



Ortsgemeinde Weidenthal

**Beseitigung des Bahnüberganges Wp 90
in Weidenthal,
Bahn- km 63,363**

Strecke 3280 Homburg (Saar) – Ludwigshafen (Rhein)

ERLÄUTERUNGSBERICHT

- Vorentwurf -

Weidenthal, den	Aufgestellt:

INHALTSVERZEICHNIS

1. DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME	2
1.1 Planerische Beschreibung	2
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	2
2. NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME	3
2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	3
2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	4
2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele	4
2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	5
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	5
3. ZWECKMÄSSIGKEIT DER BAUMASSNAHME	5
4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	9
4.1 Trassierung	9
4.2 Querschnitte	9
4.3 Kreuzungen, Einmündungen	11
4.4 Baugrund, Erdarbeiten	11
4.5 Entwässerung	11
4.6 Ingenieurbauwerke	11
4.7 Straßenausstattung	11
4.8 Besondere Anlagen	11
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen	12
4.10 Leitungen	12
5. SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN	12
5.1 Lärmschutzmaßnahmen	12
5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	13
6. ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG	13
6.1 Kostenträger	13
7. VERFAHREN	13
8. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME	13

1. DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME

1.1 Planerische Beschreibung

Bei der hier vorliegenden Planung handelt es sich um die Beseitigung des Bahnüberganges WP 90 der Bundesbahnstrecke 3280 Homburg (Saar) - Ludwigshafen (Rhein) in der Gemarkung Weidenthal.

Der bestehende schienengleiche Bahnübergang dient neben der Erschließung des westlich des Ortskernes gelegenen Ortsteiles auch der Anbindung des land- und forstwirtschaftlichen Wegenetzes an das weiterführende klassifizierte Straßennetz.

Vorgesehen ist, den schienengleichen Bahnübergang zukünftig aufzulassen.

Als Ersatzmaßnahme wird die Weißenbachstraße in Höhe des bestehenden Bahnüberganges über die DB-Strecke mittels eines Brückenbauwerkes überführt und ca. 100 m westlich des bisherigen Anschlusses verkehrsgerecht an die Bundesstraße Nr. 39 (B 39) angeschlossen.

Die bestehende Fußgängerunterführung östlich des Bahnüberganges wird geschlossen. Der fußläufige Verkehr wird im Zuge des Neubaus über das Bauwerk geführt.

Neben dem Bau der Fahrbahnen, Nebenanlagen, einer Hangsicherung und Ingenieurbauwerken, umfasst die Planung auch die erforderlichen Entwässerungseinrichtungen sowie die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen.

Die Einordnung des Bauvorhabens in die Ausbaupläne der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Rheinland-Pfalz und der Gemeinde Weidenthal ist gewährleistet.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Lage des Bauvorhabens im vorhandenen Netz ist geprägt durch die raumbedeutsamen Verkehrsachsen der Bundesstraße Nr. 39 und der Eisenbahnstrecke Saarbrücken – Ludwigshafen (Rhein).

Die im Zuge der Ersatzmaßnahme zu verlegende gemeindeeigene Weißenbachstraße ist die einzige Straßenverbindung zwischen dem Ortskern der Gemeinde Weidenthal und dem westlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteil. Weiterhin dient sie zur Anbindung des sich anschließenden umfangreichen forstwirtschaftlichen Wegenetzes.

Die Baustrecke der Ersatzmaßnahme beginnt in Bau-km 0+030 ca. 140 m südwestlich des bestehenden Bahnüberganges auf der Weißenbachstraße in Höhe des Anwesens Nr. 9.

Die Weißenbachstraße verläuft bis zur Überführung parallel der alten Fahrbahn und überquert dann nach ca. 140 m die DB-Strecke und den Hochspeyerbach in einer Linkskurve.

Danach verläuft sie auf einer Länge von ca. 70 m parallel der B 39 um anschließend in Höhe des ehem. Hotels Birkenhof in Bau-km 0+320,30 an die B 39 anzuschließen. Im Einmündungsbereich der B 39 ist ein Aufstellbereich (b=5,50m) für die Linksabbieger, die sogenannte „Straßenmeisterlösung“, auf einer Länge von 110m vorgesehen.

Durch die Verbreiterung der B 39 ist es erforderlich die vorh. Natursteinmauer abzurechen und die bestehende Böschung durch Hangvernagelung zu sichern.

Das erforderliche Haltesichtfeld im Bereich der Einmündung von 35 m bei $V = 50 \text{ km/h}$ ist eingehalten.

Für die Holzabfuhr aus dem Waldweg östlich des Bahnübergangs wird der vorhandene Fahrweg verbreitert und asphaltiert. Die Holzabfuhr erfolgt zukünftig aus dem Waldweg in Richtung Kläranlage auf die B 39.

Zur Aufnahme des fußläufigen Verkehrs wird straßenbegleitend (Ostseite) ein Gehweg angelegt.

Die Länge der Baustrecke beträgt $l = 290,30 \text{ m}$.

Der Fahrbahnquerschnitt beträgt in Anlehnung an die RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006) für gering belastete Erschließungsstraßen **B = 4,65 m, zzgl. 2 x 0,30 m Rinne**. Die Breite zwischen den Bordsteinen beträgt somit **B = 5,25 m**, dies ermöglicht den Begegnungsfall Lkw/Pkw.

In den Kurvenbereichen wird die Fahrbahnbreite auf **B = 5,85 m** zwischen den Borden bzw. zwischen den Bauwerkskappen aufgeweitet.

Der Querschnitt ermöglicht eine unter schwierigen topographischen Bedingungen noch wirtschaftliche Bauweise und genügt den verkehrlichen Anforderungen für die vorliegende Maßnahme.

Die angestrebte Geschwindigkeit ist mit $v = 30 \text{ km/h}$ vorgesehen.

Zur landschaftsgerechten Einbindung des Bauvorhabens in das umgebende Gelände und zur Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft werden weitere konstruktive Elemente in Form von Stützwänden erforderlich.

2. NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Mit der Planung zur Auflassung schienengleicher Bahnübergänge der Eisenbahnstrecke Homburg (Saar) - Ludwigshafen (Rhein) wurden durch die frühere Deutsche Bundesbahn, Direktion Karlsruhe, bereits Anfang der 1980-er Jahre Planstudien erarbeitet.

So wurde 1982 eine Studie erstellt, welche die Beseitigung des vorliegenden Bahnüberganges beinhaltet.

Dem hier ausgearbeiteten Entwurf liegen Ergebnisse der damaligen Untersuchungen zugrunde.

Im Laufe der Jahre wurden in enger Abstimmung mit der Gemeinde Weidenthal weitere Varianten untersucht und diese verkehrstechnisch bzw. nach landespflegerischen Gesichtspunkten bewertet.

1995/96 wurden die Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren nach Eisenbahngesetz erarbeitet und das Genehmigungsverfahren bei der damaligen zuständigen Bezirksregierung beantragt.

Durch den mittlerweile fortgeschrittenen Planungsprozess mit geänderten Rahmenbedingungen u.a. durch die geplante Verlegung des unmittelbar am Bahnübergang gelegenen Haltepunktes in Richtung Ortsmitte, wurden auf Wunsch der Gemeinde Weidenthal Varianten einer Ersatzmaßnahme untersucht, die den geänderten Rahmenbedingungen gerecht wird.

Veränderungen an den Zielsetzungen die dieser Planung zugrunde liegen, sind während des zurückliegenden Zeitraumes nicht erfolgt, jedoch wurden aus den o.g. Gründen neue Lösungsansätze gesucht.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die örtliche Situation ist geprägt durch den latenten Gefahrenpunkt „schiengleicher Bahnübergang“ mit den sicherheitstechnischen Problemen die sich aus dem täglichen Betrieb trotz Sicherung durch eine Schrankenanlage ergeben.

Wegen der überregionalen Bedeutung der Bahnstrecke sind zurzeit schon hohe Zugfrequenzen vorhanden, so dass die hieraus resultierenden Schließzeiten eine erhebliche Behinderungen des Wartepflichtigen Verkehrs darstellen.

Mit der geplanten Schnellbahnverbindung von Frankreich nach Deutschland wird die Bedeutung der Bahnstrecke weiter zunehmen, so dass sich die oben geschilderten Zustände weiter verschärfen.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Der Regionale Raumordnungsplan Rheinpfalz nennt u. a. als wesentliches Ziel die Stärkung der schienengebundenen großräumigen Achse Saarbrücken – Ludwigshafen (Rhein).

Neben der großräumigen Verbindungsfunktion im internationalen und nationalen Eisenbahnverkehr und der Aufgabe der Verbindung mit den Oberzentren soll diese Achse als wichtiges Anbindungselement des strukturschwachen Lambrechter Tales regionale Funktionen übernehmen.

Die Maßnahme in der vorliegenden Form geht mit den raumordnerischen Entwicklungszielen der Region konform.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Die örtliche Situation wird geprägt durch den Trassenverlauf der Eisenbahnlinie, der Bundesstraße Nr. 39 und der Gemeindestraße "Weißenbachstraße".

Die Bedeutung der Weißenbachstraße und dadurch auch des schienengleichen Bahnüberganges wird dadurch gekennzeichnet, dass sie die einzige Verbindung zwischen dem Ortskern Weidenthal und dem westlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteil darstellt.

Die Maßnahme in der geplanten Darstellung trägt wesentlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Verbesserung der gesamten Verkehrsabwicklung bei.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die Auflassung des Bahnüberganges kommt es zum Wegfall von Wartezeiten für den Straßenverkehr und damit zu einer Verringerung betriebsbedingter Immissionen.

3. ZWECKMÄSSIGKEIT DER BAUMASSNAHME

Wie unter Punkt 2.1 bereits erwähnt, wurden für die Auflassung des schienengleichen Bahnüberganges bereits 1995/96 Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren nach Eisenbahngesetz erarbeitet und ein entsprechendes Genehmigungsverfahren bei durch die damals zuständige Bezirksregierung eingeleitet.

Im Laufe des Planungsprozesses stellte sich jedoch die Notwendigkeit einer Änderung des Trassenverlaufes heraus. Durch die sich geänderten Rahmenbedingungen, die sich insbesondere mit der geplanten Verlegung des Haltepunktes einstellen ergeben sich neue Perspektiven einer verkehrlichen Erschließung des betroffenen Ortsteiles von Weidenthal.

Im Rahmen der Linienfindung zu der sich im Genehmigungsverfahren befindenden Trasse wurde auch eine Alternative untersucht, die einen der hier vorliegenden Linie ähnlichen Trassenverlauf aufzeigte. Durch die sich mittlerweile geänderten Rahmenbedingungen konnte dieser Trassenverlauf aufgegriffen und zum vorliegenden Entwurf optimiert werden.

Die vorliegende Planung berücksichtigt aber nicht nur den Straßen- und Schienenverkehr, sondern beachtet neben öffentlichen Belangen auch die Belange und Interessen der betroffenen Anwohner, d.h. der privat Betroffenen, die bei der vorliegenden Lösung insgesamt am besten berücksichtigt werden können.

Dabei wurde nicht übersehen, und zum Gegenstand des Abwägungsprozesses gemacht, dass mit dem Bauvorhaben Eingriffe in Natur und Landschaft zwangsläufig verbunden sind.

Diese unvermeidbaren Eingriffe sind jedoch auf ein absolutes Mindestmaß beschränkt und können anhand der getroffenen Maßgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes ausgeglichen werden.

Das Vorhaben in der vorliegenden Form trägt den gesetzlichen Planungsleitsätzen und Planungszielen Rechnung.

Auch in ökonomischer und ökologischer Hinsicht stellt die gewählte Linienführung der Ersatzmaßnahme eine angemessene Lösung dar. Durch die direkte Anbindung des Ortsteiles an den Ortskern mit den infrastrukturellen Einrichtungen entfällt die Umwegigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer über die B 39 bei direktem Vergleich zu der ursprünglichen Linienführung.

Die vorliegende Planung führt insgesamt zu einem ausgewogenen Ausgleich zwischen den berührten privaten und öffentlichen Belangen.

3.1 Trassenbeschreibung der Varianten

In einer ersten Planungsphase in den Jahren 2005 wurden 3 Varianten untersucht und auch ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Diese Varianten werden hier nur kurz aufgeführt, aber nicht weiter erläutert:

- Variante: Ersatzmaßnahme Neubau Eisenbahnüberführung mit Anbindung Nordwest (im Bereich Bahnhofpunkt)
- Variante: Ersatzmaßnahme mit Anbindung Südost (im Bereich Kläranlage)
- Variante: Ersatzmaßnahme Neubau Straßenüberführung mit Anbindung Nordwest (bei Gemeindewerken)

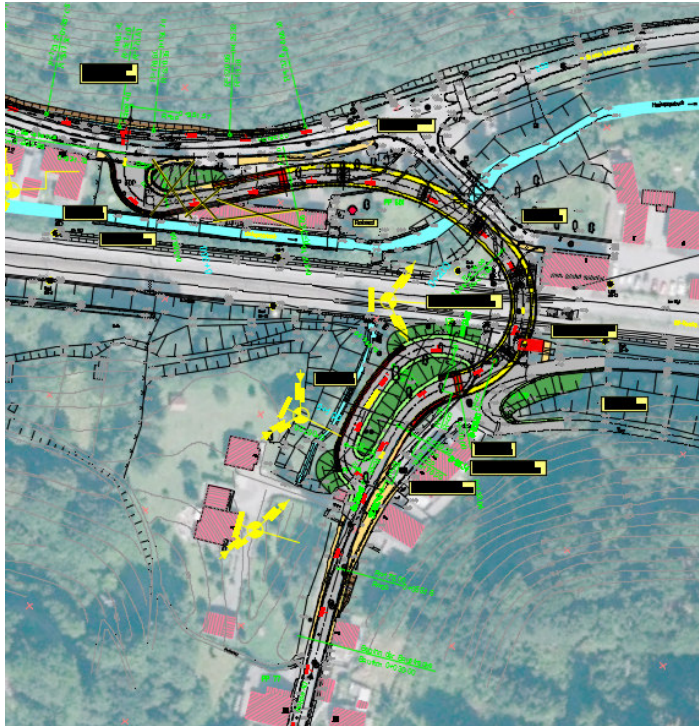
Aufgrund zahlreicher Einwendungen wurde das Verfahren im November 2005 eingestellt.

Ende 2012 wurden die Planungen zur Beseitigung des Bahnüberganges erneut angestoßen. Im Rahmen einer erneuten Variantenuntersuchung wurden drei neue Hauptvarianten untersucht. Die einzelnen Varianten unterscheiden sich in Ihrer Linienführung. Die Anschlüsse an die B39 und die Weißenbachstraße sind nahezu identisch.

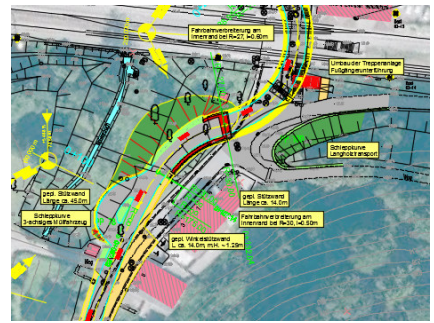
Die Varianten 1 (mit drei Untervarianten) und 2 sehen den Neubau einer Straßenüberführung mit einer Trassenführung vor, die die Bahnstrecke östlich, unmittelbar neben dem vorhandenen Bahnübergang, kreuzt.

Zur Variante 1 gibt es 3 Untervarianten, die sich jedoch nur in den Anbindungen der einzelnen Straßen und Wege an die neue Trasse unterscheiden.

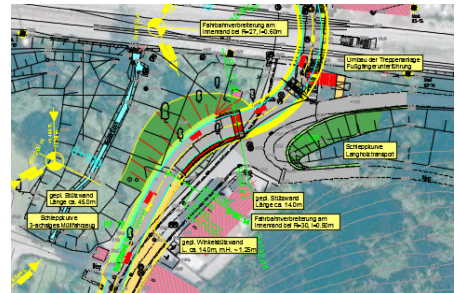
□ Variante 1a



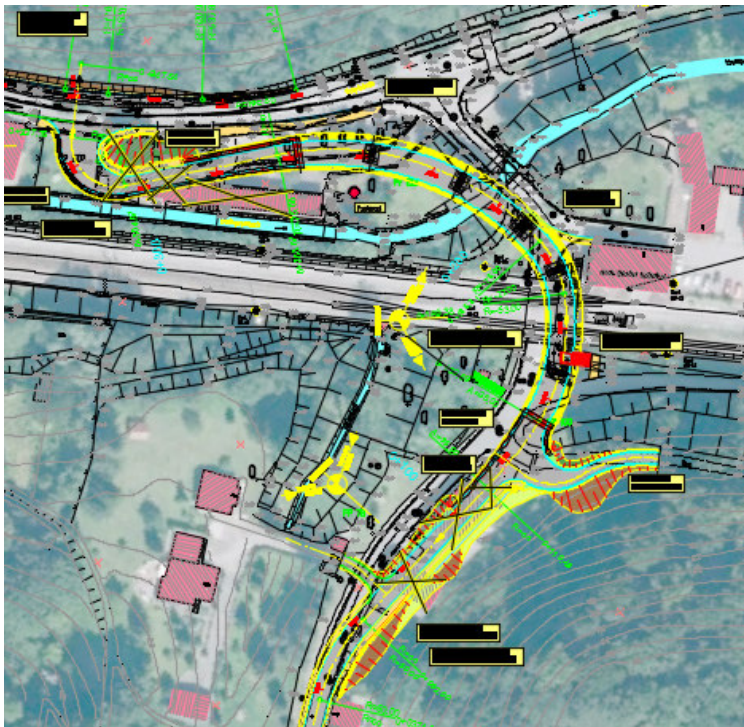
□ Variante 1b



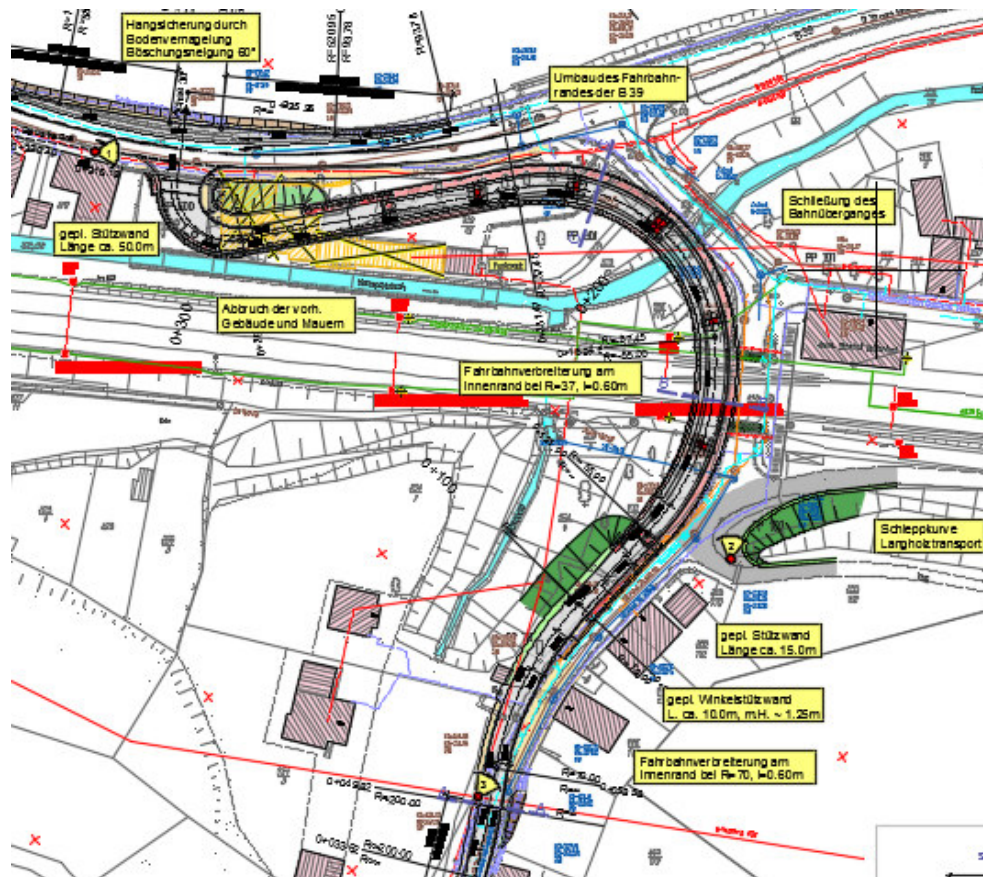
□ Variante 1c



□ Variante 2



□ Variante 3



Favorisiert wurde die Variante 3. Für die Überführung der neuen Straße ist der Neubau eines rd. 140 m langen Brückenbauwerkes sowie straßenbegleitender Stützwände erforderlich. Die Wahl der dritten Variante als Vorzugsvariante begründet sich damit, dass bei dieser der Bahnübergang grundsätzlich während der kompletten Bauzeit offen gehalten werden kann, während bei den anderen Varianten nur eine halbseitige Offenhaltung des Bahnüberganges möglich ist oder ein vorheriger Umbau desselben erforderlich ist.

Hinzu kommt, dass bei den ersten beiden Varianten auch der Flächenverbrauch höher ist als bei der Variante 3.

4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME

4.1 Trassierung

Die geplante Straße wird gemäß ihrer verkehrlichen Bedeutung als angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Erschließungsfunktion eingestuft. Sie dient ausschließlich zu Erschließungszwecken der Weißenbachstraße und zur Aufrechterhaltung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs.

Folgende Zwangspunkte waren bei der Trassierung zu beachten:

- die Überführung der DB-Strecke Homburg-Ludwigshafen
- die Querung des Hochspeyerbaches
- der lage- und höhenmäßige Anschluss an die bestehenden Straßen

Folgende Trassierungselemente wurden verwendet:

R_{\min}	=	38,00 m
$H_{k\min}$	=	400,00 m
$H_{w\min}$	=	175,00 m
S_{\max}	=	6,87 %

Die angestrebte Geschwindigkeit beträgt max. 30 km/h (nach RASSt- 06)

4.2 Querschnitte

Die Fahrbahnbreite zwischen den Borden der neuen Gemeindestraße beträgt **B** = 5,25 m, damit ist ein möglicher Begegnungsfall Pkw/Lkw gewährleistet. Im Kurvenbereich erhält die Fahrbahn die Querschnittsbreite $B = 5,85$ m.

Der Querschnitt setzt sich wie folgt zusammen:

Bankett links	=	0,50 m
Gehweg links	=	1,20 m
Rinne links	=	0,30 m
2 Fahrstreifen je 2,325 m	=	4,65 m
Rinne rechts	=	0,30 m
Gehweg rechts	=	1,50 m
<u>Bankett rechts</u>	=	<u>0,50 m</u>
Gesamtbreite	=	8,95 m

Die der Berechnung zugrunde gelegten Verkehrszahlen wurden aus der Erschließungsfunktion abgeleitet: Die Straße erschließt ein Wohngebiet mit 130 Wohneinheiten bzw. ca. 325 Einwohnern (2,5 EW pro Wohneinheit).

Für den Prognosezeitpunkt 2020 wird bundesweit von einer Motorisierungsziffer von 650 Pkw/1000 EW ausgegangen. Damit werden im Wohngebiet rd. 220 Pkw genutzt.

Die Fahrtenhäufigkeit pro Pkw und Tag liegt im Allgemeinen bei 3,5 – 4 Fahrten pro Tag und wurde in der vorliegenden Untersuchung mit 4 Fahrten pro Tag angesetzt. Für den Besucherverkehr wurde mit 2 Fahrten pro WE und Tag, das entspricht einem Besuch pro Tag, ebenfalls relativ hoch angesetzt.

Insgesamt errechnet sich damit eine **Verkehrsbelastung** von **ca. 1.200 Kfz/24h**.

Für die B 39 Bereich Ortsdurchfahrt Weidenthal sind Verkehrszahlen aus dem Jahr 2005 vorhanden. Diese betragen:

DTV 2005 = 6.224 Kfz/24h
SV-Anteil = 4%

Somit ergeben sich nach RStO 12 für die einzelnen Verkehrsflächen folgende Befestigungen:

□ Weißenbachstraße:

Asphaltdecke	4,0 cm
bit. Tragschicht	10,0 cm
<u>Forstschuttschicht</u>	<u>41,0 cm</u>
Gesamtstärke	55,0 cm

Deckenaufbau gemäß RStO 12, Bk 0,3, Tafel 1, Zeile 1

□ Anbaubereich B 39:

Asphaltdecke	10,0 cm
bit. Tragschicht	12,0 cm
<u>Forstschuttschicht</u>	<u>38,0 cm</u>
Gesamtstärke	60,0 cm

Deckenaufbau gemäß RStO 12, Bk 3,2, Tafel 1, Zeile 1

□ Gehweg:

Betonverbundsteinpflaster	8,0 cm
Kies-Sandschicht	4,0 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>28,0 cm</u>
Gesamtstärke	40,0 cm

Die Befestigung des Gehweges erfolgt gemäß RStO 12, Tafel 5, Zeile 1

4.3 Kreuzungen, Einmündungen

Der Anschluss der Gemeindestraße an die Bundesstraße erfolgt plangleich in einfacher Form gemäß RAS-K-1 Grundform I.

4.4 Baugrund, Erdarbeiten

Von der IBES-Baugrundinstitut GmbH ist im Auftrag der Verbandsgemeindeverwaltung Lambrecht im März 2017 ein Baugrund- und Gründungsgutachten erstellt worden (Nr. 620-00/3/Pa/Ts).

Das Gutachten beinhaltet u. a. eine Beschreibung der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse, Angaben zu den bodenmechanischen Kennwerten, Gründungs- und Ausführungsvorschläge sowie Hinweise zu baubetrieblichen Belangen.

4.5 Entwässerung

Siehe Unterlage 18.

4.6 Ingenieurbauwerke

Siehe Unterlage 15.

4.7 Straßenausstattung

Die Gemeindestraße erhält die Grundausrüstung mit Leiteinrichtungen, Markierungen, Beleuchtung und Beschilderung nach den einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen.

Hiervon abweichende Regelungen sind nicht vorgesehen.

4.8 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorgesehen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs sind von der Planungsmaßnahme nicht betroffen.

4.10 Leitungen

Die Durchführung der im Zusammenhang mit dem Straßenausbau notwendigen Änderungen und Verlegungen vorhandener Versorgungsleitungen sowie die Kostentragung für diese Maßnahmen richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Verträgen.

Der Baulastträger wird die zuständigen Versorgungsträger rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten unterrichten, so dass eine vorherige Abstimmung über die Durchführung der Arbeiten erfolgen kann.

5. SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Ein Anspruch auf aktive Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände am Verkehrsweg) oder passive Maßnahmen (am Gebäude; z.B. Schallschutzfenster) zum Lärmschutz besteht nur, wenn die in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG festgelegten Grenzwerte überschritten sind. Diese sind in der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz konkretisiert.

Geprüft wird deshalb, ob durch die Umbaumaßnahme ein Anspruch auf Maßnahmen zum Schallschutz ausgelöst wird. Dies geschieht nach der "16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 und den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) vom 02.06.1997, die auch im sonstigen Straßenbereich als Konkretisierung der 16. BImSchV Anwendung finden.

Insgesamt wurden 11 Gebäude mit 14 Gebäudeseiten schalltechnisch untersucht. Die vergleichende Untersuchung bezieht sich auf die Baustrecke mit der unterschiedlichen Straßengeometrie im Bestand und in der Planung. Über die sich aus der baulichen Änderung der Verkehrswege ergebende Veränderung der Lärmsituation wird geprüft, ob die Kriterien einer wesentlichen Änderung erfüllt sind.

An keinem der untersuchten Gebäude werden die Kriterien einer wesentlichen Änderung erfüllt, da eine Erhöhung des Verkehrslärms von (aufgerundet) 3,0 dB(A) nicht gegeben ist. Ein Anspruch auf Maßnahmen zum Lärmschutz aufgrund der baulichen Maßnahmen im Zuge der Weißenbachstraße in Weidenthal besteht an **keinem** der berechneten Gebäude im Plangebiet.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind der Unterlage 17 zu entnehmen, die berechneten Immissionsorte sind im Lageplan, ebenfalls Unterlage 17 dargestellt.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wasserschutzgebiete werden durch die Planungsmaßnahme nicht betroffen.

6. ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG

6.1 Kostenträger

Die kreuzungsbedingten Kosten werden gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz wie folgt getragen:

- 1/3 Deutsche Bahn AG
- 1/3 Bundesrepublik Deutschland
- 1/3 Gemeinde Weidenthal

7. VERFAHREN

Zur Erlangung des Baurechts ist die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens erforderlich.

8. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Die Baumaßnahme kann in einem Abschnitt durchgeführt werden.
Die Auflassung des Bahnüberganges kann erst nach Beendigung der Baumaßnahme erfolgen.