

2021/92/610

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Herr Banowitz



Offenlage / Beteiligung Reaktivierung Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Einöd (Anhörung)	29.04.2021	N
Bau- und Umweltausschuss (Vorberatung)	06.05.2021	N
Stadtrat (Entscheidung)	20.05.2021	Ö

Beschlussvorschlag

Die Stellungnahme der Kreisstadt Homburg im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken wird beschlossen.

Sachverhalt

Die DB Netz AG plant die Reaktivierung / Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Eisenbahnstrecke Homburg – Zweibrücken.

Das Vorhaben hat die Verlängerung der S-Bahn Linie S1 von Homburg bis Zweibrücken zum Ziel, um die Integration in den S-Bahn-Verbund Rhein-Neckar zu realisieren. Eine umsteigefreie SPNV-Verbindung nach Kaiserslautern und eine Verbindung zum ICE-Knoten Mannheim werden angestrebt. Es handelt sich um ein länderübergreifendes Vorhaben Rheinland-Pfalz – Saarland. Hierfür wurden zwei Planfeststellungsabschnitte gebildet, den hier gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt im Saarland und einen Planfeststellungsabschnitt in Rheinland-Pfalz.

Die Baumaßnahmen im Saarland beinhalten auch die Errichtung von Haltepunkten in Beeden, Schwarzenacker und Schwarzenbach. Der Haltepunkt in Einöd an der Strecke 3450 wird zum Bahnhof ausgebaut und erhält einen Mittelbahnsteig. Das Vorhaben beinhaltet umfangreiche Einzelmaßnahmen, Neubau und Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn sowie leit- und sicherungstechnische Anpassungen an den Gleisanlagen (Oberbau, Bahnübergänge, Verkehrsstationen, Ingenieurbauwerken u.a.). Die Einzelheiten können den Planunterlagen entnommen werden.

Zurzeit läuft im Zeitraum vom 08.04.21 bis einschließlich dem 07.05.21 die Öffentlichkeitsbeteiligung.

In diesem Zeitraum stellt die Anhörungsbehörde den Inhalt der Bekanntmachung und die Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Übersichts- und Lagepläne, Schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen u.a.) zum Vorhaben auf der Internetseite des Saarlandes (www.saarland.de) im Themenportal „Verkehr“ in der Rubrik „Planfeststellung“ unter „Bundeseigene Eisenbahnen“

https://www.saarland.de/mwaev/DE/portale/verkehr/planfeststellung/bundeseigene_eisenbahnen/bundeseigene_eisenbahnen_node.html

der Öffentlichkeit zur allgemeinen Einsichtnahme zur Verfügung. Die Unterlagen können auch bei der Kreisstadt Homburg, Abt. Stadtplanung nach vorheriger Terminabsprache eingesehen werden.

Die Kreisstadt Homburg wurde zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Gerade eisenbahnrechtliche (gewidmete) Flächen sind von der kommunalen Planungshoheit ausgeschlossen (§ 38 BauGB). Bei den eigentlichen Bahnflächen können daher nur Anregungen in das Verfahren eingebracht werden. Stellungnahmen von Bürgern, Anwohnern, Verbänden, Behörden und der Kreisstadt Homburg können bis zum 07.06.21 abgegeben werden. Darüber hinaus sind auch Grunderwerbe städtischer Liegenschaften zur Vorhabenrealisierung notwendig. Betroffen sind zudem städtische Tiefbauwerke, die die Bahnstrecke kreuzen. Hierbei handelt es sich u.a. um ein Brückenbauwerk sowie um Entwässerungsleitungen und verrohrte Bäche und Gräben.

Die seit Anfang April vorliegenden Planfeststellungsunterlagen, bestehend aus Planzeichnungen und Erläuterungen, sind zwar sehr ausführlich und umfassend (8 Ordner mit Planzeichnungen, Erläuterungsberichten und Fachgutachten zu Lärm, Natur und Landschaft uvm.), die für die Kreisstadt Homburg interessanten Planaussagen bedürfen aber noch der expliziten Rücksprache bei dem Bauherrn DB Netz AG:

1. Der Antragsteller beplant ausschließlich die Reaktivierung einer elektrifizierten Bahnstrecke mit 4 Haltepunkten. Die Planung und somit die spätere bauliche Umsetzung endet aber jeweils mit einem Wegeanschluss an die nächstgelegene Verkehrsflächen. Flächen für den ruhenden Verkehr (Parkplätze), Bahnhofsvorplätze, Verkehrswendemöglichkeit oder gar die Anfahrmöglichkeit mit PKW oder ÖPNV sind nicht Planungsgegenstand.
2. Der Bahnhof in Einöd wird bis auf Höhe eines Getränkemarktes verlagert, der Flächenbedarf für eine Bahnhofsvorfläche liegt entweder im Hochwasserbereich oder auf bahngewidmeter Fläche. Die Bahnüberquerung wird zurückgebaut. Grundeigentum, Straßenfunktion, fußläufige Erreichbarkeit, Verkehrslenkung, Umwegelänge und Parkraumdruck bedürfen in Einöd der planerischen Konfliktbewältigung.
3. Der Haltepunkt in Schwarzenacker entspricht in etwa dem ehemaligen Bahnsteig. Am Schwedenhof können lediglich im Straßenraum für den Bahnreisenden Parkraumpotenziale ermittelt werden.
4. Der Haltepunkt in Schwarzenbach ist neu auf der Bahnstrecke. Zwischen Mastauhof und Autobahn sind die Wiesenflächen geschützte Hochwasserflächen. In direkter Nachbarschaft ist in einem straßenrechtlichen Verfahren die neue Autobahnanschlussstelle der OU Schwarzenbach zu beachten. Diese verlegt auch zudem die vorhandenen Radwege. Flächenpotenziale für den PKW-anfahrenden Bahnreisenden sind in unmittelbarer Nachbarschaft nicht vorhanden. Der Anschluss ist an den Feldwirtschaftsweg / Radweg geplant. Ob ein rein fußläufiger oder per Rad zu erreichender, topographisch tief liegender Bahnhaltepunkt attraktiv genug ist, Bahnreisepotenziale abzuschöpfen, sollte hinterfragt werden. Straßenfunktion und Ausbaubreite, Grundeigentum und umweltrechtliche Schutzkategorien erschweren zudem städtebauliche Planungskonzepte für eine Bahnanbindung.

5. Der Haltepunkt in Beeden wird in Richtung Blieskasteler Straße verschoben. Auch dort wird Parkraumdruck entstehen und eine verkehrliche Anbindung ist zu überprüfen.
6. Das Eisenbahnkreuzungsrecht sieht die Kostenträgerschaft beim Baulastträger, hier bei kommunalen Tiefbauwerken. Eine aktuelle Neuerung der Rechtslage verlagert Teile hiervon auf den Bund. Kostenberechnungen und die rechtlichen Kostenanteile der Kommune bei zu ändernden oder neu zu errichtenden Tiefbauwerken (Brücken, Kanäle, Bachverrohrungen, Stützwände uvm.) sind nicht ausgewiesen. Nach Aussage der DB Netz AG werden diese für jedes Bauwerk erhoben und der Umbau mit der Kommune vertraglich geregelt.
7. Die Planung sollte nach derzeitigem Kenntnisstand um mehrere Bahnübergänge erweitert werden. Betroffen sind die Bereiche Bahnhof Einöd neu, das „Gleisdreieck“ zwischen Einöd und Ingweiler sowie der Haltepunkt in Schwarzenacker, da im Bereich des ehemaligen Aldi große ungenutzte Bahnliegenschaften als Parkraum dienen könnten.
8. Neben Besprechungen mit DB Netz AG und Nachfragen beim Eisenbahnbundesamt fanden bereits auf den verschiedenen Ebenen Besprechungen mit dem Wirtschaftsministerium statt. Diese werden bis zur Stadtratssitzung fortgesetzt mit dem Ziel, dass planerische und finanzielle Aufwendungen der Kreisstadt auf Notwendigkeit und Förderfähigkeit geprüft werden.
9. Die touristisch interessanten Aspekte des Tores zum Bliesgau in Einöd, der musealen Anbindung des Römermuseums und der Liegenschaftsflächen der DB Imm in Schwarzenacker sowie der Möglichkeiten des „bike and ride“ sollten bei der Potentialberechnung des avisierten Reisepotenzials stärker berücksichtigt werden.

Die Verwaltung schlägt daher vor, im kommenden Bau- und Umweltausschuss den aktuellen Sachstand vorzustellen und über die bis dahin erzielten Besprechungsergebnisse zu berichten. Die Anregungen aus dem Bauausschuss werden dann in die abzugebende Stellungnahme einfließen, die bis zur Stadtratssitzung ständig aktualisiert und ergänzt wird.

Anlage/n

- 1 Erläuterungsbericht (öffentlich)
- 2 Übersichtskarte (öffentlich)
- 3 Übersichtslageplan_1 (öffentlich)
- 4 Übersichtslageplan_2 (öffentlich)
- 5 Lageplan_Haltepunkt Beeden (öffentlich)
- 6 Lageplan_Haltepunkt Schwarzenbach (öffentlich)
- 7 Lageplan_Haltepunkt Schwarzenacker (öffentlich)
- 8 Lageplan_Bahnhof Einöd (öffentlich)
- 9 Bahnreaktivierung HOM-ZW_Stellungnahme Stadt Homburg (öffentlich)

Vorhaben:

Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773








Unterlage 1

Erläuterungsbericht

Unterlage	Bezeichnung
1	Erläuterungsbericht

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	24.08.2020
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
Vorhabenträgerin:  DB Netz AG Regionalbereich Südwest I.NVR-SW-A Schwarzwaldstraße 82 76137 Karlsruhe		
Vertreter der Vorhabenträgerin:  DB Netz AG Regionalbereich Südwest I.NVR-SW-A(E) Am Hauptbahnhof 4 66111 Saarbrücken 24/08/2020 i.A.  Datum Unterschrift		Verfasser:  OBERMEYER Planen + Beraten GmbH Niederlassung Karlsruhe Zur Gießerei 18 76227 Karlsruhe i.V.  Datum 24.08.2020 Unterschrift
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt		

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Inhaltsverzeichnis

1	Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)	4
1.1	Beschreibung der Gesamtmaßnahme	4
1.2	Lage der Baumaßnahme im PFA Saarland	5
2	Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)	6
3	Varianten und Variantenvergleich	8
3.1	Variante zum Verzicht auf Elektrifizierung	8
3.2	Variantenuntersuchung zum Bahnhof Einöd	8
3.3	Standortuntersuchung GSM-R Mast.....	8
3.4	Variantenuntersuchung Bahnübergänge	9
4	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	10
4.1	Gleisanlagen, Leit- und Sicherungstechnik und Telekommunikation	10
4.1.1	Trassierung.....	10
4.1.2	Oberbau.....	10
4.1.3	Leit- und Sicherungstechnik.....	11
4.1.4	Telekommunikation.....	11
4.2	Bahnübergänge.....	12
4.2.1	BÜ Beeden – km 02,911 Hofstraße	12
4.2.2	BÜ Schwarzenbach – km 04,763 Mastauweg	13
4.2.3	BÜ Einöd – km 100,550 der Strecke 3450 (= km 6,908 Strecke 3283).....	14
4.2.4	Weitere Bahnübergänge der Strecke 3450	14
4.3	Entwässerung	15
4.4	Leitungen	15
4.5	Verkehrsstationen	16
4.5.1	Stationen an der Strecke 3283.....	16
4.5.2	Haltepunkt Einöd - Strecke 3450 -	16
4.6	Ingenieurbau	17
4.6.1	Brücken	17
4.6.2	Stützwände.....	22
4.6.3	Erdbauwerke	22
4.6.4	Durchlässe.....	23
4.7	Oberleitung/ Bahnstrom	24
5	Beschreibung des geplanten Zustandes	25
5.1	Gleisanlagen	25

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

5.1.1	Trassierung.....	25
5.1.2	Oberbau.....	26
5.1.3	Erdbau/Unterbau	27
5.1.4	Elektrische Energieanlagen (nachrichtlich)	27
5.1.5	Leit- und Sicherungstechnik (nachrichtlich).....	28
5.1.6	Telekommunikationsanlagen (nachrichtlich)	28
5.1.7	Entwässerung (nachrichtlich).....	28
5.1.8	Kabeltiefbau (nachrichtlich).....	29
5.2	Bahnübergänge.....	29
5.2.1	Änderung BÜ Beeden – km 2,911 Hofstraße	29
5.2.2	Änderung BÜ Schwarzenbach – km 4,763 Mastauweg.....	31
5.2.3	Rückbau BÜ Einöd – km 6,908 (= km 100,550 der Strecke 3450)	33
5.2.4	BÜ Webenheimer Straße - km 99,769 Strecke 3450.....	34
5.2.5	BÜ Wirtschaftsweg Einöd – km 99,378 Strecke 3450	34
5.2.6	BÜ Zweibrücken – km 98,765 John Deere (nachrichtlich).....	34
5.3	Stationen.....	36
5.3.1	Änderung Hp Beeden - km 2,561 – km 2,701	36
5.3.2	Neubau Hp Schwarzenbach – km 4,600 – 4,740	37
5.3.3	Änderung Hp Schwarzenacker – km 5,505 – 5,645	39
5.3.4	Neubau Bf Einöd – km 7,160 – 7,300 Strecke 3283 (km 100,298 – 100,158 Strecke 3450)	40
5.4	Ingenieurbau	43
5.4.1	Brücken	43
5.4.2	Stützwände.....	53
5.5	Neubau ESTW-A Modulgebäude	55
5.6	GSM-R-Station Beeden – km 2,900	56
5.7	Neubau Oberleitungsanlage – von km 1,099 bis 7,682 (Strecke 3283) und km 99,781 bis 98,773 (Strecke 3450)	56
6	Tangierende Planungen.....	59
7	Temporär zu errichtende Anlagen.....	60
8	Baudurchführung.....	62
8.1	Bauzeit und Bauverfahren.....	62
8.2	Bauphasen.....	65
9	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	66
9.1	Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen	66
9.2	Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter.....	73
9.2.1	Schutzgut „Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit“	73

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

9.2.2	Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“	73
9.2.3	Schutzgut „Boden/Fläche“	75
9.2.4	Schutzgut „Wasser“	75
9.2.5	Schutzgut „Klima, Luft“	76
9.2.6	Schutzgut „Landschaft“	76
9.2.7	Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“	76
9.2.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	77
9.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	77
10	Weitere Rechte und Belange	88
10.1	Grunderwerb	88
10.2	Kabel und Leitungen	89
10.3	Straßen und Wege	89
10.4	Kampfmittel	89
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial	90
10.6	Gewässer.....	92
10.7	Brand- und Katastrophenschutz	92
11	Abkürzungen	94
Anhang 1	„Matrix Maßnahmenkatalog für vorgesehene Flächennutzung und Sicherungsmaßnahmen der BE-Flächen“	97

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme

Die Gesamtmaßnahme "Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken" dient der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs. Das Vorhaben hat die Verlängerung der S-Bahn Linie S1 von Homburg bis Zweibrücken im Stundentakt zum Ziel.

Die Maßnahme umfasst die Reaktivierung der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd, die Elektrifizierung der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd und die Elektrifizierung der Strecke 3450 von Einöd bis nach Zweibrücken.

Die im Jahre 1857 in Betrieb genommene direkte Schienenverbindung zwischen den beiden Städten Homburg und Zweibrücken wurde mit Betriebseinstellung (1989) und Stilllegung (1991) der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd unterbrochen. Von Homburg bis km 1,370 (Anschlussgrenze) wird sie noch als Bahnhofsgleis zur Bedienung des Anschlussgleises der Stadt Homburg genutzt. Die Strecke 3283 ist aktuell nicht befahrbar, aber nicht nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt (entwidmet).

Im Rahmen der Reaktivierung der Strecke 3283 werden die Zugangsstellen Beeden und Schwarzenacker als Haltepunkte wieder in Betrieb genommen, der Haltepunkt Schwarzenbach wird neu erstellt. Die Strecke 3283 wird in Einöd wieder an die Strecke 3450 angeschlossen. Der an der Strecke 3450 gelegene Haltepunkt Einöd wird dabei zum Bahnhof ausgebaut, erhält einen Mittelbahnsteig, um die Übergangszeit der Umsteigebeziehung Würzbach <-> Homburg zu reduzieren und der Halt am derzeitigen Außenbahnsteig entfällt zukünftig.

Der anschließende Abschnitt der Strecke 3450 bis zum verkehrlichen Zielpunkt Zweibrücken wird einschließlich der Gleise 1 und 2 im Bahnhof Zweibrücken Hbf elektrifiziert.

Für den S-Bahn-Betrieb sind 17 Zugpaare werktäglich bzw. 16 Zugpaare an Sonn- und Feiertagen vorgesehen. Dabei verkehrt die S-Bahn zwischen 6 - 22 Uhr stündlich. Im Abend- und Nachtzeitraum soll jeweils ein Zugpaar zwischen 22 - 6 Uhr verkehren.

Bei der Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken handelt es sich um ein länderübergreifendes Vorhaben in den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Saarland. Die mitwirkenden Aufgabenträger sind die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland. Es sind Anlagen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG; DB

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Station&Service AG sowie der DB Energie GmbH betroffen. Die vorliegenden Planungen wurden mit den EIU abgestimmt.

Im Interesse einer effizienten Verfahrensgestaltung wurden zwei Planfeststellungsabschnitte, PFA Saarland, PFA Rheinland-Pfalz, gebildet. Die Bildung eines nur ein Bundesland berührenden Planfeststellungsabschnitts war das Ziel. Damit wird den je nach Bundesland unterschiedlichen Zuständigkeiten, hier insbesondere der Anhörungsbehörden, Rechnung getragen.

Der im gegenständlichen Verfahren behandelte PFA Saarland erstreckt sich von km 0,545 der Strecke 3283 im Bf Homburg (Saar) Hbf bis zur Landesgrenze bei km 98,773 der Strecke 3450.

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

Die Lage der beiden Planfeststellungsabschnitte ist in der Unterlage 2.1 dargestellt.

1.2 Lage der Baumaßnahme im PFA Saarland

Insgesamt umfasst die Baumaßnahme im Planfeststellungsabschnitt Saarland im Wesentlichen die Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung der zuvor stillgelegten Eisenbahnstrecke 3283 von Homburg (Saar) Hbf km 0,545 bis km 7,681.

Im Zuge der Baumaßnahme werden die Haltepunkte Beeden und Schwarzacker reaktiviert und ein neuer Haltepunkt in Schwarzenbach errichtet.

Im Bereich des bisherigen Haltepunktes Einöd erfolgt die Anbindung an die eingleisige nicht elektrifizierte, in Betrieb befindliche Strecke 3450 von Rheinsheim – Rohrbach (Saar).

Der bisherige Haltepunkt Einöd wird in diesem Zusammenhang zum Bahnhof ausgebaut und erhält einen neuen Mittelbahnsteig. Dazu wird die Strecke 3450 in einem Teilbereich verschwenkt. Der Bestandsbahnsteig am derzeitigen Haltepunkt Einöd wird künftig nicht mehr angefahren.

Östlich des neuen Mittelbahnsteiges wird Strecke 3283 mit einer Weiche an die Strecke 3450 angebunden und endet dort. Die Strecke 3450 wird in ihrem weiteren Verlauf bis zur Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz elektrifiziert.

Die Baumaßnahmen liegen auf dem Gebiet der Stadt bzw. Gemeinde Homburg mit ihren Gemarkungen Beeden-Schwarzenbach, Einöd-Ingweiler sowie Einöd.

Eine Übersicht zum Planfeststellungsabschnitt Saarland ist in der Unterlage 2.2 dargestellt.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Das Mittelzentrum Zweibrücken (34.000 Einwohner) ist seit der Stilllegung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken in den Jahren 1989 (Verbindungskurve Schwarzenacker – Zweibrücken) bzw. 1991 (Homburg – Schwarzenacker (-Reinheim)) lediglich an die Bahnstrecke Saarbrücken – Pirmasens – Landau angebunden, die durch eine stündlich verkehrende Regionalbahn bedient wird. Die ÖPNV-Verbindungen zum benachbarten Oberzentrum Kaiserslautern sind über den Bahnhof Pirmasens Nord (lange Umsteigezeit), bzw. per Bus bis Homburg und dann weiter mit dem Zug zu lange und damit unattraktiv. Ebenso ist der ICE-Knoten in Mannheim Hbf in keiner akzeptablen Fahrzeit zu erreichen. Die Reisezeit des Busses zwischen den beiden eng verflochtenen Mittelzentren Homburg und Zweibrücken ist gegenüber dem PKW nicht konkurrenzfähig.

Mit der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken und deren Integration in die S-Bahn Rhein-Neckar wird zum einen eine umsteigefreie SPNV-Verbindung in das Oberzentrum Kaiserslautern geschaffen und zum anderen mit dem dort möglichen Umstieg auf den Regional-Express Saarbrücken – Mannheim eine schnelle Verbindung zum ICE-Knoten in Mannheim hergestellt. Dort bestehen dann sehr gute Anschlüsse an zahlreiche ICE-Verbindungen innerhalb Deutschlands. Zudem werden die beiden Mittelzentren Homburg und Zweibrücken in einer kundengerechten Reisezeit miteinander verknüpft.

Aufgrund der Tatsache, dass die Linie S 1 (Osterburken-Homburg) der S-Bahn Rhein-Neckar in Homburg (Saar) eine Wendezeit von ca. 50 Minuten hat, bestehen für die Reaktivierung sehr gute Voraussetzungen. Die Wendezeit soll genutzt werden, um ohne Fahrzeugmehrung Zweibrücken an das S-Bahn-Netz anzuschließen. Die verbleibende Wendezeit in Zweibrücken ist dann mit etwa 15 Minuten immer noch ausreichend bemessen. Auf dem 11,4 km langen Verlängerungsabschnitt soll die S-Bahn fünf zusätzliche Stationen bedienen, von denen drei Stationen auf dem reaktivierten Streckenabschnitt zwischen Homburg und Einöd liegen (Beeden, Schwarzenbach, Schwarzenacker) und zwei Stationen auf der in Betrieb befindlichen Strecke 3450 (Einöd, Zweibrücken).

Die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr ist eine wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge und schließt die Berücksichtigung von mobilitätsbehinderten oder mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Personen mit Kinderwagen, schwerem Gepäck, etc. ein. Alle Stationen erhalten alle barrierefreie Zugänge und ermöglichen dadurch bzw. erleichtern insbesondere den vorgenannten Personengruppen den

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Zugang zum öffentlichen Schienenpersonenverkehr. Die Planungen sind auf die zum Einsatz kommenden S-Bahntriebwagen abgestimmt, die in Kombination mit den neuen Bahnhalt punkten einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Darüber hinaus werden durch die Reaktivierung der Strecke die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass durch die S-Bahn-Verlängerung nach Zweibrücken neue touristisch geprägte Verkehre aus dem Rhein-Neckar-Raum in den Verlängerungsabschnitt der S-Bahn generiert werden können. Hervorzuheben sind hierbei das Römermuseum Schwarzenacker sowie das Biosphärenreservat Bliesgau.

Durch die Maßnahme "Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken" können wesentliche Verbesserungen im SPNV-Angebot erreicht werden. Es soll sowohl für Berufs- als auch für Freizeitpendler eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch die Schaffung eines verbesserten SPNV-Angebots ermöglicht werden.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Variante zum Verzicht auf Elektrifizierung

Die Untersuchung einer Variante mit Verzicht auf die Elektrifizierung der Strecke wurde nicht durchgeführt, da ohne diese das Projektziel, die Verlängerung der S-Bahn Linie S1, bei der elektrische Triebwagen zum Einsatz kommen, nicht realisiert werden kann.

3.2 Variantenuntersuchung zum Bahnhof Einöd

Die Reaktivierung der Strecke Homburg – Einöd und die stündliche Bedienung durch die von Homburg nach Zweibrücken verlängerte S1 wurde in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung geprüft. Dabei wurden zwei Varianten für die Ausgestaltung des Bahnhofs Einöd mit einer bzw. zwei Bahnsteigkanten betrachtet. In der Variante 1 mit zwei Bahnsteigkanten entsteht ein 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. Für den Übereck-Anschluss muss eine kurze Umsteigedauer vorgesehen werden, die nur mit einem Mittelbahnsteig erreicht werden kann. Bei der Variante 2 mit einer Bahnsteigkante wird auf die Umsteigebeziehung verzichtet. Bei letztgenannter Variante sinken einerseits die Investitionen, andererseits verschiebt sich die Fahrplanlage der S1 westlich von Kaiserslautern in ungünstiger Weise, indem sich die Reisezeit der in der S1 durch Kaiserslautern durchfahrenden oder dort in andere SPNV- und SPNV-Linien umsteigenden Fahrgäste um 5 min verlängert. Da aber gerade die im Vergleich zum heutigen Zustand kürzeren Reisezeiten zwischen Zweibrücken und Kaiserslautern zu einer Verlagerung von Fahrten im Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr führen, wurde im Interesse einer kürzeren Reisezeit die Variantenentscheidung zugunsten der Variante 1 getroffen und damit die Gestaltung des Bahnhofs Einöd mit zwei Bahnsteigkanten weiter verfolgt.

3.3 Standortuntersuchung GSM-R Mast

Der Standort für den GSM-R Mast wurde im Rahmen einer Variantenuntersuchung festgelegt, in der die verschiedenen potenziellen Standorte untersucht wurden.

Im Ergebnis wurde der Standort am Bahnübergang in Beeden bei km 2,900 l.d.B. der Strecke 3283 gewählt, da dieser auf DB-Gelände liegt, über öffentliche Straßen für

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

die Instandhaltung erreichbar ist und somit keine zusätzlichen Eingriffe in ökologisch wertvolle Gehölzstrukturen benötigt.

Im Rahmen der Untersuchung wurden auch nachfolgende Standorte geprüft und als nicht umsetzbar bewertet.

- ca. 3,150 l.d.B.: nicht umsetzbar, da Standort in ökologisch wertvoller Gehölzstruktur und auf Potentialflächen für die Haselmaus sowie gehölzbrütende Vogelarten errichtet werden müsste. Die Gehölzverluste widersprechen dem Ziel der Aufrechterhaltung eines geschlossenen Gehölzsaumes an der Ostseite der Strecke
- ca. km 3,529 r.d.B.: nicht umsetzbar, da zu viele Versorgungsleitungen im Mastbereich (20KV Pfalzwerke, Wasserleitungen, etc.) liegen.
- ca. km 3,580 r.d.B. Bereich Kläranlage: nicht umsetzbar da Standort auf Fremdgelände und im Überschwemmungsgebiet zu liegen käme.
- ca. km 3,580 l.d.B: nicht umsetzbar wegen fehlender Zuwegung für Instandhaltung und fehlenden Rettungsmöglichkeiten.

3.4 Variantenuntersuchung Bahnübergänge

Bei der Bahnübergangsplanung ist die Beseitigung eines Bahnübergangs neben den technischen Möglichkeiten zum Ersatz bzw. der Erneuerung zu prüfen. Die am BÜ Beeden die Bahnstrecke kreuzende Hofstraße ist eine wichtige innerörtliche Verkehrsverbindung, die nicht geschlossen oder eingezogen werden kann. Über den BÜ Mastauweg (Schwarzenbach) werden landwirtschaftliche Flächen beidseits der Autobahn A8 erschlossen. Daher muss diese Wegebeziehung erhalten bleiben.

Eine BÜ-Beseitigung durch eine höhenfreie Kreuzung (Eisenbahn- oder Straßenbrücke) mit entsprechenden Ersatzmaßnahmen wäre in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht nicht zu vertreten. Eine Überführung der Bahnstrecke wäre nur mit einem erheblichen Mehraufwand an Kosten realisierbar und würde einen deutlich größeren Eingriff in die Natur mit sich bringen. Die Erforderlichkeit eines solchen Mehraufwands ist bei einer eingleisigen Strecke und den an den Bahnübergängen auftretenden Verkehren auf Schiene und Straße nicht gegeben.

Daher müssen beide Bahnübergänge bestehen bleiben, mit den daraus folgenden Maßnahmen zur Änderung der technischen Sicherungen der Bahnübergänge.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

4.1 Gleisanlagen, Leit- und Sicherungstechnik und Telekommunikation

4.1.1 Trassierung

Die Strecke 3283 ist als Hauptbahn eingestuft und weist dementsprechend weitgehend ausreichende Radien >500 m auf. Die maximale Steigung liegt im Streckenabschnitt Bereich bei 5,0 ‰.

Die Strecke 3450 ist eine nicht elektrifizierte Hauptbahn und weist weitgehend entsprechende Radien >500 m auf. Im hier betrachteten zu elektrifizierenden Streckenabschnitt beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit 90 km/h (VzG, Stand 2020).

Die Kilometrierung der beiden Strecken verläuft gegenläufig. Die Kilometrierung der Strecke 3283 beginnt am Planfeststellungsabschnittsbeginn im Bahnhof Homburg Hbf bei km 0,545 und endet aufsteigend im Bahnhof Einöd bei km 7,682. Die daran anschließende Strecke 3450 hat in Richtung Planfeststellungsgrenze eine absteigende Kilometrierung, die vor dem Bahnhof Einöd bei km 110,770 beginnt und an der Planfeststellungsgrenze zu Rheinland-Pfalz bei km 98,773 endet.

4.1.2 Oberbau

Die zu betrachtende Strecke beginnt im Bf Homburg (Saar) Hbf an der (östlichen) Einfahrt aus Kaiserslautern an Weiche 565 in km – 0,217. Die Gleise 1 (5001) und 3 (5003) sind als Bahnsteiggleise des Bf Homburg (Saar) Hbf in Betrieb.

Das ehemalige Streckengleis 3283 ist über die Weichen 525 und 524 an die Bahnsteiggleise 1 (5001) und 3 (5003) angebunden. Dabei wird aus/nach Gleis 1 der abzweigende Strang der Weiche 525 ($r=500\text{ m}$) und der gerade Strang der Weiche 524 befahren, aus/nach Gleis 3 der gerade Strang der Weiche 525 und der gerade Strang der Weiche 524.

Bis zur ehemaligen Anschlussweiche 100 (heute Lückenschluss links in den Anschluss Industriegleis der Stadt Homburg) dient das ehemalige Streckengleis noch als Nebengleis (Bahnhofsgleis 5103) des Bf Homburg (Saar) Hbf. Hier besteht der Oberbau aus B58- Schwellen mit S49-Schienen.

Ab der ehemaligen Anschlussweiche 100 (ca. km 1,4) bis Schwarzenacker (km 5,557) ist das Gleis noch vorhanden, aber weitgehend zugewachsen.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Von Schwarzenacker (km 5,557) bis zum Streckenende (Einmündung in die Strecke 3450 in km 7,427 / km 100,032) ist das Gleis teilweise abgebaut, die Trasse ist aber noch unverbaut vorhanden. Hier besteht der Oberbau – soweit noch vorhanden aus B58- Schwellen und teilweise Holzschwellen mit S49-Schienen.

In Einöd stößt die Strecke 3283 im Bereich des heutigen Hp Einöd (Saar) zwischen den Bahnhöfen Würzbach (Saar) und Zweibrücken Hbf auf die in Betrieb befindliche eingleisige Hauptbahn 3450 (Rheinsheim – Zweibrücken – Rohrbach).

Die Hauptbahn 3450 (Rheinsheim – Zweibrücken – Rohrbach) befindet sich in Betrieb als Regionalnetzstrecke mit Reisezugverkehr. Der Oberbau besteht größtenteils aus B70- Schwellen mit S49-Schienen.

4.1.3 Leit- und Sicherungstechnik

Die Strecke 3283 ist zwischen Streckenbeginn und km 1,4 ein Bahnhofsgleis zur Anbindung eines Gleisanschlusses in Homburg. Im weiteren Verlauf von km 1,4 bis km 7,6 ist die Strecke signaltechnisch als „nicht vorhanden“ zu betrachten. Die Strecke beginnt im Bf Homburg (Saar) Hbf, der zum Fern- und Ballungsnetz gehört und dessen Signalanlagen von einer ESTW-A der Bauform L90 gesteuert werden. Die ESTW-A selbst ist an die Unterzentrale in Saarbrücken angebunden. Der Bahnhof ist mit KS-Signalen ausgestattet, die Gleisfreimeldung erfolgt mit Achszählern der Bauform AzL90.

Die Strecke 3450, Rheinsheim – Zweibrücken – Rohrbach, ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 100 km/h. Im LST-seitig fachplanerisch zu betrachtenden Streckenabschnitt befinden sich die Bahnhöfe Zweibrücken (Rheinland-Pfalz) und Würzbach.

Zwischen dem Bf Zweibrücken Hbf und dem Haltepunkt Einöd befinden sich die Blocksignale 02 und 03, die nur für die Deckung des Bahnübergangs 98,765 John Deere eingerichtet wurden, der sich unmittelbar hinter der Planfeststellungsgrenze befindet. Würzbach wird vom Stellwerk Rohrbach ferngestellt, welches seinerseits ein ESTW-A der Unterzentrale Saarbrücken, ist und wiederum ebenfalls an der Betriebszentrale Karlsruhe, Steuerbezirk 01 hängt. Der Bf Zweibrücken Hbf ist mit KS-Signalen ausgestattet, die Gleisfreimeldung erfolgt mit Achszählern.

4.1.4 Telekommunikation

Entlang der stillgelegten Bahnstrecke 3283 verläuft das 50“ Streckenfernmeldekabel F 4365 zwischen BASA Homburg über das Schaltheus Schwarzenacker zur BASA Zweibrücken. Das Streckenfernmeldekabel wurde 1967 im Erdreich verlegt.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Die Strecke 3283 ist momentan weder mit GSM-R noch mit analogem Zugfunk ausgestattet. Die Strecke 3450 ist mit GSM-R ausgerüstet.

Entlang der in Betrieb befindlichen Strecke 3450 verläuft zwischen dem ESTW Zweibrücken und dem ESTW Rohrbach ein bestehendes LWL-Kabel.

4.2 Bahnübergänge

Im Bereich der Maßnahme befinden sich folgende Bahnübergänge (BÜ).

4.2.1 BÜ Beeden – km 02,911 Hofstraße

Der Bahnübergang befindet sich innerorts an der Strecke 3283. Die kreuzende Hofstraße ist als Gemeindestraße klassifiziert (v_{\max} Straße = 50 km/h) und befindet sich in der Gemarkung Beeden-Schwarzenbach.

Die auf Basis einer Verkehrszählung (siehe Unterlage 8.1.7) am Bahnübergang vorgenommene Einstufung nach § 11 EBO ergibt mit 831 Kfz/Tag eine mäßige Verkehrsstärke.

Parameter Straße /Schiene:

- | | |
|---|--------------------------------------|
| • vorhandene Sicherungstechnik | Lo1 H (57) |
| • Schrankenanlage | 2 Halbschranken mit Blinklichtanlage |
| • Anzahl der Gleise | 1 |
| • Schalthaus | vorhanden |
| • Oberbauart | K-Bau |
| • Gleisverlauf / Trassierungselement | Gerade |
| • Gleisüberhöhung | keine |
| • Art der Schwellen | Holzschwellen |
| • Gleiseindeckung | Betonplatten |
| • Kreuzungswinkel | 63 gon |
| • Kreuzende Straße | Gemeindestraße „Hofstraße“ |
| • Breite der Fahrbahn im BÜ-Bereich | 5,81 m |
| • Gehwegbreite | keine Gehwege vorhanden |
| • Einmündende Straßen im 27 m Bereich | im Quadrant II und IV |
| • Einmündende Zufahrten im 27 m Bereich | keine |

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Im Bestand handelt es sich um eine technisch gesicherte Bahnübergangsanlage mit Blinklichtern und Halbschranken. Die Technische Sicherung des BÜ ist aktuell nicht betriebsfähig, der BÜ wird derzeit nur von Straßenfahrzeugen befahren.

4.2.2 BÜ Schwarzenbach – km 04,763 Mastauweg

Der Bahnübergang Schwarzenbach 4,7 befindet sich im Bereich der eingleisigen, derzeit nicht elektrifizierten Hauptbahn 3283 Homburg - Einöd.

Der Bahnübergang befindet sich am Ortsrand, der Mastauweg ist als Wirtschaftsweg klassifiziert und befindet sich in der Gemarkung Beeden-Schwarzenbach.

Die auf Basis einer Verkehrszählung (siehe Unterlage 8.2.7) am Bahnübergang vorgenommene Einstufung nach § 11 EBO ergibt mit 34 Kfz/Tag eine schwache Verkehrsstärke

Parameter Straße /Schiene:

- | | |
|---|-------------------------|
| • vorhandene Sicherungstechnik | Anrufschränke |
| • Schrankenanlage | nicht mehr vorhanden |
| • Anzahl der Gleise | 1 |
| • Schalthaus | nicht vorhanden |
| • Oberbauart | K-Bau |
| • Gleisverlauf / Trassierungselement | Übergangsbogen |
| • Gleisüberhöhung | bis 60 mm |
| • Art der Schwellen | Holzschwellen |
| • Gleiseindeckung | Betonplatten |
| • Kreuzungswinkel | 99 gon |
| • Kreuzende Straße | Wirtschaftsweg |
| • Breite der Fahrbahn im BÜ-Bereich | 5,21 m |
| • Gehwegbreite | keine Gehwege vorhanden |
| • Einmündende Straßen im 27 m Bereich | im Quadrant II |
| • Einmündende Zufahrten im 27 m Bereich | keine |
| • Einmündender Weg im 27 m Bereich | im Quadrant I |

Im Bestand handelt es sich um eine Anlage mit Anrufschränken. Die Technische Sicherung des BÜ ist aktuell nicht betriebsfähig, der BÜ wird straßenseitig befahren.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

4.2.3 BÜ Einöd – km 100,550 der Strecke 3450 (= km 6,908 Strecke 3283)

Der Bahnübergang Einöd 100,5 befindet sich im Bereich der eingleisigen, derzeit nicht elektrifizierten Hauptbahn 3450 Rheinsheim – Rohrbach. Hier kreuzt ein Rad- und Fußweg. Für die Trasse der Bahnstrecke 3283 sind keine Anlagen vorhanden, die nachfolgende Aufstellung bezieht sich ausschließlich auf die Anlagen der Strecke 3450:

- | | |
|---|------------------------------|
| • vorhandene Sicherungstechnik | rechnergesteuerte BÜSA |
| • Schrankenanlage | 2 Vollschranken |
| • Anzahl der Gleise | 1 |
| • Schalthaus | Quadrant I |
| • Oberbauart | K-Bau/ W-Bau |
| • Gleisverlauf / Trassierungselement | Übergangsbogen |
| • Gleisüberhöhung bis | 60 mm |
| • Art der Schwellen | Betonschwellen |
| • Gleiseindeckung | Großflächenplatten/Bitumen |
| • Kreuzungswinkel | 100 gon |
| • Kreuzende Straße | Rad- Fußweg Ingweiler Straße |
| • Breite der Fahrbahn im BÜ-Bereich | ----- |
| • Wegbreite | 2,50 m |
| • Einmündende Straßen im 27 m Bereich | nicht relevant |
| • Einmündende Zufahrten im 27 m Bereich | nicht relevant |

Im Bestand handelt es sich um eine technisch gesicherte Bahnübergangsanlage für Fußgänger und Radfahrer mit Lichtzeichen und Fußgängerschranken. Die Technische Sicherung des BÜ ist aktuell für die Strecke 3450 betriebsfähig, der BÜ wird derzeit von Schienenverkehr, Radverkehr und Fußgängern benutzt.

4.2.4 Weitere Bahnübergänge der Strecke 3450

Im weiteren Verlauf des zu elektrifizierenden Abschnitts der Strecke 3450 nach Zweibrücken befinden sich drei weitere Bahnübergänge:

- km 99,769 „Webenheimer Straße“ in Einöd
 Innerörtliche Straße in Einöd, Breite ca. 10,0 m, technisch gesicherte Bahnübergangsanlage mit Lichtzeichen und Halbschranken der Bauform EBUT80-LzH-Fü.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

- km 99,378 Wirtschaftsweg Einöd
Wirtschaftsweg, Breite ca. 4,70 m, technisch gesicherte Bahnübergangsanlage mit Lichtzeichen und Halbschranken. Im Bestand handelt es sich um eine BUES2000-LzH/F-Hp/Fü-Anlage. Aus Richtung Zweibrücken wird sie durch das Blocksignal 03 gedeckt, aus Richtung Rohrbach befindet sich die Einschaltung vor dem Bahnsteig Einöd.
- km 98,765 „John Deere“ in Zweibrücken (nur nachrichtlich)
Privatweg, Breite ca. 9,40 m im „John Deere“ Werk, Im Bestand handelt es sich um eine technisch gesicherte Bahnübergangsanlage mit Lichtzeichen, Vollschranken und Gefahrenraumfreimeldung. Aus beiden Richtungen besteht Signaldeckung. Das Blocksignal 02, welches zur Deckung des Bahnübergangs dient, liegt im Planfeststellungsabschnitt.

4.3 Entwässerung

Im Bestand ist an der Strecke 3283 im nicht befahrenen Bereich ab km 1,4 keine funktionsfähige Entwässerung vorhanden. Die Strecke ist weitgehend mit Brombeersträuchern stark zugewachsen und verkrautet. Offensichtlich erfolgt die Entwässerung der Strecke über Bahngräben, bzw. in Dammlage über die Dammschulter. Die vorhandenen Bahngräben sind mit Laub, Ästen o.Ä. zugesezt und stark zugewachsen.

Außer eines Schachtes im ehem. Bahnhof Schwarzenacker sind keine Schächte einer Tiefenentwässerung erkennbar.

Im Bereich km 0,530 bis km 1,4 ist das Gleis als Bahnhofsgleis des Bahnhofs Homburg in Betrieb. Es befindet sich hier in Dammlage und liegt bis ca. km 1,1 neben dem Gleis der Strecke 3250. Entwässerungsprobleme sind hier nicht erkennbar, die Entwässerung erfolgt offensichtlich über die Dammschulter.

4.4 Leitungen

Das noch vorhandene BASA-Fernmeldekabel Einöd – Homburg ist erdverlegt. Dieses ist entbehrlich und wird vor Baubeginn außer Betrieb genommen. In Schwarzenacker befindet sich noch ein Betonschaltheus, hier erfolgte früher der Abzweig der BASA-Leitung der Strecke 3285 nach Bierbach.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Abgesehen von kurzen Abschnitten im Bereich der Bahnübergänge und ehemaligen Stationen ist keine Kabeltrasse vorhanden.

Bestehende Leitungen im Bereich der Strecke 3283 und der Strecke 3450 sind in der Unterlage 12 dargestellt.

4.5 Verkehrsstationen

4.5.1 Stationen an der Strecke 3283

Die im Bestand an der Strecke 3283 vorhandene Bahnsteiganlagen können nicht weiterverwendet werden, da sie z.T. in ungünstiger Lage zu den Siedlungsgebieten liegen und nicht die für den vorgesehenen S-Bahn-Betrieb erforderliche Höhe von 76 cm aufweisen.

Sie müssen zur Herstellung des Regelbettungsquerschnittes sowie auch zur Gewährleistung der Entwässerung zurückgebaut werden. Sie bestehen aus Bahnsteigkanten und wassergebundenen Deck- und Tragschichten. In einem Abschnitt am ehemaligen Hp Einöd ist lokal begrenzt Asphalt erkundet worden.

Lage der Bahnsteige im Bestand:

- Beeden:
km 2,761 – 2,889 links der Bahn, L = 128 m und
km 2,940 – 3,063 rechts der Bahn, L = 123 m
- Schwarzenacker:
km 5,344 - 5,848 links der Bahn, L = 505 m
- Einöd (stillgelegter Bahnsteig):
km 7,105 – 7,333 links der Bahn, L = 228 m

Am Haltepunkt Beeden sind auf dem stillgelegten Außenbahnsteig Überreste von Beleuchtung vorhanden: Verkabelung, z.T. Masten.

4.5.2 Haltepunkt Einöd - Strecke 3450 -

An der Strecke 3450 gibt es im Planfeststellungsabschnitt die sich in Betrieb befindliche Verkehrsstation des Haltepunkts (Hp) Einöd (links der Bahn) bei km 99,867 mit einem Außenbahnsteig.

Der Haltepunkt Einöd ist ein Bahnhof der Kategorie 7 und befindet sich nicht an einer TSI-Strecke. Der Außenbahnsteig, welcher in den Jahren 2009 / 2010 komplett neu errichtet worden ist, liegt im Bereich km 99,809 bis km 99,8+124 und besitzt eine Nennhöhe von 55 cm über SO. Die Breite des Bahnsteigs beträgt 2,75 m und die Länge insgesamt 115 m.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Die beiden Zugänge zum Außenbahnsteig sind im südöstlichen Bereich durch geneigte Gehwege von der Raiffeisenstraße aus angeordnet. Sie verbinden fußläufig den Außenbahnsteig mit dem kommunalen Park & Ride-Platz an der Raiffeisenstraße und dem angrenzenden Bahnübergang der Webenheimer Straße (BÜ Einöd) in km 99,769.

Der Außenbahnsteig verfügt über ein Wetterschutzhaus (WSH) mit integrierter Beleuchtung und einer Sitzgelegenheit. Der Fahrausweisautomat ist im WSH untergebracht. Neben dem WSH ist eine beleuchtete DIN-A 4 – Vitrine installiert.

Am bestehenden und in Betrieb befindlichen Bahnsteig des Haltepunktes Einöd ist eine Beleuchtung vorhanden. Hier sind keine Änderungen vorgesehen.

4.6 Ingenieurbau

4.6.1 Brücken

4.6.1.1 EÜ Bexbacher Straße (B423), Strecke 3283/3250, km 0,687/30,405

Bei der EÜ handelt es sich um eine zweifeldrige massive Eisenbahnüberführung in Verbundbauweise als Walzträger-in-Beton mit dem Baujahr 1980.

Stützweite	max. 12,35 m
lichte Weite	≥ 2 x 11,50 m (2 Öffnungen und 9 Teilbauwerke)
kleinste lichte Höhe	≥ 4,63 m
Brückenfläche	ca. 2290 m ²

4.6.1.2 EÜ Saarbrücker Straße, Strecke 3283, km 1,349

Es handelt sich bei der EÜ um eine einfeldrige schiefwinklige Spannbetonbrücke aus dem Jahr 1973. Die Brücke ist ehemals für zwei Gleise ausgelegt worden und überführt mit einer lichten Weite von etwa 18,00 m die Bahnstrecke 3283 über die L119.

Stützweite	ca. 24,05 m
lichte Weite	≥ 18,00 m
kleinste lichte Höhe	≥ 4,50 m
Brückenfläche	STB 1 ca. 133 m ² /STB 2 ca. 133 m ²

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

4.6.1.3 EÜ Erbach, Strecke 3283, km 3,504

Die Eisenbahnüberführung als Stahlbeton-Rahmenbauwerk überführt zwei Streckengleise über den "Erbach". Die Brücke wurde mit einer lichten Weite von 5,00 m im Jahr 1975 erbaut.

Stützweite	5,50 m
lichte Weite	≥ 5,00 m
kleinste lichte Höhe	≥ 2,40 m
Brückenfläche	ca. 170 m ²

4.6.1.4 EÜ Mastauweg (Fuß-/Radweg), Strecke 3283, km 4,773

Das Bauwerk aus dem Jahr 1963 besitzt eine Länge von 17,30 m. Die lichte Weite der Eisenbahnüberführung beträgt 2,50 m. Es handelt sich um einen Stahlbetonunterbau mit aufgelegtem, zweigeteiltem Stahlbetonüberbau, welches die Strecke Homburg-Einöd über einen Fuß- und Radweg führt.

Stützweite	ca. 3,10 m
lichte Weite	≥ 2,50 m
kleinste lichte Höhe	≥ 3,16 m
Brückenfläche	ca. 37,00 m ²

4.6.1.5 EÜ Lambsbach, Strecke 3283, km 5,265

Bei der EÜ handelt es sich um eine WiB-Konstruktion aus dem Jahr 1952. Die Konstruktion hat eine Länge von ca. 13,50 m und eine lichte Weite von 5,18 m und überführt die Bahn über den „Lambsbach“.

Stützweite	ca. 5,50 m
lichte Weite	≥ 5,18 m
kleinste lichte Höhe	≥ 3,50 m
Brückenfläche	ca. 70 m ²

4.6.1.6 EÜ Pfänderbach, Strecke 3283, km 5,857 (Ersatzneubau vorgesehen)

Die Eisenbahnüberführung (Baujahr 1948/50) ist der Strecke 3285 in km 5,857 "Schwarzenacker – Reinheim" zugeordnet und befindet sich vollständig auf Flächen der DB Netz AG. Das Bestandsbauwerk liegt innerhalb des Gebietes der Stadt Homburg im Stadtteil Einöd.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Die Strecke 3285 ist stillgelegt. Aktuell befindet sich ein Gleis auf der Brücke. Die übrigen Gleise (ehemalige Bahnhofgleise und das Gleis der Strecke 3283) sind zurück gebaut. Lediglich der Schotterunterbau der restlichen Gleise ist bereichsweise noch vorhanden.

Es handelt sich um eine Gewölbebrücke aus Beton und Naturstein. Das Brückenbauwerk weist eine Breite zwischen den beidseitigen Holmgeländern von ca. 20 m auf. Die Konstruktionsdicke des Gewölbes beträgt gemäß dem vorliegenden Bestandsplan 55 cm. Die lichte Weite auf Höhe des Bachbetts beträgt ca. 4,00 m. Die Widerlagerwände / Fundamente sind nach den vorliegenden Bauwerksplänen ca. 2,50 m dick. Beidseitig der Überführung schließen gleisparallele Flügelwände sowie eine Stützwand am Auslauf des Pfänderbaches an die Gewölbebrücke an.

Der Pfänderbach ist als ein Gewässer III. Ordnung eingestuft und mündet ca. 140 m westlich der EÜ in den Fluss „Blies“. Des Weiteren befindet sich die Baumaßnahme in einem Wasserschutzgebiet der Zone III sowie in einem Biosphärenreservat („Biosphäre Bliesgau“).

Derzeit ist die DB Strecke 3285 im betrachteten Abschnitt der Streckenklasse D4 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h im Bauwerksbereich eingeteilt.

Angaben zum Bestand

- Baujahr 1948/50
- Bauart Gewölbe aus Beton
Fundamente aus Beton
Flügel- und Stützwände aus Beton und Naturstein
- Anzahl Überbauten 1
- lichte Weite ca. 4,00 m (Höhe Bachsohle)
- Breite zw. Geländern ca. 20,00 m
- lichte Höhe ca. 2,80 m
- Konstruktionshöhe ca. 55 cm (Scheitel)
- Kreuzungswinkel 100 gon
- Bestandsgleis: 1 Gleis, Strecke 3285
- Höhe SOIst 226,14 m üNN
- Radian 939,8 m, Lage im Bogen
- Überhöhung u = 40 mm
- Gradientenneigung unbekannt
- Schwelle Holz

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

- Schienenform S49

Kabel und Leitungen im Bereich der EÜ

- Telekommunikationskabel

Gemäß der vorliegenden Planauskunft der DB AG (Bestandsplan 1978) queren auf der Bauwerksseite (r.d.B) die beiden nachfolgenden Streckenfernkabel die Eisenbahnüberführung:

- F4365 50“ (2Kx/20/28)

- F4357 42“ (2/20/20)

- zwei unbekannte Kabeltrassen

Parallel zur Flügelwand auf der östlichen Seite des Brückenbauwerks verläuft auf der Ansichtsfläche des Flügels eine unbekannte Kabeltrasse.

Ein weiteres unbekanntes Kabel führt durch die EÜ entlang des Bachbetts.

- Asbestkanal des Entsorgungsverbandes Saar

Unterhalb der EÜ kreuzt ein Mischwasserkanal aus Asbest die DB Strecke im Bestandsfundament.

Die ungefähre Lage der einzelnen Versorgungs- und Entsorgungsleitungen der jeweiligen Betreiber kann der Unterlage 12 entnommen werden.

4.6.1.7 EÜ Raiffeisenstraße, Strecke 3283/ 3450, km 7,084/100,383

Zum Zeitpunkt der Errichtung in den 1960er Jahren wurden drei Gleise überführt. Von diesen ist heute nur noch das Streckengleis der Strecke 3450 übrig. Das Rahmenbauwerk besteht aus 11 Fertigteilkomponenten zu je ca. 1,60 m Länge, die miteinander verbunden wurden, um eine gegenseitige Verschiebung zu verhindern. Die lichte Breite und Höhe des Rahmens betragen ca. 3 m. Durch einen Bodenbelag von ca. 50 cm (34 cm Auffüllung unter 16 cm Beton) ergibt sich eine nutzbare lichte Höhe der PU von ca. 2,50 m.

Die beleuchtete Unterführung dient als Querung der Bahnstrecke, sie wird sowohl von Fußgängern als auch von Fahrzeugen des landwirtschaftlichen Verkehrs genutzt. Die Nutzung durch andere Fahrzeuge ist durch Beschilderung mit VZ250 StVO verboten.

Stützweite ca. 3,26 m

lichte Weite $\geq 3,00$ m

kleinste lichte Höhe $\geq 2,50$ m

Brückenfläche ca. 51 m²

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

4.6.1.8 SÜ Beeder Straße (L217); Strecke 3283, km 2,340

Die Straßenbrücke aus Stahlbeton (Baujahr 1976) überführt mit einer lichten Weite von 12,00 m und einer lichten Höhe von 5,50 m über Schienenoberkante die L217. Das Bauwerk ist im Eigentum der Stadt Homburg und weist zurzeit keine sicherheitsrelevanten, den Bahnbetrieb beeinträchtigende Mängel auf. Ein Berührungsschutz ist nicht vorhanden.

Stützweite	ca. 13,00 m
lichte Weite	≥ 12,00 m
kleinste lichte Höhe	≥ 5,50 m
Brückenfläche	ca. 224 m ²

4.6.1.9 SÜ Bierbacher Straße (L111); Strecke 3283, km 5,445

Hier handelt es sich um eine 5-feldrige Spannbetonbrücke mit einer Gesamtlänge von 136,50 m. Die lichte Höhe beträgt 5,65 m über Schienenoberkante. Am Bauwerk liegen keine sicherheitsrelevanten, den Bahnbetrieb beeinträchtigende Mängel vor. Die Brücke ist im Eigentum des Landesbetriebs für Straßenbau (LfS) und wurde 1963/64 erbaut. Ein Berührungsschutz ist vorhanden.

Stützweite	ca. 19,00 m
lichte Weite	≥ 18,47 m
kleinste lichte Höhe	≥ 5,65 m
Brückenfläche	ca. 1500 m ²

4.6.1.10 SÜ Kieskautstraße; Strecke 3283, km 6,362 (Ersatzneubau vorgesehen)

Es handelt sich um eine Brücke mit einem einfeldrigen WiB-Überbau aus dem Jahre 1914. Die lichte Weite beträgt ca. 8,10 m. Die lichte Höhe beträgt ca. 5,30 m über Schienenoberkante des Streckengleises 3283 (Bestandstrassierung). Die beiden bestehenden Widerlager aus Mauerwerk und Beton sind flach gegründet. Im Rahmen der Sonderbegutachtung der Bestandsbrücken im Jahr 2013 wurden für die SÜ Kieskautstraße erhebliche Schäden festgestellt, die auch die Sicherheit des zukünftigen Bahnverkehrs beeinträchtigen können. Die SÜ befindet sich im Eigentum der Stadt Homburg. Der Stadt obliegt auch die Instandhaltung. Derzeit ist die Brücke für Fahrzeuge gesperrt und dient als Fuß- und Radwegbrücke. Ein Berührungsschutz ist nicht vorhanden.

Stützweite	ca. 8,60 m
lichte Weite	≥ 8,10 m

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

kleinste lichte Höhe	≥ 5,30 m
Brückenfläche	ca. 48 m ²

4.6.1.11 SÜ Hauptstraße (B423); Strecke 3283/3450, km 100,605

Die 4-feldrige Stahlbetonbrücke (Baujahr 1967) überführt die B423 über die Bahnstrecken 3283 und 3450 und befindet sich im Eigentum des Landesbetriebs für Straßenbau (LfS). Die Brücke besitzt eine lichte Höhe von 6,00 m über Schienenoberkante und eine min. lichte Weite von ca. 19,50 m und eine max. lichte Weite von ca. 33,00 m. Ein Berührungsschutz ist nicht vorhanden.

Stützweite	ca. 22,20 m, 27,00, 34,40 m, 35,00 m
lichte Weite	≥ 19,50 m
kleinste lichte Höhe	≥ 6,00 m
Brückenfläche	ca. 1726 m ²

4.6.2 Stützwände

Im Bereich des Planfeststellungsabschnittes befinden sich an der Strecke 3283 zwei Stützwände und der Strecke 3450 eine Stützwand. An den Bauwerken werden im Zuge der Reaktivierung keine Änderungen vorgenommen.

4.6.3 Erdbauwerke

Folgende Erdbauwerke sind im Bestand vorhanden:

- Km 0,700 Erdkörper links (Damm)
- Km 1,200 Erdkörper links (Damm)
- Km 1,230 Erdkörper rechts (Damm)
- Km 1,980 Erdkörper rechts (Einschnitt bis km 2,650)
- Km 2,110 Erdkörper links (Einschnitt bis km 2,600)
- Km 3,150 Erdkörper links (Damm)
- Km 3,200 Erdkörper rechts (Damm)
- Km 4,100 Erdkörper links (Einschnitt)
- Km 4,350 Erdkörper links (Einschnitt)
- Km 4,600 Erdkörper rechts (Uferbefestigung)
- Km 4,900 Erdkörper links (Hanganschnitt klüftiger Fels)

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

- Km 5,150 Erdkörper links (Damm)
- Km 5,700 Erdkörper links (Damm)
- Km 6,170 Erdkörper links (Hanganschnitt links)
- Km 6,470 Erdkörper links (Einschnitt links)

Die Bauwerke sind trocken und ohne Befund. Daher und aus umwelttechnischen und erosionstechnischen Gründen sind an den z. T. stark bewachsenen Bauwerken keine Maßnahmen vorgesehen.

Gabionenwände, bewehrte Erde Konstruktionen, Fels-Böschungssicherungen, Dammstabilisierung, sowie sonstige Bauformen gem. RiL 836 sind nicht vorhanden.

4.6.4 Durchlässe

Im Planfeststellungsabschnitt befinden sich die nachfolgenden Durchlässe:

- DULA ehem. Erbach, Strecke 3283, km 3,555
- DULA ehem. Erbach, Strecke 3283, km 3,618
- DULA Kieskautstraße, Strecke 3283, km 6,370

An den Bauwerken werden im Zuge der Reaktivierung keine Änderungen vorgenommen. Die beiden Gewölbedurchlässe in km 3,555 und 3,618 werden verfüllt und werden hier nachrichtlich aufgeführt. Die Verfüllung ist seit 1985 planfestgestellt, die vorgenannten Durchlässe sind seit Verlegung des Erbaches funktionslos. Diese Verlegung des Erbaches erfolgte im Zusammenhang mit der Erweiterung der Kläranlage Homburg.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

4.7 Oberleitung/ Bahnstrom

Von der Strecke 3283 ist lediglich der Teil vom Streckenbeginn in km -0,217 (an WA Weiche 565) bis ca. km 1,227 im Bahnhof Homburg elektrifiziert.

Die Führung der Kettenwerke erfolgt größtenteils in Querfeldbauweise. Die Querfelder befinden sich auf Aufsetzwinkelmasten. Die Querfelder im Bf Homburg überspannen 6 bis 15 Gleise. Gemäß den zur Verfügung gestellten Bestandsunterlagen ist das Gleis 5103 durch eine Oberleitungsbauart Re160 bespannt und die Bahnhofsgleise 5001 und 5003 sind mit einer Oberleitungsbauart Re75 bespannt.

Die technischen Parameter der vorhandenen Oberleitungsanlage sind:

- Nennspannung 15 kV
- Nennfrequenz 16,7 Hz
- Kurzschlussstrom IK“ <25 kA
- Regelfahrdrahthöhe FH = 5,75 m
- Regelsystemhöhe SH = 1,40 m/2,00 m

Der Streckenabschnitt der Strecke 3283 Homburg (Saar) – Einöd ist stillgelegt und nicht überspannt. Die Strecke 3450 Rheinsheim – Rohrbach ist nicht elektrifiziert.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

Im Zuge der Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken werden die im Folgenden beschriebenen Anlagen und Bauwerke geändert oder dauerhaft neu errichtet.

Nur nachrichtlich erwähnt sind die Zusammenhangsmaßnahmen im Bereich der Bahnanlagen, wie Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik, Anpassungen der bestehenden Entwässerungsanlagen, Bau von Kabelführungssystemen auf DB-Gelände, das Verlegen von neuen LWL-Kabeln in den Kabelführungssystemen entlang der Strecke sowie die Maßnahmen zur Versorgung der Eisenbahnbetriebsanlagen mit elektrischer Energie (50 Hz-Anlagen).

Abweichungen vom technischen Regelwerk

Bei der Planung wurde nicht vom technischen Regelwerk der DB AG abgewichen.

5.1 Gleisanlagen

5.1.1 Trassierung

Die neue Trasse der Strecke 3283 wurde mit $v_e = 100$ km/h trassiert. Für die Strecke 3450 gibt es keine Änderungen der Streckengeschwindigkeit.

Zur Herstellung des Regelbettungsquerschnitts auf der Strecke 3283 wird die neue Gleislage ab km 1,4 ca. 0,50 m nach links verschoben. Mit dem Abrücken werden Eingriffe bautechnischer Art in Böschungen, erforderliche Dammverbreiterungen und Dammbefangungen sowie damit verbundene umweltfachliche Eingriffe weitgehend vermieden.

Entsprechend der erstellten Trassierungsentwürfe ergeben sich folgende v_{max} :

Strecke 3283

- km 0,042 - km 6,845 100 km/h
- km 6,845 - km 7,564 100 km/h
- km 7,564 - km 7,682 80 km/h

Im Bereich Bf Homburg im Bereich des Anschlussgleises 5103 kann die Geschwindigkeit von 100 km/h nicht erreicht werden. Grund hierfür ist die

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

vorhandene Oberleitungsanlage der Bauart Re75, die eine maximale Befahrgeschwindigkeit von 70 km/h zulässt.

Folgende Zwangspunkte waren bei der Trassenfestlegung zu berücksichtigen:

- Lichte Höhen der SÜ der L217 in km 2,340, der SÜ Bierbacher Straße bei km 5,445, der SÜ Kieskautstraße bei km 6,362 sowie der SÜ B423 bei km 100,605
- Anordnung des Mittelbahnsteigs in Einöd in km 6,835

Bei der SÜ der L217 in km 2,340 und der SÜ Bierbacher Straße handelt es sich um bestehende Brückenbauten, die im Rahmen der Reaktivierung der Strecke bestehen bleiben. Deshalb wurde die Trassierung der DB-Strecke an der SÜ der L217 im Rahmen von Gleisabsenkungen von ca. 20 cm so angepasst, dass die lichte Höhe des Bauwerks den Anforderungen der neu geplanten Oberleitungsanlagen von 5,70 m entspricht. Bei der SÜ Bierbacher Straße ergab sich nach der Neutrassierung eine lichte Höhe von 5,62 m. Hier muss die neue Oberleitung mit einer Kettenwerksabsenkung unter dem Bestandsbauwerk durchgeführt werden. Für die SÜ Kieskautstraße wird ein Ersatzneubau in angehobener Lage vorgesehen, um die erforderliche Höhe von 5,70 m für die Oberleitung zu erhalten.

Um den neuen Mittelbahnsteigs in Einöd realisieren zu können, wird das vorhandene Streckengleis der Str. 3450 von ca. km 99,800 bis km 100,600 um bis zu 5,11 m verschoben.

5.1.2 Oberbau

Auf den Gleisen 1 (5001) und 3 (5003) sowie den Weichen 525 und 524 des Bf Homburg (Saar) Hbf findet bereits im Bestand Zugbetrieb mit S-Bahnen und Übergabe-Güterzügen statt, daher sind für den geplanten S-Bahn-Betrieb nach Zweibrücken keine Oberbaumaßnahmen oder Trassierungsänderungen erforderlich.

Das jetzige Bahnhofsgleis 5103 wird ab der letzten Weichenschwelle der Weiche 524 in km 0,550 durch die Erneuerung der Schotteroberbauanlagen in der Form W49 – 1539 – B70 in den für den S-Bahn-Verkehr erforderlichen Zustand gebracht. Im Bestand liegen hier S49- Schienen und B58 K – Schwellen. Im Streckengleis wird ebenfalls Schotteroberbau der Form W49 – 1539 – B70 eingebaut, in den BÜ-Bereichen der BÜ Beeden, Hofstraße und Einöd, Webenheimer Straße sowie jeweils 25 Schwellen vor und hinter diesen Bahnübergängen werden Betonschwellen B90 eingebaut. Der BÜ Schwarzenbach, Mastauweg erhält wegen der geringen Verkehrsbelastung der Straße die Oberbauform der Strecke: W49 – 1539 – B70.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

In Bahn-km 1,367 (Strecke 3283) wird die neue Weiche 100 der Form EWL 54- 300 – 1:9 zur Anbindung des Gleisanschlusses der Stadt Homburg (Lage der ehem. vorhandenen Anschlussweiche) eingebaut.

Die Strecke 3283 wird in km 7,682 (= km 99,780 Str. 3450) durch eine neue EWR 54-760 – 1:14 B an die Strecke 3450 angebunden. Hiermit ist die geforderte Abzweiggeschwindigkeit von 80 km/h möglich.

Für die Realisierung des neuen Mittelbahnsteigs in Einöd muss das vorhandene Streckengleis der Str. 3450 von ca. km 99,800 bis km 100,600 um bis zu 5,11 m verschoben werden. Hierzu ist im Bereich der neuen Trasse der Einbau einer PSS erforderlich, da im Bestand kein geeigneter Unterbau vorhanden ist.

5.1.3 Erdbau/Unterbau

Laut Bodengutachten ist in den im Bereich der Strecke 3283 untersuchten Gleisabschnitten keine Schutzschicht im Sinne der RiL 836 vorhanden. Um möglichst einheitliche Tragfähigkeiten des Planums, eine durchgehende Filterstabilität und einen frostsicheren Aufbau nach dem Umbau sicherzustellen, ist nach RiL 836 der Einbau einer Planumsschutzschicht (PSS) erforderlich.

Aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen wird hier die Variante mit dem Einbau des Geotextils mit der reduzierten Schutzschichtstärke von $dT = 0,25$ m vorgesehen.

Es wird der Regelbettungsquerschnitt mit 30 cm Schotter unter der nicht überhöhten Schiene und 40 cm Schotter vor Schwellenkopf einschließlich der erforderlichen Entwässerungsanlagen hergestellt. Die Planumsbreite beträgt in eingleisigen Abschnitten für Hauptbahnen bis 160 km/h 6,60 m.

Mit der erforderlichen Schotterstärke von 30 cm ergibt sich somit eine Aushubtiefe von 55 cm ab Unterkante Schwelle.

5.1.4 Elektrische Energieanlagen (nachrichtlich)

Weichenheizung Weiche 1

Die neue Weiche 1 (EW 54-760) beim km 99,781 Strecke 3450 muss beheizt werden.

Die Einspeisung der neuen Weichenheizungsanlage erfolgt aus dem 50 Hz Netz aus der neu zu errichtenden Zählerverteilung der DB Netz AG am neuen ESTW-A Modulgebäude in Einöd.

Die neue elektrische Weichenheizungsanlage ist mit einem Steuer- und Überwachungssystem ausgerüstet. Zu diesem Zweck wird die Verteilung einschließlich der Weichenanschlusskästen neu errichtet. Zur Gewährleistung eines

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

sparsamen Energieverbrauchs wird die Anlage witterungsgeführt automatisch gesteuert.

Für die elektrische Weichenheizungsanlage ist eine Fühlerstation (Niederschlags- und Feuchtefühler/ Schneemelder, Lufttemperaturfühler, Schienentemperaturfühler) einschließlich Steuergerät (selbstständig arbeitend) geplant.

5.1.5 Leit- und Sicherungstechnik (nachrichtlich)

Zur Anbindung der Strecke nach Einöd sind im Bf Homburg (Saar) Hbf signaltechnische Anpassungen erforderlich, indem neue Mehrabschnittssignale gebaut werden müssen. Der Bahnhof Einöd wird mit einem neuen ESTW-A mit den zugehörigen Ein- und Ausfahrtsignalen ausgestattet. Im Bahnhof Zweibrücken Hbf ist die Umwandlung eines vom dortigen ESTW-A gesteuerten Blocksignals zu einem Mehrabschnittssignal erforderlich.

Die Gründung der Signale erfolgt mittels Rammrohrfundamenten oder monolithischen Betonfundamenten.

Es werden neue LWL-Kabel zwischen dem ESTW Homburg und dem ESTW Einöd verlegt.

5.1.6 Telekommunikationsanlagen (nachrichtlich)

Im Rahmen der Reaktivierung wird die Strecke 3283 mit GSM-R (Global System for Communication Rail, digitaler Zugfunk) ausgestattet.

Damit sind die Streckenfernmeldekabel zwischen Homburg und Zweibrücken sowie zwischen Betonschaltheus Schwarzenacker und Bierbach entbehrlich und werden soweit erforderlich zurückgebaut.

Das Kabelschaltheus in Schwarzenacker wird ersatzlos zurückgebaut.

5.1.7 Entwässerung (nachrichtlich)

Durch die geplante Reaktivierung der Strecke ändern sich Lage und Höhe der Gleise unwesentlich. Entsprechend erfolgt die geplante Entwässerung entlang der zu reaktivierenden Strecke 3283 wie im Bestand durch Versickerung. Entlang der Strecke ergeben sich keine neuen Einzugsgebiete. Das anfallende Niederschlagswasser wird breitflächig über die Dammböschungen oder über Bahnseitengräben und Mulden in den Grundwasserkreislauf zurückgeführt. Da der vorhandene Boden meist nur schwach durchlässig ist, werden zur Zwischenspeicherung Rigolen aus Kiespackungen unterhalb der Gräben und Mulden

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

eingebaut. Ausnahmen bilden die Entwässerung des Bahnsteigs Bf Einöd über Rinnen und Rohrrigole sowie die Streckenentwässerung auf dem Abschnitt 8 zwischen km 7,444 bis 7,617 mittels Rigole.

Ausführliche Erläuterungen zur Entwässerung und rechnerische Nachweise siehe Unterlage 19.1 bis 19.4.

5.1.8 Kabeltiefbau (nachrichtlich)

Für die Signaltechnik und die Telekommunikation wird entlang der Strecke 3283 eine neue Kabeltrasse in Form eines Betonkabelkanals Größe I (i.F.) bis zum Bahnhof Einöd erstellt. Diese kann auch die Verkabelung der Signale und Achszähler sowie der Bahnübergänge gewährleisten.

Die Kabeltrasse beginnt am ESTW in Homburg ca. in km 0,580 und wird bis zum Bahnhof Einöd neu gebaut. Hier schließt sie an die bestehende Kabelhaupttrasse der Strecke 3450. Diese wiederum muss bedingt durch den Bau des Bahnhofs Einöd mit der Gleisverschiebung der Strecke um bis ca. 5 Meter nach Westen verlegt werden.

Alle vorhandenen Kabeltiefbausysteme im Maßnahmensgebiet entlang der Strecke 3450 werden im Bestand als ausreichend dimensioniert erachtet.

Die neuen Kabeltrasse verläuft auf DB-Gelände.

5.2 Bahnübergänge

5.2.1 Änderung BÜ Beeden – km 2,911 Hofstraße

Der BÜ im Zuge der Gemeindestraße (Hofstraße) in Beeden wird erneuert mit einer modernen BÜ-Sicherungsanlage mit Halbschranken und vorgeschalteten Lichtzeichen LzH – ÜS-(vLz) ausgerüstet.

Weiterhin sind zur Verkehrsregelung neun Lichtzeichen der Farbfolge gelb/rot vorgesehen. An den Masten der Lichtzeichen S2 und S1/S5 wird jeweils eine akustische Warneinrichtung zur Ankündigung der Zugfahrten angebracht.

- Schrankenantriebe: Fahrbahnschranken A1 und A2
- Straßensignale: 7 mit Andreaskreuz und zwei am Peitschenmast

Alle Richtmaße aus der Ril 815 der technischen Sicherung des BÜ zu den Fahrbahnrandern der Wege und dem Regellichtraum der Bahnlinie sind eingehalten.

Die Bahnübergangssicherungsinnenanlage wird in einem neuen Betonschaltheus nach Regelzeichnung untergebracht. Das neue BÜ-Schaltheus wird nach Rückbau

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

des alten Schalthauses im II. Quadranten in neuer Lage errichtet. Für Wartungsfahrzeuge wird ein befestigter Stellplatz aus Rasengittersteinen vorgesehen.

Die 50Hz-Stromversorgung des Schalthauses wird angepasst, indem das EVU einen neuen Anschluss herstellt, an dem das Schalthaus angeschlossen wird. Das Schalthaus wird mit einem Tiefenerder ausgerüstet. Eine BÜ-Beleuchtung ist auch zukünftig nicht vorgesehen.

Die Verkabelung der Anlagenteile erfolgt ausgehend von neu zu setzenden Kabelschächten, Gleis- und Straßenquerungen in Erdverlegung im Schutzrohr.

Die Anlagenteile der vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage werden rückgebaut und fachgerecht entsorgt.

Die Funktionsüberwachung der Bahnübergangssicherungstechnik erfolgt durch Überwachungssignale. Durch den Haltepunkt in der Einschaltstrecke ist am Ende des Bahnsteigs in Fahrtrichtung vor dem BÜ ein Wiederholungssignal erforderlich.

Im Zuge der Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage wird die Fahrbahnbreite im Räumbereich des BÜ regelkonform für den Begegnungsfall LKW/LKW aufgeweitet. Die Anschlussbereiche der bestehende Hofstraße an den BÜ werden mit den nach der Ril 815 erforderlichen Mindestausrundungen für Kuppen und Wannens ausgerundet.

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

Wegen der fehlenden Aufstellfläche zwischen der Einmündung der Straße „An der Kläranlage“ und dem BÜ wird der übergeordnete Verkehr auf der Hofstraße bei jeder Zugfahrt durch die Anordnung von vorgeschalteten Lichtzeichen angehalten, um das Räumen des BÜ sicherzustellen.

Durch die Ausweisung einer abknickenden Vorfahrt (Vz 306, 1002-13 und 1002-22) vom BÜ in Richtung Jägerhausstraße in den II. Quadranten wird das Räumen in den Quadranten II und III sichergestellt.

Weitere Angaben der geplanten Anlage:

- | | |
|---------------------|---|
| • Schrankenanlage | 2 Halbschranken
mit Lichtzeichenanlage und
vorgeschalteten Lichtzeichen
(LzH – ÜS-(vLz)) |
| • Anzahl der Gleise | 1 |

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

• Schalthaus	wird erneuert
• Oberbauart	W49 – 1667 – B90
• Gleisverlauf / Trassierungselement	Gerade
• Gleisüberhöhung :	keine
• Art der Schwellen	Betonschwellen B90
• Gleiseindeckung	Gummi-Innenplatten/ Asphalt
• Kreuzungswinkel	63 gon
• Kreuzende Straße	Gemeindestraße „Hofstraße“
• Breite der Fahrbahn im BÜ-Bereich	6,35 m
• Gehwegbreite	keine Gehwege vorhanden
• Einmündende Straßen im 27 m Bereich	im Quadrant II und IV
• Einmündende Zufahrten im 27 m Bereich	keine

Die Planung des BÜ ist in der Unterlage 8.1 dargestellt.

5.2.2 Änderung BÜ Schwarzenbach – km 4,763 Mastauweg

Der BÜ im Zuge eines öffentlichen Wirtschaftsweges in Schwarzenbach wird erneuert und mit einer modernen BÜ-Sicherungsanlage mit Halbschranken LzH – ÜS ausgerüstet.

Weiterhin sind zur Verkehrsregelung sechs Lichtzeichen der Farbfolge gelb/rot vorgesehen. An den Masten der Lichtzeichen S2 und S1/S5 wird jeweils eine akustische Warneinrichtung zur Ankündigung der Zugfahrten angebracht.

- Schrankenantriebe: Fahrbahnschranken A1 und A2
- Straßensignale: 6 St. mit Andreaskreuz

Alle Richtmaße aus der Ril 815 der technischen Sicherung des BÜ zu den Fahrbahnrandern der Wege und dem Regellichtraum der Bahnlinie sind eingehalten.

Die Bahnübergangssicherungsinnenanlage wird in einem neuen Betonschaltheus nach Regelzeichnung untergebracht. Das neue BÜ-Schaltheus wird im II. Quadranten in neuer Lage errichtet. Für Wartungsfahrzeuge wird ein befestigter Stellplatz aus Rasengittersteinen vorgesehen.

Die 50Hz-Stromversorgung des Schaltheuses wird angepasst, indem das EVU einen neuen Anschluss herstellt, an dem das Schaltheus angeschlossen wird. Das Schaltheus wird mit einem Tiefenerder ausgerüstet. Eine BÜ-Beleuchtung ist auch zukünftig nicht vorgesehen.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Die Verkabelung der Anlagenteile erfolgt ausgehend von neu zu setzenden Kabelschächten, Gleis- und Straßenquerungen in Erdverlegung im Schutzrohr.

Die Anlagenteile der vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage werden rückgebaut und fachgerecht entsorgt.

Die Funktionsüberwachung der Bahnübergangssicherungstechnik erfolgt durch Überwachungssignale. Durch den Haltepunkt in der Einschaltstrecke ist am Ende des Bahnsteigs in Fahrtrichtung vor dem BÜ ein Wiederholungssignal erforderlich

Der Bahnübergang befindet sich am Ortsrand. Der Mastauweg ist als Wirtschaftsweg klassifiziert und befindet sich in der Gemarkung Beeden-Schwarzenbach. Der Weg ist nur für landwirtschaftlichen Verkehr zugelassen. (Zeichen 260 in Kombination mit Zeichen 1026-36). Streckenlinks beträgt die nutzbare Fahrbahnbreite des Mastauwegs bereits kurz vor der vorgesehenen Haltlinie im Bestand nur 3,40 m.

Im Zuge der Erneuerung wird die erforderliche Straßenbreite von 5,55 m im Bereich der 27 m langen Aufstellfläche in den Quadranten II und III hergestellt. Die Anschlussbereiche des bestehenden Mastauweg an den BÜ werden mit den nach der Ril 815 erforderlichen Mindestausrundungen für Kuppen und Wannen ausgerundet.

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

In den Quadranten I und IV kann wegen einer in der Aufstellfläche befindlichen Bachbrücke die Fahrbahnbreite von 5,55 m nur in Teillängen mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand hergestellt werden. Durch die Anordnung der Vz 208 und 308 wird ein gefahrloses Räumen des BÜ sicher gestellt.

Wegen der nicht herstellbaren Schleppkurven für Fahrten vom BÜ in den Seitenweg im I. Quadranten und umgekehrt werden diese Fahrten durch die Anordnung der Vz 209-30 und Vz 209-20 ausgeschlossen.

Weitere Angaben der geplanten Anlage:

- Schrankenanlage 2 Halbschranken mit Lichtzeichenanlage (LzH – ÜS)
- Anzahl der Gleise 1
- Schalthaus wird erstellt
- Oberbauart W49 – 1667 – B70

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

• Gleisverlauf / Trassierungselement	Übergangsbogen
• Gleisüberhöhung :	bis 60 mm
• Art der Schwellen	Betonschwellen B70
• Gleiseindeckung	Gummi-Innenplatten/ Asphalt
• Kreuzungswinkel	99 gon
• Kreuzende Straße	Wirtschaftsweg
• Breite der Fahrbahn im BÜ-Bereich	5,55m
• Gehwegbreite	keine Gehwege vorhanden
• Einmündende Straßen im 27 m Bereich	im Quadrant II
• Einmündende Zufahrten im 27 m Bereich	keine
• Einmündender Weg im 27 m Bereich	im Quadrant I

Die Planung des BÜ ist in der Unterlage 8.2 dargestellt.

5.2.3 Rückbau BÜ Einöd – km 6,908 (= km 100,550 der Strecke 3450)

Durch die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf der Strecke 3283 wäre an dem vorhandenen BÜ zusätzlich die Querung dieser Strecke erforderlich. Die Anzahl der Schließvorgänge würde sich erheblich vergrößern.

Durch die Umwandlung des Hp Einöd in einen Bahnhof würde die derzeitige Fernüberwachung (FÜ-Anlage) des BÜ in eine signalgesteuerte Anlage (Hp-Anlage) erforderlich. Hieraus ergeben sich auch erheblich längere BÜ-Schließzeiten.

Die vorgenannten Gründe führen zu einer nachlassenden Akzeptanz durch die Nutzer.

Mit der Stadt Homburg als Straßenbaulastträger des kreuzenden Weges ist bereits in der Vorplanung die ersatzlose Aufhebung des BÜ abgestimmt worden.

Die Nutzer des BÜ können zukünftig die Bahngleise an der in einer zumutbaren Entfernung (ca. 170 m) liegenden, vorhandenen Eisenbahnüberführung in Bahn-km 100,383 der Str. 3450 bzw. 7,080 der Str. 3283 kreuzen.

Die BÜ-Anlagen des 2,50 m breiten Weges (Andreaskreuze, 2 Schranken über die ganze Wegbreite mit Lichtzeichenanlage, BÜ-Belag) werden zurückgebaut. Auf dem Bahngelände wird der kreuzende Weg zurückgebaut. Die beim Rückbau anfallenden Materialien werden fachgerecht entsorgt. Im Bereich des BÜ wird der Regelbettungsquerschnitt hergestellt sowie ein Bahngraben. Beiderseits der Bahn werden soweit notwendig Absperrungen eingebaut.

Der Rückbau der BÜ ist in der Unterlage 8.3. dargestellt.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

5.2.4 BÜ Webenheimer Straße - km 99,769 Strecke 3450

Im Zusammenhang mit der Umtrassierung im Bereich des Bahnhofs Einöd und dem Einbau der Weiche 1 Einöd wird der Eisenbahnoberbau erneuert und im Gleisbereich des BÜ neue Gummiplatten und neuer Asphalt eingebaut. Die Strecke 3450 wird im Bereich des Bahnübergangs elektrifiziert. Die Andreaskreuze des Bahnübergangs werden daher durch solche mit Blitzpfeil ersetzt.

Die Außenanlage des BÜ - 2 Halbschranken mit Lichtzeichenanlage - bleibt unverändert. Durch die Umwandlung des Hp Einöd in einen Bahnhof wird die Änderung der technischen Sicherung des BÜ in eine signalgesteuerte Anlage (Hp - Anlage) erforderlich.

Durch die Ausrüstung von Einöd mit Hauptsignalen wird der BÜ künftig in beiden Fahrtrichtungen als EBÜT80-LzH/2F-Hp-Anlage betrieben. Aus Richtung Zweibrücken wird der BÜ 99,7 durch das Einfahrsignal A gedeckt. Aus Richtung Rohrbach und von Homburg/Saar nach Zweibrücken wird der BÜ 99,7 durch die Ausfahrtsignale P1 und P2 gedeckt. Die Schnittstelle zur Fernüberwachung im ESTW-A Zweibrücken wird zurückgebaut.

Die Änderungen bzw. Anpassungen finden ausschließlich auf Bahngelände statt.

5.2.5 BÜ Wirtschaftsweg Einöd – km 99,378 Strecke 3450

Am BÜ werden keine baulichen Änderungen an den Verkehrsanlagen vorgenommen. Die Strecke 3450 wird im Bereich des Bahnübergangs elektrifiziert. Die Andreaskreuze des Bahnübergangs werden daher durch solche mit Blitzpfeil ersetzt.

Durch die Umwandlung des Hp Einöd in einen Bahnhof wird die Änderung der technischen Sicherung des BÜ in eine signalgesteuerte Anlage (Hp - Anlage) erforderlich. Aus Richtung Zweibrücken wird der BÜ 99,3 durch das Einfahrsignal A gedeckt. Aus Richtung Rohrbach und von Homburg/Saar nach Zweibrücken wird der BÜ 99,3 durch die Ausfahrtsignale P1 und P2 gedeckt. Der BÜ wird künftig als BUES2000-LzH-Hp-Anlage betrieben. Die Schnittstelle zur Fernüberwachung im ESTW-A Zweibrücken wird zurückgebaut.

Die Änderungen bzw. Anpassungen finden ausschließlich auf Bahngelände statt.

5.2.6 BÜ Zweibrücken – km 98,765 John Deere (nachrichtlich)

Der Bahnübergang wird durch die Blocksignale 02 und 03 gesichert. Da das Blocksignal 03 sowie das Vorsignal V03 verschoben werden, kann aus Richtung

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Zweibrücken der genutzte Achszählpunkt nicht weiter genutzt werden. Daher werden neue Anrückmeldepunkte geplant.

Im Planfeststellungsabschnitt Saarland ergeben sich folgende Sachverhalte:

Der bestehende Anrückmeldepunkt aus Richtung Rohrbach kann weiter genutzt werden.

Aus Richtung Homburg wird ein neuer Anrückmeldepunkt geplant.

Die Änderungen bzw. Anpassungen finden ausschließlich auf Bahngelände statt.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

5.3 Stationen

Im Planfeststellungsabschnitt werden die nachfolgenden Stationen geändert, neugebaut bzw. im Baubereich befindliche bestehende und nicht mehr benötigte Teile der Stationen zurückgebaut. Diese werden nachfolgend beschrieben.

5.3.1 Änderung Hp Beeden - km 2,561 – km 2,701

In Beeden ist der Neubau eines Außenbahnsteigs (Länge: 140 m, Breite: 2,75 m, Höhe: 76 cm über Schienenoberkante) mit Ausstattung nach S-Bahn-Standard vorgesehen. Im Bereich des Wetterschutzhauses beträgt die Bahnsteigbreite 4,00 m.

In Abstimmung mit den Aufgabenträgern wurde die Lage von km 2,560 bis 2,700 rechts der Bahn festgelegt. Der Zugang von Ortsseite erfolgt am nördlichen Bahnsteigende von der Pirminusstraße in Höhe der "Chlodwigstraße" barrierefrei über eine geneigte Gehfläche mit 23,60 m Länge, 2,40 m Breite sowie 6% Längsneigung. In der geneigten Gehfläche werden zwei Zwischenpodeste mit 1,5 m Länge angeordnet. Eine zweite Zuwegung ist am südlichen Ende des Bahnsteigs in km 2,700 über eine Treppe vorgesehen. Die Treppebreite beträgt 2,40 m zwischen den Geländern. Die Treppe ist 1,65 m lang und besteht aus 5 Blockstufen mit einem Steigungsverhältnis von 15/33. Der Zugang vom Industriegebiet erfolgt über die SÜ in km 2,340.

Der Außenbahnsteig erhält eine Querneigung nach außen vom Gleis weg. Das anfallende Oberflächenwasser wird flächig über die Rückseite des Bahnsteigs in die tieferliegende Mulde abgeleitet. In der Mulde wird das Regenwasser über die belebte Bodenzone und eine Rigole in den Untergrund versickert.

Der Bahnsteig erhält ein Wetterschutzhaus mit den Abmessungen 1,50 x 4,50 m. Der Bahnsteig wird mit einem neuen Wegeleit- und Infowegeleitsystem ausgestattet. Die Ausführung erfolgt gemäß Ril 813.9301 und den Vorgaben des Ausstattungshandbuchs der DB Station&Service AG. Die Kennzeichnung der Gefahrenbereiche auf dem Bahnsteig erfolgt mittels Blindenleitstreifen, die in Form von 30 cm breiten, weißen rillierten Streifen in einem Abstand von 90 cm parallel zur Bahnsteigkante verlaufen. Am südlichen Bahnsteigende wird der Leitstreifen durch einen Abschlusstreifen und eine Absperrung abgeschlossen.

Ergänzend werden entsprechende Beschilderungen vorgesehen und zur optischen Reisendeninformation wird der Bahnsteig mit einem Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) mit Akustikmodul ausgestattet.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Der Bahnsteig erhält einen Fahrkartenautomaten (FKA) und einen Fahrkartenentwerter (FKE).

Für die Beleuchtung des Bahnsteigs sind Maste in Einzelausführung vorgesehen. Diese sind so auszuführen, dass eine Lichtpunkthöhe von 6 m erreicht werden kann. Der Abstand der einzelnen Maste beträgt in der Regel 20 m.

Die Beleuchtungsmasten sind auf der gleisabgewandten Seite des Bahnsteigs vorgesehen.

Alle metallischen Teile (z.B. Gitterroste, Geländer, Wetterschutzhaus) bzw. Bauteile die metallische Teile enthalten, die innerhalb eines Abstandes von 4,00 m zur Gleisachse liegen müssen dauerhaft bahngeerdet werden, siehe hierzu auch Ausführungen zur erforderlichen Erdung im Kap 5.7.

Am Haltepunkt Beeden wird seitens DB Energie eine neue Energieeinspeisung (ZAS VNB/DB Energie) errichtet. Diese beinhaltet die Einspeisung des örtlichen Netzverteilungsbetreibers (VNB) und die Abgänge für die Kundenanlagen.

Aus dieser DB Energie-Verteilung werden die DB Netz AG Verbraucher (Schaltschrank GSM-R Station und Schaltschrank BÜ im Betonschaltheus) und die DB S&S Verbraucher (Bahnsteigverbraucher) versorgt.

Einzelheiten zum geplanten Hp Beeden siehe Unterlage 7.6.

Rückbau:

Infolge des Neubaus des geplanten Außenbahnsteigs werden die vorhandenen Außenbahnsteige in km 2,939 – 3,064 r.d.B. und 2,760 – 2,890 l.d.B. nicht mehr benötigt und zurückgebaut.

Alle Energieversorgungsanlagen, die sich auf dem zurückzubauenden Seitenbahnsteig befinden, werden im Zuge des gesamten Rückbaus ersatzlos zurückgebaut.

Einzelheiten zum Rückbau siehe Unterlage 3.4.

5.3.2 Neubau Hp Schwarzenbach – km 4,600 – 4,740

In Schwarzenbach ist der Neubau eines Außenbahnsteigs (Länge: 140 m, Breite: 2,75 m, Höhe: 76 cm über Schienenoberkante) mit Ausstattung nach S-Bahn-Standard vorgesehen. Im Bereich des Wetterschutzhauses beträgt die Bahnsteigbreite 4,00 m.

In Abstimmung mit den Aufgabenträgern wurde die Lage des Bahnsteigs von km 4,600 bis 4,740 links der Bahn festgelegt. Der Zugang erfolgt ortsseitig über den

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

“Mastauweg“ barrierefrei über eine 15,75 m lange und 2,40 m breite geneigte Gehfläche mit 6 % Längsgefälle, sonst bahnrechts über den Bahnübergang BÜ Schwarzenbach bei 4,763 bzw. die EÜ Mastauweg für den Fuß- und Radweg bei Bahn km 4,773.

Der Außenbahnsteig erhält eine Querneigung nach außen vom Gleis weg. Das anfallende Oberflächenwasser wird flächig über die Rückseite des Bahnsteigs in die tieferliegende Mulde abgeleitet. In der Mulde wird das Regenwasser über die belebte Bodenzone und eine Rigole in den Untergrund versickert.

Der Bahnsteig erhält ein Wetterschutzhaus mit den Abmessungen 1,50 x 4,50 m. Der Bahnsteig wird mit einem neuen Wegeleit- und Infowegeleitsystem ausgestattet. Die Ausführung erfolgt gemäß Ril 813.9301 und den Vorgaben des Ausstattungshandbuches der DB Station&Service AG. Die Kennzeichnung der Gefahrenbereiche auf dem Bahnsteig erfolgt mittels Blindenleitstreifen, die in Form von 30 cm breiten, weißen rillierten Streifen in einem Abstand von 90 cm parallel zur Bahnsteigkante verlaufen. Am nördlichen Bahnsteigende wird der Leitstreifen durch einen Abschlusstreifen und eine Absperrung abgeschlossen.

Ergänzend werden entsprechende Beschilderungen vorgesehen und zur optischen Reisendeninformation wird der die Bahnsteig Schwarzenbach mit einem Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) mit Akustikmodul ausgestattet.

Der Bahnsteig erhält einen Fahrkartenautomaten (FKA) und einen Fahrkartenentwerter (FKE).

Für die Beleuchtung des Bahnsteigs sind Maste in Einzelausführung vorgesehen. Diese sind so auszuführen, dass eine Lichtpunkthöhe von 6 m erreicht werden kann. Der Abstand der einzelnen Maste beträgt in der Regel 20 m.

Die Beleuchtungsmasten sind auf der gleisabgewandten Seite des Bahnsteigs vorgesehen.

Alle metallischen Teile (z.B. Gitterroste, Geländer, Wetterschutzhaus) bzw. Bauteile die metallische Teile enthalten, die innerhalb eines Abstandes von 4,00 m zur Gleisachse liegen müssen dauerhaft bahngeerdet werden, siehe hierzu auch Ausführungen zur erforderlichen Erdung im Kap 5.7.

Am neuen Haltepunkt Schwarzenbach wird seitens DB Energie eine neue Energieeinspeisung (ZAS VNB/DB Energie) errichtet. Diese beinhaltet die Einspeisung des örtlichen Netzverteilungsbetreibers (VNB) und die Abgänge für die Kundenanlagen.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Aus dieser DB Energie-Verteilung werden die DB Netz AG Verbraucher (Schaltschrank BÜ im Betonschaltheus) und die DB S&S Verbraucher (Bahnsteigverbraucher) versorgt.

Einzelheiten zum geplanten Hp Schwarzenbach siehe Unterlage 7.7.

5.3.3 Änderung Hp Schwarzenacker – km 5,505 – 5,645

In Schwarzenacker ist ebenfalls der Neubau eines Außenbahnsteigs (Länge: 140 m, Breite: 2,75 m, Höhe: 76 cm über Schienenoberkante) mit Ausstattung nach S-Bahn-Standard vorgesehen. Im Bereich des Wetterschutzhauses beträgt auch hier die Bahnsteigbreite 4,00 m.

In Abstimmung mit den Aufgabenträgern wurde die Lage des Bahnsteigs von km 5,505 bis 5,645 links der Bahn festgelegt. Der Zugang von Ortsseite erfolgt von der Straße "Am Schwedenhof" barrierefrei über eine geneigte Gehfläche mit 6% Längsneigung, 2,4 m Breite und 6 m Länge.

Der Außenbahnsteig erhält eine Querneigung nach außen vom Gleis weg. Das anfallende Oberflächenwasser wird flächig über die Rückseite des Bahnsteigs in die tieferliegende Mulde abgeleitet. In der Mulde wird das Regenwasser über die belebte Bodenzone und eine Rigole in den Untergrund versickert.

Der Bahnsteig erhält ein Wetterschutzhaus mit den Abmessungen 1,50 x 4,50 m. Der Bahnsteig wird mit einem neuen Wegeleit- und Infowegeleitsystem ausgestattet. Die Ausführung erfolgt gemäß Ril 813.9301 und den Vorgaben des Ausstattungshandbuchs der DB Station&Service AG. Die Kennzeichnung der Gefahrenbereiche auf dem Bahnsteig erfolgt mittels Blindenleitstreifen, die in Form von 30 cm breiten, weißen rillierten Streifen in einem Abstand von 90 cm parallel zur Bahnsteigkante verlaufen. An den Bahnsteigenden wird der Leitstreifen durch einen Abschlusstreifen und eine Absperrung abgeschlossen.

Ergänzend werden entsprechende Beschilderungen vorgesehen und zur optischen Reisendeninformation wird der Bahnsteig Schwarzenacker mit einem Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) mit Akustikmodul ausgestattet.

Der Bahnsteig erhält einen Fahrkartenautomaten (FKA) und einen Fahrkartenentwerter (FKE).

Für die Beleuchtung des Bahnsteigs sind Maste in Einzelausführung vorgesehen. Diese sind so auszuführen, dass eine Lichtpunkthöhe von 6m erreicht werden kann. Der Abstand der einzelnen Maste beträgt in der Regel 20m.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Die Beleuchtungsmasten sind auf der gleisabgewandten Seite des Bahnsteigs vorgesehen.

Alle metallischen Teile (z.B. Gitterroste, Geländer, Wetterschutzhaus) bzw. Bauteile die metallischen Teile enthalten, die innerhalb eines Abstandes von 4,00 m zur Gleisachse liegen müssen dauerhaft bahngeerdet werden, siehe hierzu auch Ausführungen zur erforderlichen Erdung im Kap 5.7.

Am Haltepunkt Schwarzenacker wird seitens DB Energie eine neue Energieeinspeisung (ZAS VNB/DB Energie) errichtet. Diese beinhaltet die Einspeisung des örtlichen Netzverteilungsbetreibers (VNB) und die Abgänge für die Kundenanlagen.

Aus dieser DB Energie-Verteilung werden die DB S&S Verbraucher (Bahnsteigverbraucher) versorgt.

Einzelheiten zum geplanten Hp Schwarzenacker siehe Unterlage 7.8.

Rückbau:

Infolge des Neubaus des geplanten Außenbahnsteigs wird der vorhandene Außenbahnsteig in km 5,345 - 5,645 l.d.B. nicht mehr benötigt und soweit erforderlich zurückgebaut.

Das am Hp Schwarzenacker befindliche Betonschaltheis mit DR/WL-Funk kann ersatzlos entfallen und wird zurückgebaut.

Einzelheiten zum Rückbau siehe Unterlage 3.8.

5.3.4 Neubau Bf Einöd – km 7,160 – 7,300 Strecke 3283 (km 100,298 – 100,158 Strecke 3450)

Der bestehende Haltepunkt Einöd wird signaltechnisch als Bahnhof ausgelegt, um eine Korrespondenz der Züge auf der Strecke 3450 mit den S-Bahnen aus/nach Homburg zu realisieren. In Einöd ist der Neubau eines Mittelbahnsteigs (Länge: 140 m, Breite: 4,32 bis 5,18 m, Höhe: 76 cm über Schienenoberkante (SO) an der Strecke 3283 und 55 cm über SO an der Strecke 3450) mit Ausstattung nach S-Bahn-Standard vorgesehen. Die Lage des neuen Mittelbahnsteigs wurde auf Grund der signaltechnischen Vorgaben und des Zwangspunktes EÜ Raiffeisenstraße (km 100,383) festgelegt.

Zugangsbauwerk

Aufgrund der neu geplanten Zuwegung über die bestehende EÜ in km 100,383 muss diese im Zuge der Maßnahme entsprechend bautechnisch angepasst werden. Zwei

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Betonelemente des Bauwerks werden ausgebaut, um im Bereich des neuen Zugangsbauwerkes die Zuwegung zum neuen Mittelbahnsteig zu ermöglichen. An die EÜ wird ebenerdig die neue Zuwegung angeschlossen, welche senkrecht zur EÜ und parallel zu den Gleisen der Strecken 3450 und 3283 verlaufen wird. Das Zugangsbauwerk schließt am oberen Ende barrierefrei an den Mittelbahnsteig an. Zur Herstellung des Stahlbetonbauwerks sind umfangreiche Verbaumaßnahmen erforderlich (vgl. Kapitel 5.4.1.8).

Der Neubau des Mittelbahnsteiges erfolgt von km 100,158 bis km 100,298 an der Strecke 3450, dies entspricht km 7,300 bis km 7,160 der Strecke 3283. Die Herstellung des neuen Bahnsteigs ist in konventioneller Bauweise geplant. Für den Neubau des Bahnsteiges und des Zugangsbauwerkes ist es erforderlich, das Streckengleis der Strecke 3450 auf einer Länge von ca. 500 m ab- und in bis zu 5,11 m verschobener Lage wiederaufzubauen, da die Bauwerke in der Achse des Bestandsgleises liegen.

Das anfallende Oberflächenwasser wird auf dem Bahnsteig in einer Kastenrinne gesammelt, welche in etwa in Bahnsteigmitte angeordnet ist. Die Kastenrinne gibt das Regenwasser dezentral über Abläufe an eine Rohrrigole unterhalb des Bahnsteigs ab. Im Rohr-Rigolen-System wird das Wasser zwischengespeichert und versickert. Zur Kontrolle und regelmäßigen Reinigung werden Kontrollschächte auf dem Bahnsteig angeordnet.

Der Bahnsteig erhält pro Bahnsteigkante je ein Wetterschutzhaus mit den Abmessungen 0,90 x 4,50 m. Der Bahnsteig wird mit einem neuen Wegeleit- und Infowegeleitsystem ausgestattet. Die Ausführung erfolgt gemäß Ril 813.9301 und den Vorgaben des Ausstattungshandbuchs der DB Station&Service AG. Die Kennzeichnung der Gefahrenbereiche auf dem Bahnsteig erfolgt mittels Blindenleitstreifen, die in Form von 30 cm breiten, weißen rillierten Streifen in einem Abstand von 90 cm parallel zu den Bahnsteigkanten verlaufen. Am östlichen Bahnsteigende werden die Leitstreifen durch einen Abschlusstreifen und eine Absperrung abgeschlossen.

Ergänzend werden entsprechende Beschilderungen vorgesehen und zur optischen Reisendeninformation wird der Bahnsteig mit einem Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) mit Akustikmodul ausgestattet.

Der Bahnsteig erhält einen Fahrkartenautomaten (FKA) und einen Fahrkartenentwerter (FKE).

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Für die Beleuchtung des Bahnsteigs sind Maste in Doppelausführung vorgesehen. Diese sind so auszuführen, dass eine Lichtpunkthöhe von 6 m erreicht werden kann. Der Abstand der einzelnen Maste beträgt in der Regel 20 m.

Für die Beleuchtung der Bahnsteigzuwegung sind Masten in Einzelausführung auf der westlichen Seite vorgesehen.

Alle metallischen Teile (z.B. Gitterroste, Geländer, Wetterschutzhaus) bzw. Bauteile die metallische Teile enthalten, die innerhalb eines Abstandes von 4,00 m zur Gleisachse liegen müssen dauerhaft bahngeerdnet werden, siehe hierzu auch Ausführungen zur erforderlichen Erdung im Kap 5.7.

Am neuen Bahnhof Einöd wird seitens DB Energie eine neue Energieeinspeisung (ZAS VNB/DB Energie) errichtet. Diese beinhaltet die Einspeisung des örtlichen Netzverteilungsbetreibers (VNB) und die Abgänge für die Kundenanlagen.

Aus dieser DB Energie-Verteilung werden die DB Netz Verbraucher (Verbraucher im neuen ESTW-A) und die DB S&S Verbraucher (Bahnsteigverbraucher) versorgt.

Infolge des Neubaus des geplanten Mittelbahnsteiges wird der aktuell in Betrieb befindliche Außenbahnsteig an der Strecke 3450 von km 99,809 bis 99,924 nicht mehr benötigt. Die geänderte Trassierung erlaubt es aber, dass der Bahnsteig in seinen Abmessungen erhalten bleiben kann, dennoch ist er aus signaltechnischen Gründen nicht nutzbar. Das Gleis wird in diesem Bereich bis zu 3 cm vom Bahnsteig weg verschoben, außerdem wird in diesem Bereich die neue Weiche 1 eingebaut. Eine Nutzung des Bahnsteigs ist daher im Endzustand aus signaltechnischen Gründen nicht möglich und aus gleisgeometrischen Gründen wegen der Abrückung des Bahnsteigs nicht vorgesehen.

Einzelheiten zum geplanten Bf Einöd siehe Unterlage 7.9

Rückbau:

Der zwischen km 7,10 bis km 7,33 bahnlinks befindliche stillgelegte Bahnsteig der Strecke 3283 wird durch die Maßnahme überbaut und muss zurückgebaut werden. Hier ist lokal begrenzt Asphalt erkundet worden. Die beim Rückbau anfallenden Massen werden fachgerecht entsorgt.

Einzelheiten zum Rückbau siehe Unterlage 3.11

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

5.4 Ingenieurbau

5.4.1 Brücken

Im Planfeststellungsabschnitt liegen sieben Eisenbahnüberführungen, drei Straßenüberführungen und eine Fuß- und Radwegüberführung vor. Ein Zugangsbauwerk zur Erschließung des Mittelbahnsteigs im Bf Einöd wird neu gebaut.

Zudem wird vom Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) eine weitere SÜ geplant, welche die Strecke 3283 in Zukunft bei Bahn-km 3,7 kreuzen wird. (vgl. Kapitel 6)

5.4.1.1 EÜ Bexbacher Straße (B423), Strecke 3283/3250, km 0,687/30,405

Im Rahmen der geplanten Streckenaktivierung sind keine Maßnahmen an dieser EÜ erforderlich.

5.4.1.2 EÜ Saarbrücker Straße, Strecke 3283, km 1,349

Umfangreiche Erneuerungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen sind im Zuge der vorliegenden Streckenreaktivierung nicht erforderlich. Es sind Erdungsmaßnahmen und zusätzlich (hier nur nachrichtlich aufgeführt) die Beseitigung geringer Schäden im Rahmen der Instandhaltung auszuführen (Vegetationsarbeiten, Schotter beseitigen, Fußleisten nachrüsten, Betonabplatzungen beseitigen und sanieren vereinzelter Risse, Lagermanschetten anbringen und Leitmale sind zu befestigen).

5.4.1.3 EÜ Erbach, Strecke 3283, km 3,504

Es sind Erdungsmaßnahmen sowie zusätzlich (hier nur nachrichtlich aufgeführt) die Beseitigung geringer Schäden im Rahmen der Instandhaltung auszuführen (Betonflächen sanieren, Fußleisten nachrüsten, Vegetationsarbeiten und die Stirnfläche ist zu sanieren).

5.4.1.4 EÜ Mastauweg (Fuß-/Radweg), Strecke 3283, km 4,773

Es sind Erdungsmaßnahmen und zusätzlich (hier nur nachrichtlich aufgeführt) die Beseitigung geringer Schäden im Rahmen der Instandhaltung auszuführen (Vegetationsarbeiten, Fußleisten nachrüsten, Betonflächen sanieren, Längsfugen abdichten und Auflagerfugen reinigen).

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

5.4.1.5 EÜ Lambsbach, Strecke 3283, km 5,265

Auf Grund der Elektrifizierung sind Erdungsmaßnahmen vorzusehen. Nur nachrichtlich: Es liegen umfangreiche Schäden vor (Maßnahmen: Aufgehendes Widerlager instandsetzen, Kolkenschutz einbauen STBW 1 WL 1, Kolkenschutz einbauen STBW 1+2 WL 1+2, Vegetationsarbeiten im gesamten Bauwerksbereich, Abdichtung instandsetzen zzgl. Längsfuge, Mauerwerk instandsetzen, Fußleiste nachrüsten, Längsfugen abdichten, Überbau Längsfugen zwischen Streckenteilbauwerk 1 und 2, Trogdeckel ergänzen, angehängter Kabelkanal, Übergang zum Bahnkörper herstellen und einen Kolkenschutz einbauen), die im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen beseitigt werden.

5.4.1.6 EÜ Pfänderbach, Strecke 3283, km 5,857

Für die Reaktivierung und zukünftige Aufrechterhaltung der Verfügbarkeit der Strecke 3283 sind Maßnahmen am Bauwerk zwingend geboten. Die Eisenbahnüberführung wird, da künftig nur noch ein Gleis überführt wird, in reduzierten Abmessungen erneuert.

Für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung wird das Bestandsbauwerk komplett abgebrochen. Der Ersatzneubau ist als Halbrahmen in Stahlbetonbauweise mit gleisparallelen Flügelwänden geplant. Zukünftig wird nur noch 1 Gleis überführt.

Die Gründung der neuen Brücke erfolgt als Tiefgründung über Mikropfähle auf einem Pfahlkopfbalken. Die Herstellung des Brückenbauwerks ist in Ort betonbauweise auf Flächen der DB Netz AG geplant. Unterhalb des Bauwerkes wird ein Bodenaustausch ab Unterkante des alten Bestandsbauwerkes durchgeführt.

Beidseitig der Brücke sind Randkappen in Anlehnung an die Richtzeichnung M-RKP-1602 mit einem innenliegenden Kabeltrog vorgesehen. Die uneingeschränkt freizuhaltende Breite des Randweges von 80 cm führt zu einer Verbreiterung der Randwegfläche der Kappe nach den EBA-Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG.

Auf Grund der Elektrifizierung sind Erdungsmaßnahmen vorzusehen.

Entlang der Randkappen wird ein 1,00 m hohes Füllstabgeländer nach RiL 804.9060A01, als Absturzsicherung für den angrenzenden Verkehrsweg auf der Kappe angebracht. Die Böschungsflächen entlang den gleisparallelen Flügelwänden werden beidseitig durch Böschungspflaster sowie durch insgesamt zwei Böschungstreppen auf der bahnlinken und bahnrechten Bauwerksseite ergänzt.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Die Rahmendecke erhält zur Gewährleistung der Entwässerungsfunktion ein Dachgefälle von 2,5 % in gleisparalleler Richtung. Die Konstruktionshöhe des Bauwerkes beträgt in der Mitte 77 cm.

Gemäß Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz wird neben der Gewährleistung der hydraulischen Leistungsfähigkeit des Brückenbauwerks (Bemessungsgrundlage HQ 100) die Gewässersohle naturnah mittels Sohlsubstrat in einer Dicke von mind. 20 cm ausgebildet. Des Weiteren wird eine einseitige Trockenberme mit einer nutzbaren Breite von mind. 1,00 m für das Unterqueren von Tieren „auf dem trockenen Fuß“ für mindestens den Mittelwasserstand vorgesehen. Auf der gegenüberliegenden Wandinnenseite der Trockenberme werden Wasserbausteine als Kolkschutz entlang der Widerlager geschüttet.

Die Hauptabmessungen sowie Planungsparameter des Rahmenbauwerkes sind nachfolgend dargestellt:

Angaben zum zukünftigen Rahmenbauwerk

- | | |
|---------------------------|---|
| • Bauart | offener Stahlbetonhalbrahmen |
| • Gründungsart | Tiefgründung mittels Mikropfählen |
| • Einwirkung | DIN EN 1991-2 in Verbindung mit RiL 804 |
| • Verkehrsart | Schienenverkehr mit Elektrifizierung |
| • Streckenstandard | R120 |
| • Streckenklasse | D4, 22,5 t, 8,0 t/m |
| • Bemessungslebensdauer | 100 Jahre |
| • Entwurfsgeschwindigkeit | $v_e \leq 100$ Jahre (Strecke 3283) |
| • Eisenbahnspez. Lasten | LM 71 und SW/0 zusätzlich SW/2 |
| • Klassifizierungsbeiwert | $\alpha = 1,0$ |
| • Lichte Weite | 4,00 m (gemäß Bestand) |
| • Lichte Höhe | ca. 3,00 m (OK Bachsohle bis UK Überbau) |
| • Kreuzungswinkel | 100 gon |
| • Anzahl der Gleise | auf der Brücke ein zu überführendes Gleis |
| • Brückenfläche | rd. 39 m ² |
| • Breite | zwischen Geländern ca. 7,06 m |
| • BHW _{Bau} | 221,00 m ü NN |
| • BHW _{End} | 223,00 m ü NN |

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Die geometrischen Randbedingungen des Bestandsbauwerks (LW \approx 4 m und LH \approx 3 m) werden nicht geändert. Die Eisenbahnüberführung liegt in einem Übergangsbogen. Der Übergangsbogenanfang befindet sich in km 5,8+04,776 und das Übergangsbogenende liegt in km 5,8+89,776. Die Überhöhung im Bereich des Bauwerkes beträgt ca. 54 mm. Der Kreuzungskilometer zwischen der Bauwerksachse und der Streckenachse der Strecke 3283 befindet sich zukünftig in Bahn-km 5,8+58. Der Kreuzungswinkel beträgt zukünftig 100 gon.

Kabel und Leitungen im Bereich der EÜ

- Telekommunikationskabel

Gemäß der vorliegenden Planauskunft der DB AG (Bestandsplan 1978) queren auf der rechten Bauwerksseite die beiden nachfolgenden Streckenfernkabel die Eisenbahnüberführung. Laut der fachtechnischen Planung TK sind die beiden Kabel außer Betrieb und werden im Rahmen der Maßnahme zurück gebaut.

- F4365 50“ (2Kx/20/28)

- F4357 42“ (2/20/20)

- zwei unbekannte Kabeltrassen

Parallel zur Flügelwand auf der Einlaufseite des Brückenbauwerks verläuft auf der Ansichtsfläche des Flügels eine unbekannte Kabeltrasse.

Im Bauzustand sind die Kabeltrassen zu sichern. Nach der Fertigstellung der neuen EÜ wird das gleisparallele Kabel auf die neue Eisenbahnüberführung gelegt. Dort wird bauseitig ein versenkter Kabeltrog in der nördlichen Randkappe hergestellt. Der beidseitige Anschluss an die Bestandstrasse muss sichergestellt werden.

Ein weiteres unbekanntes Kabel führt in die EÜ entlang des Bachbetts.

Die Sicherungen, provisorischen und endgültigen Verlegungen der Leitungen werden mit den Betreibern abgestimmt.

- Asbestkanal des Entsorgungsverbandes Saar

Unterhalb der EÜ kreuzt ein Mischwasserkanal die DB Strecke im Bereich des Fundamentes. In Abstimmung mit dem Leitungsträger EVS und der Stadt Homburg ist eine entsprechende Planung für die Beseitigung und Erneuerung des Asbestkanals mit gleichem Durchmesser vorgesehen. Die TRGS 519 ist diesem Zusammenhang besonders zu beachten.

Die Lage der einzelnen Versorgungs- und Entsorgungsleitungen der jeweiligen Betreiber kann der Unterlage 12 entnommen werden.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Für den Zeitraum des Baus der EÜ ist eine bauzeitliche Verrohrung des Baches vorgesehen. Die Verrohrung erfolgt unterhalb der Brücke. Der Bachlauf ist am Anfang und am Ende der Brücke mittels Ausbildung von geschütteten Fangdämmen in das Rohr umzuleiten, so dass das eigentliche Baufeld und das Baugeschehen nicht durch das Oberflächengewässer beeinträchtigt werden.

Im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung über den Pfänderbach wurde das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz, insbesondere die Fachbereiche 2.1, 2.4 und 3.1 zur Abstimmung relevanter Planungsparameter einbezogen.

Für die vorgesehene Tiefgründung der Eisenbahnüberführung auf Mikropfählen wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in ein Gewässer eine Erlaubnis nach §10 WHG erforderlich. Diese ist in der Wasserrechtlichen Untersuchung (Unterlage 19) entsprechend beschrieben.

Das auf der EÜ anfallende Oberflächenwasser wird über Filtersteine zu Drainagerohren abgeleitet, über die das Wasser in die Hinterfüllung der Widerlager/Flügel fließt und in den Untergrund versickert. Für die vorgesehene Versickerung wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer eine Erlaubnis nach §10 WHG erforderlich. Diese ist in der Wasserrechtlichen Untersuchung (Unterlage 19) entsprechend beschrieben.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird eine hydraulische Berechnung der bauzeitlichen Verrohrung des Pfänderbaches durchgeführt. Im Rahmen der Planung wird das zu bemessende Hochwasserereignis für die bauzeitliche Verrohrung des Pfänderbaches mit dem Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz des Saarlandes abgestimmt. Für den Pfänderbach wurden durch den Fachbereich 2.4 des Landesamts für Umwelt- und Arbeitsschutz die nachfolgenden Abflussdaten mitgeteilt:

- Einzugsgebiet 3,3 km²
- HQ5 2,97 m³/s
- HQ10 3,50 m³/s
- HQ25 4,29 m³/s
- HQ50 4,79 m³/s
- HQ100 5,45 m³/s
- MQ 2,97 m³/s

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Ein Bauablauf der Eisenbahnüberführung ist nachfolgend aufgeführt:

- Verlegung/Sicherung von Leitungen unterhalb EÜ und entlang Gleis
- Beseitigung Streckenfernmeldekabel
- Rückbau Oberbau
- Bachverrohrung (1. Abschnitt)
- Herstellung der geböschten Baugrube/Freilegung der Widerlager
- Rückbau Überbau, Geländer, Bahnsteigkante, der Widerlager, Flügel und Fundament Süd
- Bachverrohrung (2. Abschnitt)
- Rückbau des Fundamentes Nord
- Rückbau Asbestkanal und Ersatzneubau Kanalrohr aus Betonfertigteilen unterhalb des Bachbettes
- Herstellung Mikropfähle
- Herstellung Pfahlkopfbalken, Wände bzw. Rahmen
- Herstellung des Überbaus inkl. Randkappen
- Endgültige Verlegung der Leitungen
- Hinterfüllung der Widerlager u. Herstellung der Böschungen
- Rückbau Bachbett/Beseitigung der Verrohrung
- Herstellung des neuen Oberbaus

Die Planung des Bauwerkes ist in Unterlage 7.2 dargestellt.

5.4.1.7 EÜ Raiffeisenstraße, Strecke 3283/ 3450, km 7,084/100,383

Der neue Mittelbahnsteig im Bf Einöd wird für die Reisenden nur über eine geneigte Zuwegung aus der bestehenden Eisenbahnüberführung erreichbar sein. Die vorhandene Eisenbahnüberführung hat künftig die Funktion einer Personenunterführung, die Nutzung durch Fahrzeuge des landwirtschaftlichen Verkehrs wird ausgeschlossen.

Um einen dichten und ebenen Anschluss an die Personenunterführung (PU) und an den bestehenden Kanal im Bauwerk wiederherzustellen, werden zwei Fertigteile (je ca. 1,60 m Länge) der PU zurückgebaut. Im Zuge der Herstellung der geneigten Zuwegung wird der Anschluss an die PU durch den Neubau eines Zugangsbauwerkes aus Stahlbeton hergestellt. Die bestehende Sohle der PU ist mittels Magerbeton zu unterfangen.

Für die geplanten Baumaßnahmen ist ein Verbau mit Spundwänden im Anschluss an die bestehende PU herzustellen. Die Aussteifung erfolgt über Eck. Ein Arbeitsraum von mind. 1,00 m zur Außenwand des Neubaus des Zugangsbauwerkes ist einzuhalten. Durch den Eingriff in das Grundwasser bei Herstellung des neuen

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Anschlusschachtes an den Entwässerungskanal der PU, wird punktuell eine Grundwasserabsenkung um ca. 50 cm erforderlich. Nach § 8 und § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes ist das Absenken von Grundwasser eine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung. Der Eingriff ist in der Wasserrechtlichen Untersuchung (Unterlage 19) beschrieben.

Die lichte Breite und lichte Höhe des vorhandenen Rahmens mit jeweils ca. 3 m werden im Neubau fortgeführt. Dabei betragen die Sohl-, Wand- und Deckendicken im Neubau 50 cm. Der Belag wird gemäß Bestand wiederhergestellt. Demnach wird eine ca. 34 cm dicke Auffüllung mit Sand und anschließend eine ca. 16 cm dicke Betonschicht ergänzt.

Die neue Rahmendecke erhält eine Abdichtung. Im Übergangsbereich zwischen Neubau und Bestand ist ein Magerbetonkeil über einer Vliesbahn vorgesehen.

Das neue Bauwerk erhält eine innere Erdung gemäß RiL 997.

Aufgrund der Umbauarbeiten an der Unterführung als Bahnsteigzugang wird eine neue Beleuchtung erforderlich.

Die Planung des Bauwerkes ist in Unterlage 7.10 dargestellt.

5.4.1.8 Zuwegung zu Mittelbahnsteig Bf Einöd, Strecke 3283/ 3450, km 7,084/100,383

Der neue Mittelbahnsteig wird für die Reisenden ausschließlich über die Personenunterführung in km 100,383 der Strecke 3450, bzw. ca. km 7,084 der Strecke 3283 und das neue Zugangsbauwerk erreicht. Hierzu wird das Bestandsrahmenbauwerk der bestehenden EÜ in Richtung Zweibrücken geöffnet und ein Zugangsbauwerk mit geneigter Gehfläche als barrierefreie Zuwegung zum Mittelbahnsteig hergestellt.

Die Lage des Rampenbauwerks richtet sich nach der Trassierung des Endzustands beider Streckengleise. Gem. der Richtlinien 813 für Bahnsteigzugänge ist ein Abstand zwischen Gleisachse und Außenkante Bauwerk von > 2,50 m vorzusehen. Auf der bauwerksabgewandten Seite werden ab Gleisachse $\geq 3,80$ m zur Rettung aus dem Gleis eingehalten.

Das Zugangsbauwerk wird als Trog mit einer Sohlstärke von 50 cm ausgebildet. Im unteren Bereich des Zugangs beträgt die Dicke der Wände 50 cm, im oberen Bereich 30 cm. Das Gesims erhält durchgehend eine Breite von 30 cm. Die Blocklängen betragen < 10 m und die Fugen werden als Press- und Raumfugen ausgebildet. Die Raumfugen erhalten ein außenliegendes Fugenband und luftseitig ein Fugenabdeckband.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Die Baugrube wird durch einen Verbau mit Spundwänden und Aussteifungen gesichert.

Der Zugang wird als barrierefreier Zugang errichtet. Dieser besteht aus 9 Abschnitten mit max. 6 m Länge und 6% Steigung und dazwischen angeordneten Podesten zu je 1,50 m, bzw. 1,80 m, mit je 2% Steigung. Damit ergibt sich eine Bauwerkslänge von ca. 76 m. Jedes zweite Podest verfügt über eine Ausweich- und Begegnungsfläche von 1,80 m x 1,80 m.

Auf einer Auffüllung über der Bauwerkssohle wird ein Pflasterbelag mit Rutschhemmung für geneigte Flächen bis 6% eingeplant. Ein Drainagerohr dient der Entwässerung der Auffüllung.

Nach jedem mit 6% geneigten Abschnitt führt eine Entwässerungsrinne das anfallende Wasser in die mittig in der Bauwerkssohle integrierte Entwässerungsleitung (DN 150, ca. 5% Gefälle). Die Längsentwässerung wird als Gussleitung mit Steckmuffenverbindungen ausgeführt. Es werden Revisionsschächte DN 600 vorgesehen, um die Leitung zu spülen. Sowohl die Entwässerungsleitung als auch die Drainageleitung werden in der Unterführung über einen Anschlussschacht DN 1000 an den Bestandskanal DN 300 angeschlossen.

Am Beginn und Ende der Bahnsteigzuwegung werden im Belag Auffindestreifen als Leitmarken integriert. Eine Längsführung ist aufgrund der lichten Weite nicht erforderlich, da die Handläufe als Führungselement bis zum Bahnsteig dienen. Vom Bahnsteig aus führt das Blindenleitsystem den Reisenden mittig auf die Rampe zu.

Das Bauwerk erhält beidseitig Doppelholmhandläufe mit Handlaufschildern gem. TSI PRM sowie Radabweiser. Eine lichte Breite zwischen den Handläufen von 1,80 m steht zur Verfügung.

Als Absturzsicherung aus dem angrenzenden Gleisbereich dienen Füllstabgeländer.

An beiden Enden der Zuwegung werden die Doppelholmhandläufe weitergeführt und miteinander verbunden, um die Sicherheit (Einfädeln in Handläufe) und Nutzbarkeit zu erhöhen.

Beleuchtet wird die Zuwegung über Einzelmaste mit Lichtpunkt auf 6 m Höhe über dem Belag, die im unteren Bereich über Mastverankerungen am Gesims befestigt und im oberen Bereich über zwei Einzelfundamente gegründet werden.

Das Bauwerk erhält eine innere Erdung gemäß RiL 997, das Füllstabgeländer und die Handläufe werden ebenfalls geerdet.

Die Planung des Bauwerkes ist in Unterlage 7.10 dargestellt.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

5.4.1.9 SÜ Beeder Straße (L217); Strecke 3283, km 2,340

Im Rahmen der vorliegenden Maßnahme wurde die Trassierung der DB-Strecke so angepasst, dass die lichte Höhe des Bauwerks den Anforderungen der neu geplanten Oberleitungsanlagen entspricht (Gleisabsenkung). Des Weiteren ist hinsichtlich der Elektrifizierung ein Berührungsschutz nach 3 Ebs 02.05.19 vorzusehen. Für diesen ist eine Erdung vorzusehen.

Der Berührungsschutz für das Bauwerk ist in der Unterlage 7.1 dargestellt.

5.4.1.10 SÜ Bierbacher Straße (L111); Strecke 3283, km 5,445

Zur Elektrifizierung der Bahnstrecke wurde auch hier eine Trassierungsanpassung erforderlich. Die Oberleitung wird mit einer Kettenwerksabsenkung unter dem Bauwerk durchgeführt. Ein Berührungsschutz am Bestandsbauwerk ist bereits vorhanden. Für diesen ist eine Erdung vorzusehen.

5.4.1.11 Fuß- und Radwegüberführung ehemals SÜ Kieskautstraße; Strecke 3283, km 6,360

Die Unterhaltungspflicht der Fuß- und Radwegüberführung obliegt der Stadt Homburg. Nach Mitteilung der Stadt ist die Brücke als fußläufige Verbindung zum Stadtteil Ingweiler sowie zur Anbindung des Bliestalradweges an die B423 zu erhalten. Ein Befahren mit Kraftfahrzeugen ist auch zukünftig nicht vorgesehen. Daher wurde von Seiten der Stadt Homburg eine Erneuerung des Bauwerks in Leichtbauweise als einfeldriges Bauwerk vorgeschlagen. Im Rahmen der Reaktivierung der Strecke 3283 wird der Überbau und ein Teilabbruch der Widerlager vorgesehen. Ein Ersatzneubau wird benötigt, da sich durch die Elektrifizierung der Strecke die erforderliche lichte Höhe auf mind. 5,70 m über Schienenoberkante erhöht. Der Kreuzungspunkt liegt ca. in km 6,360 der Strecke 3283.

Für eine wirtschaftliche und bautechnisch sinnvolle Planung ist eine Stellungnahme zur Bausubstanz durchgeführt worden. Hierzu wurden Bauwerksaufschlüsse in Form von Kernbohrungen und Handschürfen durchgeführt. An der Rückseite der Bohrkerne wurden keine Abdichtung bzw. bituminöse Anhaftungen festgestellt.

Die Untersuchungsergebnisse und die örtliche Aufnahme zeigen für die Widerlager eine gute bis sehr gute Qualität auf. Es ist davon auszugehen, dass das Mauerwerk einheitlich tragfähig ist und nur geringe Sanierungsmaßnahmen notwendig werden. Diese dürfen sich auf eine Erneuerung der Fugen beschränken. Einzig im Bereich der

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

seitlichen Flügelwände sind Schadstellen festzustellen, die die Erneuerung partieller Bereiche notwendig machen werden.

Überführt wird zukünftig ein Fuß- und Radweg in einem Kreuzungswinkel von ca. 101,71 gon. Der neue Überbau hat eine Breite von 4,00 m und eine Stützweite von ca. 8,67 m. Die Konstruktionshöhe beträgt 40 cm. Die lichte Breite der Fuß- und Radwegbrücke beträgt im Brückenbereich 3,00 m. Daraus ergibt sich eine Brückenfläche von ca. 26 m².

Beidseitig an den Überbau des neuen Fuß- und Radweges wird eine Errichtung von Flügeln aus Stahlbeton auf dem Widerlager- und Flügelbestand mit Geländern notwendig. Alle sichtbaren Kanten werden mit Dreikantleisten 1,5 cm / 1,5 cm gebrochen. Im Anschluss an den Überbau wird der Fuß- und Radweg wieder an das bestehende öffentliche Wegenetz im Westen und Osten angepasst. Der Fuß- und Radwegaufbau erhält eine Breite von 4,00 m zwischen den Flügeln. Der Fahrbahnaufbau wird in Asphaltbauweise durchgeführt.

Die Gradienten des Überbaus und die daran anschließenden Übergangsnegungen an den Bestand sind geringer als die Neigungen im Bestand. Durch die neue Höhenlage der Brücke und dem Anschluss an den Bestand beträgt die maximale Längsneigung der Anschlussrampe 8,9 %. Zur Ableitung des Wassers des Überbaus wird der Überbau im Längsschnitt mit einem Hochpunkt ausgebildet und zu den Widerlagern mit ca. 1 % geneigt. In Querrichtung weist der Überbau keine Neigung auf. Das ankommende Wasser des Fuß- und Radweges wird wie im Bestand über die Böschung (Westen) und über den bestehenden Straßeneinlauf (Osten) abgeleitet.

Fußgänger und Radfahrer werden wie im Bestand ohne bauliche Trennung auf dem Bauwerk geführt. Die geplante lichte Höhe zwischen UK Überbau und OK SO über dem Gleis der Strecke 3283 liegt bei ca. 5,75 m.

Der Überbau wird als Aluminiumtragwerk hergestellt. Dies reduziert zum einen die Eigengewichtslasten des Überbaus und lässt zum anderen eine optimierte Herstellung (z.B. Teilvorfertigung, segmentweise Herstellung und Einhub) zu. Aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Konstruktionshöhe des Überbaus kommt hier nur ein oberliegendes Tragwerk in Frage.

Das System ist als Fachwerkbrücke aus Aluminium konzipiert. Der Belag ist durchgehend geschlossen und wird rutschfest ausgebildet. Die Systembrücke wird montiert, auf Lager gesetzt und über Ankerschrauben wird die Auflagerbank aus Stahlbeton mit dem Bestand verbunden.

Der Überbau ist im Gleisbereich mit einem Berührungsschutz nach 3 Ebs 02.05.19 und einer Erdung zu versehen.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Für die Herstellung des Bauwerkes wird der Fuß- und Radweg bauzeitlich gesperrt.

Einzelheiten zum Bauwerk siehe Unterlage 7.3.

5.4.1.12 SÜ Hauptstraße (B423); Strecke 3283/3450, km 100,605

Die Straßenbrücke hat eine lichte Höhe von 6,00 m über Schienenoberkante. Eine Trassierungsanpassung ist demnach nicht erforderlich. Am Bauwerk liegen keine sicherheitsrelevanten, den Bahnbetrieb beeinträchtigende Mängel vor. Hinsichtlich der Elektrifizierung ist ein Berührungsschutz nach 3 Ebs 02.05.19 vorzusehen.

Der Berührungsschutz für das Bauwerk ist in der Unterlage 7.4 dargestellt.

Im Bereich des Fundamentes ist am Pfeiler der SÜ Hauptstraße eine 1,00 m dicke Stahlbetonplatte auf einer Magerbetonschicht (d = 1,20 m) herzustellen, siehe Unterlage 10 Blatt 12. Eine Hinterfüllung nach RiL 836 ist dort vorgesehen.

5.4.2 Stützwände

5.4.2.1 Neubau Stützwand km 2,063 – 2,538

Zur Abfangung der Böschung und damit zur Herstellung des Regelbettungsquerschnittes wird der Bau einer Stützwand von km 2,063 – 2,538 r.d.B (Länge 475 m) erforderlich. Die Stützwand wird mit einer Dicke von 25 cm hergestellt. Die Höhe variiert von 1,05 m bis 1,80 m.

Das Baufeld des neu zu errichtenden Stützbauwerkes befindet sich auf Grün- und teilweise bewaldeten Flächen.

Betriebstechnische Ausstattungen sind bei diesem Bauwerk nicht erforderlich und nicht vorgesehen.

Das Bauwerk wird aus Fertigteilelementen vom vorhandenen Gelände der Strecke 3283 aus errichtet. Für die Erstellung der Stützwand ist eine Baugrube zu erstellen. Die maximale Baugrubentiefe beträgt bei planmäßiger Umsetzung ca. 1,00 m bis 5,00 m. Ein Eingriff in den angrenzenden Bewuchs ist möglichst gering zu halten. Falls erforderlich wird ein Nachfallschutz als konstruktive Böschungssicherung vorgesehen. Für den Fall, dass im Bereich der Böschung Lockergestein oder standsicherheitsrelevante Trennflächen im Kalkstein festgestellt werden, ist eine Böschungssicherung mittels einer rückverankerten Spritzbetonschale vorzusehen.

Die Winkelstützwände werden flach gegründet und mit einer 30 cm dicken Sohlstabilisierung aus Magerbeton ausgeführt. Eine Sauberkeitsschicht wird

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

unterhalb des Fundaments vorgesehen. Eine frostfreie Gründung ist bei etwa 1,00 m unter GOK.

Die Fundamente sind auf der Oberseite mit einem Gefälle von 6 % zwischen Stützwand und Fundamentrand herzustellen. Die Fugen zwischen den Winkelstützwänden werden auf der Rückseite mit Bitumenbahnen abgedichtet.

Im Bauwerksbereich ist eine Straßenüberführung (SÜ) Beeder Straße (L217) vorhanden. Die Stützwand entsteht nördlich und südlich der SÜ, die in km 2,340 die Strecke 3283 kreuzt. Die Zugänglichkeit der SÜ wird durch einen Anschluss von weiteren Stufen unterhalb der vorhandenen Böschungstreppe gewährleistet.

Einzelheiten zum Bauwerk siehe Unterlage 7.5

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

5.5 Neubau ESTW-A Modulgebäude

Hervorgerufen durch die Reaktivierung der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd ist der Bahnhof Einöd mit einem neuen ESTW-A auszurüsten. Mit der Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik wird der Bahnhof Einöd mit einem neuen ESTW-A ausgerüstet und in das ESTW-Südpfalz eingebunden. Das Modulgebäude ist in km 6,913 bahnlinks der Strecke 3283 angeordnet. Das Modulgebäude ist als 6 m x 3 m x 3,45 m großes Technikgebäude konzipiert und nicht zum dauerhaften Aufenthalt von Personen bestimmt. Die Dachentwässerung und die vorzusehende Drainage des ESTW-A Modulgebäudes werden an die Entwässerungsmulde der Gleisanlagen angeschlossen. Die Entwässerung des ESTW-A Modulgebäudes ist als Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG anzusehen und bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis (Unterlage 19).

Das ESTW-A Modulgebäude ist in Unterlage 7.12 dargestellt.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

5.6 GSM-R-Station Beeden – km 2,900

Im Rahmen der Reaktivierung wird die Strecke 3283 mit GSM-R (Global System for Communication Rail, digitaler Zugfunk) ausgestattet.

Gemäß Funknetzplanung der DB Netz mit FSF-Freigabe vom 03.02.2020 wird eine neue GSM-R-Funkstation bei km ca. 2.900 im Bereich Beeden, am Bahnübergang Hofstraße Ecke Jägerhausstraße errichtet.

Es wird ein 20 m hoher Funkmast errichtet. Die beiden GSM-R-Antennen werden jeweils in einer Höhe Antennenmitte über Grund von 19,3 m angebracht und mit einer Hauptstrahlrichtung von 10° bzw. 200° ausgerichtet.

Die neue Sende- und Empfangsanlage wird in einem neuen Betonschaltheus mit den Abmessungen 2,05 m x 1,82 m x 2,45 m, welches direkt neben dem Funkmast errichtet wird, untergebracht.

Für den geplanten Standort liegt eine Standortbescheinigung der Bundesnetzagentur mit Bescheinigungsnummer 59014167 und Erteilungsdatum vom 12.05.20 vor.

Der GSM-R-Station ist in Unterlage 7.11 dargestellt.

5.7 Neubau Oberleitungsanlage – von km 1,099 bis 7,682 (Strecke 3283) und km 99,781 bis 98,773 (Strecke 3450)

Die Strecke 3283 und die Strecke 3450 wird im Planfeststellungsabschnitt Saarland mit der Regeloberleitung Re 100 elektrifiziert.

Die Regelfahrdrahthöhe beträgt 5,50 m. Die Systemhöhe wird mit 1,40 m und im Bahnhofsbereich mit 1,80m hergestellt. Im Bereich der Bauwerke werden die Kettenwerke abgesenkt. Die Mindestfahrdrahthöhe von 5000 mm nach RiL 997.01 wurde eingehalten. Zusätzlich zur der Mindestfahrdrahthöhe wurde eine Hebungsreserve von 50 mm berücksichtigt.

Im Bereich der Bahnübergänge wird das Kettenwerk angehoben.

Die Oberleitungsmaste werden ausschließlich mit Rammpfahlgründungen gebaut. Sämtliche Masten werden bahngeerdet.

Speisung

Die Speisung der Strecke erfolgt aus dem Schaltposten Homburg über ein Mittelspannungskabel, das teils in Erde, teils im Kabeltrog verlegt wird, bis zum Schalter S7. Dort erfolgt die Einspeisung in das Kettenwerk der Strecke 3283.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Freileitung

Die Strecke wird von 110 kV Freileitungen gekreuzt. Dabei handelt es sich bei km 2,988 um eine Leitung der RWE Essen und bei km 3,046 und 3,056 um Leitungen der Pfalzwerke AG. Der Abstand zur Fahrleitung ist eingehalten, es sind keine Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

Ortssteuereinrichtung

Die Oberleitungsschalter bzw. deren Schaltantriebe werden an eine Ortsteuereinrichtung (OSE) angeschlossen. Die OSE versorgt die Schaltantriebe mit der benötigten Energie und übernimmt die Steuerungsfunktion.

Die OSE-Kabel der Oberleitungsschalter 117 und S7 im Bahnhof Homburg sind neu zu verlegen und an die vorhandene Fernwirkanlage anzuschließen.

Vogelschutz

Die Vogelschutzmaßnahmen werden nach RiL 997.9114 wie folgt geplant:

Sitzgelegenheiten für Vögel auf Erdpotenzial der Oberleitungsanlage in der Nähe aktiver Teile, die nicht gegen direktes Berühren geschützt sind, müssen einen Mindestabstand zu aktiven Teilen von mind. 0,60 m aufweisen.

Alle Auslegermaste haben einen Überstand von > 0,6 m über dem Anschlagpunkt des Auslegers.

Alle Ausleger unter der Traverse der Zweigleisenausleger wurden als geerdete Ausleger geplant.

Bei Abständen zwischen der Unterkante von Bestandsbauwerken zum Tragseil von weniger als 0,6 m wird ein ummanteltes Tragseil eingebaut. Das ummantelte Tragseil wird 1,5 m über die äußere Bauwerksbegrenzung hinausgezogen. Nach Fertigstellung der Oberleitung wird die Einhaltung der Bedingungen überprüft.

Bei Masttrennschaltern wird gemäß RiL 997.9114 durch Vogelabweiser entsprechend Ebs 19.01.21 oder durch gleichwertige Vogelschutzmaßnahmen ein Aufsitzen der Vögel auf der Traverse verhindert. Es sind nur Mastschalter mit Verbundisolatoren zu verwenden.

Die geplante Oberleitung ist in den Lageplänen der Unterlage 3.1 bis 3.13 sowie den Querschnitten der Unterlage 10 dargestellt.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Erdung

Metallische Teile (z. B. Gitterroste, Geländer) bzw. Bauteile, die metallische Teile enthalten (z. B. bewehrte Bauteile oder Lichtmasten), die innerhalb eines Abstandes von 4,00 m zur Gleisachse liegen, müssen dauerhaft elektrisch leitend mit den Gleisen verbunden werden. Hierzu werden für den Anschluss der elektrisch leitenden Bauteile sogenannte Sammelerden verlegt. Die Sammelerde wird an allen Haltepunkten vorgesehen (Beeden, Schwarzenacker, Schwarzenbach) und über PAS Schienen in der Bahnsteigtrasse ans Gleis (an nicht isolierte Schiene) geerdet. Die Sammelerde bei Bf Einöd wird an beide Gleise angebunden.

Die Geländer der Dienstreppen werden auch mittels Kabel ans Gleis angebunden und geerdet.

In den neuen ZV-Schränken werden Hauptpotenzialausgleichschienen (HPAS) mit jeweils einem Tiefen-/ und Bahnerder vorgesehen.

Die Wetterschutzhäuser der jeweiligen Stationen werden an die Sammelerde angebunden.

Alle neuen Signalmaste werden ebenfalls auch mittels Kabel ans Gleis angebunden und geerdet. Das gleiche gilt für alle neuen OL-Masten.

Die bestehenden Straßenüberführungen und Eisenbahnüberführungen werden im Rahmen der Elektrifizierung mit den erforderlichen Erdungen nachgerüstet und sofern nicht schon vorhanden mit einem Berührungsschutz ausgerüstet. Die bei den einzelnen Bauwerken erforderlichen Maßnahmen sind im Kapitel 5.4.1 beschrieben.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

6 Tangierende Planungen

Im Verlauf der Strecke 3283 zwischen Beeden und Schwarzenbach (Bahn-km 3,6 bis 4,9) tangiert die Maßnahme ein Vorhaben des Landesbetriebes für Straßenbau "Bundesstraße B423 Ortsumgehung Schwarzenbach und Schwarzenacker". Unter anderem soll zur Kreuzung der Strecke 3283 bei Bahn-km 3,7 eine Straßenüberführung (SÜ) neu errichtet werden. Die Planung befindet sich aktuell im Anhörungsverfahren.

Wie in den Lageplänen der Unterlage 3 Blatt 5 bis 7 dargestellt, kreuzt diese die Bahntrasse in einem sehr flachen Winkel und bedingt damit eine große Spannweite der SÜ. Zudem sieht die betreffende Planung einen Radweg vor, der streckenrechts parallel zur Strecke 3283 führen soll und im Bereich der neuen Straßenbrücke auf derselben Höhe wie die Gleistrasse liegen soll. In diesem Bereich ist aber auch der Erwerb eines ca. 1,0 – 1,5 m breiten Geländestreifens für die Reaktivierung der Strecke 3283 erforderlich, da der neue Kabelkanal sonst nicht auf DB-Gelände zu liegen kommt und das freizuhaltende Lichtraumprofil sich sonst direkt am Radweg befindet. In diesem Bereich ist daher eine Trennung der Verkehrswege durch einen Zaun vorgesehen.

Durch die bei der "Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken" geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden teilweise Flächen in Anspruch genommen, die bereits durch den Neubau der B 423 Ortsumgehung überplant sind. Bei den geplanten Ausgleichsmaßnahmen wurde der Bau der Ortsumgehung berücksichtigt: Die Inanspruchnahme von Flurstücken für die Pflanzung von Hecken ist so konzipiert, dass sie auch bei einem Bau der Bundesstraße weiterhin bestehen bleiben kann. Bei einem temporären, baubedingten Eingriff in die Heckenstruktur durch den Neubau der Bundesstraße kann diese im Nachgang wiederhergestellt werden. Eine entsprechende Abstimmung mit Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) ist erfolgt.

Die Straßenüberführung ist wegen der Streckenelektrifizierung mit einem Berührungsschutz nach 3 Ebs 02.05.19 und einer Erdung zu versehen.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Zur Realisierung des Vorhabens ist die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen erforderlich, die teilweise über die für das Vorhaben selbst benötigten Flächen hinausgehen (sog. Baustelleneinrichtungsflächen). Lage und Umfang der Baustelleneinrichtungsflächen sind in Unterlage 11 dargestellt. Die wesentlichen Parameter bei der Auswahl dieser Flächen waren Örtlichkeit und Nähe zur Bahntrasse, kurzfristige Erreichbarkeit über Hauptverkehrsstraßen, überwiegende Nutzung von DB-eigenen Grundstücken, die Berücksichtigung der Lage von Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten sowie eine möglichst geringe Beeinträchtigung der umgebenden Wohnbebauung.

Der Großteil der Baustelleneinrichtungsflächen liegt auf DB-eigenen Grundstücken. Grundstücke Dritter sind bei nachfolgenden Baustelleneinrichtungsflächen betroffen:

- Baustelleneinrichtungsfläche Bauwerksverzeichnis-Nr. 5.6 siehe Unterlage 11.3 und 11.4, mit den betroffenen Flurstücken 2516/3, 2516/4, 2515 und 2515/3 der Gemarkung Beeden-Schwarzenbach
- Baustelleneinrichtungsfläche Bauwerksverzeichnis-Nr. 5.10 siehe Unterlage 11.6 mit den betroffenen Flurstücken 4880/6 und 4880/7 der Gemarkung Einöd
- Baustelleneinrichtungsfläche Bauwerksverzeichnis-Nr. 5.13 siehe Unterlage 11.7 mit den betroffenenem Wegeflurstück 1567/3 der Gemeinde Einöd
- Baustelleneinrichtungsfläche Bauwerksverzeichnis-Nr. 5.16 siehe Unterlage 11.9 mit den Flurstück 1915/48 der Gemeinde Einöd. Die vorübergehend in Anspruch genommene Fläche wird allerdings im Zuge der Maßnahme für den Bahnhof Einöd ohnehin erworben.

Alle in Unterlage 11 dargestellten Baustelleneinrichtungsflächen stehen im engen funktionalen Zusammenhang mit der beantragten Baumaßnahme und sind für die Realisierung des Vorhabens erforderlich. Die wesentlichen auf diesen Flächen vorzunehmenden bauzeitlichen Tätigkeiten sowie die bei entsprechender Nutzung jeweils vorzusehenden Maßnahmen zum Schutz von Boden und Gewässern ergeben sich aus Anhang 1 zum Erläuterungsbericht. Zu den danach möglichen Nutzungen zählen u.a. die Zwischenlagerung und ggf. Behandlung von Bauabfällen. Eine genaue Zuordnung der bauzeitlichen Nutzungen zu den vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen ist Gegenstand der Ausführungsplanung. Für die bauzeitlichen Nutzungen ggf. erforderliche Genehmigungen bzw. Erlaubnisse sowie die Feststellung der Eignung der Flächen für die in Anhang 1 dargestellten

Vorhaben:

Unterlage 1

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken

Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze

Planfeststellungsabschnitt Saarland

Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682

Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Nutzungen einschließlich Schutzmaßnahmen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (§ 75 Abs. 1 Satz 1, Halbsatz 2 VwVfG) mitumfasst.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

8 Baudurchführung

8.1 Bauzeit und Bauverfahren

Zum Bauablauf ist vorbemerkt festzuhalten, dass dieser mit Unsicherheiten behaftet ist und in seiner Detaillierung der Abschätzung der Bauzeit, der benötigten betrieblichen Sperrpausen sowie der Untersuchung von baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) dient. Zudem wurde eine Bauausführung unterstellt, die weitgehend ohne Nacht- und Wochenendarbeiten und ohne große Eingriffe in Anliegergrundstücke auskommt. Der genaue Bauablaufplan wird erst nach der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem ausführenden Unternehmer vorliegen. Unter Berücksichtigung dieser Prämisse wurde der Bauablauf von der Vorhabenträgerin konzipiert und mit Vorgangsdauern hinterlegt, die einer optimierten Bauabwicklung in zeitlicher und wirtschaftlicher Hinsicht gerecht werden.

Die Bauzeit beträgt ca. 20 Monate im Zeitraum 2023 – 2025. Die Inbetriebnahme der Strecke 3283 wird dann im Mai 2025 erfolgen

Einen zeitlichen Zwangspunkt stellt die Rodung des Gleisbereichs der stillgelegten Strecke 3283 im Bereich km 1,350 (W100 Homburg) bis einschließlich Einöd dar. Diese ist zwingend in der vegetationsfreien Zeit zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar durchzuführen. Nach aktuellem Zeitplan erfolgt die Rodung im Februar 2023.

In der zeitlichen Abfolge soll der Bau von Homburg in Richtung Zweibrücken erfolgen. Daher erfolgt zuerst die Ertüchtigung des Bahnhofsgleises Homburg mit dem Einbau der neuen Weiche 100. Hierfür wird eine ca. 3 – 4 wöchige Sperrung des Industriegleises der Stadt Homburg erforderlich, welches in ca. km 1,3 von der Strecke 3283 abzweigt. Die Erneuerung der EÜ Pfänderbach in km 5,857 sowie der SÜ Kieskautstraße in 6,362 haben gleichzeitig zu beginnen, da ihre Fertigstellungen Voraussetzung für den Weiterbau in diesen Bereichen sind.

Nach Einbau der neuen Weiche 100 ist im weiteren Verlauf der Baumaßnahme die Erstellung und Einrichtung eines sogenannten „Baugleises“ möglich. Dies ist wichtig für die Anlieferung einiger Baustoffe wie insbesondere der neuen 120 m – Schienen, sowie für die Zufahrt gleisgebundener Baumaschinen.

Der Rückbau des bestehenden Gleises von Homburg Weiche 100 bis Einöd und das Planieren des verbleibenden Schotters mit Herrichtung als Baustraße ist dann Voraussetzung für die Erneuerung des Abschnittes Homburg – Einöd. Im Bereich km 1,8 – 1,9 kann eine Wendemöglichkeit auf dem hier sehr breiten Damm erstellt werden. Dieser Wendemöglichkeit kommt nach Wiederinbetriebnahme der Zufahrt

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

zum an Weiche 100 anschließenden Industriegleis eine große Bedeutung zu, da die Trasse dann für Straßenfahrzeuge ab ca. km 1,450 nicht mehr bis zum Bahnhof Homburg befahrbar ist.

Der Neubau der Stützmauer rechts, km 2,063 - 2,538 muss wegen der Erreichbarkeit der Baustelle nach Einrichtung der „Baustraße“ auf der Trasse erfolgen. Der Bau der Stützmauer ist aber keine Voraussetzung z.B. für den Gleisbau.

Im weiteren Verlauf der Baumaßnahme nach Fertigstellung des Bahnhofsgleises in Homburg und Fertigstellung der EÜ Pfänderbach und der SÜ Kieskautstraße sollen die Erdarbeiten für die Gleistrasse erfolgen: Aushub des Bodens und Einbau der PSS. Hierbei sind auch die vorgesehenen Kabelquerungen unter dem zukünftigen Gleis herzustellen sowie die Bahnsteigfundamente und -Kanten zu setzen. Das Gleis wird dabei erst ohne Verfüllschotter aufgebaut und tiefer abgelegt für die späteren Verfüll- und Stopfarbeiten. Die Erneuerung der Bahnübergänge km 2,911 und 4,763 erfolgt ebenfalls in diesem Zeitraum, deren Vollsperrung wird dabei mit der Stadt Homburg abgestimmt. Sie wird in mehreren Einzelsperrungen in der Summe ca. 2-3 Tage je BÜ betragen. Bedingt durch die räumliche Ausdehnung der Baustelle sind vielfache Parallelarbeiten ohne gegenseitige Beeinträchtigung möglich.

Nach Erstellung des Gleises (noch ohne Verfüllschotter) folgt die Hinterfüllung der Bahnsteigkanten sowie die Fertigstellung der Bahnsteige und ihres Zubehörs, parallel dazu erfolgen die Verfüll- und Stopfarbeiten. Abschließend erfolgt der Bau der Kabeltrasse und der Oberleitung sowie der Signaltechnik.

Aufgrund der örtlichen Situation kann die Andienung der Baustellen weitgehend über öffentliche Straßen erfolgen. Dennoch werden einige Arbeiten vom Gleis aus erfolgen, da der Gleisbereich nach Einbau von Schienen und Schwellen für Straßenfahrzeuge nicht mehr befahrbar ist. Einige Arbeiten werden ohnehin besser vom fertigen Gleis aus durchgeführt, z.B. der Bau der Kabeltrasse sowie die Oberleitungsarbeiten.

Baustellenzufahren werden an der Güterbahnhofstraße in Homburg, an den Bahnübergängen km 2,911 „Hofstraße“, km 4,773 „Mastauweg“, in km 5,520 am Haltepunkt Schwarzenacker (mit Zufahrt von Straße „Am Schwedenhof“) und in km 6,910 an der „Ingweilerstraße“ in Einöd eingerichtet.

Die Erstellung des neuen Bahnhofs Einöd an der bestehenden Strecke 3450 bedingt eine ca. 6,5 - monatige Sperrung der Strecke. Während des Zeitraums der durchgehenden Streckensperrung der Strecke 3450 wird ein Schienenersatzverkehr zwischen dem Bahnhof Würzbach und Zweibrücken Hbf eingerichtet. Im Vorlauf zur Streckensperrung sind Nacharbeiten in Nachtbetriebsruhe der Strecke 3450

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

erforderlich. Sie dienen zur Vorbereitung der Streckensperrung und betreffen das Verlegen der Kabeltrasse der Strecke 3450. Vor Erstellung des Bahnsteigs wird nach Beginn der Sperrung der Strecke 3450 diese im Bereich des zukünftigen Bahnsteigs zurückgebaut um später bis zu ca. 5 m nach Westen verschoben neu erstellt zu werden. Zur besseren Baustellenandienung wird nach Beginn der Streckensperrung eine weitere Baustellenzufahrt von der Wörschweiler-/ Raiffeisenstraße über den aufzulassenden BÜ km 100,550 errichtet werden. Dabei ist der Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu berücksichtigen, da der aufzulassende BÜ während der Sperrung der EÜ in km 100,383 für ihren Umbau zum Bahnsteigzugang als Umleitung dient. Während der Sperrung der Strecke 3450 wird die spätere Trasse des Streckengleises der Strecke 3283 weitgehend als Baustraße benötigt; der Wiederaufbau erfolgt daher vsl. im Nachgang. Nach Rückbau der Strecke erfolgt das Setzen der Spundwände, der Aushub für den Bahnsteigzugang (Zugangsbauwerk) und der Anschluß an die bestehende EÜ km 100,383, die hierfür angepaßt wird. Danach wird die Rampe betoniert. Der Neuaufbau des Bahnkörpers der Strecke 3450 läuft erst zeitgleich, kann aber während der Abbindezeit des Betons der Rampe weiterlaufen. Zumindest die Bahnsteigkante an der Strecke 3450 ist hierbei einschließlich ihres Fundamentes mit zu erstellen. Im Zusammenhang mit dem Neuaufbau des Streckengleises der Strecke 3450 ist auch die neue Weiche 1 am BÜ „Webenheimer Straße“ in km 99,769 einzubauen. Der BÜ muss hierfür für 2-3 Tage auch für den Straßenverkehr gesperrt werden, die Umleitung erfolgt über die Bundesstraße B423.

Nach dem Gleisbau erfolgt dann der Bau der restlichen Kabeltrasse der Strecke 3450 und des Bahnsteigs, sowie die Anpassung der Signaltechnik bzw. ihre Neuerrichtung. Die vollständige Erstellung des ESTW Einöd, einschließlich aller seiner zugeordneten Stell- bzw. Schaltelemente und Verbindungen zu den Nachbarstellwerken ist hierbei die Voraussetzung für die Wiederinbetriebnahme der Strecke 3450 und stellt somit einen wichtigen zeitlichen Zwangspunkt dar. Daher sind auch die Arbeiten an der Signaltechnik zwischen Einöd und Zweibrücken im rheinland-pfälzischen Abschnitt innerhalb der Streckensperrung durchzuführen. Zweckmäßigerweise sollten auch die übrigen Arbeiten in diesem Abschnitt wie die Bahnsteigaufhöhung im Bf Zweibrücken Hbf, im selben Zeitraum erfolgen, zumindest aber das Setzen der Oberleitungsmasten.

Nach Wiederinbetriebnahme der Strecke 3450 im Herbst 2024 erfolgt dann die Fertigstellung der Strecke 3283 in Einöd mit deren Anschluß an die neue Weiche 1, sowie der Bau der Oberleitung im Bereich Einöd der Strecke 3283. Restarbeiten auf der Strecke 3450 erfolgen in Nachtarbeiten in der Nachtbetriebsruhe der Strecke.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

8.2 Bauphasen

Die bereits oben beschriebenen Abschnitte der Baumaßnahme stellen auch die drei Bauphasen dar. Angegeben sind die jeweiligen Hauptspernungen ohne Vor- und Nacharbeiten. Es gibt folgende drei Hauptphasen:

1. **Bahnhofsbereich Bf Homburg (Saar) Hbf** (betrieblich relevant)
Streckensperrung Strecke 3283 (Bahnhofsgleis) von km 0,556 (Weiche 524) bis km 1,370 (Anschlußgrenze), Dauer ca. 4 Wochen.
2. **Strecke 3283 Homburg – Einöd** (betrieblich nicht relevant)
km 1,370 (Anschlußgrenze) bis ca. km 6,900 am aufzulassenden BÜ vor Einöd
nicht befahrbar, teilweise abgebaut, ohne Verbindung zum Bestandsnetz.
Dauer ca. 1 Jahr.
3. **Bahnhof Einöd und Strecke Einöd – Zweibrücken** (betrieblich relevant)
km 100,550 - 95,822 der eingl. Strecke 3450 Rheinsheim – Rohrbach durchgehende Streckensperrung Strecke 3450 von Zweibrücken bis Würzbach, Dauer ca. 6,5 Monate.

Zwischen den Bauphasen besteht aus bereits beschriebenen Gründen keine scharfe Trennung, insbesondere zwischen den Phasen 1 und 2 sowie 2 und 3 bestehen vielfältige zeitliche Überschneidungen.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Es wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16) erstellt. Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag (Unterlage 18) behandelt die artenschutzrechtlichen Belange nach §§ 44, 45 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Mittels der Natura 2000 Vorprüfungen (Unterlage 17) soll festgestellt werden, ob eine Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen gegeben ist. Der LBP (Unterlage 15) dient innerhalb der Planfeststellungsunterlagen der Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß § 14 ff BNatSchG.

9.1 Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen

Grundsätzlich sollen alle Arten von Beeinträchtigungen auf die verschiedenen Schutzgüter vermieden werden.

Hierzu gehört, dass entsprechende Baugeräte und -maschinen bei der Baudurchführung eingesetzt werden. Die Bauverfahren werden ebenfalls entsprechend gewählt, um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Gemäß § 15 (1) BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Eingriffe sind auszugleichen.

Im Folgenden erfolgt die Benennung der aus landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Gründen angezeigten Vermeidungsmaßnahmen:

Umweltfachliche Bauüberwachung

Generell wird eine Umweltfachliche Bauüberwachung (UBü) das Projekt während der gesamten Bauphase begleiten und auf der Baustelle präsent oder kurzfristig erreichbar sein. Die UBü überwacht und koordiniert die Durchführung der festgesetzten naturschutzrelevanten Maßnahmen. Auf diese Weise können die im LBP festgesetzten Maßnahmen in enger Abstimmung mit der technischen Bauleitung sachkompetent durchgeführt und unbeabsichtigte Schäden an Arten und Biotopen vermieden werden (die spezifischen Vorgaben zur Umweltfachlichen Bauüberwachung des Umweltsleitfadens, Teil VII, des Eisenbahn-Bundesamtes sind zu beachten). Die UBü hat grundsätzlich nicht nur die LBP-Maßnahmen zu überwachen, sondern ist auch Ansprechpartner für sämtliche umweltrelevanten Themen im laufenden Baubetrieb.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Vermeidung der Bodenbeeinträchtigung/Bodenverdichtung

Unversiegelte Zuwegungen, sämtliche befahrene Flächen sowie Standflächen von Baufahrzeugen auf unversiegelten Böden innerhalb der BE-Flächen, werden zur Vermeidung von Bodenverdichtung sowie zum Schutz von darin lebenden Organismen mit Aluplatten oder vergleichbaren bodenschonenden Materialien ausgelegt. Die bodenschonenden Materialien werden mindestens in der Gesamtbreite der Baufahrzeuge ausgelegt. Dadurch werden gleichfalls im Boden lebende Kleinstorganismen geschützt.

Je nach Feuchtezustand der Böden sind Oberbodenarbeiten entsprechend der DIN 19731 bzw. DIN 18915 nicht zulässig.

Gewässerschutzmaßnahme

Zur Minderung baubedingter Auswirkungen am Pfänderbach, an welchem bauliche Maßnahmen notwendig sind, werden folgende Maßnahmen durchgeführt. Die Maßnahmen gelten auch für Bauarbeiten angrenzend der übrigen Gewässer.

Das anfallende Oberflächenwasser der Verkehrs- und Bauflächen darf nicht direkt in die bestehenden Bäche geleitet werden. Neben einer Versickerung vor Ort werden Rückhalteeinrichtungen vorgesehen.

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).

Sammeln, Ableiten und Klären von zementhaltigen Wässern.

Vermeidung von Feinsedimentfracht ggf. auch mit Spundwänden und Raubäumen (Trübung und Verschlammung).

Einhaltung von Schutzvorkehrungen und Vorschriften.

Bei Unfällen mit gewässergefährdenden Stoffen werden umgehend die Wasserschutzbehörde, die Feuerwehrleitstelle, die staatliche Fischereiaufsicht sowie die Pächter informiert.

Fischökologische Baubauüberwachung, insbesondere an den sensiblen Abschnitten (gewässerspezifisch)

Abfangen der durch die Baustelle ausgelösten Sedimentfrachten mit Hilfe von Senken, Absetzfallen oder andere Rückhalte-Einrichtungen

Rasche Rekultivierung der Uferbereiche, um Einschwemmungen zu vermeiden

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Bereiche

Die bauzeitlich beanspruchten Flächen werden nach Abschluss der Bautätigkeit fachgerecht rekultiviert und soweit als möglich in ihren ursprünglichen Ausgangszustand versetzt. Dies betrifft alle Flächen außerhalb des von Bewuchs freizuhaltenden Gleisbereichs.

Landschaftliche Einbindung der Trasse durch die Pflanzung einer Hecke

Entlang der Trasse zwischen Bahn-km 3,6 und 4,65 werden Gehölze gepflanzt. Die Pflanzung erfolgt außerhalb der des von Bewuchs freizuhaltenden Gleisbereichs. Den Heckenpflanzungen werden, soweit es möglich ist, 2 m breite Saumstreifen vorgelagert. Die Hecken bedürfen der regelmäßigen Pflege durch partielles auf den Stock setzen.

Manuelles auf den Stock setzen und Bauzeitenbeschränkung für Wurzelrodung in Haselmaushabitaten

Müssen in potenziellen Haselmaushabitaten Gehölze entfernt werden, werden diese in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar motormanuell auf den Stock gesetzt. Der Gehölzschnitt wird bis 28. Februar abtransportiert, ohne die zuvor von Gehölzen bestandene Fläche zu befahren. Die verbliebenen Wurzelstubben werden nach dem Abwandern der Haselmäuse, ab ca. Ende Mai, entfernt. Eine Einweisung der ausführenden Firma erfolgt im Rahmen einer umweltfachlichen Bauüberwachung.

Kontrolle Quartierbäume und Verschluss der Quartiere mittels Folie

Höhlenbäume, die im Zuge der Verkehrssicherung oder der Baufeldräumung gerodet werden müssen, werden im September/Oktobre von einer fachkundigen Person auf Fledermausbesatz kontrolliert und anschließend verschlossen, um einen neuen Besatz von Fledermäusen zu verhindern. Ist ein Fledermausbesatz vorhanden oder kann nicht sicher ausgeschlossen werden, dass sich Fledermäuse in einer Baumhöhle aufhalten, wird der Verschluss so ausgeführt, dass Fledermäuse aus der Höhle raus, aber nicht wieder hineinkommen können. Sobald ein Besatz von Fledermäusen ausgeschlossen werden kann, können die Bäume durch die umweltfachliche Bauüberwachung zur Fällung frei gegeben werden.

Terminierung Baumfällarbeiten

Fäll- und Rodungsarbeiten von Bäumen, die ein Habitatpotenzial für Fledermäuse aufweisen, dürfen nur außerhalb der Fortpflanzungszeit der Fledermäuse, also im Zeitraum von Anfang November, nach einer frostreichen Phase, bis Ende Februar durchgeführt werden. Hierdurch wird eine direkte Betroffenheit (Tötung, Verletzung) von Fledermäusen, die Höhlen als Tagesversteck oder Sommerquartier nutzen, im

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Zuge der Baufeldfreimachung vermieden. Um eine Betroffenheit von Fledermäusen in potenziellen Winterquartieren auszuschließen, werden diese vor den Rodungsarbeiten durch eine fachkundige Person auf einen Besatz von Fledermäusen kontrolliert. Sobald ein Besatz von Fledermäusen ausgeschlossen werden kann, können die Bäume durch die umweltfachliche Bauüberwachung auch innerhalb der Fortpflanzungszeit der Fledermause zur Fällung frei gegeben werden, sofern dies nicht mit anderen artenschutzrechtlichen Belangen kollidiert (Avifauna).

Bauzeitenbeschränkung zur Baufeldräumung

Die Baufeldräumung (sowohl die Gehölzrodung, das Mähen von Staudenvegetation, das Abräumen von Gehölzlagern) wird außerhalb der Vogelbrutzeit, also zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchgeführt. Aufgrund des Reptilienvorkommens werden Gehölze nur oberirdisch ohne schweres Gerät gefällt. Die Wurzelstubben werden erst nach erfolgreichem Abfang der Reptilien entfernt.

In Einzelfällen kann die Entfernung einzelner Gehölze (bspw. Bebauung einer Baulücke) auch während der Vogelbrutzeit, nach Freigabe durch die umweltfachliche Bauüberwachung oder einen Avifaunisten oder durch die zuständige Naturschutzbehörde, erfolgen.

Terminierung des Bodeneingriffs

Bodeneingriffe werden außerhalb der Überwinterungszeit der Mauer- und Zauneidechsen und der Schlingnatter, welche je nach Witterung von Oktober bis März andauert, durchgeführt.

Zäunung der Trasse

Um möglichst viele Individuen aus dem Eingriffsbereich fern zu halten, wird entlang der derzeit nicht befahrenen Trasse beidseitig ein Reptilienschutzzaun aufgestellt. Die Zäune weisen eine Höhe von ca. 50 cm und eine glatte Oberfläche sowie einen Überkletterungsschutz auf. Die Schutzzäune werden in den Boden eingegraben. Der Reptilienschutzzaun wird während der Bauphase erhalten, damit keine Reptilien aus dem angrenzenden Bereich in die Gefahrenbereiche einwandern können. Die Funktionstüchtigkeit des Reptilienschutzzaunes wird regelmäßig durch die umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Abdeckung von Gruben zum Schutz von Reptilien

Nach der Rammrohrung bis zur Verfüllung der Grube werden die Gruben mit einer Abdeckung versehen, um ein Hineinfallen von Tieren zu verhindern.

Habitatentwertung und Zäunung der Baustelleneinrichtungsflächen zum Schutz von Reptilien

Vor der Einrichtung der BE-Flächen werden diese entwertet und alles Material wie bspw. Reisig- oder Sand- oder Steinhäufen händisch entfernt. Um ein Einwandern von Reptilien in die Baustelleneinrichtungsflächen mit geeigneten Habitaten für Reptilien zu verhindern, werden diese mit einem Reptilienschutzzaun eingezäunt.

Abfang und Umsiedlung von Mauereidechsen

Entlang der Strecke sowie in den BE-Flächen mit geeigneten Habitatpotentialen für die Mauereidechsen, wird von fachkundigen Personen ein Abfang durchgeführt. Die Tiere werden auf die Interimsflächen gebracht. Der Abfang kann ebenfalls unter Zuhilfenahme von ebenerdig eingegrabenen 1,0 L Plastikbechern optimiert werden. Diese Methode darf jedoch nur Anwendung finden, wenn eine tägliche Kontrolle der Eimer gewährleistet werden kann und die Becher mit Material (Blätter o. ä.) bestückt werden, damit sich die Tiere darunter verstecken können und nicht von Freißfeinden entdeckt werden.

Habitatentwertung/Vergrämung

Vegetation, die entfernt werden muss und in Lebensstätten der Zauneidechse eingreift, wird händisch bzw. ohne schweres Gerät entfernt. Die Bereiche werden mit der umweltfachlichen Bauüberwachung festgelegt. Es handelt sich vor allem um die Bereiche, in welchen ein stärkerer Bewuchs an den Gleisschotter angrenzt: bei km 4,4 – 4,7, km 5,5 - 5,8, km 6,8 - 7,0 und km 99,6. Ist nach einem Rückschnitt von Gehölzbeständen auch die Entfernung von Wurzelstöcken notwendig, wird dies zwischen März und Ende Mai (witterungsabhängig) durchgeführt, wenn die Reptilien ihre Winterverstecke verlassen haben. Wurzelstöcke dürfen nur entfernt werden, wenn das Gebiet frei von überwinterten Reptilien ist.

Sollte eine Fällung der Gehölze vor der Aktivitätszeit der Reptilien notwendig sein, dürfen diese nur oberirdisch gefällt werden.

Abfang und Umsiedlung von Zauneidechsen

Entlang der Strecke sowie in den BE-Flächen mit geeigneten Habitatpotentialen für die Zauneidechsen, wird von fachkundigen Personen ein Abfang durchgeführt. Die Tiere werden auf die für die Zauneidechsen angelegte Interimsflächen gebracht. Der Abfang kann ebenfalls unter Zuhilfenahme von ebenerdig eingegrabenen 1,0 L

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Plastikbechern optimiert werden. Diese Methode darf jedoch nur Anwendung finden, wenn eine tägliche Kontrolle der Eimer gewährleistet werden kann und die Becher mit Material (Blätter o. ä.) bestückt werden, damit sich die Tiere darunter verstecken können und nicht von Freßfeinden entdeckt werden.

Errichtung von Interimsflächen für Mauereidechsen

Auf geeigneten Flächen werden Zwischenhalterungsflächen vor Beginn der Baufeldfreimachung im Februar 2023 und vor einem Abfang in unmittelbarer Nähe zur Trasse bzw. zu den BE- Flächen angelegt. Die Zwischenhalterungsflächen müssen über ausreichend Nahrungsangebot, Sonnenplätze, Überwinterungs- sowie Fortpflanzungsmöglichkeiten verfügen und gegebenenfalls dementsprechend mit Habitatrequisiten aufgewertet werden.

Errichtung von Interimsflächen für Zauneidechsen

Auf geeigneten Flächen werden Zwischenhalterungsflächen vor Beginn der Baufeldfreimachung im Februar 2023 und vor einem Abfang in unmittelbarer Nähe zur Trasse angelegt. Die Zwischenhalterungsflächen müssen über ausreichend Nahrungsangebot, Sonnenplätze, Überwinterungs- sowie Fortpflanzungsmöglichkeiten verfügen und gegebenenfalls dementsprechend mit Habitatrequisiten aufgewertet werden.

Stellen eines Amphibienschutzzauns

Die potenziellen Amphibienhabitate werden mit einem Amphibienschutzzaun gegen die Baumaßnahme abgegrenzt, um ein Einwandern der Amphibien in den Baubereich zu verhindern. Der Zaun wird während der gesamten Bauzeit erhalten und regelmäßig auf seine Funktionsfähigkeit geprüft.

CEF-Maßnahmen

Durch die nachfolgend aufgeführten „Vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ (CEF-Maßnahmen: Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität) wird im Zusammenwirken mit den oben aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen das Eintreten der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verhindert.

Heckenpflanzungen als Habitatersatz für die Haselmaus

Um den Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die Haselmaus auszugleichen, werden Hecken gepflanzt. Die Haselmaus besiedelt auch Habitattypen mit relativ kurzer Entwicklungszeit, z. B. Brombeergebüsche und Schlagfluren, die halbruderal sind und sich entsprechend rasch in junge

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Gehölzbestände entwickeln, solange die Nahrungsbasis und ausreichend Versteckmöglichkeiten vorhanden sind.

Anbringen von Fledermauskästen als Ersatz

Verlorengehende Quartiere für waldgebundene Arten sind adäquat auszugleichen. Im Zuge der Baumfällungen zur Verkehrssicherung und zur Baufeldräumung gehen 35 potenzielle Quartierbäume verloren. Der Verlust ist auf Grund der noch verbleibenden vorhandenen Quartiere im räumlichen Zusammenhang mit einem Faktor 1:1 auszugleichen. Die Fledermauskästen werden im nahen Umfeld des Kaninchesberg fern von Störquellen (Beleuchtung, Straßen) aufgehängt. Zudem werden die Fledermauskästen in einer Höhe von 2 bis 3 m, an der wetterabgewandten Seite von Gehölzen oder Gebäuden angebracht. Es wird dabei darauf geachtet, dass ein freier Anflug gewährleistet ist.

Heckenpflanzung als Ersatzhabitat für gebüschbrütende Vogelarten

Um den Verlust an Habitaten für gebüschbrütende Vogelarten auszugleichen, sind Heckenpflanzungen entlang der Trasse vorgesehen. Die Hecken werden dicht gepflanzt, sodass sie die Habitatsigenschaften gebüschbrütender Vögel rasch erzielen. Die Hecken werden dauerhaft gepflegt, sodass ein langfristiger Ersatz von Vogelquartieren gewährleistet wird.

Anbringen von Vogelnistkästen als Ersatz für Höhlenbäume

Um den Verlust an Bruthöhlen kurzfristig auszugleichen und den Konkurrenzdruck unter höhlenbrütenden Arten abzuschwächen, werden Nistkästen in angrenzenden Gehölzbeständen angebracht.

Für die Fällung der 12 Quartierbäume mit Höhlenpotenzial für höhlenbrütende Arten sollen auf Grund des hohen Konkurrenzdrucks unter den höhlenbrütenden Arten 36 Kästen, jeweils drei Kästen pro entfallendem Quartierbaum schwerpunktmäßig im Bereich am Kaninchesberg angebracht werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Kästen in einer Höhe von 2 bis 3 m, an der wetterabgewandten Seite von Gehölzen, angebracht werden. Sie werden für die Dauer von 15 Jahren erhalten und jährlich während der Wintermonate gereinigt. Die 36 Kästen sind so zu wählen, dass sie dem im Untersuchungsraum vorkommenden wertgebenden Artenspektrum höhlenbrütender Arten entsprechen (Feldsperling, Haussperling, Gartenrotschwanz, Star und Trauerschnäpper).

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

9.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

9.2.1 Schutzgut „Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit“

Baubedingte Konflikte

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, hierzu zählen insbesondere auch bau- und betriebsbedingte Geräusche.

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 die vorübergehende Flächeninanspruchnahme ergeben sich bei nahe an der Trasse gelegener Wohnbebauung wie in Schwarzenacker, Einöd und den BE-Flächen 5.01 bis 5.04, 5.09, 5.11 bis 5.13, 5.15 und 5.17. Durch Baustellenverkehr sind mittlere Konflikte an den Bahnübergängen Hofstraße und Mastauweg, sowie Am Schwedenhof und an der Ingweiler Straße zu erwarten.

Hohe Konflikte durch Baulärm und Erschütterungen sind entlang der gesamten Trasse zu erwarten.

Anlagenbedingte Konflikte

Es sind keine zusätzlichen anlagenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit zu erwarten.

Betriebsbedingte Konflikte

In einer schalltechnischen Untersuchung wurden die resultierenden betriebsbedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen durch die Baumaßnahmen ermittelt und bewertet.

Es sind keine zusätzlichen betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit zu erwarten.

9.2.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“

Im Vorhabenbereich befinden sich keine geschützten Biotop, Naturschutz- und Natura 2000-Gebiete. Für die im Untersuchungsraum liegenden Natura 2000-Gebiete „Blies“, „Bliesau bei Beeden“ und das Vogelschutzgebiet „Beeder Bruch“ wurden FFH-Vorprüfungen erstellt, die zu dem Ergebnis kommen, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auszuschließen sind.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Baubedingte Konflikte

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 und nichtstoffliche Emissionen bei Säugetieren (Haselmaus), Vögeln und Reptilien.

Bzgl. 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 trassennahen Gewässern zwischen km 4,6 und 5,0 sowie 6,2 und 6,3 der Strecke 3283. Biotoptypen sind durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch alle BE-Flächen sowie sehr schmale linienhafte Bereiche mit kurzen Unterbrechungen zwischen km 1,93 bis 7,65 mit hohen Konflikten betroffen, ein mittlerer Konflikt besteht im Bereich von km 5,50 bis 5,68, km 5,80 bis 5,85 und km 6,85 bis 6,91 der Strecke 3283.

Ein mittlerer Konflikt entsteht für die Haselmaus durch nichtstoffliche Emissionen zwischen km 2,35 und 2,9 beidseitig der Trasse (Neubau Stützwand), km 5,45 und 5,85 beidseitig der Trasse (Neubau EÜ Pfänderbach) und km 6,9 bis 7,4 östlich der Trasse (Bau Bahnhof Einöd). Für Vögel kann im Bereich von hochwertigen Habitaten (km 1,3 bis 6,7 der Strecke 3283) von einem hohen und in Bereichen von mittelwertigen Habitaten (km 0 bis km 1,3 und km 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.

Anlagenbedingte Konflikte

Anlagenbedingt entstehen Konflikte durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme bei Säugetieren (Haselmaus), Vögeln und Biotoptypen sowie das Freihalten der Rückschnittzone bei Fledermäusen.

Für die Fledermäuse besteht ein mittlerer Konflikt durch das Freihalten der Rückschnittzone im Bereich des Kaninchesberges mit möglichen Quartierbäumen.

Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme im Bereich der Haltepunkte, dem Stellwerksgebäude in Einöd 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 des Bf Einöd.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Betriebsbedingte Konflikte

Es sind keine zusätzlichen betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu erwarten.

9.2.3 Schutzgut „Boden/Fläche“

Grundsätzlich ist dafür Sorge zu tragen, dass während der Baumaßnahme keine schädlichen Substanzen in den Untergrund eindringen können. Geeignete Vorsichtsmaßnahmen sind zu ergreifen.

Baubedingte Konflikte

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden/Fläche ergeben sich durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme und mögliche Bodenverdichtung. Hier sind mittlere Konflikte im Bereich der BE-Flächen 5.06 (km 2,9 bis 3,05 der Strecke 3283), 5.10 (km 5,81 bis 5,89 der Strecke 3283) und 5.13 (km 6,04 bis 6,38 der Strecke 3283) zu erwarten.

Anlagen- und betriebsbedingte Konflikte

Es sind keine zusätzlichen anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden/Fläche zu erwarten.

9.2.4 Schutzgut „Wasser“

Im Planungsgebiet befinden sich die Wasserschutzgebiete Homburg/Brunnenstraße (Zone III) Homburg Beeden (Zone III) und Bliestal (Zone III). Die Trasse quert folgende Oberflächengewässer: Erbach, Lambsbach und Pfänderbach.

Baubedingte Konflikte

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.

Anlagen- und betriebsbedingte Konflikte

Es sind keine zusätzlichen anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

9.2.5 Schutzgut „Klima, Luft“

Aufgrund der kleinräumigen Eingriffe und dem elektrischen Betrieb der Züge ergeben sich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft.

9.2.6 Schutzgut „Landschaft“

Im Planungsgebiet befinden sich keine Landschaftsschutzgebiete.

Baubedingte Konflikte

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (einschließlich der Erholung) ergeben sich aus vorübergehender Flächeninanspruchnahme.

Bezüglich der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme sind mittlere Konflikte zwischen km 3,8 und 4,5, zu erwarten.

Anlagenbedingte Konflikte

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (einschließlich der Erholung) ergeben sich durch den Neubau der Oberleitungen. Im Bereich bei Schwarzenacker (km 5,45 bis 5,9 Strecke 3283) und südlich von Einöd (km 99,9 bis 100,1 Strecke 3450) sind mittlere Konflikte durch Beeinträchtigungen durch Oberleitungen zu erwarten.

Betriebsbedingte Konflikte

Es sind keine zusätzlichen betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft zu erwarten.

9.2.7 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Baubedingte Konflikte

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 BE-Flächen 5.09 bis 5.14 und der Böschungen zwischen km 5,25 und 6,9 der Strecke 3283.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Anlagen- und betriebsbedingte Konflikte

Es sind keine zusätzlichen anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter zu erwarten.

9.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Das Gefüge möglicher Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern ist in der Regel sehr komplex. Der relevante Teil der Wechselwirkungen im betrachteten Untersuchungsraum steht jedoch in kausalem Zusammenhang zu bestimmten Wirkfaktoren des Vorhabens. Sie sind in ihren Auswirkungen beschreib- und bewertbar.

Beim Untersuchungsraum handelt es sich um einen durch anthropogene Nutzungen (v. a. Siedlungsstrukturen mit Verkehrsinfrastruktur sowie landwirtschaftliche Nutzung) vorbelasteten Raum, der nicht maßgeblich durch intensive bzw. naturnahe Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern geprägt ist.

Projektbedingte Eingriffe, die in besonderem Maße Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern erzeugen (z. B. dauerhafte Grundwasserabsenkungen), werden durch das Vorhaben nicht verursacht.

Gleichwohl bestehen Auswirkungen des Vorhabens, die grundsätzliche und generell auftretende schutzgutübergreifende Wechselwirkungen wie z. B. den Verlust von vegetationsbestandenen Flächen mit Auswirkungen auf die Fauna (Verlust von Lebensräumen), das Klima (z. B. kleinklimatische Veränderungen) oder die Landschaft (z. B. Verlust von landschaftsbildprägenden Elementen) hervorrufen.

Die wesentlichen vorhandenen Wechselwirkungen sind daher bereits in der Einschätzung der Konfliktstärke für die einzelnen Schutzgüter berücksichtigt und bewertet.

9.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben wurde ein Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gestellt. Ein Screening entfällt somit. Die Natura 2000-Vorprüfungen schließen erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele aus. Als Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist von baubedingten Wirkfaktoren auszugehen, jedoch kann mithilfe des entworfenen Maßnahmenkonzeptes das Eintreten aller Verbotstatbestände vermieden und ausgeglichen werden. Im LBP werden artenschutzrechtliche Konflikte auf Artengruppen und Konflikte mit den

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Schutzgütern nicht ausgeschlossen, unter Berücksichtigung der im LBP genannten Maßnahmen verbleiben jedoch keine Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt.

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ist zusammenfassend festzustellen, dass es durch die projektbedingten Wirkungen beim Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit zu erheblichen Beeinträchtigungen durch vorübergehende Flächeninanspruchnahmen in Bereichen, in denen die Wohnbebauung nahe der Trasse gelegen ist sowie Baulärm und Erschütterungen entlang der gesamten Trasse, kommt. Der Verkehrsfluss ist an den BÜ „Hofstraße“ und „Mastauweg“ sowie in den Straßen „Am Schwedenhof“ und „Ingweiler Straße“ während der Bauzeit 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, das Freihalten der Rückschnittszone und die Sanierung von Bauwerken. 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 der BE-Flächen 5.06, 5.10 und 5.13 betroffen; das Schutzgut Wasser kann mit bauzeitlichen Einträgen durch stoffliche Emissionen bei abgetragenen schützenden Bodenschichten im Bereich von BE-Flächen 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 BE-Flächen 5.09 – 5.14 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 Landschaftspflegerischen Begleitplan formulierten Maßnahmen, insgesamt eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens festgestellt werden.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Betriebsbedingte Schallimmissionen

Bei der im Planfeststellungsabschnitt Saarland vorgesehenen Baumaßnahme handelt es sich im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) um einen erheblichen baulichen Eingriff in vorhandene bzw. stillgelegte, aber nicht entwidmete Schienenwege. Betrachtet wird die Strecke 3283 von Homburg (Saar) Hbf bis Einöd und die Strecke 3450 von Einöd bis zur Landesgrenze mit Rheinland-Pfalz. In der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen wurde geprüft, ob die Maßnahme eine wesentliche Änderung der Schallimmissionssituation bewirkt, die Ansprüche auf Lärmvorsorge auslösen würde.

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass durch den Einsatz von Elektrotriebwagen (mit Durchführung der Baumaßnahme) tendenziell geringere Schallimmissionen als ohne Durchführung der Baumaßnahme zu erwarten sind. Pegelerhöhungen werden durch die Baumaßnahme in keinem Fall ausgelöst. Da keine wesentliche Änderung der Schallimmissionssituation vorliegt, ergeben sich durch die Maßnahme keine Ansprüche auf Lärmvorsorge. Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Ergebnisse gelten auch für den Fall einer optionalen Geschwindigkeitserhöhung von 90 auf 100 km/h im Planfeststellungsabschnitt Saarland auf der Strecke 3450 von Einöd bis zur Landesgrenze mit Rheinland-Pfalz. Diese Geschwindigkeitserhöhung wird nicht mit dem Reaktivierungsprojekt umgesetzt, wurde aber in einem Worst-Case-Szenario schon untersucht, um mögliche Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen aufzuzeigen.

Betriebsbedingte Erschütterungsmissionen

Gegenstand der durchgeführten Untersuchungen war die Frage, ob nach Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen die durch Erschütterungen hervorgerufenen Immissionen aus dem Bahnbetrieb zunehmen werden und ob dadurch ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen besteht. Ausgehend vom derzeitigen Betriebsprogramm und der Prognose zum zukünftige Betriebsprogramm wurden Prognoseberechnungen der Erschütterungsbelastung und des sekundären Luftschalls nach anerkannten Regelwerken durchgeführt und beurteilt.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Erschütterungsmissionen wurden die Auswirkungen folgender Baumaßnahmen betrachtet:

- Anpassung der Trassierung der Strecke 3283 inklusive des Einbaus der Anschlussweiche zum Industriestammgleis der Stadt Homburg und die Weichenanbindung an die Strecke 3450 im Bahnhof Einöd.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

- Gleisverschwenkung der Strecke 3450 im Bahnhof Einöd
- Elektrifizierung der Strecke 3283 ab dem Bahnhof Homburg (Saar) Hbf bis zur Einbindung an die Strecke 3450 im künftigen Bahnhof Einöd
- Elektrifizierung der Strecke 3450 im Planfeststellungsabschnitt Saarland

Zusätzlich wurden für eine optionale Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Strecke 3450 um 10 km/h von 90 km/h auf 100 km/h, die jedoch nicht mit dem Reaktivierungsprojekt umgesetzt wird, die Auswirkungen der Geschwindigkeitserhöhung auf die Erschütterungsimmissionen untersucht.

Die Prognoseberechnung ergab, dass es zu keinen Betroffenheiten hinsichtlich der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls an der benachbarten Bebauung kommen wird. Die prognostizierten Zunahmen der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls liegen deutlich unterhalb der zulässigen Erhöhung. Ein Anspruch auf Maßnahmen zur Reduzierung von Erschütterungen besteht damit nicht.

Baubedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen

Im Rahmen der Baulärmabschätzung wurde die schalltechnische Situation während der Bauphase anhand von maßgeblichen, lärmintensiven Arbeitsgängen untersucht und mit den Immissionsrichtwerten der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) verglichen.

Die Ergebnisse zeigen, dass im Tages- und Nachtzeitraum hohe Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm bei den untersuchten lärmintensiven Arbeitsgängen zu erwarten sind. Mit Arbeiten im Nachtzeitraum ist nur vereinzelt im Bereich des Bahnhofs Einöd zu rechnen. Dabei werden ausschließlich Erd- und Kabelkanal-/ Kabeltiefbauarbeiten in Einöd, der Neubau des Mittelbahnsteigs Bf Einöd, der Neubau des ZUGangsbauwerks mit Anschluss an die EÜ in km 100,383 und Gleisarbeiten in Einöd betrachtet. Im Nachtzeitraum sind lärmintensive Abbruch- und Rammarbeiten, wie Rammarbeiten für die Oberleitungsmaste, nicht geplant und wurden in der Prognose ausgeschlossen.

Die Untersuchung ergab weiter, dass je nach untersuchtem Arbeitsgang die Beurteilungspegel von 70 dB(A) tagsüber an bis zu 736 Gebäuden bzw. 60 dB(A) nachts an bis zu 142 Gebäuden überschritten werden. Beurteilungspegel ab 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts können als Schwellenwerte für eine möglicherweise beginnende Gesundheits- bzw. Eigentumsgefährdung angesehen werden. Ebenso ist es in der Regel gewährleistet, dass die Richtwerte für die Innenraumnutzung nach der der 24. BImSchV eingehalten werden, sofern ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts nicht überschritten wird.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Die ermittelten Berechnungsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Tageszeitraum:

- Im Tageszeitraum sind deutliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm bei allen lärmintensiven Arbeitsgängen zu erwarten.
- Die höchsten Richtwertüberschreitungen treten während der Rammarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmasten in einem Korridor zur Bahnstrecke von bis zu ca. 800 m auf. Zusätzlich ist das Krankenhaus „Universitätsklinikum Saarland“ in einer Entfernung von ca. 1500 m zur Baustelle von Richtwertüberschreitungen betroffen, da die Einstufung des Krankenhauses als Sondergebiet/ Kurgebiet einen besonders niedrigen Immissionsrichtwert vorgibt.
- Bei den Gleisarbeiten sind Richtwertüberschreitungen in einem Korridor zur Bahnstrecke von bis zu ca. 300 m zu erwarten. Bei den Abbrucharbeiten der Gleisanlagen sind Richtwertüberschreitungen in einem Korridor zur Bahnstrecke von bis zu ca. 90 m zu erwarten.
- Bei den Abbrucharbeiten (Bahnsteige, Brücken, Bahnübergang Einöd) werden Richtwertüberschreitungen in einem Umkreis zu den Baumaßnahmen von bis zu ca. 200 m prognostiziert.
- Bei den Umbauarbeiten der Bahnübergänge sind Richtwertüberschreitungen in einem Umkreis zu den Baumaßnahmen von bis zu ca. 200 m zu erwarten.
- Für die Betonagearbeiten an den Bahnsteiganlagen werden Richtwertüberschreitungen in einem Umkreis zu den Baumaßnahmen von bis zu ca. 100 m prognostiziert.
- Bei den BE-Flächen werden nur im nächstgelegenen Umfeld zur Baumaßnahme Richtwertüberschreitungen erwartet.
- Beurteilungspegel größer 70 dB(A) treten bei allen Arbeitsgängen außer bei den Abbrucharbeiten der Gleisanlagen auf.

Nachtzeitraum:

- Im Nachtzeitraum sind deutliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm bei allen Bautätigkeiten zu erwarten. Die höchsten Richtwertüberschreitungen treten an den zur Baustelle nächstgelegenen Gebäuden auf.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

- Die höchsten Richtwertüberschreitungen treten während der Gleisarbeiten in einem Korridor zur Bahnstrecke von bis zu ca. 1200 m auf.
- Bei den Betonagearbeiten für den Mittelbahnsteig Bf Einöd werden Richtwertüberschreitungen in einem Umkreis zur Baumaßnahme von bis zu ca. 700 m prognostiziert.
- Bei dem Neubau des Zugangsbauwerks zum Mittelbahnsteig in Einöd sind Richtwertüberschreitungen in einem Umkreis zur Baumaßnahme von bis zu ca. 450 m zu erwarten.
- Beurteilungspegel größer 60 dB(A) treten bei allen Arbeitsgängen auf.
- Zusätzlich ist davon auszugehen, dass der zulässige Spitzenpegel im Umfeld der Baustelle bei allen lärmintensiven Bauarbeiten im Nachtzeitraum überschritten wird.

Bei der Bewertung der Untersuchungsergebnisse sollte beachtet werden, dass den Arbeitsgängen ein Worst-Case-Szenario zugrunde liegt. Die Anzahl der überschrittenen Immissionspunkte zeigt einen Maximalwert für den jeweils betrachteten Arbeitsgang an. Es ist davon auszugehen, dass dieser Maximalwert bei Wanderbaustellen, wie bei Gleisarbeiten, den Rammarbeiten für die Oberleitungsmaste, aufgrund des sich stetig ändernden Arbeitsbereiches nur an einzelnen Tagen erreicht wird.

Zur Minimierung der Beeinträchtigungen durch Baulärm wurden folgende, mögliche Lärminderungsmaßnahmen untersucht:

Der Einsatz mobiler, temporärer Schallschirme (Schallschutzwände) stellt bei wandernden und weiträumigen Baustellen, hier sind die Gleisarbeiten oder die Rammarbeiten für die Oberleitungsmaste zu nennen, nur bedingt eine geeignete Möglichkeit zur Lärminderung dar, da sich der Emissionsort der Schallquellen fortschreitend ändert und somit die Schallschutzschirme ständig auf und abgebaut werden müssten. Ein Schutz der betroffenen Gebäude ist aufgrund der Ausdehnung der Baustelle mit vertretbarem Aufwand nicht möglich. Nach eingehender Prüfung ist der Einsatz von mobilen, temporären Schallschutzwänden nicht praktikabel. An lokal stattfindenden Baumaßnahmen wurde das Aufstellen von mobilen Schallschutzwänden ebenfalls untersucht mit dem Ergebnis, dass aufgrund der Örtlichkeit (beengte Platzverhältnisse) keine mobilen Schallschutzwände aufgestellt werden können oder wo dies möglich wäre, keine oder nur geringe Pegelminderungen an einer vergleichsweise geringen Anzahl an Gebäuden erreicht werden können. Im Hinblick darauf, dass die lärmintensiven Arbeiten nur

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

stundenweise oder an wenigen Tagen tagsüber stattfinden, wird auf den Einsatz mobiler Schallschutzwände verzichtet.

Da ein Großteil der Lärmbelästigung durch die Ramm- und Abbrucharbeiten hervorgerufen wird, wurde untersucht, ob die Möglichkeit besteht, die entsprechenden Baumaschinen einzukapseln oder einzuhausen. Unter Beachtung des Grundsatzes, dass eine räumliche Mobilität der Maschinen gewährleistet sein muss, zeigte sich, dass diese Maßnahme nur bedingt umsetzbar ist. Gemäß Anlage 5 zur AVV Baulärm ist für Rammarbeiten der Einsatz einer Gummischürze, welche sowohl den Rammhären als auch das Rammgut umschließt, denkbar. Durch eine schalldämmende Ummantelung der Ramme und des Rammguts kann der Schallpegel weiter vermindert werden. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand existiert für den Einsatz eines Rammsystems kein effektives Ummantelungssystem. Aktuelle Systeme befinden sich zumeist im Erprobungszustand und sind auf ein einzelnes Gerät zugeschnitten. In der Regel muss das System vor jedem neuen Rammdurchgang auf- und abgebaut werden, was zu einer deutlichen Verlängerung der Bauzeit und somit einer Verlängerung der Belästigung führt.

Eine Reduzierung der Betriebszeiten mit lärmintensiven Tätigkeiten um 50 % gegenüber dem geplanten Bauablauf bedeutet eine Verringerung der Lärmimmissionen um rund 3 dB. Nach den Grundsätzen zur Ermittlung des Beurteilungspegels nach der AVV Baulärm ist eine pauschalisierte Zeitkorrektur von dem Wirkpegel unter Berücksichtigung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer der Baumaschinen abzuziehen. Dadurch entsteht der Vorteil, dass eine detaillierte Kenntnis über die Betriebszeiten der Baumaschinen nicht notwendig ist und zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht vorliegt. Das physikalische Prinzip der Schallentstehung bleibt dadurch unangetastet. Aus diesem Grund wird trotz der pauschalisierten Zeitkorrektur nach der AVV Baulärm vor Bauausführung geprüft, dass die Arbeitsabläufe nicht unnötig verlängert und durch Ablaufoptimierung im Betriebsplan die Einsatzzeiten von Baumaschinen verkürzt werden.

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich folgende Maßnahmen zur Minderung des Baulärms durchzuführen:

- Einsatz von Baugeräten und Bauverfahren mit besonders geringen Schallemissionen.
- Einsatz eines gedämmten Spitzmeißels mit einem Schallleistungspegel von ≤ 112 dB(A) bei den Abbrucharbeiten an der EÜ Pfänderbach oder Nutzung von alternativen Abbruchverfahren z.B. Abbruchzangen.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

- Zeitliches Bündeln von lärmintensiven Arbeiten und Einschränken der erforderlichen Nachtarbeiten auf ein zeitliches Minimum.
- Verlegen von nächtlichen Bautätigkeiten in den Tageszeitraum.
- Gesamtheitliche Planung des Baustellenverkehrs, um die Anzahl der Fahrten zu minimieren und die Transportkapazitäten optimal zu nutzen.
- Sensibilisieren der Arbeiter in Bezug auf Baulärm (z. B. „legen“ statt „werfen“, Motoren von unbenutzten Maschinen abstellen).

Da zum derzeitigen Planungsstand keine weiteren Maßnahmen zur Lösung der Lärmkonflikte bei verhältnismäßigem Aufwand erkennbar sind, werden als weitere Handlungen in Bezug auf den Baulärm folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Vor Beginn der Baumaßnahme werden die betroffenen Anwohner über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, deren Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend informiert. Die Vorhabenträgerin wird die Anwohnerinformation im Amtsblatt veröffentlichen oder in Form einer Postkarte erstellen und über die Deutsche Post als Briefwurfsendung verteilen lassen. Bei der Postkarte wird der räumliche Umfang der Anwohnerinformation den Personenkreis in Gebäuden, an denen eine Überschreitung der Richtwerte nach AVV Baulärm ermittelt wurde, umfassen. Dadurch ist sichergestellt, dass alle Personen in den betroffenen Haushalten rechtzeitig informiert werden. In dieser Information werden u.a. die Zeiten der lärmintensiven Arbeiten bekannt gegeben und darauf hingewiesen, dass während dieser Zeiten die Fenster vorsorglich geschlossen gehalten werden sollen, um die Beeinträchtigung durch Baulärm maßgeblich zu reduzieren. Ein geschlossenes, dem Stand der Technik entsprechendes Fenster (kein Schallschutzfenster) reduziert den ermittelten Immissionspegel im Gebäudeinneren signifikant. Ausgehend von einer überschlägigen Rechnung nach der 24. BImSchV, die auf den Innenraumpegel abstellt und die Lärmdämmung der Gebäudehülle berücksichtigt, lässt sich ableiten, dass die Richtwerte für die Innenraumnutzung nach der 24. BImSchV bei einem durch Baulärm verursachten Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts nicht überschritten werden.
- 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. Hier werden

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Richtwertüberschreitungen bei den Rammgründungen für die Oberleitungsmaste im Tageszeitraum erwartet.

- Ebenfalls wird das Krankenhaus „Universitätsklinikum Saarland“ in Homburg über die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb informiert. Auch hier werden Richtwertüberschreitungen bei den Rammgründungen für die Oberleitungsmaste im Tageszeitraum erwartet.
- Das Gleiche gilt für die Betroffenen der Parzellen der Kleingartenanlage westlich der Bahnstrecke 3450, km 99,1 bis km 99,4 (südlich von Einöd). Richtwertüberschreitungen treten bei den im Bereich der Kleingartenanlage durchzuführenden Rammgründungen für die Oberleitungsmaste auf.
- Ergreifen zusätzlicher baubetrieblicher Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.).
- 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 sind, 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.

Im Hinblick auf die Notwendigkeit der Baudurchführung wird auf Abschnitt 5.2.2 der AVV Baulärm verwiesen:

„Von der Stilllegung der Baumaschine kann trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden, wenn die Bauarbeiten

1. [...]

2. im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können.“

Für die Durchführung der Bauarbeiten besteht ein öffentliches Interesse. Durch die mit der Reaktivierung der Strecke Homburg-Zweibrücken verbundenen

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Baumaßnahmen, wie die Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecken 3283 und 3450 im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Saarland, wird eine wesentliche Verbesserungen im SPNV-Angebot erreicht und damit dem Wohl der Allgemeinheit und insbesondere den Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen. Mit Durchführung der oben genannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen schöpft die Vorhabenträgerin alle Möglichkeiten der Richtwertehaltung aus. Verbleibende Überschreitungen der Immissionsrichtwerte stellen keine zu vermeidenden bzw. zu vermindernenden schädlichen Umwelteinwirkungen dar und sind hinzunehmen.

Hinsichtlich der baubedingten Erschütterungen ist davon auszugehen, dass die Anhaltswerte nach DIN 4150 – Teil 3 “Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ aufgrund der Abstände zur nächstgelegenen Bebauung möglicherweise bei den schwingungsintensivsten Tätigkeiten, wie bei den Rammarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmaste oder dem Einsatz von Vibrationsverdichtern (Rüttelplatten) überschritten werden. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich, 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 links der Strecke 3283 (Gebäude ohne Wohnnutzung). Bei den Rammarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmaste, dabei handelt es sich um punktuelle Gründungen in Abständen von ca. 50 – 60 m, werden vorgenannte Maßnahmen zugesagt, sofern tatsächlich ein Abstand von 52 m zwischen Rammort und Bestandsbebauung unterschritten wird. Der horizontale Abstand von bis zu 52 m beschreibt den ungünstigen Fall, für den es bei resonanter Anregung zu Überschreitungen der Anhaltswerte für vertikale Deckenschwingungen nach DIN 4150 - Teil 3 kommen kann. Die Schwingungsmessungen werden dann an den zu den (punktuellen) Rammgründungen nächstgelegenen Gebäuden innerhalb des 52 m Korridors durchgeführt.

Unter Berücksichtigung der durchgeführten Abschätzungen, der geplanten Bauarbeiten und der Abstände zur nächstgelegenen Bebauung kann bei den Vibrationsverdichtungen (Einsatz der Rüttelplatte) im Nachtzeitraum nicht ausgeschlossen werden, dass während der Bauphase deutliche Erschütterungsimmissionen in Gebäuden auftreten, die die Anhaltswerte der DIN 4150 – Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen von Menschen in Gebäuden“ überschreiten und somit für die Anwohner als Belästigung empfunden werden.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Der Korridor, in dem möglicherweise Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150 – Teil 2 auftreten, befindet sich innerhalb des Bereichs mit zu erwartenden Richtwertüberschreitungen nach der AVV Baulärm. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich daher, die von möglichen Belästigungen durch Bauerschütterungen Betroffenen auch diesbezüglich zu informieren.

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich weiter zu überprüfen, ob in den zur Baumaßnahme angrenzenden Gewerbegebieten erschütterungsempfindliche Prozesse oder Tätigkeiten durchgeführt werden, um sich ggf. mit den Besitzern bzw. Betreibern hinsichtlich einzuleitender Maßnahmen abzustimmen.

Elektromagnetische Verträglichkeit nach 26. BImSchV

Die 26.BImSchV wurde am 26.02.2016 veröffentlicht und ist seither verpflichtend umzusetzen.

Nach der durchgeführten Betrachtung der geplanten Anlage hinsichtlich magnetischer und elektrischer Felder ist generell von keinen gesundheitlichen Beeinträchtigungen auszugehen. Die Grenzwerte der 26.BImSchV werden deutlich unterschritten. Da es um eine Worst-Case-Betrachtung handelt, sind die im Betrieb auftretenden Werte deutlich niedriger. Eine unzulässige Beeinflussung von Personen ist nicht zu erwarten, eine weitere Minimierung nach 26. BImSchV nicht erforderlich. Einzelheiten zur Untersuchung siehe Unterlage 23.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Im Zuge der Reaktivierung wird Grunderwerb in geringem Umfang erforderlich. Dabei werden Flächen dauerhaft erworben. Für die Fahrbahnaufweitung im Räumbereich des BÜ Schwarzenbach ist Erwerb für Dritte, hier für den Straßenbaulastträger, erforderlich. Darüber hinaus werden während der Bauzeit für Baustellenzufahrten und BE-Flächen Grundstücke temporär in Anspruch genommen. Der Flächenbedarf im Planfeststellungsabschnitt Saarland stellt sich gesamthaft wie folgt dar:

Art der Inanspruchnahme	Flächenbedarf in m ²
Grunderwerb auf Flächen Dritter	6.768
Erwerb für Dritte	52
Vorübergehende Inanspruchnahme Flächen Dritter	19.144
Vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen der DB AG	140.682
Dienstbarkeiten auf Flächen Dritter	10.647

Durch die Maßnahme "Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken" werden auch teilweise Flächen in Anspruch genommen, die bereits durch den Neubau der B 423 Ortsumgehung Schwarzenbach und Schwarzenacker (siehe Kapitel 6) überplant sind. Für die Straßenbaumaßnahme hat das Anhörungsverfahren bereits begonnen. Bei den geplanten Ausgleichsmaßnahmen wurde der Bau der Ortsumgehung berücksichtigt: Die Inanspruchnahme von Flurstücken für die Pflanzung von Hecken ist so konzipiert, dass sie auch bei einem Bau der Bundesstraße weiterhin bestehen bleiben kann. Bei einem temporären, baubedingten Eingriff in die Heckenstruktur durch den Neubau der Bundesstraße kann diese im Nachgang wiederhergestellt werden und ihre Funktion erfüllen. Bei Umsetzung der Straßenbaumaßnahme werden die Flächen dinglich gesichert: Flächen mit der Bezeichnung „Dingliche Sicherung“ sind nicht DB Netz AG-eigene Flächen, welche für bestimmte Teilmaßnahmen dinglich durch Eintragung einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch zu sichern sind, ohne dass ein Erwerb erforderlich wäre. Die Grunddienstbarkeit räumen dem Berechtigten (DB Netz AG) ein konkretes Recht an einem Grundstück oder Grundstücksteil ein. Das Eigentum verbleibt beim

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Eigentümer, nach Umsetzung der Ortsumgehung wäre dies die Bundesstraßenverwaltung. Die Grunddienstbarkeit kann folgenden Inhalt haben: Der Berechtigte darf das Grundstück oder Teile davon in bestimmten einzelnen Beziehungen benützen, z.B. zur Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Naturschutzrecht.

Einzelheiten zu den in Anspruch genommenen Flurstücken und den benötigten Flächenanteilen sowie die vorgesehene Art der Flächeninanspruchnahme sind den Grunderwerbsplänen in der Unterlage 5 und dem Grunderwerbsverzeichnis der Unterlage 6 im Detail zu entnehmen.

10.2 Kabel und Leitungen

Im Zuge der Reaktivierung der Strecke sind im Wesentlichen nur Sicherungsmaßnahmen an bestehenden Leitungen Dritter vorgesehen. Die bestehenden Leitungen Dritter werden während der Baumaßnahme im Bereich der Baustelle in Abstimmung mit dem Leistungsträger gesichert bzw. bei Erfordernis verlegt.

Die Leitungen sind in der Unterlage 12 dargestellt. Die betroffenen Leitungsträger einschließlich der geplanten Maßnahmen können der Unterlage 4 entnommen werden

10.3 Straßen und Wege

An Straßen und Wegen sind im Rahmen der Reaktivierung Homburg – Zweibrücken abgesehen von den Bahnübergangsbereichen (vgl. Kap. 5.2) keine Änderungen oder Neubauten vorgesehen.

Lediglich im Bereich der SÜ Beeder Straße (L217) und der SÜ Hauptstraße (B423) wird an den bestehenden Straßenüberführungen ein Berührungsschutz gebaut.

10.4 Kampfmittel

Die Anfrage beim Kampfmittelräumdienst bezüglich einer möglichen Kampfmittelbelastung im Vorhabenbereich ergab, dass überall latenter Kampfmittelverdacht besteht.

Die Vorhabenträgerin wird der Empfehlung des Kampfmittelräumdienst folgen und durch das Vorhaben in Anspruch genommene Flächen durch eine Fachfirma auf Kampfmittel absuchen lassen.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Für die Baumaßnahme liegt ein BoVEK-Feinkonzept vor (Unterlage 22).

Beim Rückbau der baulichen Anlagen wird die Forderung der Abfallvermeidung und Abfalltrennung am Ort des Entstehens durchgesetzt. Abfälle werden möglichst sortenrein gewonnen und entsorgt. Eine Vermischung verschiedener Abfallarten wird durch geeignete wirtschaftliche Technologien, Verfahren sowie Organisation vermieden. Für sämtliche anfallende Aushub- und Abbruchmaterialien werden vor oder während der Bautätigkeit mittels Probenentnahme Deklarationsanalysen erstellt, um eine Einstufung gem. Abfallverzeichnisverordnung (AVV) vorzunehmen und um eine entsprechende Verwertung/Entsorgung entsprechend den Vorschriften des Kreislaufwirtschafts- und des Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) durchzuführen. Die nach der Nachweisverordnung ggf. erforderlichen Nachweise werden geführt.

Folgende Aushub-/Abbruchmaterialien fallen im Zuge der Baumaßnahme im Planfeststellungsabschnitt Saarland an und werden außerhalb des Bauvorhabens verwertet bzw. entsorgt:

AVV-Nr.	Abfallbezeichnung	Herkunft	Menge [t]
17 01 01	Beton	Betonschwellen/Beton/Stahlbeton	ca. 2.450
17 01 07	Gemische aus Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik	Beton / Bauschutt / Bahnsteigkanten	ca. 5.000
17 02 04*	Glas, Kunststoff und Holz, die gefährliche Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind	Holz, Holzschwellen	ca. 55
17 02 11	Kabel		ca. 5
17 03 01*	kohlenteerhaltige Bitumengemische	BÜ, EÜ, SÜ, Oberflächenbelag Bahnsteig	ca. 15

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

AVV-Nr.	Abfallbezeichnung	Herkunft	Menge [t]
17 03 02	Bitumengemische mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 03 01 fallen	BÜ, EÜ, SÜ, Oberflächenbelag Bahnsteig	ca. 35
17 03 03*	Kohlenteer und teerhaltige Produkte	BÜ, EÜ, SÜ, Oberflächenbelag Bahnsteig	ca. 10
17 04 01	Kupfer, Bronze, Messing	Oberleitung	ca. 1
17 04 05	Eisen und Stahl	Schienen, Signaltafeln, Absperrungen BÜ	ca. 449
17 05 03*	Boden und Steine, die gefährliche Stoffe enthalten	Bodenaushub, Bahnsteighinterfüllung	ca. 5.100
17 05 04	Boden und Steine, mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 05 03* fallen	Bodenaushub, Bahnsteighinterfüllung	ca. 14.500
17 06 05*	asbesthaltige Baustoffe	Asbestkanal	ca. 2
17 05 07*	Gleisschotter, der gefährliche Stoffe enthält	Schotter	ca. 5.000
17 05 08	Gleisschotter mit Ausnahme desjenigen, der unter 17 05 07* fällt	Schotter	ca. 19.000
20 02 01	biologisch abbaubare Abfälle	Grünabfälle aus Bahngräben	ca. 260

*gefährlicher Abfall

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

10.6 Gewässer

Der Pfänderbach verläuft unterhalb der EÜ Pfänderbach. Während der Bauzeit ist eine bauzeitliche Verrohrung des Baches vorgesehen. Diese wurde mit dem Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz, insbesondere den Fachbereichen 2.1, 2.4 und 3.1 abgestimmt. Weitere Informationen siehe Kap. 5.4.1.6 bzw. in Unterlage 19.

10.7 Brand- und Katastrophenschutz

Die Strecke besitzt keine Kunstbauwerke, die auf längeren Abschnitten die Zugänglichkeit erschweren. Tunnel sind generell nicht vorhanden. Die Trassierung der Strecke weist ausreichenden Abstand zu baulichen Hindernissen auf, so dass die Anlage eines Randwegs durchgehend in der erforderlichen Breite möglich ist. Der Randweg befindet sich dabei weitgehend streckenrechts, abschnittsweise im Bereich von Hindernissen auch streckenlinks. Wie beschrieben ist die Strecke von öffentlichen Straßen gut erreichbar. Eine Rettung der Insassen eines havarierten Zuges, über die vorhandenen als Rettungswege auszubildenden Randwege, ist somit als unkritisch zu betrachten.

Hier eine Aufstellung geeigneter Anfahrtspunkte bei Rettungseinsätzen, die den geringen kilometrischen Abstand der möglichen Anfahrtspunkte verdeutlicht:

- Ca. km 0,560 – 0,740 von der Güterbahnhofstraße
- Ca. km 1,400 Anschlussgleis Stadt Homburg (300 m zum tiefergelegenen Bahnübergang Beedener Straße des Anschlussgleises)
- Ca. km 1,8 – km 2,0 geländegleich streckenlinks von der Beeder Straße
- km 2,340 SÜ Beeder Straße (Wartungstreppe rechts zur höhergelegenen Pirminusstraße)
- km 2,560 – 2,700 Haltepunkt Beeden mit Außenbahnsteig rechts
- km 2,911 Bahnübergang Beeden „Hofstraße“
- ca. km 3,2 und ca. km 3,7 paralleler Wirtschaftsweg/ Radweg rechts
- km 4,600 – 4,740 Haltepunkt Schwarzenbach mit Außenbahnsteig links
- km 4,773 Bahnübergang Schwarzenbach „Mastauweg“
- km 5,505 – 5,645 Haltepunkt Schwarzenacker mit Außenbahnsteig links
- km 6,910 ehemaliger BÜ
- km 7,160 – 7,300 Bahnsteig Bf Einöd rechts
- km 99,769 (Stecke 3450) Bahnübergang „Webenheimer Straße“
- km 99,378 (Stecke 3450) Bahnübergang 314 Wirtschaftsweg Einöd.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Damit wird der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ nach einem einseitigen Rettungsweg und einer Zugänglichkeit alle 1000 m genüge getan.

Der Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten (IVE-Studie) und die Brandschutzgutachten für die Haltepunkte Beeden, Schwarzenbach, Schwarzenacker und Bahnhof Einöd wurden erstellt (Unterlage 24). Daraus geht hervor, dass ausreichende Rettungswegmöglichkeiten vorhanden und keine besonderen Brandschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

11 Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Auftraggeber
ALV	Anlagenverantwortlicher
BASA	Bahnselbstwählanschluss
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BSC	Basisstationcontroller
BSS	Base Station Subsystem
BTS	Base transceiver station (Basisfunkstation GSM-R)
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlagen
CEF	Continuous Ecological Functionality-measures (Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität)
dB (A)	Dezibel (A bewerteter Schallpegel)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DPr	Verdichtungsgrad (Geowissenschaften)
DSA	Dynamischen Schriftanzeiger
DULA	Durchlass
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
Ebs 02.05.19	Elektrotechnik, Bau und Ausrüstung von Strecken, Streckenausrüstung Oberleitung (Zeichnungswerk Regeloberleitung, Deutsche Bahn AG)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBÜT80	Einheits-Bahnübergangstechnik
EG	Empfangsgebäude
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	Abgesetztes Elektronisches Stellwerk
ESTW-ZU	Elektronisches Stellwerk (Unterzentrale)
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Energieversorgungsunternehmen
EWL	Einfache Weiche Links
EWR	Einfache Weiche Rechts
FFH	Flora, Fauna, Habitat
FKA	Fahrkartenautomaten
FKE	Fahrkartenentwerter
FÜ	Fernüberwachung
GOK	Geländeoberkante
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail
Hbf	Hauptbahnhof

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland
 Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

HET	Hilfseinschalttaste
Hp	Haltepunkt oder hauptsignalgedeckt (im Zusammenhang mit BÜ)
HPAS	Hauptpotenzialausgleichschienen
ICE	Intercity Express (Fernverkehr)
i.F.	Innenliegender Plattenauflegerfalz (bei Kabelkanälen)
KS	Kombinationssignal
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und des Abfallgesetzes
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
l.d.B	links der Bahn
LED	Light-emitting Diode
LfS	Landesbetrieb für Straßenbau
LH	Lichte Höhe
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LW	Lichte Weite
LWL	Lichtwellenleiter
LzH	Lichtzeichen mit Halbschranken
NSV	Niederspannungshauptverteilung
OK	Oberkante
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSE	Ortsteuereinrichtung
PAS	Potenzialausgleichschienen
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PKW	Personenkraftwagen
POS	Hochgeschwindigkeitsverkehr-Projekt Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland
PSS	Planumsschutzschicht
PU	Personenunterführung
r.d.B	rechts der Bahn
RiL	Richtlinie
RiZ-ING	Richtzeichnungen für Ingenieurbauten
SO	Schienenoberkante
SOIst	Schienenoberkante ist-Zustand
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
STB	Stützbauwerk
STBW	Stahlbetonbauwerk
SÜ	Straßenüberführung
TK	Telekommunikationstechnik
TRGS	Technische Regeln für Gefahrstoffe Asbest
TSI	Technische Spezifikation für Interoperabilität
Ubü	Umweltfachliche Bauüberwachung
üNN	über Normal Null
UK	Unterkante

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken

Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze

Planfeststellungsabschnitt Saarland

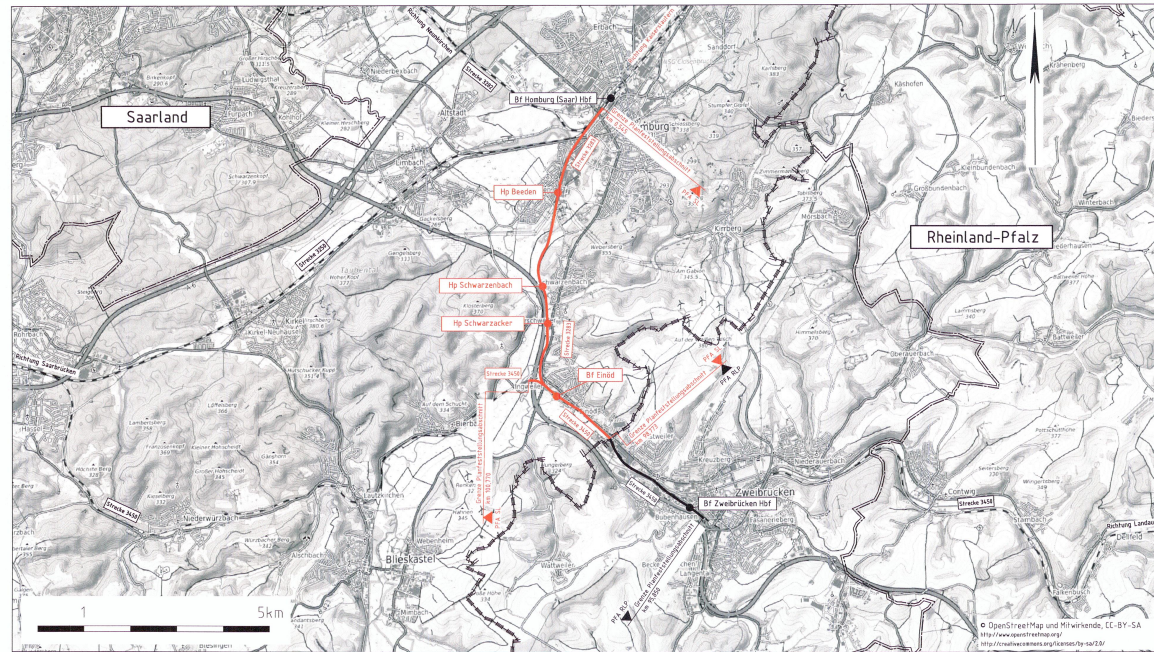
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682

Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

ÜS	Überwachungssignal (BÜ)
vLz	Vorgeschaltete Lichtzeichen
V _{max}	Maximal zulässige Geschwindigkeit
VNB	Versorgungsnetzbetreiber / Netzverteilungsbetreiber
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz Verwaltungsverfahrensgesetz
Vz	Vorgeschaltete Lichtzeichen (BÜ)
VZ	Verkehrszeichen
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
WHZ	Weichenheizung
WiB	Walzträger-in-Beton
WSH	Wetterschutzhaus
ZTV-ING	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Anhang 1 „Matrix Maßnahmenkatalog für vorgesehene Flächennutzung und Sicherungsmaßnahmen der BE-Flächen“



- Legende:**
- Bestand
 - Planfeststellungsbereich
 - Staatsgrenze und Landesgrenze (Bundesland)
 - Kreisgrenze

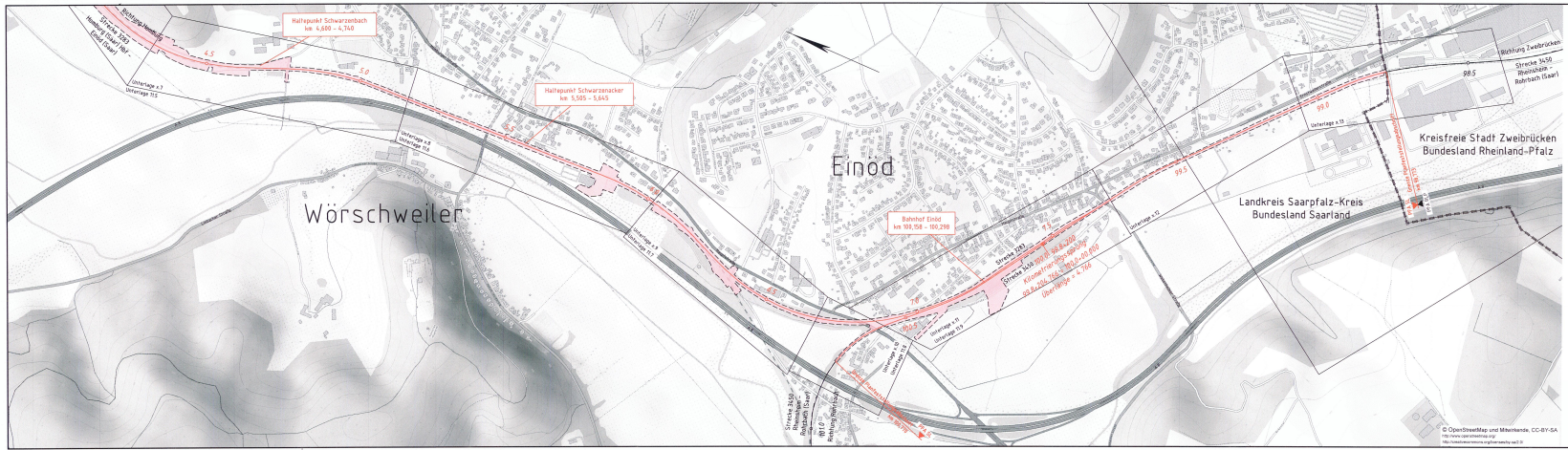
Genehmigungsverein Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze

#	Ausgaberfahren	Antragsfassung	24.08.2020
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen		Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Verhätträger: DB Netz AG Regionalbereich Südwest UWR-SW-A Schwarzwaldrstraße 82 76507 Karlsruhe	Planzeichen: 02-01-VA-UK-SL-0 Projekt-Nr.: G.016267977 Datum: Name gez: 07/2020 P. Weßl bearb: 07/2020 A. Chaffertan gepr: 07/2020 M. Giesche
Vertreter der Verhätträger: DB Netz AG Regionalbereich Südwest UWR-SW-A/23 Am Hauptbahnhof 4 66751 Saarbrücken 24.08.2020 Datum: Unterschrift: <i>A. J. [Signature]</i>	Planverfasser: OB OBERMEYER OBERMEYER Planen-Beraten GmbH OBERMEYER Planen-Beraten GmbH Niederlassung Karlsruhe Zur Gießerei 16 76221 Karlsruhe 24.08.2020 Datum: Unterschrift: <i>i.v. [Signature]</i>
Verhaben: Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze Planfeststellungsabschnitt Saarland, Strecke 3283, km 0,545 – km 7,682 Strecke 3450, km 100,770 – km 98,773	
Planart:	Übersichtsskizze
Planmaß:	Strecke 3283, km 0,545 – 7,682 Strecke 3450, km 100,770 – 98,773

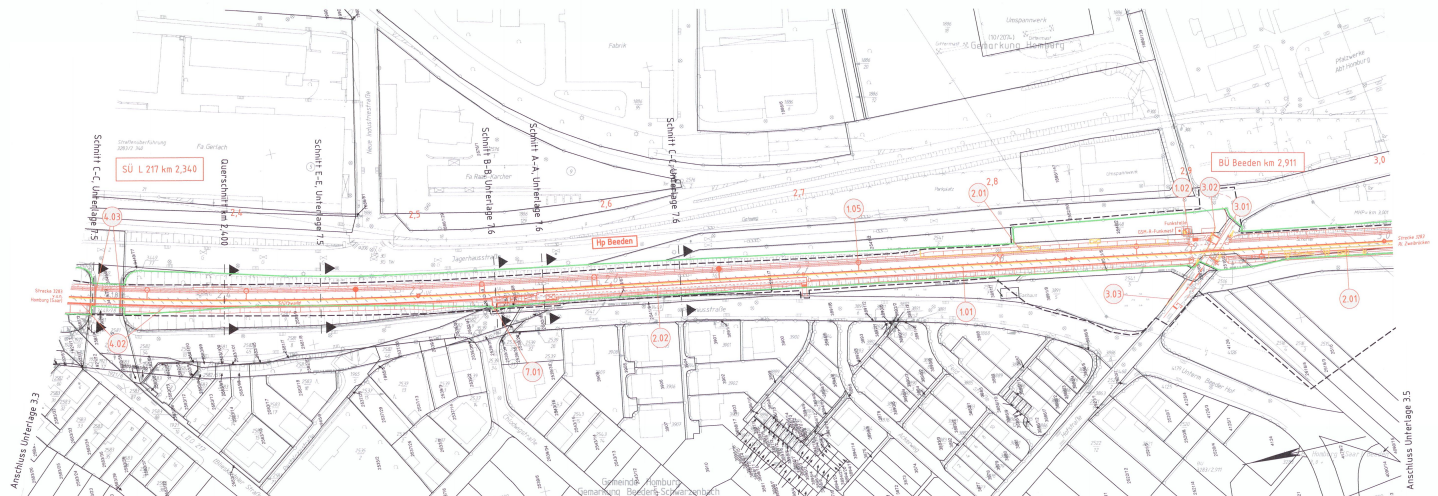


Legende:

- Bestand
- Streckenachse mit km-Angabe
- Staatsgrenze und Landesgrenze (Bundesland)
- Kreisgrenze
- Flächen, die durch das Verfahren in Anspruch genommen werden (Planfeststellungsabschnitt)
- Lage der Maßstabschritte in:
 - Unterlage 3 - Lagepläne
 - Unterlage 5 - Grunderwerbspläne
 - Unterlage 11 - Bauteilenerziehungs- und -erschließungspläne
 - Unterlage 13 - Kabel- und Leitungslagepläne
 - Unterlage 15 - LSP-Maßnahmenpläne

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhaben: 02-02-02-VA-UP-2 Projekt-Nr.: G 816261977	
DB Netz AG Regeneraionsbereich Südwest INVR SW A Schwanenradstraße 10 76187 Karlsruhe	Datum: 01.12.2020 Name: F. Wapf A. Olfert K. Gieseler
Vertreter der Vorhabenträger: DB Netz AG Regeneraionsbereich Südwest INVR SW A Schwanenradstraße 10 76187 Karlsruhe Datum: 01.12.2020	Planer/Träger: OBERMEYER OBERMEYER Planungsbüro GmbH Waldenburger Klärwerke Zur Seifenwa 10 71277 Karlsruhe 31.08.2020 Datum: 01.12.2020
Vorhaben: Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze Planfeststellungsabschnitt Saarland, Strecke 3283 km 0,545 bis km 7,682 Strecke 3450 km 100,770 bis km 98,773	
Planart: Übersichtslageplan Planmaß: 1:5.000	



Legende:

- Bestand
- Neubau/Änderung
- Rückbau
- äußere Grenze der vorhabensträgerigen Grundstücke
- tangierende Planung (nachrichtliche Darstellung)

- Planfeststellungsgrenze
- Kreis-/Gemeindegrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze
- Zugehörigkeitslinien
- Flurstücksnummer

Kataster

- laufende Nummer in Bauwerksverzeichnis
- Längsschutzwand mit Tür
- Böschung
- Gleis S-Bahn
- Gleis für Reise- und Güterzüge
- Gleis für Güterzüge
- Oberleitungsast ohne / mit Mastnummer
- Oberleitungsast neu (Symbol nach 2 ebs 92.65.12)
- Trogtrasse (Kabelkanal) mit Kabelschacht
- Versicherungsanlage (Graben, Becken, Mulde)
- Stützwand
- Zaun einseitig
- Zaun gemeinschaftlich
- Hecke einseitig
- Hecke gemeinschaftlich
- Straßenablauf
- Einfließschacht / Entwässerungsleitung mit Fließrichtung
- Lichtmast
- Schaltschrank
- Schieber für Wasserleitung
- Überflurhydrant; Unterflurhydrant
- Schrankenkasten mit Schrankenbau

Unterlage 3.4

Bestandsgrenzen Eisenbahn-Bundnetz

Übersichtskarte	Str. 3283	PFA SL	PFA BLP	Str. 3450
	Bf Homburg (Saar) Hbf	Gleisanschluss	Hp Beeden	Hp Schwarzenbach
			Hf Schwarzenbach	Bf End

0	Anfangsverfahren Antragsfassung	24.08.2018
100	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

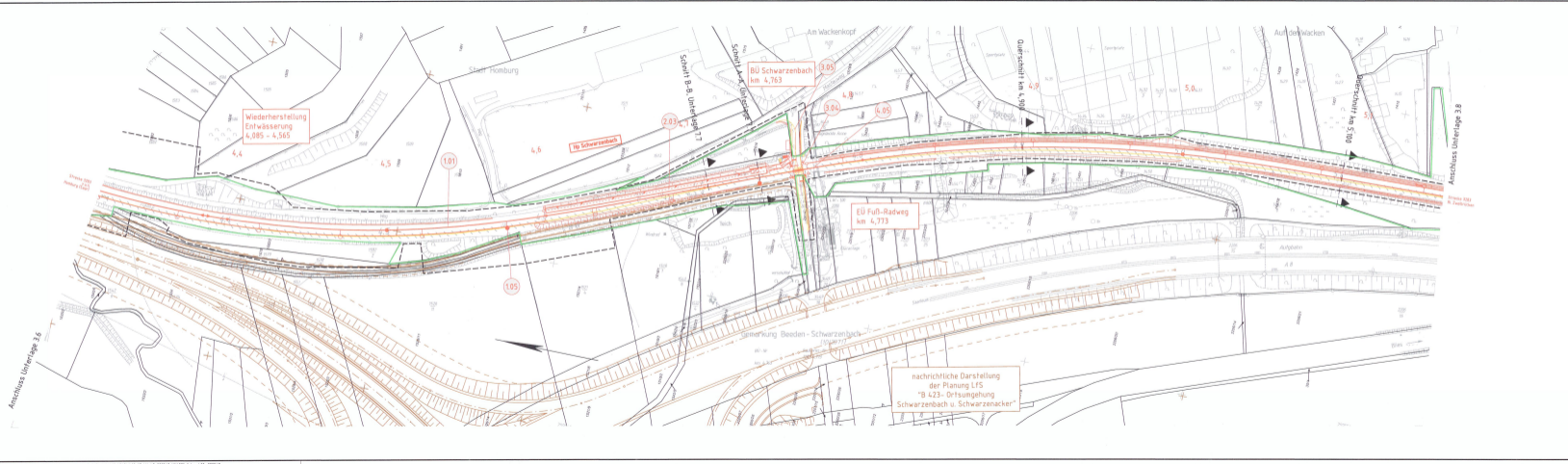
Verkebrsträger: DB Netz AG Regionalbereich Südwest (VWR-Süd-A) Schwarzenbachstraße 10 70372 Karlsruhe	Planer/Träger: OB NETZE OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH OBERMEYER Planen-Beraten GmbH Am Hauptbahnhof 4 70372 Karlsruhe 24.08.2020 Baden	Planzeichen: B3-BL-VB-UP-2020A-02/21-1 Projekt-Nr.: G_0162619771 Datum: 08/2020 Name: P. Neff Bearb.: 08/2020 A. Chaffertan gepr.: 08/2020 H. Gerschke
--	--	---

Vertreter der Vorhabensträger: DB Netz AG Regionalbereich Südwest (VWR-Süd-A) Am Hauptbahnhof 4 70372 Karlsruhe 24.08.2020 Baden	Unterschrift: <i>i.v. Rindke</i>	Koordinatensystem: DB_REF (DHN 92) Koordinatensystem: DB_REF Umrangplan: 101_3283 AB Blattgröße: 297x196 Maßstab: 1:1000
---	----------------------------------	--

Verfahren: **Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken**
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland, Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Planart: Lageplan

Planmaß: Strecke 3283, km 2,321 - 3,005



Legende:

- Bestand
- Neubau/Änderung
- Rückbau
- äußere Grenze der verhaltensfähigeren Grundfläche
- langere Planung (sachliche Darstellung)

Planfeststellungsgrenze
Kreis-/Gemeindegrenze
Gemarkungsgrenze
Flurgrenze
Flurstücksgrenze
Zugehörigkeitskanten
Flurstücksnamen

laufende Nummer im Bauwerksverzeichnis

Lärmschutzwand mit Tür
Böschung
Gleis S-Bahn
Gleis für Reise- und Güterzüge
Gleis für Güterzüge
Oberleitungsmast ohne / mit Mastnummer
Oberleitungsmast neu
Symbol nach 2 Abs 92.95 (2)
Trogrinne (Kabelkanal) mit Kabelschacht
Verankerungsanlage (Graben, Becken, Mulde)
Stützwand
Zaun einseitig
Zaun gemeinschaftlich
Hecke einseitig
Hecke gemeinschaftlich
Straßenablauf
Einliegschacht / Entwässerungsleitung mit Fließrichtung
Lichtmast
Schallschrank
Schieber für Wasserleitung
Überflurhydrant, Unterflurhydrant
Schrankenkasten mit Schrankenbaum

Unterlage 3.7

Bereitstellungsbereich Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtskarte: Bf Homburg (Saar) Hbf, Bf Eindorf, Hf Beudon, Hf Schwarzenbach, Hf Schwarzenacker, Hf Schwarzenbach

II	Ausgabeverfahren: Antragstellung	31.08.2020
IIIa	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

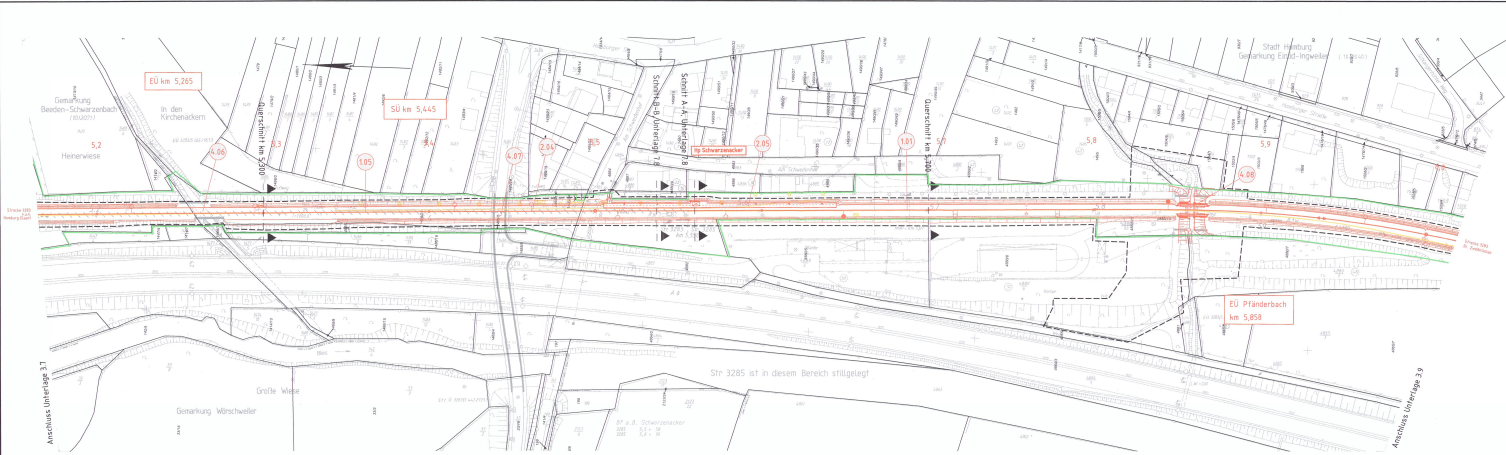
Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Verfahren/Nr.	DB Netz AG Regionalbereich Südwest LWSV Saarland Schwarzenbach/Alf 7027 Karlsruhe	Planzeichen: 01-01-PA-IP-003AC-08/10-3
Projekt-Nr.	G 01626/1977	
Defin.	Name	
grt.	08/2020	P. West
beschl.	08/2020	A. Charlier
grü.	08/2020	H. Grottel
Verfahren/Nr.	DB Netz AG Regionalbereich Südwest LWSV Saarland Schwarzenbach/Alf 7027 Karlsruhe	Planzeichen: 01-01-PA-IP-003AC-08/10-3
Projekt-Nr.	G 01626/1977	
Defin.	Name	
grt.	08/2020	P. West
beschl.	08/2020	A. Charlier
grü.	08/2020	H. Grottel
Verfahren/Nr.	DB Netz AG Regionalbereich Südwest LWSV Saarland Schwarzenbach/Alf 7027 Karlsruhe	Planzeichen: 01-01-PA-IP-003AC-08/10-3
Projekt-Nr.	G 01626/1977	
Defin.	Name	
grt.	08/2020	P. West
beschl.	08/2020	A. Charlier
grü.	08/2020	H. Grottel

Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland, Strecke 3283, km 0,545 – km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 – km 98,773

Lageplan

Strecke 3283, km 4,320 – 5,168



Legende:

- Bestand
- Neubau/Änderung
- Rückbau
- äußere Grenze der vorhabenträgerigen Grundstücke
- tangierende Planung (sachrichtliche Darstellung)

Planfeststellungsgrenze
Kreis-/Gemeindegrenze
Gemarkungsgrenze
Flurgrenze
Flurstücksgrenze
Zugehörigkeitsgrenze
Flurstücknummer

1/18.12.2020
1/18.12.2020

laufende Nummer im Bauververzeichnis

Lärmschutzwand mit Tür
Böschung
Gleis S-Bahn
Gleis für Reise- und Güterzüge
Gleis für Güterzüge
Oberleitungsmast ohne / mit Mastnummer
Oberleitungsmast neu (Symbol nach 2 abs 02.05.12.)
Troggrasse (Kabelkanal) mit Kabelschacht
Versickerungsanlage (Graben, Becken, Melde)
Stützwall
Zaun einseitig
Zaun gemeinschaftlich
Hecke einseitig
Hecke gemeinschaftlich
Straßenablauf
Einflugschacht / Entwässerungslösung mit Fließrichtung
Lichtmast
Schallschrank
Schieber für Wasserleitung
Überflurhydrant, Unterflurhydrant
Schrankenkasten mit Schrankenbau

Unterlage 3.8

Genehmigungsbereich Oberleitungs-Bauabschnitt

Übersichtsskizze

0	Ausgangsverfahren Antragstellung	31.08.2020
1	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhaben-Träger: DB Netz AG Hauptbahnhof Südwest 2008, Str. 4 Schwarzenackerstraße 43 74327 Karlsruhe	Planungs-Nr.: G. 815261577 Projekt-Nr.: G. 815261577
Bearbeiter der Vorhabenträger: DB Netz AG Hauptbahnhof Südwest 2008, Str. 4 Schwarzenackerstraße 43 74327 Karlsruhe	Planer/Geometer: DB NETZE OBERMEYER OBERMEYER Planung-Beratung GmbH Hohenbergstraße 10 74327 Karlsruhe 74327 Karlsruhe 24.08.2020 Datum
Flächen-Nr.: G. 815261577 Datum: 30.08.2020 P. Wolf 30.08.2020 A. Dierforten 30.08.2020 H. Giesche	Höhenplan: DB_REF (DIN EN 923) Koordinatensystem: DB_REF Strichmaßstab: M 3283 A/P Blattgröße: 291x1350 Maßstab: 1:1000

Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland, Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Planart: Lageplan
 Planmaß: 1:1000

Strecke 3283, km 5,168 - 6,018



Legende:

- Bestand
- Neubau/Änderung
- Rückbau
- äußere Grenze der vorhabensträgerigen Grundstücke
- longitudinale Planung (nachrichtliche Darstellung)

- Planfeststellungsgrenze
- Kreis-/Gemeindegrenze
- Genaukennungsgrenze
- Flurzugrenze
- Flurstücksgrenze
- Zugehörigkeitslinien
- Flurstücknummer

- laufende Nummer im Bauwerksverzeichnis
- Limeschafwand mit Tür
- Blöschung
- Gleis S-Bahn
- Gleis für Reise- und Güterzüge
- Gleis für Güterzüge
- Oberleitungsmast ohne / mit Mastnummer
- Oberleitungsmast neu (Symbol nach 2 bis 02.05.12.)
- Tragraisse (Kabelkanal) mit Kabelschacht
- Versicherungsanlage (Graben, Becken, Mädel)
- Stützmauer
- Zaun einseitig
- Zaun gemeinschaftlich
- Hecke einseitig
- Hecke gemeinschaftlich
- Straßenaufbau
- Einliegschacht / Entwässerungslinie mit Fließrichtung
- Lichtmast
- Schallschrank
- Schieber für Wasserleitung
- Überflurhydrant, Unterflurhydrant
- Schrankenkasten mit Schrankenbaum

Genehmigungsplan: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vertragspartner:
 DB Netz AG
 Regioverkehrs Südwest
 (NVR-SW-A2)
 Am Hauptbahnhof 4
 66123 Saarbrücken
 Saarland

Planverfasser:
NETZE
 OBERMEYER
 PLAN- + BERATUNGSGES.
 98129103 Paderborn-Bahnhof
 Wilderstraße 10
 34109 Korbach
 Hesse

Planungsgegenstand:
 Reaktivierung der Strecke Homburg - Zweibrücken
 Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
 Planfeststellungsabschnitt Saarland, Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
 Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Projekt-Nr.: G 316261973
 Datum: 08/2020
 gezeichnet: P. Wolf
 gezeichnet: M. Dierker
 gezeichnet: M. Dierker

Planungsgegenstand: 21.04.2020
 Planungsart: Planungsart

Planung: 21.04.2020
 Planungsart: Planungsart

Strecke 3283, Bau-km 6,869 - 7,682 (Streckenende)
 Strecke 3450, km 100,573 - 99,743

KREISSTADT HOMBURG (SAAR)



Stadtverwaltung - Postfach 1653 - 66407 Homburg

Vorab per Fax: +49(0)681 501-1736

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,
Energie und Verkehr
Planfeststellungsbehörde
Referat A/5
Franz-Josef-Röder-Straße 17
66119 Saarbrücken

ABTEILUNG Stadtplanung und Bauordnung
SB Herr Banowitz
TELEFON 06841/101-428
TELEFAX 06841/101-476
E-MAIL michael.banowitz@homburg.de
AZ 610/Ba
DATUM 07.06.2021

Betr.: Anhörung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken
Stellungnahme der Kreisstadt Homburg
Telefonat mit Fr. J. Gebel / Ref. A/5 am 04.06.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie mit Fr. Gebel vereinbart übersende ich Ihnen per Fax fristwährend die Stellungnahme der Kreisstadt Homburg. Das unterschriebene Original füge ich den sonstigen bei der Kreisstadt Homburg eingegangenen Stellungnahmen bei.

Mit freundlichen Grüßen
Der Oberbürgermeister
Im Auftrag



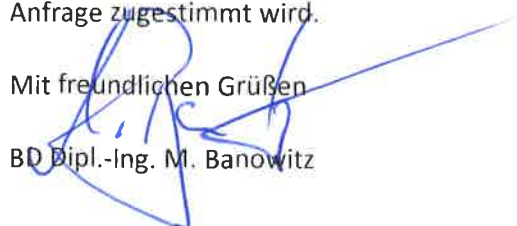
Michael Banowitz
Baudirektor Dipl.-Ing.

ERGÄNZUNG

Sehr geehrte Damen und Herren,

da mit heutiger EMail-Anfrage bei der Planfeststellungsbehörde ein Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen um Fristverlängerung bis nach der nächsten Ratssitzung am 15.07.2021 weitergeleitet wurde, kündige ich etwaige ergänzende Stellungnahmen an, falls Ihrerseits dieser Anfrage zugestimmt wird.

Mit freundlichen Grüßen



BD Dipl.-Ing. M. Banowitz

Kundendienstzeiten:

montags bis donnerstags von
freitags von
montags und donnerstags von
Am Forum 5, 66424 Homburg

08.30 Uhr bis 12.00 Uhr
08.30 Uhr bis 13.00 Uhr
14.00 Uhr bis 15.45 Uhr

Dienstgebäude:





Stellungnahme der Kreisstadt Homburg im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken

Nach der Beratungsfolge Ortsrat Einöd (nichtöffentliche Anhörung) am 29.04.2021, der nicht öffentlichen Vorberatung im Bau- und Umweltausschuss am 06.05.2021 entschied der Stadtrat am 20.05.2021 öffentlich die nachfolgenden Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Kreisstadt Homburg im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken wird beschlossen.

Sachverhalt

Die DB Netz AG plant die Reaktivierung / Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Eisenbahnstrecke Homburg – Zweibrücken. Das Vorhaben hat die Verlängerung der S-Bahn Linie S1 von Homburg bis Zweibrücken zum Ziel. Es handelt sich um ein länderübergreifendes Vorhaben Rheinland-Pfalz – Saarland. Hierfür wurden zwei Planfeststellungsabschnitte gebildet, den hier gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt im Saarland und einen Planfeststellungsabschnitt in Rheinland-Pfalz. Die Baumaßnahmen im Saarland beinhalten auch die Errichtung von Haltepunkten in Beeden, Schwarzenacker und Schwarzenbach. Der Haltepunkt in Einöd an der Strecke 3450 wird zum Bahnhof ausgebaut und erhält einen Mittelbahnsteig. Das Vorhaben beinhaltet umfangreiche Einzelmaßnahmen, Neubau und Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn sowie leit- und sicherungstechnische Anpassungen an den Gleisanlagen (Oberbau, Bahnübergänge, Verkehrsstationen, Ingenieurbauwerken u.a.).

Im Zeitraum vom 08.04.21 bis einschließlich dem 07.05.21 fand die Öffentlichkeitsbeteiligung statt.

Stellungnahme

Gerade eisenbahnrechtliche (gewidmete) Flächen sind von der kommunalen Planungshoheit ausgeschlossen (§ 38 BauGB). Bei den eigentlichen Bahnflächen können daher nur Anregungen in das Verfahren eingebracht werden.

1. Der Antragsteller beplant die Reaktivierung einer elektrifizierten Bahnstrecke mit 4 Haltepunkten. Die Planung und somit die spätere bauliche Umsetzung endet aber jeweils mit einem Wegeanschluss an die nächstgelegene Verkehrsflächen. Flächen für den ruhenden Verkehr (Parkplätze), Bahnhofsvorplätze, Verkehrswendemöglichkeit oder gar die Anfahrmöglichkeit mit PKW oder ÖPNV sind nicht Planungsgegenstand. Hier fordert die Kreisstadt Homburg auf, zu überprüfen, ob entsprechend des einschlägigen Eisenbahnplanungsrechtes auch die notwendigen Parkplätze, Radstände und die Anfahrmöglichkeit für den öffentlichen Personennahverkehr nicht nur notwendig, sondern auch sinnvoll für den potentiellen Bahnreisenden ist.
2. Der Bahnhof in Einöd wird bis auf Höhe eines Getränkemarktes verlagert, der Flächenbedarf für eine Bahnhofsvorfläche liegt entweder im Hochwasserbereich oder auf bahngewidmeter Fläche. Die Bahnüberquerung wird zurückgebaut. Grundeigentum, Straßenfunktion, fußläufige

Erreichbarkeit, Verkehrslenkung, Umwegelänge und Parkraumdruck bedürfen in Einöd der planerischen Konfliktbewältigung. Die tatsächlichen Eisenbahnwidmungsgrenzen sind der Kreisstadt Homburg zudem nicht bekannt.

3. Der Haltepunkt in Schwarzenacker entspricht in etwa dem ehemaligen Bahnsteig. Am Schwedenhof können lediglich im Straßenraum für den Bahnreisenden Parkraumpotenziale ermittelt werden. Der vorhandene Verkehrsraum erscheint nicht auskömmlich für den erwartenden Parkraumdruck durch Bahnreisende.

4. Der Haltepunkt in Schwarzenbach ist neu auf der Bahnstrecke. Zwischen Mastauhof und Autobahn sind die Wiesenflächen geschützte Hochwasserflächen. In direkter Nachbarschaft ist in einem straßenrechtlichen Verfahren die neue Autobahnanschlussstelle der OU Schwarzenbach zu beachten. Diese verlegt auch zudem die vorhandenen Radwege. Flächenpotenziale für den PKW-anfahrenden Bahnreisenden sind in unmittelbarer Nachbarschaft nicht vorhanden. Der Anschluss ist an den Feldwirtschaftsweg / Radweg geplant, eine verkehrliche Anbindung durch den Antragsteller an eine gewidmete Straße ist zu überprüfen. Ob ein rein fußläufiger oder per Rad zu erreichender, topographisch tief liegender Bahnhaltepunkt attraktiv genug ist, Bahnreisepotenziale abzuschöpfen, sollte hinterfragt werden. Straßenfunktion und Ausbaubreite, Grundeigentum und umweltrechtliche Schutzkategorien erschweren zudem städtebauliche Planungskonzepte für eine Bahnanbindung.

5. Der Haltepunkt in Beeden wird in Richtung Blieskasteler Straße verschoben. Auch dort wird Parkraumdruck entstehen und eine verkehrliche Anbindung durch den Antragsteller an eine gewidmete Straße ist zu überprüfen.

6. Das Eisenbahnkreuzungsrecht sieht die Kostenträgerschaft beim Baulastträger, hier bei kommunalen Tiefbauwerken. Kostenberechnungen und die rechtlichen Kostenanteile der Kommune bei zu ändernden oder neu zu errichtenden Tiefbauwerken (Brücken, Kanäle, Bachverrohrungen, Stützwände uvm.) sind nicht ausgewiesen. Nach Aussage der DB Netz AG werden diese für jedes Bauwerk erhoben und der Umbau mit der Kommune vertraglich geregelt. Hier bedarf es einer konkreten Kostenschätzung und der Zuordnung der gemeindlichen Baulast.

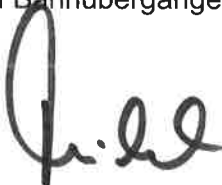

7. Die Planung sollte nach derzeitigem Kenntnisstand um mehrere Bahnübergänge erweitert werden. Betroffen sind die Bereiche Bahnhof Einöd neu, das durch Bahnübergänge zu erschließende „Gleisdreieck“ zwischen Einöd und Ingweiler sowie der Haltepunkt in Schwarzenacker, da im Bereich des ehemaligen Aldi große ungenutzte Bahnliegenschaften als Parkraum dienen könnten. In der Anlage ist ein Vorschlag des Ortsrates Einöd zur Kreuzung der künftigen beiden Bahnstrecken.

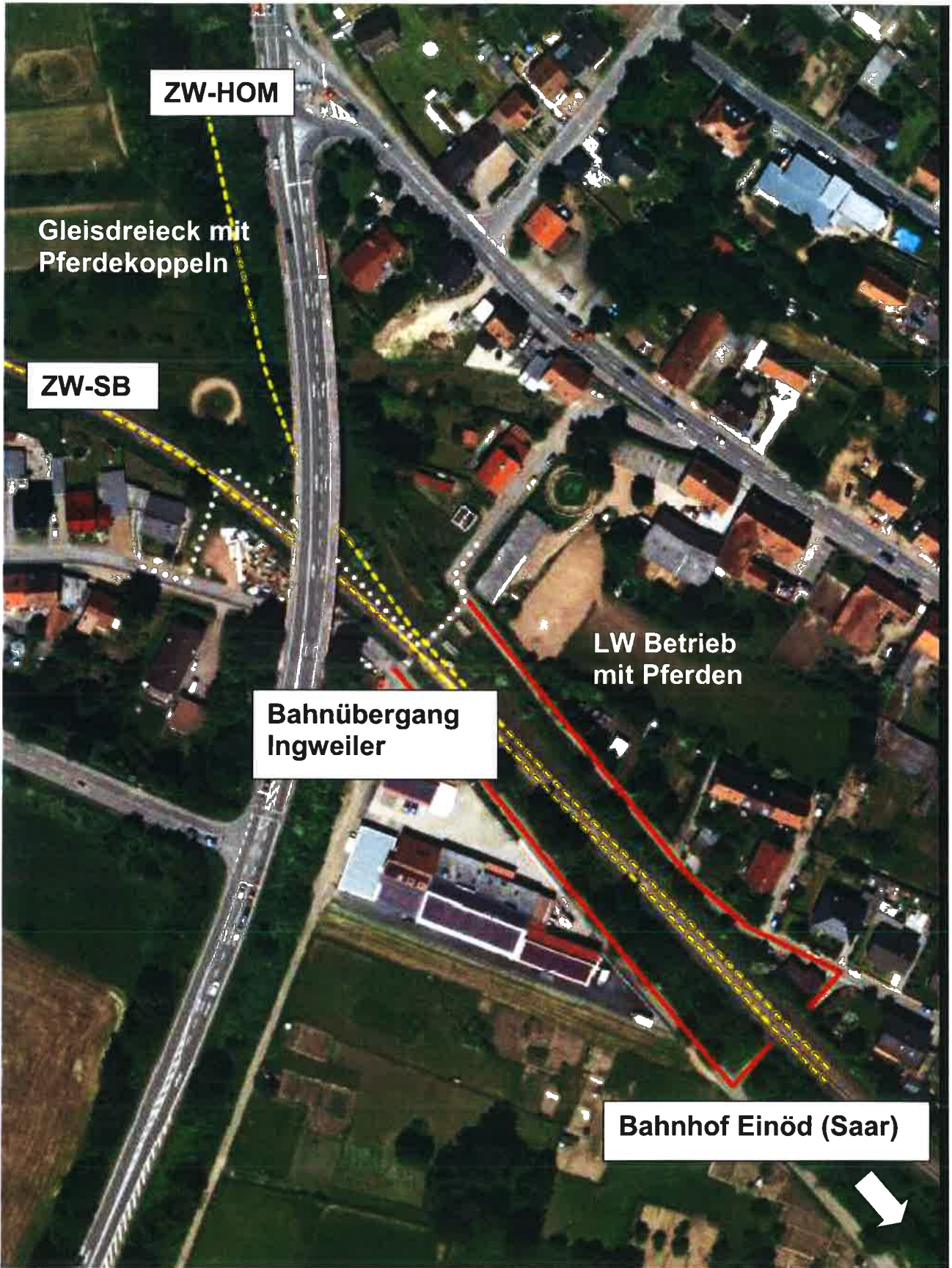
8. Die Kreisstadt Homburg bittet um Überprüfung, ob an den neuen Haltpunkten, insbesondere in Einöd durch die Bahnsteiganlage im hinteren Gartenbereich zuvor nicht betroffener Grundstücke Sicht- und Lärmschutzvorkehrungen getroffen werden können.

9. Die touristisch interessanten Aspekte des Tores zum Bliesgau in Einöd, der musealen Anbindung des Römermuseums und der Liegenschaftsflächen der DB Imm in Schwarzenacker sowie der Möglichkeiten des „bike and ride“ sollten bei der Potentialberechnung des avisierten Reisepotenzials aber auch bei einer Parkraumplanung durch den Antragsteller stärker berücksichtigt werden.

Die Stellungnahme der Kreisstadt Homburg im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken wird beschlossen.

Anlage: Vorschlag Ortsrat Einöd zu Bahnübergängen

i.v.  



ZW-HOM

**Gleisdreieck mit
Pferdekoppeln**

ZW-SB

**Bahnübergang
Ingweiler**

**LW Betrieb
mit Pferden**

Bahnhof Einöd (Saar)

