



# Geschwindigkeitserhöhung RLP-Takt 2015

Strecke 3032 (Altenkirchen-Au)  
Strecke 3730 (Limburg-Altenkirchen)  
Landkreis Limburg-Weilburg

## 2. Planänderung

Fachplanerische Stellungnahme zum  
LBP (Unterlage 10.7)

Juli 2025

## Impressum

**Vorhabenträgerin:**



**DB InfraGO AG**  
Regionalnetze Mitte  
I.II-MI-K-W  
Hahnstraße 49  
60528 Frankfurt am Main

**Erstellerin:**



**Institut für Umweltplanung Dr. Kübler GmbH**  
Paul-Mertgen-Straße 5  
56587 Straßenhaus  
Tel. 02634 – 1414  
E-Mail: [info@kuebler-umweltplanung.de](mailto:info@kuebler-umweltplanung.de)

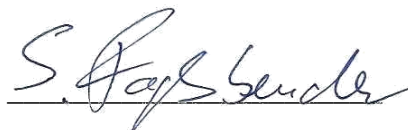
**Projektleitung:**

Stefan Faßbender, M.Sc. Naturschutz & Biodiversitätsmanagement

**Inhaltliche Bearbeitung:**

Stefan Faßbender, M.Sc. Naturschutz & Biodiversitätsmanagement

Straßenhaus, 15.07.2025



Stefan Faßbender

## 1 ANLASS UND AUFTRAG

Mit dem Rheinland-Pfalz-Takt 2015 wurde ein umfangreiches Programm zum Ausbau und zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ins Leben gerufen. Ziel des Programms ist unter anderem die Optimierung der Verbindungsmöglichkeiten des Eisenbahn-Regionalverkehrs.

Dazu soll die Bahnverbindung zwischen Au (Sieg) und Limburg (Lahn) ausgebaut werden. Die Baumaßnahmen umfassen die beiden Teilstrecken 3032 (Altenkirchen – Au) und 3730 (Limburg – Altenkirchen). Hier soll die maximale Fahrgeschwindigkeit in großen Teilabschnitten auf 80 km/h erhöht werden.

Der Ausbau ist abschnittsweise mit Umbaumaßnahmen des Oberbaus und des Gleisverlaufs verbunden. Weiterhin müssen entlang der Strecke liegende Bahnübergänge an die erhöhte Geschwindigkeit angepasst und entsprechend gesichert werden. Vereinzelt werden ungesicherte Bahnübergänge aufgehoben und entsprechende Umfahrungswege hergestellt.

Zur technischen Umsetzung der Geschwindigkeitserhöhung müssen zusätzlich der Gleisverlauf abschnittsweise verschwenkt beziehungsweise verlegt, die Überhöhung angepasst, der Böschungsverlauf oder der Entwässerungsgraben angepasst oder verschiedene technische Begleitanlagen, wie Drahtzugleitungen angepasst oder hergestellt werden. Auch die Errichtung von Lärmschutzwänden ist Bestandteil des Vorhabens.

Für die o.g. Baumaßnahmen wurde in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde (Regierungspräsidium Gießen) ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Dieser war als Unterlage 10 Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Im Zuge der baulichen Umsetzung mussten Anpassungen an der Planung vorgenommen werden, da sich die Regelwerke der Deutschen Bahn zwischenzeitlich geändert haben. Konkret geht es dabei um die Lärmschutzwände im Bereich des Bahnübergangs (BÜ) km 4,354 (Strecke 3730).

In der vorliegenden fachplanerischen Stellungnahme sollen die Auswirkungen der Planänderung auf Natur und Landschaft bewertet werden. Dazu wird der ursprüngliche Planzustand mit dem Zustand nach Planänderung verglichen. Betrachtet wird dabei ausschließlich der betreffende Bereich des Bahnübergangs (BÜ) km 4,354 (Strecke 3730), da ansonsten keine Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Planzustand erfolgen.

## 2 ZUSTAND GEMÄß PLANFESTSTELLUNG

In der Planung zum Zeitpunkt der Planfeststellung waren insgesamt 387 m Lärmschutzwand vorgesehen; davon 311 m links der Bahn (Höhe 2 m) und 76 m rechts der Bahn (Höhe 1,5 m). Diese führten zu einer versiegelten Fläche von 202 m<sup>2</sup>. Im Vor-Eingriffszustand wurde eine intensiv genutzte Wirtschaftswiese im

Bestand beschrieben. Mit dem Eingriff durch die Lärmschutzwände entstand ein Kompensationsbedarf von 3.636 Wertpunkten. Für alle Baumaßnahmen im gesamten Planfeststellungsabschnitt belief sich der Kompensationsbedarf auf 40.467 Wertpunkte. Dieser wurde über den Kauf von Ökopunkten gedeckt (Maßnahme 010\_E).

### **3 VORGESEHENE PLANÄNDERUNG / AUSWIRKUNGEN AUF DEN KOMPENSATIONSBEDARF UND DIE SCHUTZGÜTER**

Im Zuge der Planänderung soll die geplante Lärmschutzwand rechts der Bahn vollständig entfallen. Die Lärmschutzwände links der Bahn werden um 31 m auf eine Länge von 280 m gekürzt. Der Abstand zum Gleis wird um bis zu 1,39 m erhöht. Der passive Schallschutz wird entsprechend ausgeweitet.

Durch die Vergrößerung des Abstands zum Gleis entstehen keine neuen Betroffenheiten anderer Biototypen. Damit führt der Wegfall der Lärmschutzwand rechts der Bahn und die Kürzung der Lärmschutzwände links der Bahn zu einer Reduzierung der versiegelten Fläche auf rd. 146 m<sup>2</sup>. Der Kompensationsbedarf für den Eingriff in eine intensiv genutzte Wirtschaftswiese (Bestand: 21 Wertpunkte je m<sup>2</sup>), verrechnet mit dem Zustand nach Eingriff "Lärmschutzwände (vollständige Versiegelung → 3 Wertpunkte je m<sup>2</sup>), reduziert sich folglich auf 2.628 Wertpunkte. Dies entspricht einer Differenz von 1.008 Wertpunkten im Vergleich zum Planzustand in der Planfeststellung. Für den gesamten Planfeststellungsabschnitt verbleibt ein Kompensationsbedarf von 39.459 Wertpunkten.

Dieser ist durch den bereits erfolgten Erwerb von Ökopunkten bereits ausgeglichen. Im Sinne der Eingriffsregelung ist die Vorhabenträgerin damit den Verursacherpflichten gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ausreichend nachgekommen.

Durch die Änderungen ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter.