



Eisenbahn-Bundesamt

**Außenstelle**

**Frankfurt / Saarbrücken  
Untermainkai 23 - 25  
60329 Frankfurt am Main  
Az.: 5112-03-0307  
30.06.2006**

# **Planfeststellung**

**nach § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)**

**für den Bau des Neuen Kaiser-Wilhelm-Tunnels  
von Bahn-km 48,418 bis Bahn-km 52,660  
und  
für die Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
von Bau-km 48,418 bis Bau-km 52,623**

**Strecke 3010 Koblenz – Perl**

**im Bereich der Stadt Cochem, Gemarkung Cochem  
und  
im Bereich der Gemeinde Ediger-Eller, Gemarkung Eller**

**Antragsteller:  
DB Netz AG  
vertreten durch  
Herrn Bodo Tauch  
c/o DB ProjektBau GmbH  
Niederlassung Mitte  
Hahnstraße 52  
60528 Frankfurt am Main**

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

## Inhaltsverzeichnis

<b>A</b>	<b>ENTSCHEIDUNG</b>	<b>6</b>
A.1	PLANFESTSTELLUNG	6
A.1.1	Gegenstand der Planfeststellung	6
A.1.2	Bestandteile des festgestellten Planes	8
A.1.3	Nebenbestimmungen und Schutzauflagen	8
A.2	BESONDERE ENTSCHEIDUNGEN	18
A.2.1	Entscheidung über Anträge und Einwendungen	18
A.2.2	Bauaufsichtliche Freigaben	18
A.2.3	Entscheidung über Varianten	18
A.2.3.3	Ost Variante	20
A.2.4	Freigabe zur zweckgebundenen Nutzung	24
A.2.5	Wasserrechtliche Entscheidungen	<b>Fehler!</b>
A.2.6	Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in geschützte Rechtspositionen	26
A.2.7	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen / naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigung	27
A.2.8	Schall/Schallschutz	28
A.2.9	Erschütterungsschutz	<b>Fehler!</b>
A.2.10	Elektromagnetische Felder	<b>Fehler!</b>
A.2.11	Abweichungen vom Regelwerk	33
A.2.12	Widmung von Eisenbahnbetriebsgelände	<b>Fehler!</b>
A.2.13	Kostenfolge	33
A.3	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	34
A.5	KOSTENENTSCHEID	36
<b>D</b>	<b>AUSFERTIGUNGEN</b>	<b>98</b>

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

## Verzeichnis der Abkürzungen

<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
A	Autobahn
ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
ATV	Allgemeine Technische Vorschriften
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße (z.B. B 49)
BAB	Bundesautobahn
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BE	Baustelleneinrichtung
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BK	Erkundungsbohrung (z.B. BK 59/2)
BMVBW, (neu BMVBS)	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, (neu: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Bauwerk
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
D	Deutschland
d.h.	das heißt
DB	Deutsche Bahn
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
dB(A)	Dezibel(A)
DIN	Deutsche Industrie Norm
DN	Nenndurchmesser
DS	Druckschrift der DB AG
DSchPflG	Denkmalschutz- und Pflegegesetz
e.V.	eingetragener Verein
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBA Ast Ffm/Sbr	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
EG	Europäische Gemeinschaft
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EN	Europäische Norm
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
EÜ	Eisenbahnüberführung
evtl.	eventuell
f	Bogenstich (Ausrundung Wege)
ff	fort folgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Ffm	Frankfurt am Main
FStrG	Fernstraßengesetz

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GOK	Geländeoberkante
GW	Grundwasser
H	Ausrundungsradius (Wege)
ha	Hektar
HD-Leitung	Hochdruckleitung
Hp	Haltepunkt
i. Allg.	im Allgemeinen
i.V.m.	in Verbindung mit
ICE	Inter-City-Express
IHK	Industrie und Handelskammer
K	Kreisstraße (z.B. K940)
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
kV	Kilovolt
KWT	Kaiser-Wilhelm-Tunnel
L	Landesstraße (z.B. L3027)
l.d.B	links der Bahn (in Kilometrierungsrichtung)
lb	Länge des Kreisbogens
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd. Nr.	laufende Nummer
lg	Länge der Geraden
LPfIG	Landespflegegesetz
IR	Länge Rampe (Überhöhungswechsel)
IU	Länge Übergangsbogen
LWaldG	Landesforstgesetz Rheinland-Pflaz
LWG	Landeswassergesetz
M	Maßstab
m	Meter
m/s	Meter pro Sekunde
Mio.	Millionen
N	geodätische Höhe
Nr.	Nummer
NV	Nahverkehr
NW	Nennweite
o.A.	ohne Ausrundung (Neigungswechsel)
o.ä.	oder ähnlich
o.g.	oben genannt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PA	Planungsabschnitt
PF	Planfeststellung
PfSchG	Pflanzenschutzgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
r	Radius
R	Wegneubau bzw. -verlegung (z.B. R100)
r.d.B	rechts der Bahn (in Kilometrierungsrichtung)
Rh	Rhein
Rili	Richtlinie
RiStWag	Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RPS	Regionalplan Südhessen
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
SGD Nord	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
SO	Schienenoberkante

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
sog.	sogenannte
SVZ	Schwachverkehrszeit
T	Tangentenlänge Ausrundung (Wege)
to / t	Tonne
TÖB	Träger öffentlicher Belange
u	Überhöhung der äußeren Schiene
u.E.	unseres Erachtens
u.U.	unter Umständen
ÜA	Übergangsbogen Anfang
ÜE	Übergangsbogen Ende
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VDE	Verband Deutscher Elektrotechniker
VDI	Verband Deutscher Ingenieure
vgl.	Vergleichsweise / vergleichend / vergleiche
vmax	maximal zulässige Geschwindigkeit
VogelSchRL	Vogelschutzrichtlinie
VSG	Vogelschutzgebiet
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV Erdaushub / Bauschutt	Verwaltungsvorschrift Erdaushub / Bauschutt
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSG	Wasserschutzgebiet
z.B.	zum Beispiel
z.Z.	zur Zeit
‰	Promille (Tausendstel)

## **A Entscheidung**

### **A.1 Planfeststellung**

Gemäß § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) wird auf Antrag der DB Netz AG, vertreten durch Herrn Bodo Tauch, DB ProjektBau GmbH, Niederlassung Mitte, der Plan für den Bau des Neuen und die Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnels der elektrifizierten Eisenbahn-Strecke 3010, Koblenz – Perl, Km 48,418 – 52,623 sowie

die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

einschließlich sämtlicher zugehöriger technischer Anlagen/Einrichtungen und der Nebenbestimmungen/Auflagen/Schutzvorkehrungen

Im Bereich der Stadt Cochem, Gemarkung Cochem und im Bereich der Gemeinde Ediger-Eller, Gemarkung Eller

festgestellt.

Sachverhalt und Begründung ergeben sich aus den Teilen B und C des Beschlusses.

#### **A.1.1 Gegenstand der Planfeststellung**

##### **A.1.1.1 Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel**

Der festgestellte Plan beinhaltet den Bau des Neuen und die Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Streckenbereich des Bahnhofs Cochem und dem zugehörigen Bahnhofsteil Ediger-Eller einschließlich sämtlicher zugehöriger technischer Einrichtungen und der Nebenbestimmungen/Auflagen/Schutzvorkehrungen.

Mit dem Neubau einer eingleisigen Tunnelröhre und der Erneuerung des zweigleisigen Bestandstunnels zu einer eingleisigen Röhre wird die Tunnelstrecke in diesem Bereich dem heute geltenden Sicherheitsstandard angepasst.

Vorgesehen ist, gemäß den Maßgaben des Raumordnerischen Entscheides, die Errichtung des neuen Tunnels in Ostlage zum bestehenden Tunnel einschließlich der erforderlichen Ingenieurbauwerke in Cochem und Ediger-Eller sowie die erforderliche Leit- und Sicherungstechnik, Anpassung von Oberleitung, Telekommunikationsanlagen und der Löschwasserversorgung.

Wesentliche Bestandteile sind:

- Trennung der Richtungsgleise in 2 separate, eingleisig betriebene Tunnelröhren für Tunnel, die von Personen- und Güterzügen durchfahren werden
- Neubau einer Tunnelröhre mit maschinellem Vortrieb und Tübbingausbau, von Bau-km 48,418 bis Bau-km 52,660
- Einbau einer neuen Innenschale in den bestehenden Kaiser-Wilhelm-Tunnel, von Bahn-km 48,418 bis Bahn-km 52,623
- Erstellung von Verbindungsbauwerken zwischen den Tunnelröhren
- Einbau eines Schweren Masse-Feder-Systems in Teilbereichen unterhalb der Oberstadt Cochem von Bahn-km 48,610 bis 48,760

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

- befahrbare Feste Fahrbahn (FF) in den Tunnelbauwerken und auf den neuen Eisenbahnüberführungen bis zu Rettungsplätzen von Bahn-km 48,250 bis Bahn-km 48,418 und Bahn-km 52,623 bis Bahn-km 52,720
- Anpassung und Erweiterung der Tunnelausrüstung
- Angleichung der Rettungsplätze und Zufahrten an die EBA-Richtlinie für lange Tunnel ( $L > 1.000$  m),
- Neubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ) über Brückenstraße von Bau-km 48,359 bis Bau-km 48,402 in Cochem
- Neubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ) über Ellerbach von Bau-km 52,684 bis Bau-km 52,708 in Ediger-Eller

#### **A.1.1.4 Folgemaßnahmen**

- Schallschutzwände im Bereich Cochem beidseitig der Bahntrasse sowie im Bereich Portal / EÜ Brückenstraße zwischen den beiden Gleisen von Bahn-km 48,160 bis 48,410
- Einführung des besonders überwachten Gleises (BüG) im Bereich Cochem von Bahn-km 48,062 bis Bahn-km 48,465 und von Bahn-km 48,115 bis Bahn-km 48,465
- passiven Schallschutzmaßnahmen
- Anpassung und Teilabbruch bestehender Bausubstanz (Wohn- und Geschäftsgebäude) im Bereich Cochem zur Errichtung der EÜ-Brückenstraße im Einschwenkbereich am Nordportal
- Anpassungen an bestehender Bausubstanz zur Befahrbarkeit des vorhandenen Hochwasserfluchtweges im Bereich Cochem
- Neuanlage von Grünflächen beim Nordportal
- Abriss des Rottenhauses am Südportal
- Rückbau der Bachverbauung Ellerbach und Anpassung der Uferbereiche,
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

#### **A.1.1.2 Sonstige Baumaßnahmen**

- Umbau und Rückbau von Gleisen im Bahnhof (Bf) Cochem und Bahnhofsteil (Bft) Eller,
- Bau von Stützmauern im Bereich Cochem
- Bau von Stützmauern im Bereich Ediger-Eller
- Teilweise Erneuerung der bestehenden Tiefenentwässerung im Bereich Cochem, Einleitung in die bestehende Entwässerung des Bahnhofs Cochem,
- Bahnseitengräben im Bereich Eller,
- Löschwasserauffangbecken in Cochem,
- Überführung des Forstweges über das neue Portal im Bereich Eller.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

### A.1.2 Bestandteile des festgestellten Planes

Die Bestandteile des festgestellten Planes sind Planungen auf Grundlage der RiL 800 01 10, 800 01 30, RiL 836, RiL 853, RiL 804, DIN 4030, DIN 4150, DIN 14406, DIN 14090, DIN 18920, DIN 18915, DIN 19731, DIN 43141, DIN 45642, DIN 45669, DIN 48200, DIN EN 3, DIN EN 9001, DIN EN 50119, DIN EN 50122, VDE 0115 Teil 1 und 3, RAS-Q, RLW 1999, ATV-DVWK und EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ die sich wie folgt zusammensetzen:

### A.1.2 Bestandteile des festgestellten Planes

Die Bestandteile des festgestellten Planes sind Planungen auf Grundlage der DS80001, die sich wie folgt zusammensetzen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Anlage Nr.	Blatt Nr.
0.1	INHALTSVERZEICHNIS		0.1	
0.2	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS		0.2	
1	ERLÄUTERUNGSBERICHT Blaueinträge		1	
2	ÜBERSICHTSKARTEN			
	Übersichtsstreckenplan (nur zur Information)	1:250.000	2.1	1 Blatt
	Übersichtsplan	1:25.000	2.2	1 Blatt
3	ÜBERSICHTSLAGEPLAN	1:5.000	3	1 Blatt
4	LAGEPLÄNE			
	Lageplan km 48.162 - 48.800 - Blaueträge	1:1.000	4A	Blatt 1
	Lageplan km 48.800 - 49.500	1:1.000	4	Blatt 2
	Lageplan km 49.500 - 50.200	1:1.000	4	Blatt 3
	Lageplan km 50.200 - 50.900	1:1.000	4	Blatt 4
	Lageplan km 50.900 - 51.600	1:1.000	4	Blatt 5
	Lageplan km 51.600 - 52.300	1:1.000	4	Blatt 6
	Lageplan km 52.300 - 53.059 - Blaueträge	1:1.000	4A	Blatt 7
5	HÖHENPLÄNE			
	Höhenplan Neuer Tunnel	1:5.000/500	5	Blatt 1
	Höhenplan Alter Tunnel	1:5.000/500	5	Blatt 2
6	REGELQUERSCHNITTE UND CHARAKTERISTISCHE QUERPROFILE			
	Regelquerschnitte im Bereich Stützmauer Cochem	1:100	6.1	Blatt 1
	Regelquerschnitt im Bereich Rettungsplatz Eller	1:100	6.1	Blatt 2
	Querprofil km 48,3+15	1:200	6.2	Blatt 1



Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
 für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
 Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
 30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

	Querprofile km 48,2+88,4 und km 48,3+04,2	1:200	6.2	Blatt 2
	Querprofil km 48,6+43 - Blaeinträge	1:200	6.2A	Blatt 3
	Querprofil km 52,6+66	1:200	6.2	Blatt 4
7	<b>BAUWERKSPLÄNE</b>			
	Regelquerschnitte druckbegrenzt, Neuer / Alter Tunnel	1:100	7.1	Blatt 1
	Regelquerschnitte druckdicht, Neuer / Alter Tunnel	1:100	7.1	Blatt 2
	EÜ Brückenstraße, Stützmauer Bahnkörper Cochem, Stützbauwerke oberhalb Portal Cochem, Lageplan	1:200	7.2	Blatt 1
	EÜ Brückenstraße, Stützmauer Bahnkörper Cochem Ansicht	1:200	7.2	Blatt 2
	EÜ Brückenstraße, Schnitte	1:200	7.2	Blatt 3
	Stützbauwerke oberhalb Portal Cochem, Ansicht, Schnit- te - Blaeinträge	1:200	7.2A	Blatt 4
	Stützmauer Rettungsplatz Cochem	1:100/1.000	7.3	Blatt 1
	Stützbauwerke Bereich Eller, Lageplan, Ansicht, Schnitte	1:200	7.3	Blatt 2
	EÜ Ellerbach Lageplan, Schnitte	1:200	7.4	1 Blatt
	Forstweg Portal Eller, Höhenplan, Regelquerschnitt - Blaeinträge	1:1.000/100/50	7.5A	1 Blatt
	Hochbau, Schalthaus, Grundriss, Ansichten	1:100	7.6	1 Blatt
8	<b>BAUWERKSVERZEICHNIS</b>		8	
9	<b>GRUNDERWERBSVERZEICHNIS (VERSCHLÜSSELT)</b> Grunderwerbsverzeichnis Vorabmaßnahmen		9 9.1neu	1 Blatt
10	<b>GRUNDERWERBSPLÄNE</b>			
	Grunderwerbsplan km 48.162 - 48.800	1:1.000	10	Blatt 1
	Grunderwerbsplan km 48.800 - 49.500	1:1.000	10	Blatt 2
	Grunderwerbsplan km 52.300 - 53.030	1:1.000	10	Blatt 3
	Grunderwerbslageplan Vorabmaßnahmen	1:1.000	10.1neu	Blatt 1
11	<b>BAUSTELLENEINRICHTUNGSPPLÄNE UND BAUSTRASSEN</b>			
	Erläuterungsbericht		11.1	
	Lageplan BE und Transportwege Bauzeitliche Rettungsplätze, Cochem	1:1.000	11.2	Blatt 1
	Lageplan BE und Transportwege Bauzeitliche Rettungsplätze, Ediger-Eller	1:1.000	11.2	Blatt 2
12	<b>LEITUNGSLAGEPLÄNE</b>			
	Leistungsbestands-Verlegeplan, km 48,162 - 48,800	1:1.000	12	Blatt 1
	Leistungsbestands-Verlegeplan, km 48,800 - 49,500	1:1.000	12	Blatt 2
	Leistungsbestands-Verlegeplan, km 50,200 - 50,900	1:1.000	12	Blatt 3
	Leistungsbestands-Verlegeplan, km 52,300 - 53,059	1:1.000	12	Blatt 4
	Leistungsbestands-Verlegeplan, Bereich Bahnhof Ediger- Eller	1:1.000	12	Blatt 5
13	<b>UNTERLAGEN ZUR REGELUNG WASSERWIRTSCHAFTLICHER SACHVERHALTE</b>			

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

			- Nur zur Information	
	Hydrogeologie und Wasserwirtschaft		13.1	
	Wasserrechtliche Tatbestände Grundwasser		13.2	
	Entwässerung und Hydraulische Berechnungen		13.3	
14	MOSELHOCHWASSER - Nur zur Information		14	
15	BRANDSCHUTZ- UND RETTUNGSKONZEPT			
	Erläuterungsbericht		15.1	
	Lageplan	1:5.000	15.2	1 Blatt
16	VERWERTUNG UND ABLAGERUNG VON ERDMASSEN		16	
17	REGELWERKE - Nur zur Information		17	
18	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE (UVS) - Nur zur Information			
	Erläuterungsbericht - Blaeinträge		18.1	
	Schutzgüter Mensch / Sach- und Kulturgüter - Bestand	1:5.000	18.2	1 Blatt
	Schutzgut Pflanzen - Bestand	1:5.000	18.3	1 Blatt
	Schutzgut Tiere - Bestand	1:5.000	18.4	1 Blatt
	Schutzgüter Boden / Wasser / Klima / Luft - Bestand	1:5.000	18.5	1 Blatt
	Raumwiderstandskarte	1:5.000	18.6	1 Blatt
	Maßnahmenkonzept - Blaeinträge	1:5.000	18.7A	1 Blatt
19	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN			
	Erläuterungsbericht - Nur zur Information		19.1	
	Maßnahmenblatt - Blaeintrag		19.1	Anhang
	Bestands- und Konfliktplan	1:5.000	19.2	1 Blatt
	Maßnahmenplan	1:1.000	19.3	1 Blatt
	Maßnahmenbeschreibung – Vorabmaßnahmen		19.4neu	Blatt 1
	Maßnahmenblatt – Vorabmaßnahmen		19.4neu	Blatt 2
	Maßnahmenplan – Vorabmaßnahmen	1:1.000	19.5neu	Blatt 1
20	FFH-VERTRÄGLICHKEITSSTUDIE (NATURA 2000) - Nur zur Information			
	Erläuterungsbericht		20.1	
	Lebensräume / Auswirkungen u. Maßnahmenkonzept	1:5.000	20.2	1 Blatt
21	SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN - Nur zur Information			
	Schallgutachten Endzustand		21.1	
	Gutachterliche Stellungnahme Bauzeit		21.2	
	Gutachterliche Stellungnahme Bauzeit - Blaeinträge		21.1.1A	
	Schallgutachten Endzustand - Blaeinträge		21.2A	
22	ERSCHÜTTERUNGSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG - Nur zur Information			
	Erschütterungsgutachten Endzustand - Blaeinträge		22A	

### A.1.3 Nebenbestimmungen und Schutzauflagen

Die aus den Schutzauflagen sich ergebenden eigentumsrechtlichen, entschädigungsrechtlichen oder kostenrelevanten Regelungen sind außerhalb der Planfeststellung privatrechtlich zu vereinbaren.

Der Vorhabensträger DB Netz AG wird zu folgenden Auflagen verpflichtet:

#### bezüglich des Vorhabens:

- für die Freigabe des Bauvorhabens zur zweckgebundenen Nutzung alle Auflagen der ausgesprochenen Entscheidungen durch diesen Beschluss umzusetzen sowie alle notwendigen Zulassungen und bauaufsichtlichen Freigaben bei der Zulassungsbehörde vorzulegen. Hierzu sind die diesbezüglichen planfestgestellten Pläne mit vorzulegen.
- alle baubedingten Abweichungen von diesem Plan unverzüglich gem. § 76 VwVfG beim EBA Ast Ffm/Sbr genehmigen zu lassen und nach Abschluss der Baumaßnahmen die genehmigten Planänderungen in entsprechenden Plänen zusammenzufassen und deren Richtigkeit durch das EBA bestätigen zu lassen.
- Zusagen, die er im Zuge des Planfeststellungsverfahrens abgegeben hat, einzuhalten und, sofern bauliche Ergänzungen erforderlich werden, diese im Wege einer Planänderung gemäß § 76 VwVfG durch die Planfeststellungsbehörde genehmigen zu lassen.

#### bezüglich der Baudurchführung:

- den Beteiligten ist der Baubeginn und, wenn erforderlich, der Baufortschritt rechtzeitig und in geeigneter Weise mitzuteilen.
- bei der Durchführung der Maßnahmen sind die am Bau Beteiligten in ihrem Wirkungskreis auf die Verpflichtung zur Einhaltung der anerkannten Regeln der Bautechnik, der DIN-Vorschriften, der öffentlich-rechtlichen Vorschriften sowie der aufgrund dieser Vorschriften erlassenen Anordnungen hinzuweisen.
- vor Beginn der Baumaßnahmen sind die an den Bauarbeiten beteiligten Unternehmen schriftlich auf die Beachtung der Sicherheitsvorkehrungen hinzuweisen.
- vor Baubeginn Bestandsaufnahmen und/oder Beweissicherungen wie im Anhang 1 zum Erläuterungsbericht aufgezeigt durchzuführen.
- zur rechtzeitigen Koordination der Leitungsträger ist die Baumaßnahme mindestens drei Monate vor Baubeginn diesen schriftlich anzuzeigen.
- bei Arbeiten, die in der Nähe von Fernmeldekabeln oder im Erdreich durchgeführt werden, ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der Telekommunikationsanlagen vermieden werden. Der ungehinderte Zugang ist jederzeit zu ermöglichen. Die bauausführende Firma ist auf die Beachtung der „Anweisung zum Schutz unterirdischer Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom AG bei Arbeiten anderer“ (Kabelschutzanweisung) hinzuweisen.
- die Forderungen des Kabelmerkkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ ist strikt einzuhalten.
- Maßnahmen zur Umlegung/Sicherung von Anlagen Dritter ist rechtzeitig mit diesem festzulegen und die Zugänglichkeit zu den Anlagen zu gewährleisten.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

- bei Arbeiten in der 20kV-Freileitung ist der erforderliche Schutzstreifen einzuhalten.
- Ferngasleitungen/HD-Leitungen/Leitungen sind gegenüber dem Schwerlastverkehr durch Sicherungsmaßnahmen zu schützen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit den Versorgungsunternehmen abzustimmen.
- das Merkblatt „Gefahr bei Arbeiten in der Nähe von elektrischen Freileitungen“ muss beachtet werden.
- zum Schutz der Nachbarschaft sind alle gebotenen Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung durch den Bau zu ergreifen. Hierzu zählt z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung, die bauausführenden Firmen zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz gegen Beeinträchtigungen, z.B. durch Einsatz entsprechend ausgerüsteter Baumaschinen, und zur Minimierung der Behinderung des Verkehrsflusses anzuhalten. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) ist zu beachten.
- zum Schutz der Nachbarschaft die gesetzlichen Bestimmungen die Bauzeiten betreffend zu beachten. Gegebenfalls sind erforderliche Genehmigungen gemäß § 4 Abs. 3 Landes Immissionsschutzgesetz des Landes Rheinland-Pfalz (LimSchG) bei der zuständigen Behörde einzuholen.
- Baustelleneinrichtungen sind nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zu entfernen. Baustelleneinrichtungsflächen müssen, soweit es sich nicht um bereits versiegelte Flächen handelt und keine andere Nutzung vorgesehen ist, nachweislich altlastenfrei rekultiviert werden.
- vorhandene Schutzzäune, die durch die Baumaßnahmen betroffen sind, sind zu ersetzen.
- eventuell erforderlich werdende Umleitungs- und Verkehrslenkungsmaßnahmen sind mit den jeweils zuständigen Verkehrsbehörden und Polizeidienststellen festzulegen.
- die Baustellenzufahrten und Baustraßen sind vor dem eigentlichen Baubeginn herzustellen und abzuplanken. Die vorhandenen Wege sind an die neu zu bauenden Baustraßen anzuschließen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die beanspruchten Wege in ihren Ausgangszustand zurückzusetzen.
- an besonders durch den Baustellenverkehr gefährdeten Stellen wie z.B. Schulen oder Kindergärten sind besondere Schutzmaßnahmen wie z.B. Zäune oder sonstige Absperrungen vorzusehen.
- während der Baumaßnahmen sind Baustelle und Baustelleneinrichtung in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Die Verkehrssicherungspflicht im Baustellenbereich mit den Zu- bzw. Abfahrten auf öffentlichen Wegen und Straßen ist zu beachten. Außerdem ist Vorsorge zu treffen, dass eine Beeinträchtigung der Nachbarschaft durch Staub, Geruch und Verunreinigungen durch Bodenmaterial auf das Unerlässliche reduziert werden.
- die Baustraße in Ediger-Eller bituminös zu befestigen. An den Ausfahrtstellen zu öffentlichen Straßen sind Reifenwaschanlagen vorzusehen.
- die Zufahrt zu den bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen sowie die Befahrbarkeit der von den Baumaßnahmen betroffenen Straßen- und Wegeverbindungen sind auch während der Bauzeit grundsätzlich sicherzustellen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

- das Betanken und der Ölwechsel von Fahrzeugen sind nur in Werkstätten oder auf hergerichteten, wasserundurchlässigen Flächen der Baustelleneinrichtungsflächen durchzuführen. Innerhalb von Wasserschutzgebieten sind die Entwässerungseinrichtungen und die Baudurchführung analog den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RistWag) anzuwenden, zusätzliche Auflagen durch die Fachbehörden sind zu beachten.
- vor Baubeginn sind Beschilderungspläne für die jeweiligen Baustellenein- und -ausfahrten der zuständigen Verkehrsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Informationen über notwendige und unumgängliche Wegsperrungen sind rechtzeitig bekannt zu machen.
- an Baustellenausfahrten Reifenreinigungsanlagen vorzusehen. Dies hat in Abstimmung mit der zuständigen Behörde zu erfolgen. Die Verpflichtung der ausnahmslosen Reinigung der Baufahrzeuge ist den bauausführenden Firmen in den Bauverträgen weiterzugeben und vertraglich mit Sanktionen bei Verstößen abzusichern.
- sofern für den Bau Injektionsarbeiten im Boden erforderlich werden, sind deren Unbedenklichkeit nachzuweisen und den Wasserbehörden vorzulegen.
- etwaige Unfälle und Verunreinigungen sind den Aufsichtsbehörden zu melden und die geeigneten Gegen- und Schutzmaßnahmen einvernehmlich mit diesen zu treffen.
- Bauzäune beiderseits der Strecke während der Bauphasen werden auferlegt, wenn vorhandene Schutzzäune unterbrochen werden.
- die Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtung Dritter ist während der Bauzeit zu gewährleisten.
- sofern Bohrungen niedergebracht werden, sind diese gemäß Lagerstättengesetz dem Landesamt für Geologie und Bergbau rechtzeitig anzuzeigen und diesem die Schichtenverzeichnisse der niedergebrachten Bohrungen zuzusenden.
- es ist sicher zu stellen, dass bei allen Flächen, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden sollen, vor Beginn der Baumaßnahmen systematische Überprüfungen hinsichtlich möglicher vorhandener Kampfmittel durchgeführt werden, da vom Vorhandensein von Kampfmitteln grundsätzlich ausgegangen werden muss. In solchen Fällen sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelräumdienst zu verständigen.
- Grenzsteine, Absteckungen, Festpunkte, Höhenmarken und kommunale Wandermarkierungen und dergleichen sind vor Arbeitsbeginn zu sichern. Gehen als Folge der Bauarbeiten solche Punkte/Markierungen verloren, ist ihre Neuvermessung/Neuaufstellung zu veranlassen.
- Bodendenkmäler sind gemäß Denkmalschutz- und -pflegegesetz des Landes Rheinland-Pfalz der Oberen oder Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu melden und in geeigneter Weise bis zu einer Entscheidung zu erhalten und zu schützen. Die mit Erdarbeiten Betrauten sind entsprechend zu belehren. Soweit historische Grenzsteine durch die Baumaßnahme betroffen sind, wird dem Vorhabensträger auferlegt, Vorkehrungen zu ihrer Erhaltung bzw. Bergung zu treffen. Bewegliche Funde sind der Oberen oder Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich zur Aufbewahrung zu übergeben, wenn die Gefahr besteht, dass sie abhanden kommen können.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

- die Entwurfs- und Detailplanung zur Änderung von Anlagen Dritter sind rechtzeitig mit diesen abzustimmen, soweit die Dritten selbst im Auftrag des Vorhabensträgers die Änderungen vornehmen. Die Bauausführung ist mit der jeweiligen Behörde zu koordinieren.
- der Zugang zu den Baustellen ist Dritten dann zu ermöglichen, wenn sie ein berechtigtes Interesse hierzu nachweisen können.
- nach § 4 (1) AEG ist sicher zu stellen, dass die Eisenbahnbetriebssicherheit jederzeit gewährleistet ist.
- für den Einsatz von Herbiziden in Bereichen mit Schotteroberbau, auf Böschungen und Bahnseitenwegen ist im Einzelfall eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 6 (3) PflSchG beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.
- der Beginn der Bauarbeiten und die Fertigstellung des Bauvorhabens ist dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) schriftlich mitzuteilen.
- mit der Baudurchführung darf erst zu begonnen werden, wenn die nach den Verwaltungsvorschriften „BAU“ und „BAU-STE“ des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlichen bauaufsichtlichen Prüfungen und Freigaben durchgeführt sind bzw. vorliegen.
- bezüglich unvorhergesehener Notwendigkeiten während der Baudurchführung:
- bei Inanspruchnahme von Flächen außerhalb des gewidmeten Eisenbahnbetriebsgeländes sind zuvor die Zustimmung der Eigentümer und ggf. der Berechtigten sowie der zuständigen Behörden einzuholen.
- für die Benutzung von nicht öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen sind die dazu notwendigen Genehmigungen rechtzeitig vorher bei den zuständigen Stellen einzuholen.
- wenn sich im Verlauf der Baumaßnahme zeigen sollte, dass Flächen befahren oder auf andere Weise in Anspruch genommen werden müssen, die nach dem Wasserhaushaltsgesetz, dem Wassergesetz des Landes Rheinland-Pfalz oder den Naturschutzgesetzen einen besonderen Schutz genießen, sind die Bestimmungen der entsprechenden Schutzgebietsverordnungen zu beachten und danach ggf. erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse oder Bewilligungen rechtzeitig vorher einzuholen.
- wenn sich im Verlauf der Baumaßnahme zeigen sollte, dass zusätzliche Eingriffe im Sinne der Naturschutzgesetzgebung vorgenommen werden müssen, ist mit diesen Eingriffen erst zu beginnen, wenn die erforderlichen Genehmigungen eingeholt sind.

#### **bezüglich des Schallschutzes:**

- aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden im Benehmen mit den örtlichen Behörden zu gestalten. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.
- Schallschutzwände schienenseitig absorbierend auszuführen.
- zur Wahrung der Streckenzugänglichkeit und als Fluchtweg in den Schallschutzwänden je nach Örtlichkeit alle 200 – 300 m Servicetüren anzuordnen, die von der Gleisseite ohne Hilfsmittel und von außen nur mit Speziälschlüssel zu öffnen sind.

- beim Betrieb der technischen Anlage die Immissionsrichtwerte der Verwaltungsvorschrift „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm)“ zu beachten.
- eine Lärmschutzwand an der Baustraße im Ellerbachtal von der B 49 bis zum südlichen Tunnelportal vor Baubeginn zu errichten und nach Beendigung der Baumaßnahme zurückzubauen.

**bezüglich wasserrechtlicher Belange:**

- auf keinen Fall dürfen wassergefährdende Stoffe in den Untergrund gelangen. Dies ist besonders im Bauzustand zu beachten.
- Beeinträchtigungen der Bodendeckschichten sind örtlich und zeitlich zu begrenzen.
- die im Bereich der Baustellenunterkünfte anfallenden Abwässer sind ordnungsgemäß und in geeigneter Weise zu entsorgen.
- für den Fall der Notwendigkeit gezielter Entwässerungsmaßnahmen von Baustelleneinrichtungsflächen oder Baustraßen, ist der breitflächigen Versickerung der Vorzug vor anderen Bewirtschaftungsweisen zu geben. Vor Baubeginn wird eine Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde empfohlen.
- beim Bau eventuell anfallendes Grundwasser ist zu beproben, unbelastetes Wasser zu versickern, die Behandlung belasteten Wassers und dessen Verbleib mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen.
- die Grundwasserstromrichtung durch bauliche Vorkehrungen ist so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Der Zutritt von Oberflächenwasser während der Bauphase ist durch bauliche Vorkehrung zu minimieren.
- Belange der Wasserver- und -entsorgung und die hierfür erforderlichen Genehmigungen für die Ausführungsphase sind mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen. Die Bauwerke sind ohne Verzug zu errichten. Deckschichten über dem Grundwasser sind zu erhalten bzw., wenn ein Eingriff unvermeidlich ist, wiederherzustellen.
- Anforderungen zum vorsorgenden Gewässerschutz für Arbeiten in Wasserschutzgebieten müssen beachtet werden.
- die Trinkwasserversorgung von Ediger-Eller zu jedem Zeitpunkt der Bauzeit sicherzustellen.

**bezüglich der Eingriffe und des Ausgleichs:**

- die erforderlichen Rodungsarbeiten gemäß Naturschutzgesetz (NatSchG) des Landes Rheinland-Pfalz in der Zeit zwischen dem 30.09. und dem 01.03. vorzunehmen.
- bei Vegetationsarbeiten auch auf Eisenbahnbetriebsgelände auf die Belange der Natur Rücksicht zu nehmen.
- Eingriffe in benachbarte Gehölz- und Vegetationsbestände sind zu vermeiden. Vorhandene Bäume und Vegetationsbestände sind entsprechend DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Gehölzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ vor Beschädigung oder sonstigen Beeinträchtigungen des Kronen-, Stamm- und Wurzelraumbereiches zu schützen. Sollten einzelne Gehölze dennoch zu Schaden kommen oder entfallen, sind sie in entsprechender Pflanzqualität zu ersetzen. Hierzu ist vor Baubeginn eine entsprechende Einweisung des Bauleiters und eine regelmäßige Kontrolle der Schutzmaßnahmen während der Bauphase erforderlich.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

- die im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Eingriffe im Rahmen der Baumaßnahme als maximal zulässige Eingriffe zu sehen. Darüber hinaus sind die angrenzenden Flächen nicht zu beeinträchtigen. Die darin genannten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen sind umzusetzen.
- die im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Pflanzungen zu pflegen und dauerhaft zu erhalten, so fern dies zum Erreichen der Maßnahmenziele erforderlich ist.
- Anpflanzungen von Bäumen oder tiefwurzelnden Sträuchern sind nur außerhalb der Schutzstreifen von Ferngasleitungen/HD-Leitungen/Leitungen anzuordnen. Notwendige Arbeiten an Leitungen (Überwachung, Wartung, Reparatur, ... ) sind zur Sicherung der Versorgung jederzeit zu ermöglichen.
- die im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Schutz- und Vorsorgemaßnahmen sind durchzuführen.
- nach Beendigung der Baumaßnahmen die beanspruchten Flächen nach den Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wieder herzurichten. Durch Baumaßnahmen verdichtete Böden sind vorher zu lockern.
- die planfestgestellten erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme zu realisieren.
- Entwicklung, Erhalt und Pflege der Maßnahmen gemäß Maßnahmenkatalog zu gewährleisten und durch Erwerb, dingliche Belastung oder entsprechende vertragliche Vereinbarungen zu sichern.
- die dargestellten Planungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde zu konkretisieren.
- für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine dreijährige Anwuchspflege zu übernehmen.
- für Auffüllungen und Rekultivierungen nur zugelassenes Material zu verwenden.
- die Maßnahmen sind durch eine fachlich qualifizierte ökologische Bauleitung beaufsichtigen zu lassen. Darüber hinaus hat der Vorhabensträger die ONB über den Abschluss der Bau- sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu unterrichten.
- zur Kontrolle und Überprüfung der Durchführung der Maßnahmen und zur Erklärung des ordnungsgemäßen Vollzugs ist nach Beendigung der Arbeiten eine fachkundige Person zu benennen.

**bezüglich der Abfallwirtschaft bzw. dem Bodenschutz:**

- bei der Behandlung der Materialien sind das Verwertungsgebot und die Vorgaben der abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz, Bodenschutzgesetz, Verordnungen) in Verbindung mit den Technischen Regeln „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) zu beachten.



Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

- sofern bei den Arbeiten in die Altablagerungen eingegriffen wird, sind eventuell anfallende Aushubmassen ordnungsgemäß zu behandeln. Organoleptisch auffallende Bodenmassen, auftretende Bauschuttanteile sowie Abfall- und Störstoffe sind zu separieren und getrennt zu entsorgen. Die Maßnahmen sind in entsprechender Dokumentation nach Abschluss der Arbeiten den zuständigen Fachbehörden zur Fortschreibung der bodenschutzrechtlichen Kataster vorzulegen.
- die Erdaushub aufzunehmen, wenn erforderlich zwischenzulagern und mittels Schienentransport einer ordnungsgemäßen Entsorgung in einer für diesen Zweck zugelassenen Anlage zuzuführen.
- der Abfall von unbelastetem Bodenaushub soweit möglich durch unmittelbare Wiederverwendung vor Ort zu minimieren. Vor Ort nicht verwertbare Überschussmassen sind extern einer Wiederverwertung zuzuführen.
- bei aus bautechnischen Gründen erforderlich werdendem Bodenaustausch, auch um mögliche Verzögerungen bei der Bauausführung zu vermeiden, die Entsorgungswege vor Baubeginn zu klären.
- die Entsorgungswege der Abfälle zu dokumentieren und auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen.
- in die Zwischen- und Endlagerung nur unbelastetes Material einzubringen. Soweit in der Bauphase belasteter Aushub anfällt, ist die Behandlung und dessen Verbleib von der Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

**bezüglich Straßen und Wegen:**

- Rettungszufahrten zu kennzeichnen und deren ständige Befahrbarkeit sicherzustellen.
- während der Bauphase die Offenhaltung des bestehenden Wanderwegenetzes zu gewährleisten. Insbesondere der Moselhöhenweg, der in diesem Bereich den Kaiser-Wilhelm-Tunnel quert, ist durch geeignete Lenkungsmaßnahmen aufrechtzuerhalten.

**bezüglich des Baus von Abwasseranlagen:**

- die Bauwerke der Entwässerung nach den Arbeitsblättern der ATV, den einschlägigen Normen und den „Sicherheitsregeln für Abwasseranlagen“ der Bundesarbeitsgemeinschaft der gemeindlichen Unfallversicherungsträger zu errichten.

**bezüglich des Sicherheitskonzeptes:**

- der Überbau der Stützmauer entlang der neuen Trasse im Bereich Cochem ist für die Feuerwehrfahrzeuge farblich zu kennzeichnen.

**bezüglich der Informationspflicht:**

- die vom Vorhaben Betroffenen über den aktuellen Sachstand während der gesamten Realisierungsphase durch die Einrichtung einer Informationsstelle zu unterrichten.
- eine Informations- und Anlaufstelle während der gesamten Bauphase in der Ortsgemeinde Ediger-Eller im näheren Umfeld der Baustelle einzurichten. Dies ist der Ortsgemeinde unter Benennung des Verantwortlichen vorher bekanntzugeben.

## **A.2 Besondere Entscheidungen**

### **A.2.1 Entscheidung über Anträge und Einwendungen**

Die im Laufe des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen oder in dieser Entscheidung entsprochen wurde bzw. sie sich im Laufe dieses Verfahrens nicht erledigt haben.

Soweit in Rechte Dritter eingegriffen wird, geben Zusagen des Vorhabensträgers, Auflagen und Vorbehalte dieses Beschlusses diesen unmittelbar Rechte gegen den Vorhabensträger.

### **A.2.2 Bauaufsichtliche Freigaben**

Mit der Planfeststellung wird das materielle Baurecht für diese Baumaßnahmen in dem Umfang hergestellt, als über diese in diesem Beschluss entschieden worden ist.

Die Planfeststellung umfasst Genehmigungen der Ausführungsplanung insoweit, als in diesem Beschluss solche ausgesprochen werden.

Die Zuständigkeit für Genehmigungen der Ausführungsplanung, für Bauaufsicht und für Bauabnahmen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes richtet sich nach § 4 (2) AEG, für bauliche Anlagen und notwendige Folgemaßnahmen anderer nach den jeweiligen Fachgesetzen.

Die Ausführungsunterlagen für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sind dem EBA, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, gemäß der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (BAU), und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (BAU-STE) rechtzeitig vor Baubeginn zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe vorzulegen.

### **A.2.3 Entscheidung über Varianten**

Die Innenschale des Kaiser-Wilhelm-Tunnels befindet sich in einem baulich schlechten Zustand. Trotz umfangreicher Instandsetzungsmaßnahmen ist mittlerweile nicht mehr auszuschließen, dass erneut immer wieder Teile der Spritzbetonschutzschicht ausbrechen und somit die Standsicherheit des Tunnels gefährdet wird. Außerdem muss das Sicherheitsniveau im Tunnel an die aktuellen Richtlinien angepasst werden. Aus diesem Grund ist eine Erneuerung des Tunnels erforderlich.

Während der Vorplanung wurden vor allem in Bezug auf

- die Lage des neuen Tunnels (westlich oder östlich des bestehenden Tunnels),
- das Tunnelvortriebskonzept (mit Tunnelbohrmaschine oder im Sprengvortrieb) und
- das Abraum-Verwertungskonzept (Abtransport, Ablagerung, Wiederverwertung)

mehrere Varianten untersucht und in das weitere Planungsgeschehen (Raumordnungsverfahren) eingebracht.

In den Jahren 2002 / 2003 wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt.

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ergab sich eine eindeutige Präferenzierung der Ostvariante.

Es haben sich auch im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsverfahren keine Alternativen oder weitere Varianten zu der geplanten Maßnahme aufgezeigt. Für die Planfeststellungsbehörde hat sich in der Abwägung ebenfalls keine Alternative zu der geplanten Maßnahme ergeben. Eine Alternative zum Bau eines neuen Tunnels scheidet aus ingenieurtechnischen, geologischen, betrieblichen und umweltfachlichen Gründen aus. Die gewählte Variante der Linienführung stellt sich insgesamt als diejenige heraus, die die geringste Betroffenheit erzeugt.

Zu den in der UVS dargestellten Varianten der Bodenverwertungskonzepte ist die eingriffsminimierendste Lösung Gegenstand der Planfeststellung. Die Variante mit Verwertungskonzept mittels Bahntransport vermeidet als Alternative zu den sonstigen Varianten eine Beeinträchtigung der FFH-Gebiete und weist die geringste Betroffenheit aller Schutzgüter auf.

Im Folgenden sind die einzelnen untersuchten Varianten zusammengestellt und abgewogen.

#### **A.2.3.1 Erneuerung in alter Lage (Null Variante)**

Eine Erneuerung des zweigleisigen Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnels durch Einbau einer neuen Innenschale mit großflächiger Aufweitung ist tunnelbautechnisch aufgrund der Lockergesteinsschichten im Bereich der Cochemer Oberstadt mit dichter Bebauung in Kombination mit geringer Überdeckungshöhe nur mit sehr hohem Aufwand und mit hohem Risiko für die Bewohner der Oberstadt Cochem zu realisieren. Außerdem wäre ein zweigleisiger Betrieb eines so langen Tunnels (>4000m) aufgrund der Vorgaben der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ nicht zulässig.

Ein eingleisiger Betrieb oder alternativ eine Entmischung des Verkehrs nach Güter- und Personenverkehr ist aufgrund des bereits heute abzuwickelnden Verkehrs sowie der Zugzahlenprognose 2015 nicht umsetzbar.

##### **Entscheidung:**

Eine Instandsetzung des Tunnels in der bestehenden Lage ist bautechnisch, sicherheitstechnisch und betrieblich nicht vertretbar.

#### **A.2.3.2 West Variante**

##### **A.2.3.2.1 Bauliche Rahmenbedingungen in Ediger-Eller**

Bei Errichtung des Tunnels in westlicher Lage könnte im westlichen Bereich der Bahntrasse in Ediger-Eller aufgrund der vorhandenen Topographie mit den steilen unmittelbar an die Trassierung grenzenden Weinbergshängen keine ausreichend große Baustelleneinrichtungsfläche bereitgestellt werden. Der größte Teil der Arbeitsvorgänge und Einrichtungen müsste daher auf die westlich an die Trasse grenzende 7.650 m<sup>2</sup> große Baustelleneinrichtungsfläche 4 verlegt werden. Um eine ordnungsgemäße Baustellenzufahrt zu gewährleisten müsste die vorhandene Bahnunterführung bei km 53,1+30 um bis zu 3 m verbreitert werden und eine 6 m breite Zufahrt zum Portal erstellt werden. Die zusätzlichen Kosten für die Herrichtung der Baustellenzufahrt betragen ca. 400.000 EUR.

Aufgrund der Anbindung des neuen Tunnels an die Bestandsstrecke in Ediger-Eller müsste der vorhandene Weinbergshang im Bereich der Schutzgebiete FFH und VSG auf seiner gesamten Länge von ca. 200m und einer Tiefe von max. 30 m großflächig angeschnitten werden, wodurch ein erhöhter Flächenverbrauch von ca. 6.300 m<sup>2</sup> gegenüber der Ostvariante erforderlich würde. Es müssten aufwendige Stützkonstruktionen, die eine Höhe von bis zu 50m erreichen, erstellt werden. Durch den Bau des Stützbauwerks würde sich die Bauzeit um ca. 4 –6 Monate verlängern, da sich die Erstellung nur in den möglichen Zugsperrpausen realisieren ließe. Durch die zusätzli-

chen Massentransporte, die erforderlichen Stützkonstruktionen sowie die landschaftspflegerischen Anpflanzungen würden Mehrkosten von ca. 600.000 EUR verursachen.

Aufgrund der vorhandenen Geologie und dem anstehenden Felshorizont müsste der Start der Tunnelvortriebsmaschine bei der Westvariante im Vergleich zur Ostvariante um ca. 100 m nach hinten in einen Bereich, bei dem der Felshorizont oberhalb der Tunnelfirste ansteht, versetzt werden. Dieser Bereich wäre in Spritzbetonbauweise mit einer Vortriebsleistung von 2-4 m zu erstellen. Im Vergleich dazu ließe sich diese Strecke bei Einsatz einer Tunnelbohrmaschine mit einer Vortriebsleistung von mehr als 10 m/Tag erstellen. Die Vortriebsdauer würde sich folglich bei Umsetzung der Westvariante um ca. 6 Wochen verlängern. Weiterhin wäre die Vorhaltung der Gerätschaft für den Spritzbetonvortrieb zusätzlich zur Tunnelbohrmaschine erforderlich, wodurch sich die Baukosten zusätzlich um ca. 500.000 EUR erhöhen würden.

Aufgrund der äußerst beengten Platzverhältnisse zwischen Bestandstunnel, dem Elterbach und den Weinbergshängen wären für den Aufbau und Transport der Tunnelbohrmaschine zusätzliche Hebezeuge vorzuhalten, wodurch sich die Baukosten um weitere 50.000 EUR erhöhen würden.

Der geplante schienengebundene Massenabtransport würde bei der Westvariante aufgrund fehlender Bereitstellungsflächen zur Aufstellung der Wagons den Bau einer ca. 8,0m hohen Förderbandanlage über die zweigleisige Bahntrasse erfordern. Hierdurch wäre mit zusätzlichen Kosten von ca. 300.000 EUR zu rechnen.

#### **A.2.3.2.2 Bauliche Rahmenbedingungen in Cochem**

In Richtung Norden müsste bei der Westvariante der als touristisches Ausflugsziel genutzte Pinnerberg auf einer Länge von ca. 100 m und einer maximalen Tiefe von 17 m angeschnitten werden. Aufgrund der Steilheit des Pinnerberges und der Lage zur Bestandstrasse müssten umfangreiche Sicherungsmaßnahmen und Stützkonstruktionen mit max. Höhen bis 30 m umgesetzt werden. Es wäre ein erhöhter Flächenverbrauch von ca. 1.350 m<sup>2</sup> gegenüber der Ostvariante erforderlich. Die anfallenden Massen müssten direkt mit LKW abtransportiert werden, da ausreichende Lagerflächen im Stadtgebiet von Cochem nicht bereitgestellt werden könnten. Durch den Massenabtransport wäre mit erheblichen Lärm- und Staubbelastungen im Stadtkern von Cochem zu rechnen. Die zusätzlichen Kosten für den Felsabtrag, die erforderlichen Sicherungen, die Massenabtransporte und die Immissionsminderungsmaßnahmen beliefen sich auf ca. 400.000 EUR. Weiterhin würden die Bauzeiten im Stadtgebiet von Cochem von ursprünglich geplanten 9 Monaten auf über ein Jahr ansteigen. Da auch hier der Bauablauf mit den möglichen Zugsperrpausen abzustimmen wäre, könnten Nachtarbeiten nicht ausgeschlossen werden.

Weiterhin wäre mit erheblichen negativen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch das 30 m hohe Stützbauwerk in Cochem zu rechnen.

#### **A.2.3.3 Ost Variante**

##### **A.2.3.3.1 Bauliche Rahmenbedingungen in Ediger-Eller**

- Die gesamten bei der Realisierung der Westvariante beschriebenen Nachteile einschließlich der erheblichen Mehrkosten sowie einer längeren Bauzeit entfallen bei der Trassenvariante in Ostlage.
- Es stehen ausreichende Baustelleneinrichtungsflächen in unmittelbarer Portalnähe zur Verfügung.
- Die neue Trassenanbindung liegt abseits der steilen Weinbergshänge, wodurch ein aufwändig gesichertes Stützbauwerk, wie es bei der Westvariante erforderlich wäre, entfallen kann.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

- Die Ostvariante liegt im Bereich günstigerer Geologie, so dass das bergmännische Portal weiter nach vorne versetzt werden kann und die lange Vortriebsstrecke in Spritzbetonbauweise durch die Tunnelbohrmaschine ersetzt wird.
- Der Massenabtransport kann direkt vom Portal auf die Bahngleise verladen werden, so dass eine Förderbandanlage über die Gleise, wie sie bei der Westvariante erforderlich wäre, entfallen kann.
- Die Tunnelbohrmaschine kann direkt zum Portal über die vorhandene Rettungsplatzzufahrt und die Baustelleneinrichtungsfläche transportiert werden. Spezielle Hebegeräte sind nicht erforderlich.

#### **A.2.3.3.2 Bauliche Rahmenbedingungen in Cochem**

Die gesamten bei der Realisierung der Westvariante beschriebenen Nachteile durch den erforderlichen Hanganschnitt (erhöhter Flächenverbrauch, Massenabtransporte per LKW, erhöhte Immissionen, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes) einschließlich der damit verbundenen Bauzeitverlängerung entfallen bei der Trassenvariante in Ostlage.

#### **A.2.3.4 Abwägung der Ost- und Westvariante**

##### **A.2.3.4.1 Umweltaspekte**

###### **Schutzgut Mensch**

###### **Erschütterungen und sekundärer Luftschall**

Vor dem Tunnelportal kommt es bei beiden Varianten für die jeweils nächst gelegenen Gebäuden an der Strecke zu höheren Immissionen im Vergleich zum bestehenden Zustand. Diese liegen aber noch unterhalb der Grenze, ab der diese als wesentliche oder erhebliche Zunahme zu bezeichnen sind.

Im Bereich der Oberstadt kommt es beim Ansatz der geologisch ungünstigen Prognose zu denen in der Tabelle aufgeführten Erschütterungszunahmen und Anhaltswertüberschreitungen.

	Ostvariante	Westvariante
Erschütterungszunahme	bei 22 Häusern	bei 16 Häusern
mögliche Anhaltswert- überschreitung	bei 7 Häusern	bei 5 Häusern

In beiden Varianten können durch die Vorsehung von entsprechenden Schutzmaßnahmen (Masse-Feder-System) die Anhaltswerte sowohl hinsichtlich des sekundären Luftschalls als auch der Erschütterung eingehalten werden.

Insgesamt würde die Westvariante gegenüber der Ostvariante hinsichtlich der Erschütterungs- und Sekundärluftschallemissionen ohne Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen nur einen geringen Vorteil bieten und insbesondere das Problem der geologischen Unsicherheit nicht beheben. Dieser geringe Vorteil wird durch die Anordnung von Schutzmaßnahmen (Masse-Feder-System) kompensiert.

Da das schwere Masse-Feder-System zur Ausführung kommen soll, ergibt sich aus Erschütterung und sekundärem Luftschall eine neutrale Situation in bezug auf die Variantenausführung.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

## Schall

### Cochem

Bei beiden Trassenvarianten müssen Gebäude mit schallabschirmender Wirkung abgerissen werden, wodurch sich die Immissionen erhöhen und Schutzmaßnahmen erforderlich werden. Als Maßnahme wird das für die Ostvariante in der schalltechnischen Untersuchung (Planfeststellungsunterlagen Anlage 21.2 A) zur Umsetzung empfohlene Maßnahmenpaket V3 aus aktiven und passiven Maßnahmen herangezogen und vergleichbaren Maßnahmen der Westvariante gegenübergestellt. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

	Ostvariante	Westvariante
Anzahl der Immissionsorte mit wesentlicher Änderung und Grenzwertüberschreitung	57	61
Gebäude, die nur bei Ost- bzw. Westvariante betroffen sind	Endertstr. 11, Jahnstr. 31, Kelberger Str. 45 u. 42	Endertstr. 9, 8, 21, 31, 33, 30, 32, Wohnhaus IO 90
Geschätzte Kosten (aktive Maßnahme)	708 TEUR	752 TEUR
Geschätzte Kosten für verbleibende passive Maßnahmen	103 TEUR	119 TEUR
Gesamtkosten	811 TEUR	871 TEUR

Die Ergebnisse der Tabelle zeigen, dass die Ostvariante bezüglich der Anzahl der betroffenen Wohngebäude und bezüglich der geschätzten Kosten für Schallschutzmaßnahmen aus schalltechnischer Sicht etwas günstiger als die Westvariante zu bewerten ist. Die Mehrkosten bei der Westvariante ergeben sich aus der Notwendigkeit einer längeren Schallschutzwand und höheren Kosten für passive Schutzmaßnahmen.

### Eller

Auf der Südseite des Tunnels liegen die nächstgelegenen Immissionsorte (Bebauungsplangebiet am Ellerbach und Buschbaumsmühle) außerhalb des Bereichs, in dem die Beurteilungspegel des Bauabschnitts über den Immissionsgrenzwerten liegen.

#### **A.2.3.4.2 Eigentumsrechte**

Für die Variante West ist die Abbruch zweier Objekte (einer Disco und eines Fitnessstudios) notwendig, während für die Variante Ost der Abbruch eines Objektes mit Wohn-, Büro und Geschäftsnutzung angesichts der Trassenführung unvermeidlich.

#### **A.2.3.4.3 Schutzgut Landschaft**

Beide Varianten werden durch die neuen Portale mit den zugehörigen neuen Eisenbahnanlagen in der Landschaft wirksam.

Unterschiede sind vor allem bei den notwendigen Stützkonstruktionen am anstehenden Gelände (Südseite des Pinnerberges, Ostseite des Calmont) gegeben. Bei der Westvariante würde eine Höhe von 50 m bei einer Konstruktion mit Stützwänden erreicht. Bei naturnäherer Gestaltung müsste das Gelände aufgrund der notwendigen geringeren Neigung der Stützkonstruktionen noch weiter nach oben abgetragen werden. Die Eingriffe wären vor allem am Pinnerberg weithin sichtbar, unter anderem direkt von der touristisch bedeutsamen Burg Cochem. Dagegen können Eingriffe in die

Topografie des Pinnerberges bei der Variante Ost gänzlich vermieden werden und die Eingriffe am Südportal fallen ebenfalls wesentlich geringer aus.

Die Variante Ost ist deshalb aus der Sicht des Landschaftsschutzes vorzuziehen.

#### **A.2.3.4.4 Schutzgut Sach- und Kulturgüter**

Da bei beiden Varianten Häuser abgetragen, Leitungen und Wege verlegt werden müssen, ist das Vorhaben bezüglich Sachgüter variantenneutral.

Nach Auskunft des Landesdenkmalamtes und der Stadt Cochem ist das Gebäude westlich des Nordportals ein Kulturdenkmal. Dieses Gebäude müsste bei der Variante West abgetragen werden. Bei der Variante Ost ist dagegen kein Kulturdenkmal betroffen. Die alten Portale werden bei beiden Varianten erhalten. Weitere Kulturdenkmale sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Die Variante Ost ist deshalb aus der Sicht der Kulturgüter vorzuziehen.

#### **A.2.3.4.5 Schutzgut Boden**

Ein erheblicher Unterschied des endgültigen Flächenverbrauches ist bei der zu versiegelnden Fläche zwischen den beiden Varianten gegeben. Die Bodenversiegelung bei Variante West liegt mit 11.150 m<sup>2</sup> fast dreimal höher als bei Variante Ost mit 3.500 m<sup>2</sup>.

Im Variantenvergleich werden damit die Bodenfunktionen bei Variante West erheblich stärker beeinträchtigt als bei Variante Ost.

#### **A.2.3.4.6 Schutzgut Wasser**

Bei beiden Varianten ist mit Anfall von Tunnelwässern in derselben Größenordnung zu rechnen. Der Effekt der druckdichten Schale (einschl. Einbau einer Druckbegrenzung), durch den das Grundwasserniveau nach Realisierung des Bauvorhabens nahezu auf das ursprüngliche Niveau vor Entstehung des alten Kaiser-Wilhelm-Tunnels angehoben wird, ist bei beiden Varianten gleich. Die Eingriffe in die Oberflächengewässer (Ellerbach) sind bei beiden Varianten in gleichem Maße erforderlich, da bei beiden Varianten eine neue Eisenbahnbrücke über den Ellerbach erforderlich ist.

Für das Schutzgut Wasser ist das Vorhaben damit variantenneutral.

#### **A.2.3.4.7 Schutzgüter Klima / Luft**

Das Vorhaben ist grundsätzlich nicht geeignet, erhebliche Änderungen bezüglich Klima und Luft zu bewirken, da keine erheblichen topografischen Veränderungen vorgesehen sind und auch die kleinklimatischen Luftströme, wie Frischluftzufuhr und Kaltluftabflüsse, nicht verändert werden.

#### **A.2.3.4.8 Schutzgüter Pflanzen und Tiere**

Sowohl die Variante Ost als auch die Variante West sind mit Auswirkungen auf Flora und Fauna verbunden. Aus Sicht der Umweltverträglichkeit und der Eingriffsregelung geht es darum, Eingriffe in sensible Bereiche zu vermeiden und abzuschätzen, ob und wie Eingriffe vermieden oder ausgeglichen werden können. Da sich das Vorhaben im Nahbereich von Natura 2000-Gebieten befindet, ist die Vereinbarkeit mit den Schutzziele der Natura 2000-Gebiete ebenfalls zu prüfen.

Bereits im Raumordnungsverfahren wurde deutlich, dass durch die Variante West erhebliche, direkte Eingriffe in Silikatfelslebensräume (Natura 2000 Code 8220) sowohl an der Ostseite des Calmont als auch am Pinnerberg notwendig würden, die bei der Variante Ost nicht notwendig sind.

Die weitere Grundlagenerhebung und Planung im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren haben ergeben, dass die Variante Ost ohne erhebliche Eingriffe in sensible Lebensräume der FFH-Richtlinie realisierbar ist, lediglich Sekundärlebensräume sind direkt betroffen.

Die Variante Ost ist damit aus Sicht der Schutzgüter Flora und Fauna vorzuziehen.

#### **A.2.3.4.9 Zusammenfassung**

Für die Schutzgüter Boden, Landschaft, Fauna und Flora ist eindeutig die Variante Ost vorzuziehen.

Eingriffe in ein FFH-Gebiet dürfen nur bei Vorliegen von „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ und nur dann durchgeführt werden, wenn es keine zumutbaren Alternativen ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen gibt. Für FFH-Gebiete, in denen prioritäre Lebensräume vorkommen, wie das beim FFH-Gebiet 5809-301 „Moselhänge und Nebentäler der Unteren Mosel“ und den Vogelschutzgebieten 5809-401 „Mittel- und Untermosel“ und „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“ der Fall ist, gelten als Rechtfertigung eines Eingriffes nur „Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit“.

Da weder aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ noch wegen „Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit“ der Westvariante der Vorzug gegeben werden kann, wird die Variante Ost als Vorzugsvariante bewertet.

Für die Schutzgüter Wasser, Klima, Luft und Sach- und Kulturgüter wird das Vorhaben als variantenneutral eingestuft.

#### **A.2.3.5 Variantenwahl**

##### **Abwägung**

Das Untersuchungsergebnis zeigt, dass der Neubau der Tunnelröhre in Ostlage bezogen auf die zu betrachtenden Schutzgüter sowie auf die technischen Aspekte insgesamt die eingriffsminimierendste Lösungsvariante darstellt. Sie ist außerdem bezüglich Bauzeit und Baukosten als die wirtschaftlichste Variante anzusehen.

Hinsichtlich der untersuchten Schall- und Erschütterungsimmissionen können die Varianten als neutral eingestuft werden, da durch die Wahl geeigneter Schutzmaßnahmen für die vom Vorhaben Betroffenen alle Anhalts- und Grenzwerte für Erschütterungen und Schall eingehalten werden.

##### **Entscheidung**

Nach Abwägung aller zu beachtenden Belange und unter Berücksichtigung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass insgesamt der Ostvariante der Vorzug zu geben ist.

#### **A.2.4 Freigabe zur zweckgebundenen Nutzung**

Die Freigabe des Bauvorhabens zur zweckgebundenen Nutzung setzt die Erfüllung der Nebenbestimmungen und Schutzauflagen voraus.



## A.2.5 Wasserrechtliche Entscheidungen

Das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder künstlich befestigten Flächen abfließende Wasser (Niederschlagswasser im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes) der Baumaßnahme und der Folgebaumaßnahmen wird teilweise über Entwässerungseinrichtungen nach Maßgabe der Planunterlagen in die Vorfluter eingeleitet, bzw. im Erdreich abgeleitet oder versickert, und so dem Grundwasser wieder zugeführt.

Im Übrigen wird die Einleitung des Niederschlagswassers in den Ellerbach gemäß § 27 Landeswassergesetz (LWG) genehmigt.

### Rettungsplatz und befahrbare Fahrbahn im Bereich Cochem

Das anfallende Oberflächenwasser wird im Bereich zwischen Rettungsplatz und EÜ-Brückenstraße gezielt der zu erstellenden Entwässerungsanlage des Rettungsplatzes zugeführt und gemeinsam mit den auf dem Rettungsplatz anfallenden Wässern in die bestehende Straßentwässerung eingeleitet.

### Voreinschnitt Nord und EÜ-Brückenstraße

Das im Voreinschnitt Nord anfallende Oberflächenwasser wird gezielt der zu erstellenden Entwässerungsanlage der EÜ-Brückenstraße zugeführt und gemeinsam mit den dort anfallenden Wässern in die bestehende Straßentwässerung bzw. in den Enderbach eingeleitet.

### Rettungsplatz im Bereich Eller

Das auf dem Rettungsplatz anfallende Oberflächenwasser wird wie bisher über die Böschungflächen der Vorflut zugeführt und versickert. Neue Entwässerungsmaßnahmen sind hier nicht erforderlich, weil sich die anfallende Wassermenge nicht ändert.

### Voreinschnitt Süd und EÜ-Ellerbach

Das im Voreinschnitt Süd und EÜ-Ellerbach anfallende Oberflächenwasser wird gezielt der vorhandenen Vorflut zugeleitet.

### Tunnelbereich

Die Tunnelröhren werden wasserdruckdicht ausgebildet. Lediglich in Bereichen in denen der tatsächliche Wasserdruck 3 Bar überschreitet, wird eine Druckbegrenzung mit Ableitung in den Ellerbach vorgesehen. Insgesamt wirkt sich die Baumaßnahme positiv auf den Grundwasserhaushalt aus, da die dränierende Wirkung des vorhandenen alten Tunnels durch die Erneuerung geringer wird.

Während der Bauzeit sind sowohl Ölabscheider als auch Neutralisationsanlagen in Absprache mit der zuständigen Fachbehörde einzusetzen.

Im Rahmen der Planfeststellung werden dem Vorhabensträger hiermit gemäß §§ 2, 3, 7 und 14 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt.

Die zuständigen Wasserbehörden sind gehört worden.

Die erteilten Erlaubnisse und Bewilligungen umfassen im Einzelnen die in den Anlagen beschriebene Gewässerbenutzung unter Berücksichtigung folgender Punkte:

- Die Ausbildung der Brückenbauwerke im Bereich Ellerbachtal ist mit der Regionalstelle für Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz abzustimmen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

- Sofern für die Errichtung des EÜ-Ellerbach Eingriffe in das Gewässer erforderlich werden, sind diese mit der Regionalstelle für Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz abzustimmen.
- Sollte ein neuer Anschluss von Entwässerungseinrichtungen an das Enderbachbauwerk erforderlich werden, ist dieser mit dem Straßenbaulastträger im Zuge der Ausführungsplanung abzustimmen.

Die geplanten Entwässerungseinrichtungen entsprechen in Konzeption und Bemessung den geltenden Richtlinien der DB Netz AG sowie dem Regelwerk der ATV-DVWK.

## **A.2.6 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in geschützte Rechtspositionen**

### **Erwerb und dingliche Belastung**

Die Beanspruchung von Grundeigentum zur Realisierung der Baumaßnahme einschließlich aller Folgemaßnahmen setzt die Zustimmung des Grundeigentümers und des Nutzungsberechtigten voraus, soweit diese Zustimmung nicht durch eine gesetzliche Regelung eingeschränkt ist.

Gem. § 22 AEG ist für Zwecke zum Bau und zum Ausbau von Betriebsanlagen der Eisenbahn sowie für die Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 18 AEG festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist.

Für die Realisierung von Betriebsanlagen ergibt sich die Notwendigkeit der Inanspruchnahme der in den Planunterlagen ausgewiesenen Flächen aus der Ortsgebundenheit der Maßnahme.

In den Grunderwerbsplänen (Anlage 10) sind die Flächen gekennzeichnet, die zur Ausführung des Bauvorhabens notwendig sind, unterteilt nach zu erwerbenden Flächen, während der Bauzeit vorübergehend beanspruchten Flächen und dinglich zu belastende Flächen.

Für die zur Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung ergibt sich die Notwendigkeit ebenfalls aus der Ortsgebundenheit der im Sinne des Naturschutzrechtes notwendigen Maßnahmen.

Das Recht zur Enteignung beinhaltet die Pflicht, dem Betroffenen zuvor ein annehmbares Angebot zum freihändigen Erwerb zu machen. Die Pflicht erstreckt sich auch auf Flächen, für die Enteignung nicht vorgesehen ist, die jedoch gesondert wirtschaftlich nicht mehr nutzbar sind.

### **Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb**

Der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb genießt den gleichen Rechtsschutz wie das Eigentum. Das Recht auf Enteignung wirkt auch gegenüber dem Inhaber des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs. Eingriffe in dieses Recht sind zu entschädigen.

### **Landwirtschaftlicher Restbetriebsschaden**

Wenn durch den Flächenverlust in einem landwirtschaftlichen Betrieb ein Restschaden zurück bleibt, der mit der Entschädigung für den Flächenverlust nicht ausgeglichen ist, ist dieser Restbetriebsschaden gesondert zu ersetzen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

### **Miet- und Pachtverhältnisse**

Das Recht auf Enteignung wirkt auch gegenüber Mietern und Pächtern. Dem Mieter bzw. Pächter steht eine Miet- bzw. Pachtaufhebungsentschädigung zu, soweit diese gesetzlich geschuldet ist.

### **Wertminderung und entgangener Gewinn**

Wertveränderungen eines Grundstücks durch die rechtmäßige Nutzung des Nachbargrundstücks begründen in aller Regel keinen Schadensersatz- oder Entschädigungsanspruch. Sollte durch den Bau oder Betrieb der Eisenbahnanlage jedoch in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen werden und hierdurch eine enteignende Wirkung auf dem Grundstück eintreten, ist der Wert des durch den Eingriff Genommenen zu ersetzen.

Entschädigungsforderungen für Wertminderung, auch merkantiler Minderwert genannt, setzen einen Schadensersatzanspruch voraus, der seinerseits einen rechtswidrigen und schuldhaften Eingriff zur Voraussetzung hat. Handelt es sich um einen rechtmäßigen Eingriff, kommt nur der enteignungsrechtliche Entschädigungsanspruch in Frage, bei welchem (nur) der Wert (Verkehrswert) des Genommenen ersetzt wird.

### **Höhe der Entschädigung**

Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren. Soweit über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zu erzielen ist, wird diese im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren festgelegt.

### **Schäden während der Bauzeit**

Schäden, die während der Bauzeit zugefügt werden, sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Sie werden gemäß den geltenden gesetzlichen Regelungen geregelt.

## **A.2.7 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen / naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigung**

Durch den Bau des Neuen und die Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel insbesondere in der mehrjährigen Bauphase finden Eingriffe in Natur und Landschaft statt.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang und vollinhaltlich mit der Baumaßnahme, die planfestgestellten erforderlichen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unverzüglich umzusetzen. Entwicklung, Erhalt und Pflege der angelegten Maßnahmen sind dauerhaft zu gewährleisten.

### **Naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigung**

Die naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigung gemäß § 9 Abs.1 i.V. § 10 und 12 sowie 13 LNatSchG wird unter Berücksichtigung der unter A.1.3 genannten Nebenbestimmungen erteilt. Der Eingriff kann nicht an einer anderen Stelle mit geringeren Beeinträchtigungen durchgeführt werden (siehe Variantenuntersuchung unter A.2.3). Weitere Eingriffseinschränkungen sind, ohne einen Verlust der Funktionsfähigkeit in Kauf zu nehmen, nicht möglich.

Der Erteilung der Genehmigung stehen auch nicht die Vorschriften des Art. 5 der Vogelschutzlinie oder der Art. 12 und 13 der FFH-Richtlinie (siehe FFH-Verträglichkeitsstudie Anl. 20) entgegen.

Das Einvernehmen mit der ONB wurde hergestellt.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Da das Vorhaben aufgrund der mehrjährigen Bauphase zu erheblichen, nicht vollständig vermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, vor allem durch Lärm, Verkehrsaufkommen und Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtungen im Bereich der Gemeinde Ediger-Eller führt, wird der Vorhabensträger verpflichtet, die mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmten Vorabmaßnahmen zur vollständigen Kompensation der Eingriffe auszuführen

#### **Forstrechtliche Eingriffsgenehmigung**

Die Genehmigung nach § 14 Landeswaldgesetz (LWaldG) Rheinland-Pfalz zur Rodung und Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart wird erteilt.

### **A.2.8 Schall/Schallschutz**

Gesetzliche Grundlage für die Beurteilung des Verkehrslärms ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmverordnung - 16. BImSchV). Zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die in § 2 der 16. BImSchV angegebenen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

Die 16. BImSchV sieht in § 3 ausdrücklich die Berechnung des Beurteilungspegels vor. Der Beurteilungspegel wird getrennt für den Tag (6 bis 22 Uhr) und für die Nacht (22 bis 6 Uhr) berechnet. Die Berechnungsmethode ergibt sich aus deren Anlage 2. Die Geräuschsituation ist auf der Grundlage des Mittelungspegels zu beurteilen. Die Beurteilung der Verkehrsgeräusche und die Gewährung von Schallschutz auf der Grundlage anderer geräuschmitbestimmender Parameter, wie z.B. Spitzenpegel, entbehren jeder Rechtsgrundlage.

Bei der Beurteilung ist ausschließlich der Verkehrslärm des neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweges zu berücksichtigen. Die Bildung eines Summenpegels mit anderen Geräuschquellen, z.B. mit Straßen oder anderen, baulich nicht veränderten Schienenverkehrswegen, ist nicht vorgesehen.

Der Schienenbonus von 5 dB(A) gemäß § 3 der 16. BImSchV ist in die Berechnungsformel des Beurteilungspegels als Korrekturwert gemäß 16. BImSchV eingearbeitet und hier ohne Einschränkung anzuwenden. Er beruht auf der Tatsache, dass Schienenverkehrsgeräusche auf Grund der Lärmpausen zwischen zwei Zugvorbeifahrten weniger lästig als die ohne Lärmpause auftretenden Straßenverkehrsgeräusche sind.

Die für die schalltechnische Berechnung anzusetzenden Zugzahlen pro Stunde sind entsprechend dem der Planung zugrundeliegenden Prognosezeitraum (neu beurteilt für 2015 statt 2010) zutreffend und von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die Zugzahlen richten sich nach dem für den Prognosezeitraum erwarteten Betriebsprogramm und nicht nach theoretisch möglichen Kapazitätsgrenzen der Strecke. Gleiches gilt für die Höchstgeschwindigkeit der Züge.

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen, d.h. Maßnahmen, die die Geräuscheinwirkungen bereits emissionsseitig an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg mindern, Vorrang haben gegenüber von passiven Schallschutzmaßnahmen, d.h. Maßnahmen, die die Einwirkungen immissionsseitig mindern (§ 41 BImSchG). Die erforderlichen baulichen Schallschutzanlagen sind in den Plänen dargestellt.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Als weitere aktive Maßnahme hat der Vorhabensträger, wie in den Plänen ausgewiesen, auf den beiden Fernbahngleisen zur Lärminderung am Fahrweg die Maßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ – BÜG - (akustisches Schleifen) nach Maßgabe der in A.2.9 vorgegebenen Bestimmungen durchzuführen.

Zur Konfliktbewältigung werden neben dem BÜG insgesamt Schallschutzanlagen entsprechend den Angaben des Schallgutachtens festgesetzt. Durch diese Maßnahmen wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte innerhalb des Tagzeitraumes in Erdgeschosshöhe weitgehend gewährleistet. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte innerhalb des Nachtzeitraums ist allein mit städtebaulich vertretbaren und wirtschaftlich angemessenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich. Ergänzend sind somit passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Die differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse hat gezeigt, dass der in den Plänen dargestellte Schallschutz unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten angemessen und sachgerecht ist. Ein höherer Schallschutz würde zu erheblich größerer Kostenbelastung des Vorhabensträgers führen, die außer Verhältnis zu den relativ geringeren Lärminderungen stehen würde. Weitere Gesichtspunkte in der Abwägung sind städtebauliche und klimatische Aspekte.

Auch die bereits heute bestehende erhebliche Lärmvorbelastung ist zu berücksichtigen. In allen Bereichen, in denen aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind, wird es zu wesentlichen Verbesserungen sowohl der Tag als auch der Nachtwerte im Vergleich zur heutigen Situation kommen.

Insbesondere im Hinblick auf die derzeitige Überschreitung der Grenzwerte ist festzustellen, dass aufgrund dieser Vorbelastung eine Nutzung des Außenwohnbereiches nur in eingeschränktem Umfang möglich ist. Durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen wird diese Situation deutlich verbessert und damit auch die Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches gesteigert.

Durch die planfestgestellte Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen wird den widerstreitenden Interessen am Besten entsprochen.

Daher kann weitergehender aktiver Schallschutz aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht gewährt werden.

Soweit durch die festgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden, besteht für die betroffenen Gebäude ein Anspruch auf passiven Schallschutz zunächst dem Grunde nach.

Der Vorhabensträger hat die im Schallgutachten (Schalltechnische Untersuchung zur Prüfung des Anspruchs auf Lärmvorsorge) objektbezogener Nachweis des Anspruchs auf passiven Lärmschutz unter Berücksichtigung der aktiven Vorsorgemaßnahmen für „passiven Schallschutz“ vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob das bewertete Schalldämm-Maß der vorhandenen Bausubstanz den Anforderungen der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) genügt.

Soweit trotz aktiver und/oder passiver Schallschutzmaßnahmen die Gewährleistung der Anforderungen aus 16. BImSchV und/oder 24. BImSchV nicht möglich ist, hat der Betroffene gemäß § 42 BImSchG einen Anspruch auf Entschädigung. Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren bzw. in einem Verfahren nach Landesenteignungsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz festzusetzen.

Schallschutz an anderen Verkehrswegen, bedingt durch die Überlagerung der Schienenverkehrsgeräusche der Eisenbahnstrecke mit denen der Straße kann unter Berücksichtigung der durch das BImSchG und durch die 16. BImSchV festgelegten rechtlichen Vorgaben durch diese Planfeststellung nicht festgesetzt werden.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Gemäß BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – 4 C 9.95, ist sicherzustellen, dass die Verkehrslärmerhöhung, die durch die Maßnahme entsteht, zu keiner Gesamtbelastung führt, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.

Hinsichtlich des Vorhabens ist gemäß den Aussagen im Schallgutachten festzustellen, dass sich an schutzwürdigen Nutzungen auch bei summarischer Betrachtung keine Schallimmissionen ergeben, die zu Gesundheitsgefährdungen führen. In Bereichen, in denen aktive Schutzmaßnahmen vorgesehen sind, wird sich zukünftig eine Verminderung der Schienenverkehrslärmbelastung einstellen.

Treten nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens auf die Rechte Dritte auf, so bestimmen sich deren Rechte gemäß § 75 Abs. 2 und Abs. 3 VwVfG.

### **A.2.9 Besonders überwachtes Gleis (BüG)**

Der Vorhabensträger hat im Laufe des Verfahrens beantragt, dass das besonders überwachte Gleis als Stand der Technik als aktiver Schallschutz zur Anwendung kommen soll.

Für diese Art des aktiven Schallschutzes ist durch Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 16.03.1998 anerkannt, dass dadurch bei Beachtung der Nebenbestimmungen eine Pegelminderung von 3 dB(A) erreicht wird.

Bezüglich der Wirkung auf Rechte Dritte ist daher bei der Berechnung des Beurteilungspegels für unterschiedliche Fahrbahnen der Gleispflegeabschlag für das „besonders überwachte Gleis“ gemäß der Fußnote zur Tabelle C (Korrekturglied D fb) der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV zu berücksichtigen. Nach allen Umständen des Einzelfalles ist der Gleispflegeabschlag für die Maßnahme „BüG“ gerechtfertigt.

#### **Überwachungsverfahren**

Für Strecken oder Streckenabschnitte, für die nach § 18 Abs. 1 AEG die Maßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ gemäß der Fußnote zur Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV planfestgestellt worden ist, sind erstmalig sechs Monate nach Inbetriebnahme (Neubau) bzw. nach Abschluss der Bauarbeiten (wesentliche Änderung) und danach folgend jeweils in einem Abstand von sechs Monaten mit dem Schallmesswagen Schallmessungen durchzuführen, um den Zustand der Schienenlaufflächen auf Riffelbildung zu prüfen und nachzuweisen, dass die Schallpegelreduktion in Höhe von 3 dB(A) – Gleispflegeabschlag - im Mittel eingehalten wird.

#### **Schleifverfahren**

Folgende Schleifverfahren sind, solange keine effektiveren Verfahren entwickelt werden, für das akustische Schleifen einzusetzen:

- Fräsen oder Hobeln mit anschließendem Schleifen mit Rutschersteinen
- Schleifen mit rotierenden Scheiben und anschließendem Schleifen mit Bandschleifer

#### **Durchführung der Messung**

Die Messungen dürfen nur mittels des durch die BüG-Verfügung anerkannten Schallmesswagens ausgeführt werden. Die Nachweise hierüber sind dem Messbericht beizufügen. Die Messprotokolle und die Messberichte sind vom Betreiber der Infrastruktur auszuwerten und dem EBA, Außenstelle Frankfurt am Main, binnen einer Frist von 14 Tagen mittels eines Meldeblattes unaufgefordert vorzulegen. Ergibt die Auswertung Überschreitungen, so ist die Höhe der Überschreitungen in dB(A) zusätzlich mit dem Bereich (Fahrtrichtung, Streckenkilometer) anzugeben.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Ergibt eine Messung, dass der für das „Besonders überwachte Gleis“ festgesetzte Schallpegelabschlag überschritten wird, hat die DB Netz AG das Schleifen der Schienenlaufflächen innerhalb von zwei Monaten zu veranlassen.

Veranlasst der Infrastrukturbetreiber die gemäß Nr. 3.2.2 der vorgenannten EBA - Verfügung notwendigen Schleifarbeiten nicht rechtzeitig, hat er durch andere geeignete Maßnahmen die notwendigen Schallreduktionen sicherzustellen und diese Maßnahmen dem EBA unverzüglich nachzuweisen.

Ergeben sich hinreichend konkrete Anhaltspunkte dafür, dass im Zeitraum zwischen den oben festgelegten Messfahrten Riffelbildung eingetreten ist, die eine erhebliche Zunahme der Lärmemission bewirkt, ist abweichend von der oben erläuterten Auflage eine Messfahrt durchzuführen und die Außenstelle Frankfurt am Main des Eisenbahn-Bundesamtes entsprechend zu unterrichten.

### Schallmesswagen

Alle zwei Jahre ist durch eine Korrelationsmessung (Innenpegel im Schallmesswagen / Außenpegel seitlich von der Bahnstrecke) die Messgenauigkeit des Schallmesswagens zu überprüfen. Dabei ist sicherzustellen, dass in dem Zeitraum zwischen zwei Korrelationsmessungen die Eingriffe von außen an den Schallmesswagen verhindert werden, da sonst fehlerhafte Messungen nicht ausgeschlossen werden können. Das Eichgesetz ist zu beachten. Die Korrelationsmessungen sind durch die DB Netz AG oder durch ein beauftragtes Ingenieurbüro nach den jeweils aktuellsten und anerkannten Bestimmungen der DIN 45642 und der Schall 03 durchzuführen und auszuwerten.

Fällt der Schallmesswagen aus betriebstechnischen Gründen aus, so sind die fälligen Messungen durch Außenmessungen bis zur Wiederinbetriebnahme des Schallmesswagens zu gewährleisten. Die Messungen sind nach den o.g. Bestimmungen durchzuführen und auszuwerten. Der Messbericht ist der Außenstelle Frankfurt am Main des Eisenbahn-Bundesamtes unaufgefordert vorzulegen.

### Innovationen zum „BüG“

Liegen der DB Netz AG gesicherte Erkenntnisse darüber vor, dass die Verriffelung der Schienenlaufflächen erst in größeren Zeitabständen zu erwarten ist, so sind diese Erkenntnisse zur Überprüfung des festgesetzten Überwachungsintervalls der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes anzuzeigen. Eine Neufestsetzung der Intervalle erfolgt vom Eisenbahn-Bundesamt (Zentrale).

Technische Innovationen insbesondere im Bereich der eingesetzten Messgeräte im Schallmesswagen und des Schleifverfahrens für das „BüG“ sind zur Überprüfung der festgesetzten Verfahren ebenfalls dem Eisenbahn-Bundesamt (Zentrale) anzuzeigen.

## A.2.10 Erschütterungsschutz

Gemäß § 3 Abs.1 BImSchG zählen Erschütterungsimmissionen je nach Stärke und Wahrnehmbarkeit ebenfalls zu den Immissionen, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit und Nachbarschaft hervorrufen können. Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden. Eine Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, die eine Konkretisierung der unbestimmten Rechtsbegriffe im Hinblick auf Erschütterungseinwirkungen vornimmt, gibt es derzeit nicht. Im Gegensatz zu den Schallimmissionen sind für Erschütterungen keine verbindlichen Grenzwerte festgelegt. Die DIN 4150 Teil 2 weist insoweit nur Anhaltswerte aus, bei deren Überschreitung Erschütterungen unzumutbar sein können.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Hinsichtlich Erschütterungen sind die hier betroffenen Gebiete durch die vorhandene Bahnstrecke bereits vorbelastet. Ansprüche auf konkrete bauliche Maßnahmen sind nach der Rechtsprechung nur dann gegeben, wenn die durch das Vorhaben verursachte Verstärkung der Immissionen die vorhandenen Gesamtmissionen in beachtlicher Weise erhöhen und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt. Andererseits dürfen sich Vorbelastungen nicht unbeschränkt schutzmindernd auswirken. Dies wäre der Fall, wenn die Erschütterungen bereits vor der beantragten Änderung das Maß des enteignungsrechtlich Zumutbaren überschreiten würden. Dafür sind hier aber keine Anhaltspunkte erkennbar.

Laut der vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchung, an deren ordnungsgemäßer Durchführung keine Zweifel bestehen, ist davon auszugehen, dass sich aufgrund der vorgesehenen Baumaßnahmen keine großflächigen Konflikte ergeben. Maßnahmen am Oberbau wären im vorliegenden Fall nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich, da die Erweiterung einer vorhandenen Bahnstrecke und kein Neubau vorgenommen wird. Bei der zu erwartenden geringen Zahl punktueller Restkonflikte erscheinen nur Maßnahmen an evtl. betroffenen Objekten sinnvoll.

Der Vorhabensträger hat 24 besonders exponierte Objekte näher untersucht und dabei festgestellt, dass an 17 Objekten die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 hinsichtlich der absoluten Immissionen und der Zuwachsraten eingehalten werden. Dem Gegenüber ist bei 7 Objekten im Bereich der Oberen Stadt eine Überstreitung der Anhaltswerte zu erwarten. Deshalb wird der Einbau eines schweren Masse-Feder-Systems mit genauer Abstimmung in Abhängigkeit der Deckeneigenfrequenzen im Rahmen der Ausführungsplanung zum Schutz dieser Objekte von ca. Bahn-km 48,610 bis Bahn-km 48,760, ca. 150 m festgesetzt.

Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten, dass durch die Baudurchführung bzw. den späteren Eisenbahnbetrieb keine Erschütterungsimmissionen ausgelöst werden, die die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 überschreiten. Die Erschütterungsprognose ist deshalb sechs Monate nach Inbetriebnahme der Anlage für die 24 Objekte messtechnisch zu überprüfen. Sollten sich dabei unzumutbare Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen ergeben, hat der Vorhabensträger unverzüglich Maßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft zu planen. Die Entscheidung über derartige Maßnahmen bleibt nach § 74 Abs. 3 VwVfG vorbehalten. Für den Fall, dass nach Inbetriebnahme der Strecke unzumutbare Beeinträchtigungen auftreten, bis die aufgrund der Messungen vorzunehmenden Maßnahmen Abhilfe schaffen, bleibt ein etwaiger Ausgleich in Geld vorbehalten.

Treten nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens auf die Rechte Dritte auf, so bestimmen sich deren Rechte gemäß § 75 Abs. 2 und Abs. 3 VwVfG.

#### **A.2.11 Sekundärer Luftschall**

Für die Ermittlung und Beurteilung von Geräuschimmissionen aus sekundärem Luftschall gibt es derzeit weder normative Festsetzungen noch gültige Rechtsverordnungen. Daher ist es erforderlich sich für eine sachgerechte Beurteilung an andere Gesetze, Verordnungen und Regelwerke auf der Grundlage von Plausibilitätsbetrachtungen anzulehnen.

Ein Anhaltspunkt für die Beurteilung sekundärer Luftschallimmissionen ergibt sich aus der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV), die – wenn auch indirekt – Vorgaben für zulässige Innenraumpegel in Abhängigkeit von der Raumnutzung angibt. Diese Anforderungswerte können für die Beurteilung sekundärer Luftschallimmissionen hilfsweise herangezogen werden.

Für den sekundären Luftschall ist bei Änderungen an bestehenden Verkehrsanlagen eine vorhandene Belastung schutzmindernd anzurechnen. Als wesentlich ist eine Pegelerhöhung ab 3 dB(A) anzusehen.



Unter Berücksichtigung des vorgesehenen schweren Masse-Feder-Systems werden die Anhaltswerte überall eingehalten.

#### **A.2.12 Elektromagnetische Felder**

Gesundheitsbeeinträchtigende Wirkungen sind von den elektrischen und magnetischen Feldern, die im Bereich der 15-kV-Oberleitung nachzuweisen sind, nicht zu befürchten, da der Vorhabensträger nachgewiesen hat, dass die in der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genannten Grenzwerte eingehalten werden. Laut Gutachten liegen die maximal entstehenden Feldstärken sowohl unterhalb der Grenzwerte nach DIN VVDE 0848, Teil 4 A3, als auch unterhalb der Werte, die internationale Strahlenschutzkommission als Vorsorgegrenzwerte empfohlen hat.

Die Anforderungen der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) sind damit erfüllt.

Durch die quadratische entfernungsabhängige Abnahme sind in der Nachbarschaft einer elektrifizierten Strecke die magnetischen Felder (selbst die kurzzeitigen Spitzenwerte z.B. bei Kurzschlussströmen) schon so stark abgesunken, dass sie nicht einmal für schutzbedürftige Personengruppen (z.B. Menschen mit Herzschrittmacher) eine Beeinträchtigung darstellen.

Ebenfalls physikalisch bedingt, können magnetische Felder den Kathodenstrahl einer Bildröhre (insbesondere eines Monitors) sowie medizinische Diagnosegeräte (z.B. EEG/EKG) beeinflussen. Da am Bahnstromsystem bzw. an der Leitungsgeometrie keine Vorkehrungen getroffen werden können, sind technische Abhilfemaßnahmen nur beim Beeinflussten möglich. Falls diese von Betroffenen konkret dargelegt werden und sie die Nutzung der entsprechenden Geräte in unzumutbarer Weise (z.B. länger anhaltendes Bildschirmflimmern) beeinträchtigen, wird der Vorhabensträger verpflichtet, für Abhilfe zu sorgen.

#### **A.2.13 Abweichungen vom Regelwerk**

Die Maßnahmen wurden auf der Grundlage der maßgeblichen nationalen und internationalen Rechtsnormen sowie technischen Regelwerken und der beim Eisenbahn-Bundesamt als technische Baubestimmungen verbindlich eingeführten Regeln trassiert und geplant.

Abweichungen von v. g. Normen, Regelwerken und Regeln mit Relevanz für diese planungsrechtliche Entscheidung ergaben sich nicht.

#### **A.2.14 Brand- und Katastrophenschutz**

Die Vorsorge für den Brand- und Katastrophenschutz muß den Vorgaben der DS 800 01, 800 02, 800 03, 800 05, 804 und 838 sowie weiterer fachgesetzlicher Vorgaben vor allem der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ genügen.

Dies ist durch die vorliegenden Planunterlagen in vollem Umfang sichergestellt.

#### **A.2.15 Sicherheitskonzept für Eisenbahntunnel**

Vor Inbetriebnahme der Maßnahme sind Alarm- und Einsatzpläne für den Brand- und Katastrophenschutz nach DIN 14095 zu erstellen, mit den zuständigen Behörden des Landes und des Kreises abzustimmen und dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

### **A.2.16 Kostenfolge**

Durch den Bau oder die Änderung von Bahnanlagen und ihren Folgemaßnahmen entstehende Bauwerke werden Eigentum des jeweils zuständigen Baulastträgers.

Kosten für die Erstellung und Erhaltung dieser Bauwerke richten sich nach gesetzlichen Regelungen. Diese Regelungen werden durch die Planfeststellung nicht berührt.

### **A.2.17 Transport von Abraummassen**

Die Abraummassen von der neuen Tunnelröhre sind im Bereich des Bahnhofs Ediger-Eller soweit erforderlich zwischenzulagern. Anschließend ist das für die Verwertung vorgesehene Abbruchmaterial zu der bereits für Rekultivierungsmaßnahmen planfestgestellten Tongrube Siershahn auf der Schiene zu transportieren.

### **A.3 Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen die vorstehende Planfeststellung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz  
Deinhardplatz 4  
56068 Koblenz

erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich oder zur Niederschrift des Gerichts zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte

Bundesrepublik Deutschland  
vertreten durch  
das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)  
dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes  
Außenstelle Frankfurt am Main/Saarbrücken  
Untermainkai 23-25  
60329 Frankfurt am Main

und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung im Verwaltungsverfahren er sich beschwert fühlt, anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

### **A.4 Anordnung der sofortigen Vollziehung**

Gem. § 80 Abs.2. Nr.4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

Der Umfang der sofortigen Vollziehung umfasst den gesamten Plan.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

### **Begründung:**

Der Bau des Neuen und die Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnels ist dringend geboten, um einen betriebssicheren Verkehr auf der Eisenbahnstrecke Koblenz – Trier und weiter nach Luxemburg aufrecht zu erhalten. Die vorhandenen Tunnelanlagen können aufgrund der geologischen Gegebenheiten und des schlechten baulichen Zustands des Tunnels nur mit der Gefahr genutzt werden, dass jederzeit weitere Schäden auftreten, die zu Einschränkungen des Verkehrs bis hin zur Schließung führen können.

Die Innenschale des Kaiser-Wilhelm-Tunnels ist infolge chemischer Zersetzung des tragenden Mauerwerks in einem erneuerungsbedürftigen Zustand. Daher musste sie schon im Jahr 2000 temporär durch eine zusätzliche Spritzbetonschicht gesichert werden. Diese Sicherung ist im Jahr 2005 auf einer Fläche von ca. 30 m<sup>2</sup> herabgestürzt. Trotz unverzüglicher Beseitigung der Schäden auf einer Länge von etwa einem Kilometer muss fortwährend mit weiteren Schäden gerechnet werden, so dass weitere Sperrungen bis hin zu einer dauerhaften Schließung des Tunnels zu befürchten sind. Dies käme der Streckenstilllegung gleich. Ein sofortiger Baubeginn der neuen Tunnelröhre ist geboten, um rasch einen dauerhaft sicheren Tunnel zu erhalten und damit die neben dem Personenverkehr insbesondere auch für den Güterverkehr wichtigste Hauptabfuhrstrecke in Richtung Luxemburg uneingeschränkt und dauerhaft nutzen zu können.

Mit dem Bau einer neuen Tunnelröhre und der Erneuerung der bestehenden Röhre zu einer eingleisigen Röhre je Fahrtrichtung kann der heute geforderte Sicherheitsstandard erreicht werden. Die bisher notwendigen Einschränkungen bei der Gefahrenabwehr werden dadurch dauerhaft beseitigt.

Es besteht daher ein besonderes öffentliches Interesse, dass mit der Ausführung des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich begonnen wird, um zum einen das Gefährdungspotential der Spritzbetonschale im Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel zu beseitigen und zum anderen den heute geforderten Sicherheitsstandard des gesamten Tunnelbauwerks in bezug auf die Gefahrenabwehr möglichst schnell zu erreichen. Dieses öffentliche Interesse überwiegt gegenüber sämtlichen anderen vorgebrachten Belangen. Die Verzögerung des Baubeginns führt daher zu einer derart schweren Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses, dass die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO zwingend erforderlich ist.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 (5) 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz  
Deinhardplatz 4  
56068 Koblenz

gestellt und begründet werden.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Vor dem Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

#### **A.5 Kostenentscheid**

Für diese Planfeststellung sind gemäß § 3 Abs. 4 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) Kosten (Gebühren und Auslagen) zu erheben.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

## **B           Verfahrensablauf**

### **B.1         Grundlagen**

Die DB Netz AG plant bundesweit das Sicherheitsniveau der in Betrieb befindlichen Tunnel mit einer Länge > 1.000 m an die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes (Stand 01.07.1997, Ergänzungen bis 01.11.2001) anzupassen. Das Projekt umfasst den Bau des neuen und die Erneuerung des alten Kaiser-Wilhelm-Tunnels sowie die hierzu erforderlichen Bauwerke.

In Anlehnung an die EBA-Richtlinie hat die Bahn deshalb zusammen mit den für die Gefahrenabwehr zuständigen Ländern ein Programm aufgestellt, das die Angleichung von bestehenden langen Tunneln an die EBA-Richtlinie vorsieht, um so eine Verbesserung des Rettungskonzeptes zu erreichen. Das Programm hat zum Ziel, durch die nachträgliche Ergänzung bestimmter baulicher Einrichtungen und Neubauten das jeweilige Rettungskonzept wesentlich zu verbessern und letztendlich ein einheitliches Rettungskonzept zu erreichen. Es werden dadurch die Voraussetzungen für Fremd- und Selbstrettung verbessert.

Auf der Strecke Koblenz – Mosel GBf – Bullay verkehren derzeit und zukünftig SPNV, SPNV und SGV im Mischverkehr. Ziel des Vorhabens ist es, den Kaiser-Wilhelm-Tunnel an die sicherheitstechnischen Anforderungen des Betriebes anzupassen.

Die Strecke 3010 (Koblenz – Perl) gehört zum Transeuropäischen Netz (TEN) mit konventionellem Verkehr. Sie ist nicht Bestandteil des TEN-Hochgeschwindigkeitsverkehr (TEN-HGV). Für das TEN mit konventionellem Verkehr gibt es zurzeit die Ril 2001/16 EG bezüglich Interoperabilität des konventionellen TEN. Die TSI (Technische Spezifikationen Interoperabilität) hierzu sind zurzeit in Ausarbeitung.

### **B.2         Planfeststellungsverfahren**

#### **B.2.1       Antrag auf Planfeststellung**

##### **a) Planfeststellung**

Die DB Netz AG, vertreten durch Herrn Matthias Breidenstein, DB ProjektBau GmbH, Niederlassung Mitte, hat mit Schreiben vom 08.12.2003, Az.: BR-KWT-009, einen Antrag auf Planfeststellung nach §§ 18 ff AEG gestellt.

Gegenstand des Antrages ist die Planfeststellung von Betriebsanlagen der Eisenbahn nach § 18(1) AEG für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel auf der Strecke 3010 Koblenz – Perl von Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060.

##### **b) Planänderung**

Mit Schreiben vom 13.04.2005, Az.: TA/KWT074 wurde von der DB Netz AG, vertreten durch Herrn Bodo Tauch, DB ProjektBau GmbH, Niederlassung Mitte, eine Planänderung nach § 73 (8) VwVfG beantragt.

Gegenstand der Planänderung sind auf der Grundlage der aktuellen Prognosezahlen 2015 geänderte Schallschutz- und Erschütterungsmaßnahmen.

Im Verfahren wurden neben den nationalen und internationalen Rechtsnormen sowie technischen Regelwerken, die beim Eisenbahn-Bundesamt als technische Baubestimmungen verbindlich eingeführten Regeln Grundlage der Planung sind und beachtet werden.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

## **B.2.2 Anhörungsverfahren**

### **a) Planfeststellung**

Das Eisenbahn-Bundesamt beantragte mit Schreiben vom 16.12.2003, Az.: 55121-03-0307-f, bei der Anhörungsbehörde, dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach §§ 18 und 20 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 73 (8)Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

Nach Prüfung der Antragsunterlagen leitete die Anhörungsbehörde das Anhörungsverfahren nach § 20 (1) AEG in Verbindung mit § 73 ff. VwVfG ein.

### **b) Planänderung**

Mit Schreiben vom 23.05.2005, Az.: 55121-03-0307-f, beantragte das Eisenbahn-Bundesamt bei der Anhörungsbehörde, dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, gem. § 73 (8) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) eine erneute Offenlage nach §§ 18 und 20 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

Nach Prüfung der Antragsunterlagen leitete die Anhörungsbehörde eine erneute Offenlage nach § 20 (1) AEG in Verbindung mit § 73 ff. VwVfG ein.

## **B.2.2.1 Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderer Stellen**

### **a) Planfeststellung**

Mit Schreiben des Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz am 14.02.2004 wurden die Planunterlagen für die Durchführung des Anhörungsverfahrens an die Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und andere versandt. Die Verbandsgemeinde Cochem-Land und die Stadtverwaltung Cochem wurden aufgefordert die Planunterlagen nach § 73 Abs. 3 VwVfG einen Monat zur allgemeinen Einsicht auszuliegen.

### **b) Planänderung**

Die Unterlagen zur Planänderung wurden mit Schreiben des Landesbetriebs Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz am 02.06.2005 an die Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und andere versandt. Die Verbandsgemeinde Cochem-Land und die Stadtverwaltung Cochem wurden aufgefordert die Planunterlagen nach § 73 Abs. 3 VwVfG einen Monat zur allgemeinen Einsicht auszulegen.

## **B.2.2.2 Auslegung**

### **a) Planfeststellung**

Die Planunterlagen haben gemäß § 73(3) VwVfG zu jedermanns Einsicht in der Verbandsgemeinde Cochem-Land in der Zeit 15. März 2004 bis 15. April 2004 in der Verbandsgemeinde Cochem – Land und der Stadtverwaltung Cochem zur allgemeinen Einsichtnahme offen gelegen.

Die Auslegung der Planunterlagen ist mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht worden (05.03.2004). Die beteiligten Behörden, Stellen, kommunalen Gebietskörperschaften, anerkannten Naturschutzverbände und die Personen, die Einwendungen erhoben haben, wurden hiervon schriftlich benachrichtigt.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

## **b) Planänderung**

Die Planunterlagen der Planänderung haben vom 20. Juni 2005 bis 20. Juli 2005 in der Verbandsgemeindeverwaltung (VGV) Cochem-Land und der Stadtverwaltung Cochem ausgelegen.

Die Planauslage der Planänderung wurde fristgerecht bekannt gemacht (Stadt und Landbote Nr. 23/2005 vom 10.06.2005). Die beteiligten Behörden, Stellen, kommunalen Gebietskörperschaften, anerkannten Naturschutzverbände und die Personen, die Einwendungen erhoben haben, wurden hiervon schriftlich benachrichtigt.

### **B.2.2.3 Stellungnahmen und Einwendungen**

#### **B.2.2.3.1 Behörden, Stellen und Verbände**

**Nicht betroffen sind bzw. keine Stellungnahme abgegeben haben:**

##### **a) Planfeststellung**

SGD Nord

Referat 43 (Bauwesen)  
Stresemannstraße 3-5  
56068 Koblenz

Landesbetrieb Straßen und Verkehr  
Rheinland-Pfalz  
Kastorhof 2  
56068 Koblenz

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz  
Abt. Archäologische Denkmalpflege  
Referat Erdgeschichtliche Denkmalpflege  
Große Langgasse 29  
55116 Mainz

Forstamt Cochem  
Zehnthausstr. 18  
56812 Cochem

Bergamt Rheinland-Pfalz  
Markenbildchenweg 20  
56068 Koblenz

Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum - Mosel  
Görresstr. 10  
54470 Bernkastel-Kues

ADD Trier, Ref. 21  
Willy-Brand-Platz 3  
54290 Trier

Industrie- und Handelskammer zu Koblenz  
Schloßstr. 2  
56068 Koblenz

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Eisenbahn Bundesamt  
Außenstelle Frankfurt  
Untermainkai 23-25  
60329 Frankfurt

RWE Net  
Am Heiligenhäuschen  
56814 Faid

Planungsgemeinschaft  
Mittelrhein-Westerwald  
Stresemannstraße 3-5  
56068 Koblenz

WBB Fuchs GmbH  
Sälzerstraße 20  
56235 Ransbach-Baumbach

DB Energie GmbH  
Kleyerstraße 63  
60326 Frankfurt

DB Netz AG  
Pfarrer-Perabo-Platz 4  
60326 Frankfurt

DB Netz AG  
ICH-Standort Koblenz  
Frankenstraße 1-3  
56068 Koblenz

DB Regio Netz Infrastruktur GmbH  
Stephensonstr. 1  
60326 Frankfurt

DB Station und Service AG  
Bahnhofsmanagement Trier  
Bahnhofsvorplatz 1  
54292 Trier

Railion  
Abt. CMB  
Rheinstr. 2  
55116 Mainz

Gesellschaft für Naturschutz und  
Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V.  
Osteinstraße 7-9  
55118 Mainz

Landesaktionsgemeinschaft Natur und Umwelt  
Rheinland-Pfalz e.V.  
Richard-Müller-Straße 11  
67823 Obermoschel



Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Landesverband Rheinland-Pfalz der  
Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.  
Geschäftsstelle  
Fröbelstraße 24  
67433 Neustadt a.d. Weinstraße

Landesverband Rheinland-Pfalz der  
Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.  
Hauptgeschäftsstelle EIFELVEREIN  
Stürtzstr. 2-6  
52349 Düren

Naturschutzbund Deutschland (NABU)  
Landesverband Rheinland-Pfalz  
Parcusstraße 12  
55116 Mainz

POLLICHIA  
Verein für Naturforschung und Landespflege e.V.  
Bismarckstr. 33  
67433 Neustadt a.d.W.

Verband Deutscher Sportfischer  
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Rheinstraße 60  
55437 Ockenheim

Verband für Umweltschutz, Touristik  
und Kultur „Die Naturfreunde“  
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Hohenzollernstraße 14  
67063 Ludwigshafen

#### **b) Planänderung**

Kreisverwaltung  
des Westerwaldkreises  
Peter-Altmeier-Platz 1  
56410 Montabaur

Forstamt Cochem  
Zehnthausstr. 18  
56812 Cochem

Landesbetrieb Straßen und Verkehr  
Rheinland-Pfalz  
Kastorhof 2  
56068 Koblenz

Bergamt Rheinland-Pfalz  
Markenbildchenweg 20  
56068 Koblenz

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz  
Abt. Archäologische Denkmalpflege  
Referat Erdgeschichtliche Denkmalpflege  
Große Langgasse 29  
55116 Mainz

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Landesamt für Denkmalpflege  
Abt. Bau und Kunstdenkmalpflege  
Schillerstraße 44  
55116 Mainz

Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum - Mosel  
Görresstr. 10  
54470 Bernkastel-Kues

Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz  
Schartwiesenweg 4  
56070 Koblenz

ADD Trier, Ref. 21  
Willy-Brand-Platz 3  
54290 Trier

Wehrbereichsverwaltung West  
Außenstelle Wiesbaden  
Moltkering 9  
65189 Wiesbaden

Handwerkskammer zu Koblenz  
Friedrich-Ebert-Ring 33  
56068 Koblenz

RWE Net  
Am Heiligenhäuschen  
56814 Faid

Eisenbahn Bundesamt  
Außenstelle Frankfurt  
Untermainkai 23-25  
60329 Frankfurt

Ministerium des Inneren und für Sport  
-Oberste Landesplanungsbehörde-  
55116 Mainz

Deutsche Telekom AG  
Niederlassung 1  
Moselweißer Straße 70  
56073 Koblenz

PLE doc GmbH  
Postfach 12 03 61  
45313 Essen

Planungsgemeinschaft  
Mittelrhein-Westerwald  
Stresemannstraße 3-5  
56068 Koblenz

DB Energie GmbH  
Kleyerstraße 63  
60326 Frankfurt

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

DB Netz AG  
Pfarrer-Perabo-Platz 4  
60326 Frankfurt

DB Netz AG  
ICH-Standort Koblenz  
Frankenstraße 1-3  
56068 Koblenz

DB Regio Netz Infrastruktur GmbH  
Stephensonstr. 1  
60326 Frankfurt

DB Services Immobilien  
Niederlassung Frankfurt  
IEP 2-FFM  
Camberger Straße 10  
60327 Frankfurt

Railion  
Abt. CMB  
Rheinstr. 2  
55116 Mainz

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland  
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Gärtnerstraße 16  
55116 Mainz

Fremdenverkehrsverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Löhrstraße 103  
56068 Koblenz

Gesellschaft für Naturschutz und  
Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V.  
Osteinstraße 7-9  
55118 Mainz

Landesaktionsgemeinschaft Natur und Umwelt  
Rheinland-Pfalz e.V.  
Richard-Müller-Straße 11  
67823 Obermoschel

Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Fasanerie 2  
55457 Gensingen

Landesverband Rheinland-Pfalz der  
Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.  
Geschäftsstelle  
Fröbelstraße 24  
67433 Neustadt a.d. Weinstraße

Naturschutzbund Deutschland (NABU)  
Landesverband Rheinland-Pfalz  
Parcusstraße 12  
55116 Mainz

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

POLLICHIA  
Verein für Naturforschung und Landespflege e.V.  
Bismarckstr. 33  
67433 Neustadt a.d.W.

Verband Deutscher Sportfischer  
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Rheinstraße 60  
55437 Ockenheim

Verband für Umweltschutz, Touristik  
und Kultur „Die Naturfreunde“  
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Hohenzollernstraße 14  
67063 Ludwigshafen

**Keine Bedenken haben geäußert:**

**a) Planfeststellung**

Kreisverwaltung  
des Westerwaldkreises  
Peter-Altmeier-Platz 1  
56410 Montabaur

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz  
Abt. Archäologische Denkmalpflege  
Amt Koblenz  
Festung Ehrenbreitstein  
56077 Koblenz

Wasser- und Schiffsamt Koblenz  
Schartwiesenweg 4  
56070 Koblenz

Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz  
Dienststelle Koblenz  
Bahnhofsplatz 9  
56068 Koblenz

Handwerkskammer zu Koblenz  
Friedrich-Ebert-Ring 33  
56068 Koblenz

Wehrbereichsverwaltung West  
Außenstelle Wiesbaden  
Moltkering 9  
65189 Wiesbaden

Ferngasbetriebsgesellschaft mbH  
Betriebsverwaltung Süd  
Hohlstraße 12  
55743 Idar-Oberstein

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Saar Ferngas AG  
Südwestgas GmbH  
Am Halberg 3  
66121 Saarbrücken

Saar Ferngas  
Betriebsstelle Völklingen-Wehrden  
Vorderster Berg 24  
66333 Völklingen

Kabel Deutschland  
Kabel Rheinland-Pfalz/Saarland GmbH & Co.KG  
Zumaierstraße 175  
56068 Koblenz

Struktur- u. Genehmigungsdirektion Nord  
Planungsgemeinschaft Trier  
Willy Brandt Platz 3  
54290 Trier

Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Fasanerie 2  
55457 Gensingen

**b) Planänderung**

Kreisverwaltung Cochem-Zell  
Endertplatz 2  
56812 Cochem

SGD Nord  
Referat 31 (Städtebau und Gewerbeaufsicht)  
Referat 32 (Zentralreferat Wasser- und Abfallwirtschaft, Bodenschutz (Fischerei))  
Referat 42 (Landespflege)  
Stresemannstraße 3-5  
56068 Koblenz

Landesbetrieb Straßen und Verkehr  
Cochem  
Ravenèstraße 50  
56812 Cochem

Industrie- und Handelskammer zu Koblenz  
Schloßstr. 2  
56068 Koblenz

Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz  
Dienststelle Koblenz  
Bahnhofsplatz 9  
56068 Koblenz

RWE Westfalen-Weser-Ems  
Netzservice GmbH  
Rheinlanddamm 24  
44139 Dortmund

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Saar Ferngas  
Betriebsstelle Völklingen-Wehrden  
Vorderster Berg 24  
66333 Völklingen

Ferngasbetriebsgesellschaft mbH  
Betriebsverwaltung Süd  
Hohlstraße 12  
55743 Idar-Oberstein

Kabel Deutschland  
Kabel Rheinland-Pfalz/Saarland GmbH & Co.KG  
Zumaierstr 175  
56068 Koblenz

WBB Fuchs GmbH  
Sälzerstraße 20  
56235 Ransbach-Baumbach

Struktur- u. Genehmigungsdirektion Nord  
Planungsgemeinschaft Trier  
Willy Brandt Platz 3  
54290 Trier

DB Station und Service AG  
Bahnhofsmanagement Trier  
Bahnhofsvorplatz 1  
54292 Trier

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald  
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Richard-Müller-Straße 11  
67823 Obermoschel

Landesverband Rheinland-Pfalz der  
Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.  
Hauptgeschäftsstelle EIFELVEREIN  
Stürtzstr. 2-6  
52349 Düren

#### **B.2.2.3.2 Behörden, Stellen und Verbände**

##### **Bedenken haben geäußert:**

##### **a) Planfeststellung**

Stadtverwaltung Cochem  
Markt 1  
56812 Cochem

Verbandsgemeindeverwaltung  
Cochem-Land  
Ravenèstraße 61  
56812 Cochem

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Ortsgemeinde  
Ediger-Eller  
56814 Ediger-Eller

Kreisverwaltung Cochem-Zell  
Endertplatz 2  
56812 Cochem

SGD Nord  
Referat 31 (Städtebau und Gewerbeaufsicht)  
Referat 32 (Zentralreferat Wasser- und Abfallwirtschaft, Bodenschutz (Fischerei))  
Referat 42 (Landespflege)  
Stresemannstraße 3-5  
56068 Koblenz

Landesbetrieb Straßen und Verkehr  
Cochem  
Ravenèstraße 50  
56812 Cochem

Landesamt für Geologie und Bergbau  
Kaiserstr. 26  
55116 Mainz

Landesamt für Denkmalpflege  
Abt. Bau und Kunstdenkmalpflege  
Schillerstraße 44  
55116 Mainz

Deutsche Telekom AG  
Niederlassung Mitte  
Alfred-Herrhausen-Allee 7  
65760 Eschborn

RWE Transportnetz Strom GmbH  
Hauptverwaltung  
Rheinlanddamm 24  
44139 Dortmund

RWE Rhein-Ruhr AG  
Kruppstraße 5  
45128 Essen

Energieversorgung Mittelrhein GmbH  
Briederweg 25  
56812 Cochem

Ruhrgas AG,  
GasLINE GmbH & Co. KG  
vertreten durch:  
PLEdoc GmbH  
Kallenbergstraße 5  
45141 Essen

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

DB Services Immobilien  
Niederlassung Frankfurt  
IEP 2-FFM  
Camberger Straße 10  
60327 Frankfurt

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland  
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Gärtnerstraße 16  
55116 Mainz

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald  
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Richard-Müller-Straße 11  
67823 Obermoschel

Tourismus und Heilbäderverband Rheinland-Pfalz e.V.  
Löhrstraße 103-105  
56068 Koblenz

**b) Planänderung**

Stadtverwaltung Cochem  
Markt 1  
56812 Cochem

Verbandsgemeindeverwaltung  
Cochem-Land  
Ravenstraße 61  
56812 Cochem

Ortsgemeinde  
Ediger-Eller  
56814 Ediger-Eller

SGD Nord  
Referat 43 (Bauwesen)  
Stresemannstraße 3-5  
56068 Koblenz

Landesamt für Geologie und Bergbau  
Kaiserstr. 26  
55116 Mainz

**B.2.2.3.3 Einwendungen von Privaten**

**a) Planfeststellung**

79 private Einwender haben sich zum Vorhaben geäußert und wurden in das Verfahren einbezogen.

**b) Planänderung**

50 private Einwender haben sich zum Vorhaben geäußert und wurden in das Verfahren einbezogen.

Die Einwendungen von Privatpersonen wurden verschlüsselt, um so dem Recht des Einzelnen auf informationelle Selbstbestimmung entsprechen zu können.



Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

#### **B.2.2.4 Auswertung der Stellungnahmen und Erwiderungen**

Nach Auswertung durch die Anhörungsbehörde wurden die Stellungnahmen und Einwendungen dem Vorhabensträger übersandt und ihm Gelegenheit zur Gegenäußerung gegeben.

Die Gegenäußerungen des Vorhabensträgers wurden im Verfahren berücksichtigt. Die inhaltlichen Regelungen sind Teil dieses Beschlusses.

Soweit Einwendungen nicht berücksichtigt worden sind, wird hierauf im Abschnitt C dieses Beschlusses eingegangen.

#### **B.2.2.5 Erörterungstermin**

##### **a) Planfeststellung**

Die Stellungnahmen und Einwendungen, die im Zuge der Beteiligung bzw. Auslegung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Stellen sowie Privaten vorgebracht wurden, wurden im Erörterungstermin am 31.08.2004 und 01.09.2004 in Faid behandelt.

Der Erörterungstermin in der Ortsgemeinde Faid ist mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht worden (20.08.2004 in der Verbandsgemeinde Cochem Land und in der Stadt Cochem). Die beteiligten Behörden, Stellen, kommunalen Gebietskörperschaften, anerkannten Naturschutzverbände wurden hiervon mit Schreiben vom 18.08.2004 benachrichtigt. Gleichzeitig erhielten sie die Gegenäußerungen der DB ProjektBau GmbH zur Kenntnisnahme.

Den Personen, die Einwendungen erhoben haben, gingen die Gegenäußerungen der DB ProjektBau GmbH ebenfalls vorab zu.

Das Ergebnis dieses Erörterungstermins ist aus der Niederschrift vom 18.01.2005 ersichtlich.

##### **b) Planänderung**

Die Stellungnahmen und Einwendungen zur Planänderung wurden im Erörterungstermin am 29.09.2005 in Cochem behandelt.

Der Erörterungstermin wurde fristgerecht öffentlich bekannt gegeben (Stadt und Landbote Nr. 36/2005). Die beteiligten Behörden, Stellen, kommunalen Gebietskörperschaften, anerkannten Naturschutzverbände sowie Privatpersonen, die fristgerecht Einwände erhoben haben, wurden hiervon schriftlich in Kenntnis gesetzt.

Das Ergebnis dieses Erörterungstermins ist aus der Niederschrift vom 15.12.2005 ersichtlich.

#### **B.2.2.6 Planänderung**

Die im Jahre 2003 vom Bundeskabinett beschlossene Anpassung des Bundesverkehrswegeplans hatte Auswirkungen auf die langfristige Prognose der Güterzugbelegung auf der Strecke 3010 Koblenz – Perl, worauf eine Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen mit den aktuellen Zugzahlen erfolgte.

Mit den beiden Maßnahmen

##### **besonders überwachtetes Gleis (BüG)**

Anwendung in Cochem im Bereich von km 48,0+62 bis km 48,4+65 im Gleis 1 und von km 48,1+15 bis km 48,4+65 im Gleis 2

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

### **schweres Masse-Feder-System (SMFS)**

Einbau in den Querschnitt des Neuen Tunnels im Bereich von km 48,6+10 bis km 48,7+60 unter der Oberstadt Cochem

werden die Einflüsse des nunmehr prognostizierten Verkehrsaufkommens kompensiert.

In der Variantenabwägung wurde die aktuelle Zugzahlenprognose 2015 berücksichtigt.

Im Zuge der Erarbeitung der Entwurfsplanung haben sich darüber hinaus weitere Änderungen ergeben. Diese wurden ebenfalls der Vollständigkeit halber in die Planänderung vom 15.04.2005 eingearbeitet. Hierbei handelt es sich um folgende Änderungen.

### **Anlage 7.2**

Plan Stützbauwerke oberhalb Portal Cochem, Ansicht, Schnitte:

Die Höhenangaben der Stützbauwerke können erst in der Ausführungsplanung genau festgelegt werden und wurden deshalb aus den Plänen gestrichen.

### **Anlage 7.5**

Forstweg Portal Eller, Höhenplan, Regelquerschnitt

Aus bautechnischen Gründen ist es notwendig den Forstweg im Bereich der Tunnelportale Eller anzuheben. Die maximale Steigung von 11 % wird dabei nicht vergrößert, lediglich die Steigungsstrecke verlängert.

Nachrichtlich wurde die Flächengröße der Ausgleichsmaßnahme MBA 3 mit 1.200 m<sup>2</sup> analog der Ausgleichs- und Ersatzbilanzierung im Maßnahmenblatt (Anlage 19) richtig dargestellt. Durch die Änderung ergeben sich keine Auswirkungen auf die Grunderwerbs- und Bilanzierungsflächen.

## **B.2.2.7 Stellungnahme der Anhörungsbehörde nach §73 (9) VwVfG**

Mit Schreiben vom 15.12.2005, Az.: V/17, hat der Landesbetrieb für Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz seine abschließende Stellungnahme als Ergebnis der Anhörung im Planfeststellungsverfahren zugeleitet.

Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens stellt der Landesbetrieb für Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz fest, dass im Rahmen des Anhörungsverfahrens im Grundsatz Einvernehmen erzielt wurde. Insbesondere wird auch unter der Berücksichtigung der im schriftlichen Anhörungsverfahren und in den Erörterungsterminen seitens der DB ProjektBau GmbH gegebenen Zusagen das Vorhaben grundsätzlich befürwortet.

## **C Begründung**

### **C.1 Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **C.1.1 Notwendigkeit und Umfang der Planfeststellung**

Nach §18 AEG sind Betriebsanlagen von Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen vor dem Bau oder der Änderung planfestzustellen. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Gemäß § 75 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen mit Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange in beantragtem Umfang festgestellt.

Neben der Planfeststellung sind Entscheidungen anderer Behörden nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen im planfestgestellten Umfang rechtsgestaltend geregelt.

Die Planfeststellung umfasst auch die Prüfung der Umweltverträglichkeit für die Vorhaben einschließlich aller notwendigen Folgemaßnahmen.

#### **C.1.2 Zuständigkeit für die Planfeststellung**

Gemäß §3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Planfeststellungsbehörde.

#### **C.1.3 Zuständigkeit bei der Durchführung des Anhörungsverfahrens**

Der Landesbetrieb für Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz in Koblenz ist die nach Landesrecht zuständige Verwaltungsbehörde für das Anhörungsverfahren.

### **C.2 Materiell-rechtliche Würdigung**

#### **C.2.1 Planungsziel**

Das Ziel der Maßnahme ist die Gewährleistung eines betriebssicheren und von Betriebseinschränkungen befreiten Zustandes im Kaiser-Wilhelm-Tunnel sowie die Anpassung an die in der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ definierten Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes. Diese erfordert zwingend zwei eingleisige Tunnelröhren, da die Erneuerung des bisherigen Tunnels entsprechend den Anforderungen der Tunnelrichtlinie einem Neubau gleichzusetzen ist.

#### **C.2.2 Planrechtfertigung**

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt diese Anpassung des Sicherheitsniveaus für Brand- und Katastrophenschutz an den sich in schlechtem baulichem Zustand befindlichen Kaiser-Wilhelm-Tunnel auch in Ausführung und Umsetzung der sicherheitspolitischen Zielsetzungen des Landes Rheinland-Pfalz unter Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange die geeignetste und wirtschaftlich sinnvollste Maßnahme dar, um das angestrebte Planungsziel (partiell vorhandene Rettungskonzepte nachhaltig zu verbessern) zu erreichen.

Ein Verzicht auf die Maßnahme würde bei Betrachtung der geologischen, tunnelbau- und sicherheitstechnischen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung drohender Betriebsgefährdungen auf Grund des schlechten baulichen Zustandes zu erheblichen Risiken für den Eisenbahnbetrieb führen.

## **C.2.3 Materieell-rechtliche Einwendungen**

### **C.2.3.1 Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderer Stellen**

#### **C.2.3.1.1 Stadtverwaltung Cochem**

Stellungnahme vom 30.04.2004, Az: Abt. 4/650-40/3

Stellungnahme vom 11.07.2005 / 02.08.2005, Az: Abt. Abt. 4

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender stellt Forderungen im Zusammenhang mit Tunnelvortrieb, Gestaltungsfragen, der Bruchsteinverkleidung der Eisenbahnbrücke, die vorgesehenen Schallschutzwände, dem Endertbachbauwerk, die Straßenentwässerung, dem Hochwasserfluchtweg, mögliche Einnahmeausfälle durch die Baumaßnahme, dem Baumschutz, die bauzeitige Straßensperrung, die Beweissicherung an Gebäuden und Leitungen, dem Immissionschutz und dem Rettungskonzept. Darüber hinaus stellt die Stadtverwaltung grundsätzlich die Ost-Variante in Frage und fordert die Verwirklichung der West-Variante.

#### **Entscheidung:**

Die vom Vorhabensträger vorgesehene Tunnelvortriebsart (Tunnelbohrmaschine, (TBM)) hängt grundsätzlich von den geologischen und bodenspezifischen Verhältnissen ab. Außerdem entstehen durch diese Vortriebsart geringere Immissionswerte.

Die vom Vorhabensträger zugesagte Einbindung der Stadt Cochem in Gestaltungsfragen bezüglich der EÜ Brückenstraße und der Stützbauwerke ist vorzunehmen.

Die Überprüfung seitens des Vorhabensträgers zur Forderung nach transparenten Lärmschutzwänden hat ergeben, dass sowohl die dadurch wesentlich erhöhten Baukosten als auch der dadurch bedingte Verlust der notwendigen, hochabsorbierenden Wirkung der Schallschutzwände gegen die Forderung sprechen. Die zum Schutz der Gesundheit und Lebensqualität aller Anwohner notwendige Beachtung des Immissionsrechts muss hier vorrangig gegenüber optischen Gesichtspunkten sichergestellt werden.

Die erhebliche Steigerung der Baukosten resultiert aus der zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte notwendigen Erhöhung der Lärmschutzwände bei deren Errichtung in transparenter Bauweise. Es besteht keine Rechtsgrundlage, die durch diese Forderung entstehenden Mehrkosten dem Vorhabensträger aufzuerlegen.

Die Ableitung des künftigen Oberflächenwassers erfolgt über den vorhandenen Oberflächenkanal in den Endertbach.

Sollten die hydraulischen Berechnungen im Rahmen der Ausführungsplanungen dies bereits für die bauzeitige Entwässerung erfordern, ist in Abstimmung mit der Stadt Cochem und dem Straßenbaulastträger L 98 der Oberflächenkanal neu zu verlegen.

Die Entschädigungsthematik bezüglich befürchteter Reduzierung von Park- und Sondernutzungsgebühren ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Maßnahmen zur Verlegung der Altglascontainer und der Regelung der Müllabfuhr sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Cochem abzustimmen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Unmittelbar vor Baubeginn sind die vom Vorhabensträger zugesagten Beweissicherungsmaßnahmen, insbesondere auch im Untersuchungsbereich liegende Straßen, Wege, Schächte, Kanäle, Mauern und Abwasserleitungen durchzuführen.

Die aus dem Erschütterungsgutachten resultierende Maßnahme Einbau „schwereres Masse-Feder-System“ ist im vorgesehen Umfang Bestandteil dieser Planfeststellung. Darüber hinaus gehende Forderungen auf Erweiterung dieser Maßnahme auf die gesamte Oberstadt werden mangels Rechtsgrundlage zurückgewiesen.

Die vom Vorhabensträger zugesagte Informations- und Anlaufstelle während der gesamten Bauphase wird in der Ortsgemeinde Ediger-Eller in näherem Umfeld der Baustelle eingerichtet und ist auch für Belange im Bereich Cochem zuständig.

Die Ausführung der Festen Fahrbahn auf der alten denkmalgeschützten Brücke ist nicht möglich, da dies eine neue Dimensionierung und damit den Neubau dieser Brücke zur Folge hätte. Daher ist vor den beiden Portalen für die Fahrzeuge der Feuerwehren eine Wechselmöglichkeit mit entsprechenden Schleppkurven vorgesehen (siehe Anl. 15).

Die Befahrbarkeit des Weges zwischen Brückenstraße/Endertstraße und dem neuen Rettungsplatz ist nach den planfestgestellten Unterlagen gewährleistet (an der engsten Stelle 2,86 m). Dienstbarkeiten zu Lasten des Eigentümers des Flurstückes 183/19 sind daher nicht erforderlich (siehe Anl. 7.2/BI 1 von 4).

Nach Inbetriebnahme der Tunnelanlagen wird die Druckerhöhungsanlage zurückgebaut, da sie im Rahmen des Rettungskonzeptes gemäß EBA-Richtliche nicht mehr erforderlich ist.

Siehe auch unter A.1.2, A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.5, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, a.2.13, A.2.14, A.2.15 und A.2.16

### **C.2.3.1.2 Verbandsgemeindeverwaltung Cochem-Land**

Stellungnahme vom 30.04.2004, Az: III-773-01

Stellungnahme vom 11.07.2004, Az: III-773-01

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender äußert Bedenken bezüglich der neuen Eisenbahnüberführung über den Ellerbach, aufgrund der er die Unterhaltung des Gewässers erheblich erschwert sieht. Bauzeitige Verunreinigungen des Ellerbaches sollen ausgeschlossen werden. Daneben äußert sich Einwender zum Brandschutz und Rettungskonzept einschließlich der Zufahrtsproblematik zum Rettungsplatz/Tunnelportal Süd sowie zum geplanten Wanderbahnhof.

#### **Entscheidung:**

Die durch die neue Brücke über den Ellerbach entstehenden Unterhaltungsverpflichtungen in einem Bereich 30 m können nicht für einen derart kleinräumigen Bereich von höchstens 30 m nach § 65 Abs. 3 LWG dem Vorhabensträger übertragen werden. Die Zusage des Vorhabensträgers der zur Übernahme konkret nachgewiesenen Mehraufwendungen durch die neue Brücke ist einzuhalten. Die Zusage des Vorhabensträgers bezüglich der Vermeidung der Einleitung des Schmutzwassers in den Ellerbach ist einzuhalten.

Der Vorhabensträger ist gesetzlich verpflichtet, die EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ in vollem Umfang einzuhalten.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Die vorliegende Planung entspricht in der nunmehr genehmigten Form den gesetzlichen Anforderungen sowohl in formeller und als auch in materieller Hinsicht. Die für die Planfeststellung geltenden Gesetze und Vorschriften wurden beachtet. Forderungen und Anregungen der Beteiligten wurden einer sachlichen Abwägung unterzogen und soweit als möglich in der Entscheidung berücksichtigt. Weitergehende Forderungen etwa auf zusätzliche Notausgänge oder Entrauchungsanlagen werden deshalb mangels Rechtsgrundlage zurückgewiesen.

Vor Inbetriebnahme der Maßnahme sind Alarm- und Einsatzpläne für den Brand- und Katastrophenschutz nach DIN 14095 zu erstellen, mit den zuständigen Behörden des Landes und des Kreises abzustimmen und dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

Die mit Plangenehmigung gemäß § 18 (2) AEG vom 09.03.2003 festgesetzte Zuwegung zum Rettungsplatz Portal Süd mit notwendigen Ausweichstellen ist im vollen Umfang hergestellt. Eine Änderung dieser plangenehmigten Zufahrtsmöglichkeit zu diesem Rettungsplatz ist aus topographischen und naturschutzrechtlichen Gründen wegen erheblicher Mehreingriffe in Natur und Landschaft nicht realisierbar.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, vor der Bauausführung die Verkehrsregelungen im Hinblick auf die Baustellenlogistik im Bereich in der Ortsgemeinde Ediger-Eller in enger Absprache mit LSV Cochem und Ordnungsamt der Stadt Cochem zu regeln.

Die vom Vorhabensträger zugesagte Koordination mit der Einwenderin bei der Bauprojektierung und Ausführung des Wanderbahnhofes ist zu erfüllen.

### **C.2.3.1.3 Ortsgemeinde Ediger-Eller**

Stellungnahme vom 21.04.2004

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert die Beibehaltung des Schienenpersonenfernverkehrs, die Einhaltung der Immissionsrichtwerte des AVV-Baulärms, die Beibehaltung der bauzeitigen Lärmschutzwand, sowie die Ausweitung der Lärmschutzwand über die Bahnhofsauffahrt und der provisorischen Brücke. Auf die bestehende Lärmentwicklung durch die Moselbrücke wird hingewiesen. Weiterhin erhebt der Einwender umfangreiche Forderungen die Baulogistik und die Bautätigkeiten betreffend. Darüber hinaus äußert der Einwender Bedenken wegen befürchteter Auswirkungen der Maßnahme auf den Fremdenverkehr sowie auf die Jagdausübung. Außerdem wird die Sicherstellung der Versorgung der Ortsgemeinde mit Trinkwasser sowie Offenhaltung des Ellerbachweges gefordert.

#### **Entscheidung:**

Betriebskonzepte der DB AG sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, zum Schutz der Nachbarschaft alle gebotenen Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung durch den Bauablauf zu ergreifen. Die bauzeitig durchgehende Lärmschutzwand ist ebenfalls Bestandteil dieser Planfeststellung.

Die Baustraße ist bituminös zu befestigen. An den Ausfahrtstellen sind Reifenwaschanlagen vorzusehen.

Die Gewölbebrücke im Rahmen des Wirtschaftsweges wird wie im bisherigen Umfang nur mit Fahrzeugen bis 2,8 to befahren. Schwere Baufahrzeuge dagegen nutzen das zurückgebaute Gleis westlich der Bahnstrecke. Die zukünftigen Unterhaltungsverpflichtungen für die gemeindeeigenen Anlagen (Wirtschaftsweg und Gewölbebrücke) sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, die Baustellenlogistik an B49 aus Richtung Bremm wie von der Ortsgemeinde vorgeschlagen anzuwenden.

Die Zusage bezüglich der Offenhaltung des Ellerbachwegs ist bis auf unvermeidbare kurzfristige Sperrungen im Zusammenhang mit dem Voreinschnitt für die neue Tunnelröhre einzuhalten. Für den Zeitraum der Sperrung ist im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Ortsgemeinde zu prüfen, ob ein für die Fußgänger nutzbarer Ersatzstreifen neben dem Ellerbachweg geschaffen werden kann.

Das in den Wohn/Baucontainern anfallende Schmutzwasser ist entsprechend den geltenden Vorschriften zu entsorgen.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, die Trinkwasserversorgungsleitung der Ortsgemeinde im Ellerbach für die gesamte Bauzeit vor jeglichen Beschädigungen zu sichern.

Die mit Plangenehmigung gemäß § 18 (2) AEG vom 09.03.2003 festgesetzte Zuwegung zum Rettungsplatz mit notwendigen Ausweichstellen ist bereits hergestellt. Eine Änderung der Zufahrtsmöglichkeit zum Rettungsplatz Ediger-Eller aus topographischen Gründen ist nicht möglich.

Der Jagdgenossenschaft steht kein eigenes Recht wegen Jagdwertminderung zu.

Das Jagdrecht ist untrennbarer Teil des Eigentums. Das Jagdrecht ist vom Jagdausübungsrecht zu trennen. Soweit das Eigentum keinen eigenständigen Jagdbezirk bildet, sind die jagdbaren Grundstücke einer Gemarkung zur Jagdgenossenschaft zusammengefaßt. Die Jagdgenossenschaft ist die Jagdausübungsberechtigte. Sie übt die Jagd entweder durch Eigenbejagung (Ausnahme) oder durch Verpachtung des Jagdausübungsrechtes (Regel) aus, wobei der Jagdpachtertrag ratierlich den Eigentum der jagdbaren Grundstücke und nicht der Jagdgenossenschaft als eigenem Recht zusteht.

Der Jagdwert eines Grundstückes ist somit dem Grundstückswert zuzurechnen und im Falle der Inanspruchnahme des Grundstückes Teil des Verkehrswertes des Grundstückes.

Sofern Jagdeinrichtungsgegenstände der Jagdgenossenschaft in Anspruch genommen werden, steht der Jagdgenossenschaft ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zu. Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren.

Die vom Vorhabensträger zugesagte Informations- und Beschwerdestelle während der gesamten Bauphase in der Ortsgemeinde Ediger-Eller im näheren Umfeld der Baustelle ist einzurichten. Dies ist der Ortsgemeinde unter Benennung des Verantwortlichen vorher bekanntzugeben.

Die vom Vorhabensträger zugesagte Abstimmung bezüglich der Gestaltung der Anbindung der Baustraße an den Wirtschaftsweg ist durchzuführen.

Die Zusage des Vorhabensträgers zur Schaffung einer provisorischen Zuwegung und Fußgängerquerung zwischen Bahnhof Eller und dem Ort über die Baustraße für die Dauer der Baumaßnahme zu erfüllen.

Siehe auch unter A.1.2, A.1.3, A.2.1, A.2.6, A.2.8 und A.2.16

Stellungnahme vom 16.06.2005

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwander fordert, die Einhaltung der maßgebenden Immissionsrichtwerte sowie den Erhalt der bauzeitigen Lärmschutzwand nach Bauende. Es wird gefordert die Maßnahmen im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Weiterhin besteht die Forderung seitens des Einwenders, zeitnah mit dem Projekt KWT die aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Stahlbrücke durchzuführen.

In einem weiteren Punkt wird zum Forstweg Eller gefordert die Unterhaltungs- und Erneuerungspflicht der DB zu übertragen, eine bituminöse Trag- und Deckschicht auszuführen sowie den Nachweis über die Befahrbarkeit für Langholzfahrzeuge in den Plänen darzustellen.

**Entscheidung:**

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Die bauzeitige Lärmschutzwand wird entsprechend mittlerweile erfolgter Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und der Ortsgemeinde nach Beendigung der Baumaßnahme zurückgebaut.

Der Forstweg im Bereich der Tunnelportale muss nach der Baufertigstellung wieder bituminös befestigt werden. Nach Wiederherstellung des Forstweges muss die Befahrbarkeit mit den Langholzfahrzeugen gewährleistet sein.

Eventuelle Lärmsanierungsmaßnahmen wegen Schallimmissionen der Bahnbrücke über die Mosel in Ediger-Eller sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die vom Vorhabensträger zugesagte Koordination mit der Einwenderin bei der Bauprojektierung und Ausführung des Wanderbahnhofes ist zu erfüllen.

Siehe auch unter A.1.2, A.1.3, A.2.1, A.2.6, A.2.8 und A.2.16

**C.2.3.1.4 Kreisverwaltung Cochem-Zell**

Stellungnahme vom 28.04.2004, Az: WS1

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender stellt umfangreiche Forderungen zum Rettungskonzept insbesondere zum Notausgangsabstand, zur Belüftung, zur Zufahrt zu den Rettungsplätzen und Portalen und zur Löschwasserversorgung und es gibt sonstige Hinweise und Anmerkungen zu den technischen Ausführungsbestimmungen. Weiterhin werden Hinweise und Forderungen bezüglich der Entsorgung des Bauschuttes gegeben. In einem weiteren Punkt wird die Aufrechterhaltung des Schienenpersonenfernverkehrs gefordert.

**Entscheidung:**

Die vorliegende Planung entspricht in der nunmehr genehmigten Form den gesetzlichen Anforderungen sowohl in formeller und als auch in materieller Hinsicht. Die für die Planfeststellung geltenden Gesetze und Vorschriften wurden beachtet. Forderungen und Anregungen der Beteiligten wurden einer sachlichen Abwägung unterzogen und soweit als möglich in der Entscheidung berücksichtigt. Weitergehende Forderungen werden deshalb mangels Rechtsgrundlage zurückgewiesen.

Die geltenden gesetzlichen Regelungen für die Behandlung und Überwachung von Ab- und Ausbruchmassen und deren Entsorgung sind einzuhalten.

Zur Klarstellung:

Betriebliche Nutzung und Betriebsprogramme sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.



### **C.2.3.1.6 Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord**

Stellungnahme vom 29.04.2004, Az: 41-433-04-1

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

##### *Naturschutz und Landschaftspflege*

In der näheren Umgebung des Eingriffsraumes ist nach Maßnahmen zu suchen, die bereits frühzeitig mit Beginn der Baumaßnahme durchgeführt werden können. Es sind deshalb zusätzliche Kompensationsmaßnahmen vom Maßnahmenträger bereitzustellen und mit der Oberen Naturschutzbehörde abzustimmen. Hier sind insbesondere weitere Maßnahmen zur Gewässerrenaturierung im Bereich des Ellerbaches und seiner Nebengewässer sowie Freistellungsmaßnahmen für wärmeliebende Arten im Bereich der Hänge des Ellerbach- und Moseltals zu untersuchen. Auf den Teilflächen MBA 7 und MBA 12 sowie MBA 13 sollte deshalb auf eine Initialpflanzung verzichtet werden.

Der Einwender fordert die Beachtung folgender Punkte:

- der landschaftspflegerische Begleitplan ist als Bestandteil der Ausschreibung und des Leistungsverzeichnisses zugrunde zu legen.
- Eingriffe in benachbarte Gehölz- und Vegetationsbestände sind zu vermeiden.
- Die erforderlichen Rodungsarbeiten sind in der Zeit zwischen dem 30.09. und dem 01.03. vorzunehmen.
- Während der Bauphase ist die Offenhaltung des bestehenden Wanderwegenetzes zu gewährleisten.
- Nach Abschluss der landespflegerischen Ausgleichsmaßnahmen ist ein Abnahme vorzunehmen.

#### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Zur Klarstellung:

Es besteht Einvernehmen.

Auf die Initialpflanzung auf den Teilflächen MBA 7 und MBA 12 ist zu verzichten.

Siehe A.2.1, A.2.7 und C.2.4. sowie Anlage 19 (LBP)

##### *Städtebau und Gewerbeaufsicht - Arbeitsschutz*

Nacht- sowie Sonn- und Feiertagsarbeit sind zu genehmigen. Die Vorschriften der Baustellenverordnung sind bei dem o.g. Vorhaben anzuwenden.

#### **Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3

##### *Städtebau und Gewerbeaufsicht - Immissionsschutz*

#### **Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.8 und A.2.9 sowie C.2.4

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

*Einleiterlaubnis gemäß § 27 LWG*

Für Einleitungen aus Entwässerungseinrichtungen in den Ellerbach (Gewässer III. Ordnung) ist eine Erlaubnis nach § 7 WHG, § 27 LWG erforderlich.

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3 und A.2.5

*Brücke und Anlagen am Gewässer*

Die exakte Ausbildung der Brückenbauwerke ist mit der Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz abzustimmen. Sofern für die Errichtung der EÜ Ellerbach Eingriffe in das Gewässer erforderlich sind, ist die Ausführung im Vorfeld ebenfalls abzustimmen.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, die erforderlichen Abstimmungen während der Ausführungsplanungen vorzunehmen.

Siehe auch unter A.1.3

*Renaturierung des Baches am alten Postweg*

Diese Maßnahme stellt einen Gewässerausbau gemäß § 31 WHG dar und bedarf damit nach § 31 WHG selbst einer Planfeststellung oder einer Plangenehmigung nach § 31 Abs. 3 WHG. Die entsprechende Planung ist der Regionalstelle zur Herstellung des Einvernehmens vorzulegen.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Zur Klarstellung:

Die Renaturierung des Baches am alten Postweg ist Bestandteil dieses Verfahrens. Es wird gemäß LBP ein naturnaher Bachlauf hergestellt.

Siehe auch unter Anl. 19 (LBP)

*Verbringung der Abraummassen*

Gegen die in den Unterlagen dargestellten Entsorgungswege der unterschiedlichen Ausbruch- und Abbruchmaterialien bestehen keine Bedenken.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Siehe unter A.1.3

*Abschließende Hinweise*

Es sind keine weiteren Unterlagen für die Planfeststellung vorzulegen.

Die noch abzustimmenden Unterlagen für die Bauausführung werden nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Konkret ist bei der Maßnahme MBA 4.1 die Wiederherstellung des Ellerbaches wie im Ist-Zustand vorgesehen. In diesem Bereich in unmittelbarer Siedlungsnähe ist der Bach wenig naturnahe. Das schützenswerteste Element ist ein einreihiger in der Altersstruktur homogener (30 – 40 Jahre) Schwarzerlenstreifen. Deshalb ist in diesem Bereich eine Wiederherstellung des Ist-Zustandes vorgesehen. Maßnahmen als Ausgleich für den Eingriff in den Ellerbach sind weiter taleinwärts vorgesehen (MBA 6.1, MA 4.1, MA 3.3, MA 3.2). Für die bauzeitig beanspruchten Flächen der Maßnahmen MBA 5.1, MBA 5.2 und MBA 5.3 ist ebenfalls eine Wiederherstellung des Ist-Zustandes (Parkplatz, Sträucher, Mähwiese) vorgesehen. Sollten hier Ausgleichsmaßnahmen im Zuge des Bebauungsplanes vorgesehen sein, widersprechen sie der Planung des gegenständlichen Vorhabens nicht, die Maßnahmen sollten lediglich zeitlich koordiniert werden, das heißt nach dem Bau des KWT stattfinden, damit die Maßnahmen des Bebauungsplanes nicht durch die Bautätigkeiten wieder beeinträchtigt werden. Der Eingriff in die Bahnböschung (Bereich MBA 4.2) findet auf dem Grund im Eigentum der DB statt und wird auch auf dem Grund der DB ausgeglichen (MBA 12).

Das Überschwemmungsgebiet ist gemäß §§ 88 ff LBG (gleich HQ 75) bei der weiteren Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, im Rahmen der Ausführungsplanung sowohl die in den Plänen vorgesehenen Maßnahmen am Ellerbach als auch den Überschwemmungszeitraum laut Gesetz (HQ 75) des Überschwemmungsgebietes in enger Abstimmung mit der Ortsgemeinde und mit ONB sowie mit der Wasserbehörde durchzuführen.

*Zusammenfassende Beurteilung*

Der Einwender verweist auf die prognostizierte Streckenbelegung im Personenfernverkehr von 0 bezogen auf 2015 und bezweifelt deren Richtigkeit. Soweit die im raumordnerischen Entscheid genannten Maßgaben und Hinweise sowie die oben aufgeführten Stellungnahmen der Fachreferate berücksichtigt und die Planunterlagen entsprechend ergänzt werden, bestehen aus Sicht der Raumordnung keine Bedenken gegen die vorgenannte Planfeststellung.

Nach den vorgelegten Unterlagen wird bezogen auf 2015 eine Streckenbelegung in Personenfernverkehr von 0 prognostiziert.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Klarstellung:

Die Prognosezahlen basieren auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003.

Stellungnahme vom 28.06.2005, Az: 41-K-(V)-05-27 (intern Az 001PÄ1)

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender teilt mit, dass es aus städtebaulicher Sicht keine Einwendungen gibt, wenn die Immissionsgrenzwerte für die betroffenen Wohn- und sonstigen schutzbedürftigen Nutzungen eingehalten werden.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Zur Klarstellung:

Unter Zugrundelegung der Prognosezahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 und gleichzeitiger Festsetzung des besonders überwachten Gleises (BÜG) und der aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BimSchV eingehalten.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.8, A.2.9, A.2.10 und A.2.11

**C.2.3.1.7 Landesbetrieb Straßen und Verkehr**

Stellungnahme vom 06.05.2004, Az: 819/04-IV/21

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert genauere Aussagen zum durch die Baumaßnahme zusätzlich erwarteten Verkehrsaufkommen für die Bereiche Eller und Cochem, erforderliche bauliche Veränderungen sowie gegebenenfalls Ummarkierungen auf der Bundesstraße. Es wird ein Nachweis zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen gefordert sowie die Darlegung, über welche Streckennetze belastetes Material abgefahren wird. An der Einmündung des Baustellenverkehrs in die B49 werden Lenkungsmaßnahmen gefordert. Für die neue Eisenbahnbrücke in Cochem wird eine lichte Höhe von 4,7 m gefordert. In Cochem wird ein Nachweis über die Verkehrsabwicklung während der Baumaßnahmen und Abrissarbeiten gefordert.

**Erörterungstermin:**

Landesbetrieb Straßen und Verkehr Cochem weist inhaltlich auf den schriftlich vorgebrachten Einwand. Darin wird eine lichte Höhe von 4,70 m (Regellichtraumprofil) beim neu zu erstellendem Brückenbauwerk über die Enderstraße gefordert, statt der in den ausgelegten Planunterlagen dargestellten 4,40 m.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, vor der Bauausführung die Verkehrsregelungen im Hinblick auf die Baustellenlogistik im Bereich der Stadt Cochem in enger Absprache mit LSV Cochem und Ordnungsamt der Stadt Cochem zu regeln.

Dies gilt auch für die verkehrliche Abwicklung im Mündungsbereich der B 49 in der Ortsgemeinde Ediger-Eller.

Der Vorhabensträger hat im Laufe des Verfahrens die lichte Höhe der Eisenbahnbrücke (EÜ) über die Brückenstraße/Enderstraße auf 4,50 m optimiert.

Eine weitergehende Erhöhung dieser EÜ über 4,50 m ist aufgrund der Zwangspunkte, insbesondere der Trassenführung im Laufe des neuen Tunnels und deren weiteren Verlaufs im Bereich des Bahnhofs Ediger-Eller sowie im Bereich der Moselbrücke weder technisch noch wirtschaftlich vertretbar.

Eine Vergrößerung der lichten Höhe hätte darüber hinaus größere Eingriffe in das Stadt- und Landschaftsbild am Portal Cochem und am Hochwasserfluchtweg zur Folge.

Siehe auch unter A.1.3

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

#### **C.2.3.1.8 Landesamt für Geologie und Bergbau**

Stellungnahme vom 20.04.2004, Az: 3240-0273-04 Dr. TD/pd

Stellungnahme vom 05.07.2005, Az: 3240-0273-04 Dr. TD/pb

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender weist darauf hin, dass bei den Bodenarbeiten die Vorgaben nach § 202 BauGB in Verbindung mit DIN 18915 zu beachten sind. Er weist zusätzlich auf das Fehlen von Aussagen hinsichtlich der Gebirgs- und Ausbruchsklassifikation, der geotechnischen Messprogramme, der Vortriebs- und Sicherungsarbeiten sowie der Eigen- und Fremdüberwachung der Baumaßnahmen hin.

##### **Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet bei den Bodenarbeiten die Vorgaben der DIN 18915 und 19731 zu beachten.

Siehe auch unter A.1.3 und A.2.1

#### **C.2.3.1.9 Landesamt für Denkmalpflege**

Stellungnahme vom 22.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender weist auf den denkmalpflegerischen Genehmigungsvorbehalt im Zusammenhang mit einer allfälligen Restaurierung der Tunnelportale hin und geht in diesem Zusammenhang von einer Beteiligung der Denkmalpflege aus.

##### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Zur Klarstellung:

In den Planunterlagen ist klar erkennbar, dass die denkmalpflegerischen Belange in vollem Umfang berücksichtigt werden.

Siehe auch unter A.1.3

#### **C.2.3.1.10 Deutsche Telekom AG**

Stellungnahme vom 29.04.2004, Az: PTI 14, K.-H. Kinzinger (intern Az 016)

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender stimmt den Baumaßnahmen unter der Bedingung zu, dass die Kosten für die erforderliche Umlegung der Anlagen der Deutschen Telekom AG zu Lasten des Vorhabensträgers gehen und dass die Deutsche Telekom AG rechtzeitig vor Baubeginn informiert wird, damit eine Kostenübernahmevereinbarung getroffen werden kann.

##### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1 und A.2.16

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

#### **C.2.3.1.11 RWE Transportnetz Strom GmbH**

Stellungnahme vom 06.04.2004, Az: ETEN-LP/0783/Mu/40.266/Lw

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender weist auf einen Masten im Trassenbereich in einem Bereich mit 250 m Überdeckung über dem Tunnel hin. Es werden Hinweise zur Bauausführung gegeben, wie die rechtzeitige Beginnanzeige der Baumaßnahmen, zur Sicherheitseinweisung der am Bau Beteiligten sowie zur Haftung bei Schäden an der Freileitung.

##### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich

Siehe unter A.1.3, A.2.1 und A.2.16

#### **C.2.3.1.12 RWE Rhein-Ruhr AG**

Stellungnahme vom 05.04.2004, Az: V-MP MS/Mr

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender möchte rechtzeitig vor Baubeginn in Kenntnis gesetzt werden, um die Arbeiten mit der Lage der Leitungen koordinieren zu können. Ebenso wird die Kostentragung eventueller Änderungen an Leitungen angesprochen.

##### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich

Siehe unter A.1.3, A.2.1 und A.2.16

#### **C.2.3.1.13 Energieversorgung Mittelrhein GmbH**

Stellungnahme vom 05.05.2004, Az: 20040505-COC-C-SCH-ME

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Vom Einwender bestehen grundsätzlich keine Bedenken zum Vorhaben. Da allerdings umfangreiche Umlegearbeiten von Leitungen des Einwenders durchzuführen sind, er sucht der Einwender weiterhin in die Planung einbezogen zu werden.

##### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich

Siehe unter A.1.3, A.2.1 und A.2.16

#### **C.2.3.1.14 Ruhrgas AG, GasLINE GmbH & Co. KG**

**vertr. durch PLE doc GmbH**

Stellungnahme vom 01.03.2004, Az: PB-3866

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender teilt mit, dass durch die Baumaßnahme keine Versorgungseinrichtungen der Ruhrgas AG und der GasLINE GmbH & Co. KG betroffen sind. Ebenfalls sind von der Ruhrgas AG betreute Versorgungseinrichtungen der Ferngas Nordbayern GmbH (FGN), der Mittel-Europäischen Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL) und der Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP) nicht betroffen. Gleiches gilt für

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der i-21 Interoute und der VIATEL.

Sofern die Baumaßnahme erweitert oder verlagert werden sollte, ersucht der Einwender am weiteren Verfahren beteiligt zu werden.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich

Siehe unter A.1.3 und A.2.16

**C.2.3.1.15 DB Services Immobilien GmbH**

Stellungnahme vom 28.04.2004, Az: DI-FFM-L 1

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender weist auf bestehende Gestattungs- und Kreuzungsverträge hin und bittet bei Abgrabungen um rechtzeitige Information. Für die Dauer der Flächeninanspruchnahme ist ein Konzernmietvertrag zwischen dem Vorhabensträger und der DB Services Immobilien GmbH abzuschließen.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich

Siehe unter A.1.3 und A.2.16

**C.2.3.1.16 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland**

Stellungnahme vom 26.04.2004, Az: 5950-37 LAST

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender befürwortet grundsätzlich den Neubau einer zweiten Tunnelröhre für den Kaiser-Wilhelm-Tunnel. Allerdings wird angemerkt, die Antragsunterlagen seien aufgrund der noch nicht rechtsverbindlich festgelegten und damit faktischen Vogelschutzgebiete im Nahbereich des Vorhabens unvollständig, da unter diesen Voraussetzungen keine FFH-Verträglichkeitsstudie möglich sei.

Weiterhin seien die Untersuchungen zu den Lärm- und Staubimmissionen im Hinblick auf die Tier- und Pflanzenwelt nicht ausreichend.

**Entscheidung:**

Die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsstudie auf der Basis der Ostvariante haben gezeigt, dass das Vorhaben nicht zu erheblichen negativen Auswirkungen für die Natura 2000 Gebiete führt und mit den Schutzziele der Natura 2000 Gebiete vereinbar ist. Dies wird auch durch die Obere Naturschutzbehörde (ONB), SGD Nord, bestätigt.

Das Vorhaben kann als verträglich mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“ eingestuft werden. Es ist mit keiner dauerhaften Verschlechterung im Vergleich zum Ist-Zustand zu rechnen.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden in den Planfeststellungsunterlagen in Abstimmung mit der ONB in der erforderlichen Art und Umfang dargestellt. Hieraus sind auch die Zielsetzung und Funktion klar erkennbar.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.7 und C.2.4

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

### **C.2.3.1.17 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald**

Stellungnahme vom 07.03.2004, Az: 22.09-105/4

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender regt an, die Ausbruchsmassen zur Instandsetzung von Forstwegen zu verwenden.

Weiterhin fordert der Einwender weitere Maßnahmen als Ausgleich für die bauzeitigen Eingriffe. Der Abriss des Rottenhauses als landespflegerische Maßnahme wird in Frage gestellt.

#### **Entscheidung:**

Die geplante Verwertung des Abraums wird in der Tongrube Lieblich II in Siershahn mittels Schienentransport abgewickelt.

Dagegen birgt die Verwertung von geeigneten Teilen des Abraums die Gefahr der größeren Beeinträchtigung von schützenswerten Lebensräumen, da somit Transporte auf Straßen und Wirtschaftswegen mit all ihren Auswirkungen unvermeidlich sind.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden in den Planfeststellungsunterlagen in Abstimmung mit der ONB in der erforderlichen Art und Umfang dargestellt. Hieraus sind auch die Zielsetzung und Funktion klar erkennbar.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1 und A.2.7

### **C.2.3.1.18 Tourismus und Heilbäderverband Rheinland-Pfalz e.V.**

Stellungnahme vom 27.04.2004

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender bittet darum, hinsichtlich der Belange des Tourismus der Lärmvorsorge einen besonders hohen Stellenwert einzuräumen und die Schall- und Erschütterungssituation im Stadtbereich Cochem weiter zu verbessern.

#### **Entscheidung:**

Die Rechtsgrundlage zur Wahrung der Belange des Schallschutzes an Schienenwegen bilden die §§ 2, 41 bis 43 BImSchG sowie die 16.BImSchV und die 24.BImSchV. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Der Vorhabensträger ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet, beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen Vorsorge zu treffen. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmassnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Anhand der Schallberechnung ergibt sich unter Berücksichtigung der Schallschutzmassnahmen und der Abwägung aller Umstände des Einzelfalles vor Ort, dass die gesetzlich normierten Grenzwerte eingehalten werden.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Der in den Plänen dargestellte Schallschutz ist angemessen und bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Kosten und aus städtebaulichen Gesichtspunkten richtig, weitergehender als der geschuldete Schallschutz kann ohne Kostenübernahme eines Dritten dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.



Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Die vorliegende Planung entspricht in der nunmehr genehmigten Form den gesetzlichen Anforderungen sowohl in formeller und als auch in materieller Hinsicht. Die für die Planfeststellung geltenden Gesetze und Vorschriften wurden beachtet. Forderungen und Anregungen der Beteiligten wurden einer sachlichen Abwägung unterzogen und soweit als möglich in der Entscheidung berücksichtigt.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.8, A.2.9, A.2.10 und A.2.11 sowie C.2.4

### **C.2.3.2 Private**

#### **C.2.3.2.1 Rechtsanwalt Prof. Dr. Bernhard Stür**

**- vertritt einen Mandanten -**

Stellungnahme vom 19.03.2004

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender ist Eigentümer des Geschäftshauses Eндertstraße 8 und stimmt der beabsichtigten Planung nur zu, wenn die komplette Immobilie Gegenstand des gesonderten Entschädigungsverfahrens ist und nicht nur der abzubrechende Teilbereich.

Im übrigen sei die weitere Nutzung des nicht abgebrochenen Teils der Immobilie, bedingt durch die sehr lange Bauzeit bis zu sieben Jahren gravierend eingeschränkt, weshalb eine Entschädigung für alle diesbezüglichen Vermögensnachteile verlangt wird.

#### **Entscheidung:**

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Darstellung des Gebäudeabrisses in Anlage 4, Blatt 1 der planfestgestellten Unterlagen beschränkt sich auf das unbedingt erforderliche Maß.

Die Restnutzung der übrigen Gebäudeteile ist weiterhin möglich; sofern sie wirtschaftlich unzumutbar ist, kann der Einwender nach Landesrecht einen Anspruch auf Übernahme des gesamten Grundstückes geltend machen. Die Veränderungssperre nach § 19 AEG gilt nur für wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen. Sie gilt selbstverständlich nicht für Umbauten zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit der nicht in Anspruch genommenen Gebäudeteile.

Entschädigungsansprüche wegen der maßnahmenbedingten Mindermieteinnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Mit der überwiegend per Schienentransport geplanten Baustellenver- und -entsorgung in Ediger-Eller wird zum Schutz der Gesundheit und Lebensqualität aller Anwohner und Besucher die bestmögliche Grundlage geschaffen, um die Beeinträchtigungen auf das geringst mögliche Maß zu beschränken. In Cochem ist höchstens mit der Hälfte der befürchteten siebenjährigen Bautätigkeit für die notwendigen Abbrucharbeiten, die Erstellung der erforderlichen Eisenbahnbrücke, die Einschnitte, die Anbindungsbereiche und die Rettungsplätze zu rechnen. Da der eigentliche Tunnelbau von Ediger-Eller aus vorangetrieben wird, werden die Lärm- und Erschütterungsauswirkungen in Cochem insofern auf das unerlässliche Minimum beschränkt.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.5, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.14, A.2.15 und A.2.17

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Stellungnahme vom 02.08.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

In der Einleitung werden vom Einwender die offen gelegten Planänderungen aufgezählt, darunter auch eine deutlich ergänzte Umweltverträglichkeitsstudie.

*Erneute Variantenuntersuchung*

Aufgrund der prognostizierten höheren Streckenbelegung fordert der Einwender die erneute Überprüfung der Westvariante.

**Entscheidung:**

Siehe unter A.2.3

*Enteignungsrechtliche Betroffenheiten*

Der Einwender besteht nunmehr darauf, dass über die Übernahme der Gesamtimmobilie in diesem Planfeststellungsverfahren entschieden wird. Die enteignungsrechtlichen Wirkungen könnten gemäß § 74 Abs. 2, Satz 3 VwVfG nicht in das Entschädigungsverfahren geschoben werden.

Eine wirtschaftlich sinnvolle Vermietung der Gesamtimmobilie sei nicht mehr möglich.

**Entscheidung:**

Während und nach Abschluss der geplanten Baumaßnahme ist die Restimmobilie weiterhin wirtschaftlich nutzbar.

Wie in der Ursprungseinwendung zutreffend dargelegt, ist über diese Frage im übrigen in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Siehe auch unter A.2.6

*Neue schalltechnische Untersuchung*

Es wird vom Einwender zunächst in Frage gestellt, ob ein Gutachten einer Tochtergesellschaft der Bahn AG die notwendige Neutralität und Unabhängigkeit besitzt.

Hinsichtlich des passiven Schallschutzes wird eingewendet, dass tags keine Überprüfung des Schallschutzes vorgesehen ist.

Eine weitere Einwendung besteht hinsichtlich der Nichtbeachtung des Zugbegegnungsverkehrs. Die sich ergebenden Schall- und Erschütterungsspitzen wurden im Gutachten nicht berücksichtigt.

**Entscheidung:**

Das zur Entscheidung zugrundegelegte Schallgutachten umfasst alle erforderlichen Zahlen und Daten zur Berechnung der erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV, Anlage 2, und Schall 03 und entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Dadurch werden im Gegensatz zum bisherigen Zustand die für Mischgebiete geltenden Grenzwerte für den Tagzeitraum durch aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse entsprechend in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.8, A.2.9, A.2.10 und A.2.11

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

*Annahme über künftige Höchstgeschwindigkeiten unzutreffend*

Vom Einwender wird bezweifelt, dass es durch die Erneuerung des Alten Tunnels und den Bau des Neuen Tunnels zu keiner Geschwindigkeitserhöhung kommt, zumal schon jetzt Zuggeschwindigkeiten von 137 km/h gemessen wurden.

**Entscheidung:**

Die Entwurfsgeschwindigkeit aufgrund der betrieblichen und fahrdynamischen Berechnungen liegt bei 120 km/h (siehe Anl. 1, Punkt 2)

*Erschütterungen*

Es wird gefordert bei der Berechnung der Erschütterungsimmissionen der Gebäude Enderstraße wie auch der Berechnung der Gebäude im Bereich der Oberstadt einen Sicherheitszuschlag (ungeklärte geologische Verhältnisse, engräumige Aufeinanderfolge von Beton- und Holzbalkendecken) anzusetzen.

Das gewählte schwere Masse-Feder-System bringt keine erschütterungsmindernden Effekte für das Gebäude Enderstraße 8.

**Entscheidung:**

Die Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein Erschütterungsgutachten, das der DIN 4150 und DIN 45669 entspricht, umfassend ermittelt und die Ergebnisse zur Beurteilung herangezogen.

Danach besteht kein Anspruch auf weitere erschütterungstechnische Maßnahmen.

Siehe auch unter A.2.10 und A.2.11

**C.2.3.2.2 Rechtsanwältin Gaube und Jeromin**

**- vertreten drei Mandanten -**

Stellungnahme vom 28.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender erklären, dass der geplante Abbruch des Hauses Enderstraße 9 gegen ihren Willen geschieht und es durch den Abbruch zu Auswirkungen auf die Nutzung des Hauses Enderstraße 7 kommt. Die Einwender regen die ihrer Meinung nach mit geringeren Eingriffen in die bestehende Bebauung verbundene Westvariante des Tunnelneubaus an. Ebenfalls werfen sie die Frage auf, ob nicht eine Umgehung der Häuser Enderstraße 7 und 9 oder gar eine weitreichende Umgehung des gesamten hier maßgeblichen Gebietes möglich wäre. Es werden Beeinträchtigungen aufgrund von Schall und Erschütterungen befürchtet und die Anwendung des "Besonders überwachten Gleises" sowie die Ausführung einer transparenten Schallschutzwand gefordert. Weiterhin wird gefordert, die Zufahrtsmöglichkeit (für Feuerwehr, Müllabfuhr und der Gaststätte) zum Haus Enderstraße 7 während der Bauzeit offen zu halten.

Außerdem wird auf ein unterhalb des Hauses Enderstraße 9 liegendes Tanklager, den erforderlichen Gartenzugang über Haus 9, den separaten Ein- und Ausgang für das Haus 7 sowie den Wegfall der Parkplätze verwiesen. Es wird gefordert, die Funktionsfähigkeit des Hauses 7 im Hinblick auf die Restaurant- und Wohnnutzung entsprechend zu erhalten.

Die Darstellung des Gebäudeabbrisses in Anlage 4, Blatt 1 beschränkt sich auf das unbedingt erforderliche Maß. Sofern die Restnutzung des übrigen Gebäudeteils unzumutbar ist, können die Eigentümer nach dem Landesrecht einen Anspruch auf Übernahme des gesamten Grundstückes geltend machen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Der Ausgleich von Entschädigungsforderungen gegenüber der DB ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

**Entscheidung:**

Die Inanspruchnahme der Immobilie ist aufgrund der Trassenführung für die neu zu erstellende Tunnelröhre, die wegen des öffentlichen Interesses an einer den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Brand- und Katastrophenschutzkonzeption zu bauen ist, unvermeidbar.

Eine weitreichende Umgehung des derzeit beplanten Gebietes ist nicht möglich, da der in unmittelbarer Nähe liegende Bahnhof Cochem weiterhin an das Schienennetz angebunden werden muss.

Die Restnutzung der Immobilie ist weiterhin möglich; sofern sie wirtschaftlich unzumutbar ist, kann der Einwender nach Landesrecht einen Anspruch auf Übernahme des gesamten Grundstückes geltend machen.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, diese sind privatrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.3, A.2.6, A.2.14 und A.2.15

*Funktionsfähigkeit des Hauses in der Endertstraße*

**Entscheidung:**

Die Funktionsfähigkeit des Nachbarhauses muss im Hinblick auf die Restaurantnutzung sowie auf Wohnnutzung gewährleistet werden. Dies bedeutet, dass vor dem Abriss des sich in der Trasse befindlichen Hauses eine funktionstüchtige Heizung für das Nachbarhaus, gegebenenfalls ein neuer Zugang zum Garten dieses Hauses sowie ein separater Ein- und Ausgang für die vorhandene Wohnung geschaffen werden muss. Dies gilt auch für die vorhandene Toilettenanlage.

Die Nutzungseinschränkung bezüglich der vorhandenen Parkplätze während der Bauzeit ist auf ein unvermeidbares Minimum zu beschränken, und gegebenenfalls zu entschädigen.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, mindestens sechs Monate vor Abriss des Tanklagers und zwölf Monate vor Abriss des Wohnhauses dies schriftlich dem Einwender mitzuteilen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1 und A.2.6

*Schall:*

*Besonders überwachtes Gleis, BÜG:*

*Transparente Schallschutzwand:*

**Entscheidung:**

Der Vorhabenträger ist gemäß § 2 der 16. BImSchV zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gesetzlich verpflichtet und kommt dieser Verpflichtung nach.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse entsprechend in die nunmehr genehmigten Planunterlagen einbezogen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Die Überprüfung seitens des Vorhabensträgers zur Forderung nach transparenten Lärmschutzwänden hat ergeben, dass sowohl die dadurch wesentlich erhöhten Baukosten als auch der dadurch bedingte Verlust der notwendigen, hochabsorbierenden Wirkung der Schallschutzwände gegen die Forderung sprechen. Die erhebliche Steigerung der Baukosten resultiert aus der zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte notwendigen Erhöhung der in dieser Form zu errichtenden Schallschutzwände. Es besteht keine Rechtsgrundlage, die durch diese Forderung entstehenden Mehrkosten dem Vorhabensträger aufzuerlegen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.8, A.2.9, A.2.10 und A.2.11 sowie die Festlegungen im

*Baustelleneinrichtung Endertstraße*

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger ist angehalten, die Zufahrt zum Wohnhaus unter besonderer Berücksichtigung auch des Restaurants jederzeit zu gewährleisten.

Siehe auch unter A.1.3 und A.2.1

*Baustellennutzung / Baulärm*

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, im Zusammenhang mit der Bauausführung den Bauzaun als geschlossenen Sichtschutz und mit einer Mindesthöhe von 2,50 m auszuführen.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählt z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelastigungen der Wohngebiete zu verhindern.

Siehe auch unter A.1.3

*Erschütterungen*

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.10 und A.2.11

*Entschädigungen*

**Entscheidung:**

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, diese sind privatrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10 und A.2.11

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

### **C.2.3.2.3 Rechtsanwältin Klinge und Hess**

**-vertreten einen Mandanten -**

Stellungnahme vom 30.03.2004

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender ist Eigentümer des Objektes Enderstraße 11 und eines als Stellplatzfläche genutzten Grundstücks am Brieder Weg in Cochem. In dem Gebäude befinden sich ein Cafe, ein Pub, eine Discothek und ein Fitness-Studio. Der Eigentümer teilt mit, dass er das Objekt wegen der vor dem Gebäude geplanten Baustelleneinrichtungsfläche, dem zu erwartenden Baulärm und der Inanspruchnahme der Stellplatzflächen während der Bauphase nicht mehr wirtschaftlich betreiben kann und stellt aus diesem Grund einen Übernahmeanspruch.

#### **Entscheidung:**

Die Inanspruchnahme der vorgesehenen Flächen ist für die Ausführung der Gesamtbaumaßnahme unerlässlich. Dies gilt ebenso für die Parkplätze, allerdings nur für die Dauer von ca. neun Monaten. Der Vorhabensträger ist in diesem Fall angehalten, den Einwender schriftlich vorab über die Inanspruchnahme dieser Fläche zu benachrichtigen. Für die Dauer von voraussichtlich neun Monaten muss der Vorhabensträger Ersatzstellplätze in Absprache mit dem Einwender und mit der Kreisverwaltung Cochem-Zell zur Verfügung stellen.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, den Zugang zum Cafe und zum Pub sowie den Notausgang der Diskothek jederzeit zu gewährleisten.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, diese sind privatrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelastigungen der Wohngebiete zu verhindern.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10 und A.2.11

### **C.2.3.2.4 Rechtsanwältin Dr. Caspers Mock & Partner**

**- vertritt einen Mandanten -**

Stellungnahme vom 14.04.2004, 28.04.2004

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender ist Eigentümer der Gewerbe-Immobilie Enderstraße 11 und eines als Stellplätze genutzten Grundstücks am Brieder Weg in Cochem ist. Der Eigentümer teilt mit, dass er das Objekt wegen der vor dem Gebäude geplanten Baustelleneinrichtungsfläche und der Inanspruchnahme der Stellplatzflächen nicht mehr wirtschaftlich betreiben kann. Der Einwender fordert, die Planung so abzuändern, dass die Funktion der Enderstraße für Kundenströme nicht beeinträchtigt wird und dass die Stellplätze

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

nicht in Anspruch genommen werden.

**Entscheidung:**

Die Inanspruchnahme der vorgesehenen Flächen ist für die Ausführung der Gesamtbaumaßnahme unerlässlich. Dies gilt ebenso für die Parkplätze, allerdings nur für die Dauer von ca. neun Monaten. Der Vorhabensträger ist in diesem Fall angehalten, den Einwender schriftlich vorab über die Inanspruchnahme dieser Fläche zu benachrichtigen. Für die Dauer von voraussichtlich neun Monaten muss der Vorhabensträger Ersatzstellplätze in Absprache mit dem Einwender und mit der Kreisverwaltung Cochem-Zell zur Verfügung stellen.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, den Zugang zum Cafe und zum Pub sowie den Notausgang der Diskothek jederzeit zu gewährleisten.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, diese sind privatrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählt z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelästigungen der Wohngebiete zu verhindern.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10 und A.2.11

**C.2.3.2.5 Rechtsanwalt Hans W. Bleck**

**- vertritt zwei Mandanten -**

Stellungnahme vom 26.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender befürchten durch den Bau und Betrieb des neuen Verkehrsweges Beeinträchtigungen auf ihr Gebäude sowie den Gewerbebetrieb. Die Beeinträchtigungen entstehen ihrer Ansicht nach durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase und beim späteren Bahnbetrieb. Die Einwender fordern Beweissicherungsverfahren für Gebäude, Lärm- und Erschütterungssituation sowie Entschädigung.

**Entscheidung:**

Der Vorhabenträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren (Tunnelvortrieb mit Bohrmaschine) und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Unmittelbar vor Baubeginn sind die vom Vorhabensträger zugesagten Beweissicherungsmaßnahmen unter Einbeziehung der vom Vorhaben betroffenen Objekte durchzuführen.

Bezüglich der Schallsituation wird auf die Ermittlung des Ist-Zustandes im Schallgutachten (siehe Anl. 21) hingewiesen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Nach Fertigstellung der gesamten Maßnahme wird der Vorhabensträger angehalten, die Einhaltung der Anhaltswerte in Bezug auf Erschütterungen zu überprüfen.

Ausgehend von dem aktuellen Stand der Baugrunderkundung wird in der durchgeführten erschütterungstechnischen Untersuchung für die Gebäude in der Jahnstraße nicht mit einer Überschreitung der Anhaltswerte für sekundären Luftschall und Erschütterungen für Einwirkungsorte in reinen Wohngebieten sowohl am Tage wie auch in der Nacht gerechnet. Dies wird nach Fertigstellung der Maßnahme in einer erneuten Untersuchung überprüft.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, diese sind privatrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10 und A.2.11

#### **C.2.3.2.6 Rechtsanwälte Thiesen, Linden & Partner**

- vertreten eine Erbengemeinschaft -

Stellungnahme vom 29.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert eine Tunnelbauweise, die auf seinen über der Trasse liegenden Grundstücken eine normale Wohnbebauung ermöglicht. Ebenfalls wird gefordert, dass durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen das Wohnen auf den Grundstücken möglich bleibt.

Weiterhin werden Fragen zum Zweck und der Dauer der Inanspruchnahme seiner Grundstücke, Gemarkung Cochem, Flur 8, Nr. 158/1 und 154/5 gestellt.

##### **Entscheidung:**

Der Vorhabenträger ist gemäß § 2 der 16. BImSchV zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gesetzlich verpflichtet und kommt dieser Verpflichtung nach.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse entsprechend in die nunmehr genehmigten Planunterlagen einbezogen.

Die Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein Erschütterungsgutachten, das der DIN 4150 und DIN 45669 entspricht umfassend ermittelt und die Ergebnisse zur Beurteilung herangezogen.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Teilflächen ist für die Baumaßnahme unerlässlich.

Die Tunnelbauweise erlaubt nach Beendigung der Maßnahme die eingeschränkte Nutzung der Flächen im Bereich des Tunnelmundes. Allerdings hängt dies von der konkreten Art eventueller Nutzungen ab, da die festgestellten dinglichen Beschränkungen zur Aufrechterhaltung der Zugangsmöglichkeit zum Tunnelmund dauerhaft unerlässlich sind.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, diese sind privatrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.6



Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

#### **C.2.3.2.7 Gleichlautende Einwendungen haben erhoben:**

**Schlüsselnummer 45 Schlüsselnummer 46 Schlüsselnummer 47**

**Schlüsselnummer 48 Schlüsselnummer 49 Schlüsselnummer 50**

**Schlüsselnummer 51 Schlüsselnummer 52 Schlüsselnummer 53**

**Schlüsselnummer 54 Schlüsselnummer 55 Schlüsselnummer 56**

**Schlüsselnummer 57 Schlüsselnummer 58 Schlüsselnummer 59**

**Schlüsselnummer 60 Schlüsselnummer 61 Schlüsselnummer 62**

**Schlüsselnummer 63 Schlüsselnummer 64 Schlüsselnummer 65**

**Schlüsselnummer 66 Schlüsselnummer 67 Schlüsselnummer 68**

**Schlüsselnummer 69**

#### **Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender fordern detaillierte Auskünfte zur Bauleistik und zum Ablauf des Baugeschehens. Zusätzlich werden umfangreiche Forderungen bezüglich Immissionschutz, Baustellenerschließung, Zwischenlagerung von Ausbruchsmassen, Gewässer- und Luftreinhaltung, Trinkwasserversorgung, Gebäudeschäden, gesundheitlichen Beeinträchtigungen, Unfall- und Gefahrenschutz, finanziellen Verlusten, Erreichbarkeit eines Verantwortlichen und Baustellenkoordination gestellt.

#### **Entscheidung:**

Eine die Details der Bauausführung regelnde Entscheidung kann im Rahmen der Planfeststellung nicht erfolgen. In diesem Zusammenhang ist aber die Einrichtung einer Informations- und Beschwerdestelle in Ediger-Eller angeordnet worden, bei der konkrete Anliegen der Nachbarschaft zur Sprache gebracht werden können.

Die Rechtsgrundlage zur Wahrung der Belange des Schallschutzes an Schienenwegen bilden die §§ 2, 41 bis 43 BImSchG sowie die 16.BImSchV und die 24.BImSchV. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Der Vorhabensträger ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet, beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen Vorsorge zu treffen. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmassnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Anhand der Schallberechnung ergibt sich unter Berücksichtigung der Schallschutzmassnahmen und der Abwägung aller Umstände des Einzelfalles vor Ort, dass die gesetzlich normierten Grenzwerte eingehalten werden.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Der in den Plänen dargestellte Schallschutz ist angemessen und bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Kosten und aus städtebaulichen Gesichtspunkten richtig, weitergehend als der geschuldete Schallschutz kann ohne Kostenübernahme eines Dritten dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelastigungen der Wohngebiete sowie für den Fremdenverkehr im Einflussbereich zu verhindern.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.5, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.14, A.2.15 und A.2.17 sowie C.2.3.1.3

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender erheben Forderungen bezüglich Immissionsschutz, der Festlegung von Immissionsschutzmaßnahmen, dem Abtransport von belastetem Aushub, finanziellen Verlusten sowie der zeitnahen Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen an der Moselbrücke.

**Entscheidung:**

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.5, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.14, A.2.15 und A.2.17 sowie C.2.3.1.3

**C.2.3.2.8 Schlüsselnummer 02**

**Inhalt der Stellungnahme:**

Es wird befürchtet, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz des über dem Tunnel liegenden Wohnhauses und die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt werden. Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase sowie dem späteren Bahnbetrieb. Ebenfalls bestehen Bedenken, dass während der Bauphase Bodenabsenkungen auftreten können. Eine Beweissicherung wird für unverzichtbar gehalten. Weiterhin befürchtet der Einwender eine erhebliche Wertminderung seines Wohnhauses.

Außerdem fordert der Einwender die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.9 Schlüsselnummer 03**

Stellungnahme vom 08.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Es wird befürchtet, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz des über dem Tunnel liegenden Wohnhauses und die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt werden. Die Einwenderin befürchtet Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase sowie dem späteren Bahnbetrieb. Ebenfalls bestehen Bedenken, dass während der Bauphase Bodenabsenkungen auftreten könnten. Eine Beweissicherung wird für unverzichtbar gehalten. Weiterhin befürchtet die Einwenderin eine erhebliche Wertminderung ihres Wohnhauses.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.10 Schlüsselnummer 04**

**Inhalt der Stellungnahme:**

Es wird befürchtet, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz des über dem Tunnel liegenden Wohnhauses und die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt werden. Die Einwenderin befürchtet Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase sowie dem späteren Bahnbetrieb. Ebenfalls bestehen Bedenken, dass während der Bauphase Bodenabsenkungen auftreten können. Eine Beweissicherung wird für unverzichtbar gehalten. Weiterhin befürchtet die Einwenderin eine erhebliche Wertminderung ihres Wohnhauses.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.11 Schlüsselnummer 05**

**Inhalt der Stellungnahme:**

Es wird befürchtet, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz des über dem Tunnel liegenden Wohnhauses und die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt werden. Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase sowie dem späteren Bahnbetrieb. Ebenfalls bestehen Bedenken, dass während der Bauphase Bodenabsenkungen auftreten können. Eine Beweissicherung wird für unverzichtbar gehalten. Weiterhin befürchten die Einwender eine erhebliche Wertminderung ihres Wohnhauses.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.12 Schlüsselnummer 06**

**Inhalt der Stellungnahme:**

Es wird befürchtet, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz des über dem Tunnel liegenden Wohnhauses und die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt werden. Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

rungen während der Bauphase sowie dem späteren Bahnbetrieb. Ebenfalls bestehen Bedenken, dass während der Bauphase Bodenabsenkungen auftreten können. Eine Beweissicherung wird für unverzichtbar gehalten. Weiterhin befürchten die Einwender eine erhebliche Wertminderung ihres Wohnhauses.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.13 Schlüsselnummer 07**

**Inhalt der Stellungnahme:**

Es wird befürchtet, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz des über dem Tunnel liegenden Wohnhauses und die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt werden. Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase sowie dem späteren Bahnbetrieb. Ebenfalls bestehen Bedenken, dass während der Bauphase Bodenabsenkungen auftreten können. Eine Beweissicherung wird für unverzichtbar gehalten. Weiterhin befürchten die Einwender eine erhebliche Wertminderung ihres Wohnhauses.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.14 Schlüsselnummer 08**

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender melden Bedenken gegen das Projekt an, die sich auf Erkenntnisse beim Neubau von Wohnhäusern über dem Tunnel in den 70er Jahren stützen.

Es werden die Fragen gestellt, durch welche Verfahren solche Schäden mit größter Wahrscheinlichkeit vermieden werden können und welche Maßnahmen zum Schallschutz getroffen werden. Es wird gefordert, die Anlagen und Gebäude der Betroffenen durch ausreichende Schadenhaftpflichtversicherung abzudecken.

Weiterhin sehen die Einwender eine umfassende Wertminderung ihres Grundstückes.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.15 Schlüsselnummer 09**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Es wird befürchtet, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz des über dem Tunnel liegenden Wohnhauses und die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt werden.. Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase und dem späteren Bahnbetrieb. Ebenfalls bestehen Bedenken, dass während der Bauphase Bodenabsenkungen auftreten können. Eine Beweissicherung wird für unverzichtbar gehalten. Weiterhin befürchtet der Einwender eine erhebliche Wertminderung seines Wohnhauses.

##### **Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.16 Schlüsselnummer 10**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Es wird befürchtet, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz des über dem Tunnel liegenden Wohnhauses und die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt werden. Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase sowie dem späteren Bahnbetrieb. Ebenfalls bestehen Bedenken, dass während der Bauphase Bodenabsenkungen auftreten können. Eine Beweissicherung wird für unverzichtbar gehalten. Weiterhin befürchtet der Einwender eine erhebliche Wertminderung seines Wohnhauses.

##### **Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.17 Schlüsselnummer 11**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender melden Regressansprüche an, falls sich durch den Bau der zweiten Tunnelröhre Bodenbewegungen einstellen, die bauliche Schäden an ihrem Wohnhaus verursachen.

##### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Zur Klarstellung:

Die Anwesen der Einwender liegen laut Gutachten außerhalb der prognostizierten Senkungsmulde, daher eine Beweissicherung nicht erforderlich.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.18 Schlüsselnummer 12**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender schließen durch den Bau der zweiten Tunnelröhre Schäden an ihrem Wohnhaus nicht aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase und durch Lärm beim späteren Bahnbetrieb. Die Einwender gehen von einer erheblichen Wertminderung ihres bebauten Grundstückes aus und fordern die Aufnahme in das Beweissicherungsverfahren sowie dessen Durchführung durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen.

##### **Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.19 Schlüsselnummer 13**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwenderin befürchtet, dass die Bausubstanz und Wohnqualität ihres 3-Familien-Hauses bereits während der Bauphase als auch im späteren Bahnbetrieb erheblich durch Lärm und Erschütterungen beeinträchtigt wird. Die Einwenderin bittet deshalb um Durchführung einer Beweissicherung durch einen unparteiischen, vereidigten Sachverständigen.

##### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Zur Klarstellung:

Die Anwesen der Einwender liegen laut Gutachten außerhalb der prognostizierten Senkungsmulde, daher eine Beweissicherung nicht erforderlich.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

#### **C.2.3.2.20 Rechtsanwalt Hans W. Bleck**

**- vertritt eine Mandantin -**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender bezweifelt die Richtigkeit der geschätzten Entwicklung des Zugverkehrs und erhebt Forderungen bezüglich der gewählten Schall- und Erschütterungsmaßnahmen sowie der Durchführung einer Beweissicherung.

Vom Einwender wird befürchtet, dass es durch die Baumaßnahme zu Schäden an ihrem Gebäude kommen wird.

##### **Entscheidung:**

Der im Jahre 2003 vom Bundeskabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan beinhaltet eine verbindliche mittelfristige Verkehrsprognose mit Horizont 2015, die als Grundlage für das aktualisierte Schallgutachten zu beachten war.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.21 Schlüsselnummer 14**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender befürchten durch den Bau und Betrieb des neuen Verkehrsweges Beeinträchtigungen auf ihr Gebäude sowie den Gewerbebetrieb. Die Beeinträchtigungen entstehen ihrer Ansicht nach durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase und beim späteren Bahnbetrieb. Die Einwender fordern Beweissicherungsverfahren für Gebäude, Lärm- und Erschütterungssituation sowie Entschädigung.

##### **Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.22 Schlüsselnummer 15**

Stellungnahme vom 14.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender befürchten durch den Bau und Betrieb des neuen Verkehrsweges Beeinträchtigungen auf ihr Gebäude sowie den Gewerbebetrieb. Die Beeinträchtigungen entstehen ihrer Ansicht nach durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase und beim späteren Bahnbetrieb. Die Einwender fordern Beweissicherungsverfahren für Gebäude, Lärm- und Erschütterungssituation sowie Entschädigung.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.21 Schlüsselnummer 16**

Stellungnahme vom 15.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender befürchten durch den Bau und Betrieb des neuen Verkehrsweges Beeinträchtigungen auf ihr Gebäude sowie den Gewerbebetrieb. Die Beeinträchtigungen entstehen ihrer Ansicht nach durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase und beim späteren Bahnbetrieb. Die Einwender fordern Beweissicherungsverfahren für Gebäude, Lärm- und Erschütterungssituation sowie Entschädigung.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

Stellungnahme vom 02.08.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender fordern das schwere Masse-Feder-System bis zum Ende der Straße „In der Märtschelt“ auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Erneut wird von den Einwendern die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels gefordert.

**Entscheidung:**

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.22 Schlüsselnummer 17**

Stellungnahme vom 16.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender befürchtet durch den Bau und Betrieb des neuen Verkehrsweges Beeinträchtigungen auf ihr Gebäude sowie den Gewerbebetrieb. Die Beeinträchtigungen entstehen ihrer Ansicht nach durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase und beim späteren Bahnbetrieb. Die Einwender fordern Beweissicherungsverfahren für Gebäude, Lärm- und Erschütterungssituation sowie Entschädigung.



Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.23 Schlüsselnummer 18**

Stellungnahme vom 27.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender äußern Bedenken gegen die Baumaßnahme in Bezug auf Erhalt und Unversehrtheit ihres Wohnhauses.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Zur Klarstellung:

Die Anwesen der Einwender liegen laut Gutachten außerhalb der prognostizierten Senkungsmulde, daher eine Beweissicherung nicht erforderlich.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

Stellungnahme vom 28.07.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender fordern das schwere Masse-Feder-System bis hinter das letzte Wohnhaus der Märtschelt auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen. Es wird befürchtet, dass es durch die Baumaßnahme zu Bauschäden und einer verminderten Lebensqualität kommen wird.

**Entscheidung:**

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.24 Schlüsselnummer 19**

Stellungnahme vom 26.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender äußern Bedenken, dass durch die Baumaßnahme Risse in ihrem Neubau entstehen könnten. Weiterhin werden Lärmbelastigungen während der Bauphase befürchtet.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Zur Klarstellung:

Die Anwesen der Einwender liegen laut Gutachten außerhalb der prognostizierten Senkungsmulde, daher eine Beweissicherung nicht erforderlich.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

Stellungnahme vom 28.07.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender fordern das schwere Masse-Feder-System bis hinter das letzte Wohnhaus der Märtschelt auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen. Es wird befürchtet, dass es durch die Baumaßnahme zu Bauschäden und einer verminderten Lebensqualität kommen wird.

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.25 Schlüsselnummer 20**

Stellungnahme vom 27.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender erwartet durch den Bau der neuen Tunnelröhre Beeinträchtigungen, Lärmbelästigungen, Erschütterungen sowie Schäden an seinem Wohnhaus und fordert den generellen Verzicht von Sprengarbeiten.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Sprengungen können aus bautechnischen Gründen nicht völlig auszuschließen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.26 Schlüsselnummer 21**

Stellungnahme vom 26.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender haben erhebliche Bedenken gegen die Baumaßnahme in Bezug auf Schäden an ihrem Haus und aufgrund von möglichen Lärmbelästigungen während der Bauzeit sowie hieraus eventuell sich ergebende Mietmindereinnahmen.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Zur Klarstellung:

Die Anwesen der Einwender liegen laut Gutachten außerhalb der prognostizierten Senkungsmulde, daher eine Beweissicherung nicht erforderlich.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

Stellungnahme vom 28.07.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwenderin fordert das schwere Masse-Feder-System bis hinter das letzte Wohnhaus der Märtschelt auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Sie befürchtet, dass es durch die Baumaßnahme zu Bauschäden und einer verminderten Lebensqualität kommen wird.

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.27 Schlüsselnummer 22**

Stellungnahme vom 13.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender tolerieren nicht, dass mit der Anlage der zweiten Tunnelröhre in der Bau- und Betriebsphase die Lärm- und Erschütterungswerte ansteigen oder gleich bleiben. Sie bestehen darauf, dass die Lärm- und Erschütterungsemissionen im Vergleich zum Betrieb der alten Tunnelanlage geringer sein müssen.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, zum Schutz der Nachbarschaft alle gebotenen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigung durch den Bauablauf zu ergreifen.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse entsprechend in die nunmehr genehmigten Planunterlagen einbezogen.

Die Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein Erschütterungsgutachten, das der DIN 4150 und DIN 45669 entspricht umfassend ermittelt und die Ergebnisse zur Beurteilung herangezogen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Stellungnahme vom 28.07.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender fordern das schwere Masse-Feder-System auf die Gesamtstrecke der Jahnstraße auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Erneut wird von den Einwendern die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels gefordert.

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.28 Schlüsselnummer 23**

Stellungnahme vom 13.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender tolerieren nicht, dass mit der Anlage der zweiten Tunnelröhre in der Bau- und Betriebsphase die Lärm- und Erschütterungswerte ansteigen oder gleich bleiben. Sie bestehen darauf, dass die Lärm- und Erschütterungsemissionen im Vergleich zum Betrieb der alten Tunnelanlage geringer sein müssen.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, zum Schutz der Nachbarschaft alle gebotenen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigung durch den Bauablauf zu ergreifen.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse entsprechend in die nunmehr genehmigten Planunterlagen einbezogen.

Die Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein Erschütterungsgutachten, das der DIN 4150 und DIN 45669 entspricht umfassend ermittelt und die Ergebnisse zur Beurteilung herangezogen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

Stellungnahme vom 29.07.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert das schwere Masse-Feder-System von km 48,6 bis zum Ende der Bebauung „In der Märtschelt“ auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Erneut wird vom Einwender die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels gefordert.

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

#### **C.2.3.2.29 Schlüsselnummer 24**

Stellungnahme vom 15.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Es wird befürchtet, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz des über dem Tunnel liegenden Wohnhauses und die Wohnqualität erheblich beeinträchtigt werden. Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen und bleibende Schäden während der Bauphase. Die Einwender bestehen auf Durchführung einer obertägigen Beweissicherung. Die Einwender werden auftretende Entschädigungsansprüche geltend machen. Weiterhin befürchten die Einwender eine Wertminderung ihres Wohnhauses.

##### **Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

Stellungnahme vom 01.08.2005

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender fordern das schwere Masse-Feder-System bis „In der Märtschelt“ auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Erneut wird von Einwendern die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels gefordert.

##### **Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.30 Schlüsselnummer 25**

Stellungnahme vom 26.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender toleriert nicht, dass mit der Anlage der zweiten Tunnelröhre in der Bau- und Betriebsphase die Lärm- und Erschütterungswerte ansteigen oder gleich bleiben. Er besteht darauf, dass die Lärm- und Erschütterungsemissionen im Vergleich zum Betrieb der alten Tunnelanlage geringer sein müssen.

##### **Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, zum Schutz der Nachbarschaft alle gebotenen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigung durch den Bauablauf zu ergreifen.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse entsprechend in die nunmehr genehmigten Planunterlagen einbezogen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Die Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein Erschütterungsgutachten, das der DIN 4150 und DIN 45669 entspricht umfassend ermittelt und die Ergebnisse zur Beurteilung herangezogen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

Stellungnahme vom 03.08.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert das schwere Masse-Feder-System bis 300 m Richtung Tunnelmündung auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Erneut wird vom Einwender die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels gefordert.

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.31 Schlüsselnummer 26**

Stellungnahme vom 23.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender befürchten, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz ihres über dem Tunnel liegenden Hauses beeinträchtigt wird. Es werden Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen sowie bleibende Schäden während der Bauphase und dem späteren Bahnbetrieb befürchtet. Es wird darauf verwiesen, dass die unteren Etagen des Gebäudes als "gastronomischer Betrieb" verpachtet sind. Die Einwender bestehen auf Durchführung einer obertägigen Beweissicherung und teilen mit, dass auftretende Entschädigungsansprüche aus Sachschäden (Setzungsrisen) sowie dauerhaften Lärmbelastigungen und Erschütterungen geltend gemacht werden.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

Stellungnahme vom 29.07.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender fordern das schwere Masse-Feder-System bis „In der Märtschelt“ auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Erneut wird vom Einwender die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels gefordert.

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

#### **C.2.3.2.32 Schlüsselnummer 27**

Stellungnahme vom 26.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender legt Einspruch gegen den Bau der zweiten Tunnelröhre ein, da eine im letzten Jahr gestellte Bauvoranfrage zur Erdwärmenutzung des Teilstückes Oberbachstraße negativ beantwortet wurde.

##### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

##### **Klarstellung:**

Die Grundstücke im Bereich der Oberbachstraße sind durch die Baumaßnahme nicht betroffen.

#### **C.2.3.2.33 Schlüsselnummer 28**

Stellungnahme vom 13.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender toleriert nicht, dass mit der Anlage der zweiten Tunnelröhre in der Bau- und Betriebsphase die Lärm- und Erschütterungswerte ansteigen oder gleich bleiben. Er besteht darauf, dass die Lärm- und Erschütterungsemissionen im Vergleich zum Betrieb der alten Tunnelanlage geringer sein müssen.

##### **Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, zum Schutz der Nachbarschaft alle gebotenen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigung durch den Bauablauf zu ergreifen.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse entsprechend in die nunmehr genehmigten Planunterlagen einbezogen.

Die Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein Erschütterungsgutachten, das der DIN 4150 und DIN 45669 entspricht umfassend ermittelt und die Ergebnisse zur Beurteilung herangezogen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

Stellungnahme vom 01.08.2005

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert das schwere Masse-Feder-System bis auf 400m auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Erneut wird vom Einwender die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels gefordert.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und sowie C.2.4

**C.2.3.2.34 Schlüsselnummer 29**

Stellungnahme vom 17.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender sind der Auffassung, dass durch die 2. Tunnelröhre, die direkt unter ihrem Wohngebäude verläuft, die Wohnqualität und der Wohnwert des Gebäudes erheblich gemindert wird, da es bei Zugdurchfahrten zu außerordentlichen Lärmbelastigungen kommen wird.

Weiterhin befürchten sie, dass durch den Bau der zweiten Tunnelröhre die Bausubstanz ihres über dem Tunnel liegenden Hauses erheblich beeinträchtigt wird.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse entsprechend in die nunmehr genehmigten Planunterlagen einbezogen.

Die Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein Erschütterungsgutachten, das der DIN 4150 und DIN 45669 entspricht umfassend ermittelt und die Ergebnisse zur Beurteilung herangezogen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

Stellungnahme vom 29.07.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Aufgrund der vorhandenen geologischen Situation fordern die Einwender eine eingehende Beweissicherung des Ist-Zustandes sowie die schriftliche Zusage, dass es durch den Tunnelbau zu keinen Bausubstanzschädigungen kommt.

Weiterhin besteht die Forderung die zweite Tunnelröhre westlich der ersten zu verlegen und das schwere Masse-Feder-System auszudehnen.

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

**C.2.3.2.35 Schlüsselnummer 30**

Stellungnahme vom 28.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert eine Ausweitung des Bereiches der vorgesehenen Beweissicherung auf den gesamten Tunneleinflussbereich der Alten und Neuen Tunnelröhre.



Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

**Entscheidung:**

Die Anwesen der Einwender liegen laut Gutachten außerhalb der prognostizierten Senkungsmulde, daher eine Beweissicherung nicht erforderlich.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Die dingliche Sicherung der Bahnbetriebsanlagen, Tunnelröhre, ist zur Vermeidung nachteiliger Einwirkungen auf dieses Bauwerk unverzichtbar. Dasselbe gilt auch für die Wegenutzung, ohne die diese Anlagen nicht genutzt bzw. betrieben werden können.

Ein rein schuldrechtlicher Gestattungsvertrag genügt dazu nicht. Diese Vorgehensweise entspricht im Übrigen der in den Planfeststellungen im Bereich des Landes des Landes Rheinland-Pfalz geübten Praxis.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17

**C.2.3.2.36 Schlüsselnummer 31**

Stellungnahme vom 28.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender befürchtet, dass es durch die Erschütterungen und Sprengarbeiten während der Baumaßnahme zu Gebäudeschäden kommen kann. Aus diesem Grund fordert er eine Beweissicherung zu Lasten der Deutschen Bahn AG. Der Einwender ersucht um lärmdämmende Maßnahmen für den Bahnbetrieb.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse entsprechend in die nunmehr genehmigten Planunterlagen einbezogen.

Die Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein Erschütterungsgutachten, das der DIN 4150 und DIN 45669 entspricht umfassend ermittelt und die Ergebnisse zur Beurteilung herangezogen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

Stellungnahme vom 29.07.2005

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert das schwere Masse-Feder-System bis über die vorhandene Bebauung im gesamten Ortsbereich auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Erneut wird vom Einwender die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels gefordert.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

**Entscheidung:**

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

**C.2.3.2.37 Schlüsselnummer 32**

Stellungnahme vom 15.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender legen Einspruch gegen die Lärmschutzwand auf der neuen Eisenbahnbrücke über Brücken- und Enderstraße in Cochem ein, da sie darin eine große Beeinträchtigung ihrer touristischen Attraktion sehen.

**Entscheidung:**

Die Rechtsgrundlage zur Wahrung der Belange des Schallschutzes an Schienenwegen bilden die §§ 2, 41 bis 43 BImSchG sowie die 16.BImSchV und die 24.BImSchV. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Der Vorhabensträger ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet, beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen Vorsorge zu treffen. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmassnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Rücksichtnehmend auf die städtebauliche Situation wurden die Schallschutzwandhöhen bereits auf 2,5 m im Brückenbereich und 3,0 m außerhalb des Brückenbereichs begrenzt. Eine weitergehende Reduzierung ist aufgrund der Grenzwerte der 16. BImSchV nicht möglich.

Siehe unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10 und A.2.11

**C.2.3.2.38 Schlüsselnummer 33**

Stellungnahme vom 16.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender erhebt Einspruch gegen die Baumaßnahme, da er befürchtet, dass durch den entstehenden Lärm Gäste ausbleiben werden. Ebenfalls erwartet er Einbußen im Hinblick auf die geplante undurchsichtige Schallschutzwand.

**Entscheidung:**

Die Rechtsgrundlage zur Wahrung der Belange des Schallschutzes an Schienenwegen bilden die §§ 2, 41 bis 43 BImSchG sowie die 16.BImSchV und die 24.BImSchV. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Der Vorhabensträger ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet, beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen Vorsorge zu treffen. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmassnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Anhand der Schallberechnung ergibt sich unter Berücksichtigung der Schallschutzmassnahmen und der Abwägung aller Umstände des Einzelfalles vor Ort, dass die gesetzlich normierten Grenzwerte eingehalten werden.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Der in den Plänen dargestellte Schallschutz ist angemessen und bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Kosten und aus städtebaulichen Gesichtspunkten richtig, weitergehender als der geschuldete Schallschutz kann ohne Kostenübernahme eines Dritten dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählt z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelästigungen der Wohngebiete sowie für den Fremdenverkehr im Einflussbereich zu verhindern.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.39 Schlüsselnummer 34**

Stellungnahme vom -(Eingang EBA 13.04.2004)

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender sieht sich aufgrund möglicher durch die Baumaßnahme entstehenden Beeinträchtigungen seines Betriebes mit den gastronomischen Einrichtungen „Murphys“ und „M2“ in seiner Existenz bedroht.

Beeinträchtigungen sieht er im Hinblick auf Schmutz, Staub sowie Lärmbelästigungen, den Wegfall der Außenbestuhlung und seines Straßenverkaufs.

##### **Entscheidung:**

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelästigungen der Wohngebiete sowie für den Fremdenverkehr im Einflussbereich zu verhindern.

Die Teilfläche der öffentlichen Parzelle 183/18 ist als Baustelleneinrichtungsfläche zur Durchführung der Baumaßnahme unerlässlich. Verzicht auf die Baustelleneinrichtungsfläche ist in Anbetracht der generellen, räumlichen Enge am Cochemer Portal und dessen Umgebung daher nicht vertretbar.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

#### **C.2.3.2.40 Schlüsselnummer 35**

Stellungnahme vom 15.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender befürchtet eine Gefährdung seines gastronomischen Betriebes und seiner Existenz durch das Vorhaben infolge des entstehenden Baulärms.

##### **Entscheidung:**

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählt z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelästigungen der Wohngebiete sowie für den Fremdenverkehr im Einflussbereich zu verhindern.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12 und A.2.17 sowie C.2.4

#### **C.2.3.2.41 Schlüsselnummer 36**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender legt Einspruch gegen die Pläne der Bahn ein, da es sich bei den betroffenen Grundstücken um Bauland handelt, deren Wert sich durch die Nähe der neuen Tunnelröhre stark verschlechtern wird.

Er befürchtet ein Einfallen von Mauern und Felsteilen und um die ungehinderte Zufahrt zu seiner Garage.

Zusätzlich wird gefordert, den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen auch auf die Baugrundstücke zu übertragen.

##### **Entscheidung:**

Die Teilinanspruchnahme der Grundstücke ist für die Durchführung der Baumaßnahme unerlässlich. Nach Abschluss der Baumaßnahme sind die Flächen wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Eine Einschränkung der Garagenzufahrt ist aufgrund der vorliegenden Planung nicht gegeben.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11 und C.2.4

#### **C.2.3.2.42 Schlüsselnummer 37**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender bittet, die Schallschutzwand auf der Stützmauer am Hochwasserfluchtweg lichtdurchlässig zu gestalten.

**Entscheidung:**

Die Überprüfung seitens des Vorhabensträgers zur Forderung nach transparenten Lärmschutzwänden hat ergeben, dass sowohl die dadurch wesentlich erhöhten Baukosten als auch der dadurch bedingte Verlust der notwendigen, hochabsorbierenden Wirkung der Schallschutzwände gegen die Forderung sprechen. Die erhebliche Steigerung der Baukosten resultiert aus der zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte notwendigen Erhöhung der in dieser Form zu errichtenden Schallschutzwände. Es besteht keine Rechtsgrundlage, die durch diese Forderung entstehenden Mehrkosten dem Vorhabensträger aufzuerlegen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.16 und C.2.4

**C.2.3.2.43 Schlüsselnummer 38**

Stellungnahme vom 19.04.2004, 23.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender erhebt zu einzelnen Punkten der Planfeststellungsunterlagen Einsprüche wegen der Anpassungsarbeiten am Kinogebäude, Gestaltungsfragen der Stützmauer am Hochwasserfluchtweg, Beweissicherung, Forderung der West-Variante und Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählt z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Die vorliegende Planung entspricht in der nunmehr genehmigten Form den gesetzlichen Anforderungen sowohl in formeller und als auch in materieller Hinsicht. Die für die Planfeststellung geltenden Gesetze und Vorschriften wurden beachtet. Forderungen und Anregungen der Beteiligten wurden einer sachlichen Abwägung unterzogen und soweit als möglich in der Entscheidung berücksichtigt.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.13, A.2.14 und A.2.15

**C.2.3.2.44 Schlüsselnummer 39**

Stellungnahme vom 27.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert ein Beweissicherungsgutachten für sein Wohnhaus und die Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelästigung.

**Entscheidung:**

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.13, A.2.14 und A.2.15

#### **C.2.3.2.45 Schlüsselnummer 40**

Stellungnahme vom 28.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwender befürchten durch die Baumaßnahme Schäden an ihrem Wohnhaus und behalten sich Schadensersatzansprüche vor.

##### **Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Zur Klarstellung:

Die Anwesen der Einwender liegen laut Gutachten außerhalb der prognostizierten Senkungsmulde, daher eine Beweissicherung nicht erforderlich.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.13, A.2.14 und A.2.15

#### **C.2.3.2.46 Schlüsselnummer 41**

Stellungnahme vom 13.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender legt Einspruch gegen die Baumaßnahme ein, da im Bereich seines Hauses keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

Ein erhöhtes Schallaufkommen wird vor allem zur Andienung der Tunnelbaustelle erwartet.

##### **Entscheidung:**

Die Rechtsgrundlage zur Wahrung der Belange des Schallschutzes an Schienenwegen bilden die §§ 2, 41 bis 43 BImSchG sowie die 16.BImSchV und die 24.BImSchV. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Der Vorhabensträger ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet, beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen Vorsorge zu treffen. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmassnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Anhand der Schallberechnung ergibt sich unter Berücksichtigung der Schallschutzmassnahmen und der Abwägung aller Umstände des Einzelfalles vor Ort, dass die gesetzlich normierten Grenzwerte eingehalten werden.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Der in den Plänen dargestellte Schallschutz ist angemessen und bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Kosten und aus städtebaulichen Gesichtspunkten richtig, weitergehend als der geschuldete Schallschutz kann ohne Kostenübernahme eines Dritten dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählt z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelastigungen der Wohngebiete sowie für den Fremdenverkehr im Einflussbereich zu verhindern.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.13, A.2.14 und A.2.15

#### **C.2.3.2.47 Schlüsselnummer 42**

Stellungnahme vom 29.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender weist darauf hin, dass er für die vorgesehene Dienstbarkeit auf sein Grundstück von einem angemessenen Kompensationsangebot ausgeht und keine pauschale Erlaubnis für auf seinem Grundbesitz geplante Maßnahmen erteilt wird.

##### **Entscheidung:**

Die dingliche Sicherung der Bahnbetriebsanlagen, Tunnelröhre, ist zur Vermeidung nachteiliger Einwirkungen auf dieses Bauwerk unverzichtbar. Dasselbe gilt auch für die Wegenutzung, ohne die diese Anlagen nicht genutzt bzw. betrieben werden können.

Ein rein schuldrechtlicher Gestattungsvertrag genügt dazu nicht. Diese Vorgehensweise entspricht im Übrigen der in den Planfeststellungen im Bereich des Landes des Landes Rheinland-Pfalz geübten Praxis.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1 und A.2.6

#### **C.2.3.2.48 Schlüsselnummer 43**

Stellungnahme vom 16.04.2004, 20.04.2004, 27.04.2004

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Die Einwenderin fordert entsprechende Immissionsschutzmaßnahmen ihres Anwesens. Weiterhin wird eine detaillierte Erläuterung zu den Immissionsschutzmaßnahmen ihres Anwesens in Cochem gefordert.

Die Einwenderin erhebt in Ihrem Schreiben vom 20.04.2004 erneuten Einspruch aufgrund des Anwesens in direkter Nähe zur geplanten Baustelle in Cochem. Sie geht von einer Wertminderung ihres gesamten Objektes aus und fürchtet Beeinträchtigungen ihres Hotelbetriebes.

In einem weiteren Schreiben vom 27.04.2004 äußert die Einwenderin Bedenken in Hinblick auf die Standsicherheit der historischen Gebäude und befürchtet Erschütterungen durch den Abtransport von Massen durch das Enderttor. Es wird um Realisie-

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

rung der Westvariante und Schallschutzmaßnahmen gebeten.

**Entscheidung:**

Die Rechtsgrundlage zur Wahrung der Belange des Schallschutzes an Schienenwegen bilden die §§ 2, 41 bis 43 BImSchG sowie die 16.BImSchV und die 24.BImSchV. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Der Vorhabensträger ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet, beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen Vorsorge zu treffen. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmassnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Anhand der Schallberechnung ergibt sich unter Berücksichtigung der Schallschutzmassnahmen und der Abwägung aller Umstände des Einzelfalles vor Ort, dass die gesetzlich normierten Grenzwerte eingehalten werden.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Der in den Plänen dargestellte Schallschutz ist angemessen und bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Kosten und aus städtebaulichen Gesichtspunkten richtig, weitergehend als der geschuldete Schallschutz kann ohne Kostenübernahme eines Dritten dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählt z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelästigungen der Wohngebiete sowie für den Fremdenverkehr im Einflussbereich der Baumaßnahme zu verhindern.

Die Anwesen der Einwender liegen laut Gutachten außerhalb der prognostizierten Senkungsmulde, daher eine Beweissicherung nicht erforderlich.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.13, A.2.14 und A.2.15 sowie A.2.17

**C.2.3.2.49 Schlüsselnummer 44**

Stellungnahme vom 13.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert die Verlängerung der bauzeitigen Schallschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m, deren Planfeststellung sowie die bituminöse Befestigung der Baustraße, welche in der Nähe seines Wohnhauses liegt. Es wird befürchtet, dass es zu erheblichen Lärm- und Staubimmissionen während der Bauzeit kommen wird.

Weiterhin fordert der Einwender die Abschirmung der BE-Fläche 3, welche ca. 25 m von seinem Wohnhaus entfernt liegt sowie die Sicherstellung der Immissionswerte. Zusätzlich werden eine Koordinierungsstelle für Beschwerden und eine höhere Berücksichtigung der Gesundheit des Menschen gefordert.



**Entscheidung:**

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Der in den Plänen dargestellte Schallschutz ist angemessen und bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Kosten und aus städtebaulichen Gesichtspunkten richtig, weitergehend als der geschuldete Schallschutz kann ohne Kostenübernahme eines Dritten dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Die vorliegende Planung entspricht in der nunmehr genehmigten Form den gesetzlichen Anforderungen sowohl in formeller und als auch in materieller Hinsicht. Die für die Planfeststellung geltenden Gesetze und Vorschriften wurden beachtet. Forderungen und Anregungen der Beteiligten wurden einer sachlichen Abwägung unterzogen und soweit als möglich in der Entscheidung berücksichtigt.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.13, A.2.14 und A.2.15 sowie A.2.17

**C.2.3.2.50 Schlüsselnummer 70 Schlüsselnummer 72 Schlüsselnummer 73**

Stellungnahme vom 24.04.2004

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert Auskunft über die bauzeitige Zuwegung zu seinen Grundstücken, die sich westlich der Bahntrasse in Eller befinden.

**Entscheidung:**

Die Zuwegung zum Grundstück des Einwenders ist während der gesamten Bauzeit sicherzustellen.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1 und A.2.6

**C.2.3.2.51 Schlüsselnummer 71**

**Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert weitere Informationen zum Schallschutz und den Minderungsmaßnahmen während der Bauphase. Er regt an, den Baustellenverkehr abweigend von der B 49 über einen Wirtschaftsweg aus Richtung Bremm zur Bahnhofsuffahrt zu führen. Abschließend merkt er an, dass die Planfeststellungsunterlagen unverständlich und schwer nachvollziehbar seien.

**Entscheidung:**

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Der in den Plänen dargestellte Schallschutz ist angemessen und bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Kosten und aus städtebaulichen Gesichtspunkten richtig, weitergehender als der geschuldete Schallschutz kann ohne Kostenübernahme eines Dritten dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Die vorliegende Planung entspricht in der nunmehr genehmigten Form den gesetzlichen Anforderungen sowohl in formeller und als auch in materieller Hinsicht. Die für die Planfeststellung geltenden Gesetze und Vorschriften wurden beachtet. Forderungen und Anregungen der Beteiligten wurden einer sachlichen Abwägung unterzogen und soweit als möglich in der Entscheidung berücksichtigt.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelästigungen der Wohngebiete sowie für den Fremdenverkehr im Einflussbereich zu verhindern.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.5, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.14, A.2.15 und A.2.17 sowie C.2.3.1.3

#### **C.2.3.2.52 Rechtsanwalt Hans W. Bleck**

**- vertritt eine Mandantin -**

Stellungnahme vom 12.07.2005

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender erhebt Forderungen bezüglich Immissionsschutz während der Bauphase und im Betrieb, der Festlegung von gebäudespezifischen Schallschutzmaßnahmen sowie dem Massenabtransport.

Vom Einwender wird eine Verschlechterung der Lärmsituation infolge einer Trichterwirkung der seitlichen Schallschutzwände befürchtet.

Weiterhin besteht die Forderung eine Beweissicherung durchzuführen.

##### **Entscheidung:**

Die Rechtsgrundlage zur Wahrung der Belange des Schallschutzes an Schienenwegen bilden die §§ 2, 41 bis 43 BImSchG sowie die 16.BImSchV und die 24.BImSchV. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Der Vorhabensträger ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet, beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen Vorsorge zu treffen. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmassnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Anhand der Schallberechnung ergibt sich unter Berücksichtigung der Schallschutzmassnahmen und der Abwägung aller Umstände des Einzelfalles vor Ort, dass die gesetzlich normierten Grenzwerte eingehalten werden.

Die Lärmauswirkungen des Vorhabens wurden durch ein schalltechnisches Gutachten, das den gesetzlichen Vorgaben entspricht, umfassend ermittelt und dessen Ergebnisse in die vorliegenden Planunterlagen einbezogen.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Der in den Plänen dargestellte Schallschutz ist angemessen und bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Kosten und aus städtebaulichen Gesichtspunkten richtig, weitergehend als der geschuldete Schallschutz kann ohne Kostenübernahme eines Dritten dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelastigungen der Wohngebiete sowie für den Fremdenverkehr im Einflussbereich der Baumaßnahme zu verhindern.

Es besteht keine rechtliche Grundlage für die geforderte Beweissicherung.

Die vorliegende Planung entspricht in der nunmehr genehmigten Form den gesetzlichen Anforderungen sowohl in formeller und als auch in materieller Hinsicht. Die für die Planfeststellung geltenden Gesetze und Vorschriften wurden beachtet. Forderungen und Anregungen der Beteiligten wurden einer sachlichen Abwägung unterzogen und soweit als möglich in der Entscheidung berücksichtigt.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.14 und A.2.15 sowie A.2.17

#### **C.2.3.2.53 Schlüsselnummer 74 Schlüsselnummer 75 Schlüsselnummer 77**

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender fordert das schwere Masse-Feder-System bis auf 350m auszudehnen und eine Beweissicherung des derzeitigen Ist-Zustandes durchzuführen.

Erneut wird vom Einwender die Verlegung des neuen Tunnels auf die Westseite des bestehenden Tunnels gefordert.

##### **Entscheidung:**

Die aus dem Erschütterungsgutachten resultierende Maßnahme Einbau „schwereres Masse-Feder-System“ ist im vorgesehen Umfang Bestandteil dieser Planfeststellung. Darüber hinaus gehende Forderungen auf Erweiterung dieser Maßnahme auf die gesamte Oberstadt werden mangels Rechtsgrundlage zurückgewiesen.

Es besteht keine rechtliche Grundlage für die geforderte Beweissicherung.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.14 und A.2.15 sowie A.2.17

#### **C.2.3.2.54 Schlüsselnummer 76**

Stellungnahme vom 20.07.2005

##### **Inhalt der Stellungnahme:**

Der Einwender teilt mit, dass er den Anspruch auf passiven Schallschutz wahrnimmt und weist darauf hin, dass Schäden und Beeinträchtigungen als Folge der Baumaßnahme geltend gemacht werden.

**Entscheidung:**

Keine Entscheidung erforderlich.

Zur Klarstellung:

Die Anwesen der Einwender liegen laut Gutachten außerhalb der prognostizierten Senkungsmulde, daher eine Beweissicherung nicht erforderlich.

Die bei der Durchführung der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Vortriebsart vermeidet in der Regel die befürchteten Setzungen.

Der Vorhabensträger hat alle gebotenen Mittel zur Minderung des Baulärms zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung der bauausführenden Firma zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Schutz gegen Baulärm nach dem Stand der Technik.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme gesetzliche Forderungen und behördliche Anordnungen zu erfüllen und somit die vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und Lärmbelästigungen der Wohngebiete sowie für den Fremdenverkehr im Einflussbereich der Baumaßnahme zu verhindern.

Siehe auch unter A.1.3, A.2.1, A.2.3, A.2.6, A.2.8, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.2.12, A.2.14 und A.2.15 sowie A.2.17

**C.2.4 Abwägung einschließlich Prüfung der Umweltverträglichkeit**

**C.2.4.1 Ziele der Planung**

Die Strecke 3010, Koblenz - Perl ist Bestandteil des elektrifizierten Hauptstreckennetzes der DB AG. Ziel ist es, mit dem Neubau einer eingleisigen Tunnelröhre und Erneuerung des zweigleisigen Bestandstunnels zu einer eingleisigen Röhre je Fahrtrichtung den heute geforderten Sicherheitsstandard herzustellen.

Darüber hinaus soll mit der Erneuerung der alten Röhre das Gefährdungspotential, das aus dem erneuerungsbedürftigen Zustand des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnels ausgeht, beseitigt werden. Durch den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel wird die Betriebsfähigkeit der Strecke in den ursprünglichen und damit reibungslosen Zustand versetzt.

**C.2.4.2 Planrealisierung**

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gibt es auf Grund der örtlichen Verhältnisse keine Alternativen, um die mit dem Plan verfolgten Ziele besser oder in anderer Weise zu verwirklichen.

**C.2.4.3 Alternativen zu den geplanten Maßnahmen**

Gemäß Raumordnungsentscheid stimmt die gewählte Variante der Baumaßnahme mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung überein. Der Raumordnungsentscheid bestätigt, dass der Neubau des Tunnels in Ostlage zum alten Tunnel die günstigste Variante darstellt. Es haben sich auch im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsverfahren keine Alternativen oder Varianten zu der geplanten Maßnahme ergeben. Für die Planfeststellungsbehörde hat sich in der Abwägung ebenfalls keine Alternative zu der geplanten Maßnahme ergeben. Eine Alternative zur gewählten Variante fällt aus betrieblichen, ingenieurtechnischen, geologischen und umweltfachlichen Gründen aus. Die gewählte Variante der Linienführung stellt sich insgesamt als diejenige heraus, die die geringste Betroffenheit erzeugt.

Von den in der UVS dargestellten Varianten der Bodenverwertungskonzepte ist die eingriffsminimierendste Lösung Gegenstand der Planfeststellung. Die Variante Verwertungskonzept mittels Bahntransport vermeidet als Alternative zu den sonstigen Varianten eine Beeinträchtigung der FFH Gebiete und weist die geringste Betroffenheit der Schutzgüter auf.

#### **C.2.4.4 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Gemäß § 18 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind bei der Planfeststellung von Schienenwegen von Eisenbahnen, die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Prüfung umfasst als Teil der entscheidungserheblichen Sachverhaltsaufklärung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf

- Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter.
- Sie erstreckt sich auf eine Gesamtbewertung aller Auswirkungen auf diese Schutzgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen.
- Gemäß Anlage zu § 3 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für folgende Vorhaben durchzuführen:
- „Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen“ (Nr. 14.7 Anlage 1 zum UVPG).

##### **C.2.4.4.1 Beteiligung von Behörden und Einbindung der Öffentlichkeit**

Die von der DB Netz AG in das Planfeststellungsverfahren eingebrachten Unterlagen entsprechen in ihren verbalen und planerischen Angaben den Anforderungen, wie sie in § 73(1) VwVfG und in den Vorgaben des § 6 (3) und (4) UVPG enthalten sind.

Der Vorhabensträger hat die zuständige Behörde über das geplante Vorhaben unterrichtet (§ 5 UVPG). Im Vorfeld der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen wurden Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsstudie sowie sonstige erhebliche Fragen im Rahmen zahlreicher Abstimmungstermine mit den zuständigen Umweltfachbehörden erörtert. Auf die Durchführung eines Scoping-Termins konnte daher verzichtet werden.

Im Vorfeld der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurden verschiedene Varianten zum Neubautunnel (Ost- und Westlage), zur Vortriebsmethode, zum Abtransport und zur Verwertung der Ausbruchsmassen und zu den BE-Flächen untersucht. Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Lösung berücksichtigt mit dem Neubautunnel in Ostlage, dem schienenengebundenen Abtransport der Ausbruchsmassen und der Verwertung des Ausbruchsmaterials für planfestgestellte Rekultivierungsmaßnahmen im Tontagebau Siershahn die Maßgaben des mit Datum vom 28.02.2003 erlassenen raumordnerischen Entscheides. Hauptaufgabe der Umweltverträglichkeitsstudie als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist daher nicht eine Betrachtung weiterer Alternativen, sondern eine Bewertung und ggf. Optimierung der Vorzugslösung sowie eine Überprüfung bereits durchgeführter Variantenbetrachtungen unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse.

Die in § 7 und 9 UVPG vorgeschriebene Beteiligung der Behörden und die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 73 VwVfG i.V.m. § 20 AEG.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

#### C.2.4.4.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) schreibt gemäß § 11 die Erarbeitung einer zusammenfassenden Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 (1) 2 genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen vor. Die Grundlagen bilden die Unterlagen nach § 6, die behördlichen Stellungnahmen nach §§ 7 und 8 und die Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG.

#### C.2.4.4.3 Hinweise der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

Mit ihrem Schreiben vom 29.04.2004 hat die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord Hinweise für eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG abgegeben. Aus den Unterlagen der Deutschen Bahn AG, den behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit und eigenen Ermittlungen ergeben sich Aus- bzw. Wechselwirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wie nachfolgend zusammengestellt.

Schutzgut	Auswirkungen
Menschen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bauzeitliche Beeinträchtigung der Wohnqualität, der Erholungsfunktion und des Fremdenverkehrs in Eller und Cochem sowie im Unteren Ellerbachtal durch Lärm, Erschütterungen, Staubentwicklung und visuelle Störungen aus der Bautätigkeit und dem Baustellenverkehr.</li> <li>• Beeinträchtigung der Wohnqualität in Cochem durch betriebsbedingte Schallimmissionen; durch Schutzmaßnahmen überwiegend Verbesserung der Geräuschsituation gegenüber Bestand.</li> <li>• Beeinträchtigung der Wohnqualität in Cochem durch betriebsbedingte Erschütterungsbelastungen in Gebäuden direkt über dem neuen KWT und östlich davon; Einhaltung der Anhaltswerte für Erschütterungen und sekundären Luftschall durch Verminderungsmaßnahmen; Verbesserung der Erschütterungsmissionen für Gebäude oberhalb und westlich des alten KWT.</li> </ul>
Tiere und Pflanzen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bauzeitliche Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen – insbesondere im Unteren Ellerbachtal – durch Lärm, Staub, nächtliche Lichtemissionen, Bewegungseffekte und temporäre Flächeninanspruchnahmen für BE-Flächen, Baustraße mit 2-maliger provisorischer Querung des Ellerbaches, temporäre Verlegung des Ellerbachweges im Portalbereich.</li> <li>• geringer anlagebedingter (Teil)Verlust von Vegetationsbeständen ohne besondere ökologische Bedeutung in den Einschleif- und Portalbereichen und im Bereich der Rettungsplätze am Südportal; permanente Überbauung des Ellerbaches durch Brückenbauwerk.</li> </ul>
Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bauzeitliche Beanspruchung überwiegend gestörter Böden.</li> </ul>

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringer anlagebedingter Verlust belebter Bodenfläche innerhalb der Einschleifbereiche und Rettungsplätze</li> </ul>
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bau- und anlagebedingte Beeinträchtigung des Ellerbaches durch Brückenprovisorien, temporäre Gewässertrübung und dauerhafte EÜ.</li> <li>• geringe bau- anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser.</li> </ul>
Klima und Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• punktuelle Beeinträchtigung der lufthygienischen Situation durch Staub- und Abgasimmissionen während der Bauphase.</li> </ul>
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bauzeitliche Beeinträchtigung des Landschafts- und Stadtbildes und des Landschaftserlebens in Cochem und Eller durch Baustelleneinrichtungen, Baustraße und Baustellenverkehr.</li> <li>• Geringe anlagebedingte Veränderung des Stadt- und Landschaftsbildes durch Einschleifbereiche, Brücken- und Stützbauwerke und Portale</li> </ul>
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kulturdenkmäler bleiben erhalten.</li> <li>• Verlust zweier Gebäude in Cochem.</li> </ul>

Im vorgeschalteten Raumordnungsverfahren wurden eine Ost- und Westlage des neuen KWT in das Verfahren eingebracht und vergleichend gegenübergestellt. Die Variantenbewertung wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse (bspw. erhöhte Prognosezugzahlen) überprüft.

Die Ostvariante wurde für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Landschaft und Kulturgüter als die deutlich günstigere Lösungsmöglichkeit gewertet, da sie im Vergleich zur Westvariante Eingriffe in die Ostflanken des Pinnerberges und des Calmont mit hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz (Lebensräume des Anhang I der FFH-RL, Biotop nach § 28 LNatSchG) und teilweise weithin wahrnehmbarer landschaftlicher Wirkung vermeidet, deutlich weniger Flächen versiegelt und keine Kulturdenkmale beansprucht.

Für die Schutzgüter Menschen (Schall und Erschütterungen), Wasser, Klima/Luft sind die Auswirkung der Ost- und Westvariante unter Berücksichtigung von Maßnahmen des Schall- und Erschütterungsschutzes ähnlich zu werten.

Der bevorzugte schienengebundene Abtransport des Ausbruchsmaterials aus dem Tunnelbau ist gegenüber den vergleichend betrachteten Möglichkeiten eines Abtransports mit LKW, Förderband oder Schiff mit deutlich geringsten Beeinträchtigungen der Schutzgüter Menschen, Tiere/Pflanzen und Landschaft durch Lärm, verkehrsbedingte Schmutz- und Schadstoffe, Beunruhigung etc. verbunden.

Die Verwendung des Ausbruchsmaterials im Tontagebau Siershahn stellt im Vergleich zu den erwogenen Möglichkeiten einer Verwendung für Instandsetzungsarbeiten an Forstwegen und für die Verbesserung landwirtschaftlich genutzter Flächen (Geländeneivellierungen) die aus umweltfachlicher Sicht günstigste Alternative dar, da nur sie einen einfachen schienengebundenen Materialtransport ermöglicht.

Die durchgeführten Anhörungen hatten ein weitgehendes Einvernehmen mit den Trägern öffentlicher Belange bzw. keine grundsätzlichen Bedenken zum Ergebnis.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

## Naturschutz

Aus naturschutzfachlicher Sicht wird auf die Stellungnahmen der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord vom 29.04.2004 und das Ergebnis der Erörterung am 31.08./01.09.2004 hinwiesen.

Die Obere Naturschutzbehörde hebt die Vermeidung von Konfliktpotenzialen durch den schienengebundenen Abtransport der Ausbruchmassen, die Verbringung der Massen im Tontagebau Siershahn und die Wahl von BE-Flächen außerhalb des Hinterebenen Ellerbachtals und des Brochemer Tales hervor.

Der Beurteilung der Natura 2000-Verträglichkeitsstudie, nach der das Vorhaben als mit den Schutzziele der betroffenen FFH- und Vogelschutzgebiete vereinbar gewertet wurde, wird zugestimmt.

Die Obere Naturschutzbehörde verweist auf die erheblichen, nicht vollständig vermeidbaren mehrjährigen baubedingten Beeinträchtigungen, die durch Lärm, Verkehrsaufkommen und Flächeninanspruchnahmen für Baustelleneinrichtungen insbesondere auf die Erholungsfunktion der Landschaft und die Lebensraumfunktion für die Tier- und Pflanzenwelt wirken. Zur Kompensation baubedingter Beeinträchtigungen und Flächenverluste während der Bauausführung werden Maßnahmen des Konzeptes der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgezogen und eine zusätzliche Maßnahme im Bereich des Südportals des KWT in Abstimmung der Oberen und Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt.

### C.2.4.4.4 Schutzgutbezogene Darstellung

#### Schutzgut Menschen

Der Planungsraum liegt innerhalb der Stadt Cochem und der Ortsgemeinde Ediger-Eller (Verbandsgemeinde Cochem-Land) im Kreis Cochem-Zell.

#### Auswirkungen des Baubetriebes auf Siedlungsflächen

Baubedingte Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Baustellenverkehr, Lärm, Erschütterungen, Staub mit Auswirkungen auf Wohnqualität, Erholungsfunktion und Fremdenverkehr sind in Cochem und Eller im Umfeld der Baumaßnahmen am KWT bzw. der Baustelleneinrichtungen zu erwarten.

Trotz Vermeidungsmaßnahmen wie dem schienengebundenen Abtransport der Ausbruchmassen, der Planung des Tunnelvortriebs von Süden, der Führung der Baustraße außerhalb des Siedlungsbereichs incl. bauzeitlicher Schallschutzwand, der Durchführung ausschließlich geräuscharmer Tätigkeiten im Bereich einiger siedlungsnaher BE-Flächen etc. verbleibt eine deutliche Restbelastung.

#### Auswirkungen des Streckenbetriebes auf Siedlungsflächen

#### Schall

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung (Anlage 21) wurde überprüft, ob und in welchen Bereichen von Cochem und Ediger-Eller es durch die geplante Baumaßnahme zu einer wesentlichen Änderung nach Definition der 16. BImSchV kommt. Auf der Cochemer Seite wird an mehreren Gebäuden östlich und westlich der Baumaßnahme sowie oberhalb des Tunnelportals eine wesentliche Änderung ausgelöst. Die schalltechnische Untersuchung empfiehlt die im Erläuterungsbericht beschriebene Maßnahmenvariante V3 mit Schallschutzwandhöhen bis zu 3 m über SO und die Anwendung des besonders überwachten Gleises. Neben der höchsten Pegelminderung wird so die Geräuschsituation überwiegend auch gegenüber der Situation ohne Baumaßnahme verbessert.



Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen können nicht für alle Einzelobjekte die Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Der passive Schallschutz ist hier zu überprüfen.

In Ediger-Eller sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

#### Erschütterungen

Im Rahmen einer erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 22) wurden die Auswirkungen des aus zwei eingleisigen Tunnelröhren bestehenden KWT durch Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall überprüft. Für alle Gebäude oberhalb und östlich des alten KWT kommt es zu einer deutlichen Verringerung der heutigen Immissionsbelastung.

Eine Zunahme der Erschütterungswirkungen ist für Gebäude direkt über der neuen Tunnelachse und westlich davon zu verzeichnen. Mit dem Einbau eines schweren Masse-Feder-Systems werden alle Anhaltswerte für Erschütterungen und den sekundären Luftschall eingehalten.

#### Auswirkungen auf die Erholungsnutzung

Gemäß RROP Mittelrhein-Westerwald liegt der Planungsraum innerhalb eines Gebietes mit hervorragender Eignung für Erholung und Fremdenverkehr. Cochem stellt aufgrund seines historischen Stadtbildes und des attraktiven Landschaftsbildes ein vielbesuchtes touristisches Zentrum dar. Ediger-Eller ist vor allem als Weinort der WeinkulturLandschaft Mosel (Landesprogramm) bedeutsam. Der Süden des Planungsraumes ist durch zahlreiche häufig frequentierte Wanderwege erschlossen.

Zur Auswirkung des Baubetriebes auf Tourismus und Fremdenverkehr innerhalb der Siedlungsflächen s.o. Die Nutzung des Wanderweges in das Ellerbachtal auf einer Länge von ca. 500 Metern als Baustraße bedingt eine bauzeitliche Einschränkung seines Erholungswertes. Die Nutzung des Weges durch Wanderer während der Fremdenverkehrssaison und die Erreichbarkeit der Erholungsgebiete im Hinteren Ellerbachtal und am Alten Postweg bleiben erhalten.

#### **Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Das Planungsgebiet liegt im Bereich der Naturräume Osteifel (Gevenicher Hochfläche) und Moseltal (Cochemer Krampen).

Die Vegetation des Planungsraumes zeigt aufgrund der unterschiedlichen Geländemorphologie ein sehr heterogenes Bild. Die Hochfläche zwischen Cochem und Ediger-Eller ist durch intensive Bewirtschaftung geprägt (Acker-, Wiesenflächen, Nutzwälder). Die steilen Talflanken des Moseltales und seiner Seitentäler werden in den oberen, eher nordexponierten Flanken durch Laubmischwälder mittlerer Standorte, in den südexponierten flachgründigen Bereichen durch Trockengebüschvegetation eingenommen. Die tiefer gelegenen Hangbereiche werden in nordexponierten Lagen von Laubmischwäldern, in wärmebegünstigten südexponierten Bereichen von Mosaiken aus Weinbergen, Weinbergsbrachen und Felsvegetation geprägt. Die Nutzung nimmt zum Talboden des Moseltales an Intensivierung zu. Die Talböden der Seitentäler nehmen extensiv genutzte Wiesen bzw. vielfach standortgerechte Laubgehölze ein.

Zu den botanisch wertvollsten Bereichen des Planungsraumes gehört die sehr artenreiche xerotherme Fels-, Schotter- und Gebüschvegetation am Pinnerberg und im Unteren Ellerbachtal (FFH-Gebiet Moselhänge und Nebentäler der Unteren Mosel, Lebensräume nach Anhang I der FFH-RL, Biotope nach § 28 LNatSchG). Von besonderer Bedeutung sind auch die naturnahen Laubmischwälder des Ellerbachtales mit Seitentälern.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Hinsichtlich der faunistischen Ausstattung des Planungsraumes sei auf die Ergebnisse der umfangreichen Sonderuntersuchungen (Anlagen 18 und 19) verwiesen. Pinnerberg und Unteres Ellerbachtal sind Teil der Vogelschutzgebiete „Mittel- und Untermosel“ und „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“. Hervorzuheben sind die Vorkommen der Zippammer (streng geschützt gemäß § 10 BNatSchG), des Haselhuhns (VogelSchRL Anh. I) und der eine gute Gewässerqualität und –struktur anzeigenden Wasseramsel im Bereich des Ellerbaches. Natursteinmauern und Weinbergsbrachen am Pinnerberg und im Ellerbachtal stellen wertvolle Reptilienlebensräume dar (Vorkommen von Smaragdeidechse, Schlingnatter, Mauereidechse; streng geschützt gemäß § 10 BNatSchG). Zudem kommen im Planungsraum mehrere gefährdete Tagfalterarten vor. Felsstandorten, Trockenmauern, Felsgebüsch am Pinnerberg, Calmont und dem ehemaligen Steinbruch am Eingang des Ellerbachtals kommt eine besondere Bedeutung zu (bspw. Lebensräume von Apollofalter, Segelfalter, Akazien-Zipfelfalter).

Im Zuge der geplanten Baumaßnahme kommt baubedingten Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen, insbesondere im Bereich des Ellerbachtals, eine besondere Bedeutung zu. Durch die möglichst geringe Dimensionierung der BE-Flächen und deren Lage innerhalb konfliktarmer Bereiche werden direkte Eingriffe in wertvolle und geschützte Lebensräume weitgehend vermieden. Bauzeitliche Lärmimmissionen finden in durch den Bahnverkehr vorbelasteten Bereichen statt, in denen keine lärmsensiblen Arten vorkommen. Das Ellerbachtal bietet zudem mit seinen Seitentälern taleinwärts Rückzugsmöglichkeiten. Weitere Maßnahmen der bauzeitlichen Eingriffsvermeidung stellen der schienengebundene Massentransport, das Wässern von BE-Flächen und Baustraße zur Verminderung der Staubentwicklung, das Vorklären der Tunnelwässer vor Einleitung in den Ellerbach etc. dar.

Aufgrund der langjährigen Bauzeit verbleibt ein Konfliktpotenzial.

Die baubedingte Inanspruchnahme von Gärten, Gehölzstrukturen, Ruderalfluren, Wiesen und Wiesenbrachen beträgt gemäß Bilanzierung des LBP 1,82 ha. Durch die bauzeitliche Querung des Ellerbaches kommt es zu Eingriffen in den Lebensraum der Wasseramsel.

Die anlagebedingten Inanspruchnahmen von Gärten, Ruderalfluren und Gehölzstrukturen sind mit 1.850 m<sup>2</sup> sehr gering und betreffen keine hoch bedeutsamen Vegetationsbestände. Die Querung des Ellerbaches durch die EÜ erfolgt an einer Stelle mit wenig naturnaher Vegetation.

Betriebsbedingt ist durch die Bündelung der neuen Trasse mit der Bestandstrasse von keinen neuen Zerschneidungswirkungen oder veränderten Lärmsituationen für das Schutzgut Tiere auszugehen.

#### Natura 2000-Gebiete

Sowohl im Bereich des Süd- als auch des Nordportals des KWT befinden sich FFH- und Vogelschutzgebiete. Es handelt sich hierbei um das FFH-Gebiet 5809-301 „Moselhänge und Nebentäler der Unteren Mosel“ und die Vogelschutzgebiete 5809-401 „Mittel- und Untermosel“ und „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“.

Eingriffe in Lebensräumen des Anhangs I der FFH-Richtlinie können im Zuge der in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Ostvariante vermieden werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Zielarten der FFH- und Vogelschutzrichtlinie durch baubedingte Emissionen (Lärm, Staub) können ausgeschlossen werden, da diese in Bereichen stattfinden die bereits heute im Einflussbereich des Bahnverkehrs liegen. Lebensräume störempfindlicher Tierarten wie das Haselhuhn befinden sich hier nicht.

Das Vorhaben kann daher als vereinbar mit den Schutzzielen der FFH- und Vogelschutzrichtlinie gewertet werden.

### **Schutzgut Boden**

Im Planungsraum wird das geologische Ausgangsmaterial im Wesentlichen aus unterdevonischen Tonschiefern gebildet. Diese weisen bei Cochem eine lokale Überlagerung mit quartären schluffig-sandigen Lehmen oder sandig-kiesigen Hangschutt-Massen auf.

Im Bereich der Talsohle des Moseltales haben sich sandig-lehmige Auenböden entwickelt, die im Talgrund des Ellerbachtales flachgründiger und skelettreicher ausgebildet sind und bei höheren Grundwasserständen in Gleye übergehen. An den Talhängen der Mosel und ihrer Nebentäler sind aufgrund der starken Reliefenergie skelettreiche basenarme Ranker oder Rohböden verbreitet. Während die Randbereiche der Hochflächen von mittel- bis flachgründigen Rankern und Braunerden eingenommen werden, sind im Bereich der Hochflächen selbst Pseudogleye verbreitet.

Im Siedlungsgebiet von Cochem und Eller sind größtenteils stark anthropogen überprägte Böden vorhanden. Sie wurden durch die Anlage von Siedlungs- und Verkehrsflächen vielfach vollkommen überformt.

#### Überbauung, Versiegelung, Änderung der Bodenstruktur

Die bauzeitliche Inanspruchnahme im Bereich der Portale, der BE-Flächen und der Baustraße in einem Umfang von 1,74 ha betrifft in hohem Maße bereits gestörte Standorte.

Die permanente anlagebedingte Flächeninanspruchnahme durch Einschleifbereiche und Rettungsplatz ist sehr gering und umfasst ca. 2.100 m<sup>2</sup>.

#### Überbauung von verunreinigten oder belasteten Böden

Es befinden sich keine Altablagerungen im unmittelbaren Planungsbereich.

#### Betriebsbedingter Eintrag von Schadstoffen

Der Bahnbetrieb verläuft künftig im Wesentlichen wie im Ist-Zustand. Beeinträchtigungen des Bodens über den heute vorhandenen Eintrag von Schadstoffen im Normalbetrieb sowie das Risiko von Bodenkontamination durch Unfälle hinaus sind nicht zu erwarten.

### **Schutzgut Wasser**

Die Grundwasserverhältnisse im Planungsraum werden durch das devonische Grundgebirge mit geschieferten Tonsteinen im Wechsel mit Schluff- und Sandsteinen geprägt. Neben dem Hauptgrundwasser in den Sedimenten des Moseltales sind im Bereich des KWT drei hydraulisch eigenständige Grundwasserbereiche (Grundwasser der Auflockerungszone, der Alluvionen und der überschütteten fossilen Erosionsrinnen) zu unterscheiden. Der zentrale Gebirgsbereich am KWT ist ab einer Tiefe von ca. 80 Metern grundwasserfrei.

Die Ausweisung von Wasserschutzgebieten ist innerhalb des Planungsraumes nicht erfolgt.

Neben der Mosel als Gewässer I. Ordnung mit ausgewiesenem Überflutungsgebiet befinden sich innerhalb des Planungsraumes der Enderbach und der Ellerbach mit Seitenbächen.

#### Beeinträchtigung des Grundwassers

Die derzeitige hydraulische Situation wird während der Bauzeit der zweiten Tunnelröhre des KWT keine Veränderung erfahren. Zur Vermeidung baubedingter Grundwasserunreinigungen gilt eine besondere Sorgfaltspflicht (Ergreifen von Vermeidungsmaßnahmen wie Verwendung biologisch abbaubarer Schmierstoffe und Öle, Doppel-

wandiger Betriebsstofftanks, Auftanken von Geräten im Bereich von gesondert hierfür einzurichtenden Flächen etc.).

Der druckdichte Ausbau der bestehenden und neuen Tunnelröhre wird im nördlichen und südlichen Anfahrbereich anlagebedingt zu einem leichten Anstieg des Kluft- und Porengrundwassers durch Rückstau im Berg führen. Negative Auswirkungen durch den Betrieb des KWT sind nicht zu erwarten.

#### Beeinträchtigung von Oberflächengewässern

Durch baubedingten Wasseraustrag und anfallendes Grundwasser aus dem Tunnelbau besteht eine Verschmutzungsgefährdung des Ellerbaches, die durch entsprechende Schutzmaßnahmen (Vorklärbecken mit Ölabscheider) vermindert wird. Der Ellerbach wird während der Bauphase durch zwei Brückenprovisorien gequert. Durch die kurzzeitige Wassertrübung während deren Errichtung sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Fischfauna zu erwarten. Zur Verminderung von Gewässerverschmutzungen s. o. Anlagebedingt wird der Ellerbach dauerhaft von einer neuen EÜ gequert.

#### **Schutzgüter Klima und Luft**

Die Baumaßnahme nimmt keine Flächen und Vegetationsbestände mit nennenswerten klimatischer Ausgleichsfunktionen in Anspruch. Auswirkungen auf das Lokalklima, etwa durch größere Veränderungen der Geländemorphologie oder der Nutzungsstrukturen, sind nicht zu erwarten.

Bauzeitlich ist mit Beeinträchtigungen durch Staubentwicklung und Schadstoffbelastung durch den Baustellenverkehr zu rechnen, die durch Maßnahmen wie das Wässern von Baustellenflächen und -straßen vermindert werden können.

Schadstoff- und Staubemissionen durch den Betrieb sind auszuschließen.

#### **Schutzgut Landschaft**

Der Planungsraum ist Teil des Landschaftsschutzgebietes „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“. Seine hervorragende Eignung als Fremdenverkehrsgebiet ist maßgeblich in der hohen landschaftlichen Attraktivität begründet. Wertbestimmende Merkmale sind insbesondere die abwechslungsreiche Reliefierung (Prallhänge der Mosel, tief eingeschnittene Seitentäler des Eller- und Endertbaches, ebene Hochflächen) und das ein harmonisches Landschaftsbild gestaltende Nutzungsmosaik aus Fließgewässern, kleinflächigen Weinberglagen, Offenlandbereichen, bewaldeten Hängen und charakteristischen Ortsbildern. Lediglich die Hochflächen sind bereichsweise landschaftlich weniger ansprechend.

Während der Bauzeit kommt es durch Baustelleneinrichtungen, den Abriss von Häusern in Cochem, die Baustraße und den Baustellenverkehr zu einer Überprägung des Stadt-/Landschaftsbildes in Cochem und im Ellerbachtal. Trotz umfangreicher Vermeidungsmaßnahmen wie dem Abplanken von BE-Flächen als Staub- und Sichtschutz, die möglichst geringe Dimensionierung der BE-Flächen etc. verbleiben erhebliche bauzeitliche Beeinträchtigungen.

Dauerhaft anlagebedingt wirksam werden die Einschleifbereiche mit den Eisenbahnbrücken sowie die neuen Tunnelportale. Brückenkonstruktion und Stützwände in Cochem wurden möglichst stadtverträglich gestaltet und durch Natursteinverkleidungen landschaftlich angepasst. Der Bereich des Südportals ist nicht weithin wahrnehmbar. Für die erforderlichen Stützkonstruktionen erfolgt eine landschaftliche Einbindung durch Begrünungsmaßnahmen. Das auffällige Rottenhaus wird abgerissen.

#### **Kultur- und sonstige Sachgüter**

Innerhalb des Planungsraumes befinden sich verschiedene Baudenkmale. Hierzu gehören auch das Nord- und Südportal des vorhandenen KWT.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Im Zuge der geplanten Baumaßnahme erfolgt keine Inanspruchnahme von Baudenkmalen. Zur Herstellung der neuen Eisenbahnbrücke und des Einschleifbereichs in Cochem ist der Abriss zweier Gebäude in der Enderstraße erforderlich.

#### **C.2.4.6.5 Bewertung der Umwelteinwirkungen gemäß § 12 UVPG**

Im Auftrag der DB Netz AG wurden durch die Planungsgruppe Kaiser-Wilhelm-Tunnel (ILF, Senger Consult) eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und eine landschaftspflegerische Begleitplanung (LPB) erstellt. In der UVS erfolgt eine Bewertung und ggfs. Optimierung der Vorzugslösung (Ostvariante) sowie eine Überprüfung bereits in das Raumordnungsverfahren eingebrachter Variantenbetrachtungen unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse.

Im Rahmen von UVS und LPB zum Planfeststellungsverfahren wurden die Auswirkungen des Baus des Neuen und der Erneuerung des Alten KWT auf die Umwelt umfassend ermittelt und beschrieben sowie Kompensationsmaßnahmen festgelegt.

Die Orientierung für die Untersuchung erfolgte an den Angaben des § 6 (3) und (4) UVPG sowie der einschlägigen Fachliteratur. Wesentliche Arbeitsgrundlagen für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen bildeten dabei die Ergebnisse der im Zusammenhang mit der Planung erstellten Fachgutachten:

#### **C.2.4.6.6 Grundlagen**

Planungsgruppe Kaiser-Wilhelm-Tunnel (ILF, Senger Consult)

Umweltverträglichkeitsstudie, München 2003/2005

GTB Olpe – Dr. Bräutigam und Partner

Kurzbericht – Ingenieurgeologie – Felsmechanik (vorläufige Ergebnisse der geotechnischen Untersuchung), Olpe 2003

GTB Olpe – Dr. Bräutigam und Partner

Neubau und Erneuerung Kaiser-Wilhelm-Tunnel, geotechnisches Gutachten, Olpe 2003

Deutsche Bahn AG, DB Systemtechnik, TZF 103

Schalltechnische Untersuchung – Gutachterliche Stellungnahme zur Bauzeit, München 2003

Deutsche Bahn AG, DB Systemtechnik, T.TZF 12

Auswirkungen einer Verlängerung der bauzeitig in Ediger-Eller geplanten Schallschutzwand (Baustraße), München 2005

Deutsche Bahn AG, DB Systemtechnik, T.TZF 12

Schalltechnische Untersuchung, Schallgutachten Endzustand, München 2005

IMB Dynamik

Erschütterungstechnische Untersuchung, Erschütterungsgutachten Endzustand, Inning-Buch 2005

**Außer den Vorgaben und Inhalten des UVPG wurden noch folgende rechtliche Grundlagen**

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

FFH-Richtlinie der EG

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

Vogelschutzrichtlinie der EG

Bundesartenschutzverordnung

Landesforstgesetz Rheinland-Pfalz (LWaldG)

Landesnaturenschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LNatSchG)

Wasserhaushaltsgesetz (WHG)

Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz (LWG)

Bundes Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

16. Verordnung zur Durchführung des Bundes Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzordnung -16. BImSchV)

24. Verordnung zur Durchführung des Bundes Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV)

**sowie aus den gesetzlichen Bestimmungen hervorgegangenen Vorgaben und Programme wie**

Bundesverkehrswegeplan

Bundesschienausbaugesetz (BSchwAG)

Landesentwicklungsprogramm III

Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald

Landschaftsplanung zum Flächennutzungsplan, Verbandsgemeinde Cochem-Land

Planung vernetzter Biotopsysteme

**berücksichtigt.**

#### **C.2.4.6.7 Umweltverträglichkeitsprüfung der Planung zu den einzelnen Schutzgütern einschließlich der Wechselwirkungen**

##### **Schutzgut Menschen**

###### Auswirkungen des Baubetriebes auf Siedlungsflächen

Als Bewertungsgrundlagen dienen die 15. BImSchV zur Durchführung des BImSchG (Baumaschinen-Lärmverordnung vom 19.08.1986) und die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschemissionen vom 19.08.1970.

Die erheblichen bauzeitlichen Belastungen der Siedlungsbereiche von Cochem und Eiler werden durch ein umfangreiches Maßnahmenkonzept (schienegebundener Abtransport der Ausbruchmassen, Planung des Tunnelvortriebs von Süden, Führung der Baustraße außerhalb des Siedlungsbereichs incl. bauzeitlicher Schallschutzwand, Durchführung ausschließlich geräuscharmer Tätigkeiten im Bereich einiger siedlungsnaher BE-Flächen, Reifenwaschanlagen, Staubbindung durch Benetzung von Bauflächen und Baustraßen, Ablanken von BE-Flächen) vermindert.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind unvermeidbar und zeitlich befristet.

## Auswirkungen des Streckenbetriebes auf Siedlungsflächen

### Schall

Für die betriebsbedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes Menschen durch Schallimmissionen ist eine Konfliktlösung in Cochem unter Berücksichtigung der städtebaulichen Gegebenheiten weitgehend möglich. Für die verbleibenden Objekte mit Grenzwertüberschreitungen besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen, die die Geräuscheinwirkungen aus dem Bahnbetrieb beim Aufenthalt im Gebäude mindern.

### Erschütterungen

Für die Gebäude, die eine Zunahme der Erschütterungswirkungen erfahren, ist mit dem Einbau eines schweren Masse-Feder-Systems das sichere Einhalten aller Anhaltswerte für Erschütterungen und den sekundären Luftschall gewährleistet.

### Beeinträchtigung der Erholungsnutzung

Der Planungsraum liegt innerhalb eines Gebietes mit hervorragender Eignung für Erholung und Fremdenverkehr.

Die baubedingten Vegetationsverluste, visuellen Störungen, Beeinträchtigungen durch Lärm- und Staubemissionen des Baustellenverkehrs etc. werden die Erholungseignung im Umfeld der Baumaßnahme trotz Verminderungsmaßnahme (s.o.) deutlich einschränken. Die Benutzbarkeit des Wanderweges in das Ellerbachtal bleibt erhalten.

Diese Beeinträchtigungen sind unvermeidlich und zeitlich befristet.

## **Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Als Bewertungsgrundlage werden die Ziele und Grundsätze des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des Landesnaturschutzgesetzes Rheinland-Pfalz (LNatSchG) herangezogen.

Das Vorhaben trägt diesen Vorgaben in ausreichender Weise Rechnung. Die Anforderungen, die die Allgemeinheit zur Realisierung des Vorhabens an die Natur und Landschaft stellt, sind mit den sich aus den Zielen des § 1 (1) BNatSchG ergebenden Anforderungen abgewogen worden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Lebensräume von Tieren und Pflanzen können nicht durch Ausführung an anderer Stelle vermieden werden. Die Lebensbedingungen der Tier- und Pflanzenwelt werden durch die Maßnahme, die Art- und Dauer ihrer Durchführung oder ihrer Auswirkungen nicht mehr beeinträchtigt oder gefährdet, als dies zur Erreichung der Ziele des Vorhabens notwendig ist.

Die Maßnahme ist mit den Schutzzielen des FFH-Gebiets 5809-301 „Moselhänge und Nebentäler der Unteren Mosel“ und der Vogelschutzgebiete 5809-401 „Mittel- und Untermosel“ und „Wälder zwischen Wittlich und Cochem“ vereinbar.

Dem Gebot der Eingriffsvermeidung gemäß § 19 (1) BNatSchG und i.V.m. LNatSchG wird durch folgende eingriffsmindernde Maßnahmen Folge geleistet:

- Schienengebundener Massentransport,
- Geringst mögliche Anlage von Baustelleneinrichtungen im Bereich hoch bedeutsamer Flächen; sachgerechte Rekultivierung/Wiederherstellung nach Beendigung der Bauphase,
- Möglichst geringe Dimensionierung der BE-Flächen,
- Wässern von BE-Flächen und Baustraße zur Verminderung der Staubentwicklung,

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

- Verwendung von Natriumdampflampen als Baustellenbeleuchtung im Ellerbachtal,
- Verwendung geräuscharmer Transport- und Baustellengeräte,
- Vorklären der Tunnelwässer vor Einleitung in den Ellerbach.

Die Kompensationsermittlung erfolgte im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) von 2003/2005 in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde und in Anlehnung an die Empfehlungen des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes (2002).

Einem baubedingten Verlust von Gärten, Gehölzstrukturen, Ruderalfluren, Wiesen und Wiesenbrachen in einem Umfang von 18.190 m<sup>2</sup> und einer dauerhaften anlagebedingten Inanspruchnahme von Gärten, Ruderalfluren und Gehölzstrukturen in einem Umfang von 1.850 m<sup>2</sup> stehen landschaftspflegerischen Maßnahmen für Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen in Cochem, im Portalbereich Eller und im Unteren Ellerbachtal in einem Umfang von 23.380 m<sup>2</sup> gegenüber. In Abstimmung mit der Unteren und Oberen Naturschutzbehörde werden während der Baumaßnahme Maßnahmen des Konzeptes der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgezogen. Zur zusätzlichen Kompensation bauzeitlicher Beeinträchtigungen erfolgt oberhalb des südlichen Tunnelportals die Renaturierung eines naturfernen Bachabschnitts (Maßnahme MBA 13, Maßnahmenumfang 1.927 m<sup>2</sup>).

### **Schutzgut Boden**

Als Beurteilungsgrundlagen dienen das Bundesnaturschutzgesetz das (BNatSchG) und das Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) mit ihren Grundsätzen der Erhaltung der natürlichen Bodenfruchtbarkeit sowie der nachhaltigen Sicherung bzw. Wiederherstellung der Bodenfunktionen.

Das Vorhaben trägt dem in ausreichender Weise Rechnung. Die Ansprüche, die die Allgemeinheit zur Realisierung des Vorhabens durch unterschiedliche Inanspruchnahmen an Natur und Landschaft und somit auch an die Böden stellt, sind mit den sich aus den Zielen des § 1 (1) BNatSchG und § 1 BBodSchG ergebenden Anforderungen abgewogen worden.

Die sehr geringe Bodeninanspruchnahme durch das Vorhaben ist weder durch Realisierung an anderer Stelle, noch durch technische Maßnahmen entscheidend zu vermeiden.

Dem bauzeitlichen Risiko von Schadstoffeinträgen in den Boden wird durch die Beachtung der einschlägigen Vorschriften entgegengewirkt.

### **Schutzgut Wasser**

Zur Beurteilung der Wirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz sowie das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) herangezogen.

Gemäß § 1a (1) und (2) des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sind die Gewässer (Oberflächengewässer, Grundwasser) als Bestandteil des Naturhaushaltes so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen einzelner dienen und dass jede vermeidbare Beeinträchtigung unterbleibt.

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten und um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen.



Der Vorhabensträger hat gemäß §§ 61 und 62 Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz (LWG) die Pflicht, Maßnahmen, die eine unvermeidbare Beeinträchtigung der Wasserführung bewirken, auszugleichen.

Gemäß § 2 BNatSchG sind natürliche oder naturnahe Gewässer sowie deren Uferzonen und natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, zu entwickeln oder wiederherzustellen. Änderungen des Grundwasserspiegels, die zu einer Zerstörung oder nachhaltigen Beeinträchtigung schutzwürdiger Biotope führen können, sind zu vermeiden; unvermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen. Ein Ausbau von Gewässern soll so naturnah wie möglich erfolgen.

Die Auswirkungen des Vorhabens werden diesbezüglich folgendermaßen bewertet:

#### Grundwasser

Die derzeitige hydraulische Situation wird während der Bauzeit der zweiten Tunnelröhre des KWT keine Veränderung erfahren. Negative Auswirkungen sind durch Anlage und Betrieb des KWT nicht zu erwarten.

Wasserschutzgebiete werden im Planungsraum nicht tangiert.

Das Risiko von Schadstoffeinträgen durch die Unterhaltung (Herbizide) der Bahnstrecke außerhalb der Tunnelröhren (Einschleifbereiche), das durch die geplante Maßnahme gegenüber der derzeitigen Situation keine Änderung erfährt, wird bei ordnungsgemäßer Anwendung als unerheblich eingestuft. Persistente, Gewässer gefährdende Mittel (z.B. Diuron) sind derzeit nicht zugelassen.

Dadurch folgt die Planung den Grundsätzen des § 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

#### Oberflächengewässer

Bauzeitlichen Verschmutzungsgefährdungen des Ellerbaches durch die Einleitung von Tunnelwässern wird durch die Anlage von Vorklärbecken mit Ölabscheider entgegengewirkt.

Die neuen EÜ über den Ellerbach haben nur punktuelle Auswirkungen.

#### **Schutzgut Klima/Luft**

Die Auswirkungen der Maßnahme sind, bezogen auf Emissionen von Luftschadstoffen aus emissionsrechtlicher Sicht zu vernachlässigen, da die Strecke überwiegend im Tunnel verläuft und elektrisch betrieben wird. Gegenüber der derzeitigen Situation werden sich keine Veränderungen ergeben.

Die mit dem Baubetrieb einschließlich Materialtransport, Baustellenandienung etc. verbundenen Staub- und Schadstoffemissionen sind insgesamt gesehen nicht zu vermeiden. Durch den schienengebundenen Massentransport und das Wässern von Baustelleneinrichtungen und Baustraße bei Staubentwicklung trägt die Planung des Vorhabens dem Prinzip der Umweltvorsorge in angemessener Weise Rechnung.

#### **Schutzgut Landschaft**

Gemäß § 1 (1) BNatSchG sind Natur und Landschaft im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln, dass (u.a.) die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Voraussetzung für die Erholung des Menschen nachhaltig gesichert ist. Der Verursacher ist gemäß § 19 (2) dazu verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auszugleichen, indem es landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet wird.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen des Stadt-/Landschaftsbildes in Cochem und im Ellerbachthal sind trotz Maßnahmen wie das Abplanken von BE-Flächen als Staub- und Sichtschutz, die möglichst geringe Dimensionierung der BE-Flächen etc. nicht grundsätzlich vermeidbar und zeitlich befristet.

Dauerhaft wirksamen Veränderungen wird durch stadtverträgliche Gestaltung der Kunstbauwerke in Cochem und deren landschaftliche Einbindung durch Begrünungsmaßnahme im Ellerbachthal entgegengewirkt.

#### **Kultur- und sonstige Sachgüter**

Für Flächen von kulturhistorischer Bedeutung werden Bestimmungen des Denkmalschutz- und Pflegegesetzes (DSchPflG) beachtet. Durch die geplante Baumaßnahme sind keine Objekte mit ausgewiesenem Schutzstatus betroffen.

#### **C.2.4.7 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Das Vorgehen zur Bewertung der Schutzgüter und zur Ermittlung entscheidungserheblicher Projektwirkungen und des erforderlichen Kompensationsbedarfs ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargelegt und wurde naturschutzfachlich abgestimmt.

Als übergeordnetes Ziel des Kompensationskonzeptes wurde die Erhaltung der vorhandenen, abwechslungsreichen Landschaftsstruktur angestrebt, wobei der funktionale Ausgleich im Vordergrund stand. Die Ausgleichsmaßnahmen wurden so geplant, dass in den bauzeitlich beanspruchten Bereichen naturnahe Lebensräume entstehen können oder die Bodenfunktionen als landwirtschaftliche Nutzflächen wiederhergestellt werden können. Ersatzmaßnahmen sind auf derzeit naturfernen Flächen vorgesehen, wobei die naturnahen Laubmischwälder, die bachbegleitenden Gehölze, Trockengebüsche und Silikatschutthalden der Umgebung als Leitbilder für die Maßnahmenplanung herangezogen wurden:

- im Stadtgebiet Cochem wurde bei der Maßnahmenplanung auf die Wiederherstellung und Weiterführung des mit Gehölzen bewachsenen und bauzeitlich beanspruchten Steilhanges zwischen Cochem-Endertal und Cochem Oberstadt geachtet.
- Im Portalbereich Eller bieten sich die derzeit naturfernen Strukturen (Rettungsplätze westl. Portal, Aufschüttungen, kanalisierter Seitenbach) als Ausgleichs- und Ersatzflächen an.
- Im Unteren Ellerbachthal bis zum Dorfrand Eller wird neben der Erhaltung und Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter landwirtschaftlicher Flächen auch die Wiederherstellung und Erhaltung vorhandener Hecken-, Saum- und Randstrukturen angestrebt.

Zur zusätzlichen Kompensation baubedingter Beeinträchtigungen und Flächenverluste während der Bauausführung werden Maßnahmen des Konzeptes der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgezogen. Darüber hinaus erfolgt im Bereich eines naturfernen Zuflusses des Ellerbaches oberhalb des Südportals des KWT dessen abschnittsweise Renaturierung (siehe Maßnahme MBA 13).

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind detailliert in Anlage 19 der Planfeststellungsunterlagen dargelegt. Es besteht kein Maßnahmendefizit.

#### **C.2.4.8 Ergebnis**

##### Gesamtbewertung der Auswirkung auf die Umwelt

Die Planfeststellungsbehörde hat nochmals alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zum Schutz der Umwelt überprüft und kommt zu folgendem Ergebnis:

- Die Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen sind sowohl durch die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit als auch durch Fachgutachten zu Schall, Erschütterungen, Baugrund und Wasser und auch durch den Fachplan der Landschaftspflege fachgerecht abgesichert.
- Die Aussagen der Gutachten und die Ergebnisse der Anhörung mit Beteiligung der Öffentlichkeit wurden in die Planung integriert, soweit sie verwirklichtbar sind und der möglichen Verbesserung der Umweltvorsorge dienen.
- Die Realisierung der Maßnahme ist mit einem hohen Nutzen für den Menschen und seine Umwelt verbunden.

Nach eingehender Abwägung der Umweltbelange sowie der Positiveffekte und der Konfliktpotenziale kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Umweltverträglichkeit der Maßnahme hinreichend gesichert ist.

Die Auswirkungen des Vorhabens haben zusätzliche Belastungen der Umwelt zur Folge. Die getroffenen Maßnahmen zur Minimierung des Eingriffes werden als ausreichend erachtet.

#### **C.2.5 Entscheidung und Beschluss**

Die vorgenommene Planprüfung durch die Planfeststellungsbehörde hat unter Berücksichtigung aller Stellungnahmen, Einwendungen, Bedenken und Anregungen unter besonderer Beachtung der gestellten Anträge ergeben, dass die beantragte Maßnahme geeignet und geboten ist, das angestrebte Planungsziel zu erreichen.

Der festgestellte Plan stellt einen ausgewogenen Vorschlag dar, die mit dem Vorhaben verfolgte Ziele und die für das Vorhaben sprechenden Belange mit den entgegenstehenden und von dem Vorhaben berührten Belangen auszugleichen. Die Realisierung der Baumaßnahme liegt im besonderen öffentlichen Interesse.

Ihre Planfeststellung ist geboten. Bei der Realisierung sind die Nebenbestimmungen und Schutzauflagen zu beachten.

Planfeststellung nach § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)  
für den Bau des Neuen und Erneuerung des Alten Kaiser-Wilhelm-Tunnel  
Strecke 3010, Koblenz – Perl, Bau-km 48,162 bis Bau-km 53,060  
30.06.2006; Az.: 55112-03-0307-f:

**D Ausfertigungen**

Der Beschluss wird 9-fach gefertigt.

- ( ) 1. Ausfertigung der Planfeststellung einschließlich Plansatz für die DB Netz AG
- ( ) 2. Ausfertigung der Planfeststellung einschließlich Plansatz für die DB Netz AG
- ( ) 3. Ausfertigung der Planfeststellung einschließlich Plansatz für den LSV-  
Rheinland-Pfalz Koblenz – Anhörungsbehörde –
- ( ) 4. Ausfertigung der Planfeststellung einschließlich Plansatz für die Ortsgemeinde  
Ediger-Eller – zur Offenlage –
- ( ) 5. Ausfertigung der Planfeststellung einschließlich Plansatz für die Stadt Cochem  
– zur Offenlage –
- ( ) 6. Ausfertigung der Planfeststellung einschließlich Plansatz für die SGD Nord –  
Obere Naturschutzbehörde –
- ( ) 7. Ausfertigung der Planfeststellung einschließlich Plansatz für die SGD Nord –  
Obere Naturschutzbehörde –
- ( ) 8. Ausfertigung der Planfeststellung einschließlich Plansatz für die Kreisverwal-  
tung Cochem-Zell – Brandschutz –
- ( ) 9. Ausfertigung der Planfeststellung einschließlich Plansatz für das EBA

**Frankfurt, den: 30.06.2006**

**Eisenbahn-Bundesamt**

**Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken**

**55112-03-0307-f**

**SAP: 304 03 30**

Im Auftrag

Kaya, BDir