 v.H. des Betrages erhoben werden.

IV. Begründung

Der DB Netz AG wurde mit Bescheid vom 03.02.2014, Az.: 342/19.30 – 01/14 die einfache Erlaubnis für die Versickerung von Niederschlagswasser aus dem Bereich des Bahnhofs in Kirchheim/Wstr. erteilt.

Im Rahmen der weiteren Planung hat sich eine Änderung der Lage der Rigole ergeben, für die die DB Netz AG eine entsprechende Tektur beantragt hat.

Gründe des Wohls der Allgemeinheit, die eine Versagung erforderlich machen würden, liegen nicht vor, so dass der geänderten Lage der Rigole zugestimmt werden konnte.

Die Zuständigkeit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt/Wstr. für diese Entscheidung ergibt sich aus den §§ 19, 92, 94 und 96 des Landeswassergesetzes. Die Verfahrenskosten errechnen sich auf Grund der Vorgaben in § 113 LWG i.V.m. §§ 11, 13 LGebG und § 2 Abs. 2 der Landesverordnung über die Gebühren im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt und Forsten (Besonderes Gebührenverzeichnis).

V. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch erhoben werden.



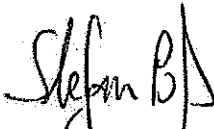
Der Widerspruch ist bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt, Karl-Helfferich-Straße 22, 67433 Neustadt an der Weinstraße schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz zu versehen.

Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten, die im Internet unter www.sgdsued.rlp.de/elektronische-kommunikation aufgeführt sind.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


(Stefan Poß)

Anlagen : Tekturplanung
Rechtsgrundlagen



Rechtsgrundlagen

Gesetz zur Neuregelung des Wasserrechts - Artikel 1: Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.11.2014 (BGBl. I S. 1724)

Landeswassergesetz (LWG) vom 14. Juli 2015 (GVBl. S. 127)

Bekanntmachung der Neufassung des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) vom 23.01.03 (BGBl. S.102), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Förderung der elektronischen Verwaltung sowie zur Änderung weiterer Vorschriften vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749)

Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) vom 23.12.1976 (GVBl. S. 308), zuletzt geändert durch Art. 3 Zweites Landesgesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt vom 27.10.2009 (GVBl. S. 358)

Landesgebührengesetz für Rheinland-Pfalz (LGebG) vom 03.12.1974 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Drittes Landesgesetz zur Änderung des Landesgebührengesetzes vom 27.10.2009 (GVBl. S. 364)

Landesverordnung über die Gebühren im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt und Forsten (Besonderes Gebührenverzeichnis) vom 20.04.2006 (GVBl. S. 165) zuletzt geändert durch die erste Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über die Gebühren im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt und Forsten (Besonderes Gebührenverzeichnis) vom 01.12.2010 (GVBl. S 524)