



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
Grülingsstraße 4
66113 Saarbrücken

Az. 551ppw/174-2020#017
Datum: 16.10.2023

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„SL; Reaktivierung der Strecke Homburg-Zweibrücken, Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze, Planfeststellungsabschnitt Saarland“

**in der Kreisstadt Homburg,
im Saarpfalz-Kreis**

Bahn-km 0,545 bis 7,682

der Strecke 3283 von Homburg - Einöd,

Bahn-km 100,770- 98,773

der Strecke 3450 der Strecke von Einöd-Zweibrücken

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

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	6
A.3	Besondere Entscheidungen	21
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	21
A.3.2	Konzentrationswirkung.....	26
A.4	Nebenbestimmungen	27
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	27
A.4.2	Naturschutz/ Landespflege.....	29
A.4.3	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	39
A.4.4	Immissionsschutz.....	40
A.4.5	Straßen, Wege, Zufahrten und Baustelleneinrichtungsflächen	44
A.4.6	Unterrichtungspflichten.....	45
A.5	Sonstige Auflagen	45
A.5.1	Privateinwendung mit den Schlüsselnummer P016, P065.....	45
A.6	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	46
A.6.1	Bereich Bodenschutz und Geologie	47
A.6.2	Kampfmittel	48
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	48
A.8	Vorbehalte.....	48
A.9	Sofortige Vollziehung	51
A.10	Gebühr und Auslagen	51
B.	Begründung	52
B.1	Sachverhalt	52
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	52
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	52
B.1.3	Ablauf des Anhörungsverfahrens	53
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	63
B.2.1	Rechtsgrundlage	63
B.2.2	Zuständigkeit.....	63
B.3	Umweltverträglichkeit	63
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	63
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	64
B.3.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG 72	
B.3.4	Auswirkungen und Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	91
B.3.5	Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG	91
B.3.6	Zusammenfassung.....	101

B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	102
B.4.1	Planrechtfertigung	102
B.4.2	Variantenentscheidung.....	103
B.4.3	Wasserhaushalt	105
B.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	108
B.4.5	Artenschutz	111
B.4.6	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	114
B.4.7	Immissionsschutz.....	115
B.4.8	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	137
B.4.9	Wald- und Forstwirtschaft.....	137
B.4.10	Landwirtschaft.....	138
B.4.11	Denkmalschutz.....	139
B.4.12	Brand- und Katastrophenschutz	139
B.4.13	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen.....	139
B.4.14	Straßen, Wege, Zufahrten und Baustelleneinrichtungsflächen	140
B.4.15	Kampfmittel	142
B.4.16	Unterrichtungspflichten.....	142
B.4.17	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	143
B.4.18	Sonstige Auflagen	151
B.4.19	Einwendungen der Behörden, sonstigen Trägerin öffentlicher Belange und anderen Stellen.....	154
B.4.20	Einwendungen und Forderungen Privater sowie Stellungnahmen klagebefugter Stellen	159
B.5	Begründung des Vorbehalts	238
B.5.1	Unvollständige Unterlagen	239
B.5.2	Zulässigkeit des Vorbehalts.....	244
B.6	Gesamtabwägung	245
B.7	Sofortige Vollziehung	247
B.8	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	247
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	247

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BAB	Bundesautobahn
BekVO	Verordnung über die öffentlichen Bekanntmachungen der Gemeinden und Gemeindeverbände
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BGebG	Bundesgebührengesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verkehrslärmschutzverordnung
BÜ	Bahnübergang
EBABGebV	Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVS	Entsorgungsverband Saar
GG	Grundgesetz
LAP	landespflegerische Ausführungsplanung
LUA	Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz d. Saarlandes
LWaldG	Waldgesetz für das Saarland
ONB	Oberste Naturschutzbehörde
ÖBB	ökologische Baubetreuung
PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz
PSS	Planumsschutzschicht
RB	Regionalbahn
S	S-Bahn
SaarlGebG	Gesetz Nr. 800 über die Erhebung von Verwaltungs- und Benutzungsgebühren im Saarland
SBodSchG	Saarländisches Bodenschutzgesetz
SDschG	Saarländisches Denkmalschutzgesetz
SFG	Gesetz Nr. 1040 über die Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz- Saarland)
SNG	Gesetz zum Schutz der Natur und Heimat im Saarland- Saarländisches Naturschutzgesetz
SWG	Saarländisches Wassergesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSG	Wasserschutzgebiet
ZSPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz
ZPS	Zweckverband Personennahverkehr Saarland

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) 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

Der Plan für das Vorhaben „SL;_Reaktivierung_der_Strecke_Homburg-Zweibrücken,_Bf_Homburg_(Saar)_Hbf_bis_Landesgrenze,_Planfeststellungsabschnitt_Saarland“ in der Kreisstadt Homburg des Saarpfalz-Kreises, Bahn-km 0,545 bis 7,682 der Strecke 3283 Homburg - Einöd, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Rückbau des vorhandenen stillgelegten Außenbahnsteiges zwischen Bahn-km 7,10 bis km 7,33 bahnlinks der Strecke 3283 und Neubau des Mittelbahnsteiges Einöd von Bahn-km 100, 358 - 100, 158 der Strecke 3283,
- Rückbau und Neubau des Außenbahnsteiges Beeden gleislinks von Bahn- km 2,749- 2,889 der Strecke 3283,
- Neubau eines Außenbahnsteiges am Haltepunktes Schwarzenbach links des Gleises von Bahn-km 4,600 bis 4,740 der Strecke 3283,
- Rückbau des vorhandenen Außenbahnsteigs in Bahn-km 5,345 – 5,645 und Neubau des Außenbahnsteigs Schwarzenacker von Bahn-km 5,505- 5,645 der Strecke 3283,
- Änderung des Bahnübergangs Beeden Bahn-km 2,911 der Strecke 3283 einschließlich Anpassungsmaßnahmen an Bahnsicherungsanlagen, Straßenaufweitung und Anpassung der Fahrbahn des Hofweges,
- Änderung des Bahnübergangs Schwarzenbach Bahn-km 4,763 der Strecke 3283 einschließlich Anpassungsmaßnahmen an Bahnsicherungsanlagen, Straßenaufweitung und Anpassung der Fahrbahn des Mastauweges,

- Anbindung der Strecke 3283 in km 7,682 durch neue EWR 54-760 – 1:14 B an die Strecke 3450
- Auflassung des Bahnüberganges Einöd Bahn-km 100,550 und Neubau bei Bahn-km 100,650 der Strecke 3450,
- sonstige Anpassungsmaßnahmen an Oberbau-, Signal-, Oberleitungs- und Telekommunikationsanlagen,
- sowie naturschutz- und artenschutzrechtliche Maßnahmen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1a	Erläuterungsbericht vom 12.05.2022, 1 Unterschriftenblatt plus 105 Seiten, 1 Anhang- 4 Seiten	festgestellt mit Blaeintragung
2	Übersichtskarte und Übersichtslagepläne	
2.1	Übersichtskarte vom 24.08.2020, Maßstab 1:50:000, Strecke 3283, km 0,545 – 7,682, Strecke 3450, km 100,770- 98,773	nur zur Information
2.2.1a	Übersichtslageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, Strecke 3283, km 0,545 – 4,486	nur zur Information mit Blaeintragungen
2.2.2a	Übersichtslageplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:5.000, Strecke 3283, km 4,112- 7,682, Strecke 3450, km 100,770 – 98,773	nur zur Information mit Blaeintragungen
2.2.3a	Übersichtslageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, Strecke 3282, km 1,397- 3,107	nur zur Information mit Blaeintragungen
3	Lagepläne	
3.1a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 0,473 – 1,326	festgestellt mit Blaeintragungen
3.2a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 1,326- 1,519	festgestellt mit Blaeintragungen
3.3a	Lageplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 1,519- 2,321	festgestellt mit Blaeintragungen
3.4a	Lageplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 2,321 – 3,005	festgestellt mit Blaeintragungen
3.5a	Lageplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 3,005- 3,876	festgestellt mit Blaeintragungen
3.6	Lageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 3,876- 4,320	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.7a	Lageplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 4,320 – 5,168	festgestellt mit Blaeintragungen
3.8a	Lageplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 5,168- 6,018	festgestellt mit Blaeintragungen
3.9	Lageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,018- 6,674	festgestellt
3.10a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,674 – 6,869, Strecke 3450, km 100,864 – 100,573	festgestellt mit Blaeintragungen
3.11a	Lageplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,869 – 7,682, Strecke 3450, km 100,573 – 99,743	festgestellt mit Blaeintragungen
3.12a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3450, km 99,743 – 99,064	festgestellt mit Blaeintragungen
3.13	Lageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3450, km 99,064 – 98,396	festgestellt
4a	Bauwerksverzeichnis vom 11.04.2022, 1 Unterschriftenblatt plus 59 Seiten	festgestellt mit Blaeintragungen
5	Grunderwerbspläne	
5.1a	Grunderwerbsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 0,473 – 1,326	festgestellt mit Blaeintragungen
5.2a	Grunderwerbsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 1,326- 1,519	festgestellt mit Blaeintragungen
5.3a	Grunderwerbsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, 1,519- 2,321	festgestellt mit Blaeintragungen
5.4a	Grunderwerbsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 2,321 – 3,005	festgestellt mit Blaeintragungen
5.5a	Grunderwerbsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 3,005 – 3,876	festgestellt mit Blaeintragungen
5.6	Grunderwerbsplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 3,876 – 4,320	festgestellt
5.7a	Grunderwerbsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 4,320 – 5,168	festgestellt mit Blaeintragungen
5.8a	Grunderwerbsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 5,168 – 6,018	festgestellt mit Blaeintragungen
5.9a	Grunderwerbsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,018 – 6,674	festgestellt mit Blaeintragungen
5.10a	Grunderwerbsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,674- 6,869, Strecke 3450, km 100,864 – 100,573	festgestellt mit Blaeintragungen
5.11a	Grunderwerbsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,869 – 7,682, Strecke 3450, km 100,573 – 99,743	festgestellt mit Blaeintragungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.12a	Grunderwerbsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3450, km 99,743 – 99,064	festgestellt mit Blaeintragungen
5.13	Grunderwerbsplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3450, km 99,064- 98,396	festgestellt
5.14a	Grunderwerbsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3282, km 1,719- 2,498	festgestellt mit Blaeintragungen
5.15a	Grunderwerbsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3282, km 2,498- 3,277	festgestellt mit Blaeintragungen
6a	Grunderwerbsverzeichnis vom 12.05.2022, 1 Unterschriftenblatt, Abkürzungsverzeichnis plus 15 Seiten	festgestellt mit Blaeintragungen
7	Bauwerkspläne	
7.1	Bauwerksplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:200, 1:100, 1:50, Berührungsschutz Beeder Straße, Strecke 3283, km 2,3 + 4,0, Draufsicht, Ansicht, Schnitt	nur zur Information
7.2a	Bauwerksplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:200, 1:100, Erneuerung der EÜ Pfänderbach, Strecke 3283, km 5,858.04 Draufsicht, Ansicht und Schnitte	nur zur Information mit Blaeintragungen
7.3	Bauwerksplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:200, 1:100, Fuß- und Radwegüberführung, Strecke 3283, km 6,360, Draufsicht, Ansicht und Schnitte	nur zur Information
7.4	Bauwerksplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:200, 1:100, 1:50, Berührungsschutz SÜ Hauptstraße (B423), Strecke 3450, km 100,605, Draufsicht, Ansicht, Schnitte	nur zur Information
7.5.1a	Bauwerksplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:500, 1:250, 1:100, Stützwand STW Teil 1, Strecke 3283, km 2,063 – 2,705, Draufsicht, Ansicht und Schnitte	nur zur Information mit Blaeintragungen
7.5.2a	Bauwerksplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:500, 1:250, 1:100, Stützwand STW Teil 2, Strecke 3283, km 2,063 – 2,705, Draufsicht, Ansicht und Schnitte	nur zur Information mit Blaeintragungen
7.6a	Bauwerksplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:250, 1:100, Neubau Hp Beeden, Strecke 3283, km 2,749 – 2,889, Draufsicht, Ansicht und Schnitte	nur zur Information mit Blaeintragungen
7.7	Bauwerksplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:250, 1:100, Neubau Hp Schwarzenbach, Strecke 3283, km 4,600- 4,740, Draufsicht und Schnitt	nur zur Information
7.8	Bauwerksplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:250, 1:100, Neubau Hp Schwarzenacker, Strecke 3283, km 5,505 – 5,645, Draufsicht und Schnitt	nur zur Information
7.9	Bauwerksplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:250, 1:100, Neubau Mittelbahnsteig, Strecke 3283, km 7,160- 7,300, Strecke 3450, km 100,297.80- 100,157.80, Draufsicht und Schnitt	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.10	Bauwerksplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:200, 1:100, Neubau barrierefreier Zuwegung zum Mittelbahnsteig, Strecke 3283, km 7,085- 7,160, Draufsicht, Ansicht und Schnitte	nur zur Information
7.11	Bauwerksplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, GSM-R Station Beeden, Strecke 3283, km 2,900, Draufsicht, Ansichten	nur zur Information
7.12a	Bauwerksplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:100, 1:200, Modulgebäude, Strecke 3283, 6,913, Draufsicht und Schnitt	nur zur Information mit Blaeintragungen
8	Bahnübergänge	
8.1.1a	Kreuzungsplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:200, 1:100, Bahnübergang Strecke 3283, km 2,911, Hofstraße (Beeden)	nur zur Information mit Blaeintragungen
8.1.2a	Markierungs- und Beschilderungsplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:200, 1:100, Bahnübergang Strecke 3283, km 2,911, Hofstraße (Beeden)	nur zur Information mit Blaeintragungen
8.1.3a	Schleppkurvenplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:200, Bahnübergang Strecke 3283, km 2,911 Hofstraße (Beeden)	nur zur Information mit Blaeintragungen
8.1.4a	Streuwinkelplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:200, Bahnübergang Strecke 3283, km 2,911 Hofstraße (Beeden)	nur zur Information mit Blaeintragungen
8.1.5a	Kreuzungsplan Straßenplanung vom 28.02.2022, Maßstab 1:200, Bahnübergang Strecke 3283, km 2,911 Hofstraße (Beeden)	nur zur Information mit Blaeintragungen
8.1.6a	Höhenplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:200/20, Bahnübergang Strecke 3283, km 2,911 Hofstraße (Beeden)	nur zur Information mit Blaeintragungen
8.1.7	Verkehrszählung BÜ Beeden vom 05.07.2023 – 07.07.2023, 1 Unterschriftenblatt plus 8 Seiten	nur zur Information
8.2.1	Kreuzungsplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:200, 1:100, Bahnübergang Strecke 3283, km 4,763, Mastauweg (Schwarzenbach)	nur zur Information
8.2.2	Markierungs- und Beschilderungsplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:200, 1:100, Bahnübergang Strecke 3283, km 4,763, Mastauweg (Schwarzenbach)	nur zur Information
8.2.3	Schleppkurvenplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:200, 1:100, Bahnübergang Strecke 3283, km 4,763, Mastauweg (Schwarzenbach)	nur zur Information
8.2.4	Streuwinkelplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:200, Bahnübergang Strecke 3283, km 4,763, Mastauweg (Schwarzenbach)	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.2.5	Kreuzungsplan Straßenplanung vom 24.08.2020, Maßstab 1:200, 1:100, Bahnübergang Strecke 3283, km 4,763, Mastauweg (Schwarzenbach)	nur zur Information
8.2.6	Höhenplan der Straße vom 24.08.2020, Maßstab 1:200/20; Bahnübergang Strecke 3283, km 4,763, Mastauweg (Schwarzenbach)	nur zur Information
8.2.7	Verkehrszählung BÜ Schwarzenbach vom 05.07.2023 – 07.07.2023, 1 Unterschriftenblatt plus 8 Seiten	nur zur Information
8.3.1a	Kreuzungsplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:200, Rückbau und Neubau des Bahnübergangs Strecke 3283, km 6,898, Strecke 3450, km 100,560	nur zur Information mit Blauzeichnungen
8.3.2a	Markierungs- und Beschilderungsplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:200, 1:100, Neubau des Bahnübergangs, Strecke 3283, km 6,898, Strecke 3450, km 100,560	nur zur Information mit Blauzeichnungen
8.3.3a	Lageplan Streuwinkel vom 28.02.2022, Maßstab 1:200, 1:100, Neubau des Bahnübergangs, Strecke 3283, km 6,898, Strecke 3450, km 100,560	nur zur Information mit Blauzeichnungen
8.3.4a	Kreuzungsplan Straßenplanung vom 28.02.2022, Neubau des Bahnübergangs, Strecke 3283, km 6,898, Strecke 3450, km 100,560	nur zur Information mit Blauzeichnungen
9	Höhenpläne	
9.1a	Höhenplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:5.000/ 1:500, Strecke 3283, km – 0,217 – 3,750	nur zur Information mit Blauzeichnungen
9.2a	Höhenplan vom 28.02.2022, Maßstab 1:5.000/ 1:500, Strecke 3283, km 3,750- 7,682, Strecke 3450, km 100,760- 99,700	nur zur Information mit Blauzeichnungen
10	Querschnitte	
10.1	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 1,500	nur zur Information
10.2	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 1,900	nur zur Information
10.3	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 2,400	nur zur Information
10.4	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 3,050	nur zur Information
10.5	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 3,200	nur zur Information
10.6	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 3,720	nur zur Information
10.7	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 4,900	nur zur Information
10.8	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 5,100	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10.9	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 5,300	nur zur Information
10.10	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 5,700	nur zur Information
10.11	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 6,200	nur zur Information
10.12	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 6,810	nur zur Information
10.13a	Querschnitt vom 28.2.2022, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 6,897	nur zur Information mit Blaeintragung
10.14	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 7,027	nur zur Information
10.15	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3283, km 7,525	nur zur Information
10.16	Querschnitt vom 24.08.2020, Maßstab 1:100, Strecke 3450, km 98,917	nur zur Information
11	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne	
11.1a	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 0,473 - 1,326	festgestellt mit Blaeintragungen
11.2a	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 1,519-2,321	festgestellt mit Blaeintragungen
11.3a	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 2,321-3,005	festgestellt mit Blaeintragungen
11.4a	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 3,005 – 3,876	festgestellt mit Blaeintragungen
11.5a	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 4,320 – 5,168	festgestellt mit Blaeintragungen
11.6a	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 5,168 – 6,018	festgestellt mit Blaeintragungen
11.7a	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,018-6,674	festgestellt mit Blaeintragungen
11.8a	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,674-6,869	festgestellt mit Blaeintragungen
11.9a	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,869-7,682	festgestellt mit Blaeintragungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12	Kabel- und Leitungspläne	
12.1a	Kabel- und Leitungsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 0,473- 1,326	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.2a	Kabel- und Leitungsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 1,326- 1,519	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.3a	Kabel- und Leitungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 1,519 – 2,321	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.4a	Kabel- und Leitungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 2,321 – 3,005	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.5a	Kabel- und Leitungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 3,005- 3,876	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.6	Kabel- und Leitungsplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 3,876 – 4,320	nur zur Information
12.7a	Kabel- und Leitungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 4,320 – 5,168	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.8a	Kabel- und Leitungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 5,168 – 6,018	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.9a	Kabel- und Leitungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,018 – 6,674	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.10a	Kabel- und Leitungsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,674 – 6,869, Strecke 3450, km 100,864 - 100,573	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.11a	Kabel- und Leitungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 6,869 – 7,682 (Streckenende), Strecke 3450, km 10,573 – 99,743	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.12a	Kabel- und Leitungsplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3450, km 99,743- 99,064	nur zur Information mit Blaeintragungen
12.13a	Kabel- und Leitungsplan vom 11.04.2022, Maßstab 1:1000, Strecke 3450, km 99,064- 98,396	nur zur Information mit Blaeintragungen
13	Spurplanskizzen	
13.1	Spurplanskizze vom 24.08.2020, Strecke 3283, km 0,550 – 2,500	nur zur Information
13.2a	Spurplanskizze vom 28.02.2022, Strecke 3283, km 2,500 – 5,000	nur zur Information mit Blaeintragungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.3a	Spurplanskizze vom 28.02.2022, Strecke 3283, km 5,500 – 7,682, Strecke 3450, km 100,770 – 98,500	nur zur Information mit Blaeintragungen
14	Trassierungslagepläne	
14.1	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km -0,217 – 0,668	nur zur Information
14.2	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 0,668 – 1,746	nur zur Information
14.3	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 1,746 – 2,829	nur zur Information
14.4	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 2,829 – 3,721	nur zur Information
14.5	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 3,721 – 4,391	nur zur Information
14.6	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 4,391 – 5,060	nur zur Information
14.7	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 5,060 – 5,964	nur zur Information
14.8	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:1000, Strecke 3283, km 5,964 – 6,848, Strecke 3450, km 100,760 – 100,620	nur zur Information
14.9	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:500, Strecke 3283, km 6,848 – 7,356, Strecke 3450, km 100,620 – 100,101	nur zur Information
14.10	Trassierungslageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:500, Strecke 3283, km 7,356 – 7,682, Strecke 3450, km 100,101 – 99,700	nur zur Information
15a	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
15.1.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 12.05.2022, 1 Unterschriftenblatt plus 104 Seiten	nur zur Information mit Blaeintragungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.2.1a	<p>Maßnahmenblätter: 1 Unterschriftenblatt plus Maßnahmenblatt Nr. 001_V, 13 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 002_V, 5 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 003_V, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 004_V, 3 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 005_A, 8 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 006_A, 3 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 007_A, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 008_VA, 6 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 009_VA, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 010_VA, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 011_VA, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 012_VA, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 013_VA, 8 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 014_VA, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 015_VA, 3 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 016_VA, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 017_VA, 4 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 018_VA, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 019_VA, 5 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 020_VA, 3 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 021_VA, 6 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 022_VA, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 023_VA, 2 Seiten; Maßnahmenblatt Nr. 024_VA, 2 Seiten, Maßnahmenblatt Nr. 025_VA, 3 Seiten, Maßnahmenblatt Nr. 026_VA, 2 Seiten, Maßnahmenblatt Nr. 027_CEF, 2 Seiten, Maßnahmenblatt Nr. 028_CEF, 2 Seiten, Maßnahmenblatt Nr. 029_CEF, 2 Seiten, Maßnahmenblatt Nr. 030_FCS, 3 Seiten, Maßnahmenblatt Nr. 031_FCS, 3 Seiten.</p>	festgestellt mit Blaeintragungen
15.3.0a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Legendenblatt	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.1a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke km 3283, 0,473 – 1,326	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.2a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke km 3283, km 1,326- 1,519	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.3a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke km 3283, 1,519- 2,321	nur zur Information mit Blaeintragungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.4a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke km 3283, 2,321 – 3,005	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.5a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke km 3283, 3,005 – 3,876	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.6a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke km 3283, 3,876- 4,320	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.7a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke km 3283, 4,320 – 5,168	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.8a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke km 3283, 5,168 – 6,018	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.9a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke km 3283, 6,018 – 6,674	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.10a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 6,674 – 6,869, Strecke 3450, km 100,864- 100,573	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.11a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 5,869 – 7,682 (Streckenende); Strecke 3450, km 100,573 – 99,743	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.12a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke 3450, km 99,761 – 99,064	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.3.13a	Bestands- und Konfliktpläne- Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Strecke 3450, km 99,064 – 98,396	nur zur Information mit Blaeintragungen
15.04	Maßnahmenpläne	
15.4.0a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:1.000, Legendenblatt	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.1a	Maßnahmenplan- Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 0,473 – 1,326	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.2a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 1,326- 1,519	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.3a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 1,519- 2,321	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.4a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 2,321 – 3,005	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.5a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 3,005- 3,876	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.6a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 3,876- 4,320	festgestellt mit Blaeintragungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.4.7a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 4,320- 5,168	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.8a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 5,168- 6,018	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.9a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 6,018- 6,674	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.10a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 6,674 – 6,869, Strecke 3450, km 100,864- 100,573	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.11a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3283, km 5,869 – 7,682 (Streckenende), Strecke 3450, km 100,573 – 99,743	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.12a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3450, km 99,761- 99,064	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.13a	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3450, km 99,064- 98,396	festgestellt mit Blaeintragungen
15.4.14	Maßnahmenplan - Lageplan vom 12.05.2022. Maßstab 1:1.000, Strecke 3282, km 1,050- 3,000	festgestellt mit Blaeintragungen
16	UVP-Bericht	
16.1a	Erläuterungsbericht vom 12.05.2022, 1 Unterschriftenblatt plus 145 Seiten, Anhang 1, 7 Seiten	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.2.1a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Schutzgüter Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Landschaft und Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, Strecke 3283, km 0,545 – 2,500	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.2.2a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Schutzgüter Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Landschaft und Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, Strecke 3283, km 2,500 – km 6,100	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.2.3a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Schutzgüter Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Landschaft und Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, Strecke 3283, km 6,100 – 7,682; Strecke 3450, km 100,770 – 98,773	nur zur Information mit Blaeintragung
16.3.1a	Lageplan vom 12.05.2022., Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Strecke 3283, km 0,545 – 2,500	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.3.2a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Strecke 3283, km 2,500 – 6,100	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.3.3a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Strecke 3283, km 6,100 – 7,682; Strecke 3450, km 100,770 – 98,773	nur zur Information mit Blaeintragungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.4.1a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Schutzgüter Boden/ Fläche, Wasser und Luft/ Klima, Strecke 3283, km 0,545 – 2,500	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.4.2a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Schutzgüter Boden/ Fläche, Wasser und Luft/ Klima, Strecke 3283, km 2,500 – 6,100	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.4.3a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Schutzgüter Boden/ Fläche, Wasser und Luft/ Klima, Strecke 3283, km 6,100 – 7,682; Strecke 3450, km 100,770 – 98,773	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.5.1a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Bewertung, Strecke 3283, km 0,545 – 2,500	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.5.2a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Bewertung, Strecke 3283, km 2,500 – 6,100	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.5.3a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Bewertung, Strecke 3283, km 6,100 – 7,682; Strecke 3450, km 100,770 – 98,773	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.6.1a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Konflikte, Strecke 3283, km 0,545 – 2,500	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.6.2a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Konflikte, Strecke 3283, km 2,500 – 6,100	nur zur Information mit Blaeintragungen
16.6.3a	Lageplan vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, UVP Bericht, Konflikte, Strecke 3283, km 6,100- 7,682; Strecke 3450, km 100,770 – 98,773	nur zur Information mit Blaeintragungen
17	FFH- Unterlagen	
17.1.1a	Vogelschutzprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 6609-308 „Beeder Bruch“ – Planungsstand Mai 2022, 1 Unterschriftenblatt plus Prüfungsbericht, 25 Seiten, Anhang 1-3	nur zur Information mit Blaeintragungen
17.1.2	Lageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1: 25.000, Natura 2000- Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 6609-308 „Beeder Bruch“- Übersichtsplan des Schutzgebietes	nur zur Information
17.2.1a	Natura 2000- Vorprüfung für das FFH- und Vogelschutzgebiet DE 6609-305 „Blies“ vom 12.05.2022; 1 Unterschriftenblatt plus 44 Seiten, Anhang 1-3	nur zur Information mit Blaeintragungen
17.2.2	Lageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1: 25.000, Natura 2000- Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 6609-305 „Blies“-Übersichtsplan des Schutzgebietes	nur zur Information
17.3.1a	Natura 2000 Vorprüfung für FFH-Gebiet DE 6609-307 „Bliesaeue bei Beeden“ – Planungsstand Mai 2022, 1 Unterschriftenblatt plus 22 Seiten, Anhang 1-3	nur zur Information mit Blaeintragungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
17.3.2	Lageplan vom 24.08.2020, Maßstab 1:25.000, Natura 2000-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 6609-307 „Bliesau bei Beeden“ Übersichtsplan des Schutzgebietes	nur zur Information
18a	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 12.05.2022, 1 Unterschriftenblatt plus 110 Seiten	nur zur Information mit Blauzeichnungen
19	Wassertechnische Untersuchung	
19.1a	Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung vom 28.02.2022, 1 Unterschriftenblatt und Bericht, 22 Seiten	nur zur Information mit Blauzeichnungen
19.2	KOSTRA-DWD-2010R vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 2 Seiten	nur zur Information
19.3a	Wassertechnische Berechnungen vom 12.05.2022	
19.3.1	Programm zur Bemessung von Rohr-Rigolenversickerungen nach DWA-A138 (04/2005) Abschnitt 1 – Mulde links, km 1,468 – 1,507, 1 Seite	nur zur Information
19.3.2a	Programm zur Bemessung von Rohr-Rigolenversickerungen nach DWA-A138 (04/2005),Abschnitt 2.1- Gräben links , 7 Seiten	nur zur Information mit Blauzeichnungen
19.3.3	Programm zur Bemessung von Rohr-Rigolenversickerungen nach DWA-A138 (04/2005), Abschnitt 3.1- Mulde links, Hp Schwarzenbach, 2 Seiten	nur zur Information
19.3.4	Programm zur Bemessung von Rohr-Rigolenversickerungen nach DWA-A138 (04/2005), Abschnitt 4.1- Mulde/Graben links, 5 Seiten	nur zur Information
19.3.5a	Programm zur Bemessung von Rohr-Rigolenversickerungen nach DWA-A138 (04/2005), Abschnitt 5.1- Gräben links km, 4 Seiten	nur zur Information mit Blauzeichnungen
19.3.6a	Programm zur Bemessung von Rohr-Rigolenversickerungen nach DWA-A138 (04/2005), Abschnitt 6.1- Mulde links, 2 Seiten	nur zur Information mit Blauzeichnungen
19.3.7	Programm zur Bemessung von Rohr-Rigolenversickerungen nach DWA-A138 (04/2005), Abschnitt 7.1-Gräben rechts, 1 Seite	nur zur Information
19.3.8	Programm zur Bemessung von Rohr-Rigolenversickerungen nach DWA-A138 (04/2005) - Abschnitt 8.1 –Rigole links, 1 Seite	nur zur Information
19.4.1a	Übersichtslageplan Entwässerung vom 12.05.2022, Maßstab 1:5.000, Strecke 3283, km 0,545 – 4,486	nur zur Information mit Blauzeichnungen
19.4.2a	Übersichtslageplan Entwässerung vom 28.02.2022, Maßstab 1:5.000, Strecke 3283, km 4,112 -7,682; Strecke 3450, km 100,770 – 98,773	nur zur Information mit Blauzeichnungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
19.5a	Wasserrechtlicher Fachbeitrag vom 12.05.2022, 1 Unterschriftenblatt plus 43 Seiten; Anlage 1, Lagepläne 19.5.1 – 19.5.3; Anlage 2, Gütekataster, 6 Seiten, „Grundwasserkörper des Saarlandes- DESL06- Buntsandstein des Ostsaarlandes“, 19 Seiten; „Grundwasserkörper des Saarlandes- DESL007- Buntsandstein und Muschelkalk der Oberen Saar“, 19 Seiten	nur zur Information mit Blauzeichnungen
20	Untersuchung zu Schall und Erschütterungen	
20.1	Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen vom 22.06.2020 mit Unterschriftenblatt vom 24.08.2020 plus 13 Seiten; Anlage 1, Blatt 1- 10; Anlage 2, Blatt 1- 16; Anlage 3, Seiten 1-5	nur zur Information
20.2a	Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsmissionen vom 10.01.2022, 1 Unterschriftenblatt plus 46 Seiten; Anlage 1, 2 Seiten; Anlage 2, 2 Seiten und Blätter 1.1- 1.3, 2.1- 2.17, 3.1- 3.4; Anlage 3; Anlage 4, 4 Seiten; Anlage 5, 2 Seiten; Anlage 6, Blatt 1-8	nur zur Information mit Blauzeichnungen
20.3	Untersuchung zu Betriebsbedingten Erschütterungsmissionen vom 04.08.2020, 1 Unterschriftenblatt vom 24.08.2020 plus Deckblatt plus 20 Seiten, Anhang 1, 4 Seiten	nur zur Information
21	Geotechnische Berichte	
21.1	Geotechnischer Bericht- Oberbau- Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 17 Seiten, Anlage 1.1 -1.7; Anlage 2.1- 2.9; Anlage 3.1-3.2, Anlage 4.1.1- 4.1.34, Anlage 4.2, Anlage 4.3, Anlage 6	nur zur Information
21.2	Geotechnischer Bericht – OL-Maste, Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 21 Seiten, Anlage 1, Anlage 2.1- 2.12, Anlage 3.1- 3.2, Anlage 4.1 – 4.36, Anlage 5.1- 5.31, Anlage 6.1- 6.13, Anlage 7, Anlage 8	nur zur Information
21.3	Geotechnischer Bericht- Hp Beeden- Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 14 Seiten, Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3.1- 3.2, Anlage 4.0- 4.1, Anlage 5.1- 5.2	nur zur Information
21.4	Geotechnischer Bericht- Hp Schwarzenbach- Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 13 Seiten, Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3.1- 3.3, Anlage 4.0- 4.1, Anlage 5.1- 5.2	nur zur Information
21.5	Geotechnischer Bericht- Hp Schwarzenacker- Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 16 Seiten, Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3.1- 3.5, Anlage 4.0 – 4.2, Anlage 5.1.1 – 5.1.4, Anlage 5.2 – 5.3	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
21.6	Geotechnischer Bericht- Bf Einöd (Mittelbahnsteig) mit Rampe - Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 24 Seiten, Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3.1-3.2, Anlage 4.0- 4.3, Anlage 5.1 – 5.3, Anlage 6 (Deckblatt + 5 Seiten)	nur zur Information
21.07	Geotechnischer Bericht- Gleisverschwenkung- Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 15 Seiten, Anlage 1 – 3, Anlage 4.1 -4.6, Anlage 5.1-5.2, Anlage 6	nur zur Information
21.8	Geotechnischer Bericht- EÜ Pfänderbach- Planungsstand 24.08.2020- 1 Unterschriftenblatt plus 26, Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3.1-3.4, Anlage 4.0- 4.2, Anlage 5, Anlage 6.1.1-6.1.2, Anlage 6.2.1- 6.2.2, Anlage 6.3, Anlage 7 (3 Blatt inkl. Deckblatt), Anlage 8 (6 Blatt inkl. Deckblatt)	nur zur Information
21.9	Geotechnischer Bericht- SÜ Kieskautstraße- Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 7 Seiten, Anlage 1, Anlage 2.1 – 2.3, Anlage 3	nur zur Information
21.10	Geotechnischer Bericht- GSM-R Mast BÜ Beeden- Planungsstand vom 24.08.2020- 1 Unterschriftenblatt plus 14 Seiten- Anlage 1 -3, Anlage 4.0 - 4.1, Anlage 5.0 (5 Seiten inkl. Deckblatt), Anlage 6	nur zur Information
22a	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept vom 28.02.2022, 1 Unterschriftenblatt plus 34 Seiten	nur zur Information mit Blauzeichnungen
23	Gutachten zu elektromagnetischen Feldern	
23.1	Nachweis zur elektromagnetischen Verträglichkeit- Planungsstand 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus Erläuterungsbericht, 14 Seiten; Anlage 1 (1 Seite)	nur zur Information
24	Brandschutzkonzepte und Nachweis ausreichender Rettungsmöglichkeiten	
24.1a	Brandschutzkonzept und Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten: Haltepunkt Beeden- Planungsstand vom 12.05.2022, 1 Unterschriftenblatt plus 17 Seiten, Anlage Objektplan (Unterlage 7.6), IVE Studie, 6 Seiten	nur zur Information mit Blauzeichnungen
24.2	Brandschutzkonzept und Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten: Haltpunkt Schwarzenbach (Bahnsteig) – Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 17 Seiten, Anlage 1- Objektplan, IVE-Studie, 5 Seiten	nur zur Information
24.3	Brandschutzkonzept und Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten: Haltpunkt Schwarzenacker (Bahnsteig)- Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 17 Seiten, Anlage 1- Objektplan, IVE-Studie, 5 Seiten	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
24.4	Brandschutzkonzept und Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten: Bahnhof Einöd- Planungsstand vom 24.08.2020, 1 Unterschriftenblatt plus 18 Seiten, Anlage 1- Objektplan, IVE-Studie, 6 Seiten	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Anhörungsverfahrens ergeben haben, sind blau kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Aufgrund § 4 Abs. 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit §§ 8, 9, 10, 12 und 13 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) ergeht folgende Entscheidung:

A.3.1.1 Einfache Erlaubnis

Der DB Netz AG, Schwarzwaldstraße 82, 76137 Karlsruhe wird die wasserrechtliche Erlaubnis für die nachfolgend aufgeführte Gewässerbenutzung erteilt:

A.3.1.1.1 Einbringen von Stoffen ins Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG)

1. Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die Erlaubnis gilt für das Einbringen von Mikropfählen ins Grundwasser zur Gründung des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung (EÜ) Pfänderbach der Strecke 3283, Bahn-km 5,857 (Saarpfalz-Kreis, Homburg, Gemarkung Einöd, Flur 20, Flurstück 4880/10):

Bauwerk	Anzahl der Mikropfähle	Durchmessern [m]	Tiefe [m]	Max. Einbindetiefe [mNN]	Bemessungsgrundwasserstand Endzustand [mNN]
EÜ Pfänderbach	32	0,3	9,1	212,12	223,0

2. Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

3. Befristung

Die Erlaubnis zum Einbringen von Stoffen ins Grundwasser ergeht unbefristet.

Der Erlaubnis liegen die im Rahmen des Planrechtsverfahrens eingereichten Unterlagen und Pläne (Erläuterungsbericht mit Datum vom 12.05.2022) sowie den am 16.08.2023 nachgereichten Unterlagen zugrunde.

A.3.1.2 Nebenbestimmungen

1. Die Gründungsarbeiten sind entsprechend der von der DB Netz AG eingereichten Antrags- und Planunterlagen und nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, soweit im Folgenden nichts anderes bestimmt ist. Die nachfolgenden Nebenbestimmungen haben Vorrang vor den Planunterlagen.
2. Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen (Qualifikation nach DVGW W 120-1 oder vergleichbar). Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren und auf Verlangen vorzulegen.
3. Vor Beginn der Arbeiten ist die Biosphären Stadtwerke Bliestal GmbH (info@biosphaeren-sw.de) über das Vorhaben zu informieren. Mit dem Wasserversorgungsunternehmen sind ggf. Maßnahmen abzustimmen (Abschalten von benachbarten Brunnen, Alarmplan, Trübungsmelder etc.) und zu dokumentieren.
4. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die bauausführende Firma in Gegenwart eines Vertreters der Biosphären Stadtwerke Bliestal GmbH über das Verhalten in Wasserschutzgebieten belehrt wird. Gleichfalls ist sicherzustellen, dass die in den DVGW-Richtlinien für Trinkwasserschutzgebiete (Arbeitsblatt W 101) aufgeführten Beeinträchtigungen ausgeschlossen und die Bestimmungen der Verordnung des betroffenen Wasserschutzgebietes eingehalten werden. Hierüber ist eine Protokollnotiz anzufertigen.

5. Die Bohrtiefen, angetroffenen Bodeninformationen und Grundwasserstände sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse) in der unter Nebenbestimmung Ziffer 2 geforderten Dokumentation aufzunehmen.
6. Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (hier: Mikropfähle) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.
7. Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden. Hierzu sind Gründungspfähle mit vorausseilender Verrohrung und entsprechender Auflast gegen hydraulischen Grundbruch bzw. Kurzschluss herzustellen.
8. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich, altlastenverdächtige Bereiche (z. B. künstliche Auffüllen, Bodenverunreinigungen) oder Auffälligkeiten im Grundwasser festgestellt werden, sind die Arbeiten umgehend einzustellen und das Eisenbahn-Bundesamt sowie die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.
9. Das beim Herstellen der Gründungselemente verdrängte Wasser ist aufzufangen und im Kreislauf zu führen bzw. über die Schmutzwasserkanalisation zu entsorgen. Eine Versickerung oder Einleitung in ein oberirdisches Gewässer ist nicht zulässig.
10. Bei Bohrarbeiten anfallendes Bohrgut ist fachgerecht zu entsorgen.
11. Für die Ausführung vorgesehener Sauberkeits-, Trag- oder Dränschichten sowie für die Verfüllung von Arbeitsräumen (Kanalgräben, Baugruben usw.) darf nur Material verwendet werden, das keine auslaugbaren wassergefährdenden Bestandteile enthält bzw. Material, das der Einbauklasse Z 0 der LAGA Mitteilung M20 (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, Stand September 2005) entspricht.
12. Beginn und Ende der Maßnahme sind dem Eisenbahn-Bundesamt zwei Wochen vorher bzw. innerhalb von zwei Wochen nach Abschluss der Arbeiten schriftlich mitzuteilen (E-Mail: Sb6-West@eba.bund.de). Mit der Baubeginn-Anzeige ist der/die für die Überwachung der Baumaßnahme zuständige Bauleiter/in zu benennen.

13. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist. Baumaschinen und Anlagen, bei denen wassergefährdende Stoffe verwendet werden, sind daher täglich auf Undichtheiten zu überprüfen, die festgestellten Mängel unverzüglich zu beheben sowie ausgetretene wassergefährdende Stoffe aufzunehmen und schadlos zu entsorgen. Der Einsatz elektrischer Baumaschinen ist Verbrennungsmaschinen vorzuziehen.
14. Baufahrzeuge und Maschinen sind - soweit möglich - in arbeitsfreien Zeiten sowie bei Betankungsvorgängen sicher auf wasserundurchlässigen Flächen abzustellen.
15. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
16. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollschauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.
17. Materialien und Geräte sind für Sofortmaßnahmen im Störfall (z.B. Brand, Ölunfall etc.) auf der Baustelle vorzuhalten. Auslaufende Betriebsmittel, auch Tropfverluste, sind unmittelbar aufzunehmen.
18. Im Falle eines Unfalles mit wassergefährdenden Stoffen sind unverzüglich das Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereich 6 West), das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (LUA) oder bei dessen Unerreichbarkeit die nächste Polizeidienststelle sowie die Biosphären Stadtwerke Blietal GmbH zu informieren.
19. Alle durch die Maßnahmen beeinträchtigten Gewässerbereiche sowie bauliche Anlagen sind wieder so herzurichten, dass spätere Schäden vermieden werden.
20. Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zwecks oder Maßes der Benutzung sowie wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sind dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer ergänzenden oder geänderten Erlaubnis.
21. Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, der Änderung bzw. der Ergänzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen, damit nachteilige Wirkungen auf Gewässer, Grundstücke oder Anlagen, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.

22. Den jederzeitigen Widerruf dieses Bescheides behalte ich mir vor, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

A.3.1.3 Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Das Abpumpen von Tag- und Schichtenwasser in geringen Mengen zu einem vorübergehenden Zweck im Rahmen dieser Baumaßnahme ist gemäß § 46 Abs. 1 WHG eine erlaubnisfreie Benutzung des Grundwassers. Sollte im Rahmen des Bauvorhabens eine Absenkung des Grundwasserstandes (bspw. durch Grundwasserbrunnen o.ä.) erforderlich werden, ist eine entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.
3. Die Einleitung in den Kanal ist mit der abwasserbeseitigungspflichtigen Körperschaft abzustimmen.
4. Während der Durchführung der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass Dritten durch eine etwaige Änderung des Wasserabflusses oder durch eine Beeinträchtigung der Wasserqualität kein Schaden entsteht. Nachbarschaftliche Belange sind bauseits zu prüfen. Schadensersatzansprüche können aus der Zulassung des Vorhabens nicht hergeleitet werden. Für Schäden, die Dritten durch das Vorhaben entstehen, haftet grundsätzlich der Verursacher.
5. Anfallendes Bohrgut, Bauschutt und sonstige Abfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen.
6. Belange wie Baustelleneinrichtung, Standsicherheit etc. sind nicht Gegenstand der Erlaubnis.
7. Die Kampfmittelfreiheit des Untergrundes ist ggf. vorab zu prüfen.
8. Bei Zuwiderhandlung gegen die Nebenbestimmungen des Bescheides oder bei deren Nichteinhaltung kann ein Ordnungswidrigkeitsverfahren gem. § 103 Abs. 1 Nr. 2 WHG gegen Sie eingeleitet werden. Die Ordnungswidrigkeit kann gemäß § 103 Abs. 2 WHG mit einer Geldbuße bis zu 50.000 € geahndet werden.
9. Die Erlaubnis, einschließlich der v.g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger.

A.3.2 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 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG). Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt damit insbesondere die folgenden Entscheidungen:

A.3.2.1 Naturschutzrechtliche Entscheidung

A.3.2.1.1 Zulassung des Eingriffs gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG

Der Eingriff gemäß § 17 Abs.1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) war unter Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 BNatSchG) sowie der Vermeidungsmaßnahmen, wie sie insbesondere aus dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 18a) und dem landespflegerischem Begleitplan (Unterlage 15a) ergeben, im Benehmen mit der Obersten Naturschutzbehörde des Saarlandes zuzulassen.

A.3.2.1.2 Gesetzlich geschützte Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete

Für die bauzeitliche Zerstörung und Beeinträchtigung von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen war eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG i.V.m. § 22 Abs.3 SNG im Benehmen mit der Obersten Naturschutzbehörde des Saarlandes zu erteilen.

A.3.2.1.3 Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung

Gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG war für die geschützten Arten Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) und der drei Reptilienarten – Mauereidechse (*Podarcis muralis*), Zauneidechse (*Lacerta agilis*) und Schlingnatter (*Coronella austriaca*) vom Verbot des § 44 BNatSchG eine Ausnahme im Benehmen mit der Obersten Naturschutzbehörde des Saarlandes zu erteilen.

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.1.1 Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern nach § 36 WHG

Die an den Eisenbahnüberführungen Pfänderbach, Lambsbach und Erbach geplanten Maßnahmen sind beim Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen, sobald die Ausführungsplanung vorliegt. Die Maßnahmen sind mit denen auf der Homepage des Eisenbahn-Bundesamt veröffentlichten Merkblatts aufgelisteten Unterlagen einzureichen (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Umwelt/Gewaesserschutz/gewaesserschutz_node.html).

A.4.1.2 Baumaßnahmen in Wasserschutzgebieten und festgesetztem Überschwemmungsgebiet

1. Die Baustelleneinrichtung hat nach Möglichkeit außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes zu erfolgen. Hierbei ist auch zu beachten, dass im Hochwasserfall die Zu- und Abfahrt bzw. Rettungswege zur bzw. von der Baustelle gewährleistet bleiben. Durch die Baustelleneinrichtung dürfen weder Maßnahmen des Gewässerunterhalts noch Maßnahmen, die dem Hochwasserschutz dienen, behindert oder beeinträchtigt werden.
2. Mögliche Hochwasserereignisse während der Bauzeit sind zu berücksichtigen. Lagerbehälter, Maschinen, Baumaterial etc. sind rechtzeitig aus dem Hochwasser gefährdeten Bereich zu entfernen bzw. so gegen Hochwasser zu sichern, dass eine Gewässergefährdung oder ein Aufschwimmen und Abtreiben nicht möglich ist. Es ist durch fachgerechte Verdichtung der Arbeitsräume dafür Sorge zu tragen, dass aufgefülltes Material bei einem Hochwasser nicht weggeschwemmt wird.
3. Während der Baumaßnahme ist darauf zu achten, dass eine Verunreinigung der Gewässer (Oberflächengewässer und Grundwasser), z.B. durch Erdaushub, Baustoffe, Mineralöl oder andere wassergefährdenden Stoffe oder eine sonstige nachteilige Veränderung der Eigenschaften oder des Wasserabflusses nicht zu besorgen ist.

4. Baufahrzeuge und Maschinen sind - soweit möglich - in arbeitsfreien Zeiten sowie bei Betankungsvorgängen sicher auf wasserundurchlässigen Flächen abzustellen.
5. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
6. Die Befüllung darf mit max. 200 l/min im Vollslauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.
7. Auslaufendes Betriebsmittel, auch Tropfverluste, sind unmittelbar aufzunehmen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (Schaufel und Eimer) sind im Bereich der Betankungsstelle bereitzuhalten.
8. Im Falle eines Unfalles mit wassergefährdenden Stoffen oder sofern Verschmutzungen des Grundwassers oder des Oberflächengewässers festgestellt werden, sind unverzüglich das Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereich 6 West), das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (LUA) oder bei dessen Unerreichbarkeit die nächste Polizeidienststelle sowie die Biosphären Stadtwerke Bliestal GmbH zu informieren.
9. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die bauausführende Firma in Gegenwart eines Vertreters der Biosphären Stadtwerke Bliestal GmbH über das Verhalten in Wasserschutzgebieten belehrt wird. Gleichfalls ist sicherzustellen, dass die in den DVGW-Richtlinien für Trinkwasserschutzgebiete (Arbeitsblatt W 101) aufgeführten Beeinträchtigungen ausgeschlossen und die Bestimmungen der Verordnung des betroffenen Wasserschutzgebietes eingehalten werden. Hierüber ist eine Protokollnotiz anzufertigen.
10. Für die Ausführung vorgesehener Sauberkeits-, Trag- oder Dränschichten sowie für die Verfüllung von Arbeitsräumen (Kanalgräben, Baugruben usw.) darf nur Material verwendet werden, das keine auslaugbaren wassergefährdenden Bestandteile enthält bzw. Material, das der Einbauklasse Z 0 der LAGA Mitteilung M20 (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, Stand September 2005) entspricht.
11. Erdaushub und/oder Abbruchmaterial, das keiner Verwendung zugeführt werden kann, ist als Abfall in hierfür zugelassenen Anlagen zu entsorgen.
12. Spundwände, die nicht der dauerhaften Standsicherheit dienen, sind nach Beendigung der Baumaßnahmen zu entfernen.

13. Während der Durchführung der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass Dritten durch eine etwaige Änderung des Wasserabflusses oder durch eine Beeinträchtigung der Wasserqualität kein Schaden entsteht.
14. Alle durch die Maßnahmen beeinträchtigten Gewässerbereiche sowie bauliche Anlagen sind wieder so herzurichten, dass spätere Schäden vermieden werden.

A.4.1.3 Entwässerung des Zugangsbauwerks am Mittelbahnsteig Einöd

Die Ableitung von anfallendem Abwasser über den öffentlichen Regenwasserkanal ist mit der abwasserbeseitigungspflichtigen Körperschaft abzustimmen.

A.4.1.4 Entwässerungsschacht am ehemaligen Bahnhof Schwarzenacker

Im ehemaligen Bahnhof Schwarzenacker ist der bestehende Entwässerungsschacht ordnungsgemäß zurückzubauen.

A.4.2 Naturschutz/ Landespflege

1. Dem Landesamt für Umweltschutz (FB 3.1) ist eine konkrete landschaftspflegerische Ausführungsplanung zur Prüfung und Baufreigabe vorzulegen. Die Darstellungen sind mindestens in zwei Teilabschnitte zu unterteilen und separat einzureichen. Zum einen in vorbereitenden Maßnahmen und Maßnahmen während der Bauzeit, zum anderen in die Wiederherstellungs- und Kompensationsmaßnahmen.
2. Die Eintragung der Grunddienstbarkeit sowie der Nachweis über die Bestellung der dinglichen Sicherung ist der Obersten Naturschutzbehörde unaufgefordert vorzulegen (s.u. Ziffer 42).
3. Spätestens drei Jahre nach Wiederherstellung des Baufeldes bzw. nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen (z.B. Bepflanzung) sind die Baufeldflächen bzgl. ihres Planungsziels zu überprüfen. Bei Abweichungen ist in Abstimmung mit der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA (FB 3.1) eine Nachbilanzierung vorzunehmen.
4. Im Sommer des dritten Jahres nach Fertigstellung der landschaftspflegerischen Wiederherstellungs- und Kompensationsmaßnahmen (einschl. Bepflanzungen) ist eine naturschutzrechtliche Abnahme bei der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA (FB 3.1) schriftlich zu beantragen.

5. Die Ergebnisse der einzelnen artenschutzfachlichen Maßnahmen sind unmittelbar bei der Obersten Naturschutzbehörde über das Landesamt für Umweltschutz (FB 3.1) vorzulegen und an Abhängigkeit von der Wirkung ggf. erst nach Freigabe und Zustimmung durch die Oberste Naturschutzbehörde weiterzuführen.
6. Der artenschutzrechtliche Bauzeitenplan ist regelmäßig zu aktualisieren und fortzuschreiben.
7. Vor Bau- bzw. Rodungsbeginn muss der Nachweis über die Umsetzung und Funktionalität (= gutachterliche Abschätzung der Eignung) der CEF-Maßnahmen 028_CEF (Fledermäuse) und 029_CEF (Vögel) „Ersatzquartiere“ bzgl. der Nutzung bzw. Eignung als Ersatz-Struktur/Habitat für Fledermäuse bzw. Vögel erbracht sein. Die Dokumentation, die kartographische Lage der Kästen (Lageplan und Layer/ Shapfile) sowie die gutachterliche Einschätzung sind der Obersten Naturschutzbehörde über das Landesamt für Arbeitsschutz (FB 3.1) unaufgefordert zur Prüfung und Freigabe vor Baubeginn vorzulegen.
8. Eine Ausfertigung des Genehmigungsbescheides einschließlich der landschaftspflegerischen Unterlagen (geprüftes Exemplar) bzw. der genehmigten landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist ständig im Baubüro zur Einsichtnahme sowohl für das bauausführende Personal als auch für die zuständigen Überwachungsbehörden vorzuhalten. Für die Bauausführung sind neben den Lageplänen (LAP) auch die Beschreibungen der Maßnahmen und der artenschutzrechtliche Bauzeitenplan (tabellarische Zeitabfolge) im Baubüro zur Orientierung und zum Abgleich für alle Beteiligten vorzuhalten. Das Personal auf der Baustelle ist entsprechend einzuweisen (Einweisungsprotokoll). Der artenschutzrechtliche Bauzeitenplan ist regelmäßig zu aktualisieren und fortzuschreiben.
9. Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung (LAP) zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und das Leistungsverzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist dem Landesamt für Umweltschutz (LUA) rechtzeitig vor Ausschreibung der Baumaßnahmen zur Prüfung und Baufreigabe vorzulegen. Die vorbereitenden und bauzeitlichen Maßnahmen sind dabei getrennt von den Wiederherstellungs- und Kompensationsmaßnahmen darzustellen (2 Teil-Baufreigaben). Folgende Inhalte sind neben den grundsätzlichen Anforderungen einer Ausführungsplanung einzubinden und ggf. mit der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA rechtzeitig abzustimmen:

- a) Vorlage eines „artenschutzrechtlichen Bauzeitenplans“ (ggf. für einzelne Bauabschnitte) unter Beachtung der erforderlichen Kontrollen / Überprüfungen (vorab und während der Maßnahmenumsetzung).
- b) Ausführungsreife Lagepläne mit Konkretisierung und detaillierte Verortung der Schutz- und Minimierungsmaßnahmen (wie Bauzaun, Einzelbaumschutz, Trassierband, usw.) sowie Artenschutzmaßnahmen (keine zeichnerische Überlagerung mit den geplanten Wiederherstellungsmaßnahmen) unter Beachtung der Auflagen. Für besonders empfindliche Bereiche und Artenschutzflächen (v.a. Interimsflächen) sind Detailpläne vorzulegen (LAP Maßstab mind. 1:500 oder größer).
- c) Einfügen einer vollständigen bauzeitlichen Abgrenzung der kartierten Sandrasenfläche (2.2.9) im Lageplan 11 (U 15.4.11) mittels geeigneter Vegetationsschutzmaßnahmen gern. DIN 18 920 (z.B. Bauzaun) und Ergänzung mit einem Reptilienschutzzaun.
- d) Kennzeichnung der „Eidechsenfenster“ als „Tabuzone“ zur Gewährleistung der bauzeitlichen Flächensicherung.
- e) Überprüfung auf ggf. vorhandene Buchen (vegetationskundliche Artenliste fehlen). Sofern diese durch Rodungsmaßnahmen freigestellt werden, sind die Bäume durch geeignete Maßnahmen (z. B. Schilfmatten o.ä.) vor Sonnenbrand zu schützen. Die Maßnahmen sind in die LAP aufzunehmen.
- f) Vorhandene und zu sanierenden Bauwerke sind – ausgenommen Straßendurchlässe - so auszugestalten, dass sie grundsätzlich als Tierdurchlass nutzbar sind. Insbesondere die Gewässerdurchlässe, wie am Pfänderbach, sind adäquat auszugestalten, dass sie ergänzend als Querungsbauwerk dienen können. In der Ausführungsplanung sind diese unter nachstehenden Angaben zu konkretisieren. Die lichten Höhen und Weiten sind, sofern technisch möglich, nicht zu verringern. Bei einem zwingend erforderlichen geringeren Querschnitt sind mindestens die folgenden Punkte umzusetzen:
 - Durchlasslänge bis 25 m → „lichte Mindesthöhe-Höhe“ 1,00 m über der Mittelwasserlinie bzw.
 - Durchlasslänge über 25 m → „lichte Mindesthöhe-Höhe“ 1,50 m über der Mittelwasserlinie.

- o Anlage einer mindestens einseitigen Trockenberme mit einer nutzbaren Breite von mind. 1,00 m.
 - o Ausgestaltung der Trockenberme im Idealfall mit natürlichem Substrat.
 - o Herstellung einer naturnahen Gewässersohle mit mind. 20 cm Sohlsubstrat.
 - g) Für die Wiederherstellung der FFH-Lebensraumtypen 6510 „Magere Flachland- Mähwiesen“ ist die Umsetzung eines Heumulchverfahren oder einer Mahdgutübertragung zu prüfen und durchzuführen. Alternativ ist die Verwendung von adäquatem Regio-Saatgut vorzunehmen (Angabe Saatgut-Bezeichnung).
 - h) Detaillierung der Bepflanzungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des § 40 Abs. 4 Nr. 4 BNatSchG (genaue Flächenabgrenzung, Pflanzschemata mit Artenauswahl, Qualität, Anzahl und Nachweis des Regio-Pflanzgutes).
 - i) Die Änderungen bzw. Ergänzungen, welche sich aus den Planfeststellungsunterlagen und den nachfolgenden Nebenbestimmungen ergeben, sind entsprechend zu beachten und in die LAP zu übernehmen.
 - j) Die einzelnen Teile der LAP können in Abhängigkeit von der Durchführung auch als Teil-Baufreigaben (z.B. LAP zur Bauausführung mit Schutz- und Minimierungsmaßnahmen u. Artenschutzmaßnahmen und LAP zur Bepflanzung) vorgelegt werden.
10. Der Bauherr hat durch fachkompetentes Personal (ökologische Baubetreuung - ÖBB mit Unterstützung eines Tierökologen) sicherzustellen, dass
- a) die bauausführenden Firmen nicht gegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege verstoßen und die Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen eingehalten werden.
 - b) Die qualifizierten Fachkräfte für die ökologische Baubetreuung (ÖBB) und für die faunistischen Belange (Tierökologe: Haselmaus, Reptilien, usw.) sind der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA (FB 3.1) vor Baubeginn schriftlich oder per E- Mail zu benennen.
 - c) Die ÖBB hat die Bauarbeiter zu beaufsichtigen, die einzelnen Schritte der landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen - einschl. vorgezogenen Maßnahmen und Kontrollen - zu dokumentieren (Fotos, Berichte).

- d) Die Protokolle bzw. Dokumentationen sind der Obersten Naturschutzbehörde (ONB) über das LUA (FB 3.1) jeweils nach Umsetzung sachlich zusammenhängender Maßnahmen oder Bauphasen, nach der Fertigstellung der Maßnahmen und bei besonderen Vorkommnissen unverzüglich zur Verfügung zu stellen (per E-Mail an lua@lua.saarland.de oder per Post).
11. Vor Durchführung der erforderlichen Rodungsarbeiten sind die potentiellen Höhlen und Bauwerksspalten ab Oktober auf Besatz zu prüfen (011_VA). Sofern sie nicht besetzt sind, sind sie zu verschließen. Bei einem Besatz sind die Höhlen / Spalten dahingehend offen zu lassen, dass Tiere herauskommen. Eine Rodung dieser Bäume ist erst bei strengem Frost, im Regelfall ab Januar, und nach Freigabe durch die ÖBB / den Tierökologen durchzuführen (Ergänzung 012_VA). Die Ergebnisse (Dokumentation mit kartographischer Verortung als Lageplan und Layer/ Shapefile) der aktuellen Höhlen- und Spalten-Besatzkontrolle sind der Obersten Naturschutzbehörde über das LUA (FB 3.1) zeitnah vorzulegen.
12. Die Umsetzung der artbezogenen Ersatz-Quartiere (028_CEF: Fledermäuse und 0029_VA: Vögel) ist zu dokumentieren und kartographisch zu verorten. Die Dokumentation, ein Lageplan und eine digitale Verortung (Layer/ Shapefile) sind der Obersten Naturschutzbehörde über das LUA (FB 3.1) als Nachweis der Umsetzung vor Beginn der Gehölzentnahme (Quartierbäume) vorzulegen.
13. Sofern durch die Spaltenkontrolle an den Bauwerken ergänzende Fledermaus-Quartiere geortet werden, so sind auch für die gebäudebewohnenden Arten Ersatzquartiere auszubringen. Diese können temporär gestaltet sein, wenn an den neuen Bauwerken entsprechende Quartiere ersetzt werden. Diese Maßnahmen sind ebenfalls als Dokumentation aufzunehmen und bei Bedarf mit der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA abzustimmen.
14. Die Umsiedlung der Haselmaus (010_VA und 027_CEF) ist zu dokumentieren und der Obersten Naturschutzbehörde über das LUA (FB 3.1) als Nachweis der Umsetzung vor einem Beginn der Gehölzentnahme (Gehölze mit Haselmaus-Vorkommen oder Potential) vorzulegen.
15. Die erforderlichen Rückschnitt- und Rodungsarbeiten sind, unter Berücksichtigung der Vorgaben des Haselmaus- und Reptilienschutzes (nur motor-manuell bzw. ohne schweres Gerät und ohne Befahren der Flächen) sowie des Fledermaus-schutzes (Tagesquartiere) frühestens ab 1. November bis 28./29. Februar - bei

vorkommenden Höhlen nach längerem Frost spätestens ab Januar - durchzuführen.

16. Bei der Umsiedlung der Tiere - Reptilien und Haselmaus - ist darauf zu achten, dass die Individuen aus gleichen Bereichen bzw. Abschnitten in einem Bereich bzw. eine Interimsfläche umgesiedelt werden (Vermeidung der Populationsvermischung).
17. Bei der Baueinweisung ist durch die Antragstellerin sicherzustellen, dass alle naturschutzfachlichen Maßnahmen, Auflagen und Unterlagen den bauausführenden Firmen erläutert und übergeben werden. Die ökologische Baubegleitung (ÖBB), die Oberste Naturschutzbehörde (ONB) und das LUA (FB 3.1) sind zu beteiligen. Das Einweisungsprotokoll (Landschaftspflege und Artenschutz) ist der Naturschutzbehörde und dem LUA (Fb 3.1) im Rahmen der Dokumentation vorzulegen.
18. Der Beginn der vorbereitenden Maßnahmenumsetzung (u.a. vorbereitende Rodungen, Artenschutzmaßnahmen, etc.) sowie der tatsächliche Baubeginn (Baufirma) ist der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA (FB 3.1) schriftlich oder per E-Mail anzuzeigen.
19. Die eingeplanten Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie die artenschutzrechtlichen Maßnahmen vor und während der Bautätigkeiten sind unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen zwingend zu beachten und einzuhalten.
20. Zum Schutz und zur Erhaltung der angrenzenden Vegetations- und Biotopflächen sind während der Bauarbeiten die DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ und die ZTV - Baumpflege zu beachten und einzuhalten. Folgende Detailierung ist zu beachten:
 - a) Die angrenzenden Flächen des Kaninchenberges (Waldflächen), geschützte Biotope oder FFH-Lebensraumtypen sowie Artenschutzflächen (Interimsflächen Reptilien, Tabuzonen, usw.) sind an der Baufeldgrenze zwingend mit einem ortsfesten Bauzaun (oder vergleichbar) vor Beeinträchtigungen während der Bauzeit zu schützen.
 - b) Das übrige Baufeld ist über die gesamte Bauzeit hinweg eindeutig abzugrenzen und gut sichtbar zu markieren (z.B. Trassierband o.ä.).
 - c) Der Reptilien-Schutzzaun entlang der Strecke und an den BE-Flächen ist rechtzeitig vor der Eiablage und nach der Winterruhe (voraussichtlich April

- 2024) aufzustellen und regelmäßig zu kontrollieren und zu warten. Die erforderlichen Ausstiegshilfen sind ebenfalls in die Wartung aufzunehmen.
- d) Alle „Eidechsenfenster“ sind in den Unterlagen als Tabuzone (bauliche Flächensicherung) zu kennzeichnen und sicherzustellen.
- e) Das Erfordernis von Amphibienschutzzäunen und die damit ggf. verbundenen ergänzenden Maßnahmen sind zu prüfen, bei Bedarf durch die ÖBB anzuweisen und zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA (FB 3.1) unaufgefordert vorzulegen.
21. Eingriffe in den Boden bzw. das Gelände sind erst nach Baufeldentwertung, Umsiedlung und Kontrolle auf Reptilien sowie nach Freigabe durch die ÖBB bzw. des Tierökologen zulässig. Die Maßnahmen sind zu dokumentieren und der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA (FB 3.1) unmittelbar vorzulegen.
22. Zur Sicherstellung, dass keine Material- bzw. Sedimenteinträge o.ä. in die querenden Gewässer - Erbach, Lamsbach, Pfänderbach, Kandelgrundbach und Mühlkamm - gelangen, sind vor einer Einleitung von Baugrubenwässern o.ä. ein Absetzbecken oder eine Filterung (z.B. Filteranlage, Strohballen oder Schilfmatten) vorzuschalten. Bei Baumaßnahmen direkt am Gewässer sind entsprechende Schutzmaßnahmen, wie Gewässereinhausung, o.ä., vorzusehen. Die Maßnahmen sind in die LAP aufzunehmen und umzusetzen.
23. Sämtliche offene Gruben o.ä. mit Fallenwirkung sind abzudecken und regelmäßig zu überprüfen (016_VA). Die geplanten kurzzeitigen Vergrämungsfolien (017_VA: 1,50 x 1,50 m) sind ebenfalls auf Tiere zu kontrollieren (oberhalb und unterhalb). Bei einer Überprüfung ist die ÖBB einzubinden.
24. Der Oberboden ist, insbesondere bei geschützten Biotopen gem. § 30 BNatSchG und Lebensraumtypen gem. FFH-RL, nach Biotoptypen getrennt abzutragen und zu lagern. Unter die Oberbodenmieten ist ein Vlies zu verlegen.
25. Die übrigen Bodenhorizonte sind nach Schichten getrennt abzutragen, zu lagern und schichtgerecht wieder einzubauen.
26. Die Flächen für die Baustelleneinrichtung sowie die benötigten Lagerflächen sind ausschließlich innerhalb des Baufeldes bzw. auf befestigten Flächen einzurichten.
27. Unter temporäre Bauzufahrten und Lagerflächen ist ein Trennvlies (mind. GRK 4) zum Schutz des anstehenden Bodens zu verlegen. Der Oberboden ist vorab ab-

zuschieben und seitlich zu lagern (DIN 18 915). Vorzugsweise sind mobile Elemente für die Herstellung von Zufahrten und Lagerflächen zu verwenden. Sobald die temporären Bauzufahrten und Lagerflächen nicht mehr benötigt werden, sind diese umgehend restlos zurückzubauen, entstandene Bodenverdichtungen sind zu beseitigen und das ursprüngliche Geländenniveau ist wiederherzustellen.

28. Die Umsetzung der standardmäßigen Vogelschutzanlagen - Mindestabstand zu aktiven Teilen von mind. 0,60 m - und zusätzlicher Vogel- und Kleintierabweiser sind im Rahmen der ÖBB zu dokumentieren.
29. Die Schutzmaßnahmen und ggf. erforderlichen Schadensbehandlungen sind bereits in die Ausführungsplanung zu übernehmen und bei der Ausschreibung bzw. bei der Vergabe der technischen Baumaßnahme vorzusehen.
30. Temporär genutzte unbefestigte Erd- und Wiesenwege sind gemäß ihrem ursprünglichen Zustand als unbefestigte Erd- und Wiesenwege wiederherzustellen. Sofern eine dauerhafte Aufschotterung oder sonstige Befestigung erfolgen soll, ist dies abstimms- und genehmigungspflichtig.
31. Unbrauchbare Massen sind geordnet zu entsorgen bzw. der Verwertung zuzuführen. Geländeauffüllungen sind über die Planung hinaus nicht zulässig. Überschüssige Aushubmassen sind gemäß den gesetzlichen Bestimmungen weiter zu behandeln und keineswegs im Baufeld einzuplanieren.
32. Auf der Grundlage des § 40 Abs. 4 Nr. 4 BNatSchG ist ausschließlich zertifiziertes und regionales Saat- und Pflanzgut zu verwenden:
 - a) Für die Gehölzanzpflanzung sind nur gebietsheimische Gehölze mit der regionalen Herkunft „Westdeutsches Bergland u. Oberrheingraben“ (Region 4) zu verwenden.
 - b) Als Saatgut ist nur zertifiziertes regionales Saatgut aus dem Produktionsraum 6 und davon aus dem Ursprungsgebiet 9 („Saarpfälzer Bergland“) zu verwenden.
 - c) Die Herkunftsnachweise für Pflanz- und Saatgut sind der Obersten Naturschutzbehörde über das LUA (FB 3.1) mittels Lieferscheinen unaufgefordert vorzulegen.
33. Die Fertigstellung der Baumaßnahme ist der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA (FB 3.1) schriftlich oder per E-Mail anzuzeigen.

34. Nach Beendigung der Baumaßnahme ist mit der Obersten Naturschutzbehörde und dem LUA (FB 3.1) ein Ortstermin zur Zwischenbegehung zu vereinbaren.
35. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind innerhalb der ersten, nach Beendigung der Baumaßnahme, folgenden Pflanzperiode durchzuführen. Die Fertigstellung der Pflanzmaßnahmen ist dem LUA anzuzeigen. Die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege ist zu gewährleisten.
36. Die Kompensationsmaßnahmen sind in der planerisch festgelegten Funktion zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten.
37. Innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbescheides sind dem Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (LUA, Fachbereich 3.1) die digitalen Daten zu den Kompensations-, CEF-Artenschutzmaßnahmen (Ersatzhabitate u. ä.) und Monitoring-Flächen per E-Mail an die Funktions-Adresse kompensationskataster@lua.saarland.de zur Aufnahme in das landesweite Register zuzuleiten. Die Details zu den zu liefernden Flächen und Planungsteilen, den möglichen Formaten sowie den aktuellen PDF-Erfassungsbogen zur Eingabe der Sachdaten entnehmen Sie bitte den einschlägigen Dateien im Naturschutzdatenbaum des Saarlandes unter <http://www.naturschutzdaten.saarland.de/natura2000/Datenerfassung/Struktur.html>.
38. Die CEF- Ersatzquartiere 028_CEF: Fledermäuse und 0029_VA: Vögel sind mindestens fünf Jahre nach Rodung der Gehölze durch ein jährliches Monitoring (Monitoring I) zu kontrollieren. Dabei sind die Quartierkästen mindestens einmal bzw. ggf. zweimal jährlich durch geeignetes Fachpersonal zu warten. Die Ergebnisse des Monitorings sind bis Ende des Kontrolljahres der Obersten Naturschutzbehörde über das LUA (FB 3.1) vorzulegen.
39. Die Interimsflächen zur Zwischenhälterung der Reptilien (Mauereidechsen) sind über die gesamte Bauzeit regelmäßig zu kontrollieren und als Monitoring (Monitoring H-1) einschl. einer Überprüfung der Entwicklung festzuhalten. Die Details zur Überwachung und zum Risikomanagement sind im Rahmen der LAP vorzulegen. Die Ergebnisse des Kontroll-Monitorings sind der Obersten Naturschutzbehörde über das LUA (FB 3.1) in regelmäßigen Abständen und bei besonderen Vorkommnissen vorzulegen.
40. Zwei Jahre nach Abschluss der Baumaßnahmen ist ein Wiederbesiedlungs-Monitoring (Monitoring H-2) hinsichtlich der Entwicklung der betroffenen Reptilien-Populationen (Mauereidechse, Zauneidechse und Schlingnatter) durchzuführen. Die

Ergebnisse des Monitorings sind bis Ende des Kontrolljahres der Obersten Naturschutzbehörde über das LUA (FB 3.1) vorzulegen.

41. Die Ersatzpflanzungen für Haselmaus 030_FCS und Vögel 031_FCS sind im fünften Jahre nach Umsetzung der Bepflanzung auf eine Wiederbesiedlung der Arten durch ein Monitoring (Monitoring ID) zu kontrollieren. Die Ergebnisse des Monitorings sind bis Ende des Kontrolljahres der Obersten Naturschutzbehörde über das LUA (FB 3.1) vorzulegen.
42. Der Antragsteller hat durch Grunderwerb oder vertragliche Vereinbarung sicherzustellen, dass die vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen, CEF- und FCS-Maßnahmen durchgeführt werden können und die Entwicklung in der planerisch festgelegten Funktion gesichert ist. Folgende Nachweise gemäß § 15 Abs.4 i.V.m. § 17 Abs.4 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG sind spätestens im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) vorzulegen:
 - a) Für Flächen im Eigentum der DB Netz AG ist der aktualisierte Grundbucheintrag vorzulegen. Die Flächen und die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen sind für die Dauer des Eisenbahnbetriebs durch eine dingliche Sicherung - in Form der Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten des Naturschutzes – im Grundbuch sicherzustellen. Aus der Eintragung muss in jedem Fall ersichtlich sein, dass es sich um eine Kompensations- und/oder Artenschutzmaßnahme handelt. Hierzu ist vorerst mindestens der Nachweis über die Bestellung der dinglichen Sicherung beim Notar vorzulegen.
 - b) Für Flächen im Eigentum Dritter (Gemeinden, Institutionen oder Private) ist für die Durchführung und Umsetzung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen, CEF- und FCS-Maßnahmen eine vertragliche Vereinbarung zwischen den einzelnen Grundstückseigentümern und der DB Netz AG vorzulegen. Der Erhalt und ggf. Nutzungsverzicht sowie die Rechtsnachfolge bei Verkauf sind dauerhaft sicherzustellen. Die Flächen und die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen sind für die Dauer des Bahnbetriebs durch eine dingliche Sicherung - in Form der Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten des Naturschutzes – im Grundbuch sicherzustellen. Aus der Eintragung muss in jedem Fall ersichtlich sein, dass es sich um eine Kompensations- und/oder Artenschutzmaßnahme handelt. Hierzu ist vorerst mindestens der Nachweis über die Bestellung der dinglichen Sicherung beim Notar vorzulegen.

- c) Nach Eintragung der v.g. Grunddienstbarkeiten sind die aktualisierten Grundbuchauszüge unaufgefordert - jedoch spätestens 6 Monate nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses - bei der Obersten Naturschutzbehörde über das LUA (FB 3.1) vorzulegen.
43. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht durchzuführende Rodungs- und Rückschnittarbeiten sind nur im unumgänglichen Maß und möglichst in der Vegetationsruhe (Oktober bis Februar) durchzuführen. Ein größerer Rodungsumfang ist mit der zuständigen Naturschutzbehörde frühzeitig abzustimmen und es sind ggf. Ersatzpflanzungen durchzuführen.
44. Auf die Verwendung von chemischen Pflanzenschutzmitteln, insbesondere Glyphosat o.ä., ist zum Schutz der vorkommenden Tierarten langfristig zu verzichten.
45. Die vorgenannten Nebenbestimmungen sind für den Fall der Übertragung der betroffenen Grundstücke auf einen Dritten auf den Rechtsnachfolger zu übertragen, so dass sichergestellt ist, dass der Rechtsnachfolger die vorgenannten Nebenbestimmungen einzuhalten hat.
46. Sofern bauliche Maßnahmen (z.B. Leitungsverlegungen oder sonstige Maßnahmen) außerhalb des Baufeldes erforderlich werden oder sich Abweichungen von den geplanten landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen ergeben, sind diese Baumaßnahmen und Abweichungen vorab mit der zuständigen Landesnaturschutzbehörde abzustimmen und entsprechend genehmigungsrechtlich zu behandeln.
47. Sofern sich während des Betriebes der Bahnstrecke ein erhöhtes Kollisionsrisiko gegenüber der bisherigen Annahme des Gutachters ergibt, sind durch den Vorhabenträger im Nachgang geeignete Maßnahmen zum Schutz der betroffenen Tierarten zu ergreifen.

A.4.3 Umweltfachliche Bauüberwachung

Die Vorhabenträgerin ist zur Durchführung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung gemäß den Anforderungen des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung, Teil VII, verpflichtet.

A.4.4 Immissionsschutz

A.4.4.1 Baubedingte Lärmimmissionen

A.4.4.1.1 Allgemeine Regelungen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (nachfolgend AVV Baulärm genannt) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 der Planunterlagen) unter Punkt 9.3 vorgesehenen Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen sind umzusetzen.

Das vorgesehene Schallschutzkonzept ist anhand der Ausführungsplanung sowie des konkreten Bauablaufs fortzuschreiben. Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 der Planunterlagen) unter Ziffer 9.3 vorgesehenen sowie die unten festgesetzten Maßnahmen können durch andere, in akustischer Hinsicht gleich geeignete oder baulärmärmere Maßnahmen ersetzt werden. Das fortgeschriebene Schallschutzkonzept ist zur Dokumentation aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der nach Landesrecht zuständigen Behörde für Immissionsschutz unverzüglich vorzulegen.

A.4.4.1.2 Baulärmärmer Verfahren

Die Vorhabenträgerin hat zu prüfen, ob statt dem Einsatz von Schlagrammen, alternative, lärmärmere Bauverfahren (z. B. Bohrpfahlgründung) für besonders lärmintensive Arbeiten, wie z.B. die Gründung der Oberleitungsmasten, in Betracht kommen. Kommt ein lärmärmeres Bauverfahren nicht in Betracht, ist zu prüfen, ob eine Ummantelung des Rammbären und/oder des Rammgutes in Betracht kommt. Wenn möglich, hat die Vorhabenträgerin die Durchführung besonders lärmintensiver Arbeiten, wie z.B. die Gründung der während der Schulferien durchzuführen.

Das Ergebnis der Prüfung baulärmärmeren Bauverfahren ist im Rahmen der Fortschreibung des Baulärmkonzeptes zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

A.4.4.1.3 Arbeiten zur Nachtzeit und an Sonn-/Feiertagen

Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit (22.00- 06.00 Uhr) sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken, ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben und den betroffenen Gemeinden möglichst frühzeitig anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten: Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, die Ansprechstelle für die Zeit der Bautätigkeiten mit Telefonnummer sowie ggf. geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner. Die Notwendigkeit etwaiger erforderlicher Nachtarbeit bis in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

Rechtzeitig vor Durchführung von Arbeiten an Sonn- und Feiertagen (0.00- 24.00 Uhr) ist die nach § 12 nach dem Gesetz Nr. 1040 über die Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz- SFG) erforderliche Ausnahmegenehmigungen bei der nach saarländischem Landesrecht zuständigen Behörde zu beantragen.

A.4.4.1.4 Überwachungs- und Informationspflichten (Baulärm-Monitoring)

Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen (Mitarbeiter einer nach § 29 BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz). Dieser hat die Bauarbeiten immissionstechnisch zu überwachen und gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Name, Erreichbarkeit des Verantwortlichen und Bauablaufdaten (Beginn und Ende Arbeiten) sind der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern spätestens zwei Wochen vor Beginn der Arbeiten mitzuteilen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

A.4.4.1.5 Entschädigungsleistungen

A.4.4.1.5.1 Entschädigung in Geldleistung

Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:

- für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume unter Berücksichtigung deren Eigenlärms,
- für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen im Außenwohnbereich für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet;

Bemessungsgrundlage sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung unter Berücksichtigung der Vorbelastung. Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen Ersatzraum in Anspruch genommen wird.

Der Entschädigungsanspruch wird gemäß § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG dem Grunde nach festgesetzt.

Die konkrete Höhe der Entschädigung ist mit dem jeweiligen Anspruchsberechtigten außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu vereinbaren. Hierbei sind die Dauer und das Ausmaß der Baulärmbeeinträchtigungen zu berücksichtigen.

Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

A.4.4.1.5.2 Bereitstellung von Ersatzwohnraum

Die Vorhabenträgerin hat den betroffenen Anwohnern die Bereitstellung von Ersatzwohnraum bei Überschreitungen der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60

dB(A) nachts zugesagt. Für besonders schützenswerte Personengruppen, wie z.B. ältere oder kranke Menschen, Schwangere oder Schichtarbeiter, ist Ersatzwohnraum bereits bei einem Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume bereitzustellen.

A.4.4.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Durch die beauftragten Bauunternehmer sind ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte einzusetzen, die hinsichtlich ihrer Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen. Erschütterungen sind durch die Auswahl des Bauverfahrens auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

Im Übrigen gelten die Auflagen A.4.4.1 entsprechend.

A.4.4.3 Lichtimmissionen

Im Rahmen der Baumaßnahmen sind zum Einsatz kommende Lichtanlagen dem Stand der Technik entsprechend zu errichten und zu betreiben. Es ist insbesondere sicherzustellen, dass die Beleuchtung nur auf die gewünschten Flächen beschränkt bleibt. Eine direkte Blickverbindung zu Lichtquellen von benachbarten schutzbedürftigen Daueraufenthaltsräumen und –flächen ist durch geeignete Lichtpunkthöhe, Neigungswinkel der Leuchten, Reflektoren, Blenden usw. zu vermeiden. Die Immissionsrichtwerte der Hinweise zur Messung und Beurteilung von dem Länderausschuss für Immissionsschutz vom 13.09.2012 sind zu beachten.

A.4.4.4 Stoffliche Immissionen

1. Beim Bauablauf und auf den Baustellenzuwegungen sind unnötige Staub- und Luftschadstoffemissionen zu vermeiden. Die bauausführenden Firmen sind zu verpflichten, nur Baufahrzeuge mit Rußpartikelfiltern einzusetzen. Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen sind regelmäßig zu befeuchten.
2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, bei starker Verschmutzung die Reinigung der Zufahrtswege zu den Baustelleneinrichtungsflächen durchzuführen.

A.4.5 Straßen, Wege, Zufahrten und Baustelleneinrichtungsflächen

A.4.5.1 Bauarbeiten und bauliche Anlagen im Bereich der Bundesautobahn A8

Durch die Bauarbeiten und die Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Nutzung und Unterhaltung der geplanten Anlagen darf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn BAB A8 nicht beeinträchtigt werden.

Baumaßnahmen und alle damit unmittelbar in Verbindung stehende Tätigkeiten innerhalb der Baubeschränkungszone (§ 9 Abs.2 FStrG) der Bundesautobahn BAB A8, die sich negativ auf den Verkehr auswirken könnten, sind im Vorfeld der Baumaßnahmen mit der Autobahn GmbH abzustimmen.

A.4.5.2 Verkehrssicherungspflicht/ Zugänglichkeit von Grundstücken

Für den Zeitraum der Baumaßnahme ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, alle notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um Schädigungen Dritter und ihrer Rechtsgüter zu verhindern. Insbesondere sind Baustelleneinrichtungsflächen so einzurichten, dass die Zugänglichkeit von Grundstücken und Gebäuden während der Bauphase, insbesondere für Einsatzkräfte von Feuerwehr und Rettungsdienst gewährleistet wird. Soweit örtlich kurzzeitige Einschränkungen der Zugangsmöglichkeit unvermeidbar sind, sind diese rechtzeitig den Betroffenen anzuzeigen und mit diesen abzustimmen.

A.4.5.3 Bahnübergang- Beeden, Strecke 3283, Bahn-km 2,911 (Hofstraße)

A.4.5.3.1 Regelkonforme Herstellung des Bahnübergangs

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, den Bahnübergang Beeden, Strecke 3283, Bahn-km 2,911 (Hofstraße) regelkonform für einen Begegnungsverkehr zwischen LKW/ LKW herzurichten. Ist unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten die für den Begegnungsfall LKW/LKW erforderliche Fahrbahnbreite nicht herstellbar, hat die Vorhabenträgerin vor Inbetriebnahme des Bahnübergangs die schriftlichen Zustimmungen des Anlagenverantwortlichen Fahrbahn, des Eisenbahnbetriebsleiters Region sowie des Straßenbaulastträgers vorzulegen und nachzuweisen, dass der Bahnübergang in der Vergangenheit im Hinblick auf den Begegnungsverkehr nicht auffällig geworden ist und die Straße ausreichend einsehbar ist. Ferner ist der Nachweis der gleichen Sicherheit hinsichtlich der Abweichung von den Vorgaben des Abs. 2 des Abschnitts 2 der RL 815.3000 zu erbringen.

A.4.5.3.2 Maßnahmen bei Einschränkung der Räumstrecke

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass der Räumbereich des Bahnübergangs für den vorgesehenen Begegnungsfall LKW/LKW ausreichend ist. Vorrangig sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Einschränkungen der Räumstrecke zu vermeiden. Soweit es wegen zu geringer Fahrbahnbreiten zu Einschränkungen der Räumstrecke kommt, ist durch eine entsprechende Verkehrsregelung, ein gefahrenloses Räumen des Bahnübergangs zu gewährleisten. Die Maßnahmen sind mit dem Straßenbaulastträger, der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereich 2) abzustimmen und durch diese zu bestätigen. Die ergriffenen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Beseitigung der Einschränkungen in der Räumstrecke sowie die Zustimmungserklärungen der Straßenbaulastträger sowie der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sind der Planfeststellungsbehörde vor Beginn der Bauarbeiten am Bahnübergang nachzuweisen.

A.4.6 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Sonstige Auflagen

A.5.1 Privateinwendung mit den Schlüsselnummer P016, P065

1. Die Einwendende ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu beteiligen. Die Ausführungsplanung ist mit der Einwendenden abzustimmen. Name und Erreichbarkeit der verantwortlichen Planer sind der Einwendenden mitzuteilen. Ebenso sind Dauer und Zeitraum der Sperrzeit nach deren Festsetzung mitzuteilen.
2. Die konkrete Bauausführung ist so zu planen und umzusetzen, dass die Einschränkungen auf den Werksverkehr der Einwendenden auf ein zeitliches Minimum reduziert werden. Zur Minimierung der Beeinträchtigungen hat die Vorhabenträgerin zu prüfen, ob die Arbeiten an der Weiche 100 bei Bahn-km 1,367 der Strecke 3283 während der Totalsperrung oder von Freitag 09.00 Uhr bis Sonntag durchgeführt werden können. Gründe, die dies ausschließen, sind zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen nachzuweisen.
3. Absehbare Abweichungen vom Bauablaufplan und Zeitplan sind der Einwendenden unverzüglich mitzuteilen.

A.6 Zusagen der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hat im abgeschlossenen Anhörungsverfahren diverse Zusagen gegenüber Behörden und Trägern öffentlicher Belange getätigt. Diese wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und werden, soweit sie nicht Bestandteil der in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen geworden sind, nachstehend bestätigt. Die Vorhabenträgerin ist an die Einhaltung der Zusagen gebunden. Den jeweiligen Zusagen zugrundeliegenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird in diesem Umfang stattgegeben.

Gegenüber folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange sind Zusagen mit Schreiben vom 29.10.2021 und 07.10.2022 gegeben worden:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T002	Inexio Stellungnahme mit E-Mail vom 09.04.2021, Ticket #4791813
T004	Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Südwest, PTI 11: Stellungnahme mit Schreiben vom 30.03.2021, Az. 8270-500#024
T009 T047 T063	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Stellungnahme mit Schreiben vom 27.04.2021, Az. Va(TOEB-KAR-21-101400 Homburg/ Saar)
T010 T054	Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz- Naturschutz und Forsten Stellungnahme mit Schreiben vom 10.05.2021 und 26.04.2022, Az. D/4 2401-0003#0011
T012 T057	Entsorgungsverband Saar (EVS) Stellungnahme mit Schreiben vom 18.05.2021, Az. EVS-T2-183520/RA und Schreiben vom 30.08.2022, Az. EVS PK 60100-255-173
T013b	Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz- Bodenschutz und Geologie Stellungnahme mit Schreiben mit Az. 01/6105/0001/0002/WB
T016	Landesdenkmalamt Stellungnahme mit Schreiben vom 11.05.2021, Az. LDA/TÖB/Kn-scho
T017 T043	Creos Deutschland GmbH Stellungnahme mit E-Mail vom 26.05.2021, CR-2021-03481 und E-Mail vom 19.08.2022, CR-2022-05548
T019 T044	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH Stellungnahmen mit Nr. S01016454, S01016484, S01188459

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T021 T050	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport - Oberste Straßenbaubehörde Stellungnahme mit Schreiben vom 28.05.2021 und 01.09.2022
T022 T055	Landwirtschaftskammer für das Saarland Stellungnahme mit Schreiben vom 02.06.2021, Az. E5.2/2-1500-161/21 Ho und 29.08.2022, Az. E5.2/2-1500-306/22 Ho
T024 T056 T059 T061	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. D.- Polizeiangelegenheiten u. Bevölkerungsschutz Stellungnahme mit Schreiben vom 03.05.2021, LB 306/2021, 04.06.2021, 13.05.2022 und 02.09.2022
T027	Pfalzwerke Netz AG
T031 T042	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. OBB1- Landes- und Stadtentwicklung, Bauaufsicht und Wohnungswesen Stellungnahme mit Schreiben vom 31.05.2021, Az. OBB11-62-2/21 Gr und E-Mail vom 11.08.2022
T034 T052	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz- Abteilung F - Mobilität vormals: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr- Abteilung D – Verkehr Stellungnahme mit Schreiben vom 18.06.2021 und 08.08.2022, Az. Plafe HOM-ZW
T040	PFALZKOM GmbH Stellungnahme mit E-Mail vom 20.08.2022, Az. 8270-500#024
T032 T048	NABU- Landesverband Saarland e.V. Stellungnahme mit Schreiben vom 03.06.2021, Az. 55/2021 und 30.08.2022, Az. 136/ 2022

Insbesondere hat die Vorhabenträgerin die Einhaltung der nachstehenden Forderungen zugesagt:

A.6.1 Bereich Bodenschutz und Geologie

Sollten sich während der Durchführung der Baumaßnahmen Anhaltspunkte über schädliche Bodenveränderungen ergeben, hat der Bauherr gemäß § 2 Abs.1 Saarländisches Bodenschutzgesetz (SBodSchG) unverzüglich das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (Fachbereich 2.2) zu informieren.

A.6.2 Kampfmittel

Das Baugebiet ist vor geplanten Erdarbeiten durch eine Fachfirma für Kampfmittelbeseitigung detektieren zu lassen.

A.7 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die gegen die Planfeststellung des Vorhabens erhobenen Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Änderung der Planung oder in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmung, durch Zusagen der Vorhabenträgerin oder durch Abschluss vertraglicher Vereinbarungen entsprochen wurde oder soweit sie sich nicht auf andere Weise im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben.

Zu Begründung der Zurückweisungen wird im Einzelnen auf die Ausführungen unter B.19 und B.20 verwiesen.

A.8 Vorbehalte

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG weitere wasserrechtliche Entscheidungen in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Der Vorbehalt wird für folgende Bereiche festgesetzt. Die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens wird durch die nachfolgenden Entscheidungen nicht in Frage gestellt.

- I. Entscheidungen für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG) zur Entwässerung
 1. der Strecke durch Bahnseitengräben bzw. Mulden mit darunter angeordneten rohrlosen Kies-Rigolen für die Abschnitte 1-7 (3.1.1-3.1.7 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Stand 28.02.2022),
 2. der Strecke über eine Rigole für den Abschnitt 8 (3.1.8 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Stand 28.02.2022),
 3. des Außenbahnsteigs am Haltepunkt Beeden (3.2.1 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Stand 28.02.2022),
 4. des Außenbahnsteigs am Haltepunkt Schwarzenbach über Mulden-Rigolen-Versickerung (3.2.2 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Stand 28.02.2022),

5. des Außenbahnsteigs am Haltepunkt Schwarzenacker über Mulden-Rigolen-Versickerung (3.2.3 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wasser-technische Untersuchung“, Stand 28.02.2022),
6. des Mittelbahnsteigs am Bahnhof Einöd über Rohrrigolenversickerung (3.2.4 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Stand 28.02.2022),
7. der EÜ Pfänderbach über Flächenversickerung (3.3.1 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Stand 28.02.2022),
8. des ESTW-A Modulgebäudes Einöd (3.3.2 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Stand 28.02.2022).

Zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse sind noch folgende Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen:

- a. Planung einer mindestens 10 cm mächtige Sohlschicht (Oberboden) mit einer Durchlässigkeit von $k_f \geq 1 \cdot 10^{-5}$ m/s bei Mulden-Rigolen-Elementen.
- b. Nachweis der Sickerstrecke von mind. 1m zum mittleren höchsten Grundwasserstand ab Unterkante der Versickerungsanlage.
- c. Angabe zum Verbleib des Abwassers bei Überschreitung des Bemessungsereignisses.
- d. Angabe der Versickerungsrate der Versickerungsanlagen in das Grundwasser (Qs) in l/s.
- e. Katasteramtliche Bezeichnung der Einleitstellen (Gemarkung, Flur, Flurstück-Nr.).
- f. Geokoordinaten für die Versickerungsanlagen nach ETRS89/UTM (EPSG: 25832) (hier z.B. Anfang und Ende der Versickerungsanlagen) (Die Koordinaten werden zur Eintragung in das Wasserbuch benötigt, können aber auch über Nebenbestimmungen nachgefordert werden.).
- g. Darstellung der Entwässerungsanlagen, in Grundriss/Schnitt/Ansichten mit auf Normalhöhennull (NHN) bezogenen Höhen sowie Eintragung von Wasserspiegel-lagen.
- h. Entwässerungslageplan (Maßstab 1:1.000, 1:500 oder entsprechend angepasst)
Im Entwässerungsplan sind insbesondere einzutragen:

- Maßstab,
 - Nordpfeil,
 - Koordinaten (EPSG: 25832),
 - Vorhandene Gewässer (mit Fließrichtungspfeil) und deren Einzugsgebiet,
 - Gemeindenamen und –grenzen, Gemarkung, Flur, Flurstück,
 - zu entwässernde Flächen,
 - entwässerungstechnische Anlagen (mit Leitungsverlauf und Dimensionierung),
 - Einleitstellen ins Grundwasser,
 - sonstige Gegenstände, die für das Vorhaben von Bedeutung sind oder von ihm berührt werden.
- i. Sollten neue wassertechnische Berechnungen notwendig sein, ist seit dem 01.01.2023 der KOSTRA-Datensatz KOSTRA-DWD-2020 zu verwenden.
- j. Anmerkung zur Mulden-Rigolen-Versickerung Abschnitt 2.2 (rechts der Bahn km 2,06-2,075): Unterhalb dieser Mulde liegen gemäß Bauwerksplänen 07-05 die Fundamente der flach gegründeten Winkelstützwände, welche mit einer 30 cm dicken Sohlstabilisierung aus Magerbeton ausgeführt werden. Bitte ausführliche Beschreibung wie hier eine Versickerung erfolgen soll.
- II. Entscheidung über das Einbringen von festen Stoffen in das Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG) zur Sicherung des Baugrubenverbau zur Herstellung des Zugangsbauwerks Bahnhofs Einöd (ggf. nur bauzeitlich).
- III. Entscheidung über das Entnehmen und Ableiten von Wasser aus oberirdischen Gewässern (§ 9 Abs. 1 Nr. 1. WHG) und das Einleiten von Stoffen in Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG) für die Verrohrung des Pfänderbachs (4.1 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Stand 28.02.2022).
- IV. Entscheidung über das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 5. WHG) sowie ggf. Einleiten von Stoffen in das Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG) zur Grundwasserhaltung an der EÜ Raiffeisenstraße (3.3.3 gemäß Unterlage 19-01 „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Stand 28.02.2022).

Bauarbeiten, die mit den unter A.8 Ziffern I.- IV. genannten Maßnahmen verbunden sind, dürfen erst begonnen werden, wenn die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse vorliegen.

A.9 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.10 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „SL;_Reaktivierung_der_Strecke_Homburg-Zweibrücken,_Bf_Homburg_(Saar)_Hbf_bis_Landesgrenze,_Planfeststellungsabschnitt_Saarland“ hat die Verlängerung der S-Bahn Linie S1 von Homburg bis Zweibrücken im Stundentakt zum Gegenstand. Es handelt sich um ein länderübergreifendes Vorhaben in den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Saarland. Im Interesse einer effizienten Verfahrensgestaltung wurden zwei Planfeststellungsabschnitte gebildet. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist der Planfeststellungsabschnitt Saarland. Die Reaktivierung der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd umfasst die Elektrifizierung, die Inbetriebnahme der Haltepunkte Beeden und Schwarzenacker sowie den Neubau des Haltepunktes Schwarzenbach. In Einöd wird die Strecke 3283 an die Strecke 3450 angeschlossen. Der Haltepunkt Einöd wird zum Bahnhof ausgebaut und erhält einen Mittelbahnsteig. Der Planfeststellungsabschnitt Saarland erstreckt sich von Bahn- km 0,545 der Strecke 3283 bis zur Landesgrenze bei Bahn- km 98,773 der Strecke 3450.

Daran anschließend beginnt der PFA Rheinland-Pfalz, der bei km 95,850 in Zweibrücken endet.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 30.10.2020, Az. I.NVR-SW-A(E), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „SL;_Reaktivierung_der_Strecke_Homburg-Zweibrücken,_Bf_Homburg_(Saar)_Hbf_bis_Landesgrenze,_Planfeststellungsabschnitt_Saarland“ beantragt. Der Antrag ist am 04.11.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 03.12.2020, Az. 551ppw/174-2020#017, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

Mit Schreiben vom 04.12.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Ablauf des Anhörungsverfahrens

B.1.3.1 Bekanntmachung der Planunterlagen

Die nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz erforderliche Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde wegen der bestehenden Beschränkungen zur Eindämmung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie nach den Vorgaben des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG) eingeleitet.

Gemäß § 3 Abs. 1 PlanSiG wurde die Auslegung von Unterlagen durch eine Veröffentlichung im Internet ersetzt. Die Anhörungsbehörde stellte den Inhalt der Bekanntmachung und die Planunterlagen zum Vorhaben auf der Internetseite des Saarlandes (www.saarland.de) im Themenportal „Verkehr“ in der Rubrik „Planfeststellung“ unter „Bundeseigene Eisenbahnen“ unter der Öffentlichkeit zur allgemeinen Einsichtnahme ab Donnerstag, 8. April 2021 zur Verfügung.

Für die Abgabe von Einwendungen galt die in der Bekanntmachung veröffentlichte Frist bis einschließlich 7. Juni 2021.

Die Anhörungsbehörde veranlasste zusätzlich, dass der Inhalt der Bekanntmachung und die nach § 19 Abs. 2 UVPG auszulegenden Unterlagen zusätzlich über das zentrale Internetportal des Bundes www.uvp-portal.de (§ 20 UVPG) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden.

Mit Schreiben vom 19.03.2021 wurde die Kreisstadt Homburg gebeten, die Planunterlagen als zusätzliches Informationsangebot (§ 3 Abs. 2 PlanSiG) in der Zeit von Donnerstag, den 8. April 2021 bis einschließlich Freitag, den 7. Mai 2021 während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme auszulegen.

Die Veröffentlichung im Internet sowie Zeit und Ort der Auslegung wurden im Amtsblatt des Saarlandes- Ausgabe Nr. 12, Teil II, am 1. April 2021, Seite 206 – 209 und in der Kreisstadt Homburg in der „Saarbrücker Zeitung“, in der Wochenendausgabe vom 27./28. März 2021 ortsüblich bekannt gemacht.

Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 7. Juni 2021.

B.1.3.2 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Am 22.03.2021 wurde das Anhörungsverfahren durch Anschreiben der beteiligten Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange eingeleitet. Es wurden die Träger öffentlicher Belange (TÖB) und sonstige Stellen im Projektbereich unter Fristsetzung bis zum 7. Juni 2021 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert, soweit deren Aufgaben- bzw. Zuständigkeitsbereich berührt wurde.

Die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T001	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
T002	Inexio
T003	DB Station & Service, Regionalbereich Mitte
T004	Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Südwest, PTI 11
T005	Verteilernetz GmbH (VSE)
T006	Oberbergamt des Saarlandes
T007 T060	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
T008	Westnetz GmbH
T009 T047 T063	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien
T010 T054	Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz- Naturschutz und Forsten
T011	Stadtwerke Homburg GmbH
T012 T057	Entsorgungsverband Saar (EVS)
T013a T046	Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz – Genehmigungslotse
T013b	Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz- Bodenschutz und Geologie
T013c	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz - Oberste Wasserbehörde
T015	Saarpfalz-Kreis
T016	Landesdenkmalamt
T017 T043	Creos Deutschland GmbH
T018 T066	Fernstraßen-Bundesamt
T019 T044	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T021 T050	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport - Oberste Straßenbaubehörde
T022 T055	Landwirtschaftskammer für das Saarland
T023	Amprion GmbH
T024 T056 T059 T061	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. D.- Polizeiangelegenheiten u. Bevölkerungsschutz
T025	Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS)
T026	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, Abt.- E Wirtschafts- und Strukturpolitik
T027	Pfalzwerke Netz AG
T028 T051	Kreisstadt Homburg
T029 T064	Landesbetrieb für Straßenbau
T030	Stadtverwaltung Zweibrücken
T031 T042	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. OBB1- Landes- und Stadtentwicklung, Bauaufsicht und Wohnungswesen
T033	Biosphärenreservat Bliesgau
T034 T052	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz- Abteilung F - Mobilität vormals: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr- Abteilung D - Verkehr
T035	Kreisstadt Homburg
T039	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz, Abt. D- Naturschutz, Forsten vormals: Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz - Abt. D: Naturschutz, Forsten
T068	Landesamt für Vermessung, Geoinformation und Landentwicklung
T069	Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH
T070	Netcon AG
T071	Industrie und Handelskammer Saarland
T072	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH
T073	Kreisverwaltung Südwest
T074	Verbandsgemeinde Zweibrücken Land
T075	Landesbetrieb Mobilität

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T076	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn

Zum Vorhaben nicht geäußert haben sich:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T068	Landesamt für Vermessung, Geoinformation und Landentwicklung
T069	Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH
T070	Netcon AG
T071	Industrie und Handelskammer Saarland
T072	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH
T073	Kreisverwaltung Südwest
T074	Verbandsgemeinde Zweibrücken Land
T075	Landesbetrieb Mobilität
T076	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn

Folgende Stellungnahmen enthielten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T001	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
T003	DB Station & Service, Regionalbereich Mitte
T005	Verteilernetz GmbH (VSE)
T006	Oberbergamt des Saarlandes
T007 T060	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
T008	Westnetz GmbH
T009 T047	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien
T011	Stadtwerke Homburg GmbH
T026	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, Abt.- E Wirtschafts- und Strukturpolitik
T30	Stadtverwaltung Zweibrücken

Zum Vorhaben Stellung genommen und dabei Bedenken vorgebracht, Einwendungen erhoben und/ oder Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen ausgesprochen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T002	Inexio
T004	Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Südwest, PTI 11
T010 T054	Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz- Forstbehörde
T012 T057	Entsorgungsverband Saar (EVS)
T013a T045	Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz – Genehmigungslotse
T013b	Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz- Bodenschutz und Geologie
T013c	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz- Oberste Wasserbehörde
T015	Saarpfalz-Kreis
T016	Landesdenkmalamt
T017 T043	Creos Deutschland GmbH
T018 T066	Fernstraßen-Bundesamt
T019 T044	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
T021 T050	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport - Oberste Straßenbaubehörde
T022 T055	Landwirtschaftskammer für das Saarland
T023	Amprion GmbH
T024 T056 T059 T061	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. D.- Polizeiangelegenheiten u. Bevölkerungsschutz
T025	Zweckverband Personenennahverkehr Saarland (ZPS)

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T027	Pfalzwerke Netz AG
T028 T051	Kreisstadt Homburg
T029 T064	Landesbetrieb für Straßenbau
T031 T042	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. OBB1- Landes- und Stadtentwicklung, Bauaufsicht und Wohnungswesen
T033	Biosphärenreservat Bliesgau
T034 T052	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz- Abteilung F - Mobilität vormals: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr- Abteilung D - Verkehr
T039	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz, Abt. D- Naturschutz: Forsten vormals: Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz - Abt. D: Naturschutz, Forsten

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat den anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstigen Vereinigungen mit Schreiben vom 22.03.2021 unter Beifügung des Bekanntmachungstextes sowie unter Hinweis auf die Möglichkeit der Einsichtnahme der Planunterlagen auf der Internetseite des Saarlandes die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T014 T053	Landesverband Saarwald-Verein e.V.
T020	ADFC e.V.
T032 T048	NABU- Landesverband Saarland e.V.
T038	BUND Saar e.V.
T041	NABU Ortsgruppe Homburg
T079	Verband der Gartenbauvereine Saarland/ Rheinland- Pfalz e.V.
T080	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Bundesverband e.V.

B.1.3.4 Benachrichtigung nicht ortsansässiger Betroffener

Die nicht ortsansässigen Grundeigentümer sog. „Ausmärkern“ wurden durch die Stadtverwaltung Homburg nach § 73 Abs. 5 S.3 VwVfG mittels Übersendung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt.

B.1.3.5 Verzicht auf Erörterung und Überarbeitung der Planunterlagen

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

Gegen den Plan sind innerhalb der gesetzlichen Frist 140 Einwendungen von Privaten erhoben worden, auf die die Vorhabenträgerin reagierte und die Planunterlagen vollumfänglich im Rahmen des Anhörungsverfahrens überarbeitete.

Die vorgelegten Planergänzungen/-änderungen wurde in das laufende Anhörungsverfahren als „Blaudruck“ eingebracht.

B.1.3.6 Verzicht auf Offenlage der Planänderung

Auf eine erneute Offenlage wurde gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG verzichtet und der Kreis der von der Änderungsplanung (Planungsstand 12.05.2022) neu oder stärker belasteten Behörden und Trägern öffentlicher Belange über die beabsichtigten Änderungen informiert.

B.1.3.6.1 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Den folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurden die Änderungen zugeleitet und die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T003	DB Station & Service, Regionalbereich Mitte
T004	Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Südwest, PTI 11
T007 T060	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
T009 T047	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien
T012 T057	Entsorgungsverband Saar (EVS)
T013a T045	Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz – Genehmigungslotse
T013b	Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz - Bodenschutz und Geologie

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T013c	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz- Oberste Wasserbehörde
T017 T043	Creos Deutschland GmbH
T018 T066	Fernstraßen-Bundesamt
T019 T044	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
T021 T050	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport - Oberste Straßenbaubehörde
T022 T055	Landwirtschaftskammer für das Saarland
T024 T056 T059 T061	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. D.- Polizeiangelegenheiten u. Bevölkerungsschutz
T025	Zweckverband Personenennahverkehr Saarland (ZPS)
T027	Pfalzwerke Netz AG
T028 T051	Kreisstadt Homburg
T029 T064	Landesbetrieb für Straßenbau
T031 T042	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. OBB1- Landes- und Stadtentwicklung, Bauaufsicht und Wohnungswesen
T033	Biosphärenreservat Bliesgau
T034 T052	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz- Abteilung F - Mobilität vormals: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr- Abteilung D - Verkehr
T039	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz, Abt. D- Naturschutz: Forsten vormals: Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz - Abt. D: Naturschutz, Forsten
T040	PFALZKOM GmbH
T049 T062	Verkehrsverband Rhein-Neckar (VRN)
T077	Behindertenbeauftragte der Stadt Homburg
T078	Gemeinde Kirkel

Zu den Änderungen nicht geäußert haben sich:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T004	Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Südwest, PTI 11
T025	Zweckverband Personenennahverkehr Saarland (ZPS)
T027	Pfalzwerke Netz AG
T028	Kreisstadt Homburg
T033	Biosphärenreservat Bliesgau
T077	Behindertenbeauftragte der Stadt Homburg
T078	Gemeinde Kirkel

Folgende Stellungnahmen enthielten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T003	DB Station & Service, Regionalbereich Mitte
T007 T060	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
T009 T047	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien
T018 T066	Fernstraßen-Bundesamt

Zu den Änderungen Stellung genommen und dabei Bedenken vorgebracht, Einwendungen erhoben und/ oder Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen ausgesprochen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T012 T057	Entsorgungsverband Saar (EVS)
T013a T045	Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz – Genehmigungslotse
T013c	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz- Oberste Wasserbehörde
T017 T043	Creos Deutschland GmbH
T019 T044	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T021 T050	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport - Oberste Straßenbaubehörde
T022 T055	Landwirtschaftskammer für das Saarland
T024 T056 T059 T061	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. D.- Polizeianglegenheiten u. Bevölkerungsschutz
T029 T064	Landesbetrieb für Straßenbau
T031 T042	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport- Abt. OBB1- Landes- und Stadtentwicklung, Bauaufsicht und Wohnungswesen
T034 T052	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz- Abteilung F - Mobilität vormals: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr- Abteilung D - Verkehr
T039	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz, Abt. D- Naturschutz: Forsten vormals: Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz - Abt. D: Naturschutz, Forsten
T040	PFALZKOM GmbH
T049 T062	Verkehrsverband Rhein-Neckar (VRN)

B.1.3.6.2 Einwendungen und Stellungnahmen

Die durch die Änderungen privaten Betroffenen wurden durch Schreiben der Anhörungsbehörde von den Änderungen in Kenntnis gesetzt und Ihnen wurde die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Auch den anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstigen Vereinigungen wurden die Änderungen mitgeteilt. Zu den Änderungen äußerten sich die folgenden Vereinigungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T014 T053	Landesverband Saarwald-Verein e.V.
T032 T048	NABU- Landesverband Saarland e.V.
T041	NABU Ortsgruppe Homburg

B.1.3.7 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 24.01.2023 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

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 betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 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

Das Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit verfahrensleitenden Verfügung vom 03.12.2020 gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlichen Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Die geplante Trasse verläuft ab dem Bahnhof Homburg zunächst durch ein Industriegebiet, dann entlang des Ortsteils Beeden. Ab dem Mastauhof verläuft die Strecke zwischen der BAB A 8 und den Ortsteilen Schwarzenbach und Schwarzenacker. Bei Einöd führt die Strecke dann östlich in Richtung Zweibrücken entlang des Ortsrands bis zu den John Deere Werken. Das Untersuchungsgebiet ist innerhalb der Ortschaften für die Schutzgüter vor allen anthropogen geprägt. Neben den Siedlungsbereichen werden auch landwirtschaftlich geprägte Flächen genutzt. Diese sind allerdings vorwiegend als artenarm einzustufen und bieten nur Pflanzen- und Tierarten mit unspezifischen Habitatansprüchen Lebensraum. An der Strecke können kleinflächige Strukturen wie Kleingehölze oder Saumvegetation angetroffen werden. Wertgebende Strukturen sowie seltene Arten sind vor allem in den Waldbeständen im Bereich des Kaninchesberg sowie innerhalb des Auenbereichs der Blies, die parallel im Untersuchungsraum zwischen der Kläranlage Homburg und Einöd erläuft, im Arteninventar vertreten. Zusätzlich verläuft der Erbach südwestlich von Beeden und der Schwarzbach zwischen Einöd und Zweibrücken. Daneben gibt es noch die Zuflüsse Lambsbach zwischen Schwarzenbach und Schwarzenacker, den Pfänderbach zwischen Schwarzenacker und Einöd, den Kandelgrundbach im Westen von Einöd sowie die Mühlklamm kurz vor der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz. In diesen Bereichen können auch die wertgebenden unveränderte Gley und Auenböden verortet werden, die aus oder über Auelehmen und -sanden entstanden und durch die hohen

Grundwasserstände geprägt sind. Auf den Randhöhen herrschen meist saure Braunerden aus Sandsteinverwitterung vor. Klimatisch liegt das Vorhaben im subatlantischen „Klimagebiet Saar-Nahe“, welches durch milde Winter und vergleichsweise geringe Temperaturunterschiede zwischen den Jahreszeiten geprägt ist. Die Jahresmitteltemperatur beträgt 9 °C, während die Niederschläge im Mittel bei 880 mm pro Jahr liegen. Die vorherrschenden Windrichtungen werden im Wesentlichen von der Topographie beeinflusst.

Die Lage und Ausdehnung des Untersuchungsraums ist im Rahmen des nach § 15 UVPG durchgeführten Scoping-Verfahrens Az.: 551ppe/030-2018#008 durch das Eisenbahn-Bundesamt abgegrenzt worden. Hierfür wurden die Behörden, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, Sachverständige, betroffene Gemeinden, anerkannte Umweltvereinigungen sowie sonstige Dritte bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie des Umfangs und Detaillierungsgrads der in die Umweltverträglichkeitsstudie aufzunehmenden Angaben beteiligt und deren Stellungnahmen berücksichtigt. Der Untersuchungsumfang wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt wie folgt festgelegt.

- Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit:
 - 200 Meter beidseitig der Trasse.
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:
 - 200 Meter für Biotop/Pflanzen beidseitig der Trasse,
 - 200 Meter bis 500 für Fauna und Avifauna beidseitig der Trasse.
- Schutzgut Boden/Fläche:
 - 200 Meter beidseitig der Trasse,
 - 100 Meter Altlastenkontrolle beidseitig der Trasse.
- Wasser:
 - 200 Meter beidseitig der Trasse.
- Schutzgut Klima/Luft:
 - 200 Meter beidseitig der Trasse.
- Schutzgut Landschaft:
 - 200 Meter bis 500 Meter beidseitig der Trasse.

- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter:
 - 200 Meter beidseitig der Trasse.

B.3.2.2 Schutzgebiete

B.3.2.2.1 NATURA 2000 Gebiete (Flora-Fauna-Habitat- Gebiete und Vogelschutzgebiete)

B.3.2.2.1.1 Vogelschutzgebiet „Beeder Bruch“ (DE 6609-308)

Das Vogelschutzgebiet „Beeder Bruch“ befindet sich im Saar-Nahe-Bergland (naturräumliche Haupteinheit D52) im Landkreis Saar-Pfalz und umfasst eine Fläche von ca. 126,8 ha. Es handelt sich um eine weiträumige Wiesenlandschaft mit hohem Feuchtwiesenanteil und offenen Wasserflächen. Aufgrund dessen hat das Gebiet eine hohe Bedeutung für rastende Sumpf- und Wasservögel.

Das Schutzgebiet wird im Südosten vom Ortsteil Beeden (Homburg) und im Westen vom Ortsteil Limbach begrenzt. Die nördliche Grenze des Vogelschutzgebietes stellt die Landstraße L 119 dar, die südliche Grenze die Blies, welche als FFH- und Vogelschutzgebiet „Blies“ geschützt ist. Wesentlicher Bestandteil des Vogelschutzgebietes ist das ehemalige Naturschutzgebiet Höllengraben, welches die zentralen Bereiche des Vogelschutzgebietes mit einem Flächenanteil von 38 % umfasst. Das ehemalige Naturschutzgebiet hat eine Fläche von 30 ha und ist bundesweit bedeutend. Ein kleiner Rest eines Auwalds, Nasswiesen, Röhrichte, Großseggenriede, Hochstauden und Quellfluren machen den besonderen Wert des ehemaligen Naturschutzgebietes aus. 97 Vogelarten, darunter Schwarz- und Braunkehlchen, Bekassine, Wiesenpieper, Wasserralle, Teichrohrsänger und Kiebitz konnten im Gebiet nachgewiesen werden. Durch die Verordnung des Landschaftsschutzgebietes „Beeder Bruch“ wurde die Fläche des Naturschutzgebietes in das Landschaftsschutzgebiet aufgenommen. Der Untersuchungsraum reicht bis auf etwa 350 m an das Vogelschutzgebiet heran, der Abstand zur geplanten Trasse beträgt mehr als 600 Meter.

B.3.2.2.1.2 Flora-Fauna-Habitat Gebiet sowie Vogelschutzgebiet „Blies“ (DE 6609-305)

Das Natura 2000-Gebiet „Blies“ verläuft auf einer Länge von ca. 30 km zwischen Neunkirchen und Blieskastel entlang des Flusslaufes der Blies. Diese entspringt im Nordosten des Saarlands zwischen Selbach und Gronig am Momberg (Landkreis St. Wendel) und fließt auf über 100 km Länge längs durch das Saarland, um dann in Sarreguemines in Frankreich (Département Moselle) in die Saar zu münden. In den meisten Abschnitten ist das Natura 2000-Gebiet sehr schmal und nicht breiter als 20 bis 50 m. Im mittleren Bereich des FFH-Gebietes auf Höhe von Ingweiler sowie am südlichen Rand auf Höhe von Blieskastel ist das Schutzgebiet mit bis zu ca. 600 m deutlich breiter. Das Natura 2000-Gebiet liegt auf einer Höhe zwischen 235 und 205 m ü. NN. Der Großteil dieses Gebietes befindet sich innerhalb der naturräumlichen Einheit D52 „Saar-Nahe-Bergland“, vorwiegend im Naturraum Bliesgau, und zu einem kleinen Teil in der Kaiserslauterer Senke (nahe Niederbexbach im nördlichen Teil des Natura 2000-Gebietes). Der Bliesgau gehört zu den klimatisch begünstigten Muschelkalk-Keuper-Landschaften des Saarlandes. Die Landschaft ist als alte Kulturlandschaft v. a. landwirtschaftlich geprägt. Die reiche und kleinparzellige Struktur der Landschaft wird teilweise durch Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung aufgelöst. Ebenfalls zu dieser Landschaft gehört ein Teil der Bliesau, die aus Wiesen, Feuchtbrachen und Schilfbereichen besteht. Die Bliesau wird entweder als Grünland oder (zum größten Teil) gar nicht genutzt. In der Landschaft sind zwölf Naturschutzgebiete vorhanden, die größten sind "Honigsack/Kapelberghang", "Birzberg" und die "Bliesau". Zahlreiche, z. T. ausgedehnte Flächen v. a. der Muschelkalk-Hochflächen und entlang der Blies sind als Natura 2000-Gebiete gemeldet. Die Kaiserslauterer Senke ist eine in 225 bis 250 m ü. NN verlaufende Durchgangsgasse und gleichzeitig der markanteste Teil der Verbindung von Lothringen zum Nördlichen Oberrheintiefenland. Die in Ost-West-Richtung ca. 50 km lange und in Nord-Süd-Richtung 3 bis 7 km breite Senke liegt vollständig im Buntsandstein. Mit einer Fläche von 286 ha umfasst das Natura 2000-Gebiet „Blies“ den Flusslauf der Blies zwischen Neunkirchen und Blieskastel sowie die angrenzende Aue mit Grünlandnutzung und ehemaligen Mühlengraben. Der Flusslauf der Blies enthält abschnittsweise Schwimmblattgesellschaften und Unterwasserrasen und wird durch steile Lehmufer, Gehölz- und Hochstaudensäume charakterisiert. Das Gebiet ist Lebensraum zahlreicher gefährdeter Tierarten. Der Abstand zur geplanten Trasse beträgt circa 50 Meter.

B.3.2.2.1.3 Flora-Fauna-Habitat Gebiet sowie Vogelschutzgebiet „Bliesau bei Beeden“ (DE 6609-307)

Das FFH-Gebiet „Bliesau bei Beeden“ umfasst einen rund 6 ha großen Komplex aus magerem Grünland, Acker und Teichen in der Aue der Blies. Hier findet sich neben mageren Flachlandmähwiesen sowie feuchten Hochstaudenfluren das bedeutendste Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings im Saarland. Auch die Gelbbauchunke ist für das Gebiet gemeldet. Das Schutzgebiet wird im Nordwesten vom Ortsteil Beeden (Homburg) und im Osten durch die Kläranlage begrenzt. Der Abstand zur geplanten Trasse beträgt circa 250 Meter.

Ebenfalls konnten außerhalb der Natura 2000 Gebieten hochwertige Vegetationsstrukturen, die gemäß § 19 BNatSchG als wertgebende Lebensräume bzw. Merkmale von Lebensraumtypen besitzen und somit geschützt sind, im Untersuchungsgebiet kartiert werden. Folgende Flächen befinden sich innerhalb eines 25 Meter Radius um die Trasse.

Lebensraumtyp	Ausprägung
3140	Tümpel im Bereich des Mastauhof auf Höhe von km 4,7
3260	Erbach Richtung Beedermühle
6510	Südlich an den Eingriffsbereich angrenzend in Einöd zwischen km 99,4 und 99,1, beinhaltet das geschützte Biotop GB-6709-10-5005
9110	Bereich des Kaninchesberges, teilweise in die Planfeststellungsgrenze herein reichend zwischen Bahnkilometer 3,7 und 4,4
9190	Um den Mastauhof herum gelegen, teilweise bis an die Trasse heranreichend zwischen Bahnkilometer 4,4 und 5,1

Von den Eingriffen betroffen ist der Lebensraumtyp 9190 auf Höhe des Mastauhofs.

B.3.2.2.2 Landschaftsschutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet liegen mehrere Landschaftsschutzgebiete. Diese sind zum Teil deckungsgleich mit den NATURA2000 Gebieten, die in Kapitel B.3.2.2.1 beschrieben sind.

- Bliesaue mit Grünland „Brachen, Auenwaldfragmenten, stehenden und fließenden Gewässern und deren Begleitgehölze (LSG L6.02.04),
- Waldgebiet westlich von Wörschweiler - in dieses Waldgebiet eingestreutes oder angrenzendes Grünland, Brachen und Feldgehölze (LSG L6.02.05),
- Beeder Bruch (LSG-L6609-308),
- Bliesaue bei Beeden (LSG-L6609-307).

B.3.2.2.3 Biosphärenreservat

Das Biosphärenreservat Bliesgau liegt in der südöstlichsten Ecke des Saarlandes, an der Grenze zu Frankreich und Rheinland-Pfalz. Die sanfthügelige Landschaft ist geprägt durch ausgedehnte Streuobstwiesen, wertvolle Buchenwälder, artenreiche Trockenrasen und eine eindrucksvolle Auenlandschaft, die von dem namensgebenden Fluss, der Blies, durchzogen wird. Eine Besonderheit der Region ist die Vielfalt der Landschaft: verschiedene Lebensräume greifen auf engem Raum ineinander und sind ein Zuhause für viele seltene Tier- und Pflanzenarten. So beherbergt der Bliesgau etwa 80 Prozent des saarländischen Vorkommens des vom Aussterben bedrohten Steinkauzes. Bemerkenswert sind auch die großen und stabilen Populationen des Goldenen Scheckenfalters und die ausgedehnten Kalkhalbtrockenrasen, auf denen man nahezu die Hälfte der in Deutschland vorkommenden Orchideenarten bewundern kann. In der Bliesaue findet der aufmerksame Besucher auch die Spuren der Biber, die seit 1999 hier wieder heimisch sind. Ein Teil der geplanten Trasse verläuft parallel zur Grenze des Biosphärenreservats von Bahnkilometer 3,4 bis 5,3 der Strecke 3283. Ab Bahnkilometer 5,3 bis 98,8 der Strecke 3450 befindet sich die Trasse innerhalb des Biosphärenreservats. Die Kern- sowie die Pflegezone liegen in größeren Entfernungen zum Vorhaben.

B.3.2.2.4 Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Biotope innerhalb eines 25 Meter Radius um die Trasse.

Gebietsnummer	Vegetationstyp
GB-6609-0520-2017	Röhrichtbestand hochwüchsiger Arten, Bruch-gefallenes Nass- und Feuchtgrünland, Bruch- und Sumpfbüsch
GB-6709-0371-2014	Natürlicher Silikاتفels
GB-6709-10-5003	Tümpel (periodisch), Graben mit gut ausgeprägter Fließgewässervegetation, Nass- und Feuchtwiese, Rasen-Großseggenried, Röhrichtbestand hochwüchsiger Arten, Bruch- und Sumpfbüsch
GB-6709-10-5005	Nass- und Feuchtwiese
GB-6709-10-5008	Bruchgefallenes Nass- und Feuchtgrünland

Zusätzlich wurden folgende Flächen bei der projektbezogenen Kartierung als geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG ausgewiesen. Bei diesen Flächen handelt es sich um schützenswerte Bereiche sowie um Wiesen gemäß § 22 Abs. 1 SNG. Dabei befinden sich folgende Flächen innerhalb eines 25 Meter Radius um die Trasse.

Laufende Nummer	Ausprägung
1	Auwaldbestände entlang des Erbachs
2	Auwaldbestand an einem Graben Höhe Einöd
3	Auwaldbestand am Lambsbach
4	Auwaldbestände entlang des Pfänderbachs
5	Auwaldbestände in der Kleskaut

B.3.2.2.5 Bedeutsame Flächen

Im Rahmen des Arten- und Biotopschutzprogramm Saar wird die Bliesau als Gebiet mit bundesweiter Bedeutung hervorgehoben. Diese Wertschätzung begründet sich unter anderem mit dem enormen Entwicklungspotenzial der Fläche, auch wenn die Aue in Teilen recht intensiv genutzt wird. Mittelfristiges Ziel des Arten- und Biotopschutzprogramm Saar ist eine großflächige Extensivierung der Grünlandnutzung der gesamten Bliesau.

B.3.2.2.6 Kulturdenkmäler

Im Untersuchungsgebiet befinden sich das Kulturdenkmal Schwedenhof eine Hofanlage aus dem Jahr 1723 sowie der sogenannte Edelhof einen Gutshof aus dem frühen 18 Jahrhundert. Beide Denkmäler sind von Jonas Erickson Sundahl geplant und erbaut. Außerdem befinden sich am Streckenabschnitt zwischen Bahnkilometer 5,25 und 6,9 der Strecke 3283 die städtische römische Siedlung Schwarzenacker.

B.3.2.2.7 Wasser- und Trinkwasserschutzgebiete

Der Untersuchungsraum liegt in der Schutzzone III des Schutzgebiets Homburg Brunnenstraße, im Randbereich der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Homburg-Beeden und durchquert die Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Blietal. Ein großer Teil des Untersuchungsraums ist als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Dazu zählen das Überschwemmungsgebiet des Erbachs ab den Pfalzwerken, des Lambsbachs nördlich von Schwarzenacker, der Blies und des Schwarzbachs zwischen Zweibrücken und der Mündung in die Blies bei Einöd. Zwischen den Pfalzwerken und dem Mastauhof bildet der Bahndamm die Begrenzung des Überschwemmungsgebietes, im weiteren Verlauf die BAB A8 bis Einöd. Die Bliesau im Südwesten des Untersuchungsraumes (ab Beeden bis südlich von Einöd) ist nach § 79 SWG als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Dieses Überschwemmungsgebiet „Bliesau“ stellt einen wichtigen Retentionsraum dar und trägt damit zum Hochwasserschutz bei.

B.3.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden und Verbände, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie den Erkenntnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten. Im Folgenden wird der Bestand sowie die vorhandenen Auswirkungen auf diese zusammengefasst und bewertet. Details sind den entsprechenden Fachgutachten sowie Planunterlage zu entnehmen.

B.3.3.1 Bestandserfassung und Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit

B.3.3.1.1 Bestandsbeschreibung Wohn- und Arbeitsumfeld

Der Untersuchungsraum liegt im Norden in der Kreisstadt Homburg und besteht beidseits der Trasse aus Misch- und Gewerbegebiet. Der Ortsteil Beeden besitzt westlich der Trasse Wohnbebauung, auf gleiche Höhe östlich der Trasse sind Gewerbegebiete (Industriegebiet West, überwiegend Schwerindustrie). In Beeden grenzen der kath. Kindergarten St. Remigius und der „alte Turm von Beeden“ an den Untersuchungsraum an. Im Nordwesten der Mastau befindet sich die Kläranlage der Region. Im Westen der Kläranlage liegen mehrere künstliche Teiche, an die sich im Norden die Wohnbebauung von Beeden anschließt. Der Schwarzenbach schließt sich östlich an den Untersuchungsraum an. Westlich des Schwarzenbaches liegt ein Hof in Alleinlage in unmittelbarer Nähe zur Trasse: der Mastau-Hof. Im Süden des Schwarzenbaches schließt sich die Wohn- und Mischbebauung (hauptsächlich entlang der B 423) von Schwarzenacker an. An der B 423 befindet sich die Prot. Kindertagesstätte Schwarzenacker. Westlich liegt die BAB A 8 und die Bliesau. Die Mischbebauung setzt sich auch in Einöd entlang der L 110 fort. Weiter nördlich befindet sich reine Wohnbebauung. Im Bereich Einöd und Zweibrücken besteht schon Zugverkehr, dort ändert sich die Frequenz und bei den zusätzlichen Bahnen die Antriebsart. Verkehrslärmbeeinträchtigungen ergeben sich hauptsächlich im Bereich der stark frequentierten Straßen, wie die B 423, der L 110 und der BAB A 8.

B.3.3.1.2 Erholung und Freizeit

Im näheren Umfeld der geplanten Strecke liegt ein Sportplatz im südlichen Bereich von Schwarzenbach südlich vom Mastauhof. Weitere bauliche Freizeiteinrichtungen im Untersuchungsraum sind ein Spielplatz in Beeden sowie der Hundesportplatz nördlich der Kläranlage. In Schwarzenacker befindet sich das Römermuseum im Untersuchungsraum.

B.3.3.1.3 Auswirkungen

1. Baubedingte Auswirkungen

- Emissionen wie z.B. Staub, Schadstoffe, Licht, Erschütterungen und Lärm sind während der Bauphase kurzfristig zu erwarten.
- Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch den Baustellenbetrieb und Verkehr ist nicht auszuschließen.

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

Durch die Reaktivierung der Trasse kann es zur Zunahme von Zerschneidungseffekten/ Trennwirkungen kommen.

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Die Reaktivierung bzw. der Betrieb der Trasse führt zu Erschütterungen sowie Lärmbelästigungen.
- Durch den Betrieb der elektrifizierten Strecke entstehen elektrische und magnetische Felder.

B.3.3.2 Bestandsbewertung und Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

B.3.3.2.1 Bestandsbeschreibung Tiere

1. Haselmaus

Die Haselmaus, ein mäuseähnliches nachtaktives Tier aus der Familie der Bilche konnte im Untersuchungsgebiet nördlich der L 119, beim Kaninchesberg und südlich von Schwarzenacker nachgewiesen werden. Große Abschnitte der Trasse bieten ein sehr gutes Habitatpotenzial und ein großes Nahrungsangebot. Habitats für die Haselmaus sind meist Laubwälder oder Laub-Nadel-Mischwälder mit einer arten- und blütenreiche Strauchschicht. Als Nahrung sind Haselnüsse begehrt, aber es gibt auch Vorkommen in Wäldern und Hecken in denen es keine Haselsträucher gibt. Die stillgelegte Bahntrasse ist dicht bewachsen und verbindet Waldbereich und offene Heckenstrukturen. Die Strukturen sind essentiell wichtig für die Haselmaus.

2. Wildkatze

Die Wildkatze konnte im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden. Auch wird eine dauerhafte Besiedelung im Planungsraum angenommen. Allerdings stellt die vorhandene BAB A 8 eine nahezu unüberwindbare Barriere für die Wildkatze dar. Der Untersuchungsraum wird nördlich der BAB A8 im Bereich der Bliesau zwischen Homburg und Schwarzenbach durch einen Wildkatzenkorridor gekreuzt. Dieser ist als eine Nebenachse im Wildkatzenwegeplan gekennzeichnet. Der Bereich der Mastau, Kaninchesberg und die Waldbestände weiter nach Osten stellen eine nicht bebaute Engstelle / Lücke zwischen den Siedlungsbereichen / im Siedlungsband Zweibrücken – Einöd – Schwarzenacker – Schwarzenbach – Homburg (Siedlungsband von über 15 km) dar, welche potentiell als Wanderkorridor anzusehen ist und von Bedeutung für eine großräumige Vernetzung besitzt. Für die Wildkatze gehört der Betrachtungsraum, eine Offen-/Halboffenlandschaft in einer Tallage mit Feldgehölzen, Gebüsch und Hecken sowie Bächen, Gräben und Teichen, zum Lebensraumspektrum. Dieser Bereich besitzt eine Anbindung an von der Wildkatze besiedelte Waldgebiete (Kirkeler Wald im Westen, Vierherrenwald im Osten/Nordosten). Auch im Bereich der Erbachau im nördli-

chen Trassenverlauf der geplanten Straße östlich des Betriebsgeländes der Pfalzerwerke AG ist eine Nutzung durch die Wildkatze nicht auszuschließen (z. B. als Nahrungshabitat). Als Fortpflanzungsraum ist der betrachtete Bereich nur bedingt geeignet, da nur wenige großflächige und ungestörte Gehölzstrukturen vorhanden sind (vereinzelt sind jedoch als Wurfplatz geeignete Strukturen zu finden, z. B. liegendes Totholz, Felsbereiche). Störungen durch den Menschen (Naherholung, Spaziergänger mit Hunden) sind häufig gegeben.

3. Fledermäuse

Die Fledermausarten Zwergfledermaus, Rauhaufledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler und die Gattung Myotis (vrmtl. Großes Mausohr und Gruppe der Bartfledermäuse) wurden entlang und in der näheren Umgebung der zu reaktivierenden Bahntrasse festgestellt. Die Zwergfledermaus wurde als häufigste Art festgestellt. Sie jagte meist parallel zu den und um die aktuell bestehenden Randstrukturen entlang der Trasse. Das vorgefundene Artenspektrum wird von Arten dominiert, die zumindest einen Teil ihrer Lebensstätten im Siedlungsraum des Menschen haben.

4. Vögel

Bei dem Untersuchungsgebiet handelt es sich um ein abwechslungsreiches Mosaik an Nahrungs- und Brutflächen für Vögel. Arten der verschiedenen Gilden finden in den Flächen gute Bedingungen für eine erfolgreiche Brut. Für den Untersuchungsraum liegen flächendeckende Kartierungen der Brut- und Wintervogelbestände vor. Die Bestandsbewertung bezieht sich auf die Bereiche mit Vorkommen wertgebender Arten im Gesamttraum. Insgesamt haben die Gehölzflächen, als auch die Siedlungsflächen und Wiesenflächen eine hohe Bedeutung als Brutplatz für die nachgewiesenen Arten. Keine Bedeutung als Bruthabitat besitzen Industriegebiete oder die Kläranlage entlang der Trasse sowie die Ackerfläche in unmittelbarer Umgebung des Untersuchungsraumes. Diese werden durch das Bauvorhaben nicht betroffen. Ab Bahn- km 2,9 bis 3,8 liegen Reviermittelpunkte direkt an der Trassenführung. Die gefährdeten Habitatstrukturen sind überwiegend Waldflächen, die eine wichtige Rolle für die ökologische Funktion der Brutreviere der jeweiligen Art haben. Ebenso liegen Bruthabitate direkt an den Gleisen bei Bahn-km 4,7 bis 6,3. Der Naturraum bei Bahn-km 5,9 bis 6,5 hat durch die offene und

nasse Gestaltung des Gebietes eine Bedeutung für wertgebenden Brutvogelarten wie dem Grünfüßigem Teichhuhn und Zwergtaucher sowie Kleinspecht und Nachtigall. Westlich der Bahntrasse bei Bahn-km 1,2 befinden sich Fortpflanzungsstätten und Revierpunkte von wertgebenden Brutvögeln wie Nachtigall, Bluthänfling, Goldammer, sowie Feldsperling. Bei Bahn-km 5,857 soll die Eisenbahnüberführung standortgleich ersetzt werden. In diesem Bereich wurde der Grauschnäpper und den Feldsperling nachgewiesen. Beide stehen auf der Vorwarnliste der Roten Liste für Vögel. An den neu geplanten Haltepunkten in Schwarzenacker, Schwarzenbach und Beeden finden sich keine Habitatstrukturen mit besonderer Bedeutung. Auch von den im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen wertgebenden Arten sind an diesen Stellen keine Nachweise erbracht worden. Der neue Bahnsteig bei Einöd stellt ebenfalls keinen Eingriff in wertvolle Habitatstrukturen für Vögel dar. Durch die Baustelleneinrichtungsflächen sowie durch die Neubauten werden keine Reviere wertgebender Vogelarten negativ beeinflusst.

5. Reptilien

Bei den Kartierungen konnten insgesamt sechs Reptilienarten erfasst werden. Dabei konnten die Zauneidechse, die Mauereidechse und die Schlingnatter als europäisch streng geschützte Arten gemäß § 44 BNatSchG (Anhang IV der FFH-Richtlinie) im Untersuchungsraum nachgewiesen werden. Daneben treten als weitere besonders geschützte Arten Waldeidechse, Blindschleiche und Ringelnatter auf. Saarlandweit stehen drei Arten und deutschlandweit vier Arten auf der Roten Liste. Es ist davon auszugehen, dass sich die Reptilien über den gesamten Untersuchungsraum verteilen, da dieser ein vielfältiges Lebensraummosaik mit gutem Nahrungsangebot, Versteck- und Sonnenplätzen für Reptilien darstellt.

6. Amphibien

Die größte Anzahl an Amphibien wurden im Untersuchungsraum in der Bliesau nahe der Kläranlage Homburg kartiert, darunter auch der gefährdete Teichmolch (sowie Bergmolch, Erdkröte, Seefrosch). Weiter entlang des Erbachs (Seefrosch, Bergmolch, Erdkröte) und in der Nähe des Mastauhofs (Bergmolch, Erdkröte, Fadenmolch, Grasfrosch, Seefrosch), in einem Graben westlich von Einöd (Seefrosch, Erdkröte) sowie im Kandelgrundbach südlich von Einöd wurden Amphibien

kartiert (Seefrosch, Grasfrosch und Erdkröte). Die besiedelten Gräben und Gewässer liegen westlich der Trassenführung und sind von dem Bauprojekt nicht betroffen. In direkter Umgebung der Fundstellen befindet sich zusätzlich eine Kläranlage. Die Amphibienwanderstelle bei Bahn-km 4,7 wird hauptsächlich von Erdkröten genutzt. Im Verlauf der Bahntrasse bei Bahn-km 4,8 bis 5,0 wurden Seefrosch, Bergmolch, Erdkröte, Fadenmolch und Grasfrosch nachgewiesen. Bei den Bereichen handelt es sich Großteils um Mesophilen Buchenwald und Erlen-Eschenwald, an der Wanderstelle um Hecken. Bei Bahn-km 6,2 wurde ebenfalls der Seefrosch und die Erdkröte nachgewiesen.

7. Heuschrecken

Es wurden insgesamt 25 Heuschreckenarten (11 Ensifera und 14 Caelifera) erfasst. Darunter befindet sich keine Arten, die gemäß § 44 BNatSchG als streng geschützte Art (Anhang IV der FFH-Richtlinie) gelten. Als besonders geschützte Art wurde die Blauflügelige Ödlandschrecke im Bereich Bahnhof Homburg, Hp Beeden, Kaninchesberg und Schwarzenacker des Trassenverlaufs festgestellt. Acht Arten stehen saarland- und sechs Arten deutschlandweit auf der Roten Liste (einschl. Vorwarnliste, anzunehmender Gefährdung und defizitärer Datenlage). Insgesamt betrachtet ist die überwiegende Zahl der wertgebenden Heuschreckenarten – ausgenommen die Blauflügelige Ödlandschrecke, welche auf die Offenbereiche entlang des Trassenverlaufs angewiesen ist, grundsätzlich auf extensiveren Grünlandbereichen zu finden. Wie der Verkannter Grashüpfer, Sumpfgrashüpfer, Kurzflügelige Schwertschrecke und Feldgrille. Die übrigen Heuschreckenarten zählen eher zu den weit verbreiteten und häufigeren Arten. Die Punktierte Zartschrecke und die Waldgrille konnten nur an Standorten mit Gehölzen nachgewiesen werden.

8. Schmetterlinge (Tagfalter)

Es wurden insgesamt 37 Tagfalterarten ermittelt. Davon sind 12 Arten nach § 44 BNatSchG als besonders geschützte Art ausgewiesen. Der Große Feuerfalter (*Lycaena dispar*) sowie der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*) gelten als europäisch streng geschützt (FFH-Richtlinie Anhang IV). Der Brombeer-Perlmutterfalter (*Brenthis daphne*) ist national streng geschützt

(BArtSchV Anl. 1 Sp. 3). Es stehen acht Arten für das Saarland bzw. deutschlandweit auf der Roten Liste. Die festgestellten wertgebenden Tagfalterarten sind überwiegend typische Arten der offenen, extensiven Grünlandflächen und deren Saumstrukturen. Allenfalls der Kaisermantel sowie der Große Schillerfalter sind eher in sonnige Waldränder und -lichtungen sowie lichter Laubmischwälder und Auwälder beheimatet.

9. Schmetterlinge (Nachtfalter)

Es wurde insgesamt eine Nachtfalterart (Spanische Flagge) ermittelt. Die Spanische Flagge gilt als typischer Biotopwechsler, der sporadisch in den verschiedensten Lebensräumen auftauchen kann. Je nach Witterung werden sonnige, trocken-warme Stellen ebenso wie halbschattige, feuchte und kühle Habitate aufgesucht. Als bevorzugte Eiablagepflanze gilt der Gemeine Dost (*Origanum vulgare*). Insgesamt betrachtet benötigt die Art, die hierzulande überwiegend in stabilen Populationen vorkommt, ein größeres Gebiet, welches Raupen-, Saug- und Übersommerungshabitate enthält. Die Art wurde mit je einem Exemplar beim Mastauhof sowie südlich Einöd nachgewiesen.

B.3.3.2.2 Auswirkungen

1. Baubedingte Auswirkungen

- Im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen kommt es zu einer temporären Flächeninanspruchnahme sowie zu baubedingten Vegetationsrück schnitten, die zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion bzw. zum Verlust. der Habitate führen kann.
- Die Tierwelt kann zudem durch nicht stoffliche Emissionen wie Licht und Lärm oder durch Unterbrechung der Wanderwege gestört werden.

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme führt zu einem Verlust an Lebensräumen und damit zu einem vollständigen Verlust der Lebensraumfunktion für Tier- und Pflanzenarten.
- Die Reaktivierung der Tasse kann zu einer Barrierewirkung für wandernde Tiere führen.
- Durch die Freihaltung der Rückschnittszone verändert sich zwangsläufig die Vegetation. Somit kann es in bestimmten Fällen zu einem Verlust von Lebensraum bestimmter Tierarten kommen.
- Durch die Sanierung von Bauwerken können Quartiere von Fledermäusen verloren gehen.
- Aufgrund der Elektrifizierung der Strecke erhöht sich das Risiko für Kollisionen von Vögeln mit der Oberleitungsanlage.

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

Im Bereich der zu reaktivierenden Strecke kommt es zu neuen Lärmereignissen und Erschütterungen, die eine Schreckwirkung haben können.

B.3.3.3 Bestandswertung und Auswirkungen Pflanzen/ Biotope

B.3.3.3.1 Bestandsbeschreibung Pflanzen/ Biotope

Waldflächen finden sich im Untersuchungsraum hauptsächlich im Bereich des Kaninchesbergs, den Pfalzwerken, nördlich von Einöd sowie nördlich der L 119. Kleine Flächen an Auwald finden sich in der Bliesau, der Erbachau sowie in Bereichen des Lambsbach und Pfänderbach. Zusätzlich befinden sich Gebüsche südwestlich von Einöd. Insgesamt sind 8,9 % der Fläche bewaldet. Entlang der Bahntrasse, Straßen und Gewässer bilden Hecken und Feldgehölze größtenteils die Biotopstrukturen aus. Wiesen der trockenen Standorte finden sich in den unbesiedelten Bereichen des Untersuchungsraums. Zwischen Beeden und dem Kaninchesberg befindet sich ein Großteil der kartierten Ackerflächen. Diese landwirtschaftlichen Flächen und Offenlandbereiche machen den zweitgrößten Anteil mit 32,0 % an der Gesamtfläche aus.

Den größten Anteil an der kartierten Fläche bilden mit 57% die Siedlungen und städtischen Bereiche. Dabei liegt im Norden des Untersuchungsraums die Stadt Homburg. Der Ortsteil Beeden und Industriegebiete ziehen sich bis Bahn-km 3 der Strecke 3283. In Schwarzenacker reicht die Besiedlung von Bahn-km 5,4 bis 5,7 auf der Ostseite bis an die Trasse heran. Ab Einöd ist östlich der Trasse fast durchgängig Siedlungsfläche. Ruderalflächen sind vereinzelt in Siedlungsrandbereichen und Trassennähe vorhanden. Das Untersuchungsgebiet wird südlich von Beeden vom Erbach durchflossen, der auf der Höhe des Mastauhofs in die Blies mündet, welche bei Bahn-km 5,6 den Untersuchungsraum verlässt. Weitere Bäche sind südlich von Bahn-km 100,2 sowie 99,8. Wasserführende Gräben finden sich im Bereich der Erbachmündung. Ein Teich befindet sich westlich der Trasse, ebenso ein Kleingewässer. Hier wurden auch Röhrichtbestände kartiert. Zwei weitere Kleingewässer sind auf Höhe des Mastauhofs. Hochstaudenflur findet sich vereinzelt im Bereich der Bliesau. Insgesamt beträgt der Flächenanteil der Gewässer 0,8 %.

Ein sehr hoher Biotopwert kommt allen größeren Flächen zu, welche extensiv genutzt werden.

Den kartierten Wäldern (mesophilen Buchenwald, Eichen-Hainbuchenwald, Auwald, Erlen-Eschenwald) kommt mit ihrem hohen Anteil naturnaher, standortgerechter, heimischer, artenreicher Vegetation ein sehr hoher Biotopwert zu. Daneben sind im Untersuchungsraum auch Sandrasen, Seggen- und binsenreiche Nasswiese und Salbei-Glatthaferwiese zu finden. Im Bereich der Oberflächengewässer befinden sich die sehr hochwertigen Biotope Bach, Fluss und Röhricht sowie Felsen. Die kartierten Flächen haben einen Anteil von 7,2 % am Untersuchungsgebiet. Die meist nährstoffarmen Standorte haben ein hohes Standort- und Habitatpotenzial und besitzen eine herausragende Bedeutung im Untersuchungsgebiet durch ihre landschaftsprägende Funktion. Sie besitzen als Biotopkernzone, Biotop-Trittsteine und Biotop-Vernetzungsfläche wichtige Funktionen.

Vegetation mit einem hohen Biotopwert ist meist auf standortgerechten, heimischen, naturnah und artenreichen Flächen zu finden. Dies gilt im Vorhabenbereich für die kartierten Trockenmauern bzw. alte Natursteinmauern, wasserführende Gräben, Tümpel und Kleingewässer, Waldmantel/Waldsaum, sonstiges Gebüsch, genutzte Streuobstwiesen, Hecken, Feldgehölze und submontane Magerwiesen auf einer Fläche von 28,2 %.

Im Untersuchungsgebiet haben Flächen mittlerer Biotopwerte einen Anteil von 19,1 %. Mittleres Biotoppotenzial kommt allen Flächen zu, die einen hohen Anteil an

Vegetation aufweisen, die weniger artenreich sind und oft nicht heimische und nicht standortgerechte Arten beherbergen. Aufgrund geringerer Größe oder Verinselung und/ oder intensiverer Nutzung ist die Bedeutung als Habitat geringer einzuschätzen als diejenigen mit einem hohen oder sehr hohen Biotopwert. Dies gilt für den sonstigen Forst, Acker, Feldrain, Schlagflur und Jungwuchsfläche, sonstige Wiesenbrachen, Wiesenbrachen frischer, feuchter, wechselfeuchter oder nasser Standorte, Weidenbrachen frischer Standorte, trocken und feucht bis nasse Hochstaudenflur, Wiese trockener und frischer Standorte, Weide trockener oder frischer Standorte sowie sonstige Grünflächen.

Flächen mit geringem Biotopwert sind durch anthropogene Veränderungen gekennzeichnet. Es handelt sich um Vegetations- bzw. Biotopstrukturen, die durch den Menschen naturfern angelegt oder verändert wurden. Diese Flächen sind vor allen Straßenbegleitgrün, Gärten, Stauseen, Stauweiher und Fischteiche, Ruderalflächen und Ruderalfluren. Diese Flächen haben einen Anteil von 5,2 % im Untersuchungsraum.

Flächen mit einem sehr geringen naturschutzfachlichen Wert besitzen als Lebensraum für Tiere bzw. als Standort für naturnahe Vegetation keinen bzw. nur sehr geringe Funktionen. Darunter fallen besiedelte Bereiche, Verkehrsflächen, Vollversiegelte Flächen, Teilversiegelte Flächen, Obstanbauflächen, Zierrasen, Intensivrasen sowie Ziergehölz. Mit 40,3 % bilden diese Flächen im Untersuchungsgebiet den größten Anteil.

B.3.3.3.2 Auswirkungen

1. Baubedingte Auswirkungen

- Im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen kommt es zu einer temporären Flächeninanspruchnahme sowie zu baubedingten Vegetationsrückschnitten, die zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion bzw. zum Verlust des Biotopes führen kann.
- Die vorhandenen Biotope können durch stoffliche Emissionen wie Stäube leicht beeinträchtigt werden.
- Durch die temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels können Biotope vorübergehend betroffen sein.

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme führt zu einem Verlust an Biotopen und damit zu einem vollständigen Verlust der Lebensraumfunktion für Tier- und Pflanzenarten.
- Durch die dauerhafte Freihaltung kann es zu einer Veränderung der Pflanzenszusammensetzung kommen.

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

Im Bereich der zu reaktivierenden Strecke werden Herbizide eingesetzt, die zum Absterben von ungewollten Aufwuchs führen.

B.3.3.4 Bestandsbewertung und Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden

B.3.3.4.1 Bestandsbeschreibung

Für die Bewertung der Böden stehen im Saarland Karten des Nitratrückhaltevermögens, des natürlichen Ertragspotenzials, der Feldkapazität, der Luftkapazität und der Standorttypisierung und des Biotopentwicklungspotenzials der Böden zur Verfügung.

1. Nitratrückhaltevermögen und Feldkapazität

Im Bereich von Beeden und dem Kaninchesberg liegen im Untersuchungsraum ein geringes bis geringes – mittleres Nitratrückhaltevermögen und Feldkapazität vor, welche vor allem in den sandigen Böden mit hohen Durchlässigkeiten begründet ist. In der Erbachaue nördlich des Kaninchesbergs bestehen mittleres Nitratrückhaltevermögen und Feldkapazität bei hoch anstehendem Grundwasser. Im restlichen Untersuchungsraum finden sich mittel – hohes Nitratrückhaltevermögen und Feldkapazität in den Auenböden von Blies und Schwarzbach.

2. Natürliches Ertragspotenzial

Die Böden des Untersuchungsgebietes eignen sich dabei nur bedingt als Standort für Kulturpflanzen. Eine hohe Bedeutung erreichen lediglich die Böden im näheren Umfeld der Blies und des Schwarzbachs. Die eher randlich liegenden Böden der Bliesau und der Schwarzbachau besitzen noch eine mittlere Bedeutung. Die feuchten und nassen Böden der Erbachau sowie trockene Sandbereiche am Kaninchesberg erreichen nur eine geringe und sehr geringe Bedeutung.

3. Luftkapazität

In sandigen Böden am Kaninchesberg und im Ortsteil Beeden herrscht eine hohe Luftkapazität vor. Nur eine geringe Luftkapazität besteht im Gley der Erbachau zwischen Homburg und Kaninchesberg. Im übrigen Untersuchungsraum besteht eine mittlere Luftkapazität.

4. Standorttypisierung und Biotopentwicklungspotenzial

Eine hohes Biotopentwicklungspotenzial besitzen Flächen in der Erbachau, die stark durch hoch anstehendes Grundwasser und Stauwasser geprägt sind. Die Auenböden mit rezenter Überflutung in der Bliesau und der Schwarzbachau weisen ein sehr hohes Biotopentwicklungspotenzial auf. Die Bereiche mit Aufschüttungen und Abgrabungen weisen sehr stark wechselnde Eigenschaften auf und können mit den vorliegenden Bewertungsvorschriften nicht bewertet werden.

B.3.3.4.2 Auswirkungen

1. Baubedingte Auswirkungen

- Im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen sowie Zufahrten kann es zu einer Funktionsbeeinträchtigung des Bodens bzw. der Bodenstruktur in Form von Verdichtung und unter Umständen zu Verunreinigungen des Oberbodens durch Befahren mit Baufahrzeugen sowie Lagerung von Material kommen. Abgrabung und Aufschüttungen beanspruchen den gewachsenen Boden und verändern die Oberflächenform.

- Für die Dauer der Bauzeit und auch darüber hinaus muss mit Bodenablagerungen und Bereitstellungsflächen für Aushub entlang der geplanten Trasse gerechnet werden.
- Durch die temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels kann das Schutzgut Boden vorübergehend betroffen sein.
- In den Bereichen der Altlast(verdachts-)flächen besteht die Gefahr der potenziellen Mobilisierung von Schadstoffen bestehen.

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme führt zu einem Verlust an natürlich gewachsenen Boden vor allen im Bereich der neu zu bauenden Haltepunkte, Stützwänden, Bahnübergängen und Stellwerksgebäuden.
- Durch einen dauerhaften Eingriff in oberflächennahe Grundwasserbereiche können sich Böden und ihre Funktionen verändern.

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch den Streckenbetrieb entstehen Abriebe des Rad-/ Schiene-Systems und der Oberleitung (Schadstoffe) sowie Tropfverluste, die in den Boden gelangen können.

B.3.3.5 Bestandsbewertung und Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

B.3.3.5.1 Bestandsbeschreibung

1. Grundwasser

Die Bliesau besitzt einerseits aufgrund der hohen Durchlässigkeit der dort anstehenden Böden eine hohe Bedeutung für die Grundwasserneubildung, andererseits besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Verunreinigungen des Grundwassers. Insgesamt wird daher für die gesamte Bliesau einheitlich von einer mittleren Wertigkeit hinsichtlich ihres Grundwasserpotenzials ausgegangen. Die Randhöhen und das Erbachtal nördlich der Kläranlage besitzen nur eine geringe

Wertigkeit. Eine mittlere Wertigkeit besitzt außerdem die Zone III des Wasserwerks Homburg - Beeden im nordwestlichen Untersuchungsraum.

2. Oberflächengewässer

Der Erbach im Untersuchungsraum ist naturfern ausgebaut. Im Abschnitt zwischen Homburg und der Kläranlage diente der Erbach ehemals als Abwasser-sammler. Die Gewässergüte des Erbaches beträgt vom Austritt aus der Verrohrung südlich von Homburg bis zur Kläranlage II – III (kritisch belastet), nach dem Passieren der Kläranlage liegt die Gewässergüte bei III (stark verschmutzt).

Die Blies weist auf Höhe des Mastauhof bis zur Einmündung des Erbachs eine stark veränderte Gewässerstrukturgüte auf, die im weiteren Verlauf zwischen Schwarzenacker und nördlich von Einöd sehr stark und vollständig verändert ist. Im Abschnitt zwischen Ingweiler und dem Zufluss Scharzenbach herrscht eine stark veränderte Gewässerstrukturgüte. Die Blies ist im Untersuchungsraum stark anthropogen überformt und die Talaue durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Die Gewässergüte der Blies im Untersuchungsraum ist nördlich des Zuflusses des Erbachs mäßig belastet (II), und südlich des Erbachzuflusses kritisch belastet (II-III).

Der Schwarzbach weist im Untersuchungsgebiet eine vollständig veränderte Gewässerstrukturgüte auf, bis auf einen sehr kurzen Abschnitt an der Bundeslandgrenze Saarland/ Rheinland-Pfalz.

B.3.3.5.2 Auswirkungen

1. Baubedingte Auswirkungen

- Vorrübergehend versiegelte Flächen haben im Vergleich zu nicht versiegelten Flächen eine geringere Grundwasserneubildung.
- Baubedingt können Öl- und Schmierstoffe von Baumaschinen und weitere grundwassergefährdende Stoffe ins Grundwasser gelangen.
- Durch die temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels kann das Schutzgut Boden vorrübergehend betroffen sein.

- In den Bereichen der Altlast(verdachts-)flächen besteht die Gefahr der potenziellen Mobilisierung von Schadstoffen.

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Dauerhaft versiegelte Flächen haben im Vergleich zu nicht versiegelten Flächen eine gering bis keine Grundwasserneubildung.
- Die Gründung von Bauwerken mit großer Längserstreckung stellt immer dann eine Grundwasserbarriere dar, wenn tief im Grundwasser gegründet wird und vor allem, wenn Bereiche fließenden Grundwassers betroffen sind.

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch den Betrieb der Strecke werden Schadstoffe emittiert, die über verschiedene Pfade in das Grundwasser gelangen können.

B.3.3.6 Bestandsbeschreibung und Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima

B.3.3.6.1 Bestandsbeschreibung

Zu den Gebieten mit besonderer klimatischer Bedeutsamkeit im Untersuchungsgebiet zählt die Mastau, ein Feuchtgebiet zwischen Blies und Erbach, welches durch die BAB A8 in zwei Teilbereiche untergliedert wird. Die Mastau zeichnet sich durch intensive Kaltluftproduktion aus. Die talabwärts gerichteten Kaltluftströme im Bliestal erreichen in der Regel jedoch nur geringe Geschwindigkeiten und stagnieren häufig, da sie an der Engstelle zwischen Schwarzenacker und Wörschweiler gestaut werden; in Folge dieser Kaltluftstagnationen treten in den Nachtstunden regelmäßig talaufwärts gerichtete Kaltluftströme im Erbachtal auf, die wesentlich zum Luftaustausch der angrenzenden Siedlungsbereiche (Beeden, Schwarzenbach) beitragen. Dem Erbachtal kommt eine große Bedeutung als Luftaustauschbahn zu. Der Freiraum zwischen dem Industriegebiet West und der B

423 (Zweibrücker Straße) wirkt als Kaltluftentstehungsgebiet, das über bodennäheren Luftaustausch im Bereich Beeden, des Johanneums sowie in den Randbereichen der Wohnbebauung westlich und östlich der Zweibrücker Straße zum Abbau thermischer Belastungen und zur Frischluftzufuhr beiträgt. Das Ventilationsgeschehen wird aufgrund der naturräumlichen Situation in unterschiedlichem Maße von ortsspezifischen Lokalströmungen bestimmt. Einflüsse durch talabwärts gerichtete Kaltluftströme bestehen im Bliestal, Lambsbachtal, um unteren und oberen Erbachtal und dem Schwarzbachtal. Im Osten und Südwesten des Untersuchungsraumes liegen klimatisch bedeutsame Waldflächen, die durch ihr hohes bis sehr hohes Filtervermögen maßgeblich an der Frischluftproduktion beteiligt sind.

B.3.3.6.2 Auswirkungen

1. Baubedingte Auswirkungen

- Vorübergehende Flächeninanspruchnahme erfolgt durch Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellen Zuwegungen. Durch den Verlust an Vegetation kann die klimatische Funktion beeinträchtigt oder verloren gehen.
- Das Schutzgut Luft und Klima können durch stoffliche Emissionen wie Stäube leicht beeinträchtigt werden.

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme führt zu einer kleinräumigen Veränderung des Schutzgutes Luft und Klima vor allen im Bereich der neu zu bauenden Haltepunkte, Stützwänden Bahnübergängen und Stellwerksgebäuden.

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

B.3.3.7 Bestandsbewertung und Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft

B.3.3.7.1 Bestandsbeschreibung

Die vorhandenen Landschaftsräume sind primär durch die „Naturräumliche Gliederung“ geprägt. Folgende Naturräume befinden sich im Verlauf der Trasse:

1. Homburger Becken

Das Homburger Becken wird aus ebenen Terrassenplatten des Mittleren Buntsandsteins gebildet. Diese Terrassenplatten steigen von der Bliesau im Süden nach Norden hin an. Sie werden dabei von den nur schwach eingesenkten Tälchen des Erbachs, Felsbachs und Feilbachs durchzogen. In den Bach- und Flussniederungen ist der Buntsandstein vielfach von Auelehmen überlagert. Durch den hohen Grundwasserstand haben sich in Jahrtausenden stellenweise ausgedehnte Torfkomplexe ausgebildet, die eine bodenkundliche Besonderheit im Stadtgebiet darstellen. Aufgrund der ebenen Topographie und der verkehrsgünstigen Lage – die Kaiserslautern - St. Ingberter Senke ist seit alter Zeit ein wichtiger Verkehrsweg – bildet das Homburger Becken den Schwerpunkt der Siedlungstätigkeit.

2. St. Ingberter Senke

Die St. Ingberter Senke umfasst im Stadtgebiet im Wesentlichen die Bliesau zwischen Beeden und Bierbach. Sie ist topographisch und geologisch mit dem Homburger Becken vergleichbar. Die Bliesau bietet durch die Auelehmlagerungen günstige Bedingungen für die Landwirtschaft. Neben den Muschelkalk-Hochflächen ist die Bliesau daher ein Schwerpunktraum der Landwirtschaft.

3. Zweibrücker Westrich

Einen geringen Anteil am Bearbeitungsgebiet hat der Naturraum Zweibrücker Westrich, der sich östlich - außerhalb des Planungsbereichs - und südlich bei Einöd an den Saarbrücken-Kirkeler Wald anschließt. Der Zweibrücker Westrich gehört zu den Muschelkalklandschaften und wird intensiv landwirtschaftlich genutzt.

B.3.3.7.2 Auswirkungen

1. Baubedingte Auswirkungen

- Vorübergehende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben sich entlang der Baustelle selbst sowie durch Flächeninanspruchnahmen für Zäune, Baumaschinen, Materiallager, Baucontainer, Bauschilder etc. im Eingriffsbereich.
- Während der Bauphase kann eine Bodenumlagerung erfolgen, die temporär das Landschaftsbild stören kann.
- Durch die Bauarbeiten kann es zu Staubemissionen durch Fahrzeuge und Verwehung von offenem Boden kommen.

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme führt zu einer kleinräumigen Veränderung des Schutzgutes Landschaft - vor allen im Bereich der neu zu bauenden Haltepunkte, Stützwänden Bahnübergängen und Stellwerksgebäuden.
- Durch die Reaktivierung sowie durch die Elektrifizierung der Trasse kann es zur Zunahme von Zerschneidungseffekten/ Trennwirkungen kommen sowie zu einer Betroffenheit des Schutzgutes Landschaftsbild.
- Die Sanierung von Bauwerken hat nur dann eine Auswirkung, wenn sich das Bauwerk durch die Sanierung stark verändert und es dadurch zu einer Veränderung des Landschaftsbilds kommt.

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

B.3.3.8 Bestandsbewertung und Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

B.3.3.8.1 Bestandsbeschreibung

Innerhalb der Stadt Homburg befindet sich der sog. Schwedenhof, eine Hofanlage aus dem Jahr 1723 mit Umbauten des 19. und 20. Jh. (Einzeldenkmal). In diesem Bereich ist der Zugang zum Bahnsteig über die Straße "Am Schwedenhof" vorgesehen. Der Streckenabschnitt zwischen der Überquerung des Lambsbachs bis zur Gabelung in die Rohrbach-Zweibrücker Strecke ist in der Nähe zur städtischen römischen Siedlung Schwarzenacker. In diesem Bereich muss mit dem vorhanden sein von weiterer römischer Infrastruktur gerechnet werden.

B.3.3.8.2 Auswirkungen

1. Baubedingte Auswirkungen

- Baubedingt kann es, insbesondere durch ggf. erforderliche Abgrabungen für Baustelleneinrichtungen, Bereitstellungsflächen und Baustraßen sowie durch Bodenbelastung in Folge einer vorübergehenden Überbauung, zu einer Beeinträchtigung von archäologischen Bodendenkmalen kommen.
- Durch entstehende Erschütterungen kann bei offenliegenden archäologischen Denkmalen bzw. Fundstellen die Substanz beeinträchtigt werden.

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

Auch anlagebedingt kann es durch die Anlage von Haltepunkten und Begleitanlagen bzw. Zuwegungen zu den Haltepunkten zu einer Versiegelung und damit zu einer Unzugänglichkeit von im Erdreich befindlichen archäologischen Fundstellen kommen.

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch entstehende Erschütterungen kann bei offenliegenden archäologischen Denkmalen bzw. Fundstellen die Substanz beeinträchtigt werden.

B.3.4 Auswirkungen und Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Zwischen den einzelnen Komponenten des Naturhaushaltes bestehen vielfältige Wechselbeziehungen und Abhängigkeiten. So sind die vorhandenen Tier- und Pflanzenarten unter anderem immer ein Abbild der räumlich vorhandenen klimatischen Bedingungen (Schutzgut Luft und Klima), Bodenausprägungen (Schutzgut Boden) sowie Wasserverfügbarkeit (Schutzgut Wasser). Damit kann die Änderung und Betroffenheit eines Schutzgutes ebenfalls eine Veränderung bei einem anderen hervorrufen. Solche indirekten Auswirkungen wurden nachvollziehbar dargestellt und, soweit bestimmbar, im Rahmen der schutzgutbezogenen Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter berücksichtigt.

B.3.5 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.5.1 Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit

B.3.5.1.1 Maßnahmen

- Die Baustelle sowie der Baustellenverkehr, Baustellenentsorgung / Minimierung von Massenbewegungen sind räumlich und zeitlich zu optimieren (zeitliche Bündelung von lärmintensiven Arbeiten und Einschränkung der erforderlichen Nacharbeiten auf ein zeitliches Minimum und Verlegen von nächtlichen Bautätigkeiten in den Tageszeitraum).
- Die Grenzwerte der Baumaschinen-Lärmverordnung (Blm-SchV) sind einzuhalten.
- Baustellenverkehrs ist gesamtheitlich zu planen, um die Anzahl der Fahrten zu minimieren und die Transportkapazitäten optimal zu nutzen sowie zeitliche Einschränkung der Unterbrechung von Wegeverbindungen durch Baustraßen und Baueinrichtungen zu vermeiden.
- Vor Beginn der Baumaßnahme werden die betroffenen Anwohner über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, deren Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend informiert. Die Informationen zu Baumaßnahmen, Bauverfahren und deren Dauer werden insbesondere an die Schulen „Paul-Weber-Schule“, „Christian von Mannlich Gymnasium“ und „Gymnasium Johanneum“ in Homburg sowie an die Grundschule Homburg-Einöd gerichtet. Ebenfalls wird das Krankenhaus „Universitätsklinikum Saarland“ in Homburg sowie die betroffenen Parzellen des Kleingartenvereins über die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb informiert.
- Für die Zeit der Bautätigkeiten wird eine Ansprechstelle benannt, örtlich bekannt gegeben und deren Erreichbarkeit sichergestellt, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben.
- Sofern die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm deutlich überschritten werden, wird den betroffenen Anwohnern die Möglichkeit zur Nutzung von Ersatzwohnraum angeboten. Als Schwellenwerte für das Angebot von Ersatzwohnraum werden Beurteilungspegel ab 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts angesehen.

B.3.5.1.2 Bewertung

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit ergeben sich durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme, den Lärm und Erschütterungen durch die Bautätigkeiten und die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch den Baustellenverkehr. Mittlere Konflikte durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme und Erschütterungen ergeben sich bei nahe an der Trasse gelegener Wohnbebauung wie in Schwarzenacker, Einöd und den Baustelleneinrichtungsflächen. Durch Baustellenverkehr sind mittlere Konflikte an den Bahnübergängen Hofstraße und Mastauweg, sowie Am Schwedenhof und an der Ingweiler Straße zu erwarten.

B.3.5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

B.3.5.2.1 Maßnahmen

1. Allgemein:

- Eine Umweltfachliche Bauüberwachung (UBü) wird das Projekt während der gesamten Bauphase begleiten.
- Vermeidung von Bodenverdichtung.

2. Haselmaus:

- Ausweisung von Bautabuzonen.
- Für die Haselmaus ist der Erhalt von Heckenstrukturen anzustreben, erforderliche Gehölzrückschnitte sind im Winterhalbjahr durchzuführen auf eine Schnitthöhe von maximal 10 cm. Das Schnittgut ist unverzüglich aus dem Baustellenbereich zu entfernen.
- Umsiedlung der Haselmaus.
- Gehölzpflanzungen als Ersatzhabitat für die Haselmaus.

3. Fledermäuse

- Die zu fällenden, potenziellen Quartierbäume sollten auf Fledermausquartiere untersucht werden, um eine Schädigung von Fledermäusen zu vermeiden.
- Fällungen von potenziellen Quartierbäumen dürfen nicht in der Wochenstubezeit (Ende Mai bis Anfang August), in den theoretisch flugunfähigen Jungtieren in den Quartieren hängen könnten, durchgeführt werden.
- Am besten sind Baumfällungen im Winter (November bis Februar) durchzuführen. Baumhöhlen, die ein potentielles Winterquartier darstellen könnten, müssen zwischen September bis Ende Oktober kontrolliert und verschlossen werden.
- Als Ersatz für verlorene Quartiere für waldgebundene Arten sind Fledermauskästen anzubringen.

4. Vögel

- Gehölzrodungen sind nur während der gesetzlichen Fristen, also zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, durchzuführen.
- Um den Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätte für die hecken- und bodenbrütenden Vogelarten auszugleichen soll eine Gehölzpflanzung erfolgen.
- Um den Verlust an Bruthöhlen kurzfristig auszugleichen und den Konkurrenzdruck unter höhlenbrütenden Arten abzuschwächen, sind Nistkästen in angrenzende Gehölzbestände anzubringen.

5. Reptilien

- Wenn Eingriffe in potenzielle Reptilienhabitate nicht vermeidbar sind, muss durch eine Vergrämung in Form eines bodengleichen Rückschnitts der Vegetation (Ruderalfluren und niedrige Ruderalgehölze) das Tötungsrisiko für Reptilien minimiert werden.

- Bodeneingriffe sind außerhalb der Überwinterungszeit der Mauer- und Zauneidechsen und der Schlingnatter, welche je nach Witterung von Oktober bis März andauert, durchzuführen.
- Um möglichst viele Individuen aus dem Eingriffsbereich fern zu halten, ist entlang der befahrenen Trasse beidseitig ein Reptilienschutzzaun aufzustellen. Der Reptilienschutzzaun ist während der Bauphase zu erhalten, damit keine Reptilien aus dem angrenzenden Bereich in die Gefahrenbereiche einwandern können.
- Nach der Ausschachtung bis zur Verfüllung der Fundamente für die Oberleitungsmasten sind Ausstiegshilfen so in den Gruben zu installieren, dass sie hineingefallenen Tieren ein Aussteigen ermöglicht.
- Auf geeigneten Flächen sind Zwischenhalterungsflächen vor Beginn der Baufeldfreimachung und vor einem Abfang in unmittelbarer Nähe zur Trasse bzw. zu den Baustelleneinrichtungsflächen anzulegen. Die Zwischenhalterungsflächen müssen über ausreichend Nahrungsangebot, Sonnenplätze, Überwinterungs- sowie Fortpflanzungsmöglichkeiten verfügen und gegebenenfalls dementsprechend mit Habitatrequisiten aufgewertet werden.
- Entwertung des Lebensraumes durch Vegetationsrückschnitt und Entnahme von Habitatrequisiten sowie Aufwertung von angrenzenden Habitaten.
- Sofern eine passive Umsiedlung der Reptilien in die Ausweichlebensräume nicht möglich ist, muss ein Abfang der Tiere bei geeigneter Witterung erfolgen. Der Abfang muss jedoch auch über den gesamten Aktivitätszeitraum der Tiere fortgeführt werden.
- Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden die Tiere wieder an die Trasse umgesiedelt.
- Anlegen von Eidechsenfenstern.
- Abfang und Ausbringung von künstlichen Verstecken für die Schlingnatter.

6. Amphibien

- Umzäunung der Bauflächen mit einem Amphibienschutzzaun vor Beginn der Rodungsarbeiten.
- Absammeln der Amphibien.

7. Heuschrecken

- Zur Sicherung der Bestände der Heuschrecken sind Baustelleneinrichtungsf lächen auf Grünland möglichst zu vermeiden bzw. klein zu halten.
- Sollten baubedingt Flächen entfallen sind diese nach Bauende wiederherzustellen.

8. Schmetterlinge

- Heckenpflanzungen und das Einbringen der Brombeere für den Brombeer-Perlmutterfalter.

9. Biotoptypen und geschützte Biotope

- Die Anlage von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sowie Arbeitsstreifen erfolgt möglichst auf vorhandener Infrastruktur (Wege, Parkplätze)
- Sofern ein Eingriff bzw. ein Gehölzrückschnitt für die Anlage bzw Baustraßen nötig sind, wird dieser so gering wie möglich gehalten. Zudem werden dafür hochwertige Biotoptypen gemieden.
- Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Bereiche sowie Einbindung der Trasse in die Landschaft durch die Pflanzung von Feldgehölzen.
- Wiederherstellung der Mageren Flachland-Mähwiesen (LRT 6510).

B.3.5.2.2 Bewertung

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme bei Säugetieren (Haselmaus), Fledermäusen, Vögeln, Reptilien, Amphibien und Biotoptypen, nichtstoffliche Emissionen bei Säugetieren (Haselmaus),

Vögeln und Reptilien, dauerhafte Flächeninanspruchnahme bei Säugetieren (Haselmaus), Vögeln und Biotoptypen sowie das Freihalten der Rückschnittszone bei Fledermäusen. Bezüglich vorübergehender Flächeninanspruchnahme sind mittlere bis hohe Konflikte im Bereich der Habitatpotenziale der Haselmaus zu erwarten. Im Abschnitt der zu reaktivierenden Strecke besteht ein mittlerer Konflikt für Fledermäuse und ein hoher Konflikt für Vögel. Entlang der gesamten Trasse ist das Konfliktpotential für Reptilien hoch. Für Amphibien besteht ein hoher Konflikt bei Trassen nahen Gewässern zwischen Bahn-km 4,6 und 5,0 sowie 6,2 und 6,3 der Strecke 3283. Biotoptypen sind durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch alle Baustelleneinrichtungsflächen sowie sehr schmale linienhafte Bereiche mit kurzen Unterbrechungen zwischen Bahn-km 1,93 bis 7,65 mit hohen Konflikten betroffen, ein mittlerer Konflikt besteht im Bereich von Bahn-km 5,50 bis 5,68, km 5,80 bis 5,85 und Bahn-km 6,85 bis 6,91 der Strecke 3283.

Ein mittlerer Konflikt entsteht für die Haselmaus durch nichtstoffliche Emissionen zwischen Bahn-km 2,35 und 2,9 beidseitig der Trasse (Neubau Stützwand), Bahn-km 5,45 und 5,85 beidseitig der Trasse (Neubau EÜ Pfänderbach) und Bahn-km 6,9 bis 7,4 östlich der Trasse (Bau Bahnhof Einöd). Für Vögel kann im Bereich von hochwertigen Habitaten (Bahn-km 1,3 bis 6,7 der Strecke 3283) von einem hohen und in Bereichen von mittelwertigen Habitaten (Bahn-km 0 bis 1,3 und 6,7 bis 7,1 der Strecke 3283 und 100,37 bis 98,76 der Strecke 3450) von einem mittleren Konflikt ausgegangen werden. Hohe Konflikte bestehen für Reptilien auf der gesamten Trasse. Für die Fledermäuse ein mittlerer Konflikt durch das Freihalten der Rückschnittszone im Bereich des Kaninchesberges mit möglichen Quartierbäumen.

Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme im Bereich der Haltepunkte, dem Stellwerksgebäude (ESTW-A Modulgebäude) und dem Bahnhof Einöd stellt einen hohen Konflikt für Haselmäuse und einen mittleren Konflikt für Vögel dar. Ein hoher Konflikt für Biotoptypen besteht im Bereich der Haltepunkte und der BÜ Beeden.

B.3.5.3 Schutzgut Fläche und Boden

B.3.5.3.1 Maßnahmen

- Schutz vor Schadverdichtungen durch Bedeckung von Böden mit einem Vlies und Aufbringung von einer schützenden Kieslage, die nach den Bauarbeiten wieder entfernt werden kann oder Auslegen von Alu-Matten (sog. Trackway Panels) sowie Vermeidung der Belastung von Böden durch Schadstoffe in der Bauphase.
- Weitgehende Wiederverwendung bzw. Wiedereinbau von Bodenaushub und sachgerechte Behandlung und Lagerung des Oberbodens.
- Weitgehende Nutzung bestehender Wegeverbindungen als Baustraßen und Zuwegungen sowie Nutzung von vorbelasteten Boden.
- Verwendung von Baggermatten bei Arbeiten im Bereich verdichtungsempfindlicher Böden und Lockerung von verdichteten Böden.
- Entsiegelung und Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrs- und Gebäudeflächen (z. B. aufgelassene Bahnsteige).
- Je nach Feuchtezustand der Böden sind jegliche Oberbodenarbeiten entsprechend der DIN 19731 bzw. DIN 18915 nicht zulässig.

B.3.5.3.2 Bewertung

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden/Fläche ergeben sich durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme und mögliche Bodenverdichtung. Hier sind mittlere Konflikte im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen von Bahn-km 2,9 bis 3,05 der Strecke 3283, Bahn-km 5,81 bis 5,89 der Strecke 3283 und Bahn-km 6,04 bis 6,38 der Strecke 3283 zu erwarten.

B.3.5.4 Schutzgut Wasser

B.3.5.4.1 Maßnahmen

- Enge räumliche Begrenzung der Bautätigkeit im Gewässerbereich sowie Einrichtung ausreichend breiter Schutzstreifen entlang der Gewässer zur Verhinderung des Ablaufens von Treib- und Schmierstoffen aus dem Baufeld ins Gewässer. Geringstmöglicher Einsatz von Baustellenfahrzeugen im Gewässerbereich.
- Vermeidung von Feinsedimentfracht ggf. auch mit Spundwänden und Raubäumen (Trübung und Verschlammung). Sammeln, Ableiten und Klären von zementhaltigen Wässern.
- Vermeidung von Gewässerverschmutzung, und zwar sowohl von organischer als auch von chemischer (Schadstoffe) Stofffracht sowie Überprüfung der Dichtheit der öl- und treibstoffführenden Leitungssysteme der zum Einsatz kommenden Maschinen und Geräte sowie Bereithaltung von Ölbindemittel (mind. 10 kg).
- Bei Unfällen mit gewässergefährdenden Stoffen sind umgehend die Feuerwehrleitstelle, die staatliche Fischereiaufsicht sowie die Pächter zu informieren.
- Durch Senken, Absetzfallen, Filtrierung oder andere Rückhalte-Einrichtungen sollten durch die Baustelle ausgelöste Sedimentfrachten soweit als möglich abgefangen werden.
- Rasche Rekultivierung der Uferbereiche, um Einschwemmungen zu vermeiden.

B.3.5.4.2 Bewertung

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser ergeben sich durch mögliche bauzeitliche stoffliche Emissionen. Das Risiko von bauzeitlichen Einträgen durch stoffliche Emissionen bei abgetragenen schützenden Bodenschichten im Bereich von BE-Flächen mit natürlichem oder naturnahem Boden stellen einen mittleren Konflikt dar.

B.3.5.5 Schutzgut Luft und Klima

B.3.5.5.1 Maßnahmen

- Durch den Baustellenverkehr kann es zu einer minimalen Luftbelastung kommen. Diese ist überwiegend auf das unmittelbare Umfeld der Bauarbeiten beschränkt.
- Einsatz von Baumaschinen und Transportfahrzeugen, die hinsichtlich der Reduzierung der Schadstoffemissionen auf dem aktuellen Stand der Technik sind.
- Neuversiegelungen werden auf die nötigen Inanspruchnahmen begrenzt.

B.3.5.5.2 Bewertung

Es ergeben sich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft.

B.3.5.6 Schutzgut Landschaft

B.3.5.6.1 Maßnahmen

- Freihaltung von benachbarten Wegen für die Naherholung.
- Ersatzpflanzungen für verloren gegangene Bäume bzw. Gehölze im Untersuchungsraum.

B.3.5.6.2 Bewertung

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (einschließlich der Erholung) ergeben sich durch vorübergehender Flächeninanspruchnahme und den Neubau der Oberleitungen. Bezüglich der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme sind mittlere Konflikte zwischen Bahn-km 3,8 und 4,5, sowie mittlere Konflikte durch Beeinträchtigungen durch Oberleitungen im Bereich bei Schwarzenacker bei Bahn-km 5,45 bis 5,9 Strecke 3283 und südlich von Einöd (Bahnkilometer 99,9 bis 100,1 Strecke 3450) zu erwarten.

B.3.5.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

B.3.5.7.1 Maßnahmen

Es sind keine Maßnahmen notwendig.

B.3.5.7.2 Bewertung

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ergeben sich durch eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme. Bzgl. vorübergehender Flächeninanspruchnahme sind hohe Konflikte möglich im Bereich der Baustelleeinrichtungsflächen bei Bahn- km 5.09 bis 5.14 und der Böschungen zwischen Bahn- km 5,25 und 6,9 der Strecke 3283.

B.3.6 Zusammenfassung

Durch die projektbedingten Wirkungen kommt es beim Schutzgut Menschen, insbesondere zu erheblichen Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit durch vorübergehende Flächeninanspruchnahmen sowie Baulärm und Erschütterungen in Bereichen, in denen die Wohnbebauung nahe der Trasse gelegen ist. Der Verkehrsfluss ist an den Bahnübergängen Hofstraße und Mastauweg sowie in den Straßen Am Schwedenhof und Ingweiler Straße während der Bauzeit zeitweise erheblich beeinträchtigt.

Erhebliche Beeinträchtigungen betreffen beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt die Haselmaus durch baubedingten Vegetationsrückschnitt, nichtstoffliche Emissionen sowie dauerhafte Flächeninanspruchnahmen und die Artengruppe Fledermäuse durch baubedingten Vegetationsrückschnitt und das Freihalten der Rückschnittszone. Für Vögel ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen durch Vegetationsrückschnitt, nichtstoffliche Emissionen und dauerhafte Flächeninanspruchnahmen, für Reptilien durch die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme und nichtstoffliche Emissionen. Bei den Amphibien bestehen erhebliche Beeinträchtigungen durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme, bei Biototypen durch vorübergehende und dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Die Schutzgüter Boden/Fläche sowie Wasser werden baubedingt erheblich beeinträchtigt: natürliche oder naturnahe

Böden sind durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme sowie Bodenverdichtung in Bereichen von einzelnen Baustelleneinrichtungsflächen betroffen. Das Schutzgut Wasser kann mit bauzeitlichen Einträgen durch stoffliche Emissionen bei abgetragenen schützenden Bodenschichten im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen erheblich beeinträchtigt werden.

Die Oberleitungen der Elektrifizierung stellen für das Schutzgut Landschaft eine erhebliche Beeinträchtigung im Bereich bei Schwarzenacker und südlich von Einöd dar. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ist durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme im Bereich der einzelnen Baustelleneinrichtungsflächen sowie durch Böschungen und dauerhafter Flächeninanspruchnahme im Bereich der Bahnsteige möglich.

Die erheblichen Wirkungen können durch naturschutzfachliche und artenschutzrechtliche Maßnahmen weitgehend vermieden bzw. durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Daher kann, unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegeischen Begleitplan formulierten Maßnahmen, insgesamt eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens festgestellt werden.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die kreisfreie Stadt Zweibrücken ist seit der Stilllegung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken lediglich an die Bahnstrecke Saarbrücken – Pirmasens – Landau angebunden. Eine ÖPNV-Verbindung zur benachbarten Stadt Kaiserslautern besteht nur über den Bahnhof Pirmasens Nord, welche mit langen Umsteigezeiten verbunden ist oder per Bus und Umstieg auf den Zug bis Kaiserslautern.

Mit der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken wird zum einen eine umsteigefreie Schienenpersonennahverkehrsverbindung durch die Anbindung an die S-Bahnlinie S1 (Osterburken- Homburg) zur benachbarten Stadt Kaiserslautern geschaffen und zum anderen wegen des dort möglichen Umstiegs eine schnelle Verbindung zum ICE-Knoten in Mannheim hergestellt.

Das Vorhaben führt zur einer wesentlichen Verbesserung des Angebots des Schienenpersonennahverkehrs und stellt für Berufs- wie auch für Freizeitpendler eine at-

traktive Alternative zum Individualverkehr dar. Die Wiederinbetriebnahme setzt insbesondere für Pendler einen attraktiven Anreiz für einen Umstieg vom Straßen- auf den Schienenverkehr.

Sie steht im Einklang mit den verkehrspolitischen Leitentscheidungen der Bundesregierung und genügt den Anforderungen der landesrechtlichen Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung stillgelegter Strecken im Saarland.

Das Vorhaben ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Das antragsgegenständliche Vorhaben hat eine Vielzahl von Maßnahmen zum Gegenstand (vgl. Aufzählung unter Punkt A.1), unter anderem auch die Elektrifizierung der Strecke. Bei der Planung des Bahnhofes Einöd, des Standortes des GSM-R Mast, der Bahnübergänge und der Eisenbahnüberführung Pfänderbach wurden Variantenuntersuchungen durchgeführt.

B.4.2.1 Elektrifizierung der Strecke

Hinsichtlich der Elektrifizierung der Strecke konnte auf die Durchführung einer Variantenuntersuchung verzichtet werden. Der Verzicht auf eine Elektrifizierung widerspricht dem Gesamtkonzept des schienengebundenen Öffentlichen Nahverkehrs im Saarland. Um den übergangslosen, elektrifizierten Anschluss der S-Bahn Linie S1 sicher zu stellen, war die Errichtung der Oberleitung alternativlos.

B.4.2.2 Variantenuntersuchung zum Bahnhof Einöd

Die Untersuchung zur Ausgestaltung des Bahnhofes Einöd erfolgte in einer Kosten-Nutzen-Untersuchung. Hierbei wurden zwei Varianten betrachtet. In der ersten Variante war die Errichtung eines Mittelbahnsteigs vorgesehen. In der zweiten Variante nur eine Bahnsteigkante.

Die zweite Variante wäre kostengünstiger. Die erste Variante ermöglicht mit zwei Bahnsteigkanten einen Übereck-Anschluss Saarbrücken – Homburg. Dabei kreuzen sich die Züge der RB 68 aus Zweibrücken nach Saarbrücken mit denen der S 1 aus Homburg nach Zweibrücken (und umgekehrt) im Bahnhof Einöd. Der Umstieg im Bahnhof Einöd von der RB 68 in die S1 und umgekehrt wird möglich.

Da die Umsteigemöglichkeit zur Verkürzung der Reisezeiten zwischen Zweibrücken und Kaiserslautern führt und die Schaffung mehrerer Reisemöglichkeiten einen Anreiz zur Verlagerung von Fahrten im Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr begünstigt, war die erste Variante vorzugswürdig.

B.4.2.3 Standortuntersuchung GSM- R Mast

Zur Festlegung des Standortes des GSM-R Masts wurden mehrere Varianten untersucht:

1. Variante – Strecke 3283, ca. Bahn-Km 3,150- links der Bahn,
2. Variante – Strecke 3283, ca. Bahn-Km 3,529- rechts der Bahn,
3. Variante – Strecke 3283, ca. Bahn-Km 3,580- rechts der Bahn,
4. Variante – Strecke 3283, ca. Bahn-Km 3,580 - links der Bahn,
5. Variante – Strecke 3283, ca. Bahn-Km 2,900- links der Bahn.

Die fünfte Variante war vorzugswürdig, da nicht auf bahnfremdes Eigentum zurückgegriffen werden muss, für die Errichtung nicht in ökologisch wertvolle Gehölzstrukturen eingegriffen werden muss und in dem Bereich keine Versorgungsleitungen Dritter liegen. Ferner liegt der Standort nicht im Überschwemmungsgebiet. Ausreichende Rettungsmöglichkeiten und Zuwegungen für die Instandhaltung bestehen. Die Entscheidung, den GSM-R Mast an der Strecke 3283, ca. Bahn-Km 2,900- links der Bahn zu errichten, war daher nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

B.4.2.4 Variantenuntersuchung Bahnübergänge

Da es sich vorliegend um eine Wiederinbetriebnahme handelte, war neben den technischen Möglichkeiten der Wiederinbetriebnahme (Erneuerung) auch die Beseitigung der Bahnübergänge zu prüfen.

Für die Beseitigung eines Bahnübergangs spricht grundsätzlich, dass Bahnübergänge, d.h. höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen, Wegen und Plätzen, nach den heutigen Regelwerken nicht mehr neu angelegt werden dürfen (vgl. § 12 EBO). Eine Beseitigung der bestehenden Bahnübergänge und Herstellung von höhenfreien Kreuzungen (Eisenbahn- oder Straßenbrücke) sind in wirtschaftlicher Hinsicht bei Bestandstrecken schwer zu vertreten. Eine Überführung oder Unterführung einer Bahnstrecke ist nur mit einem erheblichen Mehraufwand und Kosten realisierbar. Auch ist dies in der Regel mit einem deutlich größeren Eingriff in die Natur verbunden.

Vorliegend handelt es sich um eine eingleisige Strecke. Der an den Bahnübergängen auftretende Verkehr ist nach der Verkehrsprognose überschaubar.

Die Entscheidung der Vorhabenträgerin, an den bestehenden Bahnübergängen festzuhalten, ist daher nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Die ersatzlose Beseitigung der Bahnübergänge kam nicht in Betracht. Die vorhandenen Bahnübergänge erschließen wichtige Verkehrsverbindungen. Der Wegfall der bestehenden Wegebeziehungen hätte erheblich negative Auswirkungen auf die Verkehrsverbindungen und Erschließung von Flächen.

Dies galt insbesondere für den Bahnübergang Einöd an der Strecke 3450, Bahn-km 100,550. Die ursprüngliche Planung sah die ersatzlose Beseitigung des Bahnübergangs vor. Allerdings stellte sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens heraus, dass es sich um eine wesentliche Verbindung zwischen der Ingweilerstraße mit der Raiffeisenstraße handelt, die zudem als Zuwegung zu den Weideflächen genutzt wird. Die Vorhabenträgerin nahm daher von einer Beseitigung Abstand. Der Bahnübergang Einöd wird auf der Strecke 3450, Bahn-km 100,650 versetzt neu gebaut. Auch diese Entscheidung ist aufgrund des Verlauf des Anhörungsverfahrens nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

B.4.2.5 Variantenuntersuchung Eisenbahnüberführung Pfänderbach

In der ursprünglichen Planung war die Gründung des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung als Tiefengründung über Mikropfähle auf einem Pfahlkopfbalken vorgesehen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens ergab sich, dass aufgrund der Boden- und Grundwasserverhältnisse diese Variante nicht die wirtschaftlichste Lösung sei.

Die Entscheidung der Vorhabenträgerin auf diese Variante zu verzichten und den Ersatzneubau als Halbrahmen in Stahlbetonweise auf Mikrobohrpfählen durchzuführen, ist nachvollziehbar. Diese Variante ist wegen der Bodenverhältnisse zu bevorzugen gewesen. Auch hat die Oberste Wasserbehörde nur für diese Variante die erforderliche Erlaubnis erteilt (vgl. B.4.3.1).

B.4.3 Wasserhaushalt

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes in Einklang. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit sowie nachteilige Auswirkungen auf Rechte oder rechtlich geschützte Interessen Dritter sind nicht zu erwarten.

B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

B.4.3.1.1 Ersatzneubau der EÜ Pfänderbach

Für den Ersatzneubau der EÜ Pfänderbach war die gemäß § 19 Abs. 1, 3, §§ 8 Abs.1, 9 Abs. 1 Nr.4, §§ 10-13, 18 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis zu erteilen.

Der Ersatzneubau der EÜ Pfänderbach erfolgt als Halbrahmen in Stahlbetonbauweise mit gleisparallelen Flügelwänden. Die Tiefengründung soll über Mikropfähle auf einem Pfahlkopfbalken erfolgen. Insgesamt werden 32 Pfähle mit dem Durchmesser von 30 cm eingebracht. Davon werden 7 Pfähle je Widerlagerseite (insg. 14Stk.) schräg hergestellt in einem Winkel von 30 Grad. Zwei Pfähle unterhalb jedes Flügels (insg. 4*2 Stk.) und jeweils drei Pfähle (insg. 6 Stk.) unterhalb der Rahmenwand. Zuerst werden die Pfahllängen vorgebohrt und dann mit Zementsuspension verpresst. Die Pfahllänge beträgt 9,1 m ab Gründungsebene 221,22 m ü. NHN und endet im tiefsten Bereich somit bei 212,12 m ü. NHN. Bei einem Bemessungsgrundwasserstand im Endzustand von 223 m ü. NHN binden die Mikropfähle also dauerhaft ins Grundwasser ein. Für die Herstellung der Bohrpfähle wird laut Nachreichung keine Wasserhaltung erforderlich. Die Gründungssohle liegt oberhalb des bauzeitlichen Bemessungsgrundwasserstands BHWBau von 221,0 m ü. NHN.

Aufgrund der Zylinderform der Bohrpfähle und der durchströmbaren Bereiche zwischen den Bohrpfählen ist keine erhebliche Beeinflussung der Grundwasserfließrichtung oder -stände zu erwarten. Auch in qualitativer Hinsicht sind keine nachteiligen Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit zu befürchten, da durch die Gründungsarbeiten sowohl räumlich wie auch zeitlich begrenzt nur geringfügige chemische Beeinträchtigungen während des Abbindens des Betons zu erwarten sind. Vorliegend war festzustellen, dass das Vorhaben weder zu einer rechtlich relevanten Verschlechterung des Gewässerzustands führt noch Maßnahmen verhindert, die zu seiner Verbesserung führen. Insoweit läuft das Vorhaben den in § 47 WHG aufgeführten Bewirtschaftungszielen für das Grundwasser nicht zuwider. Bei plangemäßer Ausführung des Vorhabens und Einhaltung und Beachtung der unter A.3.1 festgesetzten Nebenbestimmungen ist eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen, weshalb auch dem Besorgnisgrundsatz (§ 48 Abs. 1 WHG) in hinreichendem Maße Rechnung getragen wird.

B.4.3.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

B.4.3.2.1 Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern nach § 36 WHG

Für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Pfänderbach wird das Bestandsbauwerk komplett abgebrochen. Der Ersatzneubau ist als Halbrahmen in Stahlbetonbauweise mit gleisparallelen Flügelwänden geplant. Die Gründung der neuen Brücke erfolgt als Tiefgründung über Mikropfähle auf einem Pfahlkopfbalken. Die Gewässer-sole soll naturnah mittels Sohlsubstrat in einer Mächtigkeit von min 20 cm ausgebildet werden. Ferner ist die Errichtung einer einseitigen Trockenberme geplant, um ein dauerhaftes Unterqueren von Tieren zu ermöglichen. Gegenüber der Trockenberme sollen Wasserbausteine als Kolkschutz entlang der Wiederlager gesetzt werden. Die Eisenbahnüberführung soll unter Gewährleistung der hydraulischen Leistungsfähigkeit des Brückenbauwerks (Bemessungsgrundlage HQ 100) errichtet werden.

An den Eisenbahnüberführungen Lambsbach und Erbach sind gemäß Erläuterungsbericht (5.4.1.5 bzw. 5.4.1.3) nachrichtlich einige Instandhaltungsmaßnahmen aufgeführt.

Die Eisenbahnüberführungen sind Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern im Sinne des § 36 WHG. Für die Errichtung, den Betrieb, die Unterhaltung und die Stilllegung solcher Anlagen sind die geplanten Maßnahmen beim Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen, da es sich um Eisenbahnbetriebsanlagen handelt. Durch die Anzeige und die Nebenbestimmung unter A.4.1.1 wird sichergestellt, dass das Eisenbahn-Bundesamt im Zuge des Verwaltungsverfahrens die Behörden und Stellen an dem Verfahren beteiligen kann, deren Belange durch das Vorhaben tangiert sind (hier insbesondere das LUA), und zur Stellungnahme auffordern kann.

B.4.3.2.2 Baumaßnahmen in Wasserschutzgebieten und festgesetztem Überschwemmungsgebiet

Die Strecke des planfestgestellten Vorhabens führt durch drei Wasserschutzgebiete (WSG):

- Schutzzone III des WSG C17 „Homburg/Brunnenstraße“,
- Schutzzone III des WSG C32 „Homburg- Beeden“,

- Schutzzone III des WSG C35 „Blietal“.

Die jeweiligen Wasserschutzgebietsverordnungen sind zu beachten. Sofern Ausnahmegenehmigungen von den Wasserschutzgebietsverordnungen erforderlich sein sollten, sind diese von der zuständigen Landeswasserbehörde einzuholen. Gemäß Stellungnahme des LUA (Zeichen 01/6105/0001/0002/WB) werden durch die geplanten Maßnahmen keine Verbotsbestimmungen der geltenden Wasserschutzgebietsverordnungen berührt, sodass keine diesbezüglichen Befreiungen erteilt werden mussten.

Das Vorhaben liegt darüber hinaus im festgesetzten Überschwemmungsgebiet (ÜSG) Bliesau. Gemäß Fachbeitrag WRRL bildet zwischen den Pfalzwerken und dem Mastauhof der Bahndamm die Begrenzung des Überschwemmungsgebietes, im weiteren Verlauf die BAB A8 bis Einöd.

Die Maßnahmen führen weder zu einer relevanten hydraulischen Veränderung im Falle eines Hochwassers, noch sind bauliche Veränderungen mit dem Vorhaben verbunden, die nach §§ 78 ff WHG Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss haben könnten.

Aufgrund der Lage innerhalb zweier WSG und eines ÜSG wurden aus Gründen des vorbeugenden Gewässerschutzes die unter A.4.1.2 festgesetzten Nebenbestimmungen erlassen.

B.4.3.2.3 Entwässerung am Mittelbahnsteig Einöd

Die Entwässerung des neuen Zugangsbauwerks des Mittelbahnsteigs Einöd wird an den Bestandskanal angeschlossen. Bei Einleitung in den Bestandskanal der Stadt Homburg ist keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Durch die unter A.4.1.3 festgesetzte Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass die Ableitung des anfallenden Abwassers mit der abwasserbeseitigungspflichtigen Körperschaft abgestimmt wird.

B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

B.4.4.1 Naturschutzrechtlicher Eingriff

Den Belangen der Landschaftspflege, sowie des Natur- und Artenschutzes wird entsprochen.

Die naturschutzrechtliche Zulassung war, im Benehmen mit der zuständigen Obersten Naturschutzbehörde des Saarlandes, zu erteilen. Das hier genehmigte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar.

Durch die Baumaßnahme werden insgesamt Flächen von ca. 6,67 ha betroffen. Es werden Vegetationsflächen durch das Vorhaben in Form von mesophilen Buchenwald, Gehölzflächen, Auwald, Wiesen, Ruderalflächen und Ackerflächen beansprucht.

Da die Strecke jedoch zwar von der Deutschen Bahn stillgelegt, allerdings nie entwidmet wurde, ist die Vegetationsentfernung innerhalb der Rückschnittszone im Bereich von 6 Metern Abstand zur Gleisachse, grundsätzlich nicht als Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG zu berücksichtigen und ohne Ausgleich zulässig.

Gemäß Bilanzierung sind ca. 6 ha Fläche durch die bauliche Maßnahme betroffen. Vor allen durch den Neubau der Bahnsteige, Schalthäuser, Oberleitungsmasten, GSM-R Masten sowie die Anpassungen der Straßen, die außerhalb des 6 Meter Radius liegen.

Aufgrund der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen und umzusetzenden Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen sowie durch die Einhaltung der im Beteiligungsverfahren aufgestellten naturschutzfachlichen Nebenbestimmung (A.4.2) können mögliche Beeinträchtigungen der angrenzenden Biotop- und Arten sowie ihrer Lebensräume vermieden bzw. minimiert werden und die Kompensation langfristig und dauerhaft sichergestellt werden.

Der Eingriff war daher gemäß § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG zuzulassen.

B.4.4.2 Gesetzlich geschützte Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete

B.4.4.2.1 Eingriff in nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop- und Artenvielfalt

Durch das beantragte Vorhaben werden folgende gesetzlich geschützte Biotop- und Artenvielfalt gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. § 22 SNG vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommen:

An der Eisenbahnüberführung „Pfänderbach“ wird auf einer Fläche von ca. 817 m² baubedingt in den Auwald eingegriffen. Eine Beeinträchtigung der angrenzenden Strukturen kann ebenfalls nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus ist ein Großteil der Bliesau als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen, welches ebenfalls zu den geschützten Biotopen zählt. Es betrifft den Trassenabschnitt Bahn-km 3,4 bis Km 7,6. Am Rand sind temporär Flächen für den Ausbau der Bahnstrecke betroffen.

Nach § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 22 Abs. 3 SNG waren im Benehmen mit der Obersten Naturschutzbehörde des Saarlandes im Einzelfall vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG Ausnahmen zuzulassen.

Durch den bestehenden Verlauf der alten Bahnstrecke und den Neubau der erforderlichen Bahnsteige waren keine Alternativen vorhanden, sodass bei Umsetzung der Maßnahme eine Vermeidung der Inanspruchnahme von nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 22 SNG geschützten Biotop nicht möglich war.

Langfristige und dauerhafte Eingriffe in die geschützten Biotop waren nicht zu erwarten, da die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wird der standörtlich getrennte Oberboden wieder aufgebracht. Die Auwaldflächen an der Eisenbahnüberführung Pfänderbach wird durch Initialpflanzungen und Sukzession wiederhergestellt. Die Flächen innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Blies werden gemäß ihrem Ausgangszustand rekultiviert.

Aufgrund der geplanten Maßnahmen sowie der unter A.4.2 festgesetzten und von der Obersten Naturschutzbehörde geforderten Nebenbestimmungen war daher eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen.

B.4.4.2.2 Natura 2000- Verträglichkeit

Im Umfeld der geplanten Trasse befindet sich das Vogelschutzgebiet „Beeder Bruch“ (Gebiets-Nr. 6609-308). In der Verordnung für das Vogelschutzgebiet sind 6 Arten nach Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie sowie 15 gefährdete Zugvogelarten nach Art. 4 (2) der Richtlinie aufgeführt, die zu schützen sind. Im Rahmen der vorliegenden Vogelschutz-Vorprüfung ist festgestellt worden, dass sich durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der zu schützenden Vogelarten und ihrer Lebensräume ergeben. Somit können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des VSG 6609-308 „Beeder Bruch“ durch das geplante Vorhaben ausgeschlossen werden. Andere Pläne und Projekte, die im Zusammenwirken mit dem untersuchten Vorhaben zu Summationswirkungen führen können, wurden geprüft und auch in Summation sind erhebliche Auswirkungen auszuschließen.

Im Umfeld der geplanten Trasse befindet sich das FFH- und Vogelschutzgebiet „Blies“ (Gebiets-Nr. 6609-305). In der Verordnung für das FFH- und Vogelschutzgebiet sind 6 LRT, 9 Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, 16 Brut-, Rast- oder Zugvogelarten nach Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie sowie 9 gefährdete Zugvogelarten nach Art. 4 (2) der Richtlinie aufgeführt, die zu schützen sind. Im Rahmen der vorliegenden Natura 2000-Vorprüfung ist festgestellt worden, dass sich durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der zu schützenden Arten und ihrer Lebensräume ergeben. Somit können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des VSG 6609-305 „Blies“ durch das geplante Vorhaben ausgeschlossen werden. Andere Pläne und Projekte, die im Zusammenwirken mit dem untersuchten Vorhaben zu Summationswirkungen führen können, wurden geprüft und auch in Summation sind erhebliche Auswirkungen auszuschließen.

Im Umfeld der geplanten Trasse befindet sich Natura 2000-Gebiete, u. a. das südlich des Ortsteils Beeden gelegene FFH-Gebiet „Bliesau bei Beeden“ (Gebiets-Nr. 6609-308). In der Verordnung für das FFH-Gebiet sind zwei Lebensraumtypen sowie zwei Arten nach Anh. II der FFH-Richtlinie aufgeführt, die zu schützen sind. Im Rahmen der vorliegenden FFH-Vorprüfung wurde festgestellt, dass sich durch Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der zu schützenden Vogelarten und ihrer Lebensräume ergeben. Somit können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des VSG 6609-308 „Bliesau bei Beeden“ durch das geplante Vorhaben ausgeschlossen werden. Andere Pläne und Projekte, die im Zusammenwirken mit dem untersuchten Vorhaben zu Summationswirkungen führen können, wurden geprüft und auch in Summation sind erhebliche Auswirkungen auszuschließen.

B.4.5 Artenschutz

Von dem Vorhaben sind europäische Vogelarten und nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Arten betroffen.

Der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung liegen Erhebungen zwischen April und September 2019 der Tierartengruppen Säugetiere (Haselmaus, Wildkatze und Fledermäuse), Vögel, Amphibien, Reptilien, Tagfalter, Nachtfalter und Heuschrecken vor. Die Erfassungen erfolgten jeweils in zu den für die jeweilige Tierart günstigsten Zeiträumen.

B.4.5.1 keine Ausnahmetatbestände von den Verboten des § 44 BNatSchG

Für die meisten planungsrelevanten Arten werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsplanung keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG ausgelöst. Dies gilt u.a. für Fledermäuse, Vögel, Amphibien, Insekten und insbesondere auch für die Wildkatze.

Für die Wildkatze stehen ausreichende Querungsmöglichkeiten (z.B. Brücken, Bäche) zur Verfügung. Die Zugfrequenz ist in der Nacht sehr gering (zwischen 6 und 22 Uhr stündlich ein Zugpaar), so dass es ausgedehnte zugfreie Zeitfenster gibt. Von einer Erhöhung der Mortalität durch den Bahnbetrieb war daher nicht auszugehen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Auch sind keine Beeinträchtigungen gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu erwarten. Die durch das Vorhaben ausgelösten Störungen sind temporär. Insbesondere in der Nacht sind die Baumaßnahmen von sehr kurzer Dauer und die angrenzenden Flächen in ihrer Eignung als wenig attraktiv für Fortpflanzungsstätten zu bewerten. Eine Betroffenheit im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt auch nicht vor, da essentielle Fortpflanzungsbereiche außerhalb des Wirkraums liegen.

Die artenschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens waren erfüllt. Eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG war für die genannten Arten nicht erforderlich.

Soweit es zu unvorhergesehenen Entwicklungen und maßgeblichen Abweichungen von der eingereichten Planung kommen sollte, wird durch die angeordnete umweltfachliche Baubegleitung sichergestellt, dass frühzeitig eingegriffen und das weitere Vorgehen mit der Obersten Naturschutzbehörde abgestimmt wird (vgl. A.4.2).

B.4.5.2 Ausnahmetatbestände von den Verboten des § 44 BNatSchG

Durch das Vorhaben sind trotz der geplanten Schutz- und Minimierungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG auf einzelne Arten nicht ausgeschlossen. Dies betrifft die Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) und die Reptilienarten - Mauereidechse (*Podarcis muralis*) und Schlingnatter (*Coronella austriaca*):

1. Haselmaus

Die Haselmaus wurde an der Böschung von Bahn-km 4,2 bis Bahn-km 4,4 sowie an der Böschung bei Bahn-km 5,7 nachgewiesen. Darüber hinaus ist an mehreren Böschungsbereichen entlang der gesamten Strecke und auf mehreren Baustelleneinrichtungsflächen - aufgrund der Habitateignung - mit einem Vorkommen zu rechnen, obwohl bei der Kartierung ein Nachweis nicht gelang.

Trotz der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, wie z.B. „Bauzeitliche Beschränkung der Wurzelrodung“ kann es im Zuge der Baumaßnahme zu dauerhaften oder vorübergehenden Verlust von Lebensräumen und Fortpflanzungsstätten bzw. potenziellen Lebensräumen kommen. Auch kann die unabsichtliche Tötung und Verletzung bzw. Störung von Einzelindividuen nicht ausgeschlossen werden.

2. Reptilien- Zauneidechse, Mauereidechse und Schlingnatter

Im Eingriffsbereich wurden insgesamt sechs Reptilienarten nachgewiesen, von denen die Zauneidechse, Mauereidechse und Schlingnatter als streng geschützte Art nach Anhang IV der FFH Richtlinie geführt werden.

Die Mauereidechse ist die individuenstärkste Population und kommt auf der gesamten Bahnstrecke vor. Der Bereich um den Bahnhof Homburg ist am stärksten besiedelt.

Die Schlingnatter wurde an zwei Stellen nachgewiesen. Sie gilt allerdings als Nahrungsfolger der Mauereidechse, sodass ihre Verbreitung auf der gesamten Strecke anzunehmen ist.

Die Zauneidechse konnte in mehreren Bereichen, vor allen im Randbereich der Trasse festgestellt werden. Da die Abstände zwischen den Nachweisen sehr groß sind, wird von einzelnen lokalen Populationen ausgegangen.

Durch die Eingriffe im Zuge der Baumaßnahme kann es – trotz Vermeidungsmaßnahmen wie z.B. „Reptilienschutzzäune“ und „Vergrämung“- zu dauerhaften oder vorübergehenden Verlusten von Lebensräumen und Fortpflanzungsstätten kommen. Auch kann die unabsichtliche Tötung und Verletzung bzw. Störung von Einzelindividuen nicht ausgeschlossen werden.

B.4.5.2.1 Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Die Voraussetzungen zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG lagen vor, da das öffentliche Interesse überwog, zusätzlich zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Homburg – Zweibrücken soll zukünftig eine wichtige Verbindung zwischen den Ortschaften der Gemeinde Homburg und eine Anbindung an das weitere Schienennetz sein. Es wird eine attraktive Bahnverbindung zwischen den Bundesländern Saarland und Rheinland-Pfalz geschaffen. Die Maßnahme ist zur Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV eine Maßnahme von hoher Bedeutung, wodurch die Erfordernisse und das überwiegend öffentliche Interesse dargelegt wurden.

Aufgrund der vorgegebenen Linienführung (alte Bahntrasse) und der Tatsache, dass durch eine andere Linienführung weitere artenschutzrechtliche Betroffenheiten entstünden sowie dem engen Zeitablauf verbunden mit der Größe der Baumaßnahme sind andere Alternativen nicht gegeben.

Bei Einhaltung der in den Unterlagen geplanten Maßnahmen sowie der unter A.4.2 festgesetzten und der von der Obersten Naturschutzbehörde geforderten Nebenbestimmungen ist davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand der Haselmaus sowie die Reptilienpopulation nicht verschlechtern wird. Die Ausnahmegenehmigung im Sinne des § 45 Abs. 7 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 1 BNatSchG war somit zu erteilen.

B.4.6 Umweltfachliche Bauüberwachung

Die unter Punkt A.4.3 verfügte Einsetzung einer umweltfachlichen Bauüberwachung hat ihren Grund in der Komplexität des hier antragsgegenständlichen Vorhabens, die sich an der Vielzahl der durchzuführenden Baumaßnahmen festmachen lässt. Hinzu kommt die unmittelbare Nähe des Vorhabens zur Wohnbebauung und zum Trinkwasserschutzgebiet. Beim Bau von Bahnanlagen werden zum Schutz der Umwelt regelmäßig Schutz-, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen festgesetzt, die bei ordnungsgemäßer Durchführung Schäden von der Bevölkerung sowie der belebten und unbelebten Umwelt abwehren. Gerade größere Baumaßnahmen erweisen sich hinsichtlich der durchzuführenden Maßnahmen und der zeitlichen Abläufe sowie der beteiligten Personen, Firmen und Gewerke als so komplex, dass eine genehmigungs-

konforme Realisierung nur durch eine ergänzende, umweltorientierte Steuerung, der Umweltfachlichen Bauüberwachung, gewährleistet werden kann. Das trifft auf das hier antragsgegenständliche Vorhaben zu. Seine Komplexität erfordert es, durch eine besondere Bauüberwachung sicherzustellen, dass sämtliche einschlägige Rechts- und Verwaltungsvorschriften beachtet und eingehalten, dass die von der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Anwohner realisiert, dass Zusagen der Vorhabenträgerin vollumfänglich umgesetzt und dass den in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen Folge geleistet wird.

B.4.7 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes, des Erschütterungsschutzes sowie des Schutzes vor sonstigen Immissionen vereinbar. Durch die in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen (vgl. Punkt A.4.4) und durch die Zusagen der Vorhabenträgerin zum Lärmschutz (vgl. Punkt A.6) ist sichergestellt, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Immissionen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

B.4.7.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens 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. 2 Satz 2 VwVfG waren im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen des Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich waren.

Nach § 22 Abs. 1 BImSchG wird beim Errichten und Betreiben von Baustellen vom Anlagenbetreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert werden sollen, und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden (§ 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG).

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom

19.08.1970 (AVV-Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 09.09.1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG fort gilt, konkretisiert. Die AVV-Baulärm legt außerdem – ausgehend von dem vom Normgeber für erforderlich gehaltenen Schutzniveau – differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeitraum bestimmte Immissionsrichtwerte (vgl. Ziffer 3.1.1) fest. Bei Einhaltung dieser Immissionswerte kann von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden. Von den Werten der Ziffer 3.1.1 sind im Einzelfall Abweichungen denkbar, etwa wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall wegen einer bereits vorhandenen Lärmvorbelastung ausnahmsweise als geringer anzusehen ist, als es in den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm zum Ausdruck kommt.

B.4.7.1.1 Schalltechnische Untersuchung

Die aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschemissionen wurden im Rahmen der Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen untersucht (Unterlage 20.2a).

Die Ergebnisse zeigen, dass sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum hohe Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm bei allen untersuchten Arbeitsgängen zu erwarten sind. Im Tageszeitraum treten die höchsten Richtwertüberschreitungen bei den Rammarbeiten auf. Im Nachtzeitraum sind zwar keine lärmintensive Abbruch- und Rammarbeiten geplant, allerdings werden Richtwertüberschreitungen prognostiziert. Dies betrifft vor allem den Streckenabschnitt Einöd – Landesgrenze Saarland/ Rheinland-Pfalz. Hier werden insbesondere bei den Erd- und Kabelkanal-/ Kabeltiefbauarbeiten, dem Neubau des Mittelbahnsteigs am Bahnhof Einöd, dem Neubau des Rampenbauwerks mit Anschluss an die Eisenbahnüberführung „Raiffeisenstraße“ bei Bahn- km 100,383 und den Gleisarbeiten Richtwertüberschreitungen prognostiziert. Die Anforderungen an den Spitzenpegel nach der AVV Baulärm werden im Nachtzeitraum bei allen lärmintensiven Arbeiten voraussichtlich nicht eingehalten.

B.4.7.1.2 Allgemeine Regelungen/ baulärmärmere Verfahren

Die Vorhabenträgerin hat sich im Erläuterungsbericht unter der Ziffer 9.3. verpflichtet diverse Maßnahmen umzusetzen, um den Beeinträchtigung durch Baulärm zu begegnen. Insbesondere wurde bei Beurteilungspegel ab 70 dB(A) tags bzw. 60dB(A)

nachts die Zurverfügungstellung von Ersatzwohnraum zugesagt. Ferner verzichtet die Vorhabenträgerin im Nachtzeitraum auf die Durchführung lärmintensiver Abbruch- und Rammarbeiten (für die Oberleitungsmaste).

Über die getätigten Zusagen hinaus, war die Vorhabenträgerin nach § 74 Abs. 2 S.2 VwVfG zur Prüfung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten, wie z.B. für die Gründungsarbeiten der Oberleitungsmasten zu verpflichten. Ein Großteil der prognostizierten Lärmbelastigungen wird durch die Rammarbeiten hervorgerufen (vgl. Erläuterungsbericht- Unterlage 1- Kapitel 9.3- S. 89 sowie Unterlage 20.2a). Im Hinblick auf die Art der Bauausführung wurden für diesen besonders lärmintensiven Arbeitsgang keine Alternativen in der Bauausführung in Betracht gezogen. Vielmehr führt die Vorhabenträgerin im Rahmen des Erläuterungsberichts aus, sämtliche Oberleitungsmaste ausschließlich mit Rampaufgründung bauen zu wollen (vgl. Erläuterungsbericht- Unterlage 1, S. 60).

Aus technischer Sicht liegen der Planfeststellungsbehörde keine widersprechenden Erkenntnisse vor, die ein erschütterungsärmeres Verfahren wie z.B. der Bohrpfaufgründung ausschließen.

Die Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen empfiehlt das Einsetzen von Baugeräten und Bauverfahren mit besonders geringen Schallimmissionen (Unterlage 20.2 a – Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen, S.32). Ferner wurde auf Grund des Baugrundes im Rahmen des geotechnischen Berichts gerade vorgeschlagen, für das Einbringen der Pfähle ein möglichst erschütterungsarmes Herstellungsverfahren zu wählen und gerade bei den kritischen Baugrundverhältnissen nach der gutachterlich empfohlenen Nacherkundung baulärmärmere Verfahren anzuwenden (vgl. Unterlage 21.2 - Geotechnischer Bericht, S. 19).

Eine Rampaufgründung war dennoch nicht generell auszuschließen, da der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt ist, ob die Anwendung baulärmärmerer Verfahren im konkreten Fall uneingeschränkt möglich (z. B. aufgrund der geologischen Verhältnisse) sowie wirtschaftlich vertretbar sind.

Der Vorhabenträgerin war ferner aufzugeben, das Einsetzen von Baugeräten und Bauverfahren mit geringeren Schallimmissionen anhand der konkreten Bauausführungsplanung zu prüfen und bei Kenntnis des genauen Bauablaufplans und der zum Einsatz kommenden Baumaschinen fortzuschreiben. Insbesondere lässt sich durch

die Ummantelung des Rammgutes im Allgemeinen eine wesentliche Lärminderung erreichen (vgl. AVV Baulärm Anlage 2.4, VII).

Zum Kreis der durch die Lärmbelästigung durch die Rammarbeiten Betroffenen zählen unter anderem die „Paul-Weber Schule“, das „Christian von Mannlich Gymnasium“, das „Gymnasium Johanneum“, die „Hohenburg Schule“ und die „Grundschule Homburg- Einöd“ (vgl. Unterlage 20.2 a - Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmission, S.33 u. Anlage 2, Blatt 1.1, 1.2, 1.3). Insbesondere der lärmintensive Arbeitsgang des Rammens im Rahmen der Elektrifizierung der Strecken 3450 und 3283 soll sich über 6,5 Monate hinziehen. In einen solchen Zeitraum werden voraussichtlich Schulferien fallen, sodass es der Vorhabenträgerin durchaus zumutbar ist, zu prüfen, ob diese Arbeiten während der Schulferien umsetzbar sind.

B.4.7.1.3 Nachtarbeiten und Arbeiten an Sonn-/Feiertagen

In einzelnen Bereichen kann auf Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeiten nicht verzichtet werden. Dies betrifft insbesondere den Bereich Einöd.

Die Vorhabenträgerin verzichtet während der Nacht zwar auf die Durchführung lärmintensiver Abbruch- und Rammarbeiten. Darüber hinaus gehende Arbeiten waren jedoch nicht auszuschließen, da es ohne Nachtarbeiten zu einer erheblichen Verlängerung der Bauzeit käme. Ferner müsste der Bahnbetrieb in Bereichen, in denen die Bauarbeiten unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs stattfinden, eingestellt werden.

Den Belangen der Betroffenen wird durch die Auflage und die Zusagen der Vorhabenträgerin in gebotenem Umfang Rechnung getragen. Durch die Auflage unter A.4.4.1.3 wird sichergestellt, dass sich die Betroffenen auf die nächtlichen Bauarbeiten einstellen können. Ferner besteht die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Entschädigungsleistungen (vgl. A.4.4.1.5).

Sollten über die Nachtarbeiten hinaus Arbeiten an Sonn- und Feiertagen erforderlich werden, ist die nach § 12 nach dem Gesetz Nr. 1040 über die Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz- SFG) erforderliche Ausnahmegenehmigungen bei der nach saarländischem Landesrecht zuständigen Behörde zu beantragen.

B.4.7.1.4 Überwachungs-und Informationspflichten (Baulärm-Monitoring)

Der Vorhabenträgerin war der Einsatz eines anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen sowie die immissionstechnische Überwachung der

Bauarbeiten aufzuerlegen, da begründete Zweifel bestehen, ob die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden, und daher eine lärmoptimierte Steuerung der Arbeiten erforderlich werden kann und die Messwerte für die Entscheidung über das Bestehen eines Anspruchs auf finanzielle Entschädigung gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG benötigt werden.

B.4.7.1.5 Entschädigungsregeln

1. Entschädigung in Geld

Als Maßnahme zum Schutz vor Baulärm in Form von passiven Schallschutzmaßnahme (z.B. Schallschutzfenster) hat die Planfeststellungsbehörde Abstand genommen, weil sie die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen für untunlich hielt.

Zum einen ist noch nicht absehbar, in welchem Umfang die Beurteilungspegel nach AVV Baulärm tatsächlich überschritten werden. Zum anderen werden im Rahmen der Gesamtmaßnahme viele dynamischen Arbeitsvorgänge durchgeführt. Es handelt sich also um Arbeitsvorgänge, die nicht ortsfest, sondern als Wanderbaustelle zu verstehen sind. Die Beurteilungspegel werden daher nicht dauerhaft, sondern nur an einzelnen Tagen an bestimmten Gebäuden überschritten.

Der entstehende Baulärm ist daher im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums zu dulden. Kein Nachbar kann ein Bauwerk errichten, umbauen oder auch Instand halten, ohne dass dabei Lärm verursacht wird. Auch wirkt die Nachbarschaft zu einer bestehenden Eisenbahnanlage schutzmindernd, da nach allgemeiner Lebenserfahrung Anwohner mit der Durchführung von Bauarbeiten an einer bestehenden Eisenbahnstrecke immer rechnen müssen.

Da von der Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen Abstand genommen wurde, war mit diesem Beschluss eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach gemäß § 22a AEG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG für die Tage festzusetzen, an denen der im Rahmen detaillierter Baulärmprognosen berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) überschreitet.

Bei Büro- und Gewerberäumen waren der Eigenlärm, d.h. die Immissionen, die von dem Gewerbe selbst ausgehen, bei der Höhe des Beurteilungspegels und der Entschädigungshöhe einzubeziehen.

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen) – diese können durch passive Maßnahmen in der Regel nicht geschützt werden – ergibt sich der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung unmittelbar bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagrichtwertes. Darüber hinaus war der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des Tagrichtwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September zu beschränken, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen. Von einer Nutzung zu Wohnzwecken und damit als zentraler Lebensmittelpunkt war in diesem Zeitraum deshalb nicht auszugehen. Darüber hinaus entfällt der Anspruch im Zeitraum April bis September für die Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wird und insofern keine Nutzung des eigenen Außenwohnbereichs stattfindet.

Ferner war eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach gemäß § 22a AEG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG gebietsunabhängig für Schlafräume in Wohnungen für die Tage festzusetzen, an denen im Rahmen detaillierter Baulärmprognosen der Beurteilungspegel nachts von 60 dB(A) überschritten wird.

Die genannten Werte beruhen vor allem auf der 24. BImSchV. Der in Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV (Berechnung der erforderlichen bewerteten Schalldämmmaße) aufgeführte Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung war unter Hinzurechnung eines weiteren Korrekturwertes von 3 dB, der die unterschiedliche Dämmwirkung von Außenbauteilen bei gerichtetem Schall gegenüber diffusen Schallfeldern berücksichtigt, zu ermitteln.

Nach Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV war daher für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen und Unterrichtsräume unter Heranziehung des Korrektursummenanden D von 3 dB ergeben sich Innengeräuschpegel von 40 dB (A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume, 45 dB (A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) und 30 dB (A) nachts für Schlafräume.

Für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) ließ sich nach der in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichung 2 ein Außengeräuschpegel abschätzen, bei dessen Einhaltung Überschreitungen der o.g. Innengeräuschpegel nicht zu erwarten waren.

Abzustellen war daher auf Außengeräuschpegel von ca. 67 dB (A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume, von ca. 72 dB (A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) und von ca. 60 dB (A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Nachts und damit für Schlafräume waren entsprechend der Nr. 3.1.3 der AVV Baulärm neben den Beurteilungspegeln auch Spitzenpegel beurteilungsrelevant.

Alle unter A.4.4.1.5 genannten Beurteilungspegel für den Innenbereich gehen von einem geschlossenen Fenster aus.

Anders als tagsüber kann den Betroffenen nachts in Schlafräumen jedoch nicht zugemutet werden, durch regelmäßiges Lüften für Frischluft zu sorgen und durch Schließen des Fensters die Verlärmung des Innenbereiches so gering wie möglich zu halten. Um der Gefahr einer nicht zu entschädigenden Gefährdung der Gesundheit Betroffener zu begegnen, wird ein Verbleib in dem von einer Überschreitung des o.g. Pegels (Spitzenpegel außen von über 70 dB(A)) betroffenen Schlafraum für die Anspruchsberechtigten regelmäßig nur vorübergehend (nicht länger als vier aufeinander folgenden Nächten) zumutbar sein. Insoweit hat die Vorhabenträgerin den Betroffenen zugesagt, Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen.

Die Entscheidung über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen obliegt der nach Landesrecht zuständigen Behörde.

2. Ersatzwohnraum für besonders schutzbedürftige Personen

Der Vorhabenträgerin war über Zusage hinsichtlich der Bereitstellung von Ersatzwohnraum hinaus die Bereitstellung von Ersatzraum für Personengruppen mit einem höheren Schutzniveau auch tagsüber bei Überschreitung des Schwellenwerts von mehr als 60 dB(A) aufzuerlegen. Für besondere Personengruppen wie z.B. ältere und kranke Menschen, Schwangere oder Schichtarbeiter war ein höheres Schutzniveau zu Grunde zu legen, da diese Personengruppen wegen ihrer besonderen Merkmale, etwa wegen des Alters, der Vorerkrankungen oder der besonderen Lebensumstände als lärmempfindlicher einzustufen sind.

B.4.7.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen- Lärmvorsorgeansprüche im immissionsschutzrechtlichen System

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen ergibt sich nach den einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorschriften ein gestuftes System des Verkehrslärmschutzes. Auf der ersten Stufe steht das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG. Nach dem dort normierten Trennungsgrundsatz sind (auch) von Verkehrsanlagen ausgehende schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, soweit wie möglich zu vermeiden. Dieser in der Abwägung mit relativem Vorrang zu beachtende Grundsatz kann wesentliche Bedeutung für die Trassenwahl haben. Sofern sich schädliche Lärmeinwirkungen durch Verkehrsanlagen nicht bereits auf dieser Stufe vermeiden lassen, greift auf der zweiten Stufe der in § 41 Abs. 1 BImSchG normierte Grundsatz, wonach beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen sicherzustellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, wofür insbesondere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an den Verkehrswegen wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle in Betracht kommen. Eingeschränkt wird dieser Grundsatz gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG, wenn die Kosten aktiver Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden; in diesem Fall oder wenn aktiver Schallschutz nicht ausreicht, können sich die Lärmbetroffenen auf der dritten Stufe des immissionsschutzrechtlichen Schutzkonzepts durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes, wie insbesondere Schallschutzfenster, gegen

schädliche Umwelteinwirkungen schützen; in Höhe der hierfür erbrachten Aufwendungen billigt ihnen § 42 BImSchG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld zu.

Gemessen an diesen Grundsätzen waren im vorliegenden Fall keine Schutzauflagen festzusetzen:

B.4.7.2.1 § 50 BImSchG

Das Vorhaben ist mit den Belangen des § 50 BImSchG vereinbar und verstößt nicht gegen den Trennungsgrundsatz.

Das Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG ist kein zwingendes Gebot, sondern eine Abwägungsdirektive und kann im Rahmen der planerischen Abwägung bereits durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden, nicht erst wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht „zwingend“ geboten ist.

Im Rahmen der Abwägung war zunächst zu berücksichtigen, dass die Strecke bereits 1857 in Betrieb genommen wurde und eine Entwidmung der Strecke nicht erfolgte. Die Strecke planungsrechtlich damit seit 1857 existiert (vgl. folgende Ausführungen, B.4.7.2.6). Die dem Wohnen dienenden Gebiete entstanden erst nach Inbetriebnahme der Strecke in dem Umfang, in dem sie heute bestehen. Insoweit wäre diese sich nachträgliche, ausdehnende Wohnnutzung vorrangig zu beschränken.

Gegen eine Trassenverschiebung sprachen ein erhöhter Planungsaufwand und steigenden Kosten. Ausweislich der landesrechtlichen Machbarkeitsstudie bestand für eine Reaktivierung ein günstiges Kosten-Nutzung-Verhältnis. Im Übrigen werden bei einer Trassenverschiebung Flächen im Umfeld der Bahnlinie benötigt, die überwiegend im Privateigentum Dritter und eigentumsrechtlich nicht zur Verfügung stehen. Diese Flächen sind aber verfassungsrechtlich grundsätzlich ebenso schutzwürdig. Eine Trassenverschiebung würde die Belastungen nur räumlich verschieben, aber nicht in ihrer Intensität mindern. Die durch den Eisenbahnbetrieb vorbelasteten Flächen sind vorrangig vor den unbelasteten Flächen in Anspruch zu nehmen.

B.4.7.2.2 Ansprüche auf aktive Lärmschutzmaßnahmen nach §§ 41, 42, 43 BImSchG i.V.m. §§ 1 ff. der 16. BImSchV

Auch auf „zweiter“ Stufe war von einer Anordnung von Schutzauflagen abzusehen, da die materiellen Voraussetzungen des § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV nicht vorlagen.

Nach § 41 Abs.1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderungen von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Durch § 1 der 16. BImSchV wird der Anwendungsbereich des § 41 Abs.1 i.V.m. § 43 Abs.1 BImSchG näher konkretisiert. Nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist deren Anwendbarkeit auf den (Neu-) Bau oder die wesentliche Änderung des Verkehrsweges beschränkt.

Die Baumaßnahmen auf freier Strecke stellten größtenteils bereits keine Änderung nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV dar. Ein baulicher Eingriff ist nur dann erheblich im Sinne dieser Norm, wenn in die Substanz des Schienenweges (Gleisanlage mit ihrem Unter- und Oberbau, Oberleitung) eingegriffen wird und die Baumaßnahme die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges erhöht. Nicht erfasst werden hingegen solche baulichen Eingriffe, bei denen es sich lediglich um Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen oder um kleinere Baumaßnahmen handelt. Die Maßnahmen auf freier Strecke dienen der Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit der Anlage. Auch die Reparatur und Instandsetzung eines Schienenweges nach einer Streckenstilllegung stellt keine Änderung i.S. des § 1 der 16. BImSchV dar, wenn es sich um eine grundlegende Rekonstruktion der Gleisanlage handelt (bspw. durch Abtragung und völlige Erneuerung des gesamten alten Gleiskörpers). Die Wiederherstellung im Rahmen des planungsrechtlichen Bestands ist vielmehr nur als Nachholung der stilllegungsbedingt unterbliebenen Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen zu bewerten, sodass der Anwendungsbereich der § 41 Abs.1 BImSchG hinsichtlich dieser Maßnahmen nicht eröffnet war.

Alle über die Instandsetzungsmaßnahmen hinausgehenden Maßnahmen wie z.B. die Umbauten an den Haltepunkten waren nach § 1 Abs.2 Nr.2 der 16. BImSchV nicht erheblich, da der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms sich nicht um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht.

Ausweislich der Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen führt auf der Strecke 3283 der Einsatz von elektrischen Triebwagen im Prognose- Planfall gegenüber Dieselwagen im Prognose- Nullfall zu einer Pegelminderung von 1,4 dB(A). Zwischen Einöd und Zweibrücken kommt es im Prognose-Planfall trotz einer Berücksichtigung der optionalen Geschwindigkeitserhöhung von 90 km/h auf 100 km/h im Nachtzeitraum zu einer Pegelminderung von 0,5 dB gegenüber dem Prognose Nullfall. Im Tageszeitraum bleibt der Emissionskennwert unverändert (vgl. Unterlage 20.1- Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen).

Diese Berechnungen sind überzeugend. Sie sind vollständig und weisen keine Widersprüche auf. Sonstige Gründe, die für methodische Fehler sprechen, sind nicht ersichtlich:

B.4.7.2.2.1 Grundlage der Prognose: Betriebskonzept

Die Vorhabenträgerin hat der Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 20.1) zu Recht das Betriebskonzept basierend auf den Prognosezugzahlen 2030 zugrunde gelegt; sie war nicht gehalten, von einer Maximalauslastung der Strecke auszugehen. Dieses Vorgehen steht mit der ständigen Rechtsprechung im Einklang, wonach nicht die Kapazitätsgrenzen, sondern das für den Prognosezeitraum zu erwartende Betriebsprogramm zugrunde zu legen ist. Die Bemessung der Eisenbahninfrastruktur – auch des Lärmschutzes – erfolgt auf der Basis der jeweils aktuellen Prognose des Bundes. Nach der zugrunde gelegten Prognose der Strecke 3283 kommen nur elektrisch betriebene Regionalzüge zum Einsatz. Güterzüge sind in der Verkehrsprognose 2030 nicht vorgesehen. Dass die Verkehrsprognose auf unrealistischen Annahmen beruht ist nicht ersichtlich.

Dass sich die tatsächliche Auslastung der Strecke später abweichend von diesen Schätzungen entwickeln kann, liegt in der Natur der Sache. Eine Prognose ist eine Vorhersage. Sie kann immer nur im Vorhinein auf der Grundlage der zum Entscheidungszeitpunkt bekannten Tatsachen erstellt werden. Dass die Auslastung der Strecke nach Ausführung des Planvorhabens unter Kenntnis neu hinzutretender Umstände an den zu erwartenden Bedarf angepasst werden kann, liegt indes im Bereich des möglich.

Jede Prognose birgt eine gewisse Unsicherheit. Diesem Umstand trägt der Gesetzgeber jedoch mit § 75 Abs. 2 VwVfG Rechnung. Hiernach kann der Betroffene zusätzliche Schutzmaßnahmen beantragen, sollten sich die ursprünglichen Prognosen als zu

niedrig herausstellen. Die Betroffenen sind damit rechtlich hinreichend geschützt, sollte sich im Nachhinein rausstellen, dass die Strecke stärker genutzt wird.

B.4.7.2.2 Prognosehorizont/ Prognose Nullfall

Hinsichtlich der Ermittlung der Zahlen für den Prognose-Planfall und den Prognose-Nullfall sind keine rechtlich erheblichen Fehler erkennbar.

Als Grundlage für den Ausgangswert war der Prognose-Nullfall heranzuziehen. Der Prognose-Nullfall stellt die prognostizierten Schallimmissionen dar, wie sie bei durchgehendem Betrieb des wieder in Betrieb genommenen Streckenabschnitts ohne die betreffende Baumaßnahme vorliegen würden. Bei der Ermittlung des Prognose-Nullfalls waren alle anderen Änderungen im Schienennetz, die unabhängig von dem zu betrachtenden Bauvorhaben ohnehin durchgeführt worden wären (Instandsetzungsarbeiten), zu berücksichtigen. Es war daher nicht auf den gegenwärtigen, tatsächlichen Lärm abzustellen, sondern auf die zukünftige Verkehrsmenge zum Zeitpunkt des jeweils angesetzten Prognosehorizonts, die ohne die Durchführung des Vorhabens, aber mit der allgemein zu erwartenden Verkehrssteigerung entstanden wäre.

Auch dem Prognose-Planfall wurden zur Recht die Prognosezahlen aus Verkehrsprognose 2030 zugrunde gelegt (vgl. B.4.7.2.2.1). Der Prognose-Planfall ist derjenige, der die prognostizierte Schallsituation zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Bauvorhabens repräsentiert. Dabei waren alle mit dem Bauvorhaben verbundenen Änderungen zu berücksichtigen.

Da der durchgehende Eisenbahnbetrieb, der im Jahre 1857 in Betrieb genommene Strecke 3283 durch Betriebseinstellung (1989) und Stilllegung (1991) unterbrochen wurde, war die Gleichsetzung der absoluten Zugzahlen im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall plausibel.

B.4.7.2.2.3 Gefälligkeitsgutachten

Zweifel an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit des Sachverständigen bestanden nicht.

Die DB Systemtechnik GmbH ist ein unabhängiges, durch die deutsche Akkreditierungsstelle als Prüflabor u.a. für akustische und erschütterungstechnische Untersuchungen im Eisenbahnwesen akkreditiertes Unternehmen, welches mit ihrem Expertenwissen auf dem weltweiten Eisenbahnmarkt aktiv ist. Das Unternehmen gehört zu

den europaweit führenden Anbietern für Ingenieur- und Prüfdienstleistungen und befasst sich mit vielfältigen Ingenieurdienstleistungen aus allen Bereichen des technischen Bahnbetriebs, wie z.B. aus dem Bereich der Fahrzeugtechnik, der Infrastruktur, der Instandhaltung und der Konstruktion. Zur Erstellung des Gutachtens wurde nach dem aktuellen Stand der Technik die Software Cadna/A verwendet. Diese Software wird in mehr als 60 Ländern, u.a. auch von Städten, Kommunen, Unternehmen und Ingenieur- und Beratungsbüros genutzt.

Offensichtliche Mängel der vorgelegten Berechnungen waren nicht ersichtlich.

B.4.7.2.2.4 Berücksichtigung des Umgebungslärms

Beurteilungsgrundlage für das Vorliegen von „schädlichen Umwelteinwirkungen“ nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV ist nur der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Lärm („Einzelpiegel“). Nicht in die Betrachtung mit einzubeziehen war der Lärm, der von anderen Verkehrswegen oder sonstigen Geräuschquellen (z.B. Gewerbe- oder Industrieanlagen) ausgeht („Summenpegel“). Das Lärmschutzsystem ist durch ein Nebeneinander von Regelwerken gekennzeichnet, die jeweils nur auf bestimmte Lärmarten abstellen, bereichsfremde Geräuschquellen aber aus der Betrachtung ausblenden. Insofern war im Rahmen des Anwendungsbereiches der 16. BImSchV nur der von dem Schienenweg ausgehende Lärm zu betrachten.

B.4.7.2.3 Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen

Auch auf „dritter“ Stufen bestanden nach dem immissionsschutzrechtlichen Schutzkonzept keine Ansprüche auf passiven Schallschutz, da hier der Anwendungsbereich des § 41 Abs.1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV nicht eröffnet war.

B.4.7.2.4 Betriebsbedingte Lärmimmissionen Ansprüche nach § 74 Abs.2 S. 2 VwVfG

Vorliegend waren der Vorhabenträgerin wegen des entstehenden Betriebslärms auch keine Schutzvorkehrungen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer nach § 74 Abs. 2 S.2 VwVfG aufzuerlegen.

Die §§ 41 ff. BImSchG bestimmen innerhalb ihres Anwendungsbereichs die Bewältigung der Lärmschutzproblematik abschließend. Ein Rückgriff und die Anordnung physisch-realer Schutzvorkehrungen auf Grundlage des § 74 Abs.2 S.2 VwVfG war daher ausgeschlossen.

B.4.7.2.5 Betriebsbedingte Lärmimmissionen- Ansprüche nach § 74 Abs.2 S.3 VwVfG

Trotz des abschließenden Regelungsbereiches der §§ 41 ff. BImSchG bleiben nach § 42 Abs.2 S.2 BImSchG Vorschriften unberührt, welche eine weitergehende Entschädigung gewähren. Allerdings war hier auch nach § 74 Abs.2 S.3 VwVfG kein Entschädigungsanspruch festzusetzen.

Der Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs.2 S.3 VwVfG stellt ein finanzielles Surrogat für untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbare Schutzvorkehrungen dar. Ausgeglichen werden lärmbedingte Nachteile, soweit diese die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Wegen des Vorrangs der Schutzvorkehrungen war eine Entschädigungsleistung nach § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG ausgeschlossen, da § 74 Abs.2 S.2 VwVfG tatbestandlich nicht griff.

B.4.7.2.6 Betriebsbedingte Lärmimmissionen- Lärmvorsorgeansprüche nach § 18 Abs.1 S.2 AEG

Weitere Lärmschutzmaßnahmen waren auch nicht nach § 18 Abs. 1 S.2 AEG festzusetzen.

Lärmschutzbelange sind im Rahmen der Planfeststellung ungeachtet der Höhe der Lärmbelastung nur in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung gegenüber der plangegebenen Vorbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Denn nur, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt, ist es gerechtfertigt, die Lärmbelastung als ein im Rahmen der Planung bewältigungsbedürftiges Problem zu behandeln. Anlieger einer Bahnstrecke haben eine Lärmbelastung, die die gegebene Vorbelastung nicht übersteigt, deshalb in der Regel hinzunehmen. Selbst Belastungswerte, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nach Art. 2 Abs. 2, Art. 14 Abs. 1 GG - die jedenfalls für Wohngebiete an Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festzumachen ist - überschreiten, bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer

in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind.

Vorliegend steigt die Lärmbelastung nicht durch das planfestgestellte Vorhaben (vgl. Unterlage 20.1 – Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen, B.4.7.2.2).

Für den Umfang der Vorbelastung war nicht die tatsächliche Nutzung, sondern die rechtliche Ausnutzung des Schienenweges maßgeblich.

Die Strecke wurde hier 1857 in Betrieb genommen und war bis 1989 in Betrieb. An der Widmung der Strecke bestehen keine ernsthaften Zweifel.

Die tatsächliche Entwicklung führte vorliegend nicht zu einer Entwidmung. Weder die teilweise Demontage der Gleise, der Verfall der Bahnanlagen oder ihre Überwucherung durch Vegetation begründeten eine Funktionslosigkeit, die nicht rückgängig gemacht werden kann. Es fehlt ein eindeutiger Hoheitsakt, der für jedermann klare Verhältnisse darüber geschaffen hätte, ob und welche Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offenstehen. Auch die erfolgte Betriebseinstellung und Stilllegung ließ die Rechtswirkung der Planfeststellung nicht entfallen. Die Stilllegung des Streckenbetriebs und eine dadurch bedingte, durch Sanierung aber ohne weiteres behebbare Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Betriebsanlagen rechtfertigen nicht die Annahme, die Wiederaufnahme der ursprünglichen Nutzung sei durch die vorgegebene tatsächliche Situation ausgeschlossen und daher planungsrechtlich nicht mehr gedeckt.

Allein durch eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG wären die Rechtswirkungen der Planfeststellung (und der Widmung) beseitigt worden. Eine solche erfolgte vorliegend jedoch nicht.

Weitere Anhaltspunkte, dass der Verkehr auf der Strecke hinsichtlich seiner Art, des mengenmäßigen oder zeitlichen Umfangs begrenzt worden sei, waren nicht ersichtlich.

Ein Ausnahmefall von dem Grundsatz, dass es auf das Maß der rechtlich zulässigen Nutzbarkeit ankommt, sondern auf die tatsächliche Frequentierung, lag im vorliegenden Einzelfall nicht vor.

Die Feststellung, dass der Lärm nicht zunehme, beruht hier zwar auf einem Vergleich des nach der Planfeststellung zu erwartenden tatsächlichen Zustandes mit einem un-

terstellten Zustand des zuvor vorhandenen Schienenweges, der der Wirklichkeit offensichtlich nicht entspricht. Es handelt sich mithin um eine juristische Fiktion, das heißt, um die gewollte Gleichsetzung von Zuständen, deren Ungleichheit bekannt ist.

Diese Gleichsetzung wird jedoch nicht über ein sachlich vertretbares Maß hinaus ausgedehnt. Eine Ausdehnung über das sachlich vertretbare Maß hinaus liegt nach der Rechtsprechung unter anderem dann vor, wenn die neu zu erwartenden Geräuschimmissionen, die die verfassungsrechtliche Grenze der Gesundheitsbeeinträchtigung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten.

Eine Eingrenzung der Fiktion wäre hier allenfalls im Hinblick auf 25 Anwesen in der Bexbacher Straße, der Geberstraße und in der Richard-Wagner-Straße in Homburg in Betracht gekommen. An diesen Anwesen wurden Beurteilungspegel von über 60 dB(A) nachts im Prognose-Planfall errechnet (vgl. Unterlage 20.2- Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen).

Die Bestimmung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ist allerdings nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionswerte abhängig zu machen. Vielmehr spielen die Besonderheiten des Einzelfalls eine wesentliche Rolle.

Die hohen Beurteilungspegel an den vorgenannten Anwesen sind gerade nicht auf das planfestgestellte Vorhaben zurückzuführen.

Die hohen Beurteilungspegel sind auf die Strecke 3250 zurückzuführen.

In dem Straßenabschnitt trifft die zu reaktivierende Strecke 3283 bei Bahn-km 0 bis 1,4 auf die Strecke 3250 Saarbrücken Hbf - Homburg Hbf.

Die Strecke 3250, Saarbrücken Hbf – Homburg Hbf ist eine zweigleisige, elektrifizierte Strecke und verläuft von Südwesten in Richtung Nordosten. Für den maßgeblichen Streckenabschnitt der Strecke 3250 von km 29,868 bis km 30,522 beträgt die zulässige maximale Höchstgeschwindigkeit 160 km/h. Wegen der bereits bestehenden Lärmproblematik wurde die Strecke 3250 in das „Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen“ des Bundes aufgenommen. Die DB Netz AG plant entlang der Strecke 3250, Saarbrücken Hbf - Homburg Hbf zwischen Bahn km 29,868 – 30,522 bereits den Bau zweier Lärmschutzwände.

Die Lärmproblematik im Hinblick auf die 25 Anwesen in der Bexbacher Straße, der Geberstraße und in der Richard-Wagner-Straße in Homburg hat sich gerade nicht zur einer bloßen Fiktion verflüchtigt, sondern ist die Strecke 3250 zurückzuführen. Eine Eingrenzung der juristischen Fiktion war daher nicht gerechtfertigt. Auch weil bereits

aktive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm des Bundes vorgesehen sind.

Im Hinblick auf die übrigen Anwesen wurden keine Beurteilungspegel errechnet, die die verfassungsrechtliche Grenze der Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigungen überschritten. Die befürchteten Lärmschutzdefizite sind nicht so gravierend, dass sie die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen würden. Die Wiederaufnahme der Nutzung lag- wie ausgeführt- im Bereich des Möglichen. Die Erwartungen, die tatsächliche Situation einer stillgelegten Bahnstrecke bliebe erhalten und sei in Folge eines längerfristigen Sanierungsstaus unumgänglich, waren – insbesondere auch im Hinblick des Interesses des Allgemeinwohls an der Wiederinbetriebnahme – nicht schützenswert.

Auch aus sonstigen Vertrauensschutzgesichtspunkten waren keine Festsetzungen wegen der befürchteten Betriebslärmimmissionen zu treffen. Insbesondere waren keine betriebsregelnden Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Ausschluss der Güterverkehrsnutzung, zeitliche Beschränkungen der Streckenauslastung (insbesondere während der Nachtzeit) anzuordnen.

Regelungen, die den Betrieb betreffen, finden 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. Z.B. kommen betriebliche Beschränkungen zum Zwecke des Lärmschutzes in Ausnahmefällen in Betracht bis angeordneten Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden. Eine solche Ausnahme lag nicht vor, da bauliche Maßnahmen zur Lärmminimierung nicht festzusetzen waren (vgl. B.4.7.2).

Insofern musste daher die konkrete Ausgestaltung des Betriebs der unternehmerischen Entscheidung des Betreibers vorbehalten bleiben. Auch weil im Rahmen der Abwägung das öffentliche Interesse die privaten Interessen überwiegt.

Die Anordnung einer betriebsregelnden Maßnahme hätte erblich negative Auswirkungen auf den Schienenverkehr. Der Schienenverkehr befindet sich in Konkurrenz mit anderen Verkehrsmitteln. Ein wesentlicher Faktor gegenüber anderen Verkehrsmitteln ist die Schnelligkeit. Insbesondere die Herabsetzung der Geschwindigkeit widerspricht dem Ziel einer schnellen Beförderung von Personen und Gütern und der verkehrspolitischen Zielstellungen, der Erhöhung der Attraktivität des Nahverkehrs.

Sofern sich nachträglich herausstellt, dass die betreffende Strecke stärker ausgelastet wird, als ursprünglich prognostiziert und es dadurch zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt, werden die Interessen der Betroffenen nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ausreichend geschützt.

§ 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG gewährt den Betroffenen einen Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen, wenn nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens auftreten. Hiervon erfasst werden nachträglich eingetretenen Auswirkungen, die ihre Ursache in einer gesteigerten Auslastung der planfestgestellten Anlage haben, sofern es hierdurch zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt.

B.4.7.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Aus dem Baubetrieb, etwa durch den Einsatz von Baumaschinen und Baugeräten, resultieren Erschütterungen. Diese können sich einerseits auf Menschen in Gebäuden und andererseits auf bauliche Anlagen auswirken.

Für Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden werden das Beurteilungsverfahren und die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 orientierend herangezogen. Die Anhaltswerte, deren Beurteilung in drei Stufen erfolgt, richten sich dabei nach der Anzahl von Tagen, an denen Erschütterungseinwirkungen stattfinden.

Erschütterungseinwirkungen auf baulichen Anlagen beurteilen sich nach der DIN 4150 Teil 3. Hierin finden sich Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswerts von Gebäuden nicht zu erwarten sind.

Ausweislich der „Untersuchung zu baubedingten Schall und Erschütterungsimmissionen“ sind Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150- Teil 2 und Teil 3 im vorliegenden Fall prognostiziert (vgl. Unterlage 13.2, S. 25 ff.).

Die Vorhabenträgerin hat für Gebäude ein Schutzmaßnahmenkonzept zur Minimierung von potenziellen Betroffenheiten vorgesehen. Sie hat zugesagt, vor Beginn der Baumaßnahme eine bauliche Beweissicherung an nah zur Baumaßnahme gelegenen Gebäuden und baubegleitende Schwingungsmessungen durchzuführen. Bei den Arbeiten mit Vibrationsverdichtern betrifft dies die Gebäude in der Straße „Am Schwedenhof“ Nr. 6, 8, 10 (Gebäude mit Wohnnutzung), das Gebäude an der „Webenheimerstraße“ Nr. 6 (Gebäude ohne Wohnnutzung) sowie gewerblich genutzte Gebäudeteile bei Bahn-km 1,4 und Bahn-km 6.9 links der Strecke 3283 (Gebäude ohne Wohnnutzung). Bei den Rammarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmaste kann es

in einem horizontalen Abstand von 52 m zu Überschreitungen der Anhaltswerte kommen. Innerhalb eines Korridors von 52 m zu den geplanten Rammarbeiten befinden sich aufgrund der dichten Bebauung in Nähe der Bahnstrecke eine Vielzahl von Gebäuden. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, innerhalb des Korridors von 52 m baulichen Beweissicherungen und baubegleitenden Schwingungsmessungen durchzuführen (vgl. Unterlage 1- Erläuterungsbericht, S. 95).

Da besonders hohe Erschütterungen in der Regel auch mit erheblichen Schallimmissionen einhergehen, wird auf A.4.4.1 und B.4.7.1 verwiesen.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die durch die Baumaßnahmen eintretenden Schäden auszugleichen. Ersatzwohnraum ist zur Verfügung zu stellen (vgl. A.4.4.1.5).

Darüber hinaus war der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, eine konkrete Person/konkrete Personen als Ansprechpartner vor Ort für die Nachbarschaft zu benennen und der Nachbarschaft in geeigneter Form mitzuteilen (A.4.4.1.4). Die Erreichbarkeit des Verantwortlichen ist während der Bauarbeiten sicherzustellen. Name, Erreichbarkeit und Bauablaufdaten (Beginn und Ende der erschütterungsintensiven Arbeiten) sind zwei Wochen vor Beginn sowie den Zeitpunkt besonders erschütterungsintensiver Arbeiten mitzuteilen. Soweit sich die Bauarbeiten rund um die Uhr (24 Stunden) erstrecken sollten, ist die Erreichbarkeit des Verantwortlichen auch 24 Stunden sicherzustellen.

B.4.7.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen und sekundärer Luftschall

Erschütterungsimmissionen bestehen aus fühlbaren, mechanischen Schwingungen und hörbarem sekundärem Luftschall, der durch die Schallabstrahlung schwingender Raumbegrenzungsflächen entsteht. Sie stellen Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG dar, wenn sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Maßgeblicher Anknüpfungspunkt für eine Beeinträchtigung des rechtlich geschützten Interesses an einer ungestörten Wohnnutzung ist die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort; diese richtet sich nach der Art des Gebietes, in dem das Grundstück liegt, und den weiteren tatsächlichen Verhältnissen. Bei dieser Bewertung ist der technisch-wissenschaftliche Sachverstand, der insbesondere in technischen Regelwerken zum Ausdruck kommt, heranzuziehen. Die hier einschlägige DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) enthält Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen

durch den Schienenverkehr. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass es sich hierbei um keine absoluten Grenzwerte handelt und dass auch bei deren Überschreitung – anders als bei gesetzlich normierten Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Insbesondere aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme können besondere Duldungspflichten herrühren, so dass sich Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen bisherigen Vorbelastung halten, als zumutbar darstellen, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen.

Dies zugrunde gelegt, kann Erschütterungsschutz nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt.

Erschütterungen und sekundärer Luftschall stehen technisch in sehr engem Zusammenhang, was eine korrespondierende Betrachtung und Behandlung beider Immissionen erlaubt. Sekundärer Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Er ist im weiteren Sinne ebenfalls als Verkehrslärm einzuordnen und nach § 41 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Die Stärke des sekundären Luftschalls ist von den auftretenden Erschütterungen und raumspezifischen Faktoren abhängig. Dies sind Faktoren, welche die Emissionen beeinflussen (Zugart, Geschwindigkeit, Häufigkeit), Faktoren, die die Übertragung beeinflussen (Oberbaukonstruktion, Bodenart, Bodenschichten, Grundwasser, Entfernung zwischen Gleisen und Gebäuden) sowie Faktoren, welche die Entstehung beeinflussen (Konstruktion des Gebäudes, Zimmereinrichtung). Auch in Bezug auf den sekundären Luftschall ist das in § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zum Ausdruck kommende „Verschlechterungsverbot“ zu beachten. Hiervon ausgehend bedarf es ebenfalls einer „Zumutbarkeitsschwelle“, bei deren Überschreitung geeignete Schutzmaßnahmen am Gleiskörper, am Bahnkörper, am Ausbreitungsweg oder am zu schützenden Objekt zu treffen sind, damit sich eine vorhandene Belastung nicht signifikant erhöht. Zur Beurteilung der Zumutbarkeit sekundärer Luftschallimmissionen fehlen derzeit normative Regelungen. Da es sich bei sekundärem Luftschall um verkehrsinduzierten Lärm handelt, erscheint ein Rückgriff auf die 24. BImSchV sachgerecht. D.h. die Zumutbarkeitsschwelle für den sekundären Luftschall hat sich an den aus Tabelle 1 der 24. BImSchV abgeleiteten Innenraumpegel zu orientieren. Diese betragen für Wohnräume 40 dB(A) tagsüber und für Schlafräume 30 dB(A) in der Nacht. Nun vermögen diese Werte - mangels rechtlicher Verbindlichkeit - keine

absolute Grenze darzustellen, sie können aber als konkreter Anhaltspunkt dienen. Daher ist bei Einhaltung der Innenraumpegel regelmäßig von der Zumutbarkeit der Körperschallimmissionen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG auszugehen, während im Falle der Überschreitung eine Unzumutbarkeit anzunehmen ist, was Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bzw. die Leistung einer Entschädigung (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG) nach sich zieht.

Durch die Elektrifizierung und Reaktivierung der Strecke 3283 ab km 0,967 bis zur Einbindung in die Strecke 3450 (km 7,682) erfolgen keine Betroffenheiten hinsichtlich der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls an den benachbarten Bebauungen

Die Prognoseberechnung wurde auf einen Abstand von 5 m zur Gleisachse berechnet und ergab, dass es durch die Elektrifizierung der Strecke 3450 zu keinen Betroffenheiten hinsichtlich der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls an der benachbarten Bebauung kommen wird. Ab einem Abstand von 5 m zur Gleisachse liegen keine Einwirkungsbereiche vor. Es kommt weder zu einer beurteilungsrelevanten Zunahme der Immissionen, noch wird der Anhaltswert A_u überschritten. Zusätzlich wurden für eine tangierende Planung, die eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit um 10 km/h von 90 km/h auf 100 km/h umfasst, die Auswirkungen der Geschwindigkeitserhöhung auf die Erschütterungsmissionen untersucht. Es liegen keine Einwirkungsbereiche vor. Die Zunahme der Erschütterungen liegt mit ca. 11% deutlich unterhalb der zulässigen Erhöhung von 25%.

Die Anpassung der Trassierung 3283 ab km 0,556 und der Einbau einer Anschlussweiche für das Industriestammgleis haben keine Auswirkungen bzgl. der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls an den benachbarten Bebauungen.

Erhebliche Belästigungen infolge sekundärer Luftschallimmissionen sind durch das antragsgegenständliche Vorhaben ausgeschlossen. Auch wenn die Berechnungen für den Prognose-Planfall im Vergleich zum Prognose-Nullfall eine Erhöhung der Beurteilungspegel ausweisen, liegt die Zunahme des sekundären Luftschalls mit maximal 0,6 dB deutlich unterhalb der zulässigen Pegelzunahme von 2,1 dB (s. Kap. 2.1.3). Ab einem Abstand von 5 m zur Gleisachse liegen keine Einwirkungsbereiche vor. Die Anhaltswerte des unteren Anhaltswerts A_u werden nicht überschritten.

Unter Beachtung dieser Grundsätze war die Methodik zur Ermittlung der Erschütterungsmissionen und des sekundären Luftschalls nicht zu beanstanden.

Hierbei konnte auf Erschütterungsmessungen, die im Bereich Offenburg erhoben worden waren, zurückgegriffen werden. Die Messungen der Erschütterungs-Emissionen im Bereich Offenburg war auf das Planvorhaben übertragbar, da die Messungen an Fahrzeugen der gleichen Kategorie, wie sie das Prognose-Betriebsprogramm vorsieht, unter vergleichbaren Bodenverhältnissen durchgeführt wurden. Die Form des Oberbaus stimmte überein. Unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten zwischen den Messungen und Berechnungen wurden rechnerisch korrigiert. Auch bei Messungen von Erschütterungsimmissionen vor Ort ist immer mit Abweichungen und Schwankungen zwischen verschiedenen Messungen zu rechnen. Die maßgebliche Frage, ob durch das Planvorhaben beurteilungsrelevante Erhöhungen der Immissionen ausgelöst werden, wurde auf Grundlage der in Raum Offenburg durchgeführten Messungen zuverlässig beantwortet.

Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bzw. die Leistung einer Entschädigung (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG) waren nicht festzusetzen.

B.4.7.5 Immissionen durch elektromagnetische Felder

Zum Schutz der Bevölkerung waren keine gesonderten Auflagen anzuordnen. Nach der durchgeführten Betrachtung im Rahmen des Gutachtens zu elektromagnetischen Feldern (Unterlage 23) gehen von der geplanten Anlage generell keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen aus. Die Grenzwerte der 26.BImSchV werden deutlich unterschritten.

B.4.7.6 Lichtimmissionen

Die hier genannten Auflagen dienen der Vermeidung einer direkten Blickverbindung zu Lichtquellen von benachbarten schutzbedürftigen Daueraufenthaltsräumen. Dabei sind im Rahmen der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Lichtanlagen dem Stand der Technik entsprechend zu errichten und zu betreiben. Es ist insbesondere sicherzustellen, dass die Beleuchtung nur auf die gewünschten Flächen beschränkt bleibt.

Im Hinblick auf die Lichtimmissionen, die nach Realisierung des Vorhabens, insbesondere im Bereich der Haltepunkte und dem Bahnhof Einöd entstehen, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, Augenlicht schonendes Orangelicht einzusetzen und die eingesetzten Lichtkörper von ihrer Ausrichtung her anlagenbezogen abgewinkelt auf den Bahnsteigen auszurichten.

B.4.7.7 Stoffliche Immissionen

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG war der Vorhabenträgerin die Vermeidung unnötiger stofflicher Immissionen bzw. bei starker Verschmutzung die Reinigung der Zufahrtswege aufzuerlegen.

Durch den Baustellenverkehr im Umfeld des Baufeldes und der Baustelleneinrichtungsflächen sowie entlang von Baustraßen ist mit erhöhten bauzeitlichen Staub- und Abgasemissionen zu rechnen. Es ist auch davon auszugehen, dass sich die lufthygienische Situation durch die Emission von Luftschadstoffen und Stäuben durch Baumaschinen und Baufahrzeuge im Bereich der Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie der zu Transportzwecken genutzten öffentlichen Straßen während der Bauphase temporär verschlechtern wird. Die sich hieraus ergebenden Zusatzbelastungen werden für die Anwohner spürbar sein, was die Planfeststellungsbehörde veranlasst hat, der Vorhabenträgerin Schutzvorkehrungen aufzuerlegen. Diese sind geeignet, die Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Staub- und Abgasemissionen zu reduzieren und nachteilige Auswirkungen zu vermeiden bzw. auszugleichen. An der Zumutbarkeit der Vorkehrungen bestehen keine Zweifel. Durch die Baumaßnahme werden Straßen und Wege betroffen. Die Pflicht der Vorhabenträgerin zur Reinigung dient der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit dieser Anlagen und der Verhinderung von Schäden.

B.4.8 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Einer Zulassung des antragsgegenständlichen Vorhabens stehen Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfallwirtschaft nicht entgegen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, das Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz (Fachbereich 2.2) unverzüglich zu informieren, wenn sich während der Durchführung der Baumaßnahme Anhaltspunkte über schädliche Bodenveränderungen ergeben.

B.4.9 Wald- und Forstwirtschaft

Wald- und forstwirtschaftliche Belangen werden durch das Vorhaben nicht berührt.

Die seit der Stilllegung der Strecke entwickelten Gehölzstrukturen waren nicht als Wald i.S. des § 2 LWaldG zu bewerten, da die betroffenen Bahngrundstücke nicht nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurden. Mangels Freistellung ist die Beseitigung der Gehölze im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke als

reine Pflegemaßnahme (Vegetationskontrolle) im sicherheitsrelevanten Bereich anzusehen. Die Vorhabenträgerin kommt damit ihrer Verkehrssicherungspflicht gemäß § 24 AEG nach.

In der Stabilisierungszone sind Waldflächen betroffen. Die Vorhabenträgerin hat jedoch zugesagt, vor Durchführung notwendiger Verkehrssicherungsmaßnahmen, Pflegearbeiten und Durchforstungen in der Stabilisierungszone sich mit den Eigentümern abzustimmen.

In den Planungsunterlagen sind keine Eingriffe in den Wald, die über die Stabilisierungszone hinausgehen und zu einer Umwandlung des Waldes führen, enthalten.

Aus Sicht der beteiligten Forstbehörde bestanden keine Bedenken gegen das Vorhaben.

B.4.10 Landwirtschaft

Die Landwirtschaftskammer für das Saarland hat sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens geäußert und die Interessen ihrer Mitgliederinnen und Mitglieder vertreten (T022/T055).

Den geäußerten Bedenken, dass bei einem Rückbau des Bahnübergangs Einöd der Strecke 3450 bei Bahn-km 100,550 die da hinter liegenden Koppeln in der Gemarkung Einöd nicht mehr fußläufig erreichbar seien, ist die Vorhabenträgerin durch Umplanung begegnet. Der Bahnübergang bleibt erhalten und wird in leicht optimierter Lage bei Bahn-km 100,650 neu errichtet (vgl. u.a. Einwendung B.4.20.5.4).

Die Vorhabenträgerin hat ferner zugesagt, bei Errichtung der Oberleitungen im Bereich der Bahnübergänge zu berücksichtigen, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge eine Höhe von 4 m erreichen können.

Die Landwirtschaftskammer trug ferner die Befürchtung vor, dass im Bereich des Haltepunktes Schwarzenbach durch die Umplanungen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen drohe und es insbesondere durch parkende PKW zu Behinderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs kommen könne.

Der Einwand war zurückzuweisen. Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (vgl. Ziffer B.4.19.6.1). Ferner wurde der Themenkomplex im Rahmen eines Ortstermins am 27.07.2022 mit Vertretern der Vorhabenträgerin, des betroffenen Landwirts und Vertretern der Anhörungsbehörde besprochen. Die Anwesenden kamen zu der Übereinkunft, dass der neue Haltepunkt nicht zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen wird.

Seitens der Landwirtschaftskammer wurde ferner gefordert, landwirtschaftlich genutzte Flächen in der Maustaue nicht für Gehölzpflanzungen im Zuge der Kompensationsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen. Die Forderung war zurückzuweisen. Die in Anspruch genommenen Flächen sind im Zuge der Kompensationswirkung aus ökologischer Sicht unabdingbar. Alternative Flächen sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Auf die Ausführungen unter B.4.17.1 wird verwiesen.

Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Belange durch das Planvorhaben können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Gleichwohl wird den Belangen durch die Umpflanzung und Zusagen der Vorhabenträgerin ausreichend Rechnung getragen. Darüber hinaus verbleibende Beeinträchtigungen sind hinzunehmen.

B.4.11 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Baudenkmäler oder Bodendenkmäler werden von dem Vorhaben nicht berührt. Das beteiligte Landesdenkmalamt (T016) teilte mit, dass sich im Bereich des Bahnhofs Einöd (Strecke 3283, Bahn-km 100,58) und der Webenheimer Straße Relikte der Westbestfestigung befinden könnten. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Anzeigepflicht und das Veränderungsverbot nach § 16 SDSchG zu beachten (vgl. A.6).

B.4.12 Brand- und Katastrophenschutz

Die Vorhabenträgerin hat für die Haltepunkte Beeden, Schwarzenbach, Schwarzenacker und Bahnhof Einöd mit den Planunterlagen ein Zuwegungs- und Rettungswegekonzept (Unterlage 24) basierend auf der EBA-Richtlinie „Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes und der Richtlinie 813.0105 „Brandschutz“ vorgelegt. Ebenso wurde für die öffentlichen Schienenwege im Sinne des § 2 Abs. 3a und 3c AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 AEG die Berücksichtigung der „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ mit Stand vom 07.12.2012 dargelegt. Die Prüfungen ergaben keine Beanstandungen und dem Zuwegungs- und Rettungskonzept wurde zugestimmt.

B.4.13 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Das Vorhaben berührt die Anlagen verschiedener Leitungsträger, die in das Anhörungsverfahren einbezogen wurden. Die mit Antragstellung vorgelegten Planunterlagen – insbesondere Leitungslagepläne und Leitungsbetroffenheiten Dritter – wurden

im Zuge des Verfahrens fortgeschrieben. Sie beinhalten nunmehr die dem Planungsstand entsprechend abgestimmten und erforderlichen Änderungen.

Zum Leitungsschutz hat die Vorhabenträgerin diverse Zusagen getätigt (vgl. A.6.), die den Belangen der Leitungsträger im gebotenen Umfang Rechnung tragen. Weiterer Anordnungen bedurfte es daher nicht.

B.4.14 Straßen, Wege, Zufahrten und Baustelleneinrichtungsflächen

B.4.14.1 Bauarbeiten und bauliche Anlagen im Bereich der Bundesautobahn A8

Die Reaktivierungsstrecke verläuft im Bereich Ingweiler nach Schwarzenbach parallel der Bundesautobahn (BAB) A8 in einem minimalen Abstand von 20 m, rechtwinklig vom befestigten Fahrbahnaußenrand der BAB A8.

Das Fernstraßenbundesamt hat gefordert, innerhalb der Bauverbotszone (40 m Abstand zum befestigten Fahrbahnrand) keine Hochbauten i.S. des FStrG, zu denen u.a. auch Abgrabungen und Aufschüttungen zählen, zu errichten. Derzeit ist nicht ersichtlich, dass die Vorhabenträgerin in die Anbauverbotszone eingreift (40 m Abstand zum befestigten Fahrbahnrand).

Allerdings liegen die Haltepunkte Schwarzenbach (Strecke 3283 Bahn-km 4,600-4,740) und Schwarzenacker (Strecke 3283, Bahn-km 5,505- 5,645) innerhalb der Anbaubeschränkungszone (100 m Abstand ab Fahrbahnrand) der BAB A8. Ferner plant die Vorhabenträgerin die Errichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche (Unterlage 4-Bauwerksverzeichnis Lfd. 5.10, 5.11; Unterlage 11.6), die voraussichtlich über einen unmittelbar an die BAB A8 angrenzenden Feldweg angefahren wird, innerhalb der Anbaubeschränkungszone. Die Einzelheiten bezgl. der Einrichtung und Anfahrt der Baustelleneinrichtungsfläche erfolgt jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung. Die Vorhabenträgerin hat insoweit sicherzustellen, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der BAB A8 nicht eingeschränkt wird. Um dies zu gewährleisten war die Vorhabenträgerin durch Nebenbestimmung A.4.5.1 zu verpflichten, Baumaßnahmen und alle damit unmittelbar in Verbindung stehenden Tätigkeiten innerhalb der Baubeschränkungszone im Vorfeld der Baumaßnahmen mit der Autobahn GmbH abzustimmen.

Die Forderung des Fernstraßen- Bundesamts wird hiermit umgesetzt. Im Übrigen bestanden durch das Fernstraßen-Bundesamt keine Bedenken gegen das Planvorhaben.

B.4.14.2 Verkehrssicherungspflicht/ Zugänglichkeit zu Grundstücken

Die Vorhabenträgerin betreibt eine Baustelle, teilweise im Bereich des öffentlichen Verkehrsraums. Hierdurch wird eine mögliche Gefahrenquelle geschaffen. Die Vorhabenträgerin ist als Trägerin der Verkehrssicherungspflicht gehalten, bei Schaffung oder Unterhaltung der Gefahrenquelle die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um Schädigungen Dritter und ihrer Rechtsgüter - z.B. durch ausreichende Beschilderung oder andere geeignete Maßnahme, die ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren des Gefahrenbereiches zu verhindern- auszuschließen.

Die Nebenbestimmung unter A.4.5.2 dient der Gefahrenabwehr und soll sicherstellen, dass die Erreichbarkeit von den betroffenen Grundstücken für den Fall von Feuerwehr- und Rettungseinsätzen erhalten bleibt. Ferner wird sichergestellt, dass die Funktionsfähigkeit der baulichen Anlagen auf den Grundstücken erhalten und die Eigentumsrechte nach § 903 BGB gewahrt bleiben.

B.4.14.3 Bahnübergang- Beeden, Strecke 3283, Bahn-km 2,911 (Hofstraße)

Die Vorhabenträgerin hat im Zuge des Anhörungsverfahrens in Abstimmung mit den Aufgabenträgern festgelegt, den Bahnsteig des Haltepunktes Beeden zu verlegen. Im Zuge der Verlegung des Haltepunktes Beeden wurde der Bahnübergang Beeden angepasst. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Fahrbahnbreite im Räumbereich des Bahnübergangs regelkonform nach den Anforderungen der RL 815.3000 für den Begegnungsfall LKW/LKW auf zu weiten (vgl. Unterlage 1- S. 31 des Erläuterungsberichts; Unterlage 8.1.1a).

Mit Schreiben vom 13.07.2023 teilte die Vorhabenträgerin mit, dass die Straßenbreite und auch die Radien an den Kreuzungen vor/ nach dem Bahnübergängen für einen Begegnungsfall LKW/ LKW nicht ausreichen würden.

Durch die Nebenbestimmung unter A.4.5.3 war sicherzustellen, dass die Vorhabenträgerin den Bahnübergang Beeden regelkonform und entsprechend ihrer Planung (vgl. Unterlage 1, S. 31) ausführt.

Sofern die Straßenbreite und Radien nicht ausreichen, sind entsprechend der Vorgaben des Abschnitts 2 der RL 815.3000 die erforderlichen Zustimmungserklärungen und Nachweise zu erbringen.

Nach Abschnitt 2 der RL 815.3000 hat die Vorhabenträgerin beim Bau des Bahnübergangs die Mindestfahrbahnbreite für den Begegnungsfall LKW/LKW auch beiderseits

in der Räumstrecke des Bahnübergangs herzustellen, um ein gefahrloses Räumen des Bahnübergangs zu ermöglichen.

Ein Nachweis über die Erfüllung der Mindestfahrbahnbreite in der Räumstrecke hat die Vorhabenträgerin bisher nicht geführt. Die Vorhabenträgerin war daher dazu zu verpflichten, sicherzustellen, dass auch der Räumbereich des Bahnübergangs für die über den Bahnübergang verkehrenden Bemessungsfahrzeuge (LKW/LKW) im jeweiligen Begegnungsfall ausreichend bemessen ist.

Sofern die Mindestfahrbahnbreite nicht herstellbar ist, hat die Vorhabenträgerin durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass eine Räumung beim Begegnungsfall LKW/LKW funktioniert und es zu keiner konkreten Gefahr kommt. Bei Einschränkungen in der Räumstrecke kommen zur Vermeidung einer Gefahr verschiedene Maßnahmen in Betracht. Einschränkungen können z.B. durch die Aufweitung der Fahrbahn, dem Erlass eines Abbiegeverbots für Fahrzeuge über eine bestimmte Länge oder durch die Aufstellung von vorgeschalteten Lichtzeichen vermieden werden. Durch die Abstimmung und Bestätigung der Maßnahmen mit Straßenbaulastträger, der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereich 2) sowie der Erbringung eines Nachweise darüber wird sichergestellt, dass die Maßnahmen geeignet sind eine Gefahr zu vermeiden.

B.4.15 Kampfmittel

Im Vorhabenbereich sind nach Auskunft des Kampfmittelräumdienstes Munitionsgefahren nicht auszuschließen (vgl. Stellungnahme T024). Der gesamte Planungsbereich wurde durch die alliierten Streitkräfte im 2. Weltkrieg bombardiert. Bei den Bauarbeiten muss daher damit gerechnet werden, auf Kampfmittel zu stoßen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, das Baugebiet vor den geplanten Erdarbeiten durch eine Fachfirma für Kampfmittelbeseitigung detektieren zu lassen. Die Zusage und die Nebenbestimmung A.6.2 sind geeignet, zu vermeiden, dass es im Zuge der Bauausführung in Folge einer möglichen Kampfmittelbelastung zu einer Gefahr für Leben oder Gesundheit kommt.

B.4.16 Unterrichtungspflichten

Die unter A.4.6 festgesetzte Nebenbestimmung dient der Sicherstellung der Bauaufsicht und Vollzugskontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt. Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 BEVVG i.V. mit § 4 Abs. 2 AEG zur Durchführung

der Bauaufsicht über die Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes berufen. Gleichmaßen obliegt ihm auch die Vollzugskontrolle dieser Planfeststellung. Die Eisenbahnen des Bundes sind gemäß § 4 Abs. 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. Daher sind Baubeginn und Fertigstellung entsprechend anzuzeigen.

B.4.17 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens erfordert neben der Inanspruchnahme öffentlichen Eigentums auch den Zugriff auf das Eigentum Privater.

Der Flächenbedarf für eine dauerhafte Inanspruchnahme beläuft sich insgesamt auf 6.730 m². Grunderwerb wurde durch die Vorhabenträgerin z.B. für alle Flächen vorgesehen, die durch Eisenbahnanlagen überbaut werden müssen. Daneben wurden dauerhafte Inanspruchnahmen durch eine dingliche Sicherung z.B. für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Für die Fahrbahnaufweitung im Räumereich des BÜ Schwarzenbach benötigt die Vorhabenträgerin für den Straßenbaulastträger zusätzlich eine Fläche von 5 m².

Neben der dauerhaften Inanspruchnahme von Grundstücken werden Grundstücksflächen auch vorübergehend in Anspruch genommen. Der Flächenbedarf beläuft sich auf insgesamt 235.538 m². Diese Flächen werden überwiegend für die Baustraßen, die Baustelleneinrichtung oder als Lagerfläche benötigt.

Dienstbarkeiten sind vorgesehen für Grundstücke, deren künftige Nutzung dauerhaft verändert oder eingeschränkt wird. Betroffen hiervon sind ca. 11.737 m².

Die Zulassung des Vorhabens beinhaltet die Entscheidung, welche Flächen für das Vorhaben benötigt und den bisherigen Eigentümern – soweit erforderlich – entzogen werden. Der festgestellte Plan ist für die Enteignungsbehörde bindend. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten. Hierbei wird nicht verkannt, dass jede Inanspruchnahme privaten Grundeigentums grundsätzlich mit einem, mitunter auch schwerwiegenden Eingriff für die betroffenen Eigentümer verbunden ist. Trotz des verfassungsrechtlich gewährleisteten Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG) genießt das Interesse eines Eigentümers an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz jedoch keinen absoluten Schutz, sondern gehört zu den von einem Planungsvorhaben berührten abwägungserheblichen Belangen. Eine Enteignung

zum Wohl der Allgemeinheit ist zulässig (Art. 14 Abs. 3 GG). Die Eingriffe in das Eigentum sind aber auf das unumgängliche Mindestmaß zu beschränken.

Der Bau der planfestgestellten Maßnahme erfolgt im überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung und Sicherung des Schienenverkehrs. Vor diesem Hintergrund erwiesen sich die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das Fremdeigentum als zulässig. Auch weil die Vorhabenträgerin soweit wie möglich auf bahneigene Flächen zurückgreift und sie damit dem Grundsatz, vor der Inanspruchnahme von Eigentum Privater auf eigenes und solches der öffentlichen Hand zurückzugreifen, gerecht wird.

Auch die vorübergehenden Inanspruchnahmen, die eine spürbare Belastung darstellen können, stellten sich hier als unvermeidlich dar. Verschiebungen zugunsten Betroffener würden – sofern überhaupt möglich und sinnvoll – nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten.

Die Vorhabenträgerin hat bei den dauerhaften wie vorübergehenden Inanspruchnahmen sicherzustellen, dass die erforderlichen Eingriffe so gering wie möglich gehalten und die Flächen – bei vorübergehender Inanspruchnahme – spätestens nach Abschluss der Arbeiten in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden.

Die Vorhabenträgerin hat sich mit den Eigentümern in Verbindung zu setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb, die Belastung bzw. zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen.

Wegen der Entschädigungszahlungen und der Tatsache, dass der Bau der planfestgestellten Maßnahme im überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung und Sicherung des Schienenverkehrs liegt, erweisen sich die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das private Eigentum als zulässig.

Hierbei wurden die vorgebrachten Einwendungen einzelner Privater berücksichtigt. Die Einwendungen der Privaten gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke waren aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

B.4.17.1 Einwendung mit der Schlüsselnummer P108

Der Einwendende betreibt einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb als privilegiertes Vorhaben im Außenbereich. Zur Realisierung des planfestgestellten Vorhabens ist die Inanspruchnahme mehrerer Flurstücke erforderlich, die im Eigentum des

Einwendenden stehen. Der Einwendende hat sich nicht nur gegen die Inanspruchnahme seiner Flurstücke gewendet. Hinsichtlich der Einwendungen, die über die Grundstücksinanspruchnahme hinausgehen, wird auf die Ausführungen unter B.4.20.3.1 verwiesen.

Mit Einwendungsschreiben vom 02.06.2021 widersprach der Einwendende der Inanspruchnahme seiner Flächen, die er im Einzelnen unter Benennung der Flurstücksnummern aufführte. Der Einwand war zurückzuweisen. Die im Einwendungsschreiben vom 02.06.2021 genannten Flächen werden nicht durch das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommen. Im Hinblick auf eine mögliche Inanspruchnahme der hofnahen Grünflächen wegen der Abwicklung des an- und abfahrenden KFZ-Verkehrs sowie durch den ruhenden Verkehr am Haltepunkt „Schwarzenbach“ wird auf die Ausführungen unter B.4.20.3.1 verwiesen.

Vor dem Hintergrund des Einwendungsschreibens und der Tatsache, dass der Einwendende den konkreten Umfang der Inanspruchnahme seiner Flurstücke ggf. nicht vollumfassend erkannt hatte, gleichzeitig aber eine Vielzahl seiner Flurstücke im Rahmen dieses Verfahrens für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden, wurde seitens der Anhörungsbehörde eine Vor-Ort-Besichtigung am 27.07.2022 durchgeführt. Anwesenden waren der Einwendende, Vertreter der Vorhabenträgerin, der Kreisstadt Homburg, des Fachreferats F/4 (Mobilität - bei vormals Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz) sowie der Anhörungsbehörde. Vor Ort wurde die beabsichtigte Flächeninanspruchnahme der Flurstücke erläutert. Hierbei wurde insbesondere auch herausgearbeitet, dass die hofnahen Flächen, deren Inanspruchnahme der Einwendende im Einwendungsschreiben vom 02.06.2021 widersprochen hatten, nicht in Anspruch genommen werden. Ferner, wurde erläutert, dass sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens im Hinblick auf die Inanspruchnahme der Flächen Änderung ergeben haben. Die aktualisierten Pläne wurden erläutern. Durch die Änderungen werden dieselben Flächen, nur in größerem Umfang als ursprünglich geplant in Anspruch genommen.

Im Anschluss an den Termin wurden die im Rahmen des Vor-Ort-Termins erläuterten und die Flächeninanspruchnahme darstellenden, abgeänderte Pläne dem Einwendenden durch die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 03.08.2022 übersandt. Die Zustellung erfolgte am 04.08.2022. Die Anhörungsbehörde unterrichtete den Einwendenden nochmals darüber, dass seine Belange stärker als bisher durch die Änderungen berührt würden. Dem Einwendenden wurde Gelegenheit zur Abgabe einer Einwendung gegen die geänderte Planung bis zum 24.08.2022 eingeräumt. Er wurde

darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen ausgeschlossen seien. Eine Äußerung des Einwendenden erfolgte hieraufhin nicht.

Mit Schreiben vom 13.10.2022, eingegangen am 17.10.2022, wendete sich eine Firma aus dem Geschäftsfeld der Solarenergie (P136) an die Anhörungsbehörde. Sie teilte mit, dass der Einwendende mit der Schlüsselnummer P108 am 22.06.2022 einen Nutzungsvertrag zum Betrieb einer Freiland-Photovoltaikanlage mit einer Tochtergesellschaft abgeschlossen habe. Dem Schreiben war eine „Vollmacht zur Erörterung der Fragen zur angekündigten Inanspruchnahme meiner Grundstücke“ des Einwendenden vom 28.09.2022 beigelegt mit der er die Gesellschaft (P136) zur Abstimmung mit der Vorhabenträgerin mit dem Ziel einer Alternativensuche zur Beplanung der im Grunderwerbsverzeichnis unter den Lfd. Nrn. 20, 22 und 23 aufgeführten Grundstücke (Unterlage 6) bevollmächtigte.

Am 14.10.2022 erörterte die Anhörungsbehörde das Anliegen der P136 bzw. des Einwendenden gemeinsam mit Vertretern der Vorhabenträgerin im Rahmen einer „Webex“ Besprechung. Hierbei wurde die Bevollmächtigte des Einwendenden auf die verspätete Erhebung der Einwendung hingewiesen. Die Bevollmächtigte des Einwendenden rügte die Verständlichkeit der mit Schreiben vom 03.08.2022 zugesandten Unterlagen und schlug vor, alternative Grundstücksflächen für die Flächen mit den Lfd. Nrn. 20, 22 und 23 des Grunderwerbsverzeichnisses für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu suchen. Die Vorhabenträgerin ging auf den Vorschlag ein und übersandte der Bevollmächtigten die Anforderungen, die die Alternativflächen erfüllen müssten (z.B. notwendige Flächengrößen).

Am 08.11.2022 übersandte die Bevollmächtigte der Vorhabenträgerin und den übrigen Beteiligten eine Auflistung von Alternativflächen, die als Austauschflächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Betracht kämen. Die Vorhabenträgerin beauftragte hierauf hin, das planende Umweltbüro, die Eignung der Flächen zu prüfen.

Die Überprüfung der genannten Alternativflächen ergab, dass vier der genannten Alternativflächen von der Straßenbaumaßnahme „A8, B 423 – Ortsumgehung Schwarzenbach – Schwarzenacker“ beansprucht werden und für diese Alternativflächen bereits eine straßenrechtliche Veränderungssperre griff.

Mit E-Mail vom 10.11.2022 wurde die Bevollmächtigte wiederholt von der Anhörungsbehörde auf die straßenrechtliche Veränderungssperre hingewiesen.

Am 18.11.2022 teilte die Vorhabenträgerin der Bevollmächtigten wie auch der Anhörungsbehörde mit, dass das Fachplanungsbüro die Eignung der Alternativflächen für

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, unter anderem wegen ihrer Lage aber auch wegen der straßenrechtlichen Veränderungssperre verneinte. Daher wurde von der Vorhabenträgerin ein Flächenaustausch abgelehnt.

Zur abschließenden Bewertung wurde der Vorgang von der Anhörungsbehörde der Oberen Naturschutzbehörde vorgelegt.

Mit E-Mail vom 29.11.2022 wurde seitens der Oberen Naturschutzbehörde mitgeteilt, dass der Bewertung des Fachplaners in dem Sinne zugestimmt werde, dass auf die Maßnahmenflächen mit den Lfd. Nr. 20, 22, 23 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 6) mangels geeigneter Ersatzflächen nicht verzichtet werden könne.

Dieser inhaltlichen Bewertung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Inanspruchnahme des Grundstücks aus naturschutzrechtlichen Gründen erforderlich ist.

Das Interesse des Einwendenden hat hinter dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens, welches der Verbesserung und Sicherung des Schienenverkehrs dient, zurückzutreten.

Auf die angebotenen Alternativflächen kann wegen der bereits bestehenden straßenrechtlichen Veränderungssperre nicht zurückgegriffen werden. Weitere trassennahe Alternativflächen sind vorliegend nicht ersichtlich. Für die Bereitstellung der Interimsflächen für die Mauereidechsen kommen nur trassennahe, benachbarte Flächen in Betracht.

Der Einwendende wurde umfassend über die Inanspruchnahme seiner Flächen, insbesondere im Rahmen des Vor-Ort- Termins am 27.07.2022, aber auch im Rahmen der erneuten Beteiligung durch die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 03.08.2022 aufgeklärt. Ihm wurden die rechtlichen Konsequenzen des Verstreichens der Einwendungsfrist dargelegt. Eine Äußerung durch den Einwendenden selbst erfolgte jedoch nicht. Die durch die Bevollmächtigte erhobene Einwendung war verfristet.

Soweit durch die Bevollmächtigte des Einwendenden die Verständlichkeit der mit Schreiben vom 03.08.2022 zugesandten Unterlagen gerügt wurde, war der Einwand zurückzuweisen. Die Änderungen in den am 03.08.2022 zugesandten Unterlagen bezogen sich lediglich auf die Größe der Fläche für die vorübergehende Inanspruchnahme für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Inanspruchnahme der Flächen mit den Lfd. Nr. 20, 22, 23 im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) als solche war bereits in der Ursprungsplanung vorgesehen und wurde mit dem Einwendenden

im Rahmen des Vor-Orts-Termins am 27.07.2022 umfassend erläutert. Dass bei dem Einwendenden hinsichtlich der Inanspruchnahme Unklarheiten verblieben, ist nicht nachvollziehbar und wurde innerhalb der Einwendungsfrist auch nicht vorgetragen.

Vorliegend steht auch der am 22.06.2022 zwischen dem Einwendenden mit der Tochter Gesellschaft der P 136 geschlossene Nutzungsvertrag einer Enteignung nicht entgegen. Die Inanspruchnahme der Flächen mit den Lfd. Nr. 20, 22, 23 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 6) war bereits in der ursprünglichen Planung vorgesehen, sodass mit Beginn der Auslegung der Pläne in diesem Planfeststellungsverfahren die eisenbahnrechtliche Veränderungssperre eingetreten war.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände und der Tatsache, dass der Bau der planfestgestellten Maßnahme im überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung und Sicherung des Schienenverkehrs liegt, sind die Eingriffe in das private Eigentum des Einwendenden als zulässig zu werten.

B.4.17.2 Einwendung mit der Schlüsselnummer T045

Auf erneute Beteiligung im Deckblattverfahren wendete sich T045 als Erbin mit Schreiben vom 23.08.2022 an die Anhörungsbehörde und erhob Widerspruch gegen die Grundstücksinanspruchnahme des unter der Lfd. Nr. 21 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 6) aufgeführten Flurstücks, das für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die Änderungen im Deckblattverfahren vorübergehend mit 1097 m² und damit stärker als ursprünglich geplant (539 m²) in Anspruch genommen wird.

Die Einwendenden mit der Schlüsselnummer T045 führte zur Begründung ihres Widerspruchs aus, dass das Grundstück sich im Verkauf an eine Firma aus dem Geschäftsfeld der Solarenergie (P136) befinde. Auf dem Grundstück solle ein Solar-Park errichtet werden. Auf Grund des Vorhabens sei zu befürchten, dass sich die nutzbare Fläche verringere und damit Eigentumsbeeinträchtigungen einträten.

Vor Eingang des Widerspruchsschreibens der Einwendenden T045 informierte mit Schreiben vom 08.08.2022 ein Notar die Kreisstadt Homburg über den Verkauf des Grundstücks und bat um Mitteilung, ob das gemeindliche Vorkaufsrecht oder etwaige sonstige Vorkaufsrechte gemäß §§ 24 ff. BauGB bestünden. Die Anhörungsbehörde wies das Notariat hieraufhin auf die nach § 19 AEG eingetretene Veränderungssperre hin.

Mit Schreiben vom 13.10.2022, eingegangen am 17.10.2022, wendete sich die Firma P136 auch für die Einwendende T045 bei der Anhörungsbehörde. Wie auch für den Einwendenden mit der Schlüsselnummer P108 wurde eine „Vollmacht zur Erörterung der Fragen zum Widerspruch“, die die Einwendende T045 für P136 zur Abstimmung mit der Vorhabenträgerin unterzeichnet hatte, vorgelegt.

Der Widerspruch und das Anliegen der T045 wurde gemeinsam mit den Anliegen des P108 am 14.10.2022 im Rahmen der „Web-ex“ Besprechung zwischen der Anhörungsbehörde, der Vertreterin der P136 sowie mit Vertretern der Vorhabenträgerin erörtert.

Die Anhörungsbehörde informierte in der Einzelerörterung darüber, dass das Flurstück unter der Lfd. Nr. 21 nicht nur durch das Reaktivierungsvorhaben Homburg-Zweibrücken, sondern auch durch die Straßenbaumaßnahme „B423neu - Ortsumgehung Schwarzenbach – Schwarzenacker“ überplant sei. Auf die gesetzlich geregelte Veränderungssperre gemäß § 19 AEG wurde ebenso hingewiesen.

Auch hinsichtlich des Grundstücks unter der Lfd. Nr. 21 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 6) schlug die Bevollmächtigte der P136 vor, eine alternative Grundstücksfläche für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu suchen. Die Vorhabenträgerin ging auf den Vorschlag der Bevollmächtigten der P136 ein.

Auch hinsichtlich der Fläche unter der Lfd. Nr. 21 wurden der Bevollmächtigten Anforderungen mitgeteilt, die die Alternativfläche erfüllen müsste. Die am 08.11.2022 durch die Bevollmächtigte der P136 übersandte Auflistung von Alternativflächen enthielt auch eine alternative Ausgleichsfläche für das Grundstück unter der Lfd. Nr. 21. Die Eignung dieser Fläche wurde auch durch das Fachplanungsbüro der Vorhabenträgerin überprüft. Mit E-Mail vom 18.11.2022 teilte die Vorhabenträgerin mit, dass auch diese Fläche nicht geeignet sei. Ein Flächenaustausch wurde daher durch die Vorhabenträgerin abgelehnt. Mit E-Mail vom 29.11.2022 wurde seitens der Obersten Naturschutzbehörde mitgeteilt, dass der Bewertung des Fachplaners auch im Hinblick auf die Fläche mit der Lfd. Nr. 21 zugestimmt werde. Die Alternativfläche sei zum Austausch nicht geeignet.

Dieser inhaltlichen Bewertung schließt sich die Planfeststellungsbehörde auch hinsichtlich der Fläche mit der Lfd. Nr. 21 des Grunderwerbsverzeichnisses an.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Inanspruchnahme des Grundstücks aus naturschutzrechtlichen Gründen erforderlich ist und auf die angebo-

tenen Alternativflächen wegen der bereits bestehenden straßenrechtlichen Veränderungssperre nicht zurückgegriffen werden kann. Weitere trassennahe Alternativflächen sind vorliegend nicht ersichtlich. Für die Bereitstellung der Interimsflächen für die Mauereidechsen kommen nur trassennahe, benachbarte Flächen in Betracht.

Das Interesse der Einwendenden hat hinter dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens, welches der Verbesserung und Sicherung des Schienenverkehrs dient, zurückzutreten.

Der Rechtsvorgänger, der nicht im Gemeindegebiet wohnte, wurde er im Ausgangsverfahren unter gleichlautender Adresse der Einwendenden T045 durch ein Schreiben der Kreisstadt Homburg vom 01.04.2021 über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens informiert; der Bekanntmachungstext war dem Schreiben in Kopie beigefügt. Im übersandten Bekanntmachungstext wurde auf den Eintritt der Veränderungssperre nach § 19 AEG hingewiesen. Ebenso, dass der Vorhabenträgerin nach § 19 Abs. 3 AEG ein Vorkaufsrecht zustehe.

Die Rechtsnachfolgerin T045 muss sich diese Veränderungssperre entgegenhalten lassen. Der nachträglich geschlossene Kaufvertrag mit der P136 steht der Flächeninanspruchnahme insoweit nicht entgegen.

Dies gilt auch hinsichtlich der im Deckblattverfahren erweiterten vorübergehenden Flächeninanspruchnahme von 539 m² auf 1097 m².

Unter Berücksichtigung der Umstände und der Tatsache, dass der Bau der planfestgestellten Maßnahme im überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung und Sicherung des Schienenverkehrs liegt, sind die Eingriffe in das private Eigentum der Einwendenden und die Enteignung als zulässig zu werten.

Auf die Vergrößerung der Fläche für die vorübergehende Inanspruchnahme kann aus den dargelegten Gründen und dem Mangel an Alternativflächen nicht verzichtet werden. Das in Anspruch genommene Grundstück mit der Lfd. Nr. 21 weist eine Gesamtgröße von 24590 m² auf. Die Inanspruchnahme von 1097 m² bezieht sich demnach nur auf einen untergeordneten Teil der Gesamtgrundstücksfläche. Auch handelt es sich nur um eine vorübergehende Inanspruchnahme.

Die Verwirklichung des Solar-Parks bleibt der T045 daher grundsätzlich möglich. Die Nutzungs- und Verwertungsmöglichkeit von 23493 m² bleibt erhalten. Ferner wird die Einwendende ausreichend durch die Entschädigung geschützt.

B.4.17.3 Einwendung mit der Schlüsselnummer T051

Die Einwendende ist Eigentümerin der Grundstücke unter den Lfd. Nr. 65 und 66 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 6). Mit Schreiben vom 16.08.2022 rügt die Einwendende, dass das Flurstück 4880/5 (Lfd. Nr. 65) wegen entsprechender Grundbucheintragungen nicht zum Teilerwerb zur Verfügung stehe. Das Flurstück könne aber komplett erworben werden.

Der Einwand hat sich erledigt. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, das Flurstück 4880/5 komplett zu erwerben.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Flurstücks 4880/6 (Lfd. Nr. 66) wurden seitens der Einwendenden keine Einwände vorgetragen.

B.4.17.4 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P019, P061, P062, P063, P131, P132

Die Eigentümer unter den Lfd. Nr. 54 und 62 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 6) haben im laufenden Verfahren Einwendungen erhoben. Die Einwendungen bezogen sich jedoch nicht auf die Inanspruchnahme Ihrer Grundstücke. Eine Entscheidung war diesbezüglich obsolet.

Auf die Ausführungen unter B.4.20.4.7 und B.4.20.5.4- B.4.20.5.6 wird verwiesen.

B.4.18 Sonstige Auflagen

B.4.18.1 Privateinwendung mit den Schlüsselnummern P016 und P065

Der Vorhabenträgerin waren daher die festgesetzten Nebenbestimmungen aufzuerlegen, um nachteilige Wirkungen auf die Rechte der Einwendenden abzuwenden.

Die Einwendende ist Nutzerin des Gleisanschlusses bei Bahn-km 1,367 der Strecke 3283. In diesem Bereich wird die neue Weiche 100 zur Anbindung des Gleisanschlusses der Stadt Homburg eingebaut. Hierfür sieht die Vorhabenträgerin eine ca. drei bis vier wöchige Sperrung des Industriegleises der Stadt Homburg vor (vgl. Unterlage 1- Erläuterungsbericht, S. 66).

Im Rahmen der Einwendung wurde die Bedeutung des Gleisanschlusses für den Betrieb der Einwendenden nachvollziehbar dargelegt. So wird ein wesentlicher Teil des Wareneingangs und Warenausgangs über den Gleisanschluss abgewickelt. Eine komplette Verlagerung des Warenverkehrs auf LKW ist über die komplette Bauzeit

von 3-4 Wochen unter anderem aufgrund der räumlichen Kapazitäten auf dem Werkgelände nicht umsetzbar.

Im Rahmen der Abwägungsentscheidung hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses eine konkrete Bauausführungsplanung nicht vorlag.

Damit waren die Forderungen der Einwendenden, die Bauzeit an der Weiche 100 auf drei Tage von freitags 09.00 Uhr bis Sonntagnachmittag festzusetzen, zurückzuweisen.

Bevor die Vorhabenträgerin in die Ausführungsplanung einsteigt, sind ausführende Firmen zu beauftragen, Sperrzeiten zu beantragen und konkrete Arbeitsschritte festzulegen. Hierbei ist dem Interesse der Vorhabenträgerin wie der Allgemeinheit an einem zügigen Bauablauf und Verwirklichung des Vorhabens ebenso Rechnung zu tragen wie dem Interesse der Einwendende an einer möglichst uneingeschränkten Nutzung des Gleisanschlusses. Die uneingeschränkte Nutzung wie auch die Beschränkung der Bauarbeiten auf drei bzw. vier Tage kann von der Vorhabenträgerin nicht gefordert werden.

Neben dem Austausch der Weiche 100 bei Bahn-km 1,367 der Strecke 3283 werden Arbeiten an dem hinter der Weiche 100 befindlichen Gleisbereich erforderlich. Diese Arbeiten betreffen die Erneuerung des Gleisabschnittes und können aufgrund ihres Umfangs nicht in wenigen Tagen umgesetzt werden.

Insoweit konnte der Vorhabenträgerin lediglich auferlegt werden, die Einwendende in die Ausführungsplanung einzubinden und im Rahmen der Bauausführung Einschränkungen auf den Werksverkehr der Einwendenden auf ein zeitliches Minimum zu reduzieren. Soweit es um die reinen Bauarbeiten an der Weiche 100 bei Bahn-km 1,367 der Strecke 3283 geht, hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Einzelerörterung nicht ausgeschlossen, dass diese Arbeiten wie von der Einwendenden gefordert, von Freitag bis Sonntag umsetzbar sein könnten. Um Beeinträchtigungen der Einwendenden zu minimieren, war der Vorhabenträgerin daher aufzuerlegen, zu prüfen, ob die Arbeiten an der Weiche während des Zeitraums von freitags 09.00 Uhr bis sonntags oder während der ohnehin für den Abbau der Elektrifizierung erforderlichen Totalsperre durchgeführt werden können.

Eine Verpflichtung zur Durchführung der Arbeiten von Freitag bis Sonntag erfolgte jedoch nicht, da zu berücksichtigen war, dass die Anzahl des Arbeitsaufwandes und

der Arbeitstage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses lediglich geschätzt werden können. Eine Gewähr, dass die Arbeiten in einem Zeitraum von Freitag bis Sonntag unter den örtlichen Gegebenheiten und Umständen tatsächlich durchführbar sind, besteht nicht. Im Hinblick auf einen zügigen Bauablauf, der im Interesse der Vorhabenträgerin, aber auch im Interesse der Allgemeinheit und letztendlich auch der Einwendenden steht, war eine Verpflichtung zur Begrenzung der Bauarbeiten auf den konkreten Zeitraum von Freitag bis Sonntag nicht auszusprechen. Im Hinblick auf den Wiederaufbau der Oberleitung und Kabelverlegungsarbeiten hat die Vorhabenträgerin bereits zu gesagt, diese Arbeiten außerhalb einer Totalsperrung umzusetzen. Auch wurde festgestellt, dass die Bedienung des Gleisanschlusses der Einwendenden mit Diesel betriebenen Güterzügen während dieser Zeit möglich sein sollte.

Durch die Nebenbestimmung sowie die Zusagen der Vorhabenträgerin sind alle nach dem derzeitigen Planungsstand denkbaren Maßnahmen festgesetzt, um die Beeinträchtigungen für die Einwendende auf ein Minimum zu reduzieren. Weitere Maßnahmen wie z.B. ein Absehen von einer Vollsperrung wären nicht angemessen. Eine teilweise Vollsperrung zum Rückbau der Elektrifizierung ist bereits wegen Sicherheitstechnischer Aspekte unumgänglich. Diese zeitweisen Nutzungseinschränkungen sind der Einwendenden zumutbar, da hinreichend gewichtige Belange des Allgemeinwohls für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen (vgl. B.4.1).

Es kommt hinzu, dass die Einwendende Arbeiten, die die Erneuerung des Gleises betreffen, im Rahmen von Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen in absehbarer Zeit hinnehmen hätten müssen. Die Restnutzungsdauer des Gleises und der Schwellen hätte unabhängig von diesem Verfahren in fünf Jahren geendet. Eine Instandsetzung wäre sodann nach den Sicherheitsrichtlinien der DB AG ohnehin erforderlich gewesen. Auch im Rahmen dieser Maßnahme wäre mit Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeit zu rechnen gewesen.

Auch wenn vorliegend nicht alle Beeinträchtigung durch physisch-reale Schutzmaßnahmen verhindert werden können, hat die Planfeststellungsbehörde davon abgesehen, eine angemessene Entschädigung in Geld nach § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG festzusetzen. Auszugleichen sind nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Anzeichen, dass die Bauarbeiten die wirtschaftliche Existenz der Einwendenden gefährden, sind nicht ersichtlich. Von einer unzumutbaren Überschreitung der Opfergrenze war nicht auszugehen.

B.4.19 Einwendungen der Behörden, sonstigen Trägerin öffentlicher Belange und anderen Stellen

B.4.19.1 Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (T013c)

Die Forderung der Obersten Wasserbehörde des Saarlandes, dem Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (T013c) dort entstandene Gebühren im Rahmen der Gebührenfestsetzung dieses Planfeststellungsbeschlusses zu berücksichtigen, war zurückzuweisen.

Die Gebührenerhebung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgt auf Grundlage der §§ 2, 3 Bundesgebührenverordnung i.V.m. § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV). Nach diesen Rechtsgrundlagen werden Gebühren und Auslagen öffentlich-rechtlicher Verwaltungstätigkeit der Behörden des Bundes und der bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts erhoben.

Für die Amtshandlungen der an dem Planfeststellungsverfahren beteiligten Behörden der Länder und Gemeinden werden demgegenüber Gebühren und Auslagen nach den einschlägigen landesrechtlichen Kostenregelungen erhoben. Die Landesbehörde, die die Amtshandlung vornahm, hat die mit der Amtshandlung verbundenen Aufwendungen nach den Regeln des Verwaltungskostenrechts gegenüber demjenigen, der zu dem Planfeststellungsverfahren Anlass gegeben hat, selbst geltend zu machen (vgl. §§ 1, 10, 11, 12 des Gesetzes Nr. 800 über die Erhebung von Verwaltungs- und Benutzungsgebühren im Saarland (SaarlGebG)).

B.4.19.2 Allgemeiner Deutscher Fahrrad- Club (ADFC)- Landesverband Saarland e.V. (T020)

Die Forderung der ADFC, den Zugang zum neuen Mittelbahnsteig Einöd mit einer lichten Weite von 2,5 m -3 m umzusetzen, war zurückzuweisen.

Nach den einschlägigen Regelwerken wie der EU- Verordnung technische Spezifikation Interoperabilität (TSI PRM) sowie der DIN 18040_2 wird die erforderliche lichte Weite von 1,80 m eingehalten.

B.4.19.3 Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (T021/ T050)

Die geforderte Konkretisierung der Planunterlagen im Hinblick auf Regelungen zur Kostentragung für bauliche Maßnahmen an den Kreuzungen im Trassenverlauf war zurückzuweisen.

Für die Verteilung der Kosten sollen die Beteiligten nach den §§ 2, 3, 5 des Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes (EKrG) Vereinbarungen treffen. Diese Vereinbarungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sodass eine entsprechende Konkretisierung der Planunterlagen zurückzuweisen war.

B.4.19.4 Amprion GmbH (T023)

Die Forderung der Amprion GmbH, die Vorhabenträgerin solle mit ihr einen Kreuzungsvertrag abschließen, war zurückzuweisen. Zum einen ist eine solche Vereinbarung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, zum anderen wird die Vorhabenträgerin keine Arbeiten an der Freileitung vornehmen.

B.4.19.5 Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS/T025)

Die Forderung des ZPS, die Bahnsteige mit einer Länge von 170 m auszuführen, war zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass für die zukünftig verkehrenden Züge kein Bedarf für Bahnsteige mit einer Länge von 170 m besteht. Im Übrigen sind Bahnsteige mit einer Länge von 170 m nicht beantragt und damit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

B.4.19.6 Stadt Homburg (T028/ T051)

B.4.19.6.1 Umfeldplanungen

Die Kreisstadt Homburg forderte mit Stellungnahme vom 07.06.2021, die Flächen für den ruhenden Verkehr (Parkplätze), Bahnhofsvorplätze, Verkehrswendemöglichkeiten oder Anfahrmöglichkeiten mit PKW und ÖPNV in den Bereichen der Haltepunkte Beeden, Schwarzenbach, Schwarzenacker und des Bahnhofes Einöd zu überprüfen. Insbesondere im Bereich des Bahnhofes Einöd und an den Haltepunkten solle eine Regelung getroffen werden, die dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung genüge und den Parkraumdruck reduziere.

Im Bereich des Haltepunktes Beeden begegnete die Vorhabenträgerin den Bedenken und Forderungen der Stadt Homburg durch umfangreiche Umplanungen. In den überarbeiteten Unterlagen wurde der Haltepunkte Beeden an die Stelle des ehemaligen Haltepunktes „Jägerhausstraße“ verlegt, da die Fläche konzept- und geländemäßig für die zu planenden Parkflächen besser geeignet ist. Im Hinblick auf die anderen Haltepunkte und insbesondere den Bahnhof Einöd lehnte die Vorhabenträgerin eine Umplanung ab, da Umfeldplanungen nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens seien und weitere Änderungsmöglichkeiten aus technischen Gründen, bestehenden Zwangspunkten sowie der Beibehaltung der Übereckfunktion des Bahnhofes Einöd nicht ersichtlich seien.

Die weitergehenden Forderungen waren und wurden seitens der Vorhabenträgerin zu Recht zurückgewiesen. Die nächst gelegenen Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr, Bahnhofsvorplätze oder Anfahrmöglichkeiten sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Diese unterfallen weder der Regelungskompetenz der Planfeststellungsbehörde noch in den Zuständigkeitsbereich der Vorhabenträgerin. Deren Ausgestaltung ist vielmehr dem zuständigen, landesrechtlichen Hoheitsträger vorbehalten, da die Planungen, ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Es sich mithin nicht um notwendige Folgemaßnahmen handelt.

B.4.19.6.2 Verstoß gegen das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung

Im Bereich des neuen Bahnhofes Einöd bemängelte die Kreisstadt Homburg, dass dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung hinsichtlich Grundeigentum, Straßenfunktion, fußläufige Erreichbarkeit, Verkehrslenkung, Umwegelänge und Parkraumdruck nicht genügend Rechnung getragen wurde.

Der Einwand war zurückzuweisen. Ein Verstoß gegen das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung ist nicht ersichtlich. Die Kreisstadt Homburg hat keine konkreten verkehrlichen und/ oder betrieblichen Belange geltend gemacht. Offensichtliche Verletzungen solcher Belange sind nicht ersichtlich. Insbesondere hat die Kreisstadt Homburg keine weiteren Einwendungen gegen die geänderten Planunterlagen vorgebracht, sodass davon auszugehen war, dass die Forderungen durch die Änderungen ausgeräumt wurden.

Auch darf das Gebot der Konfliktbewältigung nicht überspannt werden. Die Verlagerung von Problemlösungen auf ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren ist nicht

zwingend ausgeschlossen. Dies gilt insbesondere dann, wenn unterschiedliche Planungs- und Zulassungsentscheidungen unterschiedlicher Hoheitsträger erforderlich sind. Die Ausgestaltung des Umfeldes am Bahnhof Einöd, aber auch an den übrigen Haltepunkten ist dem zuständigen, landesrechtlichen Hoheitsträger vorbehalten. Es sind Entscheidungen zu treffen, die sich nach den Bestimmungen eines anderen Genehmigungsverfahrens richten und mit einer autonomen planerischen Gestaltungsbezugnis verbunden sind. Ein untrennbarer Sachzusammenhang zu diesem planfestgestellten Vorhaben bestand nicht. Insoweit war die Entscheidung über die Gestaltung des Umfeldes am Bahnhof Einöd dem landesrechtlichen Entscheidungsträger vorbehalten und nicht durch die Planfeststellungsbehörde zu treffen. Konfliktbewältigung ist an dieser Stelle nicht mit völliger Konfliktfreiheit und vollständiger Harmonie zu wechseln.

B.4.19.6.3 Bahnreisepotentiale

Die Kreisstadt Homburg machte ferner geltend, dass die topografische Lage der Bahnhaltepunkte auf ihrer Geeignetheit von Bahnreisepotentialen überprüft werden solle. Hierbei seien auch touristische Aspekte des Tores zum Bliesgau in Einöd einzubeziehen.

Die Forderung war zurückzuweisen. Ob sich die Veränderung der topografischen Lage einzelner Haltepunkte als betrieblich und wirtschaftlich vorteilhafter erweisen würde, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

B.4.19.6.4 Kostentragung

Die seitens der Kreisstadt geforderte Konkretisierung im Hinblick auf die Kostenberechnung und Kostentragung war zurückzuweisen. Die Verteilung der Kosten sollen die Beteiligten nach den §§ 2, 3, 5 des Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes (EKrG) durch Vereinbarungen treffen, welche nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

B.4.19.6.5 Erweiterung der Planung um mehrere Bahnübergänge

Die Forderung der Kreisstadt Homburg, die Planung um mehrerer Bahnübergänge zu erweitern, war zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin hat die Forderungen, insbesondere die des Orsrates Einöd, geprüft. Die Ertüchtigung und die Wiederinbetriebnahme der Bahnübergänge und der versetzte Neubau des Bahnübergangs Einöd stellen eine optimale Lösung dar. Die Erwägungen der Vorhabenträgerin sind nachvollziehbar. Insbesondere dürfen neue Bahnübergänge außerhalb von Bahnhöfen nicht angelegt werden (vgl. §§ 11, 12 EBO).

B.4.19.6.6 Anspruch auf Sicht- und Lärmschutz

Die Forderung an den neuen Haltepunkten, insbesondere in Einöd, Sicht- und Lärmschutzvorkehrungen zu treffen, war zurückzuweisen. Immissionsschutzrechtliche Ansprüche wurden im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses umfassend geprüft (vgl. B.4.7.2).

B.4.19.7 Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.- Landesverband Saarland e.V. (T038)

Der BUND forderte im Rahmen seiner Stellungnahme, dass auf der planfestgestellten Strecke nur Züge eingesetzt werden, die bei den Lärmkennwerten bestimmte Richtwerte einhalten.

Die Forderung war zurückzuweisen. Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind die Betriebsanlagen einer Eisenbahn (§ 18 Abs.1 AEG). Die Planfeststellungsbehörde entscheidet gerade nicht darüber, welche Art der Züge auf den Betriebsanlagen zum Einsatz kommen.

Soweit der BUND im Übrigen forderte, den Einsatz von Fahrzeugen zu prüfen, die mit Batterie oder Wasserstoff auskommen, war auch dieser Einwand zurückzuweisen, da Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses lediglich die Elektrifizierung der Strecken 3283 und 3450 war. Darüber hinaus kam die Vorhabenträgerin der Bitte nach Überprüfung der Einsatzmöglichkeiten nach und lehnte diese ab, da alternative Antriebsmöglichkeiten zwar zugelassen seien, diese jedoch nur in Sonderfällen als Insellösungen umgesetzt würden. Der elektrische Betrieb mittels Oberleitung entspricht dem aktuellen technischen Stand und ist hinsichtlich des Gesamtkonzepts zum schienengebundenen ÖPNV im Saarland alternativlos.

B.4.19.8 Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Saarland e.V. (T032, T048)

Der NABU forderte wie der BUND den Einsatz von Zügen, die eine bestimmte Dezibelzahl bei den Lärmkennwerten nicht überschreiten. Der Einwand war zurückzuweisen, da Gegenstand der Planfeststellung nur die Betriebsanlagen einer Eisenbahn (§ 18 Abs.1 AEG) sind (vgl. Ausführungen Ziffer B.4.20.1).

B.4.20 Einwendungen und Forderungen Privater sowie Stellungnahmen klagebefugter Stellen

Im Anhörungsverfahren sind 140 Einwendungsschreiben von Privatpersonen eingegangen.

Hinsichtlich der Einwendungen, über die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens keine Einigung erzielt werden konnte oder hinsichtlich derer keine Erledigung eingetreten ist, war unter der A.7 zu entscheiden. Eine ausdrückliche Entscheidung über jede einzelne Einwendung war im Tenor des Beschlusses nicht ausdrücklich erforderlich.

Die Abhandlung der Einwendungen erfolgte in zwei Blöcken.

Die Einwendungen wurden teils themenbezogen betrachtet, da viele Themen von den Einwendenden nahezu gleichlautend beanstandet wurden (vgl. B.4.20.1).

Danach wurden in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer die Einwendungen betrachtet, mit denen Betroffene die Verletzung konkreter Belange oder Rechte geltend machten (B.4.20.2- B.4.20.8).

B.4.20.1 Allgemeine Einwendungen

Im Rahmen vieler Einwendungsschreiben wurde das Vorhaben in seiner Gesamtheit abgelehnt und die Sinnhaftigkeit der Reaktivierung der Strecke in Frage gestellt. Angenommen wurde, dass die reaktivierte Strecke zukünftig wenig genutzt werde, da belastbare aktuelle Basisdaten i.S. von aktuellen Verkehrszählungen / Verkehrsprognosen mit den voraussichtlichen Fahrgastzahlen fehlten. Gefordert wurden aktuelle Analysen zu Fahrgastaufkommen, Neubau- und Folgekosten, Recycling- und Deponierungslösungen.

Vielfach wurde die beabsichtigte Reaktivierung der stillgelegten Strecke als „Neubaumaßnahme“ gesehen. Begründet wurde dies von Seiten der Anwohnerschaft mit den

in Teilbereichen bereits durchgeführten Rückbaumaßnahmen von Betriebsanlagen der stillgelegten Strecke.

Durch die Reaktivierung entstünden bauzeitlichen und betriebsbedingten Geräuschmissionen, die im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 20.1, 20.2) nicht im ausreichendem Maße und nicht nach dem aktuellen Stand der Technik untersucht worden seien. Gefordert wurden Maßnahmen zur Schallreduzierung, wie z.B. Lärmschutzwände oder „Flüsterzüge“. Der Betrieb mit Güterzügen sei auszuschließen und der Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs zu begrenzen. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen drohe ein Verlust von Lebensqualität. Gesundheitliche Schäden würden entstehen. Zudem werde es zu erheblichen finanziellen Nachteilen kommen. Befürchtet wurde der Wertverlust der Immobilien oder Verluste bei Veräußerung und Vermietung.

Die allgemeinen Einwendungen waren im Einzelnen aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

B.4.20.1.1 Offenlage veralteter Planunterlagen

Die Aktualität und Vollständigkeit der offen gelegten Planunterlagen war nicht zu beanstanden. Es waren keine Entwicklungen tatsächlicher Art, in der Fachliteratur oder in der Rechtsprechung erkenntlich, aus welchen sich inhaltlichen Fehler ergeben hätten. Der Umfang, die Qualität und Aktualität der offengelegten Planunterlagen waren geeignet, eine tragfähige Beurteilung der Auswirkungen des konkreten Vorhabens zu ermöglichen. Jeder Einzelne konnte den Grad seiner Betroffenheit und das Einwendungsinteresse abschätzen. Der Anstoßfunktion wurde genüge getan.

Soweit die Planfeststellungsbehörde oder auch die am Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange zur umfassenden Beurteilung des Sachverhalts an einzelnen Stellen aktuellere und/ oder umfangreichere Unterlagen für erforderlich erachteten, sind ergänzende Unterlagen eingereicht worden.

Zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses lagen Planunterlagen vor, auf deren Grundlage eine umfassende Würdigung des Vorhabens möglich war.

B.4.20.1.2 Planunterlagen gehen fälschlicherweise von Reaktivierung aus

Der vielfache Einwand, es handele sich um ein reines Neubauvorhaben, war zurückzuweisen.

Zwar wurden im Rahmen der planfestgestellten Gesamtmaßnahme neben den reinen Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen auf der freien Strecke, die keiner Planfeststellung bedurft hätten, Maßnahmen gebündelt, die nach § 18 Abs.1 S.1 AEG als Änderungen und/ oder Neubauten zu werten waren. Die Bündelung der Maßnahmen führte aber nicht dazu, dass die Gesamtmaßnahme nicht mehr als „Reaktivierung“ einzuordnen gewesen wäre.

Der Schwerpunkt der beantragten Maßnahmen lag auf der Wiederinbetriebnahme der Strecke 3283. Die Wiederherstellung der Strecke 3283 hängt mit den planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen nach § 18 Abs. 1 S.1 AEG baubetrieblich und funktional so eng zusammen, dass sie zum Gegenstand einer einheitlichen Planfeststellung zusammenzufassen waren. Bei separater Beantragung z.B. der Rück- und Neubauten der Außenbahnsteige an den Haltepunkten Beeden und Schwarzenacker, die erstmalige Errichtung des Haltepunktes Schwarzenbach oder der Umbau des Haltepunktes Einöd zum Bahnhof hätten die Betroffenen den Umfang ihrer Beeinträchtigung schlecht erkennen können. Der Anstoßwirkung wäre nicht im ausreichenden Maß genüge getan worden. Insoweit war es zweckmäßig, dass die Vorhabenträgerin alle Maßnahmen im Rahmen der Gesamtmaßnahme der „Reaktivierung“ bündelte, auch wenn die „Reaktivierung“ als solche keiner Genehmigungspflicht unterlag (Dispositionsmaxime). Aus Behördensicht bestand insoweit eine Bindung an einen Antrag.

B.4.20.1.3 Unmöglichkeit der Reaktivierung wegen tatsächlicher Verhältnisse

Eine Wiederinbetriebnahme bzw. Reaktivierung war nicht ausgeschlossen, weil Gleise der Strecke 3283 teilweise zurückgebaut oder überwuchert wurden.

Vielmehr ist auch eine grundlegende Rekonstruktion (Wiederertüchtigung) als Nachholung jahrzehntelang versäumter Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen zu werten, selbst dann, wenn sie mit einem Eingriff in die Substanz des Schienenwegs, also in die Gleisanlage mit Unter- und Oberbau bis hin zum völligen Abtrag und zur Erneuerung des alten Bahnkörpers verbunden ist.

Auch schließen weder die Betriebseinstellung noch die Stilllegung der Strecke 3283 eine Wiederinbetriebnahme aus.

Die hier in Rede stehende Betriebsanlage der Eisenbahn hat ihre eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung gerade nicht durch einen eindeutigen Hoheitsakt verloren, weil der planfestgestellte Streckenabschnitt nicht nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde.

Auch die erfolgte Stilllegung ließ den planungsrechtlichen Status der Bahnanlage unberührt und führte nicht dazu, dass die Rechtswirkung der Planfeststellung entfiel. Die Stilllegung des Streckenbetriebs und eine dadurch bedingte, durch Sanierung aber ohne weiteres behebbare Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Betriebsanlagen rechtfertigen nicht die Annahme, die Wiederaufnahme der ursprünglichen Nutzung sei durch die vorgegebene tatsächliche Situation ausgeschlossen und daher auch planungsrechtlich nicht mehr gedeckt. Weder die teilweise Demontage der Gleise, der Verfall der Bahnanlagen und ihre Überwucherung durch Vegetation begründen eine Funktionslosigkeit, die nicht rückgängig gemacht werden könnte.

B.4.20.1.4 Beeinträchtigungen durch baubedingte Lärmimmissionen

Hinsichtlich der bauzeitigen Lärmimmissionen, die mit dem geplanten Vorhaben verbunden sind, kann auf die Darstellung unter B.4.7.1 sowie auf die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (vgl. A.4.4.1) einschl. ihrer Zusagen (vgl. A.6) verwiesen werden. Auf dieser Grundlage sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen zu erwarten.

Weitergehende Beeinträchtigungen sind auch nicht durch die Konkretisierung des Bauablaufs im Rahmen der Ausführungsplanung zu erwarten. Planfeststellung und Ausführungsplanung bilden eine sachliche Einheit, die keine Widersprüche untereinander aufweisen dürfen. Durch die Ausführungsplanung dürfen insoweit keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten für Dritte entstehen über die im Planfeststellungsbeschluss noch nicht entschieden wurde. Soweit weitergehende Betroffenheiten entstehen sollten, sind die Betroffenen – entgegen der vorgebrachten Befürchtungen nicht schutzlos, da ihre Belange im Rahmen einer Planänderung bzw. -ergänzung Berücksichtigung finden. Die vorgelegten Planunterlagen waren inhaltlich hinreichend bestimmt (§ 37 Abs. 1 VwVfG), da sie die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange erkennen ließen.

B.4.20.1.5 Allumfassendes Lärmschutzkonzept

Vielfach wurde von den Einwendenden ein einheitliches, umfassendes Lärmschutzkonzept gefordert, welches nicht nur die durch den Schienenverkehr ausgelösten Lärmbeiträge, sondern auch die vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen umfasst.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen. Für die Lärmbetrachtung gilt grundsätzlich, dass die Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen sind (vgl. B.4.7.2.2.4). Durch das planfestgestellte Vorhaben werden keine Anpassungsmaßnahmen an den vorhandenen Straßen erforderlich. Insofern werden durch diese Planfeststellung die vorhandenen Lärmquellen- wie z.B. die bestehende „Lärmquelle Primumsstraße“ nicht verstärkt. Es war daher nicht geboten, eine Gesamtlärmbetrachtung vorzunehmen.

Selbst wenn eine Summation des von dem vorhandenen Straßenverkehr ausgehenden Lärm und der durch dieses Planvorhaben entstehende Lärm zu Lärmbeeinträchtigungen führen, die in Summe die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, werden die entstehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht kausal durch das Planvorhaben ausgelöst, sondern sind auf die bereits bestehenden Straßenverkehrslärmquellen zurückzuführen. Entsprechende Schutzvorkehrungen sind im Rahmen des Straßenrechts zu ergreifen. Eine Pflicht zur Verbesserung der vorgefundenen Lärmsituation obliegt der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht.

B.4.20.1.6 Berechnungen der Schallimmissionen nach technisch möglicher Maximalkapazität

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen zu Recht das Betriebskonzept basierend auf den Prognosezugzahlen 2030 zugrunde gelegt. Sie war nicht gehalten, von einer Maximalauslastung der Strecke auszugehen. Dieses Vorgehen steht mit der ständigen Rechtsprechung im Einklang, wonach nicht die Kapazitätsgrenzen, sondern das für den Prognosezeitraum zu erwartende Betriebsprogramm zugrunde zu legen ist. Die Bemessung der Eisenbahninfrastruktur – auch des Lärmschutzes – erfolgt auf der Basis der jeweils aktuellen Prognose des Bundes. Nur die tatsächliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verursacht Lärm. Die tatsächliche Nutzung (zukünftiger Trassenbedarf der

Eisenbahnverkehrsunternehmen) wird bei wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität infrastrukturseitig in den Prognosezugzahlen 2030 abgebildet. Somit war eine Bemessung des Lärmschutzes auf Basis der Prognose ausreichend.

Sollten sich die ursprünglichen Prognosen als unzureichend herausstellen, werden die Betroffenen über die Regelung des § 75 Abs. 2 VwVfG hinreichend geschützt.

B.4.20.1.7 Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Lärmimmissionen

Die in vielen Einwendungen angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmeinwirkungen sind unter B.4.7.2 ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahme bestanden weder auf Grundlage des § 41 Abs.1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV noch nach § 74 Abs. 2 VwVfG § 18 Abs. 1 S.2 AEG bestanden (vgl. B.4.7.2).

Mit der 16. BImSchV hat der Gesetzgeber eine umfassende Regelung der üblicherweise von dem Verkehrsweg Schiene ausgehenden Emissionen getroffen. Insoweit bestanden auch keine Lärmschutzansprüche hinsichtlich entstehender Begleitgeräusche, wie z.B. Lauf-, Brems- und Anfahrgeräusche sowie Akustik der Signale. Diese Immissionen gehören bei lebensnaher Betrachtungsweise zu den üblichen Begleiterscheinungen des Betriebs eines Schienenweges.

Auch ist die vielfach geforderte Wiederaufforstung zum Zwecke der Lärmminimierung keine wirksame Schallschutzmaßnahme i.S. der 16. BImSchV. Den Forderungen nach einer Wiederaufforstung war unter dem Gesichtspunkt des Immissionsschutzes nicht nachzugeben. Im Übrigen wäre die Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer Unterhaltungspflicht unabhängig von diesem Planfeststellungsverfahren zu Rückschnitten verpflichtet.

B.4.20.1.8 Beeinträchtigungen der Schlafqualität

Vielfach wurde im Rahmen der Einwendungen geltend gemacht, dass der entstehende Betriebslärm die Schlafqualität erheblich mindere, was zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen könne. Auch wurde geltend gemacht, dass das Schlafen bei geöffnetem Fenster unmöglich werde.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Im Bereich des stillgelegten Streckenabschnitts der Strecke 3283 sind nach der Betriebsprognose 2030 insgesamt vier Nachtfahrten vorgesehen. Es werden in diesem

Abschnitt keine Lärmwerte erreicht, die den Eintritt von Gesundheitsbeeinträchtigungen wahrscheinlich machen. Ausweislich der Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen werden nachts in diesem Streckenabschnitt keine Beurteilungspegel von über 60 dB(A) erreicht.

Nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung hängt das Entstehen von Beeinträchtigungen der Schlafqualität von den erreichten Beurteilungspegeln wie auch von der Anzahl der Lärmereignisse ab.

In der Lärmwirkungsforschung spielen Dauerschallpegel von 65 dB(A) zur Abwehr von Gesundheitsbeeinträchtigung insofern eine Rolle, als ihnen die Qualität eines „Präventiven Richtwertes“ zugesprochen wird. Es handelt sich um einen Vorsorgewert, bei dessen Einhaltung Gesundheitsgefährdungen der Allgemeinheit ausgeschlossen werden können. Erst bei sehr hohen Dauerschallbelastungen ist davon auszugehen, dass eine eingeschränkte Schlafqualität zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führt.

Vorliegend wird dieser Dauerschallpegel nicht erreicht. Auch ist die Anzahl von vier nächtlichen Fahrten gering. Es war daher nicht davon auszugehen, dass Gesundheitsgefährdungen entstehen, denen durch die Anordnung von Schutzvorkehrungen Rechnung zu getragen gewesen wäre.

Ohne konkrete Anhaltspunkte ist es rechtlich nicht geboten, jeglichem Risiko vorzubeugen.

Ferner war zu berücksichtigen, dass in den errechneten Außenpegel die Schalldämmung von Umfassungsbauteilen, also insbesondere von Fenstern, Wänden, Decken und Türen nicht enthalten ist (vgl. Unterlage 20.1- Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen).

Den Einwendenden war entgegen zu halten, dass die angemessene Befriedigung der Wohnbedürfnisse nur die Möglichkeit des „Schlafens bei gekipptem Fenster“ umfasst. Der typische Dämmwert eines gekippten Fensters liegt 15 dB(A) unter den ermittelten Außenpegeln. Unter Berücksichtigung des typischen Dämmwertes eines gekippten Fensters werden vorliegend erst recht keine Pegel erreicht, die den Eintritt von Gesundheitsbeeinträchtigungen nahe legen.

Ein Anspruch auf „schlafen bei geöffnetem Fenster“ besteht nicht. Insoweit wäre allenfalls ein Anspruch auf Festsetzung kompensatorischer technische Belüftungsmaß-

nahmen in Betracht gekommen, welcher aber zu verneinen war, weil bereits kein Anspruch auf die vorrangig anzuordnen physisch-realen Schutzvorkehrungen (passive Schallschutzmaßnahmen) bestand (vgl. B.4.7.2).

In dem Straßenabschnitt, in dem die zu reaktivierende Strecke 3283 bei Bahn-km 0 bis 1,4 auf die Strecke 3250 Saarbrücken Hbf - Homburg Hbf trifft, wurden zwar Beurteilungspegel von über 60 dB(A) nachts im Prognose-Planfall errechnet (vgl. Unterlage 20.2- Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen). Die Betroffenen in diesem Streckenabschnitt erhoben jedoch keine Einwendungen. Eine Entscheidung war daher für diesen Streckenabschnitt obsolet.

B.4.20.1.9 Konzentrationsstörungen, Leistungsbeeinträchtigungen

Soweit eingewendet wurde, dass durch den entstehenden Betriebslärm die Leistungs-, Konzentrations- und Lernfähigkeit tagsüber massiv beeinträchtigt werde, verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass Lärm, durch den keinen Gesundheitsbeeinträchtigungen hervorgerufen wird, durchaus geeignet sein kann, Belästigungswirkungen zu erzeugen. Auch Lärm, der unterhalb der Schwelle von 70 dB(A) tags liegt, kommt als Stressfaktor in Betracht, welcher sich insbesondere durch Konzentrationsstörungen und Leistungsbeeinträchtigungen äußern und allgemein zur Minderung des Wohlbefindens führen kann. Lärmeinwirkungen, die sich als Belästigungen einstufen lassen, sind aber nicht im immissionsschutzrechtlichen Sinne als schädlich zu qualifizieren. Nicht jede Verschlechterung der Lärmsituation, die als lästig empfunden wird, rechtfertigt die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen. Der Grad der Beeinträchtigungen hängt stark von subjektiven Wertungen ab. Besondere Empfindlichkeiten, individuelle Gesundheitsbeeinträchtigungen oder sonstige persönliche Eigenheiten sind im Rahmen Abwägung nicht berücksichtigungsfähig. Was den Betroffenen abverlangt werden kann, ist vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabes zu bestimmen. Insoweit war die Anordnung von Lärmschutzvorkehrungen nicht geboten. Auf dem maßgeblichen Streckenabschnitt sind nach der zugrundeliegenden Betriebsprognose für das Jahr 2030 für den S-Bahn-Betrieb 17 Zugpaare werktäglich und 16 Zugpaare an Sonn- und Feiertagen vorgesehen. Zwischen 00.06 – 00.22 Uhr verkehrt die S- Bahn stündlich. Bei einer Geschwindigkeit von 90- 100 km/h beschränkt sich die durch Vorbeifahrt hervorgerufene Störung auf wenige Sekunden. Die Frequenz und die Dauer der Lärmeinwirkung ist äußerst gering. Selbst wenn Einzelne die Lärmeinwirkung als Belästigung empfinden, sind diese

nicht unzumutbar. Vielmehr ist davon auszugehen, dass bei einem Großteil der Betroffenen eine kurzweilig und nur 1-mal stündlich auftretenden Lärmeinwirkung keine nachhaltigen Konzentrationsstörungen und Leistungsbeeinträchtigungen hervorrufen wird.

B.4.20.1.10 Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche

Entschädigungsansprüche nach § 74 Abs.2 S.3 VwVfG wegen Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche bestanden nicht. Für den Entschädigungsanspruch ist kennzeichnend, dass er an das Bestehen eines Anspruchs auf aktive/passive Schallschutzmaßnahmen anknüpft. Da nach §§ 41, 42, 43 BImSchG i.V.m. §§ 1 ff. der 16. BImSchV keine Ansprüche bestanden, waren auch keine Entschädigungsansprüche im Hinblick auf die Außenwohnbereiche festzusetzen (vgl. B.4.7.2).

Schutzwürdig wären vorliegend allenfalls auch nur die Außenflächen gewesen, die nicht bloß der Verschönerung des Grundstücks dienen, sondern in Ergänzung der Gebäudenutzungen für ein Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sind. In welchem Maß das Wohnen im Freien beeinträchtigt wird, hängt davon ab, wie stark die Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt werden.

Unzumutbare Beeinträchtigungen entstehen durch das Planvorhaben nicht. Die Nutzung der Außenwohnbereiche bleibt trotz Verwirklichung des Vorhabens grundsätzlich möglich. Auch sind Frequenz und Dauer der Lärmimmission mit einer 1-mal stündlich verkehrenden S-Bahn gering. Es kommt hinzu, dass die allgemeine Lärmerwartung im Außenbereich wegen des Fehlens der Lärm dämmenden Wirkung von Umfassungswänden höher anzusetzen war.

Die Lebens- und Wohnqualität der Außenwohnbereiche wird nicht derart eingeschränkt, dass die Anordnung gesonderter Schutzmaßnahmen gerechtfertigt gewesen wäre.

B.4.20.1.11 Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Erschütterungen

Die Einwendenden hatten auch keinen Anspruch auf Vorsorgemaßnahmen wegen betriebsbedingter Erschütterungen. Die Anordnung weitergehender Erschütterungsmessungen waren nicht gerechtfertigt.

Die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 bezogen auf die untersuchten Immissionsorte werden ausweislich der vorgelegten Untersuchung zu den betriebsbedingten Erschütterungen (Unterlage 20.3) eingehalten. Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Erschütterungen konnten damit ausgeschlossen werden (vgl. B.4.7.4).

Bei Einhaltung der Anhaltswerte nach Teil 2 werden die wesentlich strengeren Anforderungen nach Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) erst recht eingehalten, so dass Schäden an Gebäuden ausgeschlossen werden konnten. Ab einem Abstand von fünf Metern zur Gleisachse liegt kein Einwirkbereich mehr vor. Vorhabenbedingt war nicht davon auszugehen, dass es zu einer Zunahme der Erschütterungen im Bereich des Anwesens um mindestens 25 % kommt, sodass notwendige Voraussetzung für erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen nicht gegeben waren.

Die Forderungen die Gesamteinbaustärke des neuen Gleiskörpers zu reduzieren, waren zurückzuweisen. Zum einen lagen keine Anhaltspunkte dazu vor, dass es wegen der „sensiblen“ Untergrundverhältnisse zu höheren Erschütterungen kommen wird. Zum anderen erfolgt die Untergrundertüchtigung gemäß den Ergebnissen der durchgeführten Bodenuntersuchungen, welche nach den geltenden Normen und Richtlinien in der Anlage 21.1 des Bodengutachtes festgelegt wurden.

B.4.20.1.12 Beeinträchtigungen wegen baubedingter Erschütterungen

Den Belangen der Einwendenden wird mit den Zusagen der Vorhabenträgerin zu den bauzeitlichen Erschütterungen sowie durch die Festsetzungen in diesem Planfeststellungsbeschluss in gebotenen Umfang Rechnung getragen (vgl. A.4.4.2/ B.4.7.3). Soweit es zu Beeinträchtigungen kommt waren den Betroffenen Entschädigungsleistungen zuzusprechen.

Ferner wurde der Vorhabenträgerin – wie von den Einwendenden gefordert- auferlegt, eine konkrete Person als Ansprechpartner vor Ort für die Nachbarschaft zu benennen und Name und Erreichbarkeit den Betroffenen in geeigneter Form spätestens zwei Wochen vor Durchführung der Bauarbeiten mitzuteilen (A.4.4.2). Die Erreichbarkeit des Verantwortlichen ist durch die Vorhabenträgerin während der Bauarbeiten (ggf. 24 Stunden) sicherzustellen (vgl. B.4.7.3).

B.4.20.1.13 Wirtschaftlichkeit des Vorhabens/ Kosten- Nutzung-Untersuchung

Das planfestgestellte Vorhaben war i.S. des Fachplanungsrechts „vernünftigerweise“ geboten (vgl. B.4.1).

Die Planrechtfertigung war hier auch nicht davon abhängig zu machen, ob das Vorhaben dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht. Der finanzielle Aufwand also in einem angemessenen Verhältnis zu der beabsichtigten Verbesserung der Schieneninfrastruktur und des ÖPNV steht. Ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung im Rahmen der Zulassung eines Vorhabens.

Vielmehr dienen Kosten-Nutzen- Untersuchungen dem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit eines Vorhabens. Mit ihnen wird das Verhältnis der einzusetzenden Mittel zu dem angestrebten Zweck der Mittelverwendung in den Blick genommen und eine möglichst günstige Relation angestrebt. Die Kosten-Nutzen- Untersuchungen sind haushaltsrechtlich geboten (§ 7 Abs. 2 Satz 1 der Bundeshaushaltsordnung) und sollen eine Planung sichern, die den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beachtet. Dessen Beachtung ist Voraussetzung einer Förderung nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (§ 3 Nr. 1 Buchstabe c des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes - GVFG). Die Untersuchungen dienen daher ausschließlich dazu, die Förderfähigkeit eines Vorhabens durch den Bund festzustellen und sind keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung im Rahmen der Planfeststellung.

Im Übrigen wurde die Nutzen-Kosten-Untersuchung hier aber auch fehlerfrei nach dem insoweit maßgeblichen Verfahren der standardisierten Bewertung durch einen insoweit anerkannten Gutachter durchgeführt.

Auch die Betriebseinstellung bzw. Stilllegung des planfestgestellten Streckenabschnitts war nicht geeignet, das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Frage zu stellen.

Strecken bzw. Eisenbahnanlagen werden von Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben, die privatrechtlich organisiert sind (Art. 87 e Abs. 3 GG). Privatrechtliche Wirtschaftsunternehmen handeln stets mit dem Ziel, Gewinne einzufahren und diese zu maximieren. Strecken wurden in der Vergangenheit vor allem aus betriebswirtschaftlichen Gründen stillgelegt. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfügen über keinen kraft Verfassung eingestifteten Gemeinwohlauftrag, nach dem sie von sich aus (ohne besondere staatliche Veranlassung) unrentable Leistungen erbringen müssen.

Dies steht in einem Spannungsverhältnis zu der nach Art. 87 e Abs. 4 GG bestehenden Gewährleistungspflicht. Nach Art. 87 e Abs.4 GG haben der Bund bzw. im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs die Bundesländer die Grundversorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsdienstleistungen sicherzustellen. Das Ziel einer angemessenen Grundversorgung hat zwei Aspekte: einen sachlichen (ausreichende Dienstleistungen) und einen räumlichen (flächendeckend). Im Nahverkehrsbereich haben die Länder die Definitionsmacht darüber, welche Verkehrsangebote sie als Bestandteil daseinsvorsorgerischer Grundversorgung ansehen und ob es vor Ort Bedarf für neue Verkehrsangebote gibt und wie eine zu reaktivierende Strecke in ein vorhandenes Mobilitätskonzept integriert werden kann. Vorliegend wurde im Rahmen der landesrechtlichen Machbarkeitsstudie der Erhalt (Reaktivierung) und der Ausbau dieses Planfeststellungsabschnittes als angemessene Maßnahme angesehen, um die Grundversorgung der Region mit Verkehrsdienstleistungen sicherzustellen.

Im Rahmen der durchgeführten Kosten-Nutzen-Rechnung war daher für eine Bewertung der Wirtschaftlichkeit nicht die unternehmerische Entscheidung der Betriebsstilllegung maßgeblich, sondern vielmehr ob der öffentliche Mitteleinsatz in einem angemessenen Verhältnis zum sozialem Nutzen steht. Dies war zu bejahen. Die Reaktivierung dient unter anderem im Hinblick auf die Klimaschutzziele der Bundesregierung dem öffentlichen Interesse des klimaneutralen Ausbaus der Infrastruktur als Alternative zum Individualverkehr. Auch besteht ein öffentliches Interesse an einem Vorhaben, wenn es -wie hier- der Erschließung einer Region dient.

Im Hinblick auf die Bewertung der Kosten zur zukünftigen Nutzung war das zukünftige Fahrgastaufkommen nicht schon wegen der derzeitigen Auslastung der zwischen Homburg und Zweibrücken verkehrenden Busse in Frage zu stellen. Von einer geringen Auslastung der Busse kann nicht zwangsläufig auf eine geringe Auslastung des Schienenpersonennahverkehrs geschlossen werden. Bus wie Bahn sind feste Bestandteile des öffentlichen Personennahverkehrs, die sich gegenseitig ergänzen und unterschiedliche Attraktivitätsreize setzen.

Auch liegen derzeit keine gefestigten Erkenntnisse darüber vor, ob die Corona Pandemie und/ oder der hinzukommende „Bevölkerungsschwund“ das Mobilitätsverhalten und damit die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs nachhaltig ändern wird.

Auch war im Rahmen des Kosten- Nutzen-Verhältnisses nicht zu prüfen, ob der Ausbau der Bahnstrecke zu einem Radweg für die touristische Attraktivität der Region

förderlicher sei. Ziel dieses Planfeststellungsverfahrens war die wesentlichen Verbesserung des Angebots des Schienenpersonennahverkehrs und die Schaffung einer attraktiven Alternative für Berufs- wie auch für Freizeitpendler zum Individualverkehr. Die Erhöhung der Attraktivität des Radtourismus war weder Gegenstand noch Ziel dieses Planfeststellungsverfahrens.

B.4.20.1.14 Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens

Die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens wurde vielfach in Frage gestellt.

Hierzu ist anzumerken, dass die Art der Finanzierung grundsätzlich nicht Regelungsgegenstand eines Planfeststellungsbeschlusses ist. Haushaltsrechtliche Gesichtspunkte, die die Art und Weise der Vorhabenfinanzierung betreffen, sind nicht Gegenstand der zu treffenden Abwägungsentscheidung. Der Planfeststellungsbeschluss regelt nicht, auf welche Weise ein Vorhaben zu finanzieren ist. Die Planfeststellungsbehörden haben lediglich vorausschauend zu beurteilen, ob dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen. Dies war vorliegend nicht der Fall. Die Fragen der Finanzierung wurden bereits vor Antragsstellung geklärt. Auf Basis einer Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz trägt der Bund rund 90 Prozent der förderfähigen Kosten.

Vor diesem Hintergrund war Finanzierungsfähigkeit einzelner Teilbaumaßnahmen wie z.B. des Umbaus des Haltepunktes Einöds oder des Neubaus des Haltepunktes Schwarzenbach nicht in Frage zu stellen.

Die Folgekosten für kommunale Träger, die wegen der Gestaltung des Umfeldes entstehen, spielten für die Finanzierungsfähigkeit des Vorhabens ebenso keine Rolle. Die konkrete Gestaltung des Umfeldes ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (vgl. B.4.19.6.1).

B.4.20.1.15 Mangelnde Transparenz

Vielfach wurde eingewendet, die Stadt Homburg, das saarländische Verkehrsministerium und die Vorhabenträgerin hätten über das Vorhaben nicht im umfassenden Maß informiert. Die kostenpflichtige Saarbrücker Zeitung sowie andere Printmedien seien kein geeignetes Mittel. Die Betroffenen hätten vielmehr direkt angesprochen und informiert werden müssen.

Die Beteiligung im Planfeststellungsverfahren ist in § 73 VwVfG geregelt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt durch die Auslegung der Pläne und seiner Unterlagen für die Dauer eines Monats in den betroffenen Gemeinden. Durch diese öffentliche Bekanntmachung sollen die Betroffenen auf das Vorhaben aufmerksam gemacht werden. Ferner wird den Betroffenen die Möglichkeit gewährt, Einwendungen und Kritik vorzutragen.

Fehler bei Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung waren vorliegend nicht erkennlich. Die Auslegung der Unterlagen erfolgte zum einen digital im Internetals auch in Papierform in der Kreisstadt Homburg.

Auch die Bekanntmachung dieser öffentlichen Auslegung war nicht zu beanstanden. Wie eine ortsübliche Bekanntmachung zu erfolgen hat, ergibt sich aus den jeweils maßgeblichen Normen des Landes- oder Ortsrechts. Nach der saarländischen „Verordnung über die öffentlichen Bekanntmachungen der Gemeinden und Gemeindeverbände (Bekanntmachungsverordnung - BekVO) erfolgt die Bekanntmachung in den Gemeinden im amtlichen Bekanntmachungsblatt der Gemeinde, in einer oder mehreren örtlich verbreiteten, mindestens einmal wöchentlich erscheinenden Zeitung oder durch Veröffentlichung im Internet

Die Anhörungsbehörde des Saarlandes veranlasste die Bekanntmachung durch mehrere Medien. Sie griff hierbei nicht nur auf das kostenpflichtige Printmedium „Saarbrücker Zeitung“ zurück. Die öffentliche Auslegung wurde vielmehr auch im kostenlos zugänglichen Amtsblatt des Saarlandes, auf der Internetseite des saarländischen Ministeriums sowie auf der Internetseite der Kreisstadt Homburg veranlasst.

Nach § 75 Abs. 5 S.3 VwVfG wurden die nicht ortsansässige Betroffene ordnungsgemäß informiert, indem die Betroffenen, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt nicht im Gemeindegebiet hatten, durch die Kreisstadt Homburg separat angeschrieben wurden.

Eine individuelle Mitteilung über die öffentliche Bekanntmachung an ortsansässige Betroffenen ist gesetzlich nicht vorgesehen und war nicht erforderlich.

Soweit die Einwendenden im Rahmen ihrer erhobenen Einwendungen geltend machen, nicht ordnungsgemäß über das Planvorhaben informiert worden zu sein, verkennen sie, dass sie ihre Einwendung gerade aufgrund der verfahrenfehlerfreien Öffentlichkeitsbeteiligung erhoben haben.

Ferner bestand frühzeitig die Möglichkeit von dem Vorhaben Kenntnis zu erlangen. Nachdem die beiden Bundesländern Saarland und Rheinland-Pfalz 2010 eine Vorentwurfsplanung in Auftrag gaben, wurde im September 2013 die von der Vorhabenträgerin durchgeführte Vorplanung den zuständigen Ministerien von Bund und Land übergeben und im Dezember 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die betroffene Öffentlichkeit wurde frühzeitig über die Ziele des Vorhabens unterrichtet und gab der Vorhabenträgerin im Nachgang zu den Veröffentlichungen positiven Rückmeldungen. Auch aus direkt geführten Gesprächen, z.B. mit der Stadtverwaltung Homburg, dem Ortsvorsteher von Einöd oder interessierten Bürgern waren die Rückmeldungen zur Umsetzung der Maßnahme stets befürwortend. Insoweit war es nachvollziehbar, dass von Seiten der Vorhabenträgerin auf eine weitere Bürgerbeteiligung verzichtet wurde. Zumal die hier planfestgestellte Planung keine großen Änderungen im Vergleich zu der damals bereits veröffentlichten Planung aufwies. Es kam hinzu, dass zum Zeitpunkt der Antragsstellung die Corona-Pandemie eine Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in dem bisher bekannten Format nicht zuließ.

B.4.20.1.16 Minderung der Grundstücksverkehrswerte wegen entstehendem Betriebslärm

Nach § 74 Abs.2 S.3 VwVfG waren vorliegend keine Entschädigungsansprüche für allgemeine Minderungen der Verkehrswerte der Grundstücke festzusetzen. Der Anwendungsbereich des § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG reicht nicht weiter als die Primärregelung des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG (vgl. B.4.7.2).

Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet i.S. des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Insoweit kann kein Grundeigentümer auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i.S. des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines

Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflussosphäre des Planungsträgers.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass auch solche planbedingten Minderungen des Verkehrswertes (bzw. des Mietwertes), die über den Schutzbereich des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG hinaus durch das Planvorhaben ausgelöst werden, beachtlich sein können und als private Belange abgewogen werden müssen. Sie kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens so gewichtig ist, dass die Belange der Betroffenen ohne finanziellen Ausgleich dahinter zurücktreten müssen. Wertverluste, die so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird, treten nicht ein. Eine derartige, nicht mehr im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmende Beschränkung der Eigentumsgarantie läge erst dann vor, wenn das Eigentum in seinem Wert soweit gemindert wird, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrigbleibt. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde hat das Vorhaben keine derartigen unververtretbaren Wertminderungen zur Folge. Da vorliegend eine Bestandsstrecke wieder in Betrieb genommen wird, lagen etwaige wertmindernde Faktoren bereits vor bzw. unabhängig der Planfeststellung vor.

B.4.20.1.17 Minderung der Wohnqualität

Die Einwände, dass durch das Vorhaben, insbesondere durch betriebsbedingte Schallimmissionen, Baulärmimmissionen, Erschütterungen, Feinstaubbelastungen, elektrische und magnetische Felder die Wohnqualität unzumutbar gemindert werde, waren zurückzuweisen.

Die Belastungen führen nicht zu derartigen Beeinträchtigungen der Wohngrundstücke, dass diese ihre Wohnqualität einbüßen und unbewohnbar werden. Die durch das Vorhaben entstehenden Beeinträchtigungen erreichen nicht den Grad einer Gesundheitsgefährdung. Dies ist weder im Hinblick auf die entstehenden Lärmimmissionen noch im Hinblick auf die Erschütterungseinwirkungen, Feinstaubbelastungen oder elektrische und magnetische Felder der Fall (vgl. B.4.7). Die Nutzungsmöglichkeiten der Grundstücke bleiben vorhanden. Das Interesse der Einwendenden am Erhalt der bestehenden Situation durfte hinter das entgegenstehende öffentliche Interesse an der Realisierung des vorliegenden Verkehrsinfrastrukturvorhabens zurückgestellt

werden, da die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Dies gilt insbesondere, weil mit der Wiederinbetriebnahme einer Bestandsstrecke jederzeit gerechnet werden musste.

Auch die Einwände, die gutachterlichen Aufarbeitung beziehe sich überwiegend auf Tiere und das Schutzgut Mensch, insbesondere die Auswirkungen auf das Wohnumfeld, seien nicht ausreichend berücksichtigt worden, waren zurückzuweisen.

Die maßgeblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und auch auf dessen Wohnumfeld wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (vgl. UVP-Bericht, Unterlage 16 der Planfeststellungsunterlagen) sowie in den Fachgutachten (Unterlage 20.1-20.03) nach den jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben umfassend ermittelt und beurteilt.

Soweit an einzelnen Stellen unzumutbare Beeinträchtigungen entstehen, hat die Vorhabenträgerin selbst erforderliche Schutzvorkehrungen gegen schädliche Umwelteinwirkungen bzw. gegen sonst nachteilige Wirkungen auf Rechte Dritter vorgesehen. Dem Schutz vor unzumutbaren Beeinträchtigungen dienen hierüber hinaus die auferlegten Nebenbestimmungen (A.4.4) sowie die Zusagen der Vorhabenträgerin (A.6).

B.4.20.1.18 Grundstücksinanspruchnahmen

Die Planunterlagen waren im Hinblick auf die vorübergehenden und dauerhaften Grundstücksinanspruchnahmen hinreichend bestimmt und ließen keine „Interpretationsspielräume“ offen.

Die in Anspruch genommenen Flurstücke, die benötigten Flächenanteile sowie die vorgesehene Art der Flächeninanspruchnahme ergeben sich aus den Grunderwerbsplänen in der Unterlage 5 und dem Grunderwerbsverzeichnis der Unterlage 6. Dieser Planfeststellungsbeschluss legitimiert allein die Inanspruchnahme der dort aufgeführten Flächen (vgl. B.4.17).

Die Befürchtungen, dass auch Flächen, die in den Unterlagen 5 und 6 nicht enthalten seien, ohne Kenntnis der Eigentümer(innen) zurückgegriffen werde, sind unbegründet. Soweit im Rahmen der Realisierung des Vorhabens über die planfestgestellten Flächen hinausgehende Grundstücksinanspruchnahmen erforderlich werden sollten, ist eine erneute Beteiligung der Grundstücksbetroffenen im Rahmen eines Planänderungsverfahrens durchzuführen. Eine Enteignung ohne erneute Beteiligung und staatlicher Autorisierung der Planfeststellungsbehörde ist nicht zu befürchten.

B.4.20.1.19 Lichtimmissionen

Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen entstehen nicht. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, an den Haltepunkten Augenlicht schonende Orangelichter einzusetzen und die eingesetzten Lichtkörper von ihrer Ausrichtung her anlagenbezogen abgewinkelt auf den Bahnsteig auszurichten. Während der Bauausführung werden die Lichtimmissionen durch Festsetzung der Nebenbestimmung unter A.4.4.3 auf ein Minimum reduziert. Weitere Maßnahmen, die Beeinträchtigungen der Anlieger ausschließen könnten, waren nicht ersichtlich. Eine ausreichende Beleuchtung dient der Sicherheit der Fahrgäste und ist damit unabdingbar.

B.4.20.1.20 Beeinträchtigung durch „Elektrosmog“

Mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch „Elektrosmog“ ist nicht zu rechnen. Seitens der Vorhabenträgerin wurden Berechnungen für elektrische und magnetische Felder durch die Oberleitungsanlage vorgelegt. Diese belegen, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV eingehalten werden (vgl. Unterlage 23.1- Nachweis zur elektromagnetischen Verträglichkeit).

Der elektrische Betrieb mittels Oberleitungen entspricht dem aktuell technischen Standard bei der DB AG. Insoweit sind die Möglichkeiten ausgeschöpft, die von Oberleitungsanlage ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung von den Gegebenheiten im Einwirkungsbereich zu minimieren.

B.4.20.1.21 Maßnahmen wegen entstehender Feinstaubbelastung

Mit einer deutlichen Zunahme der Feinstaubbelastung ist nicht zu rechnen. Mit der Elektrifizierung werden Rußpartikelemissionen, die von Dieselfahrzeugen ausgehen, ausgeschlossen. Darüber hinaus wird im Bahnverkehr, abweichend vom Straßenverkehr, Staub zu einem großen Anteil im Schotterbett abgelagert und wird nicht wie bei Asphalt wieder aufgewirbelt.

B.4.20.1.22 Zerstörung der Natur

Die naturschutzrechtlichen Einwände waren zurückzuweisen.

Zur Realisierung des Vorhabens sind die Eingriffe in die Natur nicht vermeidbar. Das Vorhaben ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden (Obere Naturschutzbehörde, Untere Naturschutzbehörde, Wasserbehörden) geplant worden. Die Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft werden nach gutachterlicher Bewertung durch die Festsetzungen in diesem Beschluss und die Zusagen der Vorhabenträgerin kompensiert. Das Vorhaben ist insoweit mit den Belangen der Landschaftspflege sowie des Natur- und Artenschutzes vereinbar. Der Eingriff gemäß § 17 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) war unter Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 BNatSchG) sowie Vermeidungsmaßnahmen, wie sie sich insbesondere aus dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und dem landschaftspflegerischen Begleitplan ergeben, zuzulassen (vgl. B.4.4).

Die seitens der Einwendenden aufgeführten Defizite stellen die Gemeinwohlverträglichkeit des Kompensationskonzeptes nicht in Frage.

B.4.20.1.23 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Der Einwand in den Planungsunterlagen würden zu wenige Tierarten benannt, deren Lebensraum von der Reaktivierung der Bahnstrecke vollständig zerstört werde, war zurückzuweisen.

Die Art und der Umfang der Kartierungen wurden im Scoping - Verfahren und unter Beteiligung Träger öffentlicher Belange (Obere Naturschutzbehörde, NABU Umweltverbände etc.) festgelegt.

Die Tier- und Pflanzenarten der Bahntrasse sowie der angrenzenden Bereiche wurden auf dieser Grundlage detailliert von verschiedenen Artexperten erfasst. Diese Erfassungen decken alle schützenswerte sowie ebenfalls nicht schützenswerte Arten ab. Für die Erfassungen der einzelnen Tier- und Pflanzenarten wurden mehrere Geländebegehungen durchgeführt, bei denen die Arten durch Sichtbeobachtungen, Verhören, Absuche von Versteckplätzen usw. kartiert wurden.

Aufgrund der Intensität der Begehungen lagen keine Erkenntnisse vor, die eine Erweiterung des Untersuchungsumfangs erforderlich gemacht hätten. Ein Defizit der Unterlagen in dieser Hinsicht lag daher nicht vor. Alle geltenden Gesetze und Vorschriften wurden berücksichtigt.

Für jede Art wurde genau abgewogen, welche Auswirkungen das Vorhaben für die Art haben kann und ob diese erheblich oder nicht erheblich sind bzw. ob sie sogar

ausgeschlossen werden können. Für alle Arten, bei denen erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden konnten, wurden Maßnahmen formuliert, um die Beeinträchtigung zu reduzieren (vgl. Kap. 7 der Unterlage 18 des Artenschutzfachbeitrags).

Die Mauereidechse wurde im Detail betrachtet. Für diese Art wurde aufgrund der weitreichenden Beeinträchtigungen umfangreiche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt und zusätzlich eine artenschutzrechtliche Ausnahme beantragt.

Der Feuersalamander ist keine Art nach Anhang IV der FFH-Richtlinie oder der Roten Liste des Saarlandes. Im Rahmen der Kartierungen wurden alle vorkommenden Amphibienarten erfasst. Der Feuersalamander konnte im Zuge der Kartierungen nicht nachgewiesen werden.

Die Betrachtung der Arten wurde gewissenhaft und vollumfänglich durchgeführt. Dies gilt auch hinsichtlich der Fledermauspopulationen. Diese wurden im Detail erfasst, inklusive weiter entfernten potenziellen Wochenstubenquartieren. Zum Schutz der Fledermauspopulation werden zum einen alle vorhandenen Baumhöhlen, die sich im Eingriffsbereich befinden, kontrolliert und verschlossen sowie der Zeitpunkt der Rodung so angepasst, dass dieser nicht in der Fortpflanzungszeit der Fledermäuse liegt. Des Weiteren werden dauerhafte Ersatzhabitate eingerichtet, so dass alle Quartiere, die in Anspruch genommen werden, durch die Installation von Fledermauskästen ausgeglichen werden. Weitergehende Maßnahmen waren nicht ersichtlich.

Dies gilt auch hinsichtlich der Wildkatze. Zum Schutz der Wildkatze waren keine über die A.4.2 hinausgehende Maßnahmen festzusetzen. Durch die langen zugfreien Zeitfenster bleibt ein erfolgreiches Queren der Trasse durch die Wildkatze möglich. Eine Erhöhung der Mortalität durch den Bahnbetrieb in einem Umfang, der die Größe oder gar den Fortbestand der lokalen Population in relevantem Maß beeinflussen könnte, ist nicht ersichtlich.

Zudem wird auf einem langen Teil der Strecke eine Hecke gepflanzt, die die umgebenden Bereiche von dem Zugverkehr abschirmt sowie als Leitstruktur und Versteckmöglichkeiten für die Wildkatze fungiert. Ein Ausnahmeantrag nach BNatSchG für die Wildkatze war nicht erforderlich.

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtung waren nicht die Eingriffe, die durch den Bau der B423 ausgelöst werden, einzubeziehen, da es sich um zwei getrennte Planfeststellungsverfahren handelt, die sich in starkem Maße in ihren Auswirkungen auf Natur und Umwelt unterscheiden.

Auch waren nicht für alle Tierarten Ausgleichsflächen zu erstellen, sondern nur für die artenschutzrechtlich geschützten Tierarten.

Im Übrigen waren die pauschalen Einwände, dass Teile des UNESCO-anerkannten Biosphärenreservats zerstört würden, zurückzuweisen. Die pauschale Ablehnung des Vorhabens stellten keine wirksamen Einwendungen dar.

B.4.20.1.24 Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts

Die befürchteten Beeinträchtigungen der Feuchtgebiete durch Flächenversiegelungen oder „Wassereintrichsgefahren“ waren zurückzuweisen. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen, die für dieses Vorhaben erteilt wurden, wurden mit diversen Nebenbestimmungen zum Schutz der Gewässerwirtschaft versehen. Das Vorhaben ist soweit mit den Belangen des Wasserrechts vereinbar (vgl. A.3.1, B.4.3).

B.4.20.1.25 Konzept zur Wiederbegrünung

Die Forderungen nach ganzheitlichen Verkehrs- und Gestaltungskonzepten entlang der Strecke, die die Wiederbegrünung und Wiederaufforstung integrieren, waren zurückzuweisen. Maßnahmen, die den Gehölzverlust ausgleichen, sind im ausreichenden Maße vorgesehen (vgl. Unterlage 15- Landschaftspflegerischer Begleitplan u. Maßnahmenblätter).

B.4.20.1.26 Haltepunkt Beeden: nächtlicher Treffpunkt für Jugendliche

Den Befürchtungen es könnten Lärmbelästigungen entstehen, weil sich die Haltepunkte zu einem (nächtlichen) Treffpunkt für Jugendliche entwickeln, war nicht im Rahmen der Planfeststellung entgegenzuwirken. Es handelt sich nicht um ein Problem, das durch das Vorhaben aufgeworfen wird. Auslöser der Problematik ist vielmehr die von den Einwendenden dargestellte Tatsache, dass es für Jugendliche bereits unabhängig von dem planfestgestellten Vorhaben keine Aufenthaltsmöglichkeiten gibt.

B.4.20.1.27 Fehlendes Parkkonzept am Haltepunkt Beeden

Die Forderungen nach Festsetzung eines Parkkonzeptes am Haltepunkt Beeden waren zurückzuweisen. Die nächst gelegenen Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr, Bahnhofsvorplätze oder Anfahrmöglichkeiten sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Diese unterfallen weder der Regelungskompetenz der Planfeststellungsbehörde noch in den Zuständigkeitsbereich der Vorhabenträgerin. Deren Ausgestaltung ist vielmehr dem zuständigen, landesrechtlichen Hoheitsträger vorbehalten, da die Planungen, ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern (vgl. B.4.19.6.). Es handelt sich nicht um notwendige Folgemaßnahmen.

B.4.20.1.28 Reaktivierung des früheren Haltepunktes Beeden

Die erhobenen Forderungen nach einer Reaktivierung des früheren Haltepunktes Beeden haben sich erledigt. Die Vorhabenträgerin kam den Forderungen nach und hat den Haltepunktes an den alten Standort Jägerhausstraße verlegt.

Durch die Verlegung des Bahnsteiges in Beeden wurde die Zugangssituation für mobilitätseingeschränkte Menschen optimiert. Die Zuwegung wird entsprechend den Vorgaben der DIN 18040, der Richtlinien der DB AG und den aktuell geltenden gesetzlichen Vorschriften realisiert.

Die weitergehende Forderung im Bereich des Haltepunkts weitergehende Schutzmaßnahmen zur unberechtigten Querung der Gleise vorzusehen, war zurückzuweisen. Durch die Verlegung des Haltepunktes wird die ordnungsgemäße Querung des Gleises durch den neuen Gehweg am Bahnübergang "Hofstraße" sichergestellt. Außerhalb dieser vorgesehenen Zuwegungen ist sonstiges unberechtigtes Betreten oder Queren des Bahnkörpers gesetzlich strengstens untersagt und stellt eine Straftat (Gefährdung des Eisenbahnbetriebes) dar.

B.4.20.1.29 Bahnübergang Beeden

Die Vorhabenträgerin begegnete den vorgetragenen Bedenken, die geplante Sicherung des Bahnübergangs durch Halbschranken reiche nicht, mit umfangreichen Umplanungen. Der Bahnübergang Beeden wird um einen Gehweg mit Fußwegschranken für Schulkinder etc. erweitert und die Fahrbahn für den vorhandenen Straßenverkehr angepasst. Durch diese Anpassungen ist der Bahnübergang ausreichend für den Fußgänger- und Straßenverkehr gesichert.

Im Zuge der Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage sieht die Vorhabenträgerin vor, die Fahrbahnbreite im Räumbereich des Bahnübergangs regelkonform für den Begegnungsfall Lkw/Lkw auf zu weiten (vgl. Unterlage 1- Erläuterungsbericht, S. 31). Sollte unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten die für den Begegnungsfall LKW/LKW erforderliche Fahrbahnbreite nicht herstellbar sein, wird durch die Nebenbestimmung unter A.4.5.3 sichergestellt, dass ein gefahrenloses Räumen des Bahnübergangs auch bei geringeren Fahrbahnbreiten und eine sichere Benutzung des Bahnübergangs für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet wird.

B.4.20.1.30 Veraltete Verkehrszählung

Den Einwendungen, die zugrunde gelegte Verkehrszählung sei veraltet, wurde durch Nachforderung einer aktuelleren Verkehrszählung durch die Planfeststellungsbehörde begegnet. Die aktualisierte Verkehrszählung ergab keine Abweichungen bei der Einstufung des Verkehrs an den Bahnübergängen (vgl. Unterlage 8). Methodische oder sonstige Mängel der Verkehrszählung sind nicht ersichtlich.

Auch wurden keine konkreten, selbst erhobenen Daten vorgelegt, mit denen die Einwendenden ihre pauschalen Einwände gegen die Verkehrserhebung hätten untermauern können.

B.4.20.1.31 Bodenverwertungs-/ Entsorgungskonzept

Die Behauptungen, das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept sei zu oberflächlich und unvollständig, entbehrten jeglicher Grundlage. Für die Erstellung des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept sind Bodenproben und Analysen in festem Abstandsraster durchgeführt worden. Die Schadstoffbelastungen im Boden sind evaluiert worden und die Entsorgungskosten in der Kalkulation berücksichtigt. Datengrundlage als auch die Methodik waren fehlerfrei und nicht zu beanstanden. Auch wurde das Konzept von einem anerkannten Gutachter erstellt. Die mit der Entsorgung bzw. Deponierung entstehenden Kosten sind zur Beurteilung der fachplanungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens nicht von Bedeutung.

B.4.20.2 Individualisierte Einwendungen aus dem Stadtteil Beeden, Streckenabschnitt der Strecke 3283, Bahn-km 1,900 bis 2,900

Aus dem Stadtteil Beeden der Kreisstadt Homburg sind von der Anwohnerschaft in den Straßen Ackerweg, Altstadter Straße, Am Gleisdreieck, Am Neuen Schulhaus,

Bliesberger Straße, Blieskasteler Straße, Brückenstraße, Chlodwigstraße, Feldstraße, Hofstraße, Neue Industriestraße, Pestalozzistraße, Pirminiusstraße, Remigiussstraße, Unterm Beeder Hof und Ziegelhütte insgesamt 87 Einwendungsschreiben eingegangen. Die Einwendungsschreiben sind vielfach mehrfach unterschrieben. Wegen der Einzelheiten der Einwendungen wird auf die Schriftstücke mit den folgenden Schlüsselnummern verwiesen: P 1, 9, 10, 11, 15, 16, 18, 20, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 75, 79, 80, 82, 83, 84, 88, 96, 97, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130.

Im Einzelnen waren die Einwendungen aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

B.4.20.2.1 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P001, P127

Die Einwendungsschreiben sind gleichlautend und werden daher gemeinsam abgehandelt.

Ein finanzieller Ausgleich wegen Minderungen des Grundstücksverkehrswertes bzw. des Mietwertes war auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG nicht geboten. Der Verkehrswert eines Grundstückes wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach vorherrschender Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen des Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Sphäre des Planungsträgers. Vorliegend ist mehr als fraglich, ob der Verkehrswert des Grundstückes wegen des Planvorhabens fällt. Die Einwendenden tragen selbst vor, dass bereits eine „exorbitant hohe Verkehrsbelastung durch die Pirminiusstraße“ besteht. Diese wirkt sich bereits negativ auf den Grundstückswert aus. Im Übrigen wird vorliegend eine Bestandsstrecke wieder in Betrieb genommen. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1.16 wird verwiesen.

Soweit im Rahmen der Einwendung bemängelt wird, dass aufgrund der fehlenden Ausführungsplanung nicht ersichtlich sei, ob das eigene Grundstück beansprucht werden muss, ist zunächst anzumerken, dass die Planfeststellung nicht im Detaillierungsgrad einer Ausführungsplanung zu erstellen ist. Ferner hat die Vorhabenträgerin

mit den Planungsunterlagen nachgewiesen, dass die Grundstücke der Einwendenden nicht in Anspruch genommen werden (vgl. Unterlage 5- Grunderwerbspläne, Unterlage 6- Grunderwerbsverzeichnis, Ausführungen unter B.4.20.1.18).

Der vorgebrachte Einwand zur baubedingten Lärmbetroffenheit und bauzeitlichen Erschütterungen ist allgemein formuliert und bezüglich der eigenen Betroffenheit nicht näher spezifiziert. Der pauschale Einwand ist nicht geeignet, die gutachterlich unterfütterten Schlussfolgerungen der Planfeststellungsbehörde sowie die festgesetzten Nebenbestimmungen zu erschüttern (A.4.4.1, B.4.7.1). Anhaltspunkte, die im konkreten Einzelfall eine individuelle Festsetzungen erforderlich gemacht hätten, waren nicht ersichtlich. Vielmehr war zu berücksichtigen, dass das Bauvorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient. Insoweit ist es für Planbetroffene als Ausdruck der Sozialbindung zumutbar, mehr Baulärm hinzunehmen, als dies bei privaten Bauvorhaben der Fall wäre. Es handelt sich zudem nicht um eine stationäre Großbaustelle, sodass sich die bauzeitlichen Beeinträchtigungen an den Grundstücken der Einwendenden nicht über die Gesamtbauzeit von 20 Monaten erstrecken werden.

Dies gilt auch im Hinblick auf die entstehenden Erschütterungen. Im Bereich der Grundstücke der Einwendenden ergab die Prognoseberechnung keinen Betroffenheiten (Unterlage 20.2a – Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen).

Hinsichtlich der pauschalen Einwendung, es komme durch das Planvorhaben zu einem unvermeidbaren Eingriff in Umwelt, Natur und Landschaft wird auf die Ausführungen unter B.4.4, B.4.20.1.22 sowie B.4.20.1.23 verwiesen. Die vielfältigen Belastungen für Mensch, Tier und Umwelt werden in den Planunterlagen (u.a. Landespflegerischer Begleitplan, UVP- Bericht, Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchungen) ausreichend gewürdigt. Dies gilt auch im Hinblick auf das „Schutzgut“ Mensch.

Soweit vorgetragen wurde, der bereits bestehende Lärm sei nicht ausreichend in die Bewertung eingegangen, wird auf die Ausführungen unter B.4.7.2.2.4 und B.4.20.1.5 verwiesen.

B.4.20.2.2 Einwendung mit der Schlüsselnummer P009

Auch der Einwendende mit der Schlüsselnummer P009 hatte keinen Anspruch auf Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Weder auf Grundlage des § 41 Abs.1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV noch nach § 74 Abs. 2 VwVfG § 18 Abs. 1 S.2 AEG

festzusetzen (vgl. B.4.7.2). Dies gilt auch im Hinblick auf die geltend gemachten Lärmimmissionen durch Bremsgeräusche. Diese werden als übliche Begleitgeräusche im Rahmen der 16. BImSchV und der Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen betrachtet (vgl. B.4.20.1.7).

Das bereits bestehende Verkehrsaufkommen in der Pirminiusstraße war nicht im Rahmen des entstehenden Betriebslärms einzubeziehen (vgl. B.4.7.2.2.4 u. B.4.20.1.5).

Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Erschütterungen durch den Bahnbetrieb waren nach den Berechnungen im Rahmen der Untersuchung zu den betriebsbedingten Erschütterungsuntersuchungen auszuschließen (Unterlage 20.03). Die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 und Teil 3 werden auch im Bereich des Grundstücks des Einwendenden eingehalten. Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs.2 S.2 VwVfG waren daher nicht festzusetzen (vgl. B.4.7.4).

Im Hinblick auf die entstehenden Beeinträchtigungen durch baubedingte Immissionen wird auf die Ausführungen unter B.4.7.1 sowie auf die in diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen zu Minimierung betriebsbedingter Lärmimmissionen unter A.4.4.1 verwiesen. Baubedingte Emissionen werden soweit wie möglich durch die Zusagen und Auflagen minimiert. Anhaltspunkte, die eine abweichende Beurteilung im Falle des Einwendenden erfordern würden, liegen nicht vor.

Ein finanzieller Ausgleich wegen Minderungen des Grundstücksverkehrswertes bzw. des Mietwertes stand dem Einwendenden nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG nicht zu. Es wurden durch den Einwendenden keine konkreten Wertverluste geltend gemacht, die eine Verwertung des Grundstücks praktisch unmöglich machen. Auf die Ausführungen unter B.4.20.16 wird verwiesen.

Die Planunterlagen waren im Hinblick auf die vorübergehenden und dauerhaften Grundstücksinanspruchnahmen hinreichend bestimmt und ließen keine „Interpretationsspielräume“ offen. Eine Inanspruchnahme des Grundstückes des Einwendenden ist nicht vorgesehen. Die Befürchtung entbehrt jeglicher Rechtsgrundlage (vgl. B.4.20.1.18).

Der Lebensraum für schützenswerte Tiere und Pflanzen wird nicht ohne Ausgleich zerstört (vgl. Unterlage 15- Landespflegerischer Begleitplan u. Maßnahmenblätter). Die Wiederaufforstung und Begrünung der Randbereiche war nicht als Maßnahme

des Lärmschutzes festzusetzen. Bepflanzungen stellen keine wirksame Schallschutzmaßnahme i.S. der 16. BImSchV dar. Bepflanzungen bis in die Randbereiche der Strecke sind aus Gründen der Betriebssicherheit nicht zulässig (vgl. B.4.20.1.25).

Soweit die Einwendung das Thema der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens allgemein aufgreift, wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.13 u. B.4.20.1.14 verwiesen.

B.4.20.2.3 Einwendung mit den Schlüsselnummern P010, P011, P083, P096, P103, P104, P105, P106, P115, P116, P117, P119, P120

Die Einwendungen sind überwiegend gleichlautend und werden daher gemeinsam abgehandelt.

Die Aktualität und Vollständigkeit der offen gelegten Planunterlagen war nicht zu beanstanden (vgl. B.4.20.1.1).

Soweit eine Trassenverschiebung auf Grundlage des § 50 BImSchG gefordert wird, wird auf die Ausführungen unter B.4.7.2.1 verwiesen.

Der Einwand die Abholzung des Baumbestandes führe zu einer weiteren Steigerung der Lärmimmissionen war zurückzuweisen. Zwar mag der belaubte Baumbestand in den Sommermonaten subjektiv als „Lärmabsorber“ empfunden werden, u.a. weil belaubte Bäume die Sichtverbindung zu Schienen und Straße nehmen. Bepflanzungen stellen jedoch keine wirksame Schallschutzmaßnahme i.S. der 16. BImSchV dar.

Den Einwendenden standen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahme nach § 41 Abs.1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV oder nach § 74 Abs. 2 VwVfG, § 18 Abs. 1 S.2 AEG zu. Entstehende Begleitgeräusche, wie z.B. Lauf-, Brems- und Anfahrgeräusche sowie Akustik der Signale gehören bei lebensnaher Betrachtungsweise zu den üblichen Begleiterscheinungen des Betriebs eines Schienenweges und wurden mitbetrachtet (vgl.B.4.7.2).

Soweit eingewendet wurde, dass durch den entstehenden Betriebslärm die Leistungs-, Konzentrations- und Lernfähigkeit tagsüber massiv beeinträchtigt werde, wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.9 verwiesen. Im Rahmen der Einwendungen wurden keine individuellen Argumente vorgetragen, die Beeinträchtigungen der Leistungs-, Konzentrations- und Lernfähigkeit nahelegen. Auf dem maßgeblichen Streckenabschnitt sind werktäglich, einmal stündlich 17 und an Sonn- und Feiertagen 16 stündlich verkehrende Zugpaare vorgesehen. Im Ortsteil Beeden bei allen Anwesen im Prognose- Planfall Beurtei-

lungspegel errechnet, die sich gegenüber dem Prognose-Nullfall reduzieren. Die gebietsunabhängige grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird im Ortsteil Beeden nicht erreicht und bei weitem unterschritten.

Die Frequenz und die Dauer der Lärmeinwirkung ist damit äußerst gering, sodass auch bei Arbeitnehmern, die im Homeoffice arbeiten, Schülern oder Renter/innen nicht mit dem Eintritt von unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

Die in der Planfeststellung gebotene grundstücksbezogene Betrachtungsweise lässt es zudem nicht zu, die Frage der Zumutbarkeit von den - wandelbaren - konkreten Nutzungsverhältnissen zu einem bestimmten Zeitpunkt abhängig zu machen. Sie schließt die Berücksichtigung besonderer Umstände in der Person des jeweiligen Eigentümers oder Nutzers aus. Besondere Empfindlichkeiten, gesundheitliche Indispositionen oder sonstige persönliche Eigenheiten mussten außer Betracht zu bleiben. Was der Nachbarschaft an Beeinträchtigungen abverlangt werden kann, war vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabes zu bestimmen. Hiernach ist nicht davon auszugehen, dass durch das planfestgestellte Vorhaben nachteilige Wirkungen auf die der Leistungs-, Konzentrations- und Lernfähigkeit oder Schlafqualität zu befürchten sind (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.8, B.4.20.1.9).

Im Hinblick auf die Ausführungen, dass die Schlafqualität bei einem geöffneten Fenster negativ beeinflusst werde, wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.8 verwiesen. Es besteht kein Anspruch auf ein „schlafen bei geöffnetem Fenster“.

Hinsichtlich der bauzeitlichen Lärmimmissionen wurde den Interessen besonders schützenswerter Personengruppe durch die Anordnung von Ersatzwohnraum genüge getan (vgl. A.4.4.1, /B.4.7.1).

Auch wird die Nutzungsmöglichkeit der Gärten nicht massiv beeinträchtigt. Die Nutzung der Außenwohnbereiche bleibt trotz Verwirklichung des Vorhabens grundsätzlich möglich (vgl. B.4.20.1.10). Insoweit war im Hinblick auf die Einwendenden P011 kein anderer Maßstab in Betracht zu ziehen. Selbst, wenn man im Rentenalter mehr Zeit im Garten verbringt, lässt die grundstücksbezogene Betrachtungsweise keine abweichende Bewertung zu. Die Frage der Erheblich- bzw. Zumutbarkeit darf nicht von den - wandelbaren - konkreten Nutzungsverhältnissen zu einem bestimmten Zeitpunkt abhängig gemacht werden.

Die individuelle Einwendung P010 mit der geltend gemacht wurde, dass die mit dem Haltepunkt Beeden einhergehende höhere Frequentierung der Straße durch Reisende den

Familienhund zu lautem und andauernden Gebell veranlasse, welches zu Lärmbelästigungen der übrigen Anlieger führe, hat sich durch die Verlegung des Haltepunktes Beeden erledigt. Ferner tritt das Vertrauen auf den Fortbestand einer wenig frequentierten Anliegerstraße hinter dem Interesse der Allgemeinheit an der Realisierung des Vorhabens zurück. Kein Anlieger kann auf einen unveränderten Fortbestand eines zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenem Wohnumfeld vertrauen (vgl. B.4.20.1.16).

Dies gilt auch im Hinblick auf die Ausführungen, dass die zunehmende Steigerung des Verkehrsaufkommens den Kindern die Möglichkeit nehme sich frei (mit dem Fahrrad) zu bewegen.

Sofern das fehlende Parkkonzept am Haltepunkt Beeden bemängelt wird, haben sich die Einwendungen durch die Umplanung und Verlegung des Haltepunktes Beeden erledigt. Im Übrigen wird auf die Ausführung unter B.4.19.6.1 verwiesen.

Auch hat sich durch die Verlegung des Haltepunktes Beeden die Befürchtungen der Einwendenden P010, die Hecke oder der Carport würden als sanitäre Anlage des Haltepunktes genutzt, erledigt. Zudem sind sanitäre Anlagen an Bahnsteigen bzw. Bahnhöfe nicht Gegenstand einer Zulassungsentscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG sind.

Beeinträchtigungen der Anlieger durch eine konstante Beleuchtung der Bahnsteige wurden durch die Anordnung der Verwendung Augenlicht schonender Orangelichter sowie deren Ausrichtung auf den Bahnsteig auf ein zumutbares Mindestmaß beschränkt (vgl. A.4.4.3).

Mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch „Elektrosmog“ ist nicht zu rechnen (vgl. B.4.7.5, B.4.20.1.20).

Im Hinblick auf die Ausführung bzgl. der Zerstörung von Flora und Fauna wird auf B.4.4 und B.4.20.1.22 verwiesen.

Durch die hinzukommende Oberleitung wird das Landschaftsbild im Bereich der betroffenen Grundstücke nicht unzumutbar beeinträchtigt. Eine Änderung des Ausblicks von einem Grundstück stellt im Regelfall kein privates Interesse von solchem Gewicht dar, dass es in die Abwägung einzustellen wäre. Argumente für eine besondere Werthaltigkeit der Grundstücke aufgrund einer außergewöhnlichen Lage und der vom Grundstück aus bestehenden Aussicht wurden von den Einwendenden nicht vorgetragen. Zudem ist das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens einschließlich der Elektrifizierung so gewichtig ist, dass die Belange der Betroffenen ohne finanziellen Ausgleich dahinter zurückzutreten haben. Der elektrische Betrieb der Strecke ist im Hinblick auf die

Klimaschutzziele der Bundesregierung alternativlos. Die Reaktivierung einschließlich ihrer Elektrifizierung dient dem öffentlichen Interesse zum klimaneutralen Ausbau der Infrastruktur als Alternative zum Dieselmotorbetrieb der Strecke. Der elektrische Betrieb mittels Oberleitungen entspricht dem aktuell technischen Standard. Alternative Antriebsmöglichkeiten werden nur in Sonderfällen als Insellösungen umgesetzt und sind im Gesamtkonzept des schienenengebundenen ÖPNV im Saarland nicht vorgesehen. Die Errichtung der Oberleitungen ist im Hinblick hierauf alternativlos um den übergangslosen, elektrifizierten Anschluss sicher zu stellen. Zudem sind mögliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Bau der Oberleitung räumlich begrenzt.

Unzumutbare Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Erschütterungen konnten im Bereich der Grundstücke der Einwendenden ausgeschlossen werden. Die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 bezogen auf die untersuchten Immissionsorte werden eingehalten. Ebenso die wesentlich strengeren Anforderungen nach Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen). Die hier betroffenen Gebäude liegen mehr als fünf Meter von der Gleisachse entfernt. Es ist daher davon auszugehen, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden.

Die Befürchtungen, die Erschütterungen würden durch die Freigabe der Strecke für den Güterverkehr vervielfachen, waren derzeit unbegründet. Das Betriebsprogramm für 2030 sieht keine Güterverkehrsnutzung vor. Diese war auch nicht durch eine betriebsregelnde Maßnahme auszuschließen. Im Rahmen der Abwägung überwiegt das öffentliche Interesse die privaten Interessen, da mit der Anordnung betriebsregelnder Maßnahmen erheblich negative Auswirkungen auf den Schienenverkehr entstünden (vgl. B.4.7.2.4). Soweit es zukünftig zu einer Güterverkehrsnutzung kommen sollte, werden die Interessen der Einwendenden über die Regelung des § 75 Abs. 2 VwVfG ausreichend geschützt.

Ein finanzieller Ausgleich für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen war nicht festzusetzen. Weder im Hinblick auf Wertverluste des Wohneigentums (vgl. B.4.20.1.16) noch im Hinblick auf mögliche Schäden, die durch betriebsbedingte Erschütterungen (vgl. B.4.7.4) ausgelöst werden.

B.4.20.2.4 Einwendung mit der Schlüsselnummer P015

Durch den Umstand, dass beim Kauf des Hauses 1998 die Bahnstrecke nicht in Betrieb war, wurde kein Vertrauenstatbestand dahingehend geschaffen, eine Wiederinbetrieb-

nahme sei dauerhaft ausgeschlossen. Der planfestgestellte Streckenabschnitt wurde gerade nicht nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde. Die erfolgte Stilllegung ließ den planungsrechtlichen Status der Bahnanlage unberührt (vgl. B.4.7.2.6, B.4.20.13).

Das Vertrauen der Einwendenden auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes ist nicht schützenswert. Ein finanzieller Ausgleich wegen Minderungen des Grundstücksverkehrswertes bzw. des Mietwertes war auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG nicht geboten. Gründe für den Eintritt von über die Sozialbindung des Eigentums hinausgehende Minderungen des Grundstückswertes wurden von den Einwendenden nicht geltend gemacht (B.4.20.1.16).

Die Einwendenden führen folgend pauschal aus durch die geplante Reaktivierung der Strecke folgendes zu befürchten:

- Lärmbelästigung durch die Bahn (Lauf-, Brems-, Anfahrgeräusche und Akustik der Signale),
- Lärmbelästigung durch Fa. Thyssen Krupp wegen vorangegangener Rodungen der Bahn zum Freilegen der Gleise, wodurch natürlicher Schallschutz wie z. Bsp. Bäume wegfällt,
- Bauschäden durch Erschütterungen,
- Elektromog wegen Elektrifizierung der Bahnstrecke,
- Erhebliche Gefährdung der Kinder,
- Unfallgefahr durch Haltestellen und Bahnübergänge,
- Vermehrtes Verkehrsaufkommen (insbesondere Stau vor Übergängen zu Stoßzeiten),
- Schadstoffbelastung durch Bahn und vorgenannten Punkt (Abgase und Feinstaub),
- Nachhaltige Schäden für die Lebensformen des Biosphärenreservats,
- Unschöne An- und Aussichten für die Bewohner,
- Wertverlust unserer Immobilie.

Diese Aspekte sind als allgemeine Einwendungen unter B.4.20.1 abgearbeitet. Auf die dortigen Ausführungen sowie auf die Ausführungen unter B.4.20.2.3 wird verwiesen.

B.4.20.2.5 Einwendung mit der Schlüsselnummer P018

Die Einwendung bezieht sich auf allgemeine Aspekte wie Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen und Erschütterungen, Wertverlusten an Immobilien sowie die Zerstörung der Flora und Fauna. Ferner wird die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in Frage gestellt. Eine subjektive Betroffenheit wird nicht substantiiert geltend gemacht. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1 kann verwiesen werden.

B.4.20.2.6 Einwendung mit der Schlüsselnummer P022

Die bereits bestehenden Lärmimmissionen durch die Firma Gerlach Thyssen waren nicht in die Beurteilungspegel mit einzubeziehen. Nach der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen sind (vgl. B.4.7.2.2.4). Auch hinsichtlich der entstehenden Erschütterungen waren nur die durch den Schienenverkehr entstehenden Immissionen zu betrachten.

Auch dem Einwendenden mit der Schlüsselnummer P022 standen keine Ansprüche auf Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen aus §§ 41, 42, 43 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 3 BImSchG i.V.m. §§ 1, 2 der 16. BImSchV, § 18 Abs.1 S. 2 AEG, insbesondere stellen Bäume und Bewuchs keine wirksame Schallschutzmaßnahme i.S. der 16. BImSchV (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.25).

Soweit vorgetragen wurde, dass durch das planfestgestellte Vorhaben Lebensräume für Tiere, Brutgebiete und Nahrungsquellen zerstört werden, wird auf die Ausführungen unter B.4.5 und B.4.20.1.23 verwiesen. Ausgleichsmaßnahmen zu entstehendem Gehölzverlust wurden seitens der Vorhabenträgerin berücksichtigt (vgl. Unterlage 15- Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Maßnahmenblättern).

Den vorgetragenen Sicherheitsbedenken am Bahnübergang Beeden ist die Vorhabenträgerin durch Anpassung der Planung begegnet. Die Sicherungstechnik am Bahnübergang wird um Fußwegschranken erweitert und die Fahrbahn für den vorhandenen Straßenverkehr angepasst.

Die Befürchtung durch die Elektrifizierung der Strecke komme es zu höheren elektromagnetischen Belastungen, die zu Gesundheitsgefahren führen, ist unbegründet (vgl. B.4.7.5, B.4.20.1.20).

Im Hinblick auf den allgemeinen Einwand der Unwirtschaftlichkeit der planfestgestellten Maßnahme wird auf B.4.20.1.13 und B.4.20.1.14 verwiesen.

B.4.20.2.7 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P023, P024, P026, P027, P031, P033, P034, P035, P041, P045, P047, P055, P057, P058, P060, P066, P067, P070, P079, P101, P102, P124, P130

Die Einwendungen sind inhaltlich identisch und haben allgemeine Themen wie die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, Belastungen aus Bau- und Betriebslärm oder Beeinträchtigungen wegen Erschütterungen zum Gegenstand. Die vorgebrachten Themen wurden unter B.4.20.1 umfassend behandelt, so dass auf die dortige Darstellung Bezug genommen werden kann. Individuelle Rechtsverletzungen wurden nicht substantiiert vorgetragen.

B.4.20.2.8 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P030

Auch diese Einwendung hat die unter B.4.20.1 abgehandelten allgemeinen Themen zum Gegenstand. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Im Rahmen der Einwendung wurden jedoch einzelne Themen detaillierter aufgegriffen.

Soweit gerügt wurde, dass im Rahmen der Erschütterungstechnischen Untersuchung die Besonderheiten des eigenen Gebäudes nicht berücksichtigt wurden und keine Dokumentation stattgefunden habe, ist anzumerken, dass die Vorhabenträgerin im Hinblick auf mögliche baubedingte Bauwerksschäden zugesagt hat, vor Beginn der Baumaßnahmen den Zustand am Immissionsort zu dokumentieren. Die Dokumentation wird demnach nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen und den Eigentümern zur Verfügung gestellt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen wird wiederum eine Begutachtung des Zustands der entsprechenden Gebäude und Anlagen durchgeführt, um etwaige baubedingte Schäden oder Veränderungen festzustellen. Die Kosten dieser Begutachtungen werden von der Vorhabenträgerin getragen. Durch den Gutachter nachweislich dokumentierte Schäden, die durch die Baumaßnahme entstehen, werden ausgeglichen. Den Interessen des Einwendenden wird durch die Zusagen der Vorhabenträgerin und die Festsetzungen unter A.4.4.2. ausreichend Rechnung getragen.

Eine vergleichbare Festsetzung im Hinblick auf betriebsbedingte Erschütterungen war nicht zu treffen, da die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 und Teil 3 eingehalten werden (vgl. B.4.7.4).

Der Einwand im Rahmen der bau- wie betriebsbedingten Erschütterungsgutachtens seien unzureichende Daten zugrunde gelegt worden, vermag nicht durchzudringen. Das Gutachten ist in sich schlüssig. Methodische Fehler sind nicht zu erkennen.

Den Forderungen nach einer Mindesteinbaustärke sowie das Ergreifen weiterer Maßnahmen zur Vorbeugung der Vernässung des Planums war nicht stattzugeben. Die Untergroundertüchtigung erfolgt gemäß den Ergebnissen der durchgeführten Bodenuntersuchungen. Die erforderlichen Bodenertüchtigungsmaßnahmen wurden nach den geltenden Normen und Richtlinien in der Anlage 21.1 des Bodengutachtes festgelegt. Auch die Oberflächenentwässerung ist nach geltenden Richtlinien geplant und dimensioniert.

Soweit Mängel des Landschaftspflegerischen Begleitplans, des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages, UVP- Berichts und der FFH- Unterlagen gerügt werden, wird auf die Ausführungen unter B.4.4 und B.4.5 verwiesen.

Für jede Tierart wurde genau abgewogen, welche Auswirkungen das Vorhaben für diese Art haben kann und ob diese Auswirkungen (nicht) erheblich sind bzw. ob sie sogar ausgeschlossen werden können. Für alle Arten, bei denen erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden konnten, wurden Maßnahmen formuliert, um die Beeinträchtigung zu reduzieren (vgl. Kap. 7 der Unterlage 18 des Artenschutzfachbeitrags). Dies gilt auch hinsichtlich des Ameisenbläulings.

Von einem erhöhten Tötungsrisiko durch Stromschlag für Vögel, wie etwa dem Weißstorch oder dem Rotmilan war aufgrund der an DB-Strecken standardmäßigen Ausführung der Oberleitungsanlage gemäß DB-Richtlinie DS 997-9114 „Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ nicht auszugehen.

Die Forderungen nach einer Neuerstellung der Gutachten war zurückzuweisen. Die „örtlichen Gegebenheiten und Populationen“ wurden detailliert von Artexperten in mehrmaligen Begehungen auf der Grundlage der Festlegungen des Scopings erfasst. Aufgrund der Intensität der Begehungen sind keine neuen Erkenntnisse entstanden, die eine Erweiterung des Untersuchungsumfanges erforderlich gemacht hätten. In den Unterlagen wurden alle geltenden Gesetze und Vorschriften berücksichtigt, sodass ein Defizit der Unterlagen nicht erkennbar ist.

Hinsichtlich der Einwendungen zum Haltepunkt Beeden sieht die Vorhabenträgerin vor, den Bahnübergang regelkonform für den Begegnungsfall LKW/LKW zu errichten. Durch die Nebenbestimmung unter A.4.4.3 wird sichergestellt, dass eine gefahrenlosen Nutzung des Bahnüberganges gewährleistet wird.

Die Forderung nach einer Schutzplanke im Bereich der Landstraße L217 war zurückzuweisen. Schutzplanken im Straßenbereich sind Sache des Straßenbaulastträgers und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

B.4.20.2.9 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P020, P028, P029, P038, P039, P040, P036, P044, P046, P051, P075, P080, P082

Die Einwendungen sind weitestgehend gleichlautend und werden daher gemeinsam abgehandelt.

Der Einwand, eine Wiederinbetriebnahme nach erfolgter Stilllegung der Eisenbahninfrastruktur könne nicht ohne weiteres erfolgen, war zurückzuweisen. Die hier in Rede stehende Betriebsanlage der Eisenbahn hat ihre eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung gerade nicht durch einen eindeutigen Hoheitsakt verloren, weil der planfestgestellte Streckenabschnitt nicht nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde. Eine Wiederinbetriebnahme ist nicht ausgeschlossen, wenn Gleise einer Bahnstrecke zwischenzeitlich zurückgebaut oder überwuchert sind. Auch die erfolgte Stilllegung ließ den planungsrechtlichen Status der Bahnanlage unberührt und führte nicht dazu, dass die Rechtswirkung der Planfeststellung entfiel (vgl. B.4.7.2.6; B.4.20.1.3).

Auch war der Antrag auf Planfeststellung nicht zurückzuziehen, weil sich die Planunterlagen auf kein reines Neubauvorhaben bezog (vgl. B.4.20.1.2).

Der Befürchtung, es werde auf der Strecke zur Güterverkehrsnutzung kommen, war nicht durch eine betriebsregelnde Maßnahme zu begegnen. Ein Ausnahmefall, der hier die Anordnung einer betriebsregelnden Maßnahme in Form des Ausschlusses der Güterverkehrsnutzung gerechtfertigt hätte, lag nicht vor. Die Anordnung einer betriebsregelnden Maßnahme hätte erheblich negative Auswirkungen, u.a. auf die verkehrspolitischen Leitentscheidungen der Bundesregierung, die auch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beinhaltet (vgl. B.4.7.2.6). Im Übrigen ist für eine Streckennutzung mit Güterverkehr kein gesondertes Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Soweit sich der Sachvortrag der Einwendenden auf die verkehrlichen Bedürfnisse des Raums Homburg und die ökonomische Betrachtung des Vorhabens stützt, wird auf die Ausführungen unter B.4.1 und B.4.20.1.13 verwiesen.

Schäden für Fauna und Flora werden entgegen des Vortrages nicht hingenommen, sondern in Kapitel 7 der Unterlage 18 „Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherstellung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität“ durch Kompensationsmaßnahmen auf ein Minimum reduziert (vgl. u.a. Unterlage 15.1 Landschaftspflegerische Begleitplan und Maßnahmenblätter). Der zitierte Satz „Vögel sterben schon länger an Umwelteinwirkungen, haben dafür aber gelernt mehr Eier zu legen!“ wurde aus dem Kontext gerissen. Bei der Bewertung der Mortalität wurde auf Fachliteratur verwiesen, die sich nach den gelten-

den rechtlichen Vorgaben richtet (BNatSchG, ArtSchG usw.). Auch ist von einem erhöhten Tötungsrisiko durch Stromschlag für Vögel aufgrund der an DB-Strecken standardmäßigen Ausführung der Oberleitungsanlage gemäß DB-Richtlinie DS 997-9114 „Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ nicht auszugehen.

Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Lärmimmissionen werden durch die erlassenen Nebenbestimmungen sowie Zusagen der Vorhabenträgerin auf ein Minimum reduziert (vgl. A.4.4.1; A.6). Insbesondere wurde die Vorhabenträgerin verpflichtet, zu prüfen, ob eine Ummantelung des Rammjärens und/oder des Rammgutes in Betracht kommt. Auch werden erschütterungsarme Baumaschinen eingesetzt werden und die betroffenen Personen frühzeitig hinsichtlich der baubedingten Erschütterungen informiert werden. Für den Nachtzeitraum sind erschütterungsintensive Abbruch-, Ramm- und Verdichtungsarbeiten ausgeschlossen (vgl. Unterlage 20.2a- Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterimmissionen; A.4.4.2, B.4.7.3).

Dem Einwand, durch den Baustellenverkehr komme es zu erheblichen stofflichen Immissionen wurde durch Festsetzung der Auflage A.4.4.4 entsprochen. Sofern die Bauarbeiten im innerstädtischen Bereich oder in Luftreinhaltezone erfolgen, ist nach den bauverträglichen Regelungen der DB AG der Einsatz emissionsarmer Baumaschinen vorgeschrieben. Mit den genannten Maßnahmen sind die während der Bauphase entstehenden Staubbelastungen oder Abgase, in ausreichender Weise beherrschbar. Weitergehende Maßnahmen sind daher nicht erforderlich. Gesundheitsschäden durch Feinstaubbelastungen durch die Bauarbeiten oder den Baustellenverkehr sind nicht zu erwarten.

Im Hinblick auf den Vorwurf im vorliegenden Fall sei ein „Gefälligkeitsgutachten“ erstellt worden wird auf die Ausführungen unter B.4.7.2.2.3 verwiesen. Zur Beantwortung der Frage, ob es zu einer Erhöhung des Verkehrslärms durch das Bauvorhaben kommt, war der gegenwärtige Zustand (Prognose-Nullfall) mit dem Zustand nach Durchführung des Bauvorhabens (Prognose-Planfall) zu vergleichen, wobei im Rahmen des gegenwärtigen Zustandes nicht auf den tatsächlichen, sondern den planungsrechtlich zulässigen Zustand abzustellen war (vgl. B.4.7.2.2). Im Rahmen der Verkehrsprognose 2030 werden auf der Strecke 3283 nur elektrisch betriebene Regionalzüge zum Einsatz kommen. Insofern musste die Vorhabenträgerin keine Zuwendungen für den Ersatz lauter Güterwagen durch Neuwagenbeschaffung oder durch Umbau vorhandener Güterwagen beantragen. Lärmschutzansprüche waren vorliegend nicht festzusetzen (vgl. B.4.7.2). Der Korrekturwert S (Schienenbonus) war daher nicht zu berücksichtigen.

Ansprüche auf Erschütterungsschutz nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG bestanden nicht. Die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 und Teil 3 werden eingehalten, sodass davon auszugehen ist, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden. Werden die jeweiligen Anhaltswerte nicht überschritten, sind die Erschütterungen ohne weitere Schutzmaßnahmen oder Entschädigung zumutbar (vgl. B.4.7.4). Insoweit wurde im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass ab einem Abstand von 5 m zur Gleisachse keine Einwirkungsbereiche mehr vorliegen (vgl. Unterlage 20.3- S. 18 ff.). Die Anwesen der Einwendenden liegen alle in einem größeren Abstand als 5 m von der Gleisachse entfernt. Beeinträchtigungen konnten ausgeschlossen werden. Das diesem Beschluss zugrundeliegenden Gutachten (Unterlage 20.3) entspricht der aktuellen Rechtslage als auch dem Stand der Technik und ist daher nicht zu beanstanden. Dies gilt auch hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen durch sekundären Luftschall. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter B.4.7.4 verwiesen.

Das Gutachten ist nicht deshalb fehlerhaft, weil keine Messungen an Gebäuden durchgeführt wurden. Es konnte auf Erschütterungsmessungen, die im Bereich Offenburg erhoben worden waren, zurückgegriffen werden. Die Messungen der Erschütterungs-Emissionen im Bereich Offenburg war auf das Planvorhaben übertragbar, da die Messungen an Fahrzeugen der gleichen Kategorie, wie sie das Prognose-Betriebsprogramm vorsieht, unter vergleichbaren Bodenverhältnissen durchgeführt wurden (vgl. B.4.7.4).

Die Befürchtung durch die Elektrifizierung der Strecke komme es zu höheren elektromagnetischen Belastungen ist unbegründet. Für die Beurteilung der Auswirkungen elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV maßgebend. Sie unterscheidet Immissionen aus Hochfrequenzanlagen (Frequenzbereich 10 MHz bis 300.000 MHz) und Niederfrequenzanlagen (Frequenzen 16 2/3 Hz und 50 Hz). Nach der durchgeführten Betrachtung der geplanten Anlage hinsichtlich magnetischer und elektrischer Felder ist generell von keinen gesundheitlichen Beeinträchtigungen auszugehen. Die Grenzwerte der 26.BIm-SchV werden deutlich unterschritten. Da es sich um eine Worst-Case-Betrachtung handelt, sind die im Betrieb auftretenden Werte deutlich niedriger (vgl. Unterlage 23.1-Nachweis zu elektromagnetischen Verträglichkeit; B.4.7.5).

Die Ausführungen zum Haltpunkt Beeden haben sich durch die Verlegung des Haltpunktes erübrigt. Hierbei wurde die Zugangssituation für mobilitätseingeschränkte Menschen optimiert. Für alle Zuwegungen sind die Vorgaben der DIN 18040, der Richtlinien

der DB AG und den aktuell geltenden gesetzlichen Vorschriften unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse eingehalten.

Soweit Schadensersatzansprüche vorbehalten werden, wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.16 verwiesen. Ein Anspruch auf Entschädigung aufgrund von Wertminderungen der Immobilien war nicht festzusetzen (vgl. B.4.20.1.16).

Soweit die Einwendenden pauschale Forderungen erhoben, wie etwa nach betriebsregelnde Maßnahmen oder Neubewertungen durch unabhängige Gutachter forderten, sind diese pauschalen Forderungen unter B.4.20.1 abgearbeitet worden.

B.4.20.2.10 Einwendung mit den Schlüsselnummern P016, P065

Die Forderungen der Einwendenden wurden durch die Zusagen und Festsetzung der Nebenbestimmungen unter A.5.1 weitestgehend erfüllt. Darüber hinaus gehende Forderungen waren zurückzuweisen. Auf die Ausführungen unter B.4.18 wird verwiesen.

B.4.20.2.11 Einwendungen mit den Schlüsselnummer P042, P043

Unter den Schlüsselnummer P042 und P043 wurden von einem Einwendenden zwei Einwendungen erhoben, die sich inhaltlich teilweise überschneiden. Teile beider Einwendungsschreiben betreffen die unter B.4.20.1 abgearbeiteten allgemeinen Themen. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Die Einwendungen, die über die allgemeinen Themen hinausgingen, waren aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

B.4.20.2.11.1.1 Einwendungsschreiben mit der Schlüsselnummer P042

Die Vorhabenträgerin hat keine offene Diskussion mit den Bürgern und Bürgerinnen vermieden. Vielmehr hat die Vorhabenträgerin alle gesetzlichen Vorgaben, geltenden Richtlinien und Verordnungen eingehalten und die Öffentlichkeit ausreichend eingebunden. Eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung konnte wegen der Corona Pandemie nicht wie üblich durchgeführt werden. Allerdings gab es seit vielen Jahren Bemühungen, die Strecke zwischen Homburg und Zweibrücken zu reaktivieren. Von den Bundesländern Saarland und Rheinland-Pfalz wurde bereits 2010 eine Vorentwurfsplanung in Auftrag gegeben, welche die aktuellen Kosten einer Streckenreaktivierung und eines Streckenausbaus aufzeigen sollte. Im September 2013 wurde diese den

zuständigen Ministerien von Bund und Land übergeben und im Dezember der Öffentlichkeit vorgestellt. Insoweit war der Einwand seitens der Vorhabenträgerin, der Stadt Homburg oder des saarländischen Wirtschaftsministeriums seien nur mangelhafte Informationen herausgegeben worden, nicht nachvollziehbar. Anhaltspunkte dafür, dass die Stadt Homburg die Annahme von schriftlichen Einwänden abgelehnt hat, liegen nicht vor. Die Einwendung wurde gerade fristwährend bei der Anhörungsbehörde erhoben und fand in diesem Verfahren Berücksichtigung.

Die Planungsarbeit war auch nicht unseriös, weil veraltetes Kartenmaterial verwendet wurde. Da sich keine Änderungen ergaben, konnte auf Karten zurückgegriffen werden, die älteren Datums waren (vgl. B.4.20.1.1).

Alternative Antriebsmöglichkeit wie z.B. Wasserstoff waren hier nicht primär in Betracht zu ziehen. Der elektrische Betrieb mittels Oberleitungen entspricht dem aktuell technischen Standard bei der DB AG. Alternative Antriebsmöglichkeiten sind zwar zugelassen, werden jedoch nur in Sonderfällen als Insellösungen umgesetzt. Hinsichtlich des Gesamtkonzeptes zum schienengebundenen Öffentlichen Nahverkehr im Saarland ist die Errichtung der Oberleitung alternativlos um den übergangslosen, elektrifizierten Anschluss sicher zu stellen.

Im Übrigen obliegt es der Vorhabenträgerin den konkreten Gegenstand der Planfeststellung, insbesondere hinsichtlich all seiner Facetten vorzulegen. Die Entscheidung der Antriebsart war allein der Vorhabenträgerin vorbehalten.

Ein gesondertes Planfeststellungsverfahren in Form einer „Freigabe der Strecke“ für den Güterverkehr ist nicht erforderlich. Auf dem zu reaktivierenden Abschnitt war der Personen- und Güterschienenverkehr ohne besondere Einschränkung zugelassen. Eine Wiederaufnahme und erneute Zunahme des Güterzugverkehrs liegt damit im Bereich der rechtlich zulässigen Nutzbarkeit der Strecke. Eine betriebsregelnde Maßnahme in Form des Ausschlusses der Nutzung der Strecke für den Güterverkehr war vorliegend nicht zu festzusetzen, vgl. B.4.7.2.6.

Durch die seitens der Vorhabenträgerin vorgesehenen und in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen werden die bauzeitlichen Immissionen auf ein Mindestmaß beschränkt und den Interessen der Betroffenen in ausreichendem Umfang Rechnung getragen, vgl. A.4.4.1, B.4.7.1.

Die Ausführungen hinsichtlich des Haltepunktes Beeden haben sich durch die Umlanungen und Verlegung des Haltepunktes an den alten Standort erledigt. Durch die

Verlegung des Bahnsteiges in Beeden wurde die Zugangssituation für mobilitätseingeschränkte Menschen optimiert. Für alle Zuwegungen sind die Vorgaben der DIN 18040, der Richtlinien der DB AG und den aktuell geltenden gesetzlichen Vorschriften unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse eingehalten.

Die weitere Gestaltung des Umfeldes am Haltepunkt ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, vgl. B.4.19.6.1.

Die übrigen Ausführungen sind gleichlautend mit den Einwendungsschreiben unter B4.20.2.9 Es wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

B.4.20.2.11.1.2 Einwendungsschreiben mit der Schlüsselnummer P043

Auch die über das o.g. Schreiben erhobenen Einwendungen im Schreiben mit der Schlüsselnummer P043 waren zurückzuweisen. Der Vortrag des Einwendenden erschöpft sich im Wesentlichen in den Forderungen nach einer angemessenen Entschädigung sowie der Forderung nach aktiven Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV bestanden keine Ansprüche, sodass passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden nicht festzusetzen waren (vgl. B. 4.7.2). Ein Anspruch auf Entschädigungsleistungen bestand nicht (vgl. B.4.20.1.16). Insoweit bestand auch kein Anspruch auf Entschädigung für einen realisierten Anbau, der laut Ausführungen des Einwendenden bei Kenntnis der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke nicht realisiert worden wäre. Das verfassungsrechtlich garantierte Eigentum ist dadurch gekennzeichnet, dass es einen privaten Gebrauch ermöglicht und die grundsätzliche Befugnis umfasst, über den Eigentumsgegenstand zu verfügen. Der realisierte Anbau ist auch bei Realisierung der Wiederinbetriebnahme der Strecke 3283 nutzbar. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Entschädigungsansprüche waren vor diesem Hintergrund nicht festzusetzen (vgl. B.4.20.1.16).

Hinsichtlich der übrigen Einwände wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1 verwiesen.

B.4.20.2.12 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P048, P049, P050, P052, P053, P056, P059, P084, P112, P113, P124, P128, P129

Die Einwendungen beziehen sich auf die unter B.4.20.1 abgearbeiteten Themen. Der Wortlaut der Schreiben ist identisch mit den unter B.4.20.2.7 und B.4.20.1.9 aufgeführten Schreiben. Über die allgemeinen Ausführungen hinaus werden subjektive Betroffenheiten nicht substantiiert dargelegt. Insoweit war für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar in welcher Weise individuelle Belange berührt sind. Anzeichen, dass die durch den Bahnbetrieb ausgelösten Belastungen zu derartigen Beeinträchtigung der Wohngrundstücke führen, dass diese ihre Wohnqualität einbüßen, unbewohnbar werden und langfristige Gesundheitsschäden drohen, waren nicht ersichtlich (vgl. B.4.20.1).

B.4.20.2.13 Einwendung mit der Schlüsselnummer P054

Die Einwendende hat bereits mit Einwendungsschreiben mit der Schlüsselnummer P023 umfangreiche Einwendungen erhoben, die sich auf die unter B.4.20.1 abgehandelten, allgemeinen Themen bezogen. Mit weiterem Einwendungsschreiben mit der Schlüsselnummer P054 wird das Thema Umwelt- und Artenschutz nochmals ausführlicher aufgegriffen. Diese Einwände waren jedoch auch zurückzuweisen. Zur Realisierung des Vorhabens sind die Eingriffe in die Natur nicht vermeidbar. Das Vorhaben ist mit den Belangen der Landschaftspflege sowie des Natur- und Artenschutzes vereinbar (vgl. B.4.4, B4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23). Hinsichtlich des befürchteten Wertverlustes des Grundstückes wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.16 verwiesen. Anzeichen dafür, dass die durch den Bahnbetrieb ausgelösten Belastungen zu einer derartigen Beeinträchtigung des Wohngrundstückes führen, sodass dieses seine Wohnqualität einbüßt und unbewohnbar wird, waren auch bei der Einwendenden mit der Schlüsselnummer P054 nicht ersichtlich.

B.4.20.2.14 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P064, P069

Die Einwendungsschreiben greifen inhaltlich dieselben Themen auf. Der Einwendenden sind Eigentümer und Mieter des Grundstückes. Durch den Mieter wurden nur Belange gerügt, die sich auf die ungestörte Nutzung des Grundstücks bezogen und auch von dem Eigentümer aufgegriffen wurden. Beide Schreiben werden daher gemeinsam abgehandelt.

Dem Einwand, der wesentliche Wert des Wohngrundstückes werde durch den unbebauten Blick auf die Maustau/ Erbachau geprägt und durch den Sichtkontakt zur Bahnstrecke samt geplanter Energieleitungen und dem Bahndamm erheblich beeinträchtigt, ist entgegenzuhalten, dass das Vertrauen auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes nicht schützenswert ist. Es waren keine finanziellen Ausgleichsmaßnahmen für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen nach § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG festzusetzen (vgl. B.4.20.1.16). Anzeichen, dass die Wohnqualität durch das Vorhaben unverhältnismäßig gemindert wird, lagen nicht vor. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1.17 wird verwiesen.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Lärmimmissionen erreichen im Bereich des Grundstücks des Einwendenden keine Beurteilungspegel, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten. Vielmehr wurde das Anwesen wegen seiner Entfernung zur Bahntrasse nicht mehr in der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen einbezogen. Anzeichen, dass es zu solchen Beeinträchtigungen kommt, die zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen, liegen daher nicht vor (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.8, B.4.20.1.9). Ein Anspruch, auf Schlaf bei geöffnetem Fenster besteht nicht (vgl. B.4.20.1.8).

Das Planfeststellungsverfahren ist nicht schon deshalb fehlerhaft, weil den Planunterlagen Verkehrszählungen aus dem Jahr 2013 beigelegt waren. Aktuelleren Zahlen wurden von der Planfeststellungsbehörde angefordert. Es ergaben sich keine wesentlichen Abweichungen bei der Einstufung des Verkehrs an den Bahnübergängen (vgl. Unterlage 8). Auch wurde das Fahrgastaufkommen korrekt ermittelt.

Hinsichtlich des pauschalen Einwandes, die Reaktivierung widerspreche den Bedürfnissen der Region wird auf die Ausführungen unter B.4.1, B.4.20.1.1.13 verwiesen.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen zum Betriebs- wie zum Baulärm wurden die maßgeblichen Immissionsorte ermittelt und dargestellt (vgl. Unterlage 20.1 und 20.2, B.4.7.2). Die Beurteilungspegel wurden nach Vorgabe des § 3 S.1 der 16. BImSchV berechnet. Eine Messung der tatsächlichen Lärmbelastung sieht die 16. BImSchV nicht vor. Auch war der bestehende Umgebungslärm nicht in die Betrachtung einzubeziehen, da für das Vorliegen von „schädlichen Umwelteinwirkungen“ nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV nur der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Lärm („Einzelpegel“) maßgeblich war. Auf das subjektive Lärmempfinden Einzelner konnte nicht abgestellt werden. Was den Betroffenen abverlangt werden kann, ist vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabes zu bestimmen (vgl. B.4.20.1.9).

Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen bestanden vorliegend nicht. Insbesondere die Forderung nach alternativen Schallschutzmaßnahmen war daher zurückzuweisen (vgl. B.4.7.2). Im Hinblick auf die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wird auf die Ausführungen unter B.4.7.2.6 verwiesen.

Der Einwand, die Belange der Erholung seien nicht ausreichend ermittelt worden, war zurückzuweisen. Die maßgeblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und auf dessen Wohnumfeld, wozu auf der Naherholungsbereich gehört, wurden insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (vgl. UVP-Bericht, Unterlage 16) sowie in den Fachgutachten (Unterlage 20.1-20.03) nach den jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben umfassend ermittelt und beurteilt. Erhebliche Beeinträchtigungen sind danach nicht zu erwarten. Darüber hinaus verbleibende (subjektive) Beeinträchtigungen sind im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Errichtung des vorliegenden Verkehrsinfrastrukturvorhabens hinzunehmen. Ferner wurden die Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft gutachterlich bewertet und ausreichend kompensiert. Die entsprechenden Ausgleichsflächen sind in der Planfeststellung ausgewiesen (vgl. u.a. B.4.4, B4.5, B.4.20.1.22; B.4.20.1.23).

B.4.20.2.15 Einwendung mit der Schlüsselnummer P068, P126

Die vorgebrachten Einwendungen wurden aus verschiedenen Einwendungsschreiben übernommen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1, B.4.20.2.3, B.4.20.2.7, B.4.20.2.9 verwiesen.

Darüber hinaus war der Einwand, als Rentnerin einer höheren Beeinträchtigung durch Schall und Erschütterungen ausgesetzt zu sein, weil man mehr Zeit in Haus und Garten verbringe, zurückzuweisen. Die Zumutbarkeitsschwelle war nicht an den individuellen Bedürfnissen bestimmter Personenkreise festzumachen, sondern auf der Grundlage objektiver Umstände und Gegebenheiten zu beurteilen. Vor diesem Hintergrund ist auch nicht zu befürchten, dass durch die entstehenden Lärmimmissionen Selbstständige stärker belastet sind. Auf dem maßgeblichen Streckenabschnitt verkehrt die S- Bahn zwischen 00.06 – 00.22 Uhr stündlich. Bei einer Geschwindigkeit von 90- 100 km/h beschränkt sich die durch die Vorbeifahrt hervorgerufene Störung auf wenige Sekunden. Die Frequenz und die Dauer der Lärmeinwirkung ist damit äußerst gering. Bei kurzweiligen und nur 1-mal stündlich auftretenden Lärmeinwirkungen kann nicht davon ausgegangen werden, dass nachhaltigen Konzentrationsstörungen und Leistungsbeeinträchtigungen hervorrufen werden (vgl. B.4.20.1.9).

Das befürchtete Parkproblem, was u.a. dazu führe, dass man sich nicht mehr frei mit einem Rollator bewegen könne, da auf den Gehwegen geparkt werde, hat sich durch die Umplanung und Verlegung des Haltepunktes Beeden erledigt. Im Übrigen kann kein Anlieger auf einen unveränderten Fortbestand eines zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenem Wohnumfeld vertrauen (vgl. B.4.20.1.16). Auch sind Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (vgl. B.4.19.6.1).

Entschädigungsansprüche wegen Wertminderungen der Immobilie waren auch nicht hinsichtlich dieses Anwesens festzusetzen (vgl. B.4.20.1.16).

Im Hinblick auf etwaige Schäden durch Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin zugesagt, Beweissicherungen durchzuführen und Schadensersatz für entstehende Schäden zu leisten (A.6, B.4.7.3)

B.4.20.2.16 Einwendung mit der Schlüsselnummer P072

Die Einwendung ist bis zum „persönlichen Resümee“ gleichlautend mit den unter B.4.20.2.7 abgehandelten Einwendungen. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Soweit der Einwendende geltend macht, bei Erwerb seines Grundstückes vor 20 Jahren noch nicht von dem Vorhaben gewusst zu haben, ist ihm entgegen zu halten, dass das planfestgestellte Vorhaben zum einen die Wiederinbetriebnahme einer planungsrechtlich gewidmeten Strecke zum Gegenstand hat (vgl. B.4.7.2.6). Zum anderen, dass das Vertrauen auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds im vorliegenden Fall nicht schützenswert ist (vgl. B.4.20.1.16).

Auch der Einwand sehr spät von dem Vorhaben erfahren zu haben, weil die Vorhabenträgerin oder die Stadt Homburg die Betroffenen nicht direkt, z.B. durch Posteingangsendungen, informiert habe, war zurückzuweisen. Der Einwendende war als Ortsansässiger nicht individuell zu informieren (§ 73 Abs. 5 S. 3 VwVfG). Hinsichtlich der weiteren Ausführungen zur mangelnden Öffentlichkeitsbeteiligung wird auf B.4.20.1.15 verwiesen.

B.4.20.2.17 Einwendung mit der Schlüsselnummer P088

Der individuelle Sachvortrag des Einwendungsführers erschöpft sich im Wesentlichen in den Ausführungen zu bereits unter B.4.20.1 abgehandelten Beeinträchtigungen durch Betriebslärm, Baulärm und betriebsbedingte wie baubedingte Erschütterungen. Auch diesen Einwendenden steht kein Entschädigungsanspruch wegen etwaiger Wertverluste ihrer Immobilie zu (vgl. B.4.20.1.16).

B.4.20.2.18 Einwendungen mit der Schlüsselnummer P097

Unter der Schlüsselnummer P097 wendeten sich mehrere Nachbarn gegen das planfestgestellte Vorhaben.

Die vorgetragenen Befürchtungen des Parkproblems rund um den ursprünglich geplanten Haltepunkt Beeden haben sich durch die Umplanung und Verlegung des Haltepunktes erledigt. Der vorgetragenen Forderung nach einer Errichtung des Haltepunktes am alten Standort ist die Vorhabenträgerin nachgekommen.

Darüber hinaus waren die Flächen des ruhenden Verkehrs nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (vgl. B.4.19.6.1).

Die weiteren Ausführungen der Einwendenden beziehen sich auf die bereits allgemein abgehandelten Themenaspekte wie die Beeinträchtigung der Natur- und des Artenschutzes, Beeinträchtigungen durch entstehenden Betriebslärm und das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1 wird verwiesen.

B.4.20.2.19 Einwendung mit der Schlüsselnummer P099

Der Sachvortrag der Einwendenden deckt sich mit den allgemeinen Forderungen nach Lärm- und Erschütterungsschutz.

Bereits jetzt bestünden wegen des bestehenden Gewerbes Erschütterungen und Betriebsgeräusche, die durch die hinzukommende Bahnstrecke unerträglich würden.

Der bereits bestehende Umgebungslärm war in die Betrachtung nicht mit einzubeziehen (vgl. B.4.7.2.2.4, B.4.20.1.5). Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, insbesondere im Bereich des Haltepunktes Beeden bestanden genauso wenig wie etwaige Entschädigungsansprüche bezgl. des Anwesens dieser Einwendenden (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.16).

Hinsichtlich des unvermeidbaren Eingriffs in die Natur wird auf die Ausführungen unter B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23 verwiesen.

Den vorgetragenen Sicherheitsbedenken am Bahnübergang Beeden wurde die Vorhabenträgerin durch die Umplanung des Haltepunktes gerecht (vgl. B.4.20.1.28).

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken wegen Beeinträchtigungen wegen elektromagnetischer Felder sowie der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter B.4.7.5, B.4.20.1.20 verwiesen.

Ausgleichsmaßnahmen zu entstehendem Gehölzverlust wurden seitens der Vorhabenträgerin berücksichtigt (Unterlage 15- Landespflegerischer Begleitplan und Maßnahmenblätter).

Das Vertrauen auf einen unveränderten Fortbestand des zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes ist nicht geschützt. Das Interesse der Allgemeinheit an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegt hier das Interesse der Einwendenden vor einem „freien Blick auf ein trostloses Industriegebiet“ bewahrt zu werden (vgl. B.4.20.1.16).

B.4.20.2.20 Einwendungen mit den Schlüsselnummer P109a, P109b

Der Sachvortrag hinsichtlich der negativen Folgen des geplanten Haltepunktes Beeden auf die Wohnbebauung im Ackerweg und der Pirminiusstraße, auf die angrenzende Parkanlage sowie die Schlafqualität, hat sich durch die Umplanung und Verlegung des Haltepunktes Beeden erledigt.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den Beeinträchtigungen von Natur- und Artenschutz wird auf die Ausführungen unter B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23 verwiesen.

Die übrigen Einwendungen decken sich mit den allgemeinen Einwendungen hinsichtlich bauzeitlich, betrieblicher Lärmbeeinträchtigen und dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Insoweit wird auf die allgemeinen Ausführungen unter B.4.20.1 verwiesen.

B.4.20.2.21 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P114,

Der Einwand, das offen gelegene Kartenmaterial sei veraltet und daher nicht als Grundlage der Planung geeignet, war zurückzuweisen. Es waren keine Entwicklungen tatsächli-

che Art, in der Fachliteratur oder in der Rechtsprechung erkenntlich, die dazu geführt hätten, dass die vorgelegten Planunterlagen zur umfassenden Würdigung des Vorhabens ungeeignet gewesen seien (vgl. B.4.20.1.1).

Die Ausführungen hinsichtlich der mit dem Haltepunkt Beeden entstehenden Probleme, insbesondere hinsichtlich der befürchteten Erhöhung des PKW- Verkehrs, haben sich durch die Umplanung und Verlegung des Haltepunktes erledigt.

Soweit vorgetragen wurde, die Kreisstadt Homburg könne die Kosten für die Umfeldplanung der Haltepunkte nicht stemmen, ist anzumerken, dass Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr sowie deren Finanzierung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind (B.4.19.6, B.4.20.1.14).

Soweit die Einwendenden die Kosten-Nutzen- Rechnung in Frage stellen, wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.13 verwiesen.

Die betriebsbedingten Schallimmissionen mögen potentiell zwar geeignet sein, den Nachtschlaf zu stören. Allerdings werden keine Lärmwerte erreicht, die den Eintritt von Gesundheitsbeeinträchtigungen wahrscheinlich machen. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen nicht (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.8).

Dass die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter dem Abschnitt 8.1 ausführt, dass der Bauablauf mit Unsicherheiten behaftet ist und eine Bauausführung unterstellt wurde, die weitgehend ohne Nacht- und Wochenendarbeiten sowie ohne große Eingriffe in die Anliegergrundstücke auskomme, war nicht zu beanstanden. Die Formulierung wird dem Umstand gerecht, dass zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch keine konkrete spezifische Bauablaufplanung vorliegt. Der genaue Bauablaufplan wird erst im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit den ausführenden Bauunternehmen festgelegt. Eine Beeinträchtigung der Betroffenen entsteht hierdurch nicht, da durch die Ausführungsplanung keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten für Dritte entstehen dürfen über die im Planfeststellungsbeschluss noch nicht entschieden wurde. Das Grundstück des Einwendenden wird weder vorübergehend noch dauerhaft in Anspruch genommen. Eine Inanspruchnahme ist nicht ohne weiteres möglich (vgl. B.4.20.1.18)

Die maßgeblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und auch auf dessen Wohnumfeld wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (vgl. UVP-Bericht, Unterlage 16 der Planfeststellungsunterlagen) sowie in den Fachgutachten (Unterlage 20.1-20.03) nach den jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben umfassend ermittelt und beurteilt. Soweit an einzelnen Stellen unzumutbare Beeinträchtigungen entstehen, hat die

Vorhabenträgerin selbst erforderliche Schutzvorkehrungen gegen schädliche Umwelteinwirkungen bzw. gegen sonst nachteilige Wirkungen auf Rechte Dritter vorgesehen. Dem Schutz vor unzumutbaren Beeinträchtigungen dienen hierüber hinaus die auferlegten Nebenbestimmungen (A.4.4) sowie die Zusagen der Vorhabenträgerin (A.6). Im Rahmen der Nebenbestimmungen wurde insbesondere bei der Anordnung von Ersatzwohnraum dem besonderen Schutzbedürfnis besonders schützenswerte Personengruppen, wie z.B. ältere oder kranke Menschen, Schwangere oder Schichtarbeiter Rechnung getragen. Hierbei wurden die Belange der Menschen im Verhältnis zum Tierwohl nicht fehlgewichtet.

Der weitere Sachvortrag bezieht sich auf allgemeine Themen wie Beeinträchtigung durch Bau- und Betriebslärm, Problematiken rund um den ursprünglichen Haltepunkt Beeden, bau- und betriebsbedingte Erschütterungen, Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Felder, Entwertung der Grundstücke der Anrainer sowie Eingriffe in Flora und Fauna. Individuelle Betroffenheiten werden nicht mehr aufgeführt. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1 wird verwiesen.

B.4.20.2.22 Einwendung mit der Schlüsselnummer P118

Die Einwendung greift die allgemein abgehandelten Themen auf. Unter anderem wird ausgeführt, dass das verwendete Kartenmaterial veraltet sei, in den Unterlagen die Umfeldplanung am ursprünglichen Haltepunkt Beeden nicht ausreichend gewürdigt sei, die Folgekosten der Haltepunkte durch die Stadt Homburg nicht zutragen seien, die Kosten-Nutzung Rechnung nicht plausibel sei, eine Nutzung durch Güterverkehr nicht berücksichtigt und unzumutbar sei. Ferner werden die Themen bau- und betriebsbedingte Erschütterungen, Beeinträchtigungen durch Elektrosmog angesprochen. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1 wird verwiesen.

Soweit ausgeführt wird, dass der in anderen Unterlagen erwähnte GSM-R- Funkmast keine Berücksichtigung in der Unterlage 23 fand, ist anzumerken, dass die Unterlage 23 methodisch und inhaltlich nicht zu beanstanden war. Für den Standort bzw. die Errichtung des GSM-R-Mastes liegt laut Unterlage 1, Kap 5.6 eine Standortbescheinigung der Bundesnetzagentur vor. Im Rahmen dieser Standortbescheinigung werden die auf Funkanlagen anzuwendenden Personenschutzgrenzwerte, die in der 26. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) festgelegt sind, überprüft. Eine gesonderte Überprüfung im Rahmen der Unterlage 23 war demnach nicht erforderlich.

Durch die planfestgestellten Maßnahmen entstehen auch im Bereich des Anwesens des Einwendenden keine Lärmbeeinträchtigungen, die einen gesunden Schlaf ausschließen

oder das Wohnumfeld unzumutbar beeinträchtigen. Auch die Nutzungsmöglichkeit des Gartens wird nicht auf unzumutbare Weise eingeschränkt. Im Rahmen der Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen wurde der Prognose- Nullfall mit dem Prognose- Planfall zu Recht verglichen. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1. wird verwiesen. Hinsichtlich der Ausführungen zur „erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes“ ist festzustellen, dass die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Bau der Oberleitung räumlich begrenzt sind und sich nicht vermeiden lassen. Der elektrische Betrieb der Strecke ist alternativlos. Nur in Sonderfällen werden alternative Antriebsmöglichkeiten als Insellösungen umgesetzt. Die Eingriffe in die Natur und den Artenschutz sind unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen zulässig. Auf die Ausführungen unter B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23 wird verwiesen.

Der Einwand, das Vorhaben solle unter allen Umständen realisiert werden, war zurückzuweisen. Vorliegend fand eine umfassende Prüfung des Kosten-Nutzenverhältnisses statt. Insoweit wird auf die Ausführungen unter B.4.1 und B.4.20.1.13 verwiesen.

Soweit der Einwendende die Umverlegung des Haltepunktes Beeden forderte, kam die Vorhabenträgerin dieser Forderung nach.

B.4.20.2.23 Einwendung mit der Schlüsselnummer P121

Hinsichtlich der Ausführungen, es handele sich bei dem planfestgestellten Vorhaben nicht um eine Reaktivierung, sondern um einen Neubau, weswegen die Planunterlagen unzutreffend seien, wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.1 verwiesen.

Eine wohlmöglich fehlende unternehmerische Rentabilität führt nicht dazu, dass das Kosten-Nutzungsverhältnis im vorliegenden Fall in Frage zu stellen gewesen wäre (vgl. B.4.20.1.13, B.4.20.1.14).

Die Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft wurden gutachterlich bewertet und werden umfassend kompensiert (vgl. B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23).

Hinsichtlich des Vortrags zu den betriebsbedingten Lärmimmissionen, der Lage der ursprünglichen Haltepunktes Beeden und der befürchteten Nutzung der Strecke mit Güterverkehrszügen wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1 verwiesen.

B.4.20.2.24 Einwendung mit der Schlüsselnummer P122

Die Befürchtung, dass die kleine Grünanlage, die sich von der Pirminiusstraße bis zum Ackerweg erstreckt, durch den Autoverkehr, der durch den Haltepunkt Beeden ausgelöst wird, zerstört wird, hat sich durch die Umplanung und Verlegung des Haltepunktes Beeden erübrigt.

Hinsichtlich des natur- und artenschutzrechtlichen Einwands wird auf die Ausführungen unter B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23 verwiesen.

Der übrige Sachvortrag der Einwendenden hat das Kosten-Nutzen-Verhältnis, die Betriebslärmproblematik und die mögliche Nutzung der Strecke durch den Güterverkehr zum Gegenstand. Hinsichtlich dieser allgemein gehaltenen Ausführungen wird auf B.4.20.1 verwiesen.

Soweit der Einwendende geltend macht, dass die Lebens- und Wohnqualität beeinträchtigt wird, werden über den pauschalen Einwand hinaus, keine individuellen Umstände geschildert. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1 wird verwiesen.

B.4.20.2.25 Einwendung mit der Schlüsselnummer P123

Das Einwendungsschreiben ist überwiegend gleichlautend mit den Einwendungsschreiben unter B.4.20.2.3. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Darüber hinaus macht die Einwendende geltend, dass von der Mutter geerbte Haus energie- und umweltgerecht sanieren und als Alterswohnsitz nutzen zu wollen. Diese Investitionen würden sich angesichts der anstehenden Baumaßnahmen und der Wertverluste der Immobilien nicht mehr lohnen.

Der Einwand war zurückzuweisen. Vorliegend sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass das Bauvorhaben zu einem nicht mehr zu duldendem Wertverlust des Grundstückes führt. Auf die Ausführungen zur der Problematik unter B.4.20.1.16 wird verwiesen.

B.4.20.3 Individualisierte Einwendungen Stadtteil Schwarzenbach, Strecke 3283, 4,600 bis 4,740

B.4.20.3.1 Einwendung mit der Schlüsselnummer P108

Der Einwendende betreibt einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb als privilegiertes Vorhaben im Außenbereich. Zur Realisierung des planfestgestellten Vorhabens ist die Inanspruchnahme mehrerer Flurstücke erforderlich, die im Eigentum des Einwendenden stehen. Hinsichtlich der Grundstücksinanspruchnahme wird auf die Ausführungen unter B.4.17.1 verwiesen.

Darüber hinaus hat sich der Einwendende mit Einwendungsschreiben vom 02.06.2021 an die Anhörungsbehörde gewandt. Hierin trug er die Befürchtung vor, während der Bauphase von erheblichem Baulärm betroffen zu sein. Der Baulärm würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung für sich selbst, aber auch für die landwirtschaftlichen Nutztiere führen.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Bei den Bauarbeiten werden im Bereich der Grundstücke des Einwendenden keine Beurteilungspegel errechnet, die über 50 dB(A) hinausgehen. Durch die Zusagen der Vorhabenträgerin (A.6) wie auch durch die festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.4.4.1 wurden alle denkbaren Maßnahmen zur Minimierung von Lärmimmissionen ergriffen. Weitergehende Schutzmaßnahmen waren nicht ersichtlich. Die verbleibenden Baulärmimmissionen sind als zumutbar zu bewerten und von dem Einwendenden hinzunehmen. Die Verwirklichung des Bauvorhabens ohne bauzeitliche Immissionen ist nicht möglich. Das Vorhaben ist von besonderer Bedeutung. Es dient der Allgemeinheit und erfolgt ausschließlich im öffentlichen Interesse.

Soweit der Einwendende nachteilige Auswirkungen auf seine landwirtschaftlichen Nutztiere befürchtet, ist anzumerken, dass der Einwendende nicht substantiiert darlegte, auf welchen Flächen er Beeinträchtigungen befürchtet und wie sich welche Beeinträchtigung auf die Tiere negativ auswirken.

Hinsichtlich der Tiere ist keine andere Bewertung gerechtfertigt als im Hinblick auf die Person des Einwendenden. Der landwirtschaftliche Betrieb liegt im privilegierten Außenbereich, d.h. in keinem dem ausschließlich Wohnen dienenden Gebiet i.S. der Ziffer 3 lit. e) der AVV Baulärm. Ausweislich der Untersuchung zu den betriebsbedingten

Schallimmissionen werden im Bereich der Grundstücke des Einwendenden keine Beurteilungspegel erreicht, die über 50 dB(A) hinausgehen. Die Immissionsrichtwerte für den Außenbereich werden eingehalten. Dass es zu Beeinträchtigungen des Tierwohls kommt, ist nicht ersichtlich. Insoweit kann von dem Betroffenen bzw. seinen Tieren das abverlangt werden, was auch anderen Landwirten anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabes abverlangt werden kann. Es kommt hinzu, dass es sich vorliegend nicht um eine stationäre Großbaustelle handelt. Die bauzeitlichen Beeinträchtigungen der Grundstücke des Einwendenden werden sich daher nicht über die Gesamtbauzeit von 20 Monaten erstrecken. Die punktuellen Beeinträchtigungen sind vor dem Hintergrund des Interesses der Allgemeinheit an der Verwirklichung des Vorhabens hinzunehmen.

Der Einwendende führte des Weiteren erhebliche Mängel des Haltepunktes „Schwarzenbach“ auf. Er befürchtet, dass sein Grünland als Fläche für parkende PKW, Motorräder oder Fahrräder durch die Pendler genutzt werde, weil die Planung im angrenzenden Bereich des Haltepunktes keinen Parkraum vorsehe. Überdies stellte er die Sinnhaftigkeit des Haltepunktes in Frage und äußerte die Befürchtung, dass es durch den, den Haltepunkt anfahrenen Verkehr, zu Behinderungen der Befahrung der zu seinem Hof führenden Straße kommen könnte, da dort mit Begegnungsverkehr mit seinen landwirtschaftlichen Maschinen zu rechnen sei.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen. Die nächst gelegenen Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr oder Anfahrmöglichkeiten sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Diese unterfallen weder der Regelungskompetenz der Planfeststellungsbehörde noch in den Zuständigkeitsbereich der Vorhabenträgerin. Deren Ausgestaltung ist vielmehr dem zuständigen, landesrechtlichen Hoheitsträger vorbehalten (vgl. B.4.19.6.1).

Im Rahmen der Planfeststellungsentscheidung war auch die Sinnhaftigkeit des Haltepunktes „Schwarzenbach“ nicht zu hinterfragen. Die Vorhabenträgerin hat sich mit der Kreisstadt Homburg abgestimmt. Der neue Haltepunkt wurde im Hinblick auf die Ziele der Tourismusstrategie vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat mit Einreichung der Planunterlagen, die den Haltepunkt vorsehen, daher von ihrem Bestimmungsrecht Gebrauch gemacht und den konkreten Gegenstand der Planung vorgegeben. In bzw. mit welchen Facetten die Vorhabenträgerin ihren Plan gestaltet, entzieht sich der Entscheidungsbefugnis der Planfeststellungsbehörde.

Mit Einwendungsschreiben vom 02.06.2021 trug der Einwendende ferner vor, dass der Verlust von nur geringen Teilflächen die Existenzgrundlage eines Betriebes gefährde. Die hofnahen Grünflächen seien für die Freilandhaltung der Hühner unverzichtbar, weil die Ställe regelmäßig versetzt werden müssten.

Der Einwand hat sich zum einen teilweise erledigt, da der Einwendenden die Mobilstallhaltung der Legehennen zwischenzeitlich aufgegeben hat. Im Übrigen war der Einwand zurückzuweisen, weil die im Einwendungsschreiben vom 02.06.2021 genannten Flächen nicht durch das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommen werden. Die Möglichkeit einer Existenzvernichtung oder -gefährdung eines vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebes wegen der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen zeichnete sich im vorliegend Fall daher nicht ab.

Hierbei war eine mögliche Inanspruchnahme der hofnahen Grünflächen durch Abwicklung des an- und abfahrenden KFZ-Verkehrs sowie durch den ruhenden Verkehr am Haltepunkt „Schwarzenbach“ nicht in die Betrachtung mit einzubeziehen. Selbst falls es tatsächlich zur Inanspruchnahme der hofnahen Grünflächen durch die Verkehrsabwicklung oder durch den ruhenden Verkehr kommen sollte, waren diese Konflikte nicht durch dieses Planfeststellungsverfahren auszuräumen oder etwaige Entschädigungsansprüche nach § 74 Abs.2 S.3 VwVfG festzusetzen, da diese Konflikte nicht unmittelbar auf das planfestgestellte Vorhaben zurückzuführen sind. Die Umfeldplanung am Haltepunkt „Schwarzenbach“ ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, da sie weder in den Zuständigkeitsbereich der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde fällt. Die Bewältigung dieser möglichen Konflikte ist in dem sich anschließenden und dem landesrechtlichen Hoheitsträger vorbehaltenen Verfahren aufzulösen (vgl. B.4.19.6.1).

B.4.20.4 Individualisierte Einwendungen im Ortsteil Schwarzenacker, Strecke 3283, Bahn-km 5,505 – 5,645

Aus dem Ortsteil Schwarzenacker sind 10 Einwendungsschreiben von Anwohnern der Homburger Straße und des Schlangenhöhler Wegs eingegangen.

Der Ortsteil Schwarzenacker ist dadurch gekennzeichnet, dass die Bundesautobahn A8 in unmittelbarer Nähe parallel zum Ortsteil verläuft. Das planfestgestellte Vorhaben liegt zwischen der A8 und dem Ortsteil. Vielfach wurde vorgetragen, dass der seit der Stilllegung der Strecke 3283 entwickelte Baumbestand als natürlicher Schallschutz vor dem Schall der Bundesautobahn A8 diene. Der Wegfall dieses „Schallschutzes“ wird daher moniert.

Hierzu ist anzumerken, dass der von der Autobahn A8 ausgehende Schall nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Im Rahmen der Lärmbetrachtung waren nach der 16. BImSchV nur die Beurteilungspegel maßgeblich, die durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelöst werden. Hierbei durften weder Bäume noch Sträucher als wirksame Schallschutzmaßnahmen betrachtet werden (vgl. B.4.20.1.7). Das vielfach vorgetragene Argument, die im Rahmen der Stilllegung auf dem alten Bahndamm entstandene Flora und Fauna diene vielen Tieren als Lebensraum und sei deswegen besonders schützenswert, war zurückzuweisen, da eine Realisierung des Vorhabens ohne natur- und artenschutzrechtliche Eingriffe nicht möglich ist und die unabwendbaren Eingriffe im ausreichendem Maße kompensiert werden (vgl. B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23). Zudem waren die seit der Stilllegung der Strecke entwickelten Gehölzstrukturen nicht als Wald i.S. des § 2 LWaldG zu bewerten. Die Beseitigung der Gehölze im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke ist als reine Pflegemaßnahme anzusehen (vgl. B.4.9).

Wegen der Einzelheiten und die hierüber hinaus vorgetragenen Einwendungen wird auf die Schriftstücke mit den folgenden Schlüsselnummern verwiesen: P004, P005, P006, P007, P008, P012, P013, P014, P017, P019, P021, P110. Die Einwendungen waren aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

B.4.20.4.1 Einwendung mit der Schlüsselnummer P004

Der Sachvortrag der Einwendenden ist allgemein gehalten. Subjektive Beeinträchtigungen werden nicht vorgetragen. Das Vorhaben wird pauschal abgelehnt, z.B. weil es herzlos sei, die überwucherte Trasse, die eine Tieroase darstelle, zu zerstören. Ferner diene die Begrünung der Trasse als Lärmschutz für die Anwohner der B423, da die Autobahn (A8) direkt hinter Trasse lang führte. Durch die Reaktivierung würden alle mit Lärm und Gestank der B423 gestraft. Eine subjektive Betroffenheit wird nicht geltend gemacht. Auf die Ausführungen unter B.4.20.4 wird verwiesen.

B.4.20.4.2 Einwendung mit der Schlüsselnummer P005

Subjektive Beeinträchtigungen wurden im Rahmen des Einwendungsschreibens nicht geltend gemacht. Der Einwendende stellt vielmehr allgemeinen Fragen in den Raum, wer ihm den Wertverlust seines Hauses ersetzt. Was mit seiner Lebensqualität sei. Was die Feinstaubbelastung und das Elektromagnetfeld bedeute und bittet um Auf-

klärung. Im Hinblick auf diese allgemein gehaltenen Fragen wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1 verwiesen. Ferner sind keine Gesundheitsschäden durch Feinstaubbelastungen durch die Bauarbeiten oder den Baustellenverkehr zu erwarten (vgl. B.4.7.7). Durch die Nebenbestimmung A.4.4.4 wird sichergestellt, dass die insofern zu erwartenden Auswirkungen durch den Baubetrieb auf ein Minimum reduziert werden. Mit Verwirklichung des Planvorhabens sind keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen wegen elektromagnetischen Feldern (Unterlage 23) zu rechnen, da die Grenzwerte der 26.BImSchV deutlich unterschritten werden (B.4.7.5, B.4.20.1.20).

Hinsichtlich der Einwendungen, dass wegen der Abholzungen entlang der Trasse der Lärmschutz für die A8 wegfiel, wird auf die vorangestellten Ausführungen unter B.4.20.4 verwiesen.

Hinsichtlich der in Frage gestellten Notwendigkeit des Planvorhabens wird auf die Ausführungen unter B.4.1 und B.4.20.1.13 verwiesen.

B.4.20.4.3 Einwendung mit der Schlüsselnummer P006, P012, P013

Die Einwendungsschreiben sind überwiegend gleichlautend und werden deswegen gemeinsam abgehandelt.

Eine Trassenverschiebung war wegen der unter B.4.7.2.1 dargestellten Gründen vorliegend kein geeignetes Mittel um die seitens der Einwendenden vorgetragenen Nachteile zu verhindern bzw. zu minimieren.

Soweit Entschädigungen wegen großer Einbußen bei einem möglichen Verkauf der Immobilien nach der Reaktivierung gefordert werden, wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.16 verwiesen. Konkrete Anhaltspunkte, die eine abweichende Beurteilung zu den Ausführungen unter B.4.20.1.16 rechtfertigen würden, wurden von den Einwendenden nicht vorgetragen. Die von der Schlüsselnummer P012 befürchteten Minderung von Mieteinnahmen, resultieren zwar auch aus einer etwaigen Minderungen des Verkehrswertes des Grundstückes. Allerdings ist das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens so gewichtig, dass die Belange der Betroffenen ohne finanziellen Ausgleich dahinter zurücktreten müssen (vgl. B.4.20.1.16).

Die Bäume und Sträucher entlang der stillgelegten Strecken sind keine wirksamen Schallschutzmaßnahmen i.S. der 16. BImSchV (B.4.20.4).

Die Bäume und Sträucher mögen dem Sichtschutz dienen und in der subjektiven Wahrnehmung der Einwendenden dem Schutz der Privatsphäre dienen. Die mit dem

Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führen zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Das Interesse des Einwendenden am Erhalt der bestehenden Situation durfte hinter das entgegenstehende öffentliche Interesse an der Realisierung des vorliegenden Verkehrsinfrastrukturvorhabens zurückgestellt werden.

Die Forderung der Einwendenden, die Blockverdichtungen im laufenden Planfeststellungsverfahren zu integrieren, war zurückzuweisen. Längere Strecken zwischen zwei Bahnhöfen werden durch Blockstellen unterteilt und in jedem Streckenabschnitt (Blockabschnitt) darf sich immer nur ein Zug befinden. Eine Kapazitätserhöhung findet also statt, wenn durch zusätzliche Maßnahmen (z.B. Maßnahmen der Signaltechnik) erreicht wird, dass die Blockabschnitte kürzer werden und somit Züge in geringeren Abständen einander folgen können. Eine derartige Maßnahme ist jedoch nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Durch das Planvorhaben wird keine Blockverdichtung bezweckt.

Auch führt das planfestgestellte Vorhaben zu keiner zusätzlichen Lärmbeeinträchtigung für die Nachbarschaft. Es liegt kein Fall des § 1 der 16. BImSchV vor (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.7).

Hinsichtlich der geforderten Naturausgleichsflächen wird auf die Ausführungen unter B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23 verwiesen. Das Planfeststellungsverfahren war auch nicht solange auszusetzen bis ein Gutachten zum Bestand der Wildkatze vorliegt. Die Wildkatze wurde im Rahmen des landespflegerischen Begleitplans umfassend betrachtet (vgl. Unterlage 15- Landespflegerischer Begleitplan, S. 16 ff.).

Durch die Zusagen und Nebenbestimmungen unter A.6 und A.4.4.1, A.4.4.2 wird den Forderungen nach der Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens wegen baubedingter Erschütterungen sowie einer Reduzierung des Baulärms auf ein Minimum ausreichend Rechnung getragen (vgl. B.4.7.2 und B.4.7.3).

Im Hinblick auf die allgemein gehaltenen Ausführungen zur Wirtschaftlichkeit und Sinnhaftigkeit dieses Vorhabens wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.13 und B.4.20.1.14 verwiesen.

Die Einwendung, man sei als Betroffener weder informiert noch beteiligt worden, war zurückzuweisen. Hier wird verkannt, dass die Einwendung gerade aufgrund der verfahrensfehlerfreien Öffentlichkeitsbeteiligung erhoben wurde. Eine individuelle Mitteilung an ortsansässige Betroffenen war nicht erforderlich. Ferner bestand frühzeitig die Möglichkeit von dem Vorhaben Kenntnis zu erlangen (vgl. B.4.20.1.15).

B.4.20.4.4 Einwendungen mit den Schlüsselnummer P007, P008

Die beiden Einwendungsschreiben sind gleichlautend und werden daher gemeinsam behandelt.

Die bereits durch den Straßenverkehr ausgelöste, bestehende Lärmproblematik war nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und musste somit in der Betrachtung außen vor bleiben (B.4.7.2.2.4, B.4.20.1.5).

Hinsichtlich des Vortrages, dass sich mit der Streckenstilllegung ein natürlicher Schallschutz vor den Lärmimmissionen der A8 aufgebaut habe, der zudem der Flora und Fauna diene, wird auf die allgemeinen Ausführungen unter B.4.20.4 verwiesen.

Soweit die Wirtschaftlichkeit und der Nutzen der planfestgestellten Maßnahme in Frage gestellt werden, wird auch die Ausführungen unter B.4.20.1.13 und B.4.20.1.14 verwiesen.

B.4.20.4.5 Einwendung mit der Schlüsselnummer P014

Die bereits bestehenden Lärmkonflikte, die durch die BAB A8 und die Bundesstraße B423 ausgelöst werden, waren innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens weder zu betrachten noch zu lösen (vgl. B.4.7.2.2.4, B.4.20.1.5).

Hinsichtlich der allgemeinen Ausführungen zu Eingriffen in Umwelt und Natur, Beeinträchtigung durch Lärm und Feinstaub sowie den vorgetragenen Zweifeln an wirtschaftlichen und tatsächlichem Nutzen des Planvorhabens wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1 verwiesen.

B.4.20.4.6 Einwendung mit der Schlüsselnummer P017

Hinsichtlich der allgemein formulierten Ablehnung des Vorhabens wegen Beeinträchtigungen der Gesundheit- und Lebensqualität wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1 verwiesen. Dass der Einwendende seine Lebensqualität bereits jetzt durch die exorbitant hohe Verkehrsbelastung durch die Bundesstraße B23 stark eingeschränkt sieht, war im Rahmen der Betrachtung dieses Planvorhabens nicht zu berücksichtigen (vgl. B.4.7.2.2.4, B.4.20.1.5).

Hinsichtlich des „natürlichen Schallschutzes“ durch den Baum- und Strauchbewuchs wird auf die o.g. allgemeinen Ausführungen verwiesen (B.4.20.4).

Soweit die Minderung von Mieteinnahmen befürchten wird, wurden seitens des Einwendenden keine Gründe vorgetragen, die eine abweichende Bewertung zu den unter B.4.20.1.16 getroffenen Ausführungen rechtfertigen.

Der Eingriff in Umwelt, Natur und Landschaft war zuzulassen (B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23). Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Untersuchung wurden Rotmilan wie auch Wildkatzen ausreichend berücksichtigt (vgl. Unterlage 15-Landespflegerischer Begleitplan, S. 25 ff. und S. 16 ff.). Insoweit war das Planfeststellungsverfahren nicht solange auszusetzen bis ein Gutachten zum Bestand der Wildkatze vorliegt.

Die Kosten- Nutzen- Rechnung ist im vorliegend Fall nicht zu beanstanden (vgl. B.4.20.13).

Die Forderung ein zusätzliches Gutachten durch eine Geovital Geobiologen über die Spannungs- und Magnetfeldmessung durchführen zu lassen, war zurückzuweisen. Die in der 26. BImSchV festgelegten Grenzwerte zu magnetischen und elektrischen Feldern werden vorliegend eingehalten. Der elektrische Betrieb mittels Oberleitungen entspricht dem aktuell technischen Standard bei der DB AG (vgl. Unterlage 23; B.4.7.5, B.4.20.1.20).

Den Forderungen, Baulärm auf das Minimum zu beschränken, wurde durch die Zusagen und die festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen (vgl. A.4.4.1, A.6). Hierbei hat die Planfeststellungsbehörde davon abgesehen, Nacht- Sonn- und Feiertagsarbeiten auszuschließen. Die Vorhabenträgerin hat bereits zugesagt, erforderliche Nacharbeiten auf ein zeitliches Minimum zu beschränken. Weitere Beschränkungen waren nicht verhältnismäßig, weil diese wiederum mit einer Verlängerung der Gesamtbauzeit einhergehen würden und den Interessen der Betroffenen durch Zusagen und Nebenbestimmungen, u.a. durch die Bereitstellung von Ersatzwohnraum im ausreichendem Maß Rechnung getragen wurde (vgl. A.4.4.1, A.6).

Die weitergehende Forderung nach einem Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan sowie dessen Offenlage im Planfeststellungsverfahren war zurückzuweisen. Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan gehört zu den betrieblichen Regeln des Arbeitsschutzes auf Baustellen. Diese sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens.

B.4.20.4.7 Einwendung mit der Schlüsselnummer P019

Hinsichtlich der bereits bestehenden Lärmkonflikte, die durch die BAB A8 und die Bundesstraße B423 ausgelöst werden, wird auf das vorgenannte und die Ausführungen unter B.4.20.4 verwiesen. Lärmschutzmaßnahmen waren nicht festzusetzen (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.7).

Das Vorhaben genügt den Anforderungen der Wirtschaftlichkeit und ist nützlich. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1.13 und B.4.20.1.14 wird verwiesen.

B.4.20.4.8 Einwendung mit der Schlüsselnummer P021

Auch dieser Einwendende befürchtet Gesundheitsgefährdung wegen zusätzlicher Lärmbelastung, erhöhter Umweltverschmutzung, Elektromog und Feinstaub. Ferner werde die Natur unnötig zerstört und seine Lebensqualität, die bereits jetzt durch die exorbitante Verkehrsbelastung beeinträchtigt wird, weiter beeinträchtigt. Hinsichtlich dieser Befürchtungen wird auf die allgemeinen Ausführungen unter B.4.7 und B.4.20.1 verwiesen.

Neben der Befürchtung, die Mieteinnahmen würden bei Realisierung des Planvorhabens sinken, wurden keine weitergehenden Gründe vorgetragen, die eine abweichende Bewertung zu den unter B.4.20.1.16 getroffenen Ausführungen rechtfertigen.

Der Eingriff in Umwelt, Natur und Landschaft war zuzulassen (B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23). Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Untersuchung wurden Rotmilan wie auch Wildkatzen ausreichend berücksichtigt (vgl. Unterlage 15-Landespflegerischer Begleitplan, S. 25 ff. und S. 16 ff.). Insoweit war das Planfeststellungsverfahren nicht solange auszusetzen bis ein Gutachten zum Bestand der Wildkatze vorliegt.

Die Forderungen nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen war zurückzuweisen (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.7). Der entstandene Baum- und Strauchbewuchs ist keine nach der 16. BImSchV vorgesehene Lärmschutzmaßnahme. Weder im Hinblick auf den bereits bestehenden Straßenverkehrslärm noch hinsichtlich des Lärms, der von Schienenverkehrswegen ausgeht (B.4.20.4).

Die Forderung nach einer erneuten Kosten- Nutzung- Rechnung war zurückzuweisen. Eine nachvollziehbare Kosten-Nutzung- Rechnung liegt den Planunterlagen zu Grunde. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1.13 wird verwiesen.

Der weitergehende Vorschlag des Einwendenden nach einer S-Bahn-Verlängerung nach Zweibrücken über die vorhandene Infrastruktur in St. Ingbert war zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat die Reaktivierung des planfestgestellten Streckenabschnitts mit dem Land Rheinland-Pfalz und dem Saarland unter Einbeziehung der zugehörigen Zweckverbände abgestimmt. Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) ÖPNV Saarland wurden die Potenziale für eine Wiederinbetriebnahme aller für den Personenverkehr stillgelegten Bahnstrecken im Saarland in einer groben Nutzen-Kosten-Abschätzung untersucht. Auf Grundlage dieser Untersuchung erfolgte die Beantragung dieses Planfeststellungsvorhabens. Die Vorhabenträgerin hat mit Einreichung der Planunterlagen daher von ihrem Bestimmungsrecht Gebrauch gemacht und den konkreten Gegenstand der Planung vorgegeben. Zudem wurde auch Bahnstrecke Homburg - Einöd - Zweibrücken betrachtet und in das Szenario der ÖPNV-Offensive zur Umsetzung aufgenommen. Damit ist die Bahnstrecke im Gesamtkonzept des VEP ÖPNV Saarland enthalten und in dessen verkehrsplanerischen Zielen berücksichtigt.

Den Forderungen, Baulärm auf das Minimum zu beschränken, wurde durch die Zusagen und die festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen (vgl. A.4.4.1, A.6). Hierbei hat die Planfeststellungsbehörde davon abgesehen, Nacht- Sonn- und Feiertagsarbeiten auszuschließen. Die Vorhabenträgerin hat bereits zugesagt, erforderliche Nacharbeiten auf ein zeitliches Minimum zu beschränken. Weitere Beschränkungen waren nicht verhältnismäßig, weil diese wiederum mit einer Verlängerung der Gesamtbauzeit einhergehen würden und den Interessen der Betroffenen durch Zusagen und Nebenbestimmungen, u.a. durch die Bereitstellung von Ersatzwohnraum im ausreichendem Maß Rechnung getragen wurde (vgl. A.4.4.1, A.6).

Die weitergehende Forderung nach einem Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan sowie dessen Offenlage im Planfeststellungsverfahren war zurückzuweisen. Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan gehört zu den betrieblichen Regeln des Arbeitsschutzes auf Baustellen. Diese sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens.

Ebenso war die Forderung nach der Erstellung eines zusätzlichen Gutachtens durch einen Geovital Geobiologen über die Spannungs- und Magnetfeldmessung zurückzuweisen (vgl. B.4.20.1.4, 6).

B.4.20.4.9 Einwendung mit der Schlüsselnummer P110

Die Einwendende P110 ließ sich bei der Abgabe ihrer Einwendung anwaltlich vertreten. Die vorgebrachte Einwendung war aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

Das Vorhaben ist auch nach Beendigung der Bauarbeiten mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar (vgl. B.4.7.2). Aktive oder passiven Schallschutzmaßnahmen waren auch hinsichtlich des Anwesens der Einwendenden nicht festzusetzen.

Ausweislich der Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen führt auf der Strecke 3283 der Einsatz von elektrischen Triebwagen im Prognose- Planfall gegenüber Dieselwagen im Prognose- Nullfall auch im Bereich des Anwesens der Einwendenden zu Pegelminderung von 1,3 bzw. 1,4 dB(A). Hierbei war die bereits durch den Straßenverkehrslärm bestehende Vorbelastung nicht zu berücksichtigen (vgl. B.4.7.2.2.4).

Aufgrund der errechneten Beurteilungspegel ist nicht davon auszugehen, dass eine ausreichende Nachruhe bei geschlossenem Fenster ausgeschlossen ist (B.4.20.1.8). Bei der Beurteilung waren besondere Empfindlichkeiten, individuelle Gesundheitsbeeinträchtigungen oder sonstige persönliche Eigenheiten im Rahmen der Abwägung nicht berücksichtigungsfähig. Was den Betroffenen abverlangt werden kann, ist vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabes zu bestimmen (B.4.20.1.19). Insoweit war der Umstand, dass die Einwendende bereits jetzt bei geschlossenem Fenster wegen des bestehenden Straßenverkehrslärms schläft nicht zu berücksichtigen.

Ein Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs.2 S.3 VwVfG wegen Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches der Einwendenden durch Lärm und Erschütterungen war nicht festzusetzen, da bereits nach §§ 41, 42, 43 BImSchG i.V.m. §§ 1 ff. der 16. BImSchV keine Ansprüche bestanden. Auch wurde seitens der Einwendenden nicht vorgetragen, in welchem Maß das Wohnen im Freien beeinträchtigt wird und wie stark die Nutzungsmöglichkeiten durch das Planvorhaben eingeschränkt werden. Die Nutzung des Außenwohnbereiches bleibt der Einwendenden trotz Verwirklichung des Vorhabens grundsätzlich möglich (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.10).

Soweit sich die Einwendende pauschal gegen die durch den Baulärm entstehende Beeinträchtigungen beruft, wird auf die Ausführungen unter B.4.7.1 verwiesen. Vor unzumutbaren Beeinträchtigungen schützen die Zusagen der Vorhabenträgerin (A.6)

sowie die unter A.4.3.1 auferlegten Nebenbestimmungen. Ein Entschädigungsanspruch für unzumutbare Beeinträchtigungen durch Baulärm wurde dem Grunde nach festgesetzt (A.4.3.1.5).

Eine separate Entscheidung wegen der Inanspruchnahme des Grundstückes war entbehrlich. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Umplanung auf eine Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwendenden verzichtet (vgl. Unterlage 6- Grunderwerbsverzeichnis).

B.4.20.5 Individualisierte Einwendungen im Stadtteil Einöd- Strecke 3283, km 7,160 – 7,300; Strecke 3450, km 100,298 – 100,158

Von der Anwohnerschaft des Stadtteils Einöd sind 31 Einwendungsschreiben eingegangen. Zudem wurden über 200 Unterschriften in der Unterschriftenaktion „Wir lassen uns nicht abschneiden! Bahnstrecken sollen verbinden, nicht trennen“ gesammelt.

Wegen der Einzelheiten der Einwendungen wird auf die Schriftstücke mit den folgenden Schlüsselnummern verwiesen: P025, P037, P061, P062, P063, P074, P076, P077, P078, P081, P085, P086, P087, P089, P090, P091, P092, P093, P094, P095, P100, P107, P111, P125, P131, P132, P133, P134, P135.

B.4.20.5.1 Unterschriftenaktion „Wir lassen uns nicht abschneiden! Bahnstrecken sollen verbinden, nicht trennen“ – Einwendungen mit den Schlüsselnummern P133

Die Einwendende mit der Schlüsselnummer P062 hat mit Schreiben vom 31.05.2021 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Dem Schreiben war eine Unterschriftenliste beigelegt. Es sind 200 Unterschriften auf vervielfältigten, gleichlautenden Text-Blättern dokumentiert. Unterschriften sind teils mehrfach vorhanden, teils ist die Lesbarkeit eingeschränkt oder gar nicht gegeben (42 Unterschriften). In 74 Zeilen sind die Adress-Angaben unvollständig. Unklar ist, ob die Einwendende P062 als Vertreterin der Unterschriftenaktion auftrat oder die Einwendungen separat einzeln erhoben werden sollten. Den Unterschriften beigelegt war folgender Text:

„Im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg- Zweibrücken wird der Bahnübergang in Einöd zwischen Ingweilerstraße und Raiffeisenstraße entfernt. Durch das neu errichtete Gleisbett werden zudem die Bürgerinnen und Bürger

von Einöd und Ingweiler sowie alle anderen Nutzer von dem direkt fußläufigen Zugang zu den hinter dem Gleis gelegenen Wald- und Feldgebieten abgeschnitten. Die Naherholungsmöglichkeit wird zur Sackgasse. Spazieren gehen, Wandern, Radfahren und anderen Aktivitäten, die zur Erholung dienen, werde nur noch mit großen Umwegen über verkehrsreiche Land- und Bundesstraßen möglich sein.

In Höhe der Bahnüberführung zwischen Kirchenpfad und Raiffeisenstraße soll der zukünftige Bahnhof entstehen und die Durchfahrt für den (landwirtschaftlichen) Verkehr gesperrt werden.

Wir fordern die Wiederherstellung des ehemaligen Bahnübergangs zu den Flächen zwischen B423 und A8 (Nacherholungsgebiet) sowie die unveränderte, sichere Nutzbarkeit der Bahnunterführung Kirchenpfad, auch für den landwirtschaftlichen Verkehr!“.

Die Einwendungen haben sich teilweise erledigt, waren im Übrigen aber zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin konnte die Befürchtung der Bürgerinnen und Bürgern von den Naherholungsmöglichkeiten abgeschnitten zu werden folgen. Sie kam den Forderungen daher nach. Die ursprüngliche Planung, den Bahnübergang ersatzlos zu streichen, wurde im Zuge des Anhörungsverfahrens verworfen. Im Rahmen der Änderungsplanung wird der ursprüngliche Bahnübergang der Strecke 3450 bei Bahn-km 100,550 nicht ersatzlos gestrichen, sondern in optimierte Lage bei Bahn-km 100,560 neu errichtet. Das Naherholungsgebiet bleibt zum Spazieren gehen, Wandern, Radfahren und für andere Aktivitäten ohne große Umwege erreichbar.

Soweit die Bürgerinnen und Bürger darüber hinaus forderten, dass die Bahnunterführung Kirchenpfad für den landwirtschaftlichen Verkehr uneingeschränkt aufrecht erhalten bleiben sollte, war diese Forderung zurückzuweisen. Ein Anspruch auf Aufrechterhaltung eines bestimmten Verkehrsweges besteht nicht. Vorliegend bestehen zumutbare Alternativen, um mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen die durch die Bahnunterführung Kirchenpfad erschlossenen Flächen zu erreichen. Auf die Ausführungen unter B.4.20.5.5 wird erwiesen.

B.4.20.5.2 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P025, P085, P086, P087, P089, P090, P091, P092, P093, P094, P095, P098, P125

Die Einwendenden stellen die Notwendigkeit des Umbaus des neuen Bahnhofs Einöd in Frage. Der Haltepunkt Einöd sei erst vor 12 Jahren barrierefrei errichtet worden. Ein kompletter Neubau des Bahnhofs Einöd sei nicht nachhaltig und im Hinblick auf die drohenden Folgen des Klimawandels nicht vertretbar. Nach Ansicht der Einwendenden sollte die bereits vorhandene Infrastruktur genutzt und erweitert werden.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen. Der Ausbau des Haltepunkte Einöds zum Bahnhof wird erforderlich, da hier die Züge von Zweibrücken nach Saarbrücken sich mit den Zügen von Homburg nach Zweibrücken kreuzen. Zur Ausgestaltung des Bahnhofs Einöd wurden zwei Varianten untersucht. Die erste Variante hatten den Mittelbahnsteig zum Gegenstand, welcher ein Umsteigen ermöglicht. Die zweite Variante sah nur eine Bahnsteigkante vor. Auf die Umsteigebeziehung müsste bei der zweiten Variante verzichtet werden. Die zweite Alternative wäre zwar kostengünstiger gewesen, andererseits hätte sich die Reisezeit der Linien nach Kaiserslautern verlängert. Dies widerspricht dem Zweck dieses Planvorhabens, welches unter anderem Reisezeiten zwischen Zweibrücken und Kaiserslautern verkürzen und damit einen Anreiz zur Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs schaffen soll. Insoweit wurde die zweite Alternative verworfen. Als weitere Alternative wäre noch in Betracht gekommen den steigenden Zugverkehr durch den Bau eines weiteren, zweiten Außenbahnsteiges zu bedienen. Der Bau eines zweiten Außenbahnsteiges am derzeitigen Haltepunkte Einöd war jedoch, unter anderem wegen der Grundstücksverhältnisse und der Topografie nicht realisierbar. Mit einem Mittelbahnsteig hingegen können beide Strecken optimal bedient werden. Durch den Bau eines neuen Mittelbahnsteiges werden zudem die Umstiegs- und Wegezeiten der Reisenden verkürzt, sodass diese Alternative vorzugswürdig war.

Im Hinblick auf die erforderlich werdenden Eingriffe in Natur- und Landschaft kommt die Vorhabenträgerin ihren Verpflichtungen nach und beschränkt die Eingriffe auf ein absolutes Minimum. Die Einwendungen bezgl. der Zerstörung des angrenzenden Naherholungsgebietes waren zurückzuweisen. Zur Realisierung des Vorhabens sind die Eingriffe in die Natur nicht vermeidbar. Die Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft werden nach gutachterlicher Bewertung durch die Festsetzungen in diesem Beschluss und Zusagen der Vorhabenträgerin kompensiert. Das Vorhaben dient dem öffentlichen Interesse zum klimaneutralen Ausbau der Infrastruktur als Alternative

zum Individualverkehr. Die Vorhabenträgerin hat die Eingriffe umwelt- und ressourcenschonend geplant und nach dem umweltfachlichen Minimierungsgebot auf das unvermeidbare Mindestmaß reduziert. Das Vorhaben ist mit den Belangen des Natur- und Artenschutzes vereinbar (vgl. B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23).

Hinsichtlich der entstehenden Lärmbelastung beim Bau der Bahnsteige nehmen alle Einwendenden Bezug auf die in ihrem Eigentum stehenden Flurstücke. Durch die in diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen (vgl. Punkt A.4.3.1) und durch die Zusagen der Vorhabenträgerin zum Lärmschutz (vgl. Punkt A.4.6) wird jedoch sichergestellt, dass schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert werden sollen, bzw. dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen durch den Baulärm entstehen hinsichtlich der aufgeführten Flurstücke nicht (vgl. B.4.7.1, B.4.20.1.4).

Ein Anspruch auf die Lärmschutzmaßnahmen wegen der entstehenden, betriebsbedingten Lärmimmissionen bestand vorliegend auch nicht hinsichtlich der aufgeführten Flurstücke. Im Bereich der genannten Flurstücke werden tags im Prognose-Planfall Pegelminderungen von 0 bis 0,1 dB(A) gegenüber dem Prognose-Nullfall erreicht. Im Nachtzeitraum führt der Einsatz von Elektrotriebwagen im Prognose-Planfall zu Pegelminderungen von 0,5 dB(A) gegenüber dem Prognose-Nullfall. Die materiellen Voraussetzungen des § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV lagen nicht vor. Von der Anordnung von Schutzauflagen war abzusehen. Soweit die Einwendenden vortragen, wegen der zusätzlichen Lärmimmissionen durch wartende Passagiere, dem Ein- und Aussteigen, den Lautsprecheransagen oder der Brems-/Beschleunigungsgeräusche der Züge zusätzlich belastet zu werden, sind auch dieser Geräusche von der 16. BImSchV erfasst (vgl. B.4.7.2, B.4.20.1.7). Auch erfolgen die Fahrgastinformationen durch digitale Anzeigen, sodass nicht davon auszugehen ist, dass bei den Einwendenden unzumutbare Beeinträchtigungen wegen akustischer Durchsagen eintreten.

Auch waren die Forderung bereits jetzt (Lärmschutz-)maßnahmen aufgrund einer etwaigen Güterzugnutzung der Strecke zu ergreifen zurückzuweisen. In der Betriebsprognose 2030 ist eine Güterzugnutzung nicht vorgesehen (vgl. B.4.7.2.6).

Den befürchteten Beeinträchtigungen durch die Beleuchtung des Bahnhofes im Nachtschlaf übermäßig gestört zu werden, wurde durch die Auflage unter A.4.3.3 begegnet. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, Augenlicht schonende Orangelichter

einzusetzen und die eingesetzten Lichtkörper von ihrer Ausrichtung her anlagenbezogen abgewinkelt auf den Bahnsteig auszurichten. Weitere Maßnahmen, die die Umgebungseinstrahlung weiter reduzieren oder Beeinträchtigungen der Anlieger gänzlich ausschließen, waren nicht ersichtlich (vgl. B.4.7.6, B.4.20.1.19).

Eine Festsetzung, um der „außerordentlich hohen Gefahr der Vermüllung angrenzender Grundstücke und des gesamten Naturraums“ zu begegnen, war vorliegend nicht zu treffen. Hierbei handelt es sich um eine Problematik, die nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu lösen ist. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin zugesagt, auf den Bahnsteigen ausreichende Müllbehälter zu platzieren.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen wegen des Rückschnitts „der durch Bäume und Sträucher gewachsenen Lärmbarriere zur BAB A8“ wird auf die allgemeinen Ausführungen unter B.4.22.4 verwiesen.

Soweit die Einwendenden befürchten, der Kirchenpfad und die Ingweilerstraße würden zur „unfreiwilligen Park- und Ride Station für Berufspendler“ ist anzumerken, dass die Umfeldplanung des Bahnhofes Einöd nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist. Die Ausgestaltung des Umfeldes im Bereich des Bahnhofes Einöd ist vielmehr dem zuständigen, landesrechtlichen Hoheitsträger vorbehalten (vgl. B.4.19.6.1).

Die Forderung nach einem Schutz des natürlichen Landschaftsbildes vor der geplanten Oberleitung, war zurückzuweisen. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass das Landschaftsbild im Bereich der Grundstücke der Einwendenden durch die hinzukommende Oberleitung unzumutbar beeinträchtigt wird. Eine Änderung des Ausblicks von einem Grundstück stellt im Regelfall kein privates Interesse von solchem Gewicht dar, dass es in die Abwägung einzustellen wäre. Von einer besonderen Werthaltigkeit der Grundstücke aufgrund einer außergewöhnlichen Lage und der von den Grundstücken aus bestehenden Aussicht war vorliegend nicht auszugehen. Zudem wären mögliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Bau der Oberleitung räumlich begrenzt. Auch überwiegt das öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens einschließlich der Elektrifizierung den privaten Interessen. Die Reaktivierung einschließlich ihrer Elektrifizierung dient dem öffentlichen Interesse zum klimaneutralen Ausbau der Infrastruktur und ist als Alternative zum Dieselbetrieb der Strecke vorzugswürdig (vgl. B.4.20.2.22).

Die Forderung der Einwendenden nach einer unabhängigen Prüfung des Wertverlustes ihres Grundstückes war zurückzuweisen. Nicht jede Wertminderung eines Grundstückes, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet i.S. des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass vorliegend durch das Planvorhaben Wertverluste eintreten, die so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt würde (vgl. B.4.20.1.16).

B.4.20.5.3 Einwendung mit der Schlüsselnummer P037

Der Sachvortrag erschöpft sich darin, dass der Einwendende pauschal Beeinträchtigungen durch das Planvorhaben rügt.

Durch die Zusagen der Vorhabenträgerin (A.4.6) und die festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.4.3.1 ist sichergestellt, dass sich die entstehenden Beeinträchtigungen sich auf das absolute Minimum beschränken. Auf die Ausführungen unter B.4.7.1 und B.4.20.1.4 wird verwiesen.

Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Felder sind nicht zu befürchten (vgl. B.4.7.5, B.4.20.1.20).

Im Bereich des Grundstückes des Einwendenden werden nach der Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen beim Vergleich des Prognose-Planfall mit dem Prognose- Nullfall Pegelminderung von 0,0- 0,5 dB(A) errechnet. Mit zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen durch das erhöhte Bahnaufkommen ist daher nicht zu rechnen. Soweit sich der Einwendende auf eine zusätzliche Beeinträchtigung wegen der Versetzung bzw. des Neubaus des Bahnhofes Einöd beruft, ist nicht dargelegt, welche Beeinträchtigungen genau befürchtet werden. Aus die Ausführungen unter B.4.7.2, B.4.20.1 wird verwiesen.

Ein erhöhtes Straßenverkehrsaufkommen sowie die Umfeldplanung am Bahnhof Einöd gehören nicht zum Regelungsgehalt dieses Planfeststellungsbeschlusses (vgl. B.4.19.6.1).

Hinsichtlich der geäußerten ökologischen Bedenken wird auf die Ausführung unter B.4.20.1.13 und B.4.20.1.14 verwiesen.

Der Einwand, der Erholungswert auf dem Privatgrundstück werde durch das Vorhaben eingeschränkt, war zurückzuweisen. Im Bereich des Grundstücks des Einwendenden entstehen keine Beeinträchtigungen, die von so hoher Einwirkungsintensität wären, dass sie den Grad einer Gesundheitsgefährdung erreichen. Dies ist weder im Hinblick auf die entstehenden Lärmimmissionen noch im Hinblick auf die Erschütterungseinwirkungen, Feinstaubbelastungen oder elektrische und magnetische Felder der Fall (vgl. B.7). Das Interesse des Einwendenden am Erhalt der bestehenden Situation war hinter dem entgegenstehenden öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens zurückzustellen. Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führen zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. B.4.20.1.16).

Soweit vorgetragen wird, dass die Baumaßnahmen und die Reaktivierung der Bahnstrecke zu einem deutlichen Wertverlust des Grundstückes führten, war der Sachvortrag des Einwendenden nicht substantiiert genug. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1.16 wird verwiesen.

B.4.20.5.4 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P061, P131

Die Einwendungsschreiben sind gleichlautend und stammen von derselben Einwendungsführerin. Die gleichlautenden Schreiben wurden an die Kreisstadt Homburg und die Anhörungsbehörde übersandt.

Die Einwendende erhebt die Forderungen, den direkten Bahnübergang von der Ingweiler Straße zu den Weidenflächen „Auf die Kieskauf“ zu erhalten (Strecke 3450 bei Bahn-km 100,550). Die Bahnunterführung „Kirchenpfad“ solle für den landwirtschaftlichen Verkehr weiterhin uneingeschränkt zugänglich sein. Ferner solle während der Bauphase eine uneingeschränkte, sichere und direkte Überquerungsmöglichkeit mit Pferden, auch in das Gleisdreieck zwischen BAB A8 und Bundesstraße B423 zur Verfügung stehen. Die Forderungen decken sich mit den Forderungen aus der Unterschriften Aktion „Wir lassen uns nicht abschneiden! Bahnstrecken sollen verbinden, nicht trennen“ (vgl. B.4.20.5.1).

Zur Begründung der Forderungen trägt die Einwendende jedoch persönlich Gründe vor. Sie betreibe einen landwirtschaftlichen Betrieb, dessen Hoffläche unmittelbar an die Bahnlinie grenze. Der Schwerpunkt des Betriebes liege in der Pferdezucht- und Ausbildung sowie der Pensionspferdehaltung. Für die artgerechte Haltung der Pferde sei der Betrieb auf die Koppelflächen, die sich in dem Dreieck zwischen BAB A8 und

Bundesstraße B423 befinden, angewiesen. Durch den Wegfall des Bahnüberganges der Strecke 3450, Bahn-km 100,550 werde sie von den Koppelflächen abgebunden.

Die bestehende Bahnunterführung „Kirchenpfad“ nutze sie regelmäßig mit den Pferden. Durch die Umbauarbeiten an der bestehenden Bahnunterführung entstehe für die Benutzung mit den Pferden ein erhebliches Gefahrenpotential, da Pferde eine Abneigung gegen niedrige, dunkle, enge und nicht einsehbare Bauten hätten. Zudem werde die Bahnunterführung regelmäßig, zeitweise mehrmals täglich mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt, um die Pferde im „Dreieck“ zu versorgen. Großzügige Umwege über Ausweichstrecken würden zu einem erheblichen Mehraufwand führen und die Versorgung der Tiere deutlich erschweren. Auch müsse während der Bauphase eine uneingeschränkte sichere und direkte Überquerungsmöglichkeit mit den Pferden zu allen Koppeln, auch in das „Gleisdreieck zwischen B423 und A8“ aufrecht erhalten bleiben.

Die Einwendungen waren- soweit sie sich nicht erledigt haben- zurückzuweisen.

Die Forderung, den Bahnübergang der Strecke 3450 bei 100,550 zu erhalten, wurde durch die Vorhabenträgerin erfüllt. Der Bahnübergang wird nicht ersatzlos aufgelassen, sondern in optimierter Lage bei Bahn-km 100,560 neu errichtet. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Die Forderung, die Nutzung der „Eisenbahnunterführung Kirchenpfad“ für den landwirtschaftlichen Verkehr zu ermöglichen, war zurückzuweisen.

Zunächst ist festzuhalten, dass sich die Darstellungen der Einwendenden sich auf die Eisenbahnüberführung „Raiffeisenstraße“, Lfd. Nr. 4.12 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 4) beziehen.

Ein Anspruch auf Aufrechterhaltung der Eisenbahnüberführung „Raiffeisenstraße“ besteht nicht. Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung hat das Interesse der Einwendenden an der Aufrechterhaltung des für sie günstigen Verkehrsweges hinter dem Interesse der Allgemeinheit zurückzutreten.

Für die Einwendende besteht auch bei Verwirklichung der Eisenbahnüberführung „Raiffeisenstraße“ in der geplanten Form die Möglichkeit das „Gleisdreieck zwischen B423 und A8“ zu erreichen.

Ein Anspruch auf Nutzung der Eisenbahnüberführung „Raiffeisenstraße“ mit Pferden oder landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen besteht nicht.

Die Vorhabenträgerin erhält den Bahnübergang der Strecke 3450 bei Bahn-km 100,560. Damit besteht eine zumutbare Alternative um mit den Pferden zu den Weiden zu gelangen. In Betracht kommt ebenfalls die Nutzung des Bahnübergangs „Webenheimer Straße“. Die Nutzung der „Eisenbahnüberführung Raiffeisenstraße“ als Zuwegung für Pferde widerspricht ihrem Zweck. Die Eisenbahnüberführung Raiffeisenstraße dient als Zuwegung zum Mittelbahnsteig des Bahnhofes Einöd.

Auch mit den landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen kann die Einwendende über den Bahnübergang „Webenheimer Straße“ der Strecke 3450 bei Bahn-km 99,769 ihre Koppeln und Felder erreichen. Der Bahnübergang „Webenheimer Straße“ und die Eisenbahnüberführung Raiffeisenstraßen liegen ca. 200 m auseinander. Der mit der Nutzung des Bahnübergangs „Webenheimer Straße“ verbundene Umweg ist der Einwendenden gerade mit motorisiertem Verkehr zumutbar. Von großräumigen Umwegen kann innerhalb eines Ortsteils keine Rede sein.

Die Forderung der Einwendenden nach einer uneingeschränkten sicheren und direkten Überquerungsmöglichkeit mit den Pferden zu allen Koppeln während der Bautätigkeit war zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Beeinträchtigungen der Zuwegungen auf ein Minimum zu beschränken. Ferner wurde der Vorhabenträgerin mit der Nebenbestimmung unter A.4.4.2 die Verpflichtung auferlegt, die Zugänglichkeit von Grundstücken und Gebäuden während der Bauphase zu gewährleisten. Soweit örtlich kurzzeitige Einschränkungen der Zugangsmöglichkeit unvermeidbar sind, sind diese rechtzeitig den Betroffenen anzuzeigen und mit diesen abzustimmen.

Die Zusagen der Vorhabenträgerin (A.4.6) und die festgesetzte Nebenbestimmung (A.4.4.2) tragen den schutzwürdigen Belangen der Einwendenden im gebotenen Umfang Rechnung. Einschränkungen während der Bauphase können nicht vollumfänglich ausgeschlossen werden.

B.4.20.5.5 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P062, P132

Die Einwendende übermittelte gleichlautende Einwendungsschreiben an die kreisfreie Stadt Homburg und an die Anhörungsbehörde. Den Einwendungsschreiben war die Unterschriftenaktion „Wir lassen uns nicht abschneiden! Bahnstrecken sollen verbinden, nicht trennen“ beigefügt. Auf die Ausführungen unter B.4.22.5.1 wird verwiesen.

B.4.20.5.6 Einwendung mit der Schlüsselnummer P063, P076

Das Einwendungsschreiben ist überwiegend gleichlautend mit den Einwendungsschreiben mit den Schlüsselnummern P020, P028, P029, P038, P039, P040, P036, P044, P046, P051, P075, P080, P082. Weitergehende subjektive Beeinträchtigungen werden nicht geltend gemacht. Es wird daher auf die Ausführungen unter B.4.20.2.9 verwiesen.

Statt wie die Schlüsselnummern P020 ff. auf den Haltepunkt „Beeden“ Bezug zu nehmen, wird die fehlende Gestaltung des Umfeldes des Bahnhofs Einöd sowie dessen Finanzierungsfähigkeit gerügt. Auf die Ausführungen unter B.4.19.6.1 und B.4.20.1.13 sowie B.4.20.1.14 wird Bezug genommen.

B.4.20.5.7 Einwendung mit der Schlüsselnummer P071

Das Schreiben mit der Einwendungsnummer P071 wurde von zwei Personen unterzeichnet.

Das Grundstück der Einwendenden liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Einöd und den Gleisanlagen der Strecke 3450.

Durch den Umbau des Haltepunktes Einöd zum Bahnhof befürchtet die Einwendenden Beeinträchtigungen durch zunehmenden Verkehr (Personen und Fahrzeuge). Ferner bemängeln sie, dass es keine Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe des neugeplanten Bahnhofes gäbe. Es wird befürchtet, dass parkende Pkw in den Anliegerstraßen zu Durchfahrtsbehinderungen führen.

Die Einwendung war zurückzuweisen. Die Umfeldplanung am Bahnhof Einöd ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, da sie weder in den Zuständigkeitsbereich der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde fällt. Die Bewältigung dieser möglichen Konflikte ist in dem sich anschließenden und dem landesrechtlichen Hoheitsträger vorbehaltenen Verfahren aufzulösen (vgl. B.19.6.1).

Die Einwendung, die Lebensqualität und Erholungsmöglichkeiten des Wohnumfeldes würden durch Verlärmung beeinträchtigt, war zurückzuweisen.

Im Bereich des Grundstücks der Einwendenden werden nach der Untersuchung zu den betriebsbedingten Lärmimmissionen keine Beurteilungspegel erreicht, die den

Eintritt von Gesundheitsbeeinträchtigungen nahelegen. Mit unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen der Schlafqualität und Wohnqualität ist nicht zu rechnen. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1 wird verwiesen.

Ein Anspruch auf ungestörte Nutzung eines Balkons besteht nicht. Zum einen tragen die Einwendenden selbst vor, dass sich der Balkon zur Straßenseite hin befindet. Zum anderen führen die mit dem Vorhaben einhergehenden Situationsveränderungen in der Umgebung zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. B.4.20.1.10, B.4.20.1.16).

Bäume und Sträucher stellen keine wirksame Schallschutzmaßnahme für den von der BAB A8 ausgehenden Lärm dar (vgl. B.4.20.4).

Soweit bemängelt wurde, dass in den Planunterlagen keine Informationen enthalten seien, ob Güterverkehr geplant sein, wird auf das Gutachten zu den Betriebsbedingten Schallimmissionen verwiesen. Aus der beigelegten Betriebsprognose für 2030 ist ersichtlich, dass auf der Strecke 3283 keine Güterverkehrsnutzung vorgesehen ist (vgl. Unterlage 20.1). Ein Verbot der Güterverkehrsnutzung war nicht anzuordnen (vgl. B.4.7.2.6).

Durch die Zusagen und festgesetzten Nebenbestimmungen zu den bauzeitlichen Lärmimmissionen werden die Belange der Einwendenden ausreichend geschützt (vgl. A.4.4, B.4.7.1, B.4.20.1.4). Die entstehenden Beeinträchtigungen werden auf das absolute Minimum beschränkt. Weitere Maßnahmen war auch im Bereich des Grundstücks der Einwendenden nicht ersichtlich.

Hinsichtlich der bauzeitlichen Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin zugesagt, vor Beginn der Baumaßnahme eine bauliche Beweissicherung an nah zur Baumaßnahme gelegenen Gebäuden und baubegleitende Schwingungsmessungen durchzuführen. Bei den Rammarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmaste wurden innerhalb eines Korridors von 52 m die Durchführung von baulichen Beweissicherungen und baubegleitenden Schwingungsmessungen zugesagt (vgl. Unterlage 1- Erläuterungsbericht, S. 95). Die Einwendenden sind durch die Zusage ausreichend geschützt.

Soweit die Einwendenden Wertminderungen an ihrer Immobilie befürchten wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1.16 verwiesen. Besondere Umstände waren auch hier nicht ersichtlich, die die Festsetzung einer Entschädigung gerechtfertigt hätten.

Mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch „Elektrosmog“ ist nicht zu rechnen. Die Grenzwerte der 26. BImSchV werden eingehalten. Der elektrische Betrieb mittels

Oberleitungen entspricht dem aktuell technischen Standard bei der DB AG. Insoweit sind die Möglichkeiten ausgeschöpft, die von Oberleitungsanlage ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung von Gegebenheiten im Einwirkungsbereich zu minimieren (vgl. B.4.7.5, B.4.20.1.20).

Durch die hinzukommende Oberleitung wird das Landschaftsbild im Bereich dieses betroffenen Grundstückes nicht unzumutbar beeinträchtigt. Anhaltspunkte für eine besondere Werthaltigkeit des Grundstückes liegen nicht vor (vgl. B.4.20.1.16; B.4.20.2.22).

B.4.20.5.8 Einwendung mit der Schlüsselnummer P074

Der Sachvortrag des Einwendenden erschöpft sich in der Darstellung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans für den saarländischen öffentlichen Personennahverkehr, dem dieses Planvorhaben im Hinblick auf seine Wirtschaftlichkeit nicht gerecht werde. Individuelle Beeinträchtigungen durch das Planvorhaben werden nicht geltend gemacht. Auf die Ausführungen unter B.4.20.1.13 und B.4.20.1.14 wird verwiesen.

B.4.20.5.9 Einwendungen mit den Schlüsselnummer P077, P100

Die Einwendungsschreiben stammen von denselben Einwendenden und wurden gleichlautend bei der Kreisstadt Homburg und der Anhörungsbehörde erhoben.

Soweit die Einwendenden pauschal Schutz vor Lärm, Erschütterungen, Staubbentwicklung und Elektrosmog fordern und Beeinträchtigungen Ihrer Gesundheit wegen Lärm-/Lichtschutz, dem erhöhten Verkehrs- und Parkaufkommen befürchten, wird auf die allgemeinen Ausführungen unter B.4.20.1 verwiesen. Hinsichtlich der befürchteten Schäden an Flora und Fauna wird auf die Ausführungen unter B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23 verwiesen.

Die Einwendenden sind durch die Zusagen der Vorhabenträgerin (A.6) und die Festsetzungen unter A.4.4.2 hinsichtlich des Eintritts möglicher Folgeschäden an ihrem Gebäude durch die Baumaßnahmen ausreichend geschützt (vgl. B.4.7.3, B.4.20.1.12).

In den Planunterlagen waren Informationen zur Güterverkehrsnutzung der Strecke enthalten (vgl. Unterlage 20.1). Ein Verbot der Güterverkehrsnutzung war nicht anzuordnen (vgl. B.4.7.2.6).

Dieser Planfeststellungsbeschluss basiert auf aktuellen Unterlagen (vgl. B.4.20.1.1).

Das Beteiligungsverfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Dass die Einwendenden erst von ihren Nachbarn von dem Vorhaben erfahren haben, lässt keinen Rückschluss auf die mangelnde Transparenz des Verfahrens zu. Dies betrifft vielmehr die Frage der individuellen Informationsbeschaffung (vgl. B.4.20.1.15).

Den Einwendenden bleibt es unbenommen ihren Gesundheitszustand und den Zustand ihrer Immobilie zu dokumentieren, um zivilrechtliche Schadensersatzansprüche gegen die Vorhabenträgerin geltend zu machen.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses jedoch waren über die Festsetzungen unter A.4.4.1.5 hinaus jedoch keine Entschädigungsansprüche wegen Wertminderungen der Immobilie in Folge von bauzeitlichen oder betriebsbedingten Immissionen festzusetzen (vgl. B.4.20.1.16).

B.4.20.5.10 Einwendungsschreiben mit der Schlüsselnummer P078

Das Einwendungsschreiben ist überwiegend gleichlautend mit den Einwendungsschreiben mit den Schlüsselnummern P006, P012, P013. Eine über diese Einwendungsschreiben hinausgehende subjektive Betroffenheit wird in der Einwendung mit der Schlüsselnummer P078 nicht geltend gemacht. Auf die Ausführungen unter B.4.20.4.3 wird daher verwiesen.

B.4.20.5.11 Einwendungsschreiben mit der Schlüsselnummer P081

Das Schreiben ist gleichlautend mit den Einwendungsschreiben der Schlüsselnummern P010, P011, P083, P096, P103, P104, P105, P106, P115, P116, P117, P119, P120. Auf die Ausführungen unter B.4.20.2.3 wird verwiesen.

B.4.20.5.12 Einwendung mit der Schlüsselnummer P107

Die Einwendenden tragen vor, durch den Wegfall des Bahnübergangs der Strecke 3450 bei Bahn-km 100,550 sowie der Eisenbahnüberführung „Raiffeisenstraße“, Lfd. Nr. 4.12 ihre Pferde nicht mehr auf die im „Naherholungsgebiet – Dorfteil Ingweiler“ liegenden Weiden führen zu können ohne das Tierwohl zu gefährden.

Der Einwand hat sich erledigt, da die Vorhabenträgerin den Bahnübergang der Strecke 3450 leicht verschoben bei Bahn-km 100,560 erhält und nicht ersatzlos streicht.

Die Möglichkeit, die im „Dreieck B423 und A8“ gelegenen Weiden zu erreichen, bleibt erhalten. Der Wegfall der weiteren Zuwegung über die Eisenbahnüberführung „Raiffeisenstraße“ ist von den Einwendenden hinzunehmen. Ein Anspruch auf Aufrechterhaltung eines bestimmten Verkehrsweges besteht grundsätzlich nicht. Die Umgestaltung der Eisenbahnüberführung „Raiffeisenstraße“ dient dem Interesse der Allgemeinheit den Mittelbahnsteig und damit den Anschluss an den ÖPNV zu erreichen. Das Interesse der Einwendenden am Erhalt der Zuwegung zu den Weidenflächen über die Eisenbahnüberführung „Raiffeisenstraße“ hat hinter diesem Interesse der Allgemeinheit zurückzutreten, zumal durch den Erhalt des Bahnübergangs der Strecke 3450 bei Bah-km 100,560 eine zumutbare Zuwegung zu den Weidenflächen zur Verfügung steht.

Die Forderung die Eisenbahnunterführung „Raiffeisenstraße“ für die Nutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr offen zu lassen, wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter B.4.20.5.4 wird Bezug genommen. Insoweit waren auch die weitergehenden Forderungen nach einer entsprechenden Beschilderung der Eisenbahnunterführung zurückzuweisen.

Die Einwendende trägt ferner vor, der Zugang zu dem geplanten Mittelbahnsteig im Bahnhof Einöd grenze an das großflächige Wiesengebiet „In den Sauerwiesen“ und „In den Gansenswiesen“, welche als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen seien. Es sei daher zu befürchten, dass die Zuwegung zu dem geplanten Mittelbahnsteig in (Regen-)phasen überschwemmt werde.

Die Befürchtung wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde die Oberste Wasserbehörde des Saarlandes beteiligt. Derartige Befürchtungen wurden seitens der Fachbehörde nicht vorgetragen. Auch wurden keine Maßnahmen hinsichtlich des Hochwasserschutzes gefordert. Die Zuwegung zu der Eisenbahnunterführung grenzt auch nur an die festgesetzten Überschwemmungsgebiete an. Liegt aber nicht in einem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet.

Die Forderung nach einem zweiten Zugang zu dem Mittelbahnsteig als Flucht- und Rettungsweg war zurückzuweisen. Entsprechend des Brandschutzkonzeptes und der IVE Risikoanalyse ist der Flucht- und Rettungsweg ausreichend bemessen. Eine zweite Fluchtmöglichkeit ist entbehrlich.

Auch die weitergehende Forderung nach einer zweiten Zuwegung über eine Fußgängerbrücke mit Stahlkonstruktion war zurückzuweisen. Ein zweiter Zugang ist topographisch und technisch nicht realisierbar.

Auch die Forderung nach einer Ertüchtigung der „Raiffeisenstraße“, die derzeit nur für KFZ bis 3,5 t befahrbar ist, war zurückzuweisen. Die Ertüchtigungen Straße sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens und dem landesrechtlichen Hoheits-träger vorbehalten.

B.4.20.5.13 Einwendung mit der Schlüsselnummer P111

Eine persönliche Betroffenheit wurde von der Einwendenden nicht geltend gemacht und ist bei der Einwendenden, die ihren Wohnsitz über 1 km entfernt von den Gleisanlagen hat, auch nicht ersichtlich.

Soweit die Eingriffe in die Natur, Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Lebensqualität der unmittelbaren Anwohner sowie der Kosten- Nutzen-Faktor der planfestgestellten Maßnahmen gerügt wird, wird auf die allgemeinen Ausführungen unter B.4.4, B.4.5, B.4.20.1.22, B.4.20.1.23 und B.4.20.1 verwiesen.

B.4.20.6 Individualisierte Einwendungen Stadtgebiet Zweibrücken

B.4.20.6.1 Einwendungen mit den Schlüsselnummern P002, P073

Der Einwendende erhob mit zwei Schreiben Einwendungen gegen das Planvorhaben. Beide Schreiben lassen keine individuelle Betroffenheit erkennen.

Vielmehr wird in beiden Schreiben die Planrechtfertigung des Vorhabens in Frage gestellt. Das Planvorhaben sei mit dem aktuellen Verkehrsentwicklungsplan des Saarlandes nicht vereinbar. Für eine leistungsfähige Infrastruktur hätte die „Ingweiler Verbindungskurve“ im Bereich des Haltepunkt Schwarzenacker berücksichtigt werden müssen. Die nachträgliche Realisierung dieser Verbindungskurve wie auch der wegen der zu erwartende Verkehrsdichte erforderlich werdende zweigleisigen Ausbau im Abschnitt zwischen Einöd und Zweibrücken, führe zur Unwirtschaftlichkeit des Vorhabens.

Die Einwendung war zurückzuweisen. Zum einen war eine unmittelbare Betroffenheit des Einwendenden nicht erkennbar. Zum anderen ist die Reaktivierung der Bahnstrecke

cke Homburg - Einöd - Zweibrücken im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ÖPNV Saarland als Maßnahme im Szenario ÖPNV-Offensive enthalten und zur Umsetzung vorgesehen. Der volkswirtschaftliche Nutzen wurden bereits in einer vertiefenden Machbarkeitsstudie bestätigt (vgl. B.4.1; B.4.20.1.13).

Im Bereich des Haltepunktes Schwarzenacker wurde die Option der Errichtung eines Kreuzungsbahnhofs mit Ausfädelung einer Bahnstrecke in Richtung Blieskastel (Ingweiler Kurve) planerisch untersucht. Da der Nutzen der Reaktivierung der Ingweiler Kurve jedoch noch nicht abschließend durch eine vertiefende Machbarkeitsstudie bestätigt wurde, war diese Maßnahme noch nicht in das laufende Planfeststellungsverfahren aufzunehmen. Wird jedoch durch dieses Planfeststellungsverfahren auch nicht ausgeschlossen.

B.4.20.6.2 Einwendung mit der Schlüsselnummer P003

Der Einwendende trägt vor, dass die geplanten Bahnsteiglängen mit 140 m zu kurz seien. Erforderlich seien Bahnsteiglänge von 170 m, um den Halt von Doppel- und Dreifacheinheiten verschiedener Triebwagen- Bauarten zu ermöglichen. Andernfalls könnten im betroffenen Gebiet und im Saarland bereits eingesetzte Triebwagen der jüngsten Fahrzeuggeneration auf der Strecke Homburg – Zweibrücken nicht eingesetzt werden. Zudem sei der Nahverkehr des Saarlands (VEP ÖPNV) nicht hinreichend berücksichtigt worden.

Die Einwendung war zurückzuweisen. Das Anwesen des Einwendenden liegt ca. 7 km von dem zu reaktivierenden Streckenabschnitt entfernt. Eine individuelle Betroffenheit ist daher zu verneinen und wird im Rahmen des Einwendungsschreibens auch nicht geltend gemacht. Die monierte Länge der Bahnsteige und die Möglichkeit des Einsatzes verschiedener Triebwagen berührt den Einwendenden nicht in seinen persönlichen Rechten. Die konkrete Ausgestaltung des Betriebs und die Wahl der Fahrzeuge obliegt zudem der unternehmerischen Entscheidung des Betreibers der Schieneninfrastruktur und ist nicht Gegenstand der Planfeststellungsentscheidung.

B.4.20.6.3 Einwendung mit der Schlüsselnummer P032

Der Einwendende bemängelt, dass keinerlei Lärmschutzmaßnahmen entlang der zu reaktivierenden Strecke vorgesehen sind. Gefordert wird eine Reisenden-Sicherung

im Bereich Bf. Einöd bei Bahn-km 5,495 sowie den Neubau eines Reisenden-Überweges in Höhe des ehemaligen Empfangsgebäudes bei Bahn-Km 7,372. Der Bahnhof Einöd solle um geplant werden. Der Bahnübergang Ingweilerstraße – Raiffeisenstraße solle erhalten bleiben und die Trassierung so angepasst werden, dass später eine durchgängige Zweigleisigkeit zwischen Zweibrücken und Einöd hergestellt werden könne. Zudem fordert der Einwendende den Baustellenfahrplan während der sechseinhalb monatigen Streckensperrung anzupassen.

Die Einwendung war zurückzuweisen. Der Inhalt des Schreibens lässt keine konkrete und individuelle Betroffenheit erkennen. Soweit behauptet wird, die Planung sei „über die Köpfe der Bürgerinnen und Bürger“ vorgenommen worden, ergibt sich auch hieraus keine individuelle Rechtsverletzung. Die vorgebrachten Forderungen und Ausführungen zur Gestaltung des Vorhabens betreffen ausschließlich die Interessen der Allgemeinheit.

Die Vorhabenträgerin hat sich mit den Forderungen und Vorschlägen zur „optimierten“ Gestaltung des Vorhabens auseinandergesetzt. So wurde u.a. der ersatzlose Rückbau des Bahnübergangs der Strecke 3450 bei Bahn-km 100,550 überdacht und der vorgeschlagenen Verschiebung und Errichtung des Bahnübergangs an optimierter Stelle nachgekommen. Andere Vorschläge wie z.B. die geforderten Anpassungen der Trassierung wurden abgelehnt, da die Anpassungen signaltechnisch nicht möglich sind. Weitere Forderungen wie geforderte Anpassung des Baustellenfahrplans sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens.

B.4.20.7 Einwendungen gegen das Deckblatt

Nachdem die Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens umfangreiche Umplanungen vorgenommen hatte, wurden im Rahmen des Deckblattverfahrens die erstmaligen oder in höherem Umfang Betroffenen mit Schreiben vom 03.08.2022 individuell von den Änderungen schriftlich informiert. Den Betroffenen wurde eine Einwendungsfrist von 2 Wochen zur Erhebung ihrer Einwendungen gewährt. Geäußert haben sich der Einwendende mit Schlüsselnummer P108. Sowie die Einwendende T045 und T051. Die Einwendungen bezogen sich auf die Inanspruchnahme der Grundstücke. Auf die Ausführungen unter B.4.17.1, B.4.17.2 und B.4.17.3 wird verwiesen.

B.4.20.8 Sonstige Einwendungen

B.4.20.8.1 Einwendung des SPD Ortsverein (T036)

Der SPD- Ortsverein Beeden übermittelte per E-Mail am 01.06.2021 an den Bürgermeister der Kreisstadt Homburg eine Stellungnahme zum Planvorhaben. Die Einwendungen gegen das Planvorhaben betrafen die bereits unter B.4.20.1 umfassend abgearbeiteten Themen. Z.B. wurde eingewendet, es handele sich um ein Neubauvorhaben und Belange des Lärm- und Erschütterungsschutzes seien nicht ausreichend gewürdigt worden. Auf die Ausführungen unter B.4.7. und B.4.20.1 wird verwiesen. Insbesondere war die Forderung nach einer komplett fachtechnischen Neubewertung der Strecke im Falle der Güterverkehrsnutzung zurückzuweisen (vgl. B.4.7.2.6).

Die Forderung, den Bahnübergang Beeden mit beidseitigen Gehwegen und behindertengerecht auszugestalten, um tödlichen Unfällen von Verkehrsteilnehmern vorzubeugen, war – soweit sie sich nicht erledigt hat- zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin ist den Forderungen teilweise nachgekommen. Der Bahnübergang Beeden wurde im Zuge des Anhörungsverfahrens umgestaltet, die Fahrbahn für den vorhandenen Straßenverkehr angepasst und um einen Gehweg mit Fußwegschranke erweitert. Durch die Umgestaltung wird der Sicherheit des Straßen- und Fußgängerverkehrs in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

Wie der Bahnübergang wurde auch der Haltepunkt Beeden im Zuge des Anhörungsverfahrens neu bewertet. Die Haltepunkte durch Zäune vor unberechtigten Querungen zu sichern, war nicht anzuordnen. Jegliches Betreten und Queren eines Bahnkörpers außerhalb der vorgesehenen Zuwegungen ist bereits gesetzlich strengstens untersagt und stellt eine Straftat im Sinne der Gefährdung des Eisenbahnbetriebs dar.

Im Rahmen der Planfeststellung waren keine Regelungen hinsichtlich der Busanbindungen oder Parkplätze an den Haltepunkten zu treffen. Die Umfeldgestaltung ist nicht Gegenstand eines Planfeststellungsbeschlusses. Auf die Ausführungen unter B.4.19.6.1 wird verwiesen.

B.4.20.8.2 Einwendungen über die Ortsvertrauensfrau Beeden (T037)

Die Ortsvertrauensfrau des Stadtteils Beeden hat mit E-Mail vom 26.05.2021 an einen Verteilerkreis, in dem mehrere Verantwortlichen der Kreisstadt Homburg wa-

ren, einen Fragen-/Forderungskatalog übersandt. T037 teilte mit, dass ihr die Anwohnerinnen und Anwohner von Beeden diesen Fragenkatalog zur Weitergabe an die verantwortlichen Beteiligten mit dem Wunsch nach Aufklärung und Beteiligung überreicht haben. Die Betroffenen des Stadtteils Beeden seien im Vorfeld von dem beabsichtigten Vorhaben nicht informiert worden und fühlen sich nicht mitgenommen. Es wird bemängelt, dass es keine Informationsveranstaltung für die betroffenen Bürger/innen gegeben habe. Diese Intransparenz führe bei den Anwohnerinnen und Anwohnern zu Unsicherheiten, Ängsten und der Befürchtung ihrer Lebensqualität beraubt zu werden. Hinsichtlich dieses Vorwurfes wird auf die Ausführungen unter B.4.20.1 verwiesen.

Im Rahmen des beigefügten Fragen-/Forderungskataloges wurden inhaltlich die unter B.4.20.1 abgearbeiteten Themen und Forderungen vorgetragen. Diese Themen wurden überwiegend gleichlautenden ebenfalls in den unter B.4.20.2.7 abgearbeiteten Einwendungsschreiben vorgebracht. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

B.5 Begründung der Vorbehalte

Die unter A.8 aufgeführten Maßnahmen (I. bis IV.) stellen Gewässerbenutzungen i.S. des § 9 Abs.1 Nr. 4 WHG dar, welche nach § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als für die Erteilung der Erlaubnis zuständige Wasserbehörde ergab sich aus § 4 Abs. 6 AEG. Da dem Eisenbahn-Bundesamt als Bundesoberbehörde aus verfassungsrechtlichen Gründen die Anwendung von Landesrecht untersagt ist, war die besondere Bestimmung des § 35 Abs. 2 Saarländisches Wassergesetz, wonach keine Notwendigkeit einer wasserrechtlichen Erlaubnis für das Versickern von Niederschlagswasser bestimmter Flächen über eine mindestens 30 cm mächtige belebte Bodenzone oder flächenhaft über die natürliche Bodenzone bestand, nicht anzuwenden.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Planfeststellungsbeschluss zum jetzigen Zeitpunkt erlassen und die Erlaubnisse zu den Gewässerbenutzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG einem ergänzenden Verfahren vorbehalten.

Zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses lagen die unter A.8 geforderten Unterlagen und Informationen nicht vor. I.S. des § 74 Abs. 3 VwVfG konnte eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde aus folgenden Gründen nicht getroffen werden:

B.5.1 Unvollständige Unterlagen

Zu A.8 I. Nr. 1.

Im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Strecke wird es erforderlich eine Planumsschutzschicht (PSS) aus KG 1-Material einzubringen. Das anfallende Niederschlagswasser wird über die PSS nach außen in die bahnbegleitenden Bahnseitengräben bzw. Mulden gleitet. Gemäß Baugrundgutachten (Unterlage 21-01) sind die anstehenden Böden nur schwach durchlässig ($k_f = 1 \cdot 10^{-6} \text{ m/s}$) und somit nicht mehr voll versickerungsfähig (empfohlen wird ein Anschluss der Bahngräben an die Vorflut). Gemäß Erläuterungsbericht und Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchungen soll das anfallende Niederschlagswasser dennoch über Bahnseitengräben und Mulden versickert werden. Um die Entleerungszeit nach DWA A-138 einzuhalten sollen unterhalb der Mulden rohrlose Kies-Rigolen (Ausnahme Abschnitt 2.3: Mulde mit Rohr-Kies-Rigole) angeordnet werden, welche das Wasser zwischenspeichern bevor es weiter in den Untergrund versickert.

Solche Mulden-Rigolen-Elemente sind auch bei geringen Durchlässigkeiten von bis zu $k_f \geq 1 \cdot 10^{-6} \text{ m/s}$ einsetzbar. Damit das Wasser relativ rasch in die Rigole unter der Mulde versickert, ist gemäß DWA A-138 für eine mindestens 10 cm mächtige Sohlenschicht (Oberboden) eine Durchlässigkeit von $k_f \geq 1 \cdot 10^{-5} \text{ m/s}$ sicherzustellen. Diese Bedingung wurde in den vorgelegten Unterlagen nicht beachtet.

Im Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung (Unterlage 19.1a) wird der Abstand zwischen Planum und Grundwasserspiegel für den Nachweis der ausreichenden Sickerstrecke von mind. 1 m angegeben. Die ausreichende Sickerstrecke von mind. 1 m zum mittleren höchsten Grundwasserstand ist allerdings ab Unterkante der Versickerungsanlage nachzuweisen.

Bei den Versickerungsanlagen handelt es sich um Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen. Im Erläuterungsbericht (Ziffer 5.1.7, Unterlage 1) sind die Entwässerungen der Gleisanlagen nur nachrichtlich dargestellt. Es wird beschrieben, dass schon im Bestand die Entwässerung durch Versickerung in Bahnseitengräben und Mulden erfolgt und sich keine neuen Einzugsgebiete ergeben. Sollte für die Streckenentwässerung bereits eine wasserrechtliche Erlaubnis bestehen, ist durch den Einbau einer PSS und gezielten Zuführung des anfallenden Niederschlagswassers in die Bahnseitengräben

und Mulden sowie die Anordnung von rohrlosen Kies-Rigolen unterhalb der Gräben/Mulden ggf. eine Änderung der bestehenden Erlaubnis erforderlich. Sollte keine Erlaubnis vorliegen, ist diese zu beantragen. Zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis sind die unter A.8 I. a.-j. aufgelisteten Unterlagen erforderlich.

Zu A.8 I. Nr. 2.

In Abschnitt 8 (Ziffer 3.1.8 des Erläuterungsberichts Wassertechnische Untersuchung, Unterlage 19.1 a) wird ebenfalls eine PSS eingebracht, welche das anfallende Niederschlagswasser nach links außen leitet. Aufgrund der Platzverhältnisse ist die Anlage eines Bahnseitengrabens bzw. einer Mulde nicht möglich, weshalb eine Rigolenversickerung vorgesehen ist. Gemäß Stellungnahme des Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz (LUA) (Zeichen 01/6105/0001/0002/Wß) ist „eine direkte Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser, d.h. eine Versickerung, bei der die belebte Bodenzone (bewachsener Oberboden) umgangen wird, z.B. über Sickerschacht oder über Rigolen, innerhalb von Wasserschutzgebieten nicht zulässig“. Der Abschnitt 8 befindet sich innerhalb des Wasserschutzgebietes Bliestal (Zone III). Es sollten Alternativen geprüft werden. Sofern keine Alternativen zur Verfügung stehen, ist darzulegen weshalb trotz fehlender Reinigungsfunktion der belebten Bodenzone von keiner schädlichen Auswirkung auf das Grundwasser auszugehen ist. Ob ggf. eine Befreiung der Wasserschutzgebietsverordnung (Landesrecht) erforderlich ist, ist vom LUA zu prüfen. Bei der Rigolenversickerung handelt es sich um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Auch hier gelten die unter zu A.8 I. Nr. 1 getroffenen Feststellungen bezüglich der nachrichtlichen Darstellung im Erläuterungsbericht und dem ausgeführten weiteren Vorgehen. Zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis sind die unter A.8 I. a.-j. aufgelisteten Unterlagen erforderlich.

Zu A.8 I. Nr. 3.

Die Entwässerung des neu zu errichtenden Außenbahnsteigs am Haltepunkt Beeden ist über die Querneigung nach außen vom Gleis weg in die rückseitig gelegene Mulde (links der Bahn) geplant. Gemäß Erläuterungsbericht wassertechnische Untersuchungen 3.2.1 (Unterlage 19.1a) soll auch hier unterhalb der Mulde eine Kies-Rigole angeordnet werden (Ausführungen zur Versickerungsfähigkeit vgl. zu A. I. Nr.1). Gemäß Erläuterungsbericht 5.3.1 (Unterlage 1) ist mit der 1. Änderung im Verfahren die Rigole

entfallen. Dies ist in den Unterlagen 19 zu den wassertechnischen Untersuchungen noch nicht eingearbeitet. Gemäß DWA A-138 ist im vorliegenden Fall eine Versickerung lediglich über die Mulde nicht ausreichend.

Bei der Versickerung handelt es sich um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis sind die unter A.8 I. lit. a.- j. aufgelisteten weiteren Unterlagen erforderlich.

Zu A.8 I. Nr. 4. und Nr.5

Die Entwässerung des neu zu errichtenden Außenbahnsteigs am Haltepunkt Schwarzenbach sowie am Haltepunkt Schwarzenacker ist über die Querneigung nach außen vom Gleis weg in die rückseitig gelegene Mulde (links der Bahn) geplant. Auch hier soll unterhalb der Mulde eine rohrlose Kies-Rigole angeordnet werden (Ausführungen zur Versickerungsfähigkeit vgl. zu A. 1.1). Bei der Versickerung handelt es sich um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis sind die unter A.8 I. a.- j. aufgelisteten Unterlagen erforderlich.

Zu. A.8 I. Nr. 6

Die Entwässerung des neu zu errichtenden Mittelbahnsteigs am Bahnhof Einöd sieht eine Kastenrinne in der Bahnsteigmitte vor, welche das anfallende Niederschlagswasser über Abläufe an eine Rohrrigole unterhalb des Bahnsteigs abgeben soll. Gemäß Stellungnahme des Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz (LUA) (Zeichen 01/6105/0001/0002/Wß) ist „eine direkte Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser, d.h. eine Versickerung, bei der die belebte Bodenzone (bewachsener Oberboden) umgangen wird, z.B. über Sickerschacht oder über Rigolen, innerhalb von Wasserschutzgebieten nicht zulässig“. Der Bahnhof Einöd befindet sich innerhalb des Wasserschutzgebietes Bliestal (Zone III). Es sollten Alternativen geprüft werden (z.B. Entwässerung über den Bestandskanal der Stadt Homburg (siehe E.1.)). Sofern keine Alternativen zur Verfügung stehen, ist darzulegen weshalb trotz fehlender Reinigungsfunktion der belebten Bodenzone von keiner schädlichen Auswirkung auf das Grundwasser auszugehen ist. Ob ggf. eine Befreiung der Wasserschutzgebietsverordnung (Landesrecht) erforderlich ist, ist vom LUA zu prüfen. Bei der Rigolenversickerung handelt es sich um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr.

4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis sind die unter A.8 I. a.-j. aufgelisteten Unterlagen erforderlich. Bei Einleitung in den Bestandskanal der Stadt Homburg ist keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Die Ableitung von anfallendem Abwasser über den öffentlichen Regenwasserkanal ist allerdings mit der abwasserbeseitigungspflichtigen Körperschaft abzustimmen.

Zu A.8 I. Nr. 7.

Die EÜ Pfänderbach ist als Ersatzneubau geplant. Das auf der EÜ anfallende Niederschlagswasser soll gemäß Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung Ziffer 3.3.1 (Unterlage 19.1 a) über die Fläche zwischen den Widerlagern/Flügeln der EÜ in die Hinterfüllung versickern. Gemäß Stellungnahme des Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz (LUA) (Zeichen 01/6105/0001/0002/Wß) ist „eine Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser, d.h. eine Versickerung, bei der die belebte Bodenzone (bewachsener Oberboden) umgangen wird, z.B. über Sickerschacht oder über Rigolen, innerhalb von Wasserschutzgebieten nicht zulässig“. Es wird darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit besteht das Niederschlagswasser in den Pfänderbach einzuleiten. Gemäß Baugrundgutachten wird von einer Versickerung in die Bauwerkshinterfüllung abgeraten (Unterlage 21-08, 4.7.1) und die Direkteinleitung in den Pfänderbach angenommen. Sowohl bei der geplanten Flächenversickerung, als auch bei einer Direkteinleitung handelt es sich um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die Flächenversickerung sind die unter A.8 I. lit. a.-j. aufgelisteten Unterlagen erforderlich (hier insbesondere die Einzeichnung der Versickerungsflächen auf dem Entwässerungsplan), sowie eine Erklärung zur Abweichung zur Empfehlung im Baugrundgutachten. Sollte eine Direkteinleitung beantragt werden, sind die Unterlagen gemäß des auf der EBA-Homepage veröffentlichten Merkblatts einzureichen (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Umwelt/Gewaesserschutz/gewaesserschutz_node.html). In denen am 16.08.2023 nachgereichten Unterlagen bleibt weiterhin unklar, welche Entwässerung letztendlich umgesetzt wird. In der Stellungnahme „Prüfanmerkungen vom 30.09.2022“ wird von einer Direkteinleitung in den Pfänderbach ausgegangen, in der „Synopsis zur Stellungnahme“ (T046) jedoch von einem Anschluss an die geplante Versickerungsmulde rechts der Bahn. Dann wäre die zu entwässernde Fläche der EÜ mit in die Berechnung zur Dimensionierung der Mulde mit einzubeziehen.

Zu A.8 I. Nr. 8.

An km 6,913 der Strecke wird ein ESTW-A Modulgebäude neu errichtet. Die 36 m² große Dachfläche und die vorzusehende Drainage sollen an die Mulden-Rigole der Gleisanlagen (Versickerungsanlage links der Bahn, km 6,902 – 7,353; gemäß Unterlage 19.3.6 Abschnitt 6.1) angeschlossen werden. Aus diesem Grund ist keine eigene wasserrechtliche Erlaubnis für das ESTW-A Modulgebäude notwendig. Die zu entwässernden Flächen des Daches und der Drainage sind bei der Mulden-Rigole der Gleisanlage mit zu berücksichtigen (siehe dazu A.8 I. Nr. 1.). Das Material der Dacheindeckung ist anzugeben.

Zu A.8 II.

Zur Herstellung des Zugangsbauwerks im Bahnhof Einöd sind gemäß Baugrund- und Gründungsgutachten (Unterlage 21.06) zur Fixierung bzw. Sicherung des Baugrubenverbau Mikropfähle bzw. Verpressanker in den Untergrund einzubringen und binden ggf. in das Grundwasser ein. Eine Beschreibung dieser Maßnahme findet sich weder im Erläuterungsbericht noch in anderen Unterlagen. Sollten Bauteile in das Grundwasser einbinden, stellt diese eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG dar, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen.

Zu A.8 III.

Für die Herstellung des Ersatzneubaus EÜ Pfänderbach wird eine bauzeitliche Verrohrung des Pfänderbachs notwendig. Beidseitig werden geschüttete Fangdämme ausgebildet, um den Bach in das Rohr zu leiten. Die Entnahme des Wassers aus dem Pfänderbach am Anfang der EÜ (§ 9 Abs. 1 Nr. 1. WHG) und das Wiedereinleiten des Wassers am Ende der Verrohrung in den Pfänderbach (§ 9 Abs. 1 Nr. 4. WHG) sind Gewässerbenutzungen, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen. Im Erläuterungsbericht wassertechnische Untersuchung wird zwar die wasserrechtliche Erlaubnis für die bauzeitliche Verrohrung mit beantragt, da aber gemäß 4.1 nähere Details erst in der Ausführungsplanung abgestimmt werden, kann die wasserrechtliche Erlaubnis anhand der vorliegenden Unterlagen derzeit nicht erteilt werden. Es fehlen u.a. die hydraulische Berechnung, Dauer der Maßnahme, Angabe der maximalen Ent-

nahme-/Einleitmengen in l/s, m³/d sowie der maximalen Gesamtentnahme/Gesamteinleitmenge. Es sind die Unterlagen gemäß des auf der EBA-Homepage veröffentlichten Merkblatts einzureichen (Link s.o.).

Zu A.8 IV.

Zur Entwässerung des Zugangsbauwerk Mittelbahnsteig Einöd wird die Entwässerungsrinne der Zuwegung über einen geplanten Schacht an den Bestandskanal der Stadt Homburg angeschlossen. Zur Herstellung des Anschlussschachtes mit einer Sohlhöhe von 220,48 m ü. NHN muss bauzeitlich das Grundwasser voraussichtlich punktuell um 50 cm abgesenkt werden (Grundwasserstand bei den Erkundungsarbeiten: 220,30 m ü. NHN). Die Grundwasserhaltung soll für etwa 4 Wochen erfolgen. Das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5. WHG dar, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Für die Erteilung fehlt die Angabe der maximalen Entnahmemengen in l/s, m³/d sowie der maximalen Gesamtentnahmemenge. Ebenso bleibt unklar wie mit dem entnommenen Grundwasser umgegangen wird. Sofern es wieder in das Grundwasser oder in ein Oberflächengewässer eingeleitet werden soll, ist auch dafür eine wasserrechtliche Erlaubnis notwendig (notwendige Unterlagen siehe Merkblatt auf der EBA-Homepage). In beiden Fällen ist bei der Planung zu berücksichtigen, dass das eingeleitete Grundwasser nicht schädlich verunreinigt sein darf und deshalb ggf. ein Absetzbecken vorzuschalten ist. Bei Einleitung in den öffentlichen Kanal ist keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Die Einleitung ist aber mit der abwasserbeseitigungspflichtigen Körperschaft abzustimmen.

B.5.2 Zulässigkeit des Vorbehalts

Aufgrund des unter B.5.1 Ausgeführten lagen zum Zeitpunkt der Entscheidung die für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht vor.

Der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zum jetzigen Zeitpunkt und der Vorbehalt der Erteilung der Erlaubnisse zu den Gewässerbenutzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG in einem ergänzenden Verfahren war geboten, um den Beginn der Bauarbeiten bzw. vorbereitenden Maßnahmen im Vorfeld der Bauarbeiten (Ausschreiben etc.) zu

ermöglichen. Der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses samt wasserrechtlicher Erlaubnisse würde zur Folge haben, dass Teile von Anlagen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht wie geplant gebaut und in Betrieb genommen werden könnten.

Der Planfeststellungsbeschluss für den angrenzenden Planfeststellungsabschnitt im Bundesland Rheinland-Pfalz wurde bereits am 22.08.2022 erlassen. Der planmäßige Ausbaustart, der für Oktober 2025 projektiert wurde, würde sich verzögern. Dies ist angesichts des hohen öffentlichen Interesses an einer schnellen Städteverbindung nicht zu akzeptieren.

Durch die vorbehaltene Entscheidung werden keine Probleme aufgeworfen, die nicht nachträglich bewältigt werden können, ohne die bisherige Planung grundlegend in Frage zu stellen und die Interessen aller Betroffenen an einem zügigen Baubeginn gewahrt bleiben.

Die aufgeworfenen Fragen zur Entwässerung betreffen technische, nach dem Stand der Technik lösbare Probleme. Abwägungsrechtliche Belange werden nicht berührt. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die Wiederinbetriebnahme einer planungsrechtlichen Bestandsstrecke. Die Entwässerung erfolgt insbesondere im Bereich der freien Strecken im Bestand. Nach den landesrechtlichen Vorschriften bestand keine Notwendigkeit zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Das Benehmen mit der Unteren und Obersten Wasserbehörde des Saarlandes wurde hergestellt.

Insgesamt bestanden aus wasserrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Bei Vorlage der unter A.8 I. lit. a.-j. aufgelisteten Unterlagen können die wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt werden.

B.6 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu dem Ergebnis, dass die mit dem Antrag auf Planfeststellung verfolgten Ziele, wie u.a. die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes, Verbesserung des Angebots des Schienenpersonennahverkehrs, insbesondere durch umsteigefreie Schienenpersonennahverkehrsverbindung zur benachbarten Stadt Kaiserslautern sowie Schaffung einer schnellen Verbindung zum ICE-Knoten in Mannheim, Schaffung einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr erreicht werden können und dem Antrag der Vorhabenträgerin nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen werden kann. Dabei sind nicht nur die einzelnen

öffentlichen und privaten Interessen gegen das öffentliche Interesse an der Realisierung des antragsgegenständlichen Vorhabens, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden. Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Darüber hinaus werden weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Vielmehr bewertet die Planfeststellungsbehörde das öffentliche Interesse an der Wiederinbetriebnahme der direkten Schienenverbindung zwischen Homburg und Zweibrücken höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange, zumal letzteren durch Änderungen im Zuge des Anhörungsverfahrens, Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass mit dem Vorhaben durchaus auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen zählen insbesondere Lärmkonflikte während der Bauphase und beim Betrieb der Strecke. Berücksichtigung fand insbesondere der Umstand, dass die Strecke tatsächlich seit mehreren Jahren nicht in Betrieb war und die Lärmbelastung wegen des Eisenbahnbetriebs faktisch nicht bestand. Maßgeblich war jedoch die rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit des Schienenweges und nicht die tatsächliche Entwicklung. Auch war zu berücksichtigen, dass die Planung dem öffentlichen Interesse, namentlich dem öffentlichen Verkehr, dient. Auch den Anwohnern kommt das Vorhaben zugute.

Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens zeigen sich auch in der notwendigen Inanspruchnahme von Eigentum Privater. Allerdings ist der Bedarf bereits auf ein nicht weiter einschränkbares Maß begrenzt.

Die von der Planfeststellungsbehörde verfüigten Nebenbestimmungen, die Zusagen der Vorhabenträgerin und die im Plan vorgesehenen Maßnahmen gewährleisten, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

B.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.8 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Oberverwaltungsgericht des Saarlandes

Kaiser-Wilhelm-Straße 15

66740 Saarlouis

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung beim

Oberverwaltungsgericht des Saarlandes

Kaiser-Wilhelm-Straße 15

66740 Saarlouis

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken

Saarbrücken, den 16.10.2023

Az. 551ppw/174-2020#017

EVH-Nr. 3448823

Im Auftrag

(Dienstsiegel)