

Stadt Bad Dürkheim					I
					II
18. Okt. 2018					III
					IV
FB 1	FB 2	FB 3	BBH	SW	



Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz · Postfach 20 13 65 · 56013 Koblenz

Stadtverwaltung Bad Dürkheim  
Mannheimer Str. 24  
67098 Bad Dürkheim

Ihre Nachricht:  
vom

Unser Zeichen:  
(bitte stets angeben)  
V IV/10; B/04/17

Ihre Ansprechpartnerin:  
Kirstin Hammen  
E-Mail:  
Kirstin.Hammen  
@lbm.rlp.de

Durchwahl:  
(0261) 30 29-1333  
Fax:  
(0261) 29 141-1101

Datum:  
16. Oktober 2018

**Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben:**  
**„RHB 2010 – Streckenausbau und Beschleunigung der Rhein-Haardtbahn“**  
**– Beteiligung der Träger öffentlicher Belange –**  
**Anlage: - Allgemeine Planunterlagen (1 Ordner) -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die im Betreff genannte Maßnahme hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz einen Antrag auf Planfeststellung gestellt.  
Für die Durchführung des Anhörungsverfahrens sowie für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz zuständige Behörde.

Die überschlägige Prüfung der vorgelegten Antragsunterlagen, insbesondere der Umwelterklärung, führte zu dem Ergebnis, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG nicht durchgeführt werden muss.

Wir bitten Sie, aus Ihrem Aufgabenbereich zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen und uns gegebenenfalls mitzuteilen, unter welchen fachspezifischen Auflagen das Vorhaben zugelassen werden sollte.

Den Eingang Ihrer Stellungnahme erwarten wir bis spätestens zum **30.11.2018**.

- 2 -

Sollte uns bis zu dem genannten Zeitpunkt keine Stellungnahme zugegangen sein, gehen wir davon aus, dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

Von Beginn der Auslegung an gelten die Beschränkungen des § 19 AEG (Veränderungssperre).

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Kirstin Hammen

## 1 Anlass und Ausgangslage

Mit der Gründung des Verkehrsunternehmens „Rhein-Neckar-Verkehr GmbH“ (rnv) erfolgte im Jahr 2003 ein Zusammenschluss mehrerer im Zentrum der Metropolregion Rhein-Neckar tätiger Anbieter des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu einem Verkehrsverbund mit dem Ziel der Effizienzsteigerung der einzelnen Schienennetze und der daraus resultierenden Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs. Beteiligte Allianzgesellschaften der rnv sind die „Rhein-Haardtbahn GmbH“ (RHB), die „Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH“ (VBL), die „Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH“ (HSB) und die „MVV Verkehr GmbH“ (MVV).

Eines der Hauptziele des Zusammenschlusses ist die Steigerung der ÖPNV-Fahrgastzahlen in der Metropolregion Rhein-Neckar. Der Bevölkerungsanteil, der als Nutzer von Kraftfahrzeugen die Nachteile des Individualverkehrs in den Innenstädten wie Parkplatznot, teure Parkhausgebühren, langsames Vorankommen im Verkehrsfluss etc. zwar spürt, für den der ÖPNV bisher aber keine Alternative darstellt, stellt wesentliche Reserven dar, welche dieses Ziel legitimieren.

Aufgabe der rnv ist es, das Interesse des Umsteigens vom Individual- auf den öffentlichen Nahverkehr zu wecken. Hierfür bieten sich diverse Möglichkeiten wie:

- Netzausweitung über Neubauprojekte
- Modernisierung des Fahrzeugparks (Steigerung Niederfluranteil - Barrierefreiheit)
- Ausbau bestehender Strecken bzw. Streckenabschnitte mit Geschwindigkeitsanhebung und damit verbundener Fahrzeitverkürzungen
- Taktverdichtung
- Einsatz neuester Ausrüstungstechnik
- Anbieten neuer Direktverbindungen durch Verknüpfung bisheriger Einzellinien
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen.

Für den Streckenabschnitt der RHB von Bad Dürkheim nach Ludwigshafen-Oggersheim mit der Eisenbahnstreckennummer 9340 bieten sich durch den Betreiber rnv neue Chancen für den schienengebundenen Nahverkehr von Bad Dürkheim über Ludwigshafen nach Mannheim und dem dortigen DB-Fernverkehrsknoten der Rhein-Neckar-Metropolregion. Die Linien 4 und 4a sowie die Expresszüge der Linie 9 fahren in den Stadtbereichen Mannheim

und Ludwigshafen als Straßenbahn und weiter in Richtung Bad Dürkheim über Land als meterspurige Eisenbahn.

Entsprechend gelten für die jeweiligen Abschnitte die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) mit entsprechender technischer Ausstattung.

Dieser Antrag auf Planfeststellung bezieht sich auf den Streckenbereich der RHB, der gemäß der ESBO betrieben wird.

Für die RHB ist ein deutliches Potenzial für ein Plus an Fahrgästen vorhanden. Die Verbindung aus der Vorderpfalz in die Städte Ludwigshafen und Mannheim sowie an den DB-Fernverkehrs-Knotenpunkt Mannheim ist verbesserungsbedürftig und das Nahverkehrsangebot ist ausbaufähig. Vor diesem Hintergrund formulierte die rnv das Projekt „RHB 2010“. Im Rahmen von „RHB 2010“ soll das Angebot des ÖPNVs marktgerecht und attraktiver gestaltet werden, um eine Alternative zum Individualverkehr darzustellen. So sollen die Fahrgastzahlen erhöht, die Infrastruktur effizienter genutzt und ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Ein wichtiges Ziel ist die Beschleunigung der RHB. Die rnv verfolgt eine Fülle von Maßnahmen, die im Rahmen von „RHB 2010“ zu genehmigen sind. Bereits vorliegende Genehmigungen sind:

- Entbehrlichkeitsentscheidung nach § 18b AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) vom 10.01.2012, Aktenzeichen RHB V I/23a „Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik sowie die Leistungserhöhung der Gleichrichterunterwerke bei der Rhein-Haardtbahn zwischen Ludwigshafen-Oggersheim und Bad Dürkheim“,
- Plangenehmigung nach § 18 Abs. 2 AEG vom 29.02.2012, Aktenzeichen RHB V I/23a „Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte im Zuge der Rhein-Haardtbahn zwischen Bad Dürkheim und Ludwigshafen-Oggersheim“,
- Entbehrlichkeitsentscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 7 VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz) vom 27.08.2015, Aktenzeichen V IV/11I „Rhein-Haardtbahn; Gleisertüchtigung“,
- Entbehrlichkeitsentscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 7 VwVfG vom 27.01.2016, Aktenzeichen B/07/15; V IV/10 „Rhein-Haardtbahn; RHB2010, Neubau eines Gleichrichterunterwerkes im Bahnhof Ellerstadt Ost“.

- Plangenehmigung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG vom 26.08.2016, Aktenzeichen B/01/16 V IV/10 für die „Erneuerung und Verstärkung der Fahrleitung in Teilbereichen der Strecke 9340 zwischen Ludwigshafen-Oggersheim und Bad Dürkheim“.
- Planfeststellungsbeschluss nach §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für die „Erneuerung und Verstärkung der Fahrleitung in den Teilbereichen I, III, V und VII der Strecke 9340“.

Das Hauptziel der hier beantragten Planfeststellung ist die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von bisher 70 km/h auf zukünftig 80 km/h, die eine sichere und beschleunigte Abwicklung des Schienenverkehrs zur Verbesserung und Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ermöglichen soll.

Dieser Antrag auf Planfeststellung beinhaltet ebenso die technische Sicherung, die nicht-technische Sicherung (Ausbau auf Übersicht) sowie die Schließung vorhandener, nicht-technisch gesicherter Bahnübergänge. Im Zusammenhang mit den geplanten Schließungen sind auch der Neubau von zwei befestigten Ersatzwegen und die Befestigung bestehender Erdwege für den überwiegend landwirtschaftlichen Verkehr und Anliegerverkehr geplant und ebenfalls Bestandteil der beantragten Planfeststellung.

Mit dem Ausbau bzw. dem Schließen von heute nicht technisch gesicherten Bahnübergängen werden zwei Ziele verfolgt:

- Die Erhöhung der Sicherheit an den plangleichen Kreuzungen (Bahnübergängen).
- Die Aufhebung der Langsamfahrstellen an den weiter unten beschriebenen Bahnübergängen. Somit kann die durch die weiteren baulichen Maßnahmen (Erneuerung der Stellwerkstechnik, Verstärkung der Fahrleitung und Ertüchtigung der Gleisanlagen), die z. T. bereits genehmigt und nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsantrages sind, die ermöglichte höhere Streckengeschwindigkeit von künftig bis zu 80 km/h über längere zusammenhängende Strecken umgesetzt werden.

Ferner beinhaltet dieser Antrag auf Planfeststellung den Einbau von Überleitstellen (Gleiswechsel) östlich von Maxdorf bzw. im Bereich Oggersheim. Sie werden erforderlich, um bei

Unterbrechung des Laufweges (Der Weg, den der Zug planmäßig zu befahren hat) den Betrieb aufrechtzuerhalten.



## 2 Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Planung wurden mehrere Möglichkeiten im Hinblick auf Maßnahmen zur Aufhebung von Langsamfahrstellen untersucht, da die Streckenhöchstgeschwindigkeit aufgrund fehlender Übersicht in diesen Bereichen nicht gefahren werden kann. Hinsichtlich der geplanten Streckenbeschleunigung kommen nur die nachfolgend aufgeführten Bahnübergänge in Betracht:

### Bahnübergang 4 - Bereich Bad Dürkheim (siehe Kapitel 2.1)

- Schließung und Rückbau

### Bahnübergang 13 - Bereich Ellerstadt West (siehe Kapitel 2.2)

- Schließung und Rückbau

### Bahnübergänge 18, 19 und 20 - Bereich Fußgönheim (siehe Kapitel 2.3)

#### 1. Möglichkeit:

- BÜ 20, nicht-technische Sicherung und Ausbau auf Übersicht
- BÜ 18 und 19 bleiben wie im Bestand erhalten

#### 2. Möglichkeit:

- BÜ 18, Schließung und Rückbau
- BÜ 19, nicht-technische Sicherung und Ausbau auf Übersicht
- BÜ 20, Schließung und Rückbau

### Bahnübergänge 24 und 25 - Bereich Maxdorf (siehe Kapitel 2.4)

#### 1. Möglichkeit:

- BÜ 24, Ausbau mit technischer Sicherung
- BÜ 25, Schließung und Rückbau

#### 2. Möglichkeit:

- Zusammenlegung BÜ 24 und BÜ 25 in den Bereich der Freistraße bei gleichzeitiger Schließung von BÜ 24 und BÜ 25

#### 3. Möglichkeit:

- BÜ 24, Schließung und Rückbau

- BÜ 25, technische Sicherung und Ausbau mit Abrücken der Anbindung des Wirtschaftsweges (Grenzweg) südlich BÜ 25

#### 4. Möglichkeit:

- BÜ 24, Schließung und Rückbau
- BÜ 25, technische Sicherung, Ausrüstung mit einer Lichtsignalanlage sowie einer Schnittstelle mit der Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA)

### Bahnübergänge 32 und 33 - Bereich Ruchheim (siehe Kapitel 2.5)

- BÜ 32, Schließung und Rückbau
- BÜ 33, nicht-technische Sicherung und Ausbau auf Übersicht

Bedingt durch die Schließung von einigen Bahnübergängen (siehe Lagepläne Anlage 2) im Rahmen der untersuchten Planungsmöglichkeiten sind neue Wegenetzkonzepte (siehe Wegenetzpläne Anlage 5) für den überwiegend landwirtschaftlichen Verkehr und Anliegerverkehr erforderlich, die in den nachfolgenden Kapiteln abgebildet sind.

Im Folgenden werden die Planungsmöglichkeiten erläutert. Die aus den verschiedenen Möglichkeiten resultierenden Auswirkungen werden betrachtet, abgewogen und somit die Planungsmöglichkeiten hinsichtlich der Umsetzbarkeit bewertet.

### 2.1 BÜ 4 – Bereich Bad Dürkheim

Der nicht-technisch gesicherte Bahnübergang 4 bei Bahn-km 2,826 soll geschlossen und zurückgebaut werden. Der landwirtschaftliche Verkehr soll auf die Mannheimer Straße (siehe Abbildung 1 in hellblau dargestellt) geführt werden und die Trasse der RHB am bereits technisch gesicherten BÜ 3 bei Bahn-km 2,735 gequert werden.

An der südlichen Einmündung des Wirtschaftsweges (siehe Abbildung 1 in violett dargestellt) in die Mannheimer Straße ist geplant, durch ein Abrücken von der Straße einen senkrechten Anschluss an die übergeordnete Fahrbeziehung herzustellen und somit die erforderlichen Aufstellflächen und Sichtbeziehungen zu gewährleisten.

Die einfache Entfernung zwischen BÜ 4 und der Einmündung des Wirtschaftsweges beträgt ca. 275 Meter.



Abbildung 1: Wegenetzkonzept zur Schließung BÜ 4

Die Schließung des BÜ 4 würde für den landwirtschaftlichen Verkehr bedeuten, dass bei Querung am BÜ 3 eine zusätzliche Strecke über eine Entfernung von bis zu 550 Meter zurückzulegen wäre. Außerdem hätte dies zur Folge, dass beim Linksabbiegen in den südlichen Wirtschaftsweg der Gegenverkehr auf einer stark befahrenen öffentlichen Straße gekreuzt wird.

Für das Abrücken der Anbindung des südlich der Mannheimer Straße verlaufenden Wirtschaftsweges (siehe Abbildung 1 in violett dargestellt) wäre umfangreicher Grunderwerb erforderlich.

Die Planung für die Schließung des BÜ 4 sowie der damit verbundenen baulichen Maßnahmen und Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen und öffentlichen Verkehr wurde in mehreren Terminen mit Vertretern der Stadt Bad Dürkheim, der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz (LWK RLP) sowie Ortsvorsitzenden des Bauern- und Winzerverbandes Rheinland-Pfalz (BWV RLP), Bad Dürkheim und Friedelsheim, dargelegt und abgestimmt.

Aufgrund der zuvor beschriebenen Auswirkungen auf den Verkehr und der erforderlichen Inanspruchnahme von Drittgrundstücken konnte mit den Betroffenen kein Konsens herbeigeführt werden. Somit wurde die Schließung des BÜ 4 bei der Planung verworfen und ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsantrags.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (kein Platz für Räumstrecken) wurde ein Ausbau des BÜ 4 auf Übersicht nicht betrachtet.