



Abschrift

Planfeststellungsbeschluss

mit wasserrechtlicher Erlaubnis

für den

Neubau der Regionaltangente West –

Planfeststellungsabschnitt Süd 1

(PFA Süd 1)

vom

26. Januar 2022

III 33.1-66 d 30.02/1 2019

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS.....	III
ABKÜRZUNGS- UND FUNDSTELLENVERZEICHNIS	VI
A. VERFÜGBARER TEIL	1
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen.....	1
1. <i>Festgestellte Planunterlagen</i>	<i>1</i>
2. <i>Nachrichtliche Unterlagen (nur zur Information)</i>	<i>11</i>
III. Wasserrechtliche Erlaubnis mit Nebenbestimmungen und Hinweisen	21
1. <i>Erlaubnis zur Gewässerbenutzung im Zusammenhang mit der Versickerung von Niederschlagswasser</i>	<i>21</i>
IV. Konzentrationswirkung der Planfeststellung	37
V. Nebenbestimmungen, Hinweise zur Planfeststellung	37
1. <i>Allgemeine baubetriebliche Nebenbestimmungen</i>	<i>37</i>
2. <i>Immissionsschutz.....</i>	<i>39</i>
3. <i>Wasserwirtschaft.....</i>	<i>50</i>
4. <i>Altlasten/Bodenschutz und Abfallwirtschaft</i>	<i>50</i>
5. <i>Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz.....</i>	<i>53</i>
6. <i>Waldrecht.....</i>	<i>57</i>
7. <i>Denkmalschutz</i>	<i>60</i>
8. <i>Eisenbahnverkehr / Eisenbahnbetriebsanlagen.....</i>	<i>61</i>
9. <i>Kampfmittelräumung.....</i>	<i>64</i>
10. <i>Leitungen und sonstige Einrichtungen der Ver- und Entsorgung.....</i>	<i>65</i>
VI. Zusagen der Vorhabenträgerin	66
VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge.....	106
VIII. Vorbehalt gem. § 74 Abs. 3 HVwVfG.....	106
IX. Entscheidung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO.....	106
X. Kostenentscheidung	106
B. SACHVERHALT	107
I. Trägerin des Vorhabens	107

II. Antragsgegenstand / Beschreibung des Vorhabens	107
III. Antragsbegründung	110
IV. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung.....	111
V. Ablauf des Anhörungsverfahrens.....	111
1. Antrag	111
2. Auslegung der Planunterlagen.....	112
3. Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener	113
4. Beteiligung der Behörden und Stellen.....	113
5. Information der Vereinigungen.....	114
6. Einwendungen und Stellungnahmen	114
7. Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen	114
8. Planänderungen.....	115
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	117
I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	117
1. Erfordernis der Planfeststellung und anzuwendendes <i>Fachplanungsrecht</i>	117
2. Antragsbefugnis.....	120
3. Zuständigkeit	120
4. Rechtswirkungen der Planfeststellung.....	120
5. Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren	121
6. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens	121
7. Formungültigkeit von Einwendungen, Präklusion und <i>Wiedereinsetzung in den vorigen Stand</i>	128
II. Umweltverträglichkeit.....	129
1. Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren	129
2. Beschreibung des Vorhabens.....	130
3. Untersuchungsgebiet.....	130
4. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten	130
5. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des <i>Vorhabens auf die Schutzgüter</i>	131
6. Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen einschließlich	

<i>ihrer Wechselwirkungen</i>	192
III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	193
1. <i>Planrechtfertigung</i>	194
2. <i>Abschnittsbildung</i>	199
3. <i>Fachplanerischer Alternativenvergleich</i>	201
4. <i>Raumbezogene Gesamtplanung</i>	212
5. <i>Immissionsschutz</i>	220
6. <i>Wasserwirtschaft - Gewässerbenutzungen</i>	255
7. <i>Altlasten/Bodenschutz und Abfallrecht</i>	265
8. <i>Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz</i>	265
9. <i>Waldrecht</i>	273
10. <i>Landwirtschaft</i>	280
11. <i>Denkmalschutz</i>	282
12. <i>Verkehr / Verkehrsinfrastruktur</i>	285
13. <i>Barrierefreiheit</i>	290
14. <i>Brandschutz</i>	292
15. <i>Kampfmittelbelastung</i>	293
16. <i>Leitungsschutz</i>	293
17. <i>Eigentum</i>	294
IV. Stellungnahmen der Behörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen	299
V. Einwendungen	299
VI. Gesamtabwägung.....	373
D. ANORDNUNG DER SOFORTIGEN VOLLZIEHUNG.....	375
E. KOSTEN	378
F. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	379

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

A	a. a. O.	am angegebenen Ort
	Abs.	Absatz
	AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
	a. F.	alte Fassung
	AG	Aktiengesellschaft
	AllgVwKostO	Allgemeine Verwaltungskostenordnung vom 11. Dezember 2009 (GVBl. I S. 763), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Oktober 2019 (GVBl. S. 286)
	Ar / Au	Anhaltswerte nach der DIN 4150 zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen
	ATV	Abwassertechnische Vereinigung e. V.
	AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970)
	AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vom 18. April 2017 (BGBl. I S. 905), zuletzt geändert durch Artikel 256 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
	Az.	Aktenzeichen
B	B	Bundesstraße
	BAB	Bundesautobahn
	BAnz.	Bundesanzeiger
	BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
	BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter
	BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
	BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)



BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 126 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
BE	Baustelleneinrichtung
Bf.	Bahnhof
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5252)
BGBL	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908)
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1410)
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
B-Plan	Bebauungsplan
B+R	Bike+Ride
bspw.	beispielsweise
BÜ	Bahnübergang
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des BVerfG
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des BVerwG
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
Bw.	Bauwerk
BWaldG	Bundeswaldgesetz vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert durch Artikel 112 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436)
BwVz.	Bauwerksverzeichnis

Bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
C	
°C	Grad Celsius
ca.	circa
CEF-Maßnahme	Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG. Abkürzung für „Measures to ensure the continued ecological functionality of breeding sites and resting places“, d. h. Maßnahmen zur Sicherstellung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität von Fortpflanzungsstätten und Ruhestätten
Cm	Zentimeter
CO₂	Kohlenstoffdioxid
D	
d	Tag (Einheit)
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Schalldruckpegel nach der Bewertungskurve A
d. h.	das heißt
DIBt	Deutsches Institut für Bautechnik
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
DIN 18040-3	Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum – Dezember 2014
DIN 18915	Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten
DIN 19731	Bodenbeschaffenheit – Verwertung von Bodenmaterial
DIN 32984	Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – Oktober 2011
DIN 4033	Entwässerungskanäle und -leitungen; Richtlinien für die Ausführung
DIN 4150-2	Erschütterungen im Bauwesen – Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden – Juni 1999
DIN 4150-3	Erschütterungen im Bauwesen – Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen – Februar 1999 – wird ersetzt durch die im Entwurf vorliegende Fassung vom Oktober 2015
DIN 45642	Messung von Verkehrsgeräuschen
DIN EN	Deutsche Übernahme einer europäischen Norm
DIN EN 1610	Einbau und Prüfung von Abwasserleitungen und -kanälen
DIN EN ISO 9000 ff.	Normen für Qualitätsmanagementsysteme

DN	Nennweite
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V.
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
E €	Euro (Währungseinheit)
EAG-GTD	Empfehlungen zur Anwendung geosynthetischer Tondichtungsbahnen
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBA (2004)	Hinweise zur ökologischen Wirkungsprognose in UVP, LBP und FFH-Verträglichkeitsprüfungen bei Aus- und Neubaumaßnahmen von Eisenbahnen des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt 2004
EBKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479)
EG	Erdgeschoss
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung vom 26. Juli 2018 (BGBl. I S. 1270), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 17. Juni 2020 (BGBl. I S. 1298)
Einschl.	Einschließlich
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EÜ	Eisenbahnüberführung
Evtl.	Eventuell
F f.; ff.	folgende; fortfolgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	FFH-Richtlinie, Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22. Juli 1992, S. 7), zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20. Dezember 2006, S. 368)
Ffm	Frankfurt am Main

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FoVG	Forstvermehrungsgutgesetz vom 22. Mai 2002 (BGBl. I S. 1658), zuletzt geändert durch Artikel 414 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
FÜ	Fußgängerüberführung
G g	Gramm
GARNIEL ET AL. (2007)	GARNIEL, A., DAUNICHT, W. D., MIERWALD, U. & U. OJOWSKI (2007): Vögel und Verkehrslärm. Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna. Schlussbericht November 2007 / Kurzfassung. – FuE-Vorhaben 02.237/2003/LR des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. 273 S.. – Bonn, Kiel.
GARNIEL ET AL. (2010)	GARNIEL, A. & MIERWALD, U (2010): Vögel und Straßenverkehr. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“.
GDA	Geotechnik für Deponien und Altlasten
gem.	Gemäß
GEV	Grunderwerbsverzeichnis
GFS-Werte	Geringfügigkeitsschwellenwerte
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. I. S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 und 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. September 2020 (BGBl. I S. 2048)
ggf.	gegebenenfalls
GIS	Geoinformationssystem
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt, amtliches Publikationsorgan der Bundesregierung
GPS	Global Positioning System
GrwV	Grundwasserverordnung vom 9. November 2010 (BGBl. I S. 1513), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1044)
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen



GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
GWK	Grundwasserkörper
GWM	Grundwassermessstellen
GWS-VwV	Verwaltungsvorschrift zur Erfassung, Bewertung und Sanierung von Grundwasserunreinigungen vom 16. November 2011 (StAnz. 10/2011, S. 475)
H	
H	Stunde
Ha	Hektar
HAGBNatSchG	Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 7. Mai 2020 (GVBl. S. 318)
HBO	Hessische Bauordnung in der Fassung vom 28. Mai 2018 (GVBl. I S. 198), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Juni 2020 (GVBl. S. 378)
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, FGSV 2011
HDSchG	Hessisches Denkmalschutzgesetz vom 28. November 2016 (GVBl. I S. 211)
HEisenbG	Hessisches Eisenbahngesetz vom 25. September 2006 (GVBl. I 2006, S. 491, 498), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. September 2019 (GVBl. S. 224)
HessBGG	Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vom 20. Dezember 2004 (GVBl. I S. 482), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 161)
HLNUG	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
HLPG	Hessisches Landesplanungsgesetz vom 12. Dezember 2012 (GVBl. I S. 590), zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 7. Mai 2020 (GVBl. S. 318)
HÖLTING ET AL. (1995)	HÖLTING, B., HAERTLE, T. HOHBERGER, K.-H., NACHTIGALL, K.-H., VILLINGER, E., WEINZIERL, W., WROBEL, J.-P. 1995: Konzept zur Ermittlung der Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung, Geologisches Jahrbuch, Band C 63, S. 5-24, Hannover.
HÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573)
Hp	Haltepunkt
HQ₁₀₀	100-jährliches Hochwasser
HS	Halbsatz

HStrG	Hessisches Straßengesetz in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I 2003 S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. S. 618)
HVwKostG	Hessisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 12. Januar 2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2018 (GVBl. S. 330)
HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. September 2018 (GVBl. S. 570)
HWaldG	Hessisches Waldgesetz vom 27. Juni 2013 (GVBl. 2013, 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 160)
HWG	Hessisches Wassergesetz vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. S. 602)
Hz	Hertz
I insb.	insbesondere
IP	Immissionsaufpunkt
i. S. d.	im Sinne des
IV	Individualverkehr
i. V. m.	in Verbindung mit
K Kap.	Kapitel
KB_{Fmax}	maximale zeit- und frequenzbewertete Schwingstärke
KB_{FTr}	Beurteilungsschwingstärke
Km	Kilometer
Km²	Quadratkilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KMIS	Datenmodul zur Dokumentation der Räumdaten von Kampfmitteln
KMRD	Kampfmittelräumdienst
KrBw	Kreuzungsbauwerk
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 20 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436)
KSR	Kabelschutzrohr



KV 2005	Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben vom 1. September 2005 (GVBl. I S. 624), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 22. September 2015 (GVBl. I S. 339)	
KV 2018	Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, das Führen von Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ersatzzahlungen vom 26. Oktober 2018 (GVBl. 2018, 652), berichtigt am 1. Februar 2019 (GVBl. S. 19)	
kV	Kilovolt	
L	L	Liter, Landesstraße
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall	
LAGA M 20	Mitteilung 20 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Stand: 6. November 2003	
LAGA PN 98	Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung/Beseitigung von Abfällen, Stand: Mai 2019	
LAI	Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz	
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
LEA	Landeseisenbahnaufsicht	
LEP Hessen 2000	Landesentwicklungsplan Hessen 2000, festgestellt durch Rechtsverordnung vom 13. Dezember 2000 (GVBl. 2001 I S. 2), in der Fassung der Veröffentlichung vom 12. Januar 2003 (GVBl. I S. 62), zuletzt geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hessen 2000 vom 08. Juli 2021 (GVBl. S. 394)	
lfd.	laufend(e)	
Lkw	Lastkraftwagen	
L_m	Mittelungspegel	
L_r	Beurteilungspegel (Körperschall)	
LS	Leitsatz	
LSG	Landschaftsschutzgebiet	
LST	Leit- und Sicherungstechnik	
LWL	Lichtwellenleiter	
M	M	Meter
	m²	Quadratmeter

m³	Kubikmeter
max.	maximal
MBS	Machbarkeitsstudie
M-BÜ-ING	Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauten, eingeführt mit ARS 15/12
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mm	Millimeter
müNN	Meter über Normalnull
m. w. E.	Mit weiteren Erwägungen
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
μ	Mikro (Einheit)
N NATUREG	Naturschutzregister Hessen
NBS	Neubaustrecke
NE-Bahn	Nichtbundeseigene Eisenbahn
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), geändert durch Artikel 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
Nr.	Nummer
NRM	Netzdienste Rhein-Main GmbH
NuR	Natur und Recht (Fachzeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
O o. ä.	Oder ähnlich(es)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
o. g.	oben genannt(e)
OG	Obergeschoss

	OVG	Oberverwaltungsgericht
P	PAK	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
	PBefG	Personenbeförderungsgesetz in der Fassung vom 1. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822)
	PBSM	Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel
	PE-HD	High-Density-Polyethylen
	PFA	Planfeststellungsabschnitt
	PF-RL	Planfeststellungsrichtlinie
	Ph-Wert	Maß für die Stärke der sauren bzw. basischen Wirkung einer wässrigen Lösung
	Pkw	Personenkraftwagen
	PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 353)
	P+R	Parken und Reisen
	PU	Personenunterführung
R	RAL-U7 53	Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V., Lärmarme Baumaschinen („Der blaue Engel“)
	RAS EW	Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil Entwässerung
	Resp.	respektive
	REwS	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen
	RiStWag	Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
	RL	Rote Liste; Richtlinie
	RL 882	DB-Richtlinie „Landschaftspflege und Vegetationskontrolle“
	RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
	Rn.	Randnummer
	ROG	Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694)
	RPS/RegFNP 2010	Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010, am 17. Dezember 2010 von der Regionalversammlung beschlossen, im Juni 2011 von der Landesregierung genehmigt und mit Bekanntmachung am 17. Oktober 2011 (Staatsanzeiger 42/2011) in Kraft getreten

RTW		Regionaltangente West
RUNGE ET AL. (2010)		RUNGE, H., SIMON, M. & WIDDIG, T. (2010): Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz - FKZ 3507 82 080, (unter Mitarb. von: Louis, H. W., Reich, M., Bernotat, D., Mayer, F., Dohm, P., Köstermeyer, H., Smit-Viergutz, J., Szedler, K.), Hannover, Marburg.
S S		Sekunde
s. / S.		siehe / Seite / Satz
Schall 03		Anlage 2 zur 16. BImSchV (zu § 4), Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)
SchlärmschG		Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz) vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2804), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1730)
26. BImSchV		Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3266)
26. BImSchVVwV		Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BImSchV (BAnz AT 03. März 2016 B5)
16. BImSchV		Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334)
SEF		Stadtentwässerung Frankfurt
SO		Schienenoberkante
s. o.		siehe oben
sog.		sogenannt(e)
SPNV		Schienenpersonennahverkehr
StAnz.		Staatsanzeiger für das Land Hessen
STONE, E.L. (2013)		Bats and lighting: Overview of current evidence and mitigation. University of Bristol.
StVO		Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091)
StVRZustV		Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten vom 12. November 2007 (GVBl. I S. 800), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. Juli 2021 (GVBl. S. 331)



	s. u.	Siehe unten
	SÜ	Straßenüberführung
T	T	Tesla
	t	Tonnen
	TAB	Technische Aufsichtsbehörde über Straßenbahnen
	TALärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01. Juni 2017 (BAnz. AT 08. Juni 2017 B5)
	THW	Technisches Hilfswerk
	TKG	Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
	TrinkwV	Trinkwasserverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 2016 (BGBl. I S. 459), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. September 2021 (BGBl. I S. 4343)
U	u.	und
	u. a.	unter anderem
	u. ä.	und ähnliche(s)
	UBA	Umweltbundesamt
	Üst	Überleitstelle
	UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Fachzeitschrift)
	usw.	und so weiter
	UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
	UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
	UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
	UWB	Untere Wasserbehörde
V	V	Volt
	VDI	Verein Deutscher Ingenieure
	VDI 2719	Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen
	VGH	Verwaltungsgerichtshof

vgl.	vergleiche
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 04. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329)
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 1997	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 02. Juni 1997 – StB 15/14.80.13-65/11 Va 97, VkBl. 1997, 434)
VO	Verordnung
VU	Variantenuntersuchung
VVBau	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau, Ausgabe 2019/I; Eisenbahn-Bundesamt; gültig ab: 1. Februar 2019
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4650)
VwKostO-MUKLV	Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 8. Dezember 2009 (GVBl. I S. 522), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 2. Dezember 2021 (GVBl. S. 788, 792)
VwKostO-MWEVL	Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom 19. November 2012 (GVBl. I S. 484), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. S. 602)
W	
WGK	Wassergefährdungsklasse
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3901)
WSG	Wasserschutzgebiet
WSZ	Wasserschutzgebietszone
WW	Wasserwerk
Z	
z. B.	zum Beispiel
z. T.	Zum Teil
ZTV-ING	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauwerke, Stand: 12/2014
Zw.	zwischen



32. BImSchV

Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146)



A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan der Regionaltangente West Planungsgesellschaft mbH (Vorhabenträgerin) für den

Neubau der Regionaltangente West – Planfeststellungsabschnitt von der Einbindung in die Bestandsstrecke 3683 bei Kelsterbach über Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof bis zum Bahnhof Dreieich-Buchsschlag (PFA Süd 1)

einschließlich der damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen wird gemäß § 18 AEG i. V. m. §§ 72 ff. HVwVfG festgestellt.

II. Planunterlagen

1. Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 1		Erläuterungsberichte		
Anlage 1.1b	1 – 368	Erläuterungsbericht	17.12.2021	-
Anlage 5		Lagepläne	31.03.2021	1:1.000
Anlage 5.1a	1	Bf. Stadion Westkopf, km -0.4-45 bis km -0.1+36		
Anlage 5.2a	1	Bf. Stadion Ostkopf, km -0.1-36 bis km 0.7+60		
Anlage 5.3a	1	EÜ Mörfelder Landstraße, km 0.7+60 bis km 1.6+60		
Anlage 5.4a	1	EÜ Isenburger Schneise, km 1.6+60 bis km 2.2+02		
Anlage 5.5a	1	Abzweig Forsthaus, km 2.2+02 bis km 2.6+30		
Anlage 5.6a	1	Umfahrung S-Bahn Überwerfungsbauwerk, km 2.6+30 bis km 3.5+23		
Anlage 5.7a	1	SÜ BAB A3, km 3.5+23 bis km 4.4+26		

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 5.8a	1	Bf. Neu Isenburg, km 4.4+26 bis km 5.3+39		
Anlage 5.9a	1	Abzweig Neu-Isenburg, km 5.3+39 bis km 5.8+30 / 5.8+83		
Anlage 5.10a	1	Anschluss Dreieichbach km 5.8+83 bis km 6.7+89		
Anlage 5.11a	1	Freie Strecke zw. Anschluss Dreieichbahn u. Bf. Dreieich-Buchschlag, km 6.7+89 bis km 7.3+12		
Anlage 5.12a	1	Freie Strecke zw. Anschluss Dreieichbahn u. Bf. Dreieich-Buchschlag, km 7.3+12 bis km 7.8+34		
Anlage 5.13a	1	Bf. Dreieich Buchschlag, km 7.8+34 bis km 8.3+71		
Anlage 5.14a	1	Strecke 3683, km 4.7+99 bis km 5.3+44		
Anlage 5.15a	1	Bf. Ffm Niederrad, km 3.9+05 bis km 4.7+99		
Anlage 6		Höhenpläne	31.03.2021	1:1.000 / 100
Anlage 6.1a	1	Bf. Ffm Stadion Westkopf, Achse 620R, km -0.4-45 bis km -0.1+36		
Anlage 6.2a	1	Bf. Ffm Stadion Ostkopf, Achse 620R, km -0.1-36 bis km 0.7+60		
Anlage 6.3a	1	EÜ Mörfelder Landstraße, Achse 620R, km 0.7+60 bis km 1.6+60		
Anlage 6.4a	1	EÜ Isenburger Schneise, Achse 620R km 1.6+60 bis km 2.2+05		
Anlage 6.5a	1	Abzweig Forsthaus, Achse 620R, km 2.2+05 bis km 2.6+30		
Anlage 6.6a	1	Umfahrung S-Bahn Überwerfungsbauwerk, Achse 620R, km 2.6+30 bis km 3.5+23		
Anlage 6.7a	1	SÜ BAB A3, Achse 620R, km 3.5+23 bis km 4.4+26		
Anlage 6.8a	1	Bf. Neu-Isenburg, Achse 620R, km 4.4+26 bis km 5.3+39		
Anlage 6.9a	1	Abzweig Neu-Isenburg, Achse 620R, km 5.3+39 bis km 5.8+30 / 5.8+83		

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 6.10a	1	Bf. Ffm Stadion Westkopf, Achse 620L, km -0.4-45 bis km -0.1+36		
Anlage 6.11a	1	Bf. Ffm Stadion Ostkopf, eingleisiges Kreuzungsbauwerk, Achse 620L, km -0.1-36 bis km 0.7+60		
Anlage 6.12a	1	EÜ Mörfelder Landstraße, Achse 620L, km 0.7+60 bis km 1.6+60		
Anlage 6.13a	1	EÜ Isenburger Schneise, Achse 620L, km 1.6+60 bis km 2.2+02		
Anlage 6.14a	1	Abzweig Forsthaus, Achse 620L, km 2.0+02 bis km 2.6+30		
Anlage 6.15a	1	Umfahrung S-Bahn Überwerfungsbauwerk, Achse 620L, km 2.6+30 – 3.5+23		
Anlage 6.16a	1	SÜ BAB A3, Achse 620L, km 3.5+23 bis km 4.4+26		
Anlage 6.17a	1	Bf. Neu-Isenburg, Achse 620L, km 4.4+26 – 5.3+39		
Anlage 6.18a	1	Abzweig Neu-Isenburg, Achse 620L, km 5.3+39 bis km 5.8+30		
Anlage 6.19a	1	Abzweig Neu-Isenburg, Achse 613A, km 5.5+00 bis km 5.8+83		
Anlage 6.20a	1	Anschluss Dreieichbahn, Achse 613A, km 5.8+83 bis km 6.7+89		
Anlage 6.21a	1	Bf. Dreieich-Buchschlag, Achse 613A, km 7.8+34 bis km 8.3+71		
Anlage 6.22a	1	Bf. Ffm Stadion Ostkopf, Achse 602L, km 5.3+00 - 6.2+50		
Anlage 6.23a	1	Bf. Ffm Stadion Westkopf, Achse 602L, km 6.2+50 bis km 6.8+82		
Anlage 7		Regelquerschnitte	31.03.2021	1:100
Anlage 7.1a	1	Regelquerschnitt freie Strecke, Dammbereich, zweigleisig, Abdichtung WSZ II und Nahbereich IIIa, Betriebsart Eisenbahn (EBO)		
Anlage 7.2a	1	Regelquerschnitt freie Strecke, Einschnittsbereich, eingleisig, Betriebsart Eisenbahn (EBO)		
Anlage 7.3a	1	Querschnitt RTW-km 0,0+60, Bf. Stadion		

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 7.4a	1	Querschnitt RTW-km 0,1+09, Bf. Stadion		
Anlage 7.5a	1	Querschnitt RTW-km 1.4+00, Mörfelder Landstraße		
Anlage 7.6a	1	Querschnitt RTW-km 2,4+00, Forsthauskurve		
Anlage 7.7a	1	Querschnitt RTW - km 5.0+15, Bf. Neu-Isenburg		
Anlage 7.8a	1	Querprofil RTW - km 8.3+00, Bf. Dreieich-Buchsschlag		
Anlage 7.9a	1	Querschnitt km 6,6+24 (Strecke 3683), Westkopf Bf. Stadion		
Anlage 7.10a	1	Querschnitt km 6,7+13 (Strecke 3655), Lärmschutzwand		
Anlage 7.11a	1	Querschnitt km 7,2+43 (Strecke 3655), Lärmschutzwand		
Anlage 7.12a	1	Querschnitt km 7,3+19 (Strecke 3655), Lärmschutzwand		
Anlage 7.13a	1	Regelquerschnitt Forst- und Wirtschaftsweg, ungebundene Deckschicht		
Anlage 7.14a	1	Regelquerschnitt Forst- und Wirtschaftsweg, gebundene Deckschicht		
Anlage 8		Bahnsteigpläne		1:200
Anlage 8.1b	1	Bahnsteig Bf. Stadion	03.12.2021	
Anlage 8.2a	1	Bahnsteig Hp Mörfelder Landstraße	31.03.2021	
Anlage 8.3a	1	Bahnsteig Bf. Neu-Isenburg	31.03.2021	
Anlage 8.4a	1	Bahnsteig Bf. Dreieich-Buchsschlag	31.03.2021	
Anlage 9	1	Systemplan Geschwindigkeit		
Anlage 9.1a	1	Geschwindigkeitsübersichtsplan VLST, Durchfahrt RTW	31.03.2021	ohne
Anlage 10		Grunderwerbspläne		1:1.000
Anlage 10.1a	1	Bf. Ffm Stadion Westkopf, km -0.4-45 bis km -0.1-36	31.03.2021	
Anlage 10.2a	1	Bf. Ffm Stadion Ostkopf einglisiges Kreuzungsbauwerk, km-0.1-36 bis km 0.7+60	31.03.2021	

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 10.3a	1	EÜ Mörfelder Landstraße, km 0.7+60 bis km 1.6+60	31.03.2021	
Anlage 10.4a	1	EÜ Isenburger Schneise, km 1.6+60 bis km 2.2+02	31.03.2021	
Anlage 10.5a	1	Abzweig Forsthaus, km 2.2+02 bis km 2.6+30	31.03.2021	
Anlage 10.6b	1	Umfahrung S-Bahn Überwerfungsbauwerk, km 2.6+30 bis km 3.5+23	03.12.2021	
Anlage 10.7b	1	SÜ BAB A3, km 3.5+23 bis km 4.4+26	03.12.2021	
Anlage 10.8b	1	Bf. Neu-Isenburg, km 4.4+26 bis km 5.3+39	03.12.2021	
Anlage 10.9b	1	Abzweig Neu-Isenburg, km 5.3+39 bis km 5.8+30 / 5.8+83	03.12.2021	
Anlage 10.10a	1	Anschluss Dreieichbahn, km 5.8+83 bis km 6.7+89	31.03.2021	
Anlage 10.11a	1	Freie Strecke zw. Anschluss Dreieichbahn u. Bf. Dreieich-Buchschlag, km 6.7+89 bis km 7.3+12	31.03.2021	
Anlage 10.12a	1	Freie Strecke zw. Anschluss Dreieichbahn u. Bf. Dreieich-Buchschlag, km 7.3+12 bis km 7.8+34	31.03.2021	
Anlage 10.13a	1	Bf. Dreieich-Buchschlag, km 7.8+34 bis km 8.3+71	31.03.2021	
Anlage 10.14a	1	Strecke 3683, km 4.7+99 bis km 5.3+44	31.03.2021	
Anlage 10.15a	1	Bf. Ffm Niederrad Strecke 3683, km 3.9+05 bis km 4.7+99	31.03.2021	
Anlage 10.16a	1	BAB A3, km 4.0+00	31.03.2021	
Anlage 10.20a	1	LBP-Maßnahmen K12: Waldneuanlage Biegwald (trassenfern)	31.03.2021	
Anlage 10.22	1	LBP-Maßnahmen K13: Waldneuanlage Weiskirchen (trassenfern)	23.05.2019	
Anlage 10.23	1	LBP-Maßnahmen K14: Waldneuanlage Herchenrode (trassenfern)	23.05.2019	
Anlage 10.24a	1	LBP-Maßnahmen K14: Waldneuanlage Herchenrode (trassenfern)	31.03.2021	
Anlage 10.25a	1	LBP-Maßnahmen K15: Waldneuanlage Erfelden (trassenfern)	31.03.2021	

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 10.26a	1	LBP-Maßnahmen K18: Waldneuanlage Wenings (trassenfern)	31.03.2021	
Anlage 11.1b	1 – 41	Grunderverzeichniss	03.12.2021	-
Anlage 12.1b	1 - 229	Bauwerksverzeichnis	03.12.2021	-
Anlage 13		Ingenieurbauwerke	03.12.2021	
Anlage 13.1b	1	Neubau EÜ Benzengrundweg		1:100
Anlage 13.2b	1	Erweiterung westliche Personenunterführung Bf. Stadion West		1:100
Anlage 13.3b	1	Erweiterung östliche Personenunterführung Bf. Stadion Ost		1:100
Anlage 13.4b	1	Neubau Kreuzungsbauwerk Bf. Stadion, Rampenbauwerk West		1:100/250
Anlage 13.5b	1	Kreuzungsbauwerk Bf. Stadion, Stabbogenbrücke über nördl. Gleisfeld		1:100/250
Anlage 13.6b	1	EÜ Gleisdreieck Stadion		1:100/200
Anlage 13.7b	1	EÜ Flughafenstraße Bf. Stadion		1:100/200
Anlage 13.8b	1	Neubau Kreuzungsbauwerk Bf. Stadion, Rampenbauwerk Ost		1:100/250
Anlage 13.9b	1	PU, EÜ, FÜ Waldstadion und Hp Mörfelder Landstraße		1:100/250
Anlage 13.10b	1	EÜ und FÜ Mörfelder Landstraße		1:100/250
Anlage 13.11b	1	EÜ Isenburger Schneise		1:50/100
Anlage 13.12b	1	Umbau Straßenüberführung L3317, Isenburger Schneise		1:100
Anlage 13.13b	1	Stützwand Überführungsbauwerk		1:100/200
Anlage 13.14b	1	Umbau Straßenüberführung BAB A3		1:100
Anlage 13.15b	1	Bahnhof Neu-Isenburg		1:100/250
Anlage 13.16b	1	Kreuzungsbauwerk Bf. Neu-Isenburg		1:100/500
Anlage 14		Lagepläne Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen		1:2.000
Anlage 14.1a	1	Bf. Ffm Stadion Westkopf / EÜ Isenburger Schneise, km -0.4-45 bis km 2.7+49	31.03.2021	

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 14.2b	1	EÜ Isenburger Schneise / Abzweig Neu-Isenburg, km 2.1+10 bis km 5.7+50	03.12.2021	
Anlage 14.3a	1	Abzweig Neu-Isenburg / Bf. Dreieich-Buchsschlag, km 5.3+49 bis km 8.3+71	31.03.2021	
Anlage 14.4a	1	Bf. Stadion - Bf. Niederrad, Strecke 3683, km 4.1+24 bis km 5.3+72	31.03.2021	
Anlage 15		Systemskizze Fahrleitung		
Anlage 15.1	1	Einspeisung Fahrleitung	23.05.2019	ohne
Anlage 16		Lagepläne Entwässerung	31.03.2021	
Anlage 16.1a	1	Lageplan Entwässerung Bf. Ffm Stadion Westkopf, km -0.4-45 bis km -0.1-36		1:1.000
Anlage 16.2a	1	Lageplan Entwässerung Bf. Ffm Stadion Ostkopf, eingleisiges Kreuzungsbauwerk, km -0.1-36 bis km 0.7+60		1:1.000
Anlage 16.3a	1	Lageplan Entwässerung EÜ Mörfelder Landstraße, km 0.7+60 bis km 1.6+60		1:1.000
Anlage 16.4a	1	Lageplan Entwässerung EÜ Isenburger Schneise, km 1.6+60 bis km 2.2+02		1:1.000
Anlage 16.5a	1	Lageplan Entwässerung Abzweig Forsthaus km 2.2+02 bis km 2.6+30		1:1.000
Anlage 16.6a	1	Lageplan Entwässerung Umfahrung S-Bahn Überwerfungsbauwerk, km 2.6+30 bis km 3.5+23		1:1.000
Anlage 16.7a	1	Lageplan Entwässerung SÜ BAB A3, km 3.5+23 bis km 4.4+26		1:1.000
Anlage 16.8a	1	Lageplan Entwässerung Bf. Neu-Isenburg, km 4.4+26 bis km 5.3+39		1:1.000
Anlage 16.9a	1	Lageplan Entwässerung Abzweig Neu-Isenburg km 5.3+39 bis km 5.8+30 / 5.8+83		1:1.000
Anlage 16.10a	1	Lageplan Entwässerung Anschluss Dreieichbahn, km 5.8+83 bis km 6.7+89		1:1.000
Anlage 16.11a	1	Lageplan Entwässerung Bf. Dreieich-Buchsschlag, km 7.8+34 bis km 8.3+71		1:1.000
Anlage 16.12a	1	Lageplan Entwässerung Str. 3683, km 5.3+44 bis km 4.7+99		1:1.000

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 16.13a	1	Lageplan Entwässerung Bf. Ffm Niederrad, Str. 3683, km 3.9+05 bis km 4.7+99		1:1.000
Anlage 16.14a	1	Lageplan Einzugsgebietsflächen Bf. Ffm Stadion Westkopf / EÜ Isenburger Schneise, km -04+45 bis km 2.7+49		1:2.000
Anlage 16.15a	1	Lageplan Einzugsgebietsflächen EÜ Isenburger Schneise / Abzweig Neu-Isenburg, km 2.1+10 bis km 5.7+50		1:2.000
Anlage 16.16a	1	Lageplan Einzugsgebietsflächen Abzweig Neu-Isenburg / Bf. Dreieich-Buchsschlag, km 5.3+49 bis km 8.3+71		1:2.000
Anlage 16.17a	1	Lageplan Einzugsgebietsflächen Bf. Stadion / Bf. Niederrad, km 4.1+24 bis km 5.3+72		1:2.000
Anlage 16.18		Hydraulische Berechnungen		
Anlage 16.18.1a	1 - 17	Abschnitt 01-Bf. Stadion – Haltun- gsberechnung	31.03.2021	-
Anlage 16.18.2a	1 - 11	Abschnitt 01-Bf. Stadion – Nachweise Gräben / sonstige Anlagen	31.03.2021	-
Anlage 16.18.3a	1 - 3	Abschnitt 02-Kreuzungsbauwerk Sta- dion bis Mörfelder Landstraße – Hal- tungsberechnung	31.03.2021	-
Anlage 16.18.4a	1 - 13	Abschnitt 02-Kreuzungsbauwerk Sta- dion bis Mörfelder Landstraße – Nach- weise Gräben / sonstige Anlagen	31.03.2021	-
Anlage 16.18.5a	1 - 2	Abschnitt 03-Mörfelder Landstraße bis Isenburger Schneise - Haltun- gsberechnung	31.03.2021	-
Anlage 16.18.6a	1	Abschnitt 03-Mörfelder Landstraße bis Isenburger Schneise, Regenklärbecken an der EÜ Isenburger Schneise km 2,050	31.03.2021	-
Anlage 16.18.7a	1	Abschnitt 04-EÜ Isenburger Schneise bis Bf. Neu-Isenburg - Haltun- gsberechnung	31.03.2021	-
Anlage 16.18.8a	1 - 70	Abschnitt 04-EÜ Isenburger Schneise bis Bf. Neu-Isenburg – Berechnung von Muldenversickerung /Versickerschlitzten	31.03.2021	-
Anlage 16.18.9a	1	Abschnitt 05-Bf. Neu-Isenburg - Hal- tungsberechnung	31.03.2021	-

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 16.18.10a	1 - 10	Abschnitt 05-Bf. Neu-Isenburg – Berechnung von Muldenversickerung /Versickerschlitzen	31.03.2021	-
Anlage 16.18.11a	1	Abschnitt 06-Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg - Haltunberechnung	31.03.2021	-
Anlage 16.18.12a	1 - 12	Abschnitt 06-Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg – Berechnung von Muldenversickerung /Versickerschlitzen	31.03.2021	-
Anlage 16.18.13a	1 - 2	Abschnitt 07-Bf. Dreieich-Buchsschlag – Haltunberechnung und Berechnung von Regenrückhaltebecken	31.03.2021	-
Anlage 16.18.14a	1	Abschnitt 04 - EÜ Isenburger Schneise bis Bf. Neu-Isenburg – Berechnung von Muldenversickerung /Versickerschlitzen	31.03.2021	-
Anlage 16.18.15a	1 - 3	Technische Angaben Gräben / Rigolen	31.03.2021	
Anlage 16.19.1a	1	Entwässerungsabschnitt 03 – Regenklär- u. Versickerungsbecken Forsthauskurve, km 2.0+48.32 (RTW)	23.05.2019	1:50
Anlage 16.19.2a	1	Entwässerungsabschnitt 01 – Versickerungsbecken Adolf-Miersch-Straße, km 4.3+90 bis km 4.5+10 (Strecke 3683)	31.03.2021	1:100/250
Anlage 16.19.3a	1	Entwässerungsabschnitt 02 – Versickerungsbecken Gleisdreieck, km 0.6+27 bis km 0.6+71 (RTW)	31.03.2021	1:100/250
Anlage 17		Lagepläne Leitungstrassen	31.03.2021	1:1.000
Anlage 17.1a	1	Bf. Ffm Stadion Westkopf, Leitungsverlegung, km-0.4-45 bis km -0.1-36		
Anlage 17.2a	1	Bf. Ffm Stadion Ostkopf, eingleisiges Kreuzungsbauwerk, Leistungsverlegung, km -0.1-36 bis km 0.7+60		
Anlage 17.3a	1	EÜ Mörfelder Landstraße, Leitungsverlegung, km 0.7+60 bis km 1.6+60		
Anlage 17.4a	1	EÜ Isenburger Schneise, Leitungsverlegung, km 1.6+60 bis km 2.2+02		
Anlage 17.5a	1	Abzweig Forsthaus, Leitungsverlegung, km 2.2+02 bis km 2.6+30		
Anlage 17.6a	1	Umfahrung S-Bahn Überwerfungsbauwerk, Leitungsverlegung, 2.6+30 bis km 3.5+23		

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 17.7a	1	SÜ BAB A3, Leitungsverlegung, km3.5+23 bis km 4.4+26		
Anlage 17.8a	1	Bf. Neu-Isenburg, Leitungsverlegung, km 4.4+26 bis km 5.3+39		
Anlage 17.9a	1	Abzweig Neu-Isenburg, Leitungsverlegung, km 5.3+39 bis km 5.8+30 / 5.8+83		
Anlage 17.10a	1	Anschluss Dreieichbahn, Leitungsverlegung, km 5.8+83 bis km 6.7+89		
Anlage 17.11a	1	Bf. Dreieich-Buchschlag, Leitungsverlegung, km 7.8+34 bis km 8.3+71		
Anlage 17.12a	1	Strecke 3683, Leitungsverlegung (2. Ausbaustufe), km 5.3+44 bis km 4.7+99		
Anlage 17.13a	1	Bf. Ffm Niederrad, Strecke 3863 (2. Ausbaustufe), km -0.1-36 bis km 0.7+60		
Anlage 17.14a	1	Bf. Ffm Stadion Westkopf, Leitungsverlegung (2. Ausbaustufe), km -0.4-45 bis km -0.1-36		
Anlage 17.15a	1	Bf. Ffm Stadion Ostkopf, eingleisiges Kreuzungsbauwerk, Leistungsverlegung (2. Ausbaustufe), km -0.1-36 bis km 0.7+60		
Anlage 17.16a	1	EÜ Mörfelder Landstraße, Leitungsverlegung (2. Ausbaustufe), km 0.7+60 bis km 1.6+60		
Anlage 17.17a	1	EÜ Isenburger Schneise, Leitungsverlegung (2. Ausbaustufe), km 1.6+60 bis km 2.2+02		
Anlage 19		Umwelt		
Anlage 19.1b	311	Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischem Begleitplan	17.12.2021	-
Anlage 19.2b	275	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	17.12.2021	-
Anlage 19.3a	76	FFH-Verträglichkeitsuntersuchung 5917-305 „Schwanheimer Wald“	08.10.2021	-
Anlage 19.4.1a	1 – 2, 5 – 6	Schutzgut Tiere und Pflanzen, Bestand	09.04.2021 / 08.10.2021	1:2.500
Anlage 19.4.1b	3 - 4		15.12.2021	



Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 19.4.2a	2, 5 – 6	Schutzgut Tiere und Pflanzen, Bewertung und Konflikte	09.04.2021	1:2.500
Anlage 19.4.2b	1, 3 – 4		15.12.2021	
Anlage 19.4.3a	1 – 2, 5 – 6	Schutzgüter Boden und Wasser, Bestand, Bewertung und Konflikte	09.04.2021	1:2.500
Anlage 19.4.3b	3 – 4		15.12.2021	
Anlage 19.4.4a	1 – 2, 5 – 6	Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild, Kulturgüter, Bestand, Bewertung und Konflikte	09.04.2021	1:2.500
Anlage 19.4.4b	3 – 4		15.12.2021	
Anlage 19.5b	1 – 13, 17, 21, 24 - 26	LBP-Maßnahmenplan – trassennahe und trassenferne Maßnahmen	07.12.2021	1:1.000 / 1:1.500
Anlage 19.6.1a	1 – 5, 8 – 11	Waldumwandlung	09.04.2021	1:1.000
Anlage 19.6.1b	6 – 7		15.12.2021	
Anlage 23		Zuwegungs- und Rettungskonzept		
Anlage 23.1b	1	Übersicht Rettungswege	03.12.2021	1:20.000

2. Nachrichtliche Unterlagen (nur zur Information)

Folgende zur Planfeststellung herangezogene Unterlagen werden nachfolgend nachrichtlich aufgeführt:

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 01.a	1 - 28	Lesehilfe zur 1. Änderung im Verfahren	20.10.2021	-
Anlage 1		Erläuterungsberichte		
Anlage 1.2	1- 78	Ergebnisbericht Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	23.05.2019	-
Anlage 2		Übersichtskarten	23.05.2019	
Anlage 2.1	1	Gesamtübersicht RTW, Planfeststellungsabschnitte		1:40.000
Anlage 2.2	1	Gesamtübersicht RTW, Linien		1:40.000
Anlage 2.3	1	Gesamtübersicht RTW, EBO/BOStrab		1:40.000
Anlage 2.4	1	Gesamtübersicht RTW, Energieversorgung		1:40.000
Anlage 2.5	1	Übersicht Planfeststellungsabschnitt Süd 1		1:20.000

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 3		Varianten	23.05.2019	
Anlage 3.0	1	Übersichtslageplan der untersuchten Varianten	21.04.2011	1:20.000
Anlage 3.1		Machbarkeitsstudien Bf. Stadion		
Anlage 3.1.1		Variantenuntersuchung VU 16/17 "Frankfurt-Stadion - Abzweig Forsthaus"		1:1.000
Anlage 3.1.1.1	1 – 8	Variantenuntersuchung VU 16/17 "Frankfurt-Stadion - Abzweig Forsthaus"	30.07.2010	-
Anlage 3.1.1.2	1	Lageplan "Frankfurt-Stadion-Abzweig Forsthaus", Varianten 1, 2 und 5.2	08.10.2010	1:2.000
Anlage 3.1.1.3.1	1	Gradiente zur Variante 1	08.10.2010	1:2.000/200
Anlage 3.1.1.3.2	1	Gradiente zur Variante 2	08.10.2010	1:2.000/200
Anlage 3.1.1.3.3	1	Gradiente zur Variante 5.2, südliche Führung	08.10.2010	1:2.000/200
Anlage 3.1.1.3.4	1	Gradiente zur Variante 5.2, nördliche Führung	08.10.2010	1:2.000/200
Anlage 3.1.1.4.1	1	Variante 2, Querprofil-Strecke 3650, km 32.1+21.583	08.10.2010	1:100
Anlage 3.1.1.4.2	1	Variante 2, Querprofil-Strecke 3650, km 32.2+41.631	08.10.2010	1:100
Anlage 3.1.1.4.3	1	Variante 2, Querprofil-Strecke 3650, km 32.5+21.622	08.10.2010	1:100
Anlage 3.1.1.4.4	1	Variante 2, Querprofil-Strecke, km 32.8+51.554	08.10.2010	1:100
Anlage 3.1.1.5.1	1	Neubau Kreuzungsbauwerk Bf. Stadion - Variante 1	30.09.2010	1:100/50
Anlage 3.1.1.5.2	1	Neubau Kreuzungsbauwerk Bf. Stadion - Variante 2	30.09.2010	1:100/50
Anlage 3.1.1.5.3	1	Neubau Kreuzungsbauwerk Bf. Stadion - Variante 5.2	30.09.2010	1:100/50
Anlage 3.1.1.5.4	1	Neubau EÜ Flughafenstraße - Variante 1	30.09.2010	1:100/50
Anlage 3.1.1.5.5	1	Neubau EÜ Flughafenstraße - Variante 2	30.09.2010	1:100/50
Anlage 3.1.1.5.6	1	Neubau EÜ Flughafenstraße - bleibt frei - Blatt 6 von 11	11.10.2010	-

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 3.1.1.5.7	1	Neubau EÜ Flughafenstraße - bleibt frei - Blatt 7 von 11	11.10.2010	-
Anlage 3.1.1.5.8	1	Neubau EÜ Fußweg/Waldstadion/Mörfelder Landstraße - Variante EBO	26.08.2010	1:100/200
Anlage 3.1.1.5.9	1	Neubau EÜ Fußweg/Waldstadion/Mörfelder Landstraße - Variante BOStrab	17.08.2010	1:100/200
Anlage 3.1.1.5.10	1	Neubau EÜ Mörfelder Landstraße - Variante EBO	10.08.2010	1:100/200
Anlage 3.1.1.5.11	1	Neubau EÜ Mörfelder Landstraße - Variante BOStrab	12.08.2010	1:100/200
Anlage 3.1.2		Variante - Große Brückenlösung		
Anlage 3.1.2.1	1	Lageplan Bf. Ffm Stadion, Westkopf	24.04.2015	1:1.000
Anlage 3.1.2.2	1	Lageplan Bf. Ffm Stadion, Ostkopf	24.04.2015	1:1.000
Anlage 3.1.3		Variante Kleine Brückenlösung		
Anlage 3.1.3.1	1	Lageplan Bf. Ffm Stadion, Westkopf	29.01.2015	1:1.000
Anlage 3.1.3.2	1	Lageplan Bf. Ffm Stadion, Ostkopf /eingleisiges Kreuzungsbauwerk	29.01.2015	1:1.000
Anlage 3.1.4		Variante – Unterführung		
Anlage 3.1.4.1	1	Lageplan Bf. Ffm Stadion Westkopf	13.05.2011	1:500
Anlage 3.1.4.2	1	Lageplan Bf. Ffm Stadion Westkopf	13.05.2011	1:500
Anlage 3.1.4.3	1	Lageplan Bf. Ffm Stadion Ostkopf /eingleisiges Kreuzungsbauwerk	13.05.2011	1:500
Anlage 3.1.4.4	1	Lageplan Bf. Ffm Stadion Ostkopf /eingleisiges Kreuzungsbauwerk	13.05.2011	1:500
Anlage 3.1.5		Machbarkeitsstudie Haltepunkt Mörfelder Landstraße		
Anlage 3.1.5.1	1	Deltakosten aus der Grobkostenschätzung	28.11.2017	
Anlage 3.1.5.2	1	Variante Bf. Stadion ohne RTW-Halt / Lageplan Bereich Bf. Stadion 1/2	28.11.2017	1:1.000
Anlage 3.1.5.3	1	Variante Bf. Stadion ohne RTW-Halt / Lageplan Bereich Bf. Stadion 2/2	28.11.2017	1:1.000
Anlage 3.1.5.4	1	Variante 1 Hp Mörfelder Landstraße (Außenbahnsteig)	28.11.2017	1:1.000
Anlage 3.1.5.5	1	Variante 2 Hp Mörfelder Landstraße (Mittelbahnsteig)	28.11.2017	1:1.000
Anlage 3.2		Machbarkeitsstudien Neu-Isenburg		1:5.000

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 3.2.1.1	1 – 13	Variantenuntersuchung VU 19 "Ffm-Stadtwald nach Bf. Neu-Isenburg - Einbindung RTW"	30.07.2010	-
Anlage 3.2.1.2	1	Lageplan "Ffm Stadtwald nach Bf. Neu-Isenburg - Einbindung RTW" Varianten 1, 2 und 3	08.10.2010	1:2.000
Anlage 3.2.1.3	1	Lageplan "Ffm Stadtwald nach Bf. Neu-Isenburg - Einbindung RTW" Varianten 11, 12 und 13	08.10.2010	1:2.000
Anlage 3.2.1.4	1	Gradienten zur Variante 1 / Richtung Frankfurt Stadion (östl. Gleis)	08.10.2010	1:2.000/200
Anlage 3.2.1.5	1	Gradienten zur Variante 1 / Richtung Neu-Isenburg (westl. Gleis)	08.10.2010	1:2.000/200
Anlage 3.2.1.6	1	Gradiente zur Variante 2	08.10.2010	1:2.000/200
Anlage 3.2.1.7	1	Gradiente zur Variante 3	08.10.2010	1:2.000/200
Anlage 3.2.1.8	1	Variante 3 / Querprofil Achse 230 3.6+00.000	08.10.2010	1:100
Anlage 3.2.1.9	1	Variante 3 / Querprofil Achse 230 4.0+44.650	08.10.2010	1:100
Anlage 3.2.1.10	1	Variante 3 / Bf. Neu-Isenburg Querprofil 1	08.10.2010	1:100
Anlage 3.2.1.11	1	Variante 3 / Bf. Neu-Isenburg Querprofil 2	08.10.2010	1:100
Anlage 3.2.1.12	1	Variante 3 / Bf. Neu-Isenburg Querprofil 3	08.10.2010	1:100
Anlage 3.2.1.13	1	Neubau Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg über Str. 3601	04.10.2010	1:100/1:200/ 1:500
Anlage 3.2.2		Antrag auf Zulassung eines Bahnübergangs im Bf. Neu-Isenburg		
Anlage 3.2.2.1	1 – 11	Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs	16.09.2014	-
Anlage 3.2.2.2		Anlage 1 / Übersichtslageplan Neubau/Bestand	28.10.2013	1:20.000
Anlage 3.2.2.3		Anlage 2.1 / Übersichtsplan Bf. und Hp Üst Neu-Isenburg / BÜ Variante 1	29.07.2013	1:500
Anlage 3.2.2.4		Anlage 2.2 / Übersichtsplan LST, signaltechn. Kreuzungsplan / BÜ Variante 1	22.08.2013	1:200/1.000

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 3.2.2.5		Anlage 2.3 / Lageplan / Variante 1 / BÜ 4,9 Fußgängerüberweg	29.07.2013	1:200
Anlage 3.2.2.6		Anlage 2.4 / Lageplan / Variante 1 / BÜ 5,0 Zufahrt P+R Anlage	29.07.2013	1:200
Anlage 3.2.2.7		Anlage 3.1 / Übersichtsplan / Bahnübergang Variante 2	29.07.2013	1:500
Anlage 3.2.2.8		Anlage 3.2 / Übersichtsplan LST, Bahnübergang Variante 2	23.09.2013	1:200/1.000
Anlage 3.2.2.9		Anlage 3.3 / Lageplan / Variante 2, BÜ Zufahrt P+R Anlage	24.07.2013	1:200
Anlage 3.2.2.10		Anlage 4.1 / Lageplan "Ffm Stadtwald nach Bf. Neu-Isenburg – Einbindung RTW", Varianten I, II und III	08.10.2010	1:2.000
Anlage 3.2.2.11		Anlage 5.1 / Lageplan alter Bahnübergang Strecke 3652	16.10.2014	1:1.000
Anlage 3.3		Machbarkeitsstudien Dreieich-Buchschlag		
Anlage 3.3.1		Variantenuntersuchung VU 20/22		
Anlage 3.3.1.1	1 – 7	Variantenuntersuchung VU 20/22 "Bf. Neu-Isenburg - Querung Bestandsgleise"	30.07.2010	-
Anlage 3.3.1.2	1	Anlage 1.1 / VU 20 Lageplan "Bf. Neu-Isenburg - Querung Bestandsgleise"	08.10.2010	1:2.000
Anlage 3.3.1.3	1	Anlage 1.2 / VU 22 Lageplan "Neu-Isenburg - Dreieich-Buchschlag" Teilvarianten 3.1 - 3.4	08.10.2010	1:2000
Anlage 3.3.1.4	1	Anlage 2.1 / VU 20 Gradienten zur Teilvariante 1.1 / Richtung Dreieich-Buchschlag	08.10.2010	1:2000/200
Anlage 3.3.1.5	1	Anlage 2.2 / VU 20 Gradienten zur Teilvariante 1.1 / Richtung Neu-Isenburg	08.10.2010	1:2000/200
Anlage 3.3.1.6	1	Anlage 2.3 / VU 20 Gradienten zur Teilvariante 1.2 / Richtung Dreieich-Buchschlag	08.10.2010	1:2000/200
Anlage 3.3.1.7	1	Anlage 2.4 / VU 20 Gradienten zur Teilvariante 1.3 / Richtung Dreieich-Buchschlag	08.10.2010	1:2000/200
Anlage 3.3.1.8	1	Anlage 2.5 / VU 20 Gradienten zur Teilvariante 2.1 / Richtung Neu-Isenburg	08.10.2010	1:2000/200

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 3.3.1.9	1	Anlage 2.6 / Gradiente zur Teilvariante 2.1(VU20) / Gradiente zur Teilvariante 3.2 (VU22)	08.10.2010	1:2000/200
Anlage 3.3.1.10	1	Anlage 3.1 / VU 20 Teilvariante 2.1 Querprofil Strecke 3688 Achse 230	08.10.2010	1:200
Anlage 3.3.1.11	1	Anlage 3.2 / VU 22 Variante 3.2 / Querprofil Strecke 3688 Achse 231	08.10.2010	1:100
Anlage 3.3.1.12	1	Anlage 4.1 / - Bleibt frei -	11.10.2010	-
Anlage 3.3.1.13	1	Anlage 4.2 / - Bleibt frei -	12.10.2010	-
Anlage 3.3.1.14	1	Anlage 4.3 / Neubau Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg Bf. unter Strecke 3601	03.09.2010	1:100/500
Anlage 3.3.2		Machbarkeitsstudie Bf. Dreieich-Buchschlag		
Anlage 3.3.2.1	1	Inhaltsübersicht	11.09.2018	-
Anlage 3.3.2.2	1 – 9	Anlage 0 / Erläuterungsbericht Machbarkeitsstudie Bahnhof Dreieich-Buchschlag	11.09.2018	-
Anlage 3.3.2.3	1	Anlage 1.1 / Lageplan Bf. Dreieich-Buchschlag Variante 2, MBS 2017	11.09.2018	1:1.000
Anlage 3.3.2.4	1	Anlage 1.2 / Lageplan Bf. Dreieich-Buchschlag, Variante Vorplanung 08/2018	11.09.2018	1:1.000
Anlage 3.3.2.5	1	Anlage 1.3 / Lageplan Bf. Dreieich-Buchschlag, Variante Nutzerinitiative 1a	11.09.2018	1:1.000
Anlage 3.3.2.6	1	Anlage 1.4 / Lageplan Bf. Dreieich-Buchschlag, Variante Nutzerinitiative 1b	11.09.2018	1:1.000
Anlage 3.3.2.7	1	Anlage 2 / Variantenvergleich (Matrix)	11.09.2018	-
Anlage 3.3.2.8	1	Anlage 3 / Umsteigezeiten Ankunft RTW	11.09.2018	-
Anlage 3.3.2.9	1	Anlage 3 / Umsteigezeiten Abfahrt RTW	11.09.2018	-
Anlage 3.3.2.10	1 - 61	Anlage 4 / Kostenschätzung	11.09.2018	-
Anlage 4		Übersichtspläne	31.03.2021	
Anlage 4.1a	1	Lageplan Bf. Stadion Westkopf / EÜ Isenburger Schneise		1:2.000
Anlage 4.2a	1	Lageplan EÜ Isenburger Schneise / Abzweig Neu-Isenburg		1:2.000

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 4.3a	1	Lageplan Abzweig Neu-Isenburg - Bf. Dreieich-Buchsschlag		1:2.000
Anlage 4.4a	1	Lageplan Bf. Stadion - Bf. Niederrad (Strecke 3683)		1:2.000
Anlage 4.5a	1	Höhenplan Regionaltangente West, km -0.3+78 bis km 2.7+48		1:2000 / 1:200
Anlage 4.6a	1	Höhenplan Regionaltangente West, km 2.7+48 bis km 5.8+30		1:2000 / 1:200
Anlage 4.7a		Höhenplan Regionaltangente West, km 5.3+00 bis km 6.8+82		1:2000 / 1:200
Anlage 18		Hydrologisches Gutachten/Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis		
Anlage 18b	1 – 84	Hydrologisches Gutachten	12.2021	-
Anlage 18.1	1	Übersichtslageplan	05.2019	1:50.000
Anlage 18.2.1	1	Lageplan PFA Süd 1	04.2019	1:25.000
Anlage 18.2.2	1	Lage der hydrologischen Schnitte und Aufschlussbohrungen	05.2019	1:5.000
Anlage 18.3.1	1	Bohrprofile Schnitt 1 (km 0,0 – km 2,9)	05.2019	1:100 / 1:4.000
Anlage 18.3.2	1	Bohrprofile Schnitt 2 (km 3,0 – km 8,4)	05.2019	1:100 / 1:4.000
Anlage 18.3.3	1	Bohrprofile Schnitt 3 (km 5,7 – km 7,7)	05.2019	1:100 / 1:4.000
Anlage 18.3.4a	1	Profilschnitt durch den Zustrombereich Brunnen Hessenwasser mit geplanten Bauwerken	09.2020	1:500 / 1:2.500
Anlage 18.4.1	1	Grundwassergleichenplan (Oktober 2007)	05.2019	1:25.000
Anlage 18.4.2	1	Grundwassergleichen von 1884	05.2019	1:50.000
Anlage 18.5	1	Flurabstandsplan (Oktober 2007)	05.2019	1:25.000
Anlage 18.6.1	1 – 12	Auszüge aus der Wasserschutzgebietsverordnung	-	-
Anlage 18.6.2	1 – 7	Anforderungen zum Gewässerschutz für Arbeiten in Einzugsgebieten von Trinkwassergewinnungsanlagen der Hessenwasser GmbH & Co.KG	01.2016	-

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 18.7.1	1 – 2	Untersuchungen zur Qualität des Entwässerungswassers an der NBS Köln - Rhein/Main	-	-
Anlage 18.7.2	1 – 2	Untersuchungen zur Qualität des Entwässerungswassers im Sickerbecken Sportfeld	-	-
Anlage 18.8		Entwässerungskonzept RTW – PFA Süd 1 - Schlierenbild und Brunnennahbereichsabgrenzung	05.2019	1:30.000
Anlage 18.9		Entwässerungskonzept RTW – PFA Süd 1	05.2019	1:25.000
Anlage 18.10a		Übersicht Monitoringmessstellen Bereich Stadtwaldwasserwerke	04.2021	1:10.000
Anlage 18.11		Strömungsbild und Einzugsgebiete der Brunnen der Stadtwaldwasserwerke ohne Sanierungsbetrieb der Fraport AG	05.2019	1:40.000
Anlage 18.12.1		Streckennummern und Zugzahlen im Ist-Zustand	05.2019	1:40.000
Anlage 18.12.2		Schwermetalleintrag im Ist-Zustand	05.2019	1:40.000
Anlage 18.12.3		Gleisanzahl im Ist-Zustand	05.2019	1:40.000
Anlage 18.12.4		Herbizideintrag im Ist-Zustand	05.2019	1:40.000
Anlage 18.12.5		Kohlenwasserstoffeintrag im Ist-Zustand	05.2019	1:40.000
Anlage 18.13.1a		Streckennummern und Zugzahlen im Plan-Zustand	03.2021	1:40.000
Anlage 18.13.2a		Schwermetalleintrag im Plan-Zustand ohne Maßnahme	03.2021	1:40.000
Anlage 18.13.3a		Herbizideintrag im Plan-Zustand ohne Maßnahmen	03.2021	1:40.000
Anlage 18.13.4a		Kohlenwasserstoffeintrag im Plan-Zustand ohne Maßnahmen	03.2021	1:40.000
Anlage 18.14.1b		Entwässerungskonzepte der betrachteten Vorhaben	12.2021	1:40.000
Anlage 18.14.2a		Schwermetalleintrag im Plan-Zustand mit Maßnahmen	03.2021	1:40.000
Anlage 18.14.3b		Herbizideintrag im Plan-Zustand mit Maßnahmen	12.2021	1:40.000
Anlage 18.14.4a		Kohlenwasserstoffeintrag im Plan-Zustand mit Maßnahmen	03.2021	1:40.000

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anhang I	1 – 176	Dokumentation Grundwassermodell	09.2017	-
Anhang IIa	1 – 110	Bodenchemisches Gutachten Frankfurter Stadtwald	09.2020	-
Anhang IIIb	1 – 34	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	12.2021	-
Anlage 20		Schwingungs- und schalltechnische Untersuchungen		
Anlage 20.1a	1 - 251	Schalltechnische Untersuchung 16. BImSchV	06.10.2021	-
Anlage 20.1.1a	1 - 3	Schallimmissionsplan – Übersicht mit untersuchten Immissionsorten	10.08.2021	1:5.000
Anlage 20.1.2 Anlage 20.1.2a	2 1, 3	Schallimmissionsplan – Darstellung des aktiven Schallschutzes (Vorzugsvariante)	18.05.2019 10.08.2021	1:5.000
Anlage 20.2a	1 – 80	Erschütterungstechnische Untersuchung	10.08.2020	-
Anlage 20.3a	1 – 145	Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm	06.10.2021	-
Anlage 20.3.1a	1 – 3	Übersichtsplan mit untersuchten Immissionsorten	31.08.2021	1:2.500
Anlage 20.4a	150	Schalltechnische Untersuchung Baulärm	30.07.2020	-
Anlage 20.5	51	Erschütterungstechnische Untersuchung Bauerschütterungen	21.05.2019	-
Anlage 21		Geotechnische Gutachten		
Anlage 21.1	1 – 4	Grundlagen der Bearbeitung der geotechnischen Gutachten	23.05.2019	-
Anlage 21.2	1 – 6	Deckblatt zum geotechnischen Bericht 2.10 - KrBw Bf. Stadion und Rampen	27.07.2018	-
Anlage 21.2	1 – 307	Geot. Bericht 2.10 - Neubau KrBw Bf. Stadion einschl. EÜ Flughafenstraße	31.07.2017	-
Anlage 21.3	1 – 5	Deckblatt zum geotechnischen Bericht 2.09 - EÜ Fußweg Waldstadion	27.07.2018	-
Anlage 21.3	1 - 81	Geot. Bericht 2.09 - Neubau EÜ Fußweg Waldstadion	11.05.2015	-
Anlage 21.4	1 – 13	Deckblatt zum Geotechnischen Bericht 2.05 - Streckenabschnitt – Frankfurt (M) Stadion bis KrBw Neu-Isenburg	27.07.2018	-

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 21.4	1 – 907	Geot. Bericht 2.05 - Streckenabschnitt Frankfurt (M) Stadion bis KrBw Neu-Isenburg	20.11.2017	-
Anlage 21.5	1 – 5	Deckblatt zum Geotechnischen Bericht 2.08 - EÜ Mörfelder Landstraße	27.07.2018	-
Anlage 21.5	1 – 154	Geot. Bericht 2.08 - Neubau EÜ Mörfelder Landstraße	08.08.2016	-
Anlage 21.6	1 – 4	Deckblatt zum Geotechnischen Bericht 2.07 - EÜ Isenburger Schneise	27.07.2018	-
Anlage 21.6	1 – 146	Geot. Bericht 2.07 - Neubau EÜ Isenburger Schneise	27.10.2016	-
Anlage 21.7	1 – 4	Deckblatt zum Geotechnischen Bericht 2.03 – Neubau KrBw Neu-Isenburg	27.07.2018	-
Anlage 21.7	1 – 191	Geot. Bericht - Neubau KrBw Neu-Isenburg	01.04.2015	-
Anlage 21.8	1 - 52	Geot. Bericht 2.01 - HP Dreieich-Buchschlag, Um-/ Neubau Gleise km 8,0+89 bis 8,3+55, Bahnsteigneubau	13.01.2015	-
Anlage 21.9	1 – 5	Deckblatt zum geotechnischen Bericht 2.12 – Bf. Frankfurt (M) Stadion – Erweiterung Personenunterführungen und Bahnsteigneubau	27.07.2018	-
Anlage 21.9	1 – 115	Geot. Bericht 2.12 - Bahnhof Frankfurt (M) Stadion – Erweiterung Personenunterführungen und Bahnsteigneubau	04.08.2017	-
Anlage 21.10	1 – 5	Deckblatt zum geotechnischen Bericht 2.13 - EÜ Benzengrundweg	27.07.2018	-
Anlage 21.10	1 - 76	Geot. Bericht 2.13 - Neubau EÜ Benzengrundweg	10.04.2017	-
Anlage 21.11	1 – 87	Geot. Bericht 2.04 - Streckenabschnitt KrBw Neu-Isenburg - Abzweig Buchschlag / Abstellanlage Neubau Gleis / Weichen	18.05.2015	-
Anlage 21.12	1 – 7	Deckblatt 2.14 - Bf. Neu-Isenburg	27.07.2018	-
Anlage 21.13a	1 – 50	BodenVerwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) - Feinkonzept	31.03.2021	-
Anlage 22	30	Fachtechnische Stellungnahme EMV	22.05.2019	-
Anlage 22.1a	1 – 42	EMV-Gutachten	20.07.2021	-
Anlage 22.2a	1 – 13	EMV-Dokumentation zur Feldminimierung Oberleitungsanlagen	30.11.2020	-



Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 24		Kampfmittel		
Anlage 24.1	1 – 13	Schreiben RP Darmstadt vom 25.09.2018 zum Bf. Stadion	25.09.2018	-
Anlage 24.2	1 – 2	Schreiben RP Darmstadt vom 06.10.2016 zur Planung einer Bahnstrecke	06.10.2016	-
Anlage 25	3	Betriebskonzept	23.05.2019	-
Anlage 26a	1 – 31	Ersatzwasserbeschaffungskonzept	03.2020	-
Anlage 27a	1 – 16	Verkehrsprognose für die Regionaltangente West	30.10.2020	-

Unterlagen, die Änderungen oder Ergänzungen erfahren haben, sind an einem Index erkennbar. Dabei entspricht der Index A der ersten Änderung des Plans, der Index B der zweiten Änderung des Plans.

Änderungen und Ergänzungen der ursprünglichen Unterlagen sowie im Verlauf des Verfahrens neu aufgenommene Unterlagen hat die Vorhabenträgerin in blauer Farbgebung (1. Änderung) bzw. in der Farbe Cyan (2. Änderung) dargestellt. Ungültige Aussagen und Darstellungen sind durch Streichung kenntlich gemacht und ebenfalls in entsprechender Farbgebung hervorgehoben.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit sind die mit einem entsprechenden Vermerk versehenen ungültigen Unterlagen dem festgestellten Plan, den Unterlagen zur wasserrechtlichen Erlaubnis sowie den nachrichtlichen Unterlagen nachgeheftet.

Änderungen bzw. Ergänzungen, die durch die Planfeststellungsbehörde vorgenommen wurden, sind durch Violetteintrag gekennzeichnet.

III. Wasserrechtliche Erlaubnis mit Nebenbestimmungen und Hinweisen

1. Erlaubnis zur Gewässerbenutzung im Zusammenhang mit der Versickerung von Niederschlagswasser

Der Vorhabenträgerin wird gemäß § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 2 Nr. 1, §§ 11, 12 und 13, § 48 und § 57 WHG i. V. m.

§§ 11, 9 HWG im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und der Unteren Wasserbehörde beim Kreisausschuss des Landkreises Offenbach die Erlaubnis zur Benutzung des Grundwassers erteilt. Die erlaubte Gewässerbenutzung umfasst:

- die Entwässerung der Gleisanlagen durch Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser über Sickerbecken und im Bahnseiten-graben bzw. in Sickermulden, wie sie in der planfestgestellten Anlage Nr. 1.1b (Erläuterungsbericht, Ziffer 15.5, S. 335 ff.) und der Anlage 18b (Hydrologisches Gutachten, Ziffer 9.1.1 und 9.1.2, Seite 75 ff.) bezogen auf den jeweiligen Trassenabschnitt dargestellt ist,
- den Bau der Entwässerungsanlagen,
- das Einbringen von Stoffen (Groß- und Mikrobohrpfähle zur Gründung von Bauwerken sowie temporär während der Bauphase Verbauträger / Fußbetonage) in das Grundwasser, wie in der planfestgestellten Anlage Nr. 1.1b (Erläuterungsbericht, Ziffer 8.2, S. 118 ff.) und der Anlage 18b (Hydrologisches Gutachten, Ziffer 9.1.3, Seite 76 ff.) dargestellt,
- den dauerhaften und temporären Aufstau, das Absenken und Umleiten von Grundwasser durch das Einbinden von Verbauträgern und Verbauten, wie in der planfestgestellten Anlage Nr. 1.1b (Erläuterungsbericht, Ziffer 8.2 ff., S. 118 ff.) und der Anlage 18b (Hydrologisches Gutachten, Ziffer 9.1.4, Seite 77 ff.) dargestellt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis gilt auch für die erforderlichen Eingriffe in das betroffene Wasserschutzgebiet für die Trinkwassergewinnungsanlagen Pumpwerk „Hinkelstein“, Pumpwerk „Schwanheim“, Pumpwerk „Goldstein“, Pumpwerk Oberforsthaus“ und Pumpwerk „Staufstufe Griesheim“ der Stadtwerke Frankfurt am Main GmbH im Frankfurter Stadtwald, festgesetzt in der Verordnung vom 17. November 1997 (Staatsanzeiger Nr. 18/1998, Seite 1246), geändert mit Verordnung vom 26. Mai 1998 (Staatsanzeiger Nr. 24/1998, Seite 1668) und das betroffene Wasserschutzgebiet für die Wassergewinnungsanlagen der Stadtwerke Neu-Isenburg, festgesetzt in der Verordnung vom 20. April 1989 (Staatsanzeiger Nr. 22/1989, Seite 1214).

Für die oben erteilte wasserrechtliche Erlaubnis gelten die nachfolgenden Nebenbestimmungen:

1.1 Allgemeine Nebenbestimmungen

- 1.1.1** Die wasserrechtlichen Erlaubnistatbestände beziehen sich nur auf die in den Antragsunterlagen dargestellten Maßnahmen. Die Anlagen sind entwurfsgemäß auszuführen. Erweiterungen oder wesentliche Änderungen des Vorhabens bedürfen einer ergänzenden oder neuen Erlaubnis.
- 1.1.2** Bei erforderlichen Änderungen sind notwendige Maßnahmen in Abstimmung mit der jeweils zuständigen Unteren Wasserbehörde durchzuführen.
- 1.1.3** Sofern bei der Bauausführung geringfügig von den zugelassenen Plänen abgewichen wird, sind nach Fertigstellung der Arbeiten Bestandsaufzeichnungen in zweifacher Ausfertigung herzustellen, die sowohl vom Bauleiter als auch von der Vorhabenträgerin anzuerkennen sind. Eine Ausfertigung der Bestandsaufzeichnungen verbleibt bei der Vorhabenträgerin, die andere verwahrt die jeweils zuständige Untere Wasserbehörde, der die Unterlagen mit Beendigung der Maßnahme unaufgefordert vorzulegen sind.
- 1.1.4** Die wasserrechtliche Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt nachträglicher Auflagen und Anforderungen nach § 13 WHG. Die Erlaubnis kann beschränkt oder widerrufen werden, insbesondere dann, wenn Nebenbestimmungen und Bedingungen nicht eingehalten und beachtet werden.
- 1.1.5** Ist die wasserrechtliche Erlaubnis durch Widerruf oder aus einem anderen Grunde erloschen, so hat die Vorhabenträgerin auf Verlangen der jeweils zuständigen Unteren Wasserbehörde in angemessener Frist die Anlagen ganz oder teilweise zu beseitigen und den früheren Zustand wiederherzustellen.
- 1.1.6** Bei allen Arbeiten sind die Vorgaben der oben näher bezeichneten Wasserschutzgebietsverordnungen zu beachten.
- 1.1.7** Die Namen und Kontaktdaten des Bauleiters, seines Stellvertreters und des baubegleitenden (Hydro-) Geologen sind den zuständigen Unteren Wasserbehörden und nachrichtlich der Planfeststellungsbehörde spätestens zwei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich mitzuteilen.
- 1.1.8** Eine ausreichende Anzahl mobiler Toilettenanlagen ist für das Personal vorzuhalten. Diese müssen über dichte Fäkaltanks verfügen und sind gegen Leckagen und Umkippen zu sichern. Entsprechende Nachweise (Dichtigkeitsprotokoll, Bauartzulassung) sind vorzuhalten. Die mobilen

Toilettenanlagen sind in ausreichendem Abstand zu Erdaufschlüssen aufzustellen und regelmäßig zu leeren.

- 1.1.9** Bauabfälle dürfen nicht im Wasserschutzgebiet verbleiben. Sie sind unverzüglich einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Eine etwaige zeitweilige Lagerung von Bauabfällen hat so zu erfolgen, dass eine Boden- und Grundwasserverunreinigung ausgeschlossen ist.
- 1.1.10** Der Baubeginn und die Fertigstellung der Anlagen sind der Planfeststellungsbehörde und den zuständigen Unteren Wasserbehörden rechtzeitig schriftlich anzuzeigen.
- 1.1.11** Die Gewässerbenutzungen und die hierzu unmittelbar erforderlichen Anlagen unterliegen der wasserbehördlichen Überwachung (Gewässeraufsicht). Die Beauftragten der zuständigen Unteren Wasserbehörden sind zur Durchführung ihrer Aufgaben befugt, die Grundstücke zu betreten, auf denen sich die Anlagen befinden, Einblick in die wasserrechtlichen Unterlagen, zum Beispiel Messergebnisse, zu nehmen sowie Untersuchungen an Ort und Stelle durchzuführen beziehungsweise diese durch Dritte auf Kosten der Vorhabenträgerin vornehmen zu lassen.
- 1.1.12** Die im Zusammenhang mit den Gewässerbenutzungen stehenden Einrichtungen sind durch die Vorhabenträgerin zugänglich zu machen, gegebenenfalls die erforderlichen Hilfeleistungen und Geräte zur Verfügung zu stellen und die entsprechenden Auskünfte zu erteilen. Die Vorhabenträgerin hat die Kosten für besondere Überwachungsmaßnahmen, die den zuständigen Unteren Wasserbehörden durch die Aufsicht über die Anlagen entstehen, zu tragen. Art und Umfang dieser Maßnahmen bestimmen die zuständigen Unteren Wasserbehörden nach pflichtgemäßem Ermessen.
- 1.1.13** Die Vorhabenträgerin führt die Maßnahmen im Gewässer (hier: Grundwasser) auf eigene Gefahr durch. Wegen Schäden, die an den Anlagen aufgrund der Witterung, durch höhere Gewalt wie Hochwasser oder dergleichen entstehen sollten, können keine Schadensersatzansprüche gegenüber den Wasserbehörden geltend gemacht werden.
- 1.1.14** Den Auflagen, die bei einer Kontrolle der Anlagen zwecks Abstellung von Missständen für erforderlich gehalten werden, hat die Vorhabenträgerin zur Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes umgehend

nachzukommen.

1.2 Nebenbestimmungen für die Entwässerung der Gleisanlagen und für den Bau der Entwässerungsanlagen

- 1.2.1** Es ist eine baubegleitende Umweltüberwachung (Schwerpunkt Gewässer- und Bodenschutz) durch ein anerkanntes, unabhängiges und erfahrenes Sachverständigenbüro durchführen zu lassen. Hierfür ist ein geeignetes Konzept auszuarbeiten und mit den zuständigen Unteren Wasserbehörden abzustimmen.
- 1.2.2** Mit den Arbeiten dürfen nur Unternehmen beauftragt werden, bei denen die erforderliche Sachkunde und Erfahrung vorhanden ist. Die Unternehmen haben für die ordnungsgemäße Ausführung der ihnen übertragenen Arbeiten und Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften bei der Ausführung zu sorgen.
- 1.2.3** Durch die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers darf es zu keiner Beeinträchtigung Dritter kommen. Gleiches gilt ebenso für die Konstruktion der Versickerungseinrichtungen.
- 1.2.4** Es ist sicherzustellen, dass sich im Einflussbereich der Versickerungsflächen und -einrichtungen keine nutzungsbedingten Verunreinigungen befinden. An den Stellen der zukünftigen Versickerungen darf der Untergrund durch anthropogene Vornutzungen nachweislich nicht schädlich verunreinigt sein. Des Weiteren dürfen bei Erstellung der Versickerungseinrichtungen sowie der zur Versickerung beitragenden Flächen keine Materialien verwendet werden, die aufgrund ihrer Eluierbarkeit wassergefährdender Substanzen eine Gefahr für die Umwelt darstellen oder einen negativen Einfluss auf das Sicker- und Grundwasser haben können.
- 1.2.5** In der Versickerungszone und in oder unterhalb der Versickerungseinrichtungen sowie im angrenzenden Bereich von mindestens drei Metern um die Versickerungseinrichtungen ist der Einbau von aufbereiteten mineralischen Ersatzbaustoffen nicht gestattet.
- 1.2.6** Bei Verdacht einer Verunreinigung oder schädlichen Veränderung des zutage geförderten Bodenaushubs (zum Beispiel durch organoleptische Ansprache) ist dieser separat und sachgerecht zwischenzulagern, der Baubetrieb einzustellen sowie unverzüglich die jeweils zuständige Untere Wasserbehörde zu informieren. Die Entsorgung ist gemäß dem Merkblatt

“Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel, Abteilungen Arbeitsschutz und Umwelt (Stand: 01.09.2018) vorzunehmen.

- 1.2.7** Die Filterstabilität der Versickerungseinrichtungen muss durch einen entsprechenden Aufbau gewährleistet sein.
- 1.2.8** Zur Erhaltung der Versickerungsfähigkeit können anlagenspezifische Unterhaltungsmaßnahmen, zum Beispiel das Erhalten der Pflanzendecke, zweckmäßig sein. Bei einer Bepflanzung sind nur flach wurzelnde Pflanzen auszuwählen. Eine Durchwurzelung, auch von seitlich angrenzender Bepflanzung, ist unbedingt zu vermeiden. Bäume sind außerhalb der Sickerflächen in ausreichendem Abstand anzuordnen.
- 1.2.9** Die Versickerungsflächen sind regelmäßig (mindestens einmal jährlich), außerdem nach Unfällen, nach dem Ende der Frostperiode, nach Starkregen und bei einer längeren Trockenperiode zu kontrollieren, gegebenenfalls zu spülen und zu reinigen. Das Reinigungswasser ist dessen Verschmutzung entsprechend fachgerecht zu entsorgen. Aus der Inspektion resultierende Wartungsarbeiten sind unverzüglich auszuführen.
- 1.2.10** Sämtliche Arbeiten, die eine Verminderung der Deckschicht und der belebten Bodenzone bedingen, sind zügig durchzuführen. Die belebte Bodenzone ist durch an den Arbeitsvorgang angepasste Maßnahmen vor einem Zerfahren durch die Baufahrzeuge zu schützen.
- 1.2.11** Im Bereich der Versickerungsanlagen ist das Befahren des Untergrundes mit Baufahrzeugen und -maschinen sowie jegliche Verdichtung des anstehenden Bodens und damit eine Verschlechterung der Versickerungsleistung unbedingt zu vermeiden. Gegebenenfalls ist der Untergrund während der Bauzeit partiell mit Hilfe tragfähiger Stahlbleche oder Vergleichbarem abzudecken.
- 1.2.12** Das Lagern von Kraftstoffen und Ölen oder anderen wassergefährdenden Stoffen auf den zur Versickerung beitragenden Flächen, auch in kleinsten Gebinden oder während der Bauphase, ist untersagt.
- 1.2.13** Das offene Lagern und Anwenden von boden- oder wasserschädigenden chemischen Pflanzenschutz-, Aufwuchsbekämpfung-, Schädlingsbekämpfung- oder Wachstumsregulierungsmitteln auf den zur Versickerung

beitragenden Flächen ist nicht gestattet.

- 1.2.14** Auf die allgemeine Verkehrssicherungspflicht wird verwiesen. Die Versickerungsanlagen sind entsprechend auszustatten.
- 1.2.15** Durch das zu versickernde Niederschlagswasser darf es zu keiner nachteiligen Beeinträchtigung des Grundwassers kommen. Es darf daher keine wassergefährdenden Stoffe wie Fette, Öle, Treibstoffe oder Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel (PBSM) beinhalten.
- 1.2.16** Störungen und Vorfälle während der Bauarbeiten, die das Grundwasservorkommen qualitativ oder quantitativ beeinflussen oder gefährden können, sind umgehend der jeweils zuständigen Unteren Wasserbehörde zu melden.
- 1.2.17** Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen ist sicherzustellen, dass diese beziehungsweise damit verunreinigte Flüssigkeiten nicht zur Einleitung gelangen. Der Situation angemessene Sofortmaßnahmen sind umgehend einzuleiten und die jeweils zuständige Untere Wasserbehörde oder nächstgelegene Polizeidienststelle sind zu benachrichtigen.
- 1.2.18** Die mit der Unterhaltung der Bahntrasse nebst Versickerungseinrichtungen beschäftigten Personen sind mittels Betriebsanweisung und im Notfall (Freisetzung von wassergefährdenden Stoffen oder Brandfall), die Einsatzkräfte vor Ort sind über die besondere Entwässerungssituation, das Gefährdungspotential und die vorhandenen Sicherheitseinrichtungen zu unterrichten, damit einer Verunreinigung des Erdreiches und/oder nachteiligen Beeinträchtigung des Grundwassers durch die Einleitung wassergefährdender Stoffe vorgebeugt werden kann.
- 1.2.19** In der Zone IIIA und B der betroffenen Wasserschutzgebiete sind die neu zu errichtenden Gleise mit überlappend und verschweißt verlegten Kunststoffdichtungsbahnen abzudichten. Diese sind bis unter die Sickerpackungen/ Rigolen und die Teilsickerrohre zu führen. In den Plan- und Schnittzeichnungen der Ausführungsplanung sind die jeweiligen Abdichtungen einzuzeichnen und zu benennen. Ausgenommen von dieser Forderung sind tatsächliche Versickerungseinrichtungen/Kiespackungen unterhalb begrünter Mulden, außerhalb von Zone II des Trinkwasserschutzgebiets, die nicht für die Ableitung von Niederschlagswasser vorgesehen sind.
- 1.2.20** In Zone II des Trinkwasserschutzgebiets für die Stadtwerke Frankfurt am

Main muss das Niederschlagswasser gefasst und aus der Zone II hinausgeleitet werden. Dazu ist die Trasse mit einem Multibarrieresystem abzudichten.

1.2.21 Die Abdichtung der Gleisbereiche ist wie in den Planunterlagen (vgl. Anlage 1.1b, Kapitel II. 8.1.3) dargestellt aufzukanten. Die Höhe der Aufkantung ist so festzulegen, dass auch bei Starkregenereignissen kein Niederschlagswasser von den Gleisen auf den Damm abfließen kann, sondern sicher aus Zone II des Trinkwasserschutzgebiets hinausgeleitet wird. Da die Infrastruktur nach den Trassierungsregelungen für S-Bahn-Verkehre geplant ist, darf der betroffene Gleisabschnitt im Regelbetrieb ausschließlich mit S-Bahnen oder S-Bahn-ähnlichen Fahrzeugen befahren werden. Da die betriebliche Regelung des Zugverkehrs auf diesem Abschnitt bei der DB Netz AG liegt, ist diese mit der Umsetzung dieser Nebenbestimmung zu beauftragen.

1.2.22 Die Versickerungsanlagen sind entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik (z. B. DWA-A 138, DWA-M 153) zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, so dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere des Wasserhaushaltes, gewährleistet sind.

1.2.23 Innerhalb der festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete darf ausschließlich unbelastetes Material, entsprechend einer Einstufung LAGA Z0, eingebaut werden.

1.3 Nebenbestimmungen für die Errichtung von BE-Flächen und zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

1.3.1 Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen müssen so betrieben werden, dass eine nachteilige Veränderung der Gewässer sowie schädliche Bodenveränderungen nicht zu besorgen sind (§ 62 WHG und § 4 BBSchG).

1.3.2 Werden wassergefährdende Betriebsmittel (zum Beispiel Kraftstoffe, Schmiermittel) über den Zeitraum von sechs Monaten hinaus ortsfest gelagert, sind die Anforderungen der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zu beachten. Auf die Anzeige- und Prüfpflichten sowie gegebenenfalls erforderliche Eignungsfeststellungen wird hingewiesen (§§ 40, 41 und 46 AwSV).

1.3.3 Es dürfen nur Maschinen und Geräte an die Baustellen gebracht werden,

die unmittelbar zum Arbeiten notwendig sind. Baumaschinen und -geräte sind gegen Öl- und Treibstoffverluste zu sichern. Es sind ausschließlich biologisch abbaubare Hydrauliköle und Schmiermittel zu verwenden. Sofern möglich ist Biodiesel einzusetzen. Elektrisch betriebene Maschinen sind zu bevorzugen.

- 1.3.4** In Zone III A des/der Trinkwasserschutzgebiets/e dürfen mit wassergefährdenden Stoffen beaufschlagte Geräte nur auf flüssigkeitsdicht befestigtem Untergrund abgestellt werden.
- 1.3.5** Die jeweils nicht für den Baufortschritt benötigten Baumaschinen, -fahrzeuge und -geräte sind so abzustellen beziehungsweise zu lagern, dass eventuell auftretende Tropfverluste und Leckagen sofort zu erkennen sind und unmittelbar durch geeignete Mittel aufgenommen werden können. Das Lagern und Abstellen der oben genannten Gerätschaften über die ungeschützte, belebte Bodenzone ist unbedingt zu vermeiden.
- 1.3.6** Im Nahbereich der Gewinnungsbrunnen mit Fließzeiten von weniger als einem Jahr dürfen keine Betriebsmittel der Wassergefährdungsklasse (WGK) 2 oder höher eingesetzt werden.
- 1.3.7** Bei der Ausführung der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass keine grundwassergefährdenden Stoffe, wie Treibstoff, Hydrauliköl oder sich schädlich auswirkende auslaugbare Baustoffe in den Untergrund gelangen können.
- 1.3.8** Geräte und Maschinen sind regelmäßig, mindestens vor jedem Arbeitseinsatz, auf technisch einwandfreien Zustand zu überprüfen (zum Beispiel Dichtigkeit von Getriebe, Tank, Leitungen). Diese Zustandsprüfungen sind zu dokumentieren und der jeweils zuständigen Unteren Wasserbehörde auf Verlangen vorzulegen.
- 1.3.9** Sämtliche bei der Baumaßnahme zur Anwendung kommenden Baustoffe, Hilfsstoffe und ähnliche Stoffe müssen dem speziellen Standort im Trinkwasserschutzgebiet Zonen II und IIIA Rechnung tragen. Auf Anfrage ist mit Hilfe einer gutachterlich bewerteten Analyse nachzuweisen, dass von den vor Ort verwendeten Stoffen keine Gefährdung des Grundwassers und des Bodens ausgehen kann. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die für Wege und Auffüllungen verwendeten Baustoffe.
- 1.3.10** Der Oberbodenabtrag für die Baudurchführung ist, soweit erforderlich,

räumlich und zeitlich auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken.

- 1.3.11** Baustelleneinrichtungsflächen sind flüssigkeitsdicht und -beständig gegenüber mechanischen Belastungen zu befestigen. Ist eine Entwässerung der Flächen über Sickerbecken unumgänglich, ist sicherzustellen, dass ausgetretene Schadstoffe zurückgehalten und entsorgt werden können.
- 1.3.12** Für die Zone II des Trinkwasserschutzgebiets für die Stadtwerke Frankfurt am Main, im Bereich des bestehenden Bahnhofs Stadion, ist explizit darzustellen, welche Flächen auf welche Art (Differenzierung zwischen Bau-
feld, BE-Fläche und Baustraße) genutzt werden. BE-Flächen und Baustra-
ßen sind in den Planunterlagen der Ausführungsplanung konkret auszu-
weisen (14.1_a_Bf Ffm Stadion Westkopf EÜ Isenburger Schneise).
- 1.3.13** Für eine Zufahrt zur BE-Fläche im Bereich Bahnhof Stadion über das Bau-
feld in Zone II ist in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Wasserbe-
hörde eine Baustraße mit entsprechenden Anforderungen an Sicherungs-
maßnahmen technischer und logistischer Art vorzusehen und an den je-
weiligen Baufortschritt anzupassen.
- 1.3.14** In Zone II des Trinkwasserschutzgebiets für die Stadtwerke Frankfurt am
Main ist eine Betankung grundsätzlich gemäß Schutzgebietsverordnung
verboten und darf daher nur für den Fall, dass die morgendliche Betan-
kung außerhalb der Zone II nicht ausgereicht hat, auf flüssigkeitsundurch-
lässigen Flächen (z. B. Folie mit zur Wanne hochgezogenen Rändern)
durchgeführt werden. Hierbei dürfen lediglich Handkanister bis 30 Liter
Fassungsvermögen verwendet werden.
- 1.3.15** Die Betankung der Baustellenfahrzeuge/-geräte in den Trinkwasser-
schutzgebieten ist gemäß der in den Ziffern 9.2 und 9.3 des Erläuterungs-
berichts (planfestgestellte Anlage 1.1b.) beschriebenen Vorgehensweise
durchzuführen. Eine Betankung in Zone IIIA des/r Trinkwasserschutzge-
biets/e muss mindestens auf wasserdicht, in Straßenbauweise befestig-
tem Untergrund einer Baustelleneinrichtung erfolgen.
- 1.3.16** Das Betanken der Baumaschinen, -geräte und -fahrzeuge ist auf das un-
bedingt notwendige Maß zu reduzieren und mit der entsprechenden Sorg-
falt durchzuführen. Auf einwandfreie Dichtheit der verwendeten Hydraulik-

anlagen sowie sonstiger ölbefüllter Maschinenteile ist besonders zu achten.

- 1.3.17** Der Betankungsort ist so auszuwählen, dass die Bodenfläche eben ausgebildet und in Straßenbauweise befestigt ist, sowie ein Abstand von mindestens 20 Metern zu oberirdischen Gewässern eingehalten wird. Die Betankungsvorgänge dürfen nur bei stillstehenden Fahrzeugen und Arbeitsmaschinen, die gegen Wegrollen gesichert sind, durchgeführt werden.
- 1.3.18** Bei der Befüllung von ortsbeweglichen Arbeitsmaschinen aus Tankfahrzeugen ist sicherzustellen, dass keine Überfüllung auftritt. Hierzu sind vor der Befüllung das Fassungsvermögen des Fahrzeugtanks sowie dessen aktueller Füllstand zu prüfen. Der Befüllvorgang ist zu überwachen. Die am Betankungsvorgang beteiligten Fahrzeuge sind so aufzustellen, dass die Schlauchführungslinie so kurz wie möglich ist. Die Entnahme / Betankung aus dem Tankfahrzeug hat über eine Zapfpistole mit einem selbsttätigen Zapfventil zu erfolgen. Eine Entnahme im freien Gefälle ist nicht zulässig.
- 1.3.19** Tropfverluste sind zu vermeiden. In arbeitsfreien Zeiten (zum Beispiel nachts, an Wochenenden und Feiertagen) sind mögliche Tropfverluste durch mobile Auffangwannen aufzufangen. Etwaige Tropfverluste und bei Leckagen ausgelaufene Kraftstoffe sind umgehend mit geeignetem Material und Gerät (Bindemittel, Schaufel, Folie etc.), die am Betankungsort vorrätig sein bzw. am Tankfahrzeug mitgeführt werden müssen, zurückzuhalten. Verunreinigte Bindemittel sind ordnungsgemäß zu entsorgen. Fahrzeuge und Baumaschinen, die Kraftstoff- und/oder Ölverluste aufweisen, sind unverzüglich auf befestigten Boden zu verbringen und geeignete Schutzmaßnahmen sind einzuleiten. Eingetretene Schäden mit grundwasserschädigender Auswirkung sind sofort der nächsten Polizeidienststelle, der zuständigen Unteren Wasserbehörde und dem Wasserversorgungsunternehmen zu melden.
- 1.3.20** Die durchgeführten Maßnahmen zur Schadensminimierung und -behebung sind zu protokollieren und zu dokumentieren (Datum, Unterschrift,

Bilder etc.).

1.4 Nebenbestimmungen für das bauzeitliche Havariemanagementkonzept

1.4.1 Der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main ist 6 Monate vor Baubeginn ein bauzeitliches Havariemanagementkonzept vorzulegen. Das Konzept muss einen Maßnahmenplan zur Minimierung der bauzeitlichen Wassergefährdung sowie ein Handlungskonzept im Fall einer bauzeitlichen Havarie bzw. einer eingetretenen Wassergefährdung inklusive der Darstellung der Meldekettens beinhalten.

1.4.2 In diesem Konzept ist die Betankung auf der BE-Fläche im Bereich Bahnhof Stadion zu konkretisieren, insbesondere hinsichtlich der folgenden Aspekte:

- Sichere Betankung der Baustellenfahrzeuge/-geräte sowie Größe und Art der Abdichtung der Betankungsfläche (Anforderungen der Technischen Regeln wassergefährdender Stoffe bzgl. Wirkbereiche sind zu beachten),
- Konzept zur sicheren Betankung des Lager-/Abfülltanks selbst,
- Ausbildung der Baustraßen in der Trinkwasserschutzzone II einschließlich des Straßenverlaufs im Baufeld angelehnt an RAS-Ew (Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil Entwässerung) und RiStWag (Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten).

1.5 Nebenbestimmungen zu Monitoring und Grundwassermessstellen betreffend die Entwässerung der Gleisanlagen und den Bau der Entwässerungseinrichtungen

1.5.1 Es ist ein Grundwassermonitoring entsprechend dem Konzept des Hydrologischen Gutachtens von BGS Umwelt, Stand: Dezember 2021 (Anlage 18b, Kap. 7, S. 42 ff.) während der Bauzeit und des Betriebs durchzuführen.

1.5.2 Zur Feststellung der aktuellen Belastung sind drei Monate vor Baubeginn alle Parameter zu messen. Ein Bericht ist der Unteren Wasserbehörde

beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und nachrichtlich der Planfeststellungsbehörde einen Monat vor Baubeginn vorzulegen.

1.5.3 Während der Bauzeit hat die Beprobung monatlich zu erfolgen. Auffälligkeiten bzw. Wertüberschreitungen sind der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und nachrichtlich der Planfeststellungsbehörde umgehend mitzuteilen.

1.5.4 Die Auswertung ist in gutachterlicher Form eines Jahresberichtes der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und nachrichtlich der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

1.5.5 Nach Beendigung der Baumaßnahme ist das Monitoring für mindestens zwei Jahre weiter fortzuführen.

1.5.6 Die Bohrarbeiten einschließlich der Baustelleneinrichtung, die spätere Verfüllung der Bohrung sowie die Einhaltung der Auflagen bezüglich des Grundwasserschutzes sind durch einen unabhängigen und durch geeignete Referenzen qualifizierten Gutachter zu überwachen.

1.5.7 Die einschlägigen Richtlinien der Deutschen Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e. V. (DVGW; insbes. W 115, ggf. W 121), der DIN-Vorschriften für Bohrungen und die abschließende Dokumentation sind zu berücksichtigen und anzuwenden.

1.6 Nebenbestimmungen für den temporären Aufstau, das Absenken und Umleiten von Grundwasser durch das Einbinden von Verbauträgern / Verbauten

1.6.1 Zur Überwachung der baulichen und betrieblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserqualität ist ein Grundwassermonitoring durchzuführen, das die Bauwerke EÜ Benzengrundweg, Bf. Stadion, Kreuzungsbauwerk Stadion sowie EÜ Mörfelder Landstraße und die Grundwassermessstellen SFR-00-GX0070, HW-35-G01690, HW-36-G03090, HW-36-G04430-neu und HW-36-G04510 umfasst. Als Kontrollmessstellen sind im Zustrom die Grundwassermessstellen HW-35-G04940-neu sowie HW-36-G03080 zu überwachen.

1.6.2 Das im Hydrologischen Gutachten von BGS Umwelt, Stand: Dezember 2021 (Anlage 18b, Kap. 7, S. 42 ff.) dargestellte Monitoring ist bedarfsgerecht für die Überwachung eines möglichen Anstieges / Sunks im Bereich

von stauend wirkenden Bauwerken / Gründungen sowie für die hydrogeochemische Überwachung des Grundwassers zu konzipieren und durchzuführen.

- 1.6.3** Für möglicherweise resultierende Reduzierungen des Fließquerschnitts im Grundwasserbereich sind Nachweise zu erbringen, dass es zu keinem signifikanten Aufstau oder Sunk kommen kann. Die Eingriffe in den Grundwasserleiter sind auf mögliche Barrierewirkungen gutachterlich hin zu bewerten.
- 1.6.4** Der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und der Planfeststellungsbehörde sind mindestens 6 Monate vor Baubeginn ein Lageplan für das beschriebene Grundwassermonitoring und den dafür vorgesehenen Grundwassermessstellen mit genauer Bezeichnung (Name, erfasster Grundwasserleiter, Tiefe) vorzulegen.
- 1.6.5** Die Basisaufnahme der Grundwasserqualität (Parameter gemäß Anlage 18b, hydrologisches Gutachten, S.43, Tabelle 5, zuzüglich Vor-Ort-Parameter) hat spätestens 3 Monate vor Baubeginn zu erfolgen.
- 1.6.6** Der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und der Planfeststellungsbehörde ist mindestens 1 Monat vor Baubeginn ein gutachterlicher Bericht über die Ergebnisse der Basisaufnahme vorzulegen.
- 1.6.7** Während der Bauzeit sind an allen Grundwassermessstellen der pH-Wert sowie die elektrische Leitfähigkeit zu überwachen und zu protokollieren. Die Ergebnisse sind der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und der Planfeststellungsbehörde regelmäßig alle 14 Tage schriftlich vorzulegen.
- 1.6.8** Die Herstellung der für das Grundwassermonitoring erforderlichen zusätzlichen Grundwassermessstellen ist im Vorfeld mit der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main abzustimmen.
- 1.6.9** Grundwassermessstellen, die nicht in das Grundwassermonitoring der Betriebsphase eingebunden sind und nicht von der Hessenwasser GmbH &

Co KG übernommen werden, sind fachgerecht zurückzubauen.

1.7 Nebenbestimmungen zum Anlagenbetrieb

1.7.1 Innerhalb der gesamten Trinkwasserschutzgebiete sowie in den Versickerungsanlagen ist die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln und Schädlingsbekämpfungsmitteln auf den Neubaustrecken der RTW einschließlich der technischen Bauwerke der RTW verboten.

1.7.2 Für die Unterhaltung und Wartung der Versickerungsanlagen ist den zuständigen Unteren Wasserbehörden und der Planfeststellungsbehörde ein Verantwortlicher mit Kontaktdaten schriftlich zu benennen.

1.7.3 Es ist ein Betriebstagebuch zu erstellen, das den zuständigen Unteren Wasserbehörden und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen ist.

1.7.4 Die Mulden und Versickerungsbecken sind alle 10 Jahre sowie nach Unfällen auf die bahntypischen Schadstoffe zu untersuchen. Die Ergebnisse sind den zuständigen Unteren Wasserbehörden und der Planfeststellungsbehörde unaufgefordert in einem gutachterlichen Bericht vorzulegen.

1.8 Nebenbestimmungen für das Einbringen von Stoffen ins Grundwasser im Zuge der Errichtung von Groß- und Mikrobohrpfählen sowie dem vorübergehenden und dauerhaften Einbringen von Verbauträgern gemäß Anlage 18b, Ziffer 9.1.3 des Erläuterungsberichts

1.8.1 Es dürfen nur grundwasserunschädliche Materialien und Baustoffe verwendet werden.

1.8.2 Im Grundwasserschwankungsbereich sind grundsätzlich nur Materialien einzusetzen, die die Vorgaben einer Einstufung in Z0 entsprechend der LAGA erfüllen.

1.8.3 Bei einer etwaigen Verfüllung sind Materialien einzusetzen, die dem jeweiligen geologischen Schichtenaufbau angepasst sind.

1.8.4 Vor der Verwendung der erforderlichen Materialien ist deren Umweltverträglichkeit zu prüfen, wobei die Umweltverträglichkeit die Geeignetheit

der eingesetzten Stoffe für das Grundwasser miteinschließt.

Die Bohrpfähle sind zwischen 20 – 27 m lang auszuführen. Bei der Herstellung der Gründungs- und Bohrpfähle sind die folgenden Nebenbestimmungen einzuhalten:

- 1.8.4.1** Für die Bohr- und Gründungsarbeiten sind nur ausreichend qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen bei Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen.
Ein unabhängiger Baugrundgutachter hat den Eingriff in den Untergrund zu überwachen und den Bauherrn in dieser Fragestellung bzw. Zielerreichung zu beraten und die Ausführung der Arbeiten vor Ort zu begleiten. Der Verlauf der Arbeiten einschl. Bohrtiefen und eingebauter Materialien ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren und der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main sowie nachrichtlich der Planfeststellungsbehörde zu übergeben.
- 1.8.4.2** Die nach statischen Erfordernissen festgelegten Unterkanten der Bohr- und Gründungspfähle sind der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und nachrichtlich der Planfeststellungsbehörde nach endgültiger Bemessung anzuzeigen.
- 1.8.4.3** Die Gründungs- und Bohrpfähle sind mit vorausseilender Verrohrung und entsprechender Wasserauflast herzustellen. Der Grundwasserstand ist während der Pfahlgründung zu beobachten und zu dokumentieren.
- 1.8.4.4** Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (hydraulischer Kurzschluss). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden. Wenn bei den Gründungsarbeiten deckende wasserundurchlässige Schichten durchörtert werden, ist die Grundwasser schützende Funktion wiederherzustellen.
- 1.8.4.5** Sollten während der Arbeit Auffälligkeiten am Bohrgut oder Grundwasser festgestellt werden, so sind die Untere Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und nachrichtlich die Planfeststellungsbehörde zu verständigen.
- 1.8.4.6** Während der Bohrung ist dafür Sorge zu tragen, dass keine wassergefährdenden Stoffe ins Erdreich oder ins Grundwasser gelangen können. Wassergefährdende Stoffe dürfen im Arbeitsbereich weder gelagert noch umgefüllt werden.

1.8.4.7 Die Bohrtiefen und angetroffenen Bodenformationen sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in entsprechend aufbereiteter Form im gutachterlichen Bericht der Unteren Wasserbehörde beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und nachrichtlich der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

1.8.4.8 Das beim Betonieren der Pfähle verdrängte Wasser ist aufzufangen und im Kreislauf zu führen bzw. zu entsorgen. Eine Versickerung in der Baugrube ist nicht zulässig.

1.9 Unterlagen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

Die unter A. II. 2 nachrichtlich aufgeführte Anlage 18 (Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis) ist Bestandteil der wasserrechtlichen Erlaubnis.

IV. Konzentrationswirkung der Planfeststellung

Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich, sofern in diesem Beschluss keine andere Regelung getroffen wurde.

V. Nebenbestimmungen, Hinweise zur Planfeststellung

1. Allgemeine baubetriebliche Nebenbestimmungen

1.1 Das Vorhaben darf nicht anders als in den vorgelegten und planfestgestellten Unterlagen dargestellt durchgeführt werden. Ergeben sich Widersprüche zwischen dem Inhalt der in Abschnitt A. II. 1. genannten Unterlagen und den in Abschnitt A. V. festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses, so gelten die letzteren.

1.2 Im Zuge der Bauausführungsplanung sind die Baustelleneinrichtung und die Bauphasenplanung – insbesondere unter dem Gesichtspunkt von Straßensperrungen, -umleitungen und sonstigen verkehrsregelnden Maßnahmen – mit den jeweils betroffenen Straßenbaulastträgern bzw. Eigentümern von Privatstraßen, den Straßenverkehrsbehörden, der Polizei, der

Feuerwehr, dem Träger des Rettungsdienstes sowie den jeweils zuständigen Aufgabenträgern für den ÖPNV im Detail abzustimmen. Ein ausreichender Vorlauf zur fachtechnischen Abstimmung ist einzuplanen. Es ist darauf zu achten, möglichst dauerhafte Verkehrsführungen einzurichten. Für eine sichere und gefähderungsfreie Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs ist Sorge zu tragen. Bestehende Fußgänger- und Radfahrbeziehungen sowie die Linienführung des ÖPNV sind soweit möglich aufrechtzuerhalten. Die jeweils maßgeblichen Umleitungsstrecken sind in geeigneter Weise zu beschildern. Die bauzeitliche Erreichbarkeit von Haltestellen ist zu gewährleisten.

- 1.3** Um eine Behinderung des Verkehrsflusses auf der B 43 durch ein- und ausfahrende Baustellenfahrzeuge zu verhindern, darf die Andienung der Baustelleneinrichtungsfläche 5 nur außerhalb der Spitzenzeiten auf der B 43 erfolgen. Eine diesbezügliche Abstimmung mit Hessen Mobil hat zu erfolgen und die Anforderungen sind in die Ausschreibung zur Bauleistung aufzunehmen.
- 1.4** Es ist sicher zu stellen, dass bauzeitliche Einschränkungen der Nutzbarkeit von Abstellanlagen für Fahrzeuge und der Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke auf das geringstmögliche Maß beschränkt werden. Eine ständige Anbindung der Anliegergrundstücke an das öffentliche Wegenetz ist zu erhalten; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten und Zugänge einzurichten.
- 1.5** Der Bauablauf ist mit dem Betreiber des Deutsche Bank Parks abzustimmen, um zu gewährleisten, dass die Besucherverkehre bei Großveranstaltungen nicht wesentlich beeinträchtigt werden.
- 1.6** Für das zur Andienung des Baufeldes und der Baustraßen genutzte Straßen- und Wegenetz einschließlich der Bereiche, in denen die Baustellenerschließung an das Straßen- und Wegenetz anschließt, ist ein Beweisicherungsverfahren durchzuführen, das die Ausgangssituation und den Zustand nach Abschluss der Baumaßnahme erfasst. Der ursprüngliche Zustand ist wiederherzustellen.
- 1.7** Die Details der vorübergehenden Inanspruchnahme öffentlicher Straßen im Zuge der Bauausführung sind im Zuge der Ausführungsplanung mit den

jeweils zuständigen Straßenbaubehörden abzustimmen.

- 1.8** Die Erreichbarkeit der Baustelle und der Anliegergrundstücke für die Einheiten der Feuerwehr und des Rettungsdienstes sowie die dauernde Freihaltung der Rettungswege sowie der Bewegungs- und Aufstellflächen ist während der gesamten Bauzeit sicherzustellen.
- 1.9** Zum Schutz der Anwohner vor vermeidbaren bauzeitlichen Beeinträchtigungen ist die Gesamtbauzeit auf den erforderlichen Zeitraum zu begrenzen. Die Möglichkeiten zur parallelen Ausführung von Tätigkeiten sind - soweit für die Vorhabenträgerin zumutbar und aus Gründen des Immissionsschutzes zulässig - zu nutzen.
- 1.10** Die Vorhabenträgerin hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Auswirkungen aus dem Baubetrieb während der gesamten Bauzeit rechtzeitig vorher in geeigneter Weise umfassend zu informieren. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung bezüglich des Beginns der Bauarbeiten muss mindestens drei Monate vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen. Ein Ansprechpartner für etwaige Beanstandungen oder Fragen ist zu benennen.
- 1.11** Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in die bauzeitlich in Anspruch genommenen Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden. Der ursprüngliche Zustand ist so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederherzustellen, sofern dies aufgrund der Art der Eingriffe möglich ist. Verbleibende Schäden sind im Zuge des Entschädigungsverfahrens zu regulieren.

2. Immissionsschutz

2.1 Luftschall (betriebsbedingt)

2.1.1 Aktiver Schallschutz

- 2.1.1.1** Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche werden als Maßnahmen des aktiven Schallschutzes antragsgemäß festgestellt:

Lärmschutzwände östlich Bf. Neu-Isenburg, Höhe: 6 m		
<i>Gemarkung</i>	<i>Eisenbahnstrecke</i>	<i>Kilometrierung</i>
Neu-Isenburg	RTW	4,4+59 – 4,9+34 und 5,0+10 – 5,3+48

BüG		
<i>Gemarkung</i>	<i>Eisenbahnstrecke</i>	<i>Kilometrierung</i>
Frankfurt am Main/Wald	3651	1,8+42 – 2,9+41
Neu-Isenburg	3601	6,5+00 – 7,9+00
Dreieich/Buchsschlag	3601 (Richtungsgleis Frankfurt/M. – Darmstadt)	10,0+26 – 10,7+00
	3601 (Richtungsgleis Darmstadt – Frankfurt/M.)	10,2+06 – 10,7+00

Schienenstegdämpfer		
<i>Gemarkung</i>	<i>Eisenbahnstrecke</i>	<i>Kilometrierung</i>
Neu-Isenburg	3601	6,5+00 – 7,9+00
Dreieich/Buchsschlag	3601 (Richtungsgleis Frankfurt/M. – Darmstadt)	10,0+26 – 10,7+00
	3601 (Richtungsgleis Darmstadt – Frankfurt/M.)	10,2+06 – 10,7+00

Die zur Ausführung kommenden Schallschutzwände und Schienenstegdämpfer müssen gem. EIGV vom EBA für ihren Bestimmungszweck zugelassen worden sein.

- 2.1.1.2** Die festgestellten Schallschutzwände sind als Ersatz für die vorhandenen Lärmschutzwände vor der Inbetriebnahme der RTW zu errichten und auf

Dauer zu unterhalten. Da die Schallschutzwand im Eigentum der DB AG steht, ist diese mit der Umsetzung dieser Nebenbestimmung zu beauftragen.

Soweit es der Bauablauf zulässt bzw. diesen nicht unzumutbar erschwert, sind sie zeitlich vor den übrigen Baumaßnahmen zu realisieren. Möglichkeiten einer ortsbildgerechten Gestaltung der Schallschutzwände sind im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt Neu-Isenburg abzustimmen.

2.1.1.3 Besonders überwachtes Gleis

Im Rahmen des Schallschutzkonzeptes ist gemäß den festgestellten Planunterlagen das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) anzuwenden.

Die Regelungen zum Verfahren BüG ergeben sich aus der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes – Pr.1110 Rap/Rau 98 – vom 16. März 1998 (VkBl. Amtlicher Teil, Heft 7, 1998). Abweichend von Ziffer 3.2.2 der Verfügung, wonach bei einem im Schallmesswagen (SMW) angezeigten Wert von 51 dB(A) das Schleifen der Schienenfahrflächen innerhalb von 2 Monaten zu veranlassen ist, wird entsprechend der Änderungsverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes – Pr.1110 Rap/Rau 98 zum Lärmschutz an Schienenwegen, Einführung einer Auslöseschwelle – vom 19. August 2008 eine Auslöseschwelle von 50 dB(A) [Schallmesswagenanzeige von + 2 dB(A)] festgelegt, bei deren Erreichen oder Überschreitung der entsprechende Gleisabschnitt innerhalb von 12 Monaten nach der Befahrung durch den SMW akustisch zu schleifen ist.

2.1.2 Passiver Schallschutz

Soweit die Beurteilungspegel – auch unter Berücksichtigung der in verschiedenen Bereichen vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen – die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, wird passiver Lärmschutz in Form von Aufwendungsersatz für die durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen, die nach der 24. BImSchV für schutzwürdige Räume erforderlich und noch nicht vorhanden sind, angeordnet.

Im Hinblick auf die IP 452 (3. OG) und IP 456 (4. OG) ergeht diese Anordnung ausdrücklich auch mit Blick auf die ermittelte Gesamtlärmbelastung. Sofern die Prüfung ergeben sollte, dass nur aufgrund der Gesamtlärmbelastung eine bauliche Verbesserung von Umfassungsbauteilen erforderlich wird, wird passiver Lärmschutz in Form von Aufwendungsersatz für die durchzuführenden Schutzmaßnahmen gewährt, die erforderlich sind, um die Schalldämmung schutzwürdiger Räume so zu erhöhen, dass der

Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel den Immissionsgrenzwert von 60 dB(A) überschreitet, mindestens kompensiert wird.

Erforderliche Maßnahmen an denkmalgeschützten Gebäuden müssen den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung tragen und bedürfen der Abstimmung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde.

Sofern bei gewerblich genutzten schutzwürdigen Räumen Maßnahmen des passiven Schallschutzes erforderlich werden und es als Folge der insoweit erforderlichen Bautätigkeiten zu Ertragsausfällen kommt, wird ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung dem Grunde nach zuerkannt. Die Ertragsausfälle sind in geeigneter Weise glaubhaft zu machen.

2.1.3 Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen

Soweit die Beurteilungspegel – unter Berücksichtigung der in verschiedenen Bereichen vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen – die für den Tag maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschreiten und davon schutzwürdige Außenwohnbereiche betroffen sind, sind die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld auszugleichen.

Die Entschädigung ist in analoger Anwendung der Abschnitte 51 - 55 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Bau- last des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärmSchR 1997) zu ermitteln (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 02.06.1997 – StB 15/14.80.13-65/11 Va 97, VkB1. 1997, 434).

2.1.4 Anspruchsberechtigte passiver Schallschutz / Entschädigung

Die dem Grunde nach anspruchsberechtigten Nutzungen für passiven Schallschutz und/oder Außenwohnbereichsentschädigung ergeben sich aus der im Übrigen nur nachrichtlichen Anlage 20.1a, Anhänge 6.1a neu, 6.2a neu und 6.4a neu.

2.1.5 Schallschutz im baulich unveränderten Bereich

Für die schutzwürdigen Nutzungen in Dreieich/Buchsschlag, die sich im Einwirkungsbereich der baulich unveränderten, von der RTW mitgenutzten Eisenbahnstrecke 3655 befinden und an denen der Beurteilungspegel im Planfall als Folge des zugelassenen Vorhabens Werte von 60 dB(A) in der Nacht erstmals überschreitet oder an denen sich diese Werte weiter erhöhen, wird passiver Lärmschutz in Form von Aufwendungsersatz für die durchzuführenden Schutzmaßnahmen gewährt, die erforderlich sind,

um die Schalldämmung schutzwürdiger Räume so zu erhöhen, dass der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel den Immissionsgrenzwert von 60 dB(A) überschreitet, mindestens kompensiert wird.

Die dem Grunde nach anspruchsberechtigten Nutzungen ergeben sich aus der im Übrigen nur nachrichtlichen Anlage 20.1a, Anhang 6.3a neu.

2.1.6 Hinweispflicht der Vorhabenträgerin

Die Eigentümer und die den Eigentümern gleichgestellten Wohnungseigentümer und Erbbauberechtigten der jeweiligen, dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäude (Erstattungsberechtigten) sind von der Vorhabenträgerin auf die Möglichkeit der Erstattung/Entschädigung hinzuweisen, sobald mit der Bauausführungsplanung begonnen wird.

2.1.7 Festsetzung der Entschädigung

Kann über die zu leistende Entschädigungshöhe zwischen der Vorhabenträgerin und den jeweiligen Betroffenen keine Einigung erzielt werden, entscheidet die Enteignungsbehörde auf Antrag einer der Parteien in einem gesonderten Verfahren.

2.2 Erschütterungsschutz und Körperschall (betriebsbedingt)

2.2.1 Die DIN 4150-2 und die DIN 4150-3 (Erschütterungen) sowie die in Anlehnung an die 24. BImSchV festgelegten, aus Tabelle 1 der 24. BImSchV abgeleiteten Innenpegel (Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung zuzüglich 3 dB(A)) als Maßstab zur Beurteilung der Körperschallpegel sind einzuhalten.

2.2.2 Nach Fertigstellung der Erd- und Ingenieurbauwerke sind die der erschütterungstechnischen Untersuchung zugrunde gelegten Übertragungsfunktionen durch eine nach § 29b BImSchG bekanntgegebene Messstelle durch Messungen mit geeigneter Fremdanregung zu verifizieren. Die Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde zeitnah mitzuteilen. Sollte sich zeigen, dass als Folge des Vorhabens mit einer wesentlichen Erhöhung der prognostizierten Erschütterungseinwirkungen bzw. mit einer Überschreitung der gewählten Grenzwerte zur Beurteilung der Sekundärschallimmissionen zu rechnen ist, sind weitere Gebäude im Einwirkungsbereich zu untersuchen, um erforderliche Schutzmaßnahmen festlegen zu können. Eine abschließende Entscheidung über dann notwendige Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung einer Entschädigung für den Fall,

dass solche Schutzvorkehrungen untunlich sein sollten, bleibt vorbehalten.

2.3 Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder

Für die dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV unterfallenden, neu zu errichtenden bzw. zu ändernden Oberleitungsanlagen ist zu gewährleisten, dass die technischen Möglichkeiten zur Vermeidung erheblich belästigender oder potenziell zu Schäden führender Wirkungen wie Funkenentladungen auch zwischen Personen und leitfähigen Objekten ausgeschöpft wurden.

2.4 Bauzeitlicher Immissionsschutz

2.4.1 Es ist bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baufahrzeuge sowie Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall-, Erschütterungs- und Schadstoffemissionen als Mindestanforderung dem Stand der Technik entsprechen. Hinsichtlich Radladern und Kraftstromerzeugern sind lärmarme Typen mit der Kennzeichnung nach RAL-UZ 53 („Blauer Engel“) oder einer entsprechenden anderen Zertifizierung einzusetzen.

Ferner ist sicherzustellen, dass die Baufelder in jeder Bauphase so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Schall-, Erschütterungs-, Geruchs-, Staub- sowie Lichtimmissionen verhindert und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Alle auf der Baustelle tätigen Firmen und deren Beschäftigte sind regelmäßig über die relevanten Belange des Immissionsschutzes zu informieren.

2.4.2 Im Wirkungsbereich schutzbedürftiger Bebauung sind lärmintensive Baumaßnahmen in der Nachtzeit (20:00 Uhr – 07:00 Uhr) sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen nur ausnahmsweise zulässig, wenn

- sie aus wichtigen technischen Gründen nicht tagsüber bzw. werktags vorgenommen werden können,
- sie aus wichtigen technischen Gründen in die Nacht hinein bzw. an

Sonn- oder gesetzlichen Feiertagen fortgeführt werden müssen oder

- ein besonderes öffentliches Interesse daran besteht, dass sie nicht tagsüber bzw. werktags durchgeführt werden.

Sofern lärmintensive Nacharbeiten unausweichlich notwendig sind, sind sie auf eine Zeitdauer von 3 Stunden zu beschränken. Ist darüber hinaus Nacharbeit erforderlich, dürfen die jeweils maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm nicht überschritten werden.

Die Arbeiten einschl. einer nachvollziehbaren Begründung sind zu dokumentieren, die Dokumentation ist der zuständigen Immissionsschutzbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Die nach anderen gesetzlichen Regelungen wie dem Feiertagsgesetz oder dem Arbeitszeitgesetz erforderlichen Zulassungen, Befreiungen u. ä. unterliegen nicht der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses und sind im Bedarfsfall von den beauftragten Unternehmen bei den zuständigen Behörden einzuholen.

2.4.3

Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der bauzeitlichen Luftschallimmissionen die Beachtung der 32. BImSchV und der AVV Baulärm sicherzustellen. Angesichts der verkehrsbedingten Lärmvorbelastung wird die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG für die Baulärmimmissionen im Einwirkungsbereich der Baumaßnahmen abweichend von den Immissionsrichtwerten nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm festgesetzt und

- um 2 dB(A) angehoben, sofern die Vorbelastung aus Verkehrslärm den jeweils maßgeblichen Richtwert nach AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) übersteigt, oder
- um 5 dB(A) angehoben, sofern die Vorbelastung aus Verkehrslärm den jeweils maßgeblichen Richtwert nach AVV Baulärm um mehr als 10 dB(A) übersteigt.

Die in diesem Sinne vorbelasteten schutzwürdigen Nutzungen ergeben sich aus der im Übrigen nur nachrichtlichen Anlage 20.4a, Anhänge 3.1a, 3.2 und 3.3. Im Übrigen bleiben die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm für die Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich.

2.4.4 Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden die Beachtung der DIN 4150-2 sicherzustellen.

Die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG bestimmt sich für die tagsüber durch Baumaßnahmen verursachten Erschütterungseinwirkungen anhand der Anhaltswerte nach Abschnitt 6.5.4.2 der DIN 4150-2.

Die in Kapitel 6.5.4.3 der DIN 4150-2 beschriebenen Maßnahmen zur Minderung erheblicher Belästigungen sind umzusetzen, sofern die zur Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen maßgebliche Stufe I nicht eingehalten werden kann.

Nachts dürfen ausnahmslos keine erschütterungsintensiven Baumaßnahmen durchgeführt werden.

2.4.5 Die Zumutbarkeit bauzeitlicher Lichtimmissionen ist anhand der Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (Lichtimmissionen) zu beurteilen. Die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG bemisst sich anhand der darin festgelegten Immissionsrichtwerte der mittleren Beleuchtungsstärke (Tabelle 1) und der maximal zulässigen Blendung (Tabelle 2).

2.4.6 Mehr als nur unwesentliche und ursächlich auf das Vorhaben zurückgehende Verschmutzungen und sonstige Verunreinigungen der anliegenden Hausfassaden sind vorrangig durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden, unvermeidliche Verunreinigungen sind spätestens nach Abschluss der jeweiligen Bauarbeiten durch die Vorhabenträgerin zu beseitigen. An den Baustellenzufahrten sind geeignete Maßnahmen vorzusehen, um über das übliche Maß hinausgehende Verschmutzungen von Verkehrsflächen zu vermeiden bzw. zu beseitigen.

2.4.7 Die Vorhabenträgerin hat alle erforderlichen und mit verhältnismäßigem Aufwand zu realisierenden Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung der Immissionen durch Luftschall, Erschütterungen, Staub und Abgase sowie Lichtimmissionen durchzuführen.

Aufgrund der zu erwartenden Immissionsbelastungen – insbesondere im Hinblick auf den Baulärm – sind auf der Grundlage der konkreten Baubetriebsplanung detaillierte Planungen zur Immissionsvermeidung und -minderung zu erstellen.

2.4.8 Für die am stärksten betroffenen Immissionsorte im Einwirkungsbereich des Bauvorhabens sind kontinuierliche Messungen durchzuführen. Zu diesem Zweck sind bis zum Beginn der Bauarbeiten Messstellen zur Ermittlung der baubedingten Schall- und Erschütterungsimmisionen einzurichten. Geeignete Messpunkte sind festzulegen und dem Baufortschritt entsprechend anzupassen. Die Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren und aufzubewahren.

2.4.9 Zur Überwachung der bauzeitlichen Immissionen sind ein unabhängiger anerkannter Sachverständiger sowie ein Stellvertreter mit abgeschlossenem ingenieurwissenschaftlichem oder naturwissenschaftlichem Studium zu beauftragen. Sie müssen über nachweisbare Erfahrungen mit – bezüglich Art, Umfang und Schwierigkeitsgrad – vergleichbaren Baumaßnahmen verfügen. Der zu beauftragende Sachverständige bzw. das Ingenieurbüro, bei dem er beschäftigt ist, muss den Anforderungen des § 29b BImSchG entsprechen.

Die Auswahl des Sachverständigen und seines Stellvertreters hat im Einvernehmen mit den zuständigen Immissionsschutzbehörden zu erfolgen.

Die Aufgaben des Sachverständigen umfassen insbesondere

- die gutachterliche Prüfung der Planungen zur Immissionsvermeidung bzw. -minderung nach A. V. 2.4.7,
- die Einrichtung der Messstellen und Festlegung der Messpunkte nach A. V. 2.4.8 sowie
- die messtechnische Überwachung der baubedingten Schall-, Erschütterungs- und Lichtimmisionen auf der Grundlage eines von ihm zu erarbeitenden Messkonzepts.

Darüber hinaus ist der Sachverständige Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen Betroffenen. In dieser Funktion hat er insbesondere Betroffene auf deren Verlangen von den Ergebnissen der Immissionsmessungen zu unterrichten und diesen rechtzeitig vorher in geeigneter Weise (z. B. durch Informationsveranstaltungen, Postwurfsendungen, Homepage o. ä.) Informationen über immissionsintensive Bauarbeiten und deren voraussichtliche Dauer zur Verfügung zu stellen.

Der Sachverständige ist den zuständigen Immissionsschutzbehörden und der Planfeststellungsbehörde auskunftsverpflichtet.

-
- 2.4.10** Die Planungen zur Immissionsvermeidung und –minderung, das Messkonzept sowie die einzurichtenden Messstellen und festzulegenden Messpunkte sind rechtzeitig vorher mit den zuständigen Immissionsschutzbehörden beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und dem Kreisausschuss des Kreises Offenbach abzustimmen und bedürfen ihrer Freigabe. Dafür sind jeweils vier Kalenderwochen einzuplanen.
- 2.4.11** Verbleiben trotz aller vorgesehenen Maßnahmen unzumutbare Immissionseinwirkungen und sind weitergehende Maßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, steht den Betroffenen für die Zeit der Überschreitung der jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. der Anhaltswerte nach A. V. 2.4.3 und A. V. 2.4.4 gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zurverfügungstellung angemessenen Ersatzwohnraums bzw. eine auf die Tage der Überschreitung bezogene Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld nach Maßgabe der nachfolgenden Kriterien zu:
- 2.4.11.1** Für Außenbereiche besteht ein Entschädigungsanspruch für die Anzahl der Tage in den Monaten April – Oktober, an denen der Beurteilungspegel den nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm jeweils maßgeblichen, ggf. projektspezifisch angehobenen Immissionsrichtwert (vgl. A. V. 2.4.3) am Tag überschreitet, jedoch nur insoweit, als die konkret betroffene Fläche aufgrund ihrer Lage und Funktion schutzbedürftig ist. Abweichend von der Regelung gemäß Nr. 3.1.2 AVV Baulärm gilt für diesen Entschädigungsanspruch als Tagzeit mit den insoweit maßgeblichen Immissionsrichtwerten die Zeit von 07:00 bis 22:00 Uhr.
- 2.4.11.2** Betroffenen Anwohnern steht bezüglich der Nutzung von Schlafräumen ein Anspruch auf Zurverfügungstellung angemessenen Ersatzwohnraums zu, sofern gemäß den Ergebnissen aus dem Baulärm-Monitoring der Beurteilungspegel von 60 dB(A) überschritten wird. Für Personengruppen mit einem besonderen Ruhebedürfnis, wie z. B. im Schichtdienst Beschäftigte, besteht auch am Tag ein Anspruch auf Ersatzwohnraumgestaltung für Schlafräume, sofern der Beurteilungspegel von 60 dB(A) überschritten wird.
- Im Übrigen besteht für Wohnräume ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung, sofern gemäß den Ergebnissen aus dem Baulärmmonitoring der Beurteilungspegel von 70 dB(A) überschritten wird. Für besonders schützenswerte Personengruppen, die dem Lärm nur bedingt ausweichen können, wie Schwangere oder schwer erkrankte Personen,

besteht ausnahmsweise auch am Tag ein Anspruch auf Zurverfügungstellung von Ersatzwohnraum.

- 2.4.11.3** Der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung entfällt für die Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.
- 2.4.11.4** Für gewerblich genutzte und dem dauernden Aufenthalt oder dem Schlafen dienende Räumlichkeiten besteht bei Überschreiten der vorgenannten Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung bei auf den Baubetrieb zurückzuführenden Umsatzeinbußen. Die Ertragsausfälle sind in geeigneter Weise glaubhaft zu machen.
- 2.4.11.5** Die vorgenannten Ansprüche setzen voraus, dass innerhalb eines fortlaufend zu berechnenden Zeitraums von 30 aufeinanderfolgenden Tagen die maßgeblichen Anhalts- bzw. Richtwerte (bezogen auf Außenwohnbereiche und Erschütterungseinwirkungen) bzw. die für Innenräume als maßgeblich angesehenen Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag / 60 dB(A) in der Nacht an drei aufeinanderfolgenden Tagen überschritten werden. Der Anspruch besteht dann für jeden Tag, an dem die Anhalts- bzw. Richtwerte überschritten werden.
- 2.4.11.6** Kann über die zu leistende Entschädigungshöhe keine Einigung erzielt werden, entscheidet die Enteignungsbehörde auf Antrag einer der Parteien in einem gesonderten Verfahren.
- 2.4.12** Die nachträgliche Festsetzung, Ergänzung oder Änderung von Nebenbestimmungen zum bauzeitlichen Immissionsschutz bleibt gem. § 74 Abs. 3

HVwVfG vorbehalten.

3. Wasserwirtschaft

3.1 Sicherstellung der Wasserversorgung / Stadtwaldwasserwerke

3.1.1 Mit dem Bau darf erst begonnen werden, wenn eine Ersatzwassermenge von insgesamt 200 m³/h bzw. 4.800 m³/d zur Verfügung gestellt werden kann. Die Verfügbarkeit dieser Menge ist einen Monat vor Baubeginn gegenüber dem Regierungspräsidium Darmstadt – Abteilung Umwelt Frankfurt, Dezernat IV/F 41.1 (Grundwasser, Bodenschutz Ost) nachzuweisen (z. B. durch eine diesbezügliche Bestätigung der Hessenwasser GmbH & Co. KG). Die Verfügbarkeit ist für die gesamte Bauzeit des Vorhabens im Bereich der Zonen II und IIIA der Wasserwerke Goldstein und Oberforsthaus westlich der Isenburger Schneise zu gewährleisten. Eine Beendigung der Zurverfügungstellung dieser Ersatzwassermenge ist rechtzeitig vorab mit dem Dezernat IV/F 41.1 abzustimmen. Bezüglich der Ersatzwasserbeschaffung kann das „Ersatzwasserbeschaffungskonzept“ - Dr. Roth vom März 2020 zugrunde gelegt werden, welches Teil der Planfeststellungsunterlagen ist.

3.1.2 Für den betriebsbedingten Havariefall ist eine Auswirkungsuntersuchung durchzuführen und ein darauf basierender Maßnahmenplan zum Schutz der Trinkwassergewinnungsanlagen „Wasserwerk Goldstein“ und „Wasserwerk Oberforsthaus“ zu erstellen und mit den Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Rettungsdienste usw.) sowie der Hessenwasser GmbH & Co. KG abzustimmen.

Die Auswirkungsuntersuchung und der abgestimmte Maßnahmenplan sind dem Dezernat IV/F 41.1 spätestens 3 Monate vor Inbetriebnahme zur Kenntnis zu geben.

Die Festsetzung diesbezüglicher weiterer Anforderungen bleibt vorbehalten.

4. Altlasten/Bodenschutz und Abfallwirtschaft

4.1 Vor Beginn der Baumaßnahme ist ein Konzept für die bodenkundliche Baubegleitung zu erstellen und dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV – Umwelt Frankfurt, Dezernat IV/F 41.5 (Bodenschutz West) zur

Prüfung vorzulegen. Sie kann Teil der ökologischen Baubegleitung sein, die für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere bereits vorgesehen ist, sofern das beauftragte Büro die notwendige Fachkunde nachweisen kann.

- 4.2** Bei der Beprobung, Einstufung und Verwertung des bei der Baumaßnahme anfallenden Abfalls sind die Regelungen des Merkblattes „Entsorgung von Bauabfällen“ in der aktuellen Fassung [derzeitiger Stand: 1. September 2018, abrufbar im Internet unter www.rp-darmstadt.de (Startseite → Umwelt & Verbraucher → Abfall → Bau- und Gewerbeabfall)] zu beachten und anzuwenden.
- 4.3** Die vorherige Zustimmung des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung IV - Umwelt Frankfurt, Dezernat IV/F 42.2 (Abfallwirtschaft West) als zuständige Abfallbehörde ist zu dem Beprobungsumfang, der Einstufung sowie zu den beabsichtigten Entsorgungsmaßnahmen einzuholen, wenn mit speziellen nutzungsbedingten Schadstoffgehalten in den Bauabfällen zu rechnen ist oder solche noch unvorhergesehen auftreten sollten.
- 4.4** Material auch aus räumlich kleineren Bereichen mit Schadstoffbelastungen ist von geringer belastetem Material zu trennen und den passenden Entsorgungsfractionen zuzuordnen, soweit es technisch durchführbar ist. Die für die schadlose Verwertung maßgeblichen Konzentrationen an Schadstoffen dürfen zum Zweck einer umweltverträglichen Verwertung weder durch die Zugabe von geringer belastetem Material gleicher Herkunft noch durch Vermischung mit anderen unbelasteten Stoffen eingestellt werden.
- 4.5** Hinsichtlich der Beprobung ist die Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung/Beseitigung von Abfällen (LAGA PN 98) vom 14. Mai 2003 (StAnz. Hessen Nr. 23 vom 9. Juni 2003, S. 2288) anzuwenden.
- 4.6** Fällt bei der Maßnahme Gleisschotter als Abfall an, ist dieser neben den im Merkblatt aufgeführten relevanten Parametern auf Herbizide bzw. Abbauprodukte zu untersuchen. Bei der Herbizid-Analyse ist eine Beschränkung auf die Parameter Atrazin, Simazin, Diuron, Dimefuron, Flumioxazin, Glyphosat und AMPA möglich, soweit die Belastung mit anderen Herbiziden und relevanten Abbauprodukten mit der erforderlichen Sicherheit ausgeschlossen werden kann. Bei gesicherten Kenntnissen über den Einsatz von Herbiziden in dem zu untersuchenden Bereich in der Vergangenheit

ist auch eine Parameterreduzierung auf die tatsächlich eingesetzten Herbizide möglich.

- 4.7** Bei der Entsorgung von Gleisschotterfraktionen (oder ggf. vergleichbar belasteten Abfällen) sind für den Schadstoff "Herbizide", neben den LAGA-Zuordnungswerten für Boden (siehe Merkblatt) folgende Werte heranzuziehen:

Maximale Herbizidkonzentrationen im Eluat			
Verwertung analog	Z1.1	Z1.2	Z2
Summe Herbizide (µg/l)	0,5	1,5	3

Darüber hinaus sind die Anforderungen der Bundesbodenschutzverordnung zu beachten.

- 4.8** Für die Beseitigung von Gleisschotter (oder ggf. vergleichbar belasteten Abfällen) auf geeigneten hessischen Deponien werden folgende Grenzwerte für Herbizide herangezogen:

Maximale Herbizidkonzentrationen im Eluat			
Deponieklasse	DK 0	DK I	DK II
Summe Herbizide (µg/l)	3	10	20

4.9 Hinweise:

- 4.9.1** Bei der Entsorgung von Holzabfällen sind die Vorgaben der Altholzverordnung zu beachten. Holzabfälle sind je nach Grad der Belastung stofflich oder energetisch zu verwerten. Eine Ablagerung auf Deponien ist nicht zulässig.

- 4.9.2** Bei der Abfalleinstufung und Entsorgung von Altholz sind die Vorgaben der Altholzverordnung zu beachten. So sind z. B. Hölzer aus dem Außenbereich und für tragende Teile im Regelfall als gefährlicher Abfall unter dem Abfallschlüssel 17 02 04* „Glas, Kunststoff und Holz, die gefährliche Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind“ einzustufen.

- 4.9.3** Die Zwischenlagerung des bei den Bauarbeiten anfallenden Erdaushubs und Bauschutts im Bereich der Baustelle und die Beprobung nach LAGA M 20 direkt vor Ort ist als Lagerung am Ort der Entstehung zu klassifizieren.

Die zeitweilige Lagerung sowie die Behandlung (resp. das Brechen des

Bauschutts am Ort der Entstehung innerhalb eines Jahres) auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle ist bis zur Dauer eines Jahres genehmigungsfrei. Eine darüber hinaus gehende Lagerung sowie die Behandlung der Abfälle bedarf der Genehmigung nach §§ 4, 19 BImSchG.

- 4.9.4** Die anfallenden Abfälle Erdaushub und Bauschutt bzw. das ggf. hergestellte Recyclingmaterial sind gem. § 7 Abs. 2 KrWG vorrangig zu verwerten.

5. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

5.1 Vermeidung und Minimierung, Artenschutz

- 5.1.1** Baubeginn und Bauabschluss sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V – Landwirtschaft, Weinbau, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz, Dezernat V 53.1 (Naturschutz – Planungen und Verfahren) unverzüglich anzuzeigen.

- 5.1.2** Alle Baumaßnahmen sind unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Biotope und durch den Einsatz umweltschonender Arbeitstechniken durchzuführen. Die im Kapitel 7.3 der UVS mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und den Maßnahmenblättern beschriebenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind umzusetzen.

- 5.1.3** Soweit bei der Ausführung der Baumaßnahme zusätzliche Eingriffe oder Änderungen der im LBP geplanten Maßnahmen erforderlich sind, ist hierfür vorher die schriftliche Zustimmung des Dezernats V 53.1 einzuholen. Die Änderungen sind in der Abschlussbilanzierung zu berücksichtigen.

- 5.1.4** Die landschaftspflegerischen Vermeidungsmaßnahmen V3 bis V10 sowie die CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse (K1, K2, K4, K7) und das Aufhängen von Vogel- und Fledermauskästen (K8 und K9) wurden in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung LAP 1 vom 17. Dezember 2021 konkretisiert. Diese sind entsprechend der Ausführungsplanung umzusetzen. Die Umsetzung der Maßnahmen V11 bis V15 ist entsprechend der Maßnahmenblätter durchzuführen.

- 5.1.5** Die funktionsfähige Herstellung der Maßnahmen K1, K2, K4 und K7 ist dem Dezernat V 53.1 vor dem Zeitpunkt der Umsiedelung der Eidechsen nachzuweisen. Das Ergebnis der artenschutzrechtlichen Kontrolle des Gebäudes (V15) ist dem Dezernat V 53.1 vor dem Abriss des Gebäudes

auf der BE-Fläche 18 nachzuweisen. Sofern sich Hinweise auf winterschlafende Tiere ergeben, sind ergänzende Maßnahmen abzustimmen.

Die Schutzzäune für Reptilien, Amphibien und angrenzende Vegetation (Maßnahmen V3 und V4) sind regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit zu kontrollieren. Die Kontrollintervalle sind mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen.

5.1.6 Die Standorte der Vogelkästen (Maßnahme K8) sowie die Fledermauskästen (Maßnahme K9) sind mittels GPS einzumessen und in einer Karte darzustellen. Die Kästen sind jährlich zu kontrollieren und bei Bedarf fachgerecht zu reinigen. Defekte oder nicht mehr vorhandene Kästen sind unverzüglich durch gleiche Kästen zu ersetzen. Über diese Tätigkeiten ist ein Vermerk zu erstellen und spätestens zum Ende des Kalenderjahres dem Dezernat V 53.1 vorzulegen. Die Dauer der Unterhaltung der Kästen ist mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen.

5.1.7 Zum Schutz der Vögel sind die neuen Oberleitungen und Maste konstruktiv so auszuführen, dass die Vögel gegen Stromschlag geschützt sind.

5.1.8 Die Umsetzung der naturschutzrechtlichen Auflagen ist durch eine qualifizierte ökologische Baubegleitung aus dem Fachbereich der Landespflege oder vergleichbarer Fachrichtungen zu begleiten und sicherzustellen. Vor Baubeginn ist dem Dezernat V 53.1 die damit beauftragte Person zu benennen.

Über den Sachstand der jeweiligen Zwischenschritte (z. B. Baumhöhlenkontrolle, Kontrolle des Gebäudes auf winterschlafende Fledermäuse, Herstellung der Eidechsenhabitate, Umsiedlungsmaßnahmen etc.) sind durch die ökologische Baubegleitung zeitnah Ergebnisprotokolle zu erstellen und dem Dezernat V 53.1 vorzulegen.

5.2 Ausgleich und Ersatz

5.2.1 Die Ausführungspläne für die Kompensations-, Wiederherstellungs- und Gestaltungsmaßnahmen und ggf. notwendige Abweichungen von den Maßnahmenblättern sind mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen. Die konkreten Pflanzpläne sind in Abstimmung mit dem Waldeigentümer zu erstellen.

Bei der Wiederherstellung von Wald entlang der Trasse sind statt den geplanten Aufforstungen (W8, W9 und W13) naturnahe Waldränder anzulegen (Maßnahme W1). Ob und in welchem Anteil Kiefern im Bereich der

Waldränder eingebracht werden können, kann im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Dezernat V 53.1 unter Beteiligung der Stadt Frankfurt am Main als Flächeneigentümerin geklärt werden.

Die Maßnahmen W4 „Wiederherstellung von Grabeland“ und W17 „Wiederherstellung strukturreicher Hausgärten“ sind nur dann zu realisieren, wenn die vorhandenen Gärten naturschutzrechtlich legal waren. Andernfalls ist in den Bereichen die Maßnahme W1 vorzusehen.

Für die waldbaulichen Maßnahmen (W1, W8, W9, W13) und die Gehölz- und Baumpflanzungen (W5, W6, W11, W14, G1, G4, G5) sind standortheimische Baum- und Straucharten regionaler Herkunft aus dem Gebiet 4 „Westdeutsches Bergland mit Oberrheingraben“ gemäß Kapitel 7.9 des LBP zu verwenden.

Für die Einsaaten bei den Maßnahmen K1 bis K7, W7, W10, W11, W16, G2, G3, G6 und G7 ist zertifiziertes gebietseigenes Saatgut aus der Herkunftsregion 9 „Oberrheingraben“ gemäß Kapitel 7.9 des LBP zu verwenden.

Für die Maßnahme K20 ist zu prüfen, ob der vorhandene Oberboden zur Herstellung eines Sandmagerrasens geeignet ist oder ob der Magerrasen nicht besser direkt auf dem Rohboden herzustellen ist.

5.2.2 Für die Aufforstungen K18 und K19, die auf einem Ökokonto gebucht sind, sind spätestens 4 Wochen nach Erlass des Beschlusses Abbuchungsbelege von den zuständigen unteren Naturschutzbehörden vorzulegen. Die Aufforstung der Maßnahmen K12, K13, K14 und K15 ist nach Möglichkeit im Jahr der Rodung nachzuweisen.

5.2.3 Spätestens 3 Monate nach Erlass des Beschlusses sind dem Dezernat V 53.1 die Daten über die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen auf einem digitalen Datenträger zu übermitteln. Die Abgabe der Daten hat entsprechend dem 'Merkblatt zur Bereitstellung von Naturschutzdaten' des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 30. Juli 2013 zu erfolgen. Das Merkblatt einschließlich der zugehörigen Anlagen und Listen kann im Downloadbereich des NATUREG-Viewers unter 'Anleitungen und Vorgaben' (<http://natureg.hessen.de/>) heruntergeladen werden. Gemäß Anlagen 1 – 3 des Merkblattes sind ein vollständig ausgefülltes Begleitblatt zur Bereitstellung der Naturschutzdaten, Sachdaten zum Verfahren und zu den Kompensationsmaß-

nahmen in Form von Tabellen und graphische Daten im shape-Format abzugeben.

- 5.2.4** Soweit in den Maßnahmenblättern nichts anderes bestimmt ist, sind die trassennahen Maßnahmen spätestens in der der Fertigstellung der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode durchzuführen. Ihr Abschluss ist dem Dezernat V 53.1 anzuzeigen. Die frist- und sachgerechte Durchführung ist in einem Bericht zu dokumentieren und dem Dezernat V 53.1 spätestens bis 1 Jahr nach Abschluss der Baumaßnahme vorzulegen.
- 5.2.5** Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Sukzessionsflächen der Maßnahme W16 über einen Zeitraum von 3 Jahren zweimal jährlich in der Vegetationsperiode auf das Auftreten von invasiven Arten (z. B. Goldrute, Japanischer Staudenknöterich, Drüsiges Springkraut, Robinie, spätblühende Traubenkirsche etc.) hin zu kontrollieren. Bei Vorkommen invasiver Arten sind geeignete Maßnahmen, durch die die Ausbreitung verhindert oder minimiert wird, mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen. Die Kontrollen und die ggf. durchgeführten Maßnahmen sind in einem Bericht zu dokumentieren und jährlich zum Ende des Kalenderjahres vorzulegen.
- 5.2.6** Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind dauerhaft zu erhalten und entsprechend der Angaben in den Maßnahmenblättern zu pflegen. Die Unterhaltungspflege der Maßnahmen K1, K3, K4, K5, K6 und K20 ist vertraglich mit den Eigentümern zu sichern, sofern die Fläche nicht durch die Vorhabenträgerin erworben wird.
- 5.2.7** Nach Abschluss der Baumaßnahme ist eine naturschutzrechtliche Abschlussbilanzierung zu erstellen. In der Abschlussbilanzierung sind Eingriffe, die ggf. bei der Ausführung der Baumaßnahme zusätzlich erforderlich geworden sind, und die Änderung bei den landschaftspflegerischen Maßnahmen zu bilanzieren. Außerdem ist der noch zu erbringende forstrechtliche Ausgleich (Ersatzaufforstungsflächen oder Walderhaltungsabgabe) auf die naturschutzrechtliche Kompensation anzurechnen. Sollte sich durch den forstrechtlichen Ausgleich das in der Abschlussbilanzierung ermittelte Kompensationsdefizit verringern, kann die Ökokontomaßnahme K16 ggf. verkleinert werden. Mit der Abschlussbilanzierung ist eine Abschlussbewertung und endgültige Abgrenzung der aus dem Ökokonto auszubuchenden Fläche vorzulegen. Die Abbuchung der Ökokontomaßnahme K16 – Renaturierung der Nidda in der Stadt Karben, Gemarkung Klein-Karben, ist spätestens 4 Wochen nach der Vorlage der Abschlussbilanzierung vorzunehmen. Bis dahin ist die Maßnahme für die RTW zu

reservieren.

Soweit sich aus der Abschlussbilanzierung ein Kompensationsdefizit ergibt, sind zusätzliche Kompensationsmaßnahmen oder Ökokontomaßnahmen zu benennen und ergänzend festzusetzen.

- 5.2.8** Die in den Maßnahmenblättern vorgesehene dingliche Sicherung der Ausgleichsflächen ist durch einen Grundbucheintrag als beschränkt persönliche Dienstbarkeit zugunsten des Landes Hessen – Forstverwaltung – für Maßnahmen zum Zwecke des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses nachzuweisen. Die Eintragungstexte für die unterschiedlichen Maßnahmen sind abzustimmen. Die Eintragungsnachweise sind dem Dezernat V 53.1 spätestens 2 Jahre nach Bauabschluss vorzulegen.

6. Waldrecht

6.1 Aufschiebende Bedingung betreffend die dauerhafte Bannwaldumwandlung

Mit der Rodung von Bannwaldflächen darf erst begonnen werden, wenn in einem separaten waldrechtlichen Verfahren die Aufhebung der von dem Vorhaben dauerhaft in Anspruch genommenen 1,88 ha Bannwald der in Ziffer 1.21 und 1.31 der Anlage zum HWaldG aufgeführten fortgeltenden Bannwalderklärungen [Erklärung von Waldflächen in der Gemarkung Langen, Stadt Langen, Gemarkung Zeppelinheim und Neu-Isenburg, Stadt Neu-Isenburg, Gemarkung Buchschlag, Stadt Dreieich, Landkreis Offenbach zu Bannwald vom 26. Januar 1999, Az. 25-5916-BW (StAnz. 12/1999 S. 854) und Erklärung von Waldflächen in den Gemarkungen Sachsenhausen, Oberrad, Fechenheim, Schwanheim, Griesheim, Nied, Bergen-Enkheim und Wald, Stadt Frankfurt am Main, in der Gemarkung Offenbach, Stadt Offenbach am Main, in den Gemarkungen Zeppelinheim und Neu-Isenburg, Landkreis Offenbach, sowie in der Gemarkung Bischofsheim, Main-Kinzig-Kreis zu Bannwald vom 6. Juli 1993, Az. 01-5916-BW (StAnz. 29/1993 S. 1784), geändert durch Erklärung vom 24. Juli 2002 (StAnz. 32/2002 S. 3053), geändert durch Erklärung vom 28. November 2006 (StAnz. 1/2007 S. 18), geändert durch Erklärung vom 6. Februar 2007 und 23. März 2010 (StAnz. 16/2010 S. 1248)] zugelassen ist.

6.2 Waldumwandlung und forstrechtlicher Ausgleich (Ersatzaufforstung)

6.2.1 Für die dauerhafte Waldumwandlung von insgesamt 12,09 ha ist gemäß § 12 Abs. 4 Satz 1 HWaldG und für Bannwald gemäß § 13 Abs. 5 Satz 2 HWaldG flächengleicher forstrechtlicher Ersatz (Ersatzaufforstung) zu leisten.

6.2.2 Das derzeit noch bestehende Ersatzaufforstungsdefizit für das Vorhaben von 2,73 ha ist innerhalb von 3 Jahren ab Datum des Planfeststellungsbeschlusses auszugleichen.

6.2.3 Die Ersatzaufforstungen werden endgültig auf das Aufforstungsdefizit angerechnet, wenn die Waldneuanlagen durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V – Landwirtschaft, Weinbau, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz, Dezernat V 52 (Forsten) als forstfachlich gesichert festgestellt sind.

6.2.4 Bis zur Erfüllung der gesamten Verpflichtungen zur Ersatzaufforstung von 12,09 ha und Wiederbewaldung von 5,62 ha ist dem Dezernat V 52 jährlich eine tabellarische Waldbilanz über den Stand des forstrechtlichen Ausgleichs vorzulegen. Darüber hinaus sind der Entwicklungszustand der Forstkulturen sowie die Pflegemaßnahmen forstfachlich zu beschreiben. Der Turnus der Vorlage kann in Abstimmung mit dem Dezernat V 52 verändert werden.

6.3 Forstfachliche Minimierungsmaßnahmen

6.3.1 Unbeabsichtigte Inanspruchnahme

Die Grenzen der Waldumwandlung sind vor Rodungsbeginn deutlich sichtbar durch neonfarbene Pfosten zu verpflocken. Die Kennzeichnung ist bis zur Wiederaufforstung zu erhalten. Die Kennzeichnung der Außengrenzen ist dem Dezernat V 52 vier Wochen vor Beginn der Waldumwandlung schriftlich anzuzeigen.

6.3.2 Randwirkungen

Ist durch Veränderungen der abiotischen und der biotischen Einflüsse aufgrund der Waldrodung die Existenz des benachbarten Hauptbestandes gefährdet, so ist durch Voranbau in einer Bestandstiefe von bis zu 100 m

je nach Wind- und Sonnen-Exposition die Bestockung bzw. Überschirmung der Fläche sicherzustellen.

In Ergänzung der Maßnahme W1 sind (analog zur Planung PFA Mitte) deshalb im Rahmen der Detailplanung für die einzelnen angerissenen Waldbestände die zur Waldrand- und Bestandssicherung sowie zur Bodenpflege notwendigen waldbaulichen Maßnahmen (z. B. Voranbau) unter Berücksichtigung der Exposition sowie der Bestandsgefährdung forstfachlich abzuleiten und fachtechnisch darzustellen. Das Konzept ist mit dem Dezernat V 52 abzustimmen.

6.3.3 Waldböden

Die Wiederaufforstungsflächen sind bezüglich des Umgangs mit dem Boden ab dem Zeitpunkt der Vorbereitung der baubedingten Zwischennutzung bis einschließlich der Wiederherstellung und Sicherung der durchwurzelbaren Bodenschicht durch eine qualifizierte bodenkundliche Baubegleitung zu betreuen.

Vor Baubeginn ist dem Dezernat V 52 die für die bodenkundliche Baubegleitung beauftragte Person zu benennen.

Die Ergebnisse dieser Bauüberwachung sind in Text und Bild zu dokumentieren.

Die Rekultivierungsflächen sind vor der Wiederaufforstung durch die bodenkundliche Baubegleitung abzunehmen. Das Ergebnis ist dem Dezernat V 52 vor der Wiederaufforstung zur Kenntnis zu geben.

6.4 Ersatzaufforstung und Wiederaufforstung

6.4.1 Die vorübergehend gerodeten Waldflächen sind innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren nach Aufnahme des Schienenverkehrs wiederaufzuforsten (Wald gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 BWaldG) bzw. wiederherzustellen (Wald gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 BWaldG). Vor Durchführung der Aufforstung sind die natürlichen Bodenverhältnisse für die Waldnutzung wiederherzustellen.

6.4.2 Die Aufforstungen haben hinsichtlich Baumartenwahl, Forstschutzmaßnahmen und der fachtechnischen Ausführung in Abstimmung mit dem Dezernat V 52 zu erfolgen. Bis zur Feststellung der forstfachlich gesicherten Kultur durch die obere Forstbehörde ist rechtzeitig vor jeder Pflanzperiode

der Anwuchserfolg zu prüfen und ggf. nachzubessern. Forstfachlich gebotene Forstschutzmaßnahmen sind durchzuführen und ggf. nachzubessern.

- 6.4.3** Für die Aufforstungen sind standortgerechte Waldbaumarten geeigneter Herkünfte zu verwenden. Das eingesetzte Vermehrungsgut hat den Anforderungen des Forstvermehrungsgutgesetzes (FoVG v. 22. Mai 2002 (BGBl. I S. 1658)) und der dazu erlassenen Durchführungsverordnungen zu entsprechen.

7. Denkmalschutz

7.1 Archäologischer Denkmalschutz

- 7.1.1** Der Baubeginn ist der hessenArchäologie, Außenstelle Darmstadt, am Landesamt für Denkmalpflege Hessen und den Unteren Denkmalschutzbehörden bei der Stadt Frankfurt am Main und beim Landkreis Offenbach mindestens vier Wochen vorher mitzuteilen.

- 7.1.2** In dem von Baumaßnahmen betroffenen Bereich einschl. der Baustellen- einrichtungsflächen und der Baustraßen, soweit diese zur Realisierung des Vorhabens verbreitert werden müssen, ist bezüglich der bekannten Bodendenkmäler STW 5, STW 13, GO 54 und des historischen Wegedamms nördlich von Dreieich-Buchsschlag eine bauvorgreifende Untersuchung im Sinne des § 18 Abs. 1 HDSchG durchzuführen. In Bezug auf die Bodendenkmäler GOL 5 und SWA 54 ist im Zuge der Bauausführung mit der zuständigen Denkmalschutz- und der Denkmalfachbehörde abzustimmen, ob bauvorgreifende Untersuchungen erforderlich werden.

7.1.3 Hinweis:

Die Vorhabenträgerin ist gem. § 21 HDSchG verpflichtet, bei der Entdeckung oder dem Fund von Bodendenkmälern unverzüglich die Denkmalfachbehörde (Landesamt für Denkmalschutz Hessen) oder die jeweils zuständige untere Denkmalschutzbehörde zu informieren. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise vor Gefahren für die Erhaltung des Fundes zu schützen. Die Denkmalfachbehörde ist berechtigt, den Fund zu bergen, auszuwerten und zur wissenschaftlichen Bear-

beitung vorübergehend in Besitz zu nehmen. Die Kosten hat die Vorhabenträgerin zu tragen.

7.2 Bau- und Kunstdenkmalschutz

7.2.1 Die vorgesehene landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahme G4 (Sichtschutz mit Hecken-/Gebüschpflanzungen am Bf. Dreieich-Buchschlag) ist im Bereich des Bf. Dreieich-Buchschlag so auszuführen, dass die Pufferwirkung des denkmalgeschützten Grünbereichs zwischen den Bahnanlagen und der ebenfalls denkmalgeschützten Villenkolonie aufrechterhalten bzw. verbessert wird.

7.2.2 Die Ausführung des System-Bahnsteigdaches sowie des Betriebsgebäudes im Bf. Dreieich-Buchschlag ist im Zuge der Ausführungsplanung anhand vermaßter Planskizzen (Ansichten und Schnitte) mit der Denkmalfachbehörde (Landesamt für Denkmalschutz Hessen) und der unteren Denkmalschutzbehörde beim Kreisausschuss des Landkreises Offenbach abzustimmen. In Substanz oder Wirkung erhebliche Beeinträchtigungen der Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag sind auszuschließen.

7.2.3 Im Zuge der Ausführungsplanung ist mit den zuständigen Denkmalbehörden das Vorgehen bezüglich der von dem Vorhaben betroffenen historischen Grenzsteine und Kleindenkmäler sowie der nicht dem Denkmalschutzrecht unterliegenden, aber kulturhistorisch wertvollen Landschaftselemente abzustimmen.

8. Eisenbahnverkehr / Eisenbahnbetriebsanlagen

8.1 Vor Baubeginn an den Infrastrukturanlagen im Bereich der Schnittstellen zu DB-Anlagen ist eine Baudurchführungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen. Die Baudurchführungsvereinbarung ist dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung III – Regionalplanung, Bauwesen, Wirtschaft, Verkehr, Dezernat III 33.1 (Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene – LEA) vorzulegen.

8.2 Zur Erfüllung der den Eisenbahnen obliegenden Sicherheitspflichten nach § 4 Abs. 3 AEG sind in Anlehnung an die Verwaltungsvorschrift VV-Bau des EBA geeignete Bauvorlageberechtigte, Bauüberwacher Bahn und Inbetriebnahmeverantwortliche zu bestellen und der LEA vor Bauausführung zu benennen. Diese dürfen keine Beschäftigten des bauausführenden Unternehmens oder dessen Unteraufnehmers sein, und müssen

über eine hinreichende Sachkunde in der Eisenbahntechnik verfügen. Bezogen auf die jeweilige Baumaßnahme müssen sie ferner Kenntnisse im Eisenbahnbetrieb, die erforderliche Erfahrung und persönliche Eignung besitzen. Hiervon hat sich die Vorhabenträgerin anhand geeigneter Referenzen zu überzeugen. Dies ist zu dokumentieren.

- 8.3** Für die Prüfung der Ausführungsunterlagen der nichtbundeseigenen Infrastrukturanlagen und Anlagenteile sind nach § 4b AEG anerkannte fachlich qualifizierte Prüfsachverständige auf dem Gebiet des Ingenieurbaus, der Geotechnik und des Oberbaus zu beauftragen. Der Bautechnische Prüfer ist auch mit der statisch-konstruktiven Prüfung der Fahrleitungsanlage sowie der Traggerüste der Brücken zu beauftragen.
- 8.4** Die Ausführungsplanung ist durch einen Bauvorlageberechtigten freizugeben. Die der Ausführungsplanung zugrundeliegenden Regelwerke sind in der Ausführungsplanung zu benennen. Für ausgewählte Maßnahmen ist eine Zustimmung zur Ausführungsplanung durch die LEA zu beantragen, hierzu sind der LEA im Zuge der Planung und Vergabe Maßnahmenlisten vorzulegen und fortzuschreiben. Für die von der LEA ausgewählten Maßnahmen ist der LEA die geprüfte und vom Bauvorlageberechtigten freigegebene Ausführungsplanung spätestens 6 Wochen vor Baubeginn zur Zustimmung vorzulegen.
- 8.5** Die zu beauftragenden Prüfsachverständigen und Prüfsachverständigen sind auch mit Vorort-Kontrollen (Bauzustandsbesichtigungen und Abnahmen) sowie Werksabnahmen (z. B. Stahlbaukonstruktionen, Fertigteile) zu beauftragen. Die Aufgaben der örtlichen Bauüberwachung sind hiervon unberührt.
- 8.6** Bei der Prüfung der Ausführungs-/Werkplanung ist die Unabhängigkeit und Weisungsfreiheit der beteiligten Prüfsachverständigen grundsätzlich sicherzustellen. Das Vier-Augen-Prinzip ist zu beachten.
- 8.7** Zur Gewährleistung der Qualität der Ausführungs-/Werkplanung und aufgrund der Komplexität der Planungsaufgaben ist ein Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN ISO 9000 ff. von den beteiligten Planungsbüros aufzustellen. Die Qualifikation der zu beauftragenden Unternehmen vor Auftragserteilung als auch die qualitätsgerechte Leistungserbringung des Planungsunternehmens ist durch geeignete Überwachungsmaßnahmen

systematisch zu überprüfen. Die Ergebnisse dieser Prüfungen sind zu dokumentieren.

- 8.8** Ein qualifizierter Planungs Koordinator – einschließlich Stellvertreter - gemäß ZTV-ING, Teil 1, Abschnitt 2 ist zu benennen. Die Aufgaben und Pflichten des Koordinators ergeben sich aus den Regelungen der ZTV-ING.
- 8.9** Es ist ein Planungsterminplan zu Beginn der Ausführungsplanung zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben.
- 8.10** Bei der Örtlichen Bauüberwachung ist das Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauten (M-BÜ-ING) als Mindestanforderung anzuwenden.
- 8.11** Zur Gewährleistung der Qualität und Sicherheit sind mit der Planung, Bauleitung und Bauausführung nur qualifizierte Personen und Unternehmen zu beauftragen, die nachweisbar über Erfahrung mit – bezüglich Umfang und Schwierigkeitsgrad – vergleichbaren Baumaßnahmen verfügen.
- 8.12** Aufgrund des Umfangs und Schwierigkeitsgrads der Erd-, Tiefbau- und Spezialtiefbauarbeiten ist eine qualifizierte Geotechnische Fachbauleitung einzusetzen.
- 8.13** Zur Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung bei der Bauausführung ist ein geotechnisches Mess- und Überwachungskonzept, einschließlich Maßnahmen- und Handlungsplan bei Messwertüberschreitungen aufzustellen und der LEA vorzulegen.
- 8.14** Bei der Verwendung unregelter Bauprodukte und Bauarten, die nicht durch Normen und allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen geregelt sind, ist eine Zustimmung im Einzelfall bei der LEA zu beantragen.
- 8.15** Für den Erdbau ist ein Qualitätssicherungsplan aufzustellen.
- 8.16** Die Gründungs-/Aushubsohlen sind vom Sachverständigen für Geotechnik abnehmen zu lassen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren.
- 8.17** Nach Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahmen sind Abnahmeprüfungen von anerkannten Prüfsachverständigen durchzuführen. Vor Inbetriebnahme der nichtbundeseigenen Betriebsanlage ist eine aufsichtsrechtliche Abnahme und Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebes nach § 7f AEG

bei der LEA zu beantragen. Hierzu sind die Unterlagen über die baubegleitenden Abnahmen und die Endabnahme durch den Inbetriebnahmeverantwortlichen ausgewertet vorzulegen.

- 8.18** Das Lastenheft für das zum Einsatz kommende Fahrzeug ist frühzeitig mit den zuständigen Behörden (EBA, TAB) abzustimmen, um sicherzustellen, dass die barrierefreie Nutzung im Zusammenspiel von Infrastruktur und Fahrzeug, insb. mit Blick auf die 0,96 m hohen Bahnsteigkanten der mitgenutzten S-Bahn-Haltepunkte, gewährleistet ist.

9. Kampfmittelräumung

- 9.1** Auf allen Flächen, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden und auf denen durch Nachkriegsbebauung noch keine bodeneingreifenden Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mindestens 5 Metern durchgeführt wurden, ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel, ggf. nach Abtrag des Oberbodens) vor Beginn der geplanten Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen durchzuführen. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen.

In besonderem Maße gilt dies für die auf möglicherweise noch vorhandene Bombenblindgänger hinweisenden Verdachtspunkte, die in dem der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung I – Zentralabteilung, Inneres, Dezernat I 18 – Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Kampfmittelräumdienst vom 12. September 2019, Az.: I 18 KMRD- 6b 06/05- N 1350-2019 beigefügten Lageplänen eingetragen sind.

Deren Überprüfung ist auch dann erforderlich, wenn sich die Verdachtspunkte außerhalb des Baufeldes bzw. Grundstückes befinden und von bodeneingreifenden Bauarbeiten ein Sicherheitsabstand im Radius von 15 Metern um den eingemessenen Verdachtspunkt nicht eingehalten werden kann.

- 9.2** Ist das Gelände, z. B. wegen Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstiger magnetischer Anomalien, nicht sondierfähig, ist eine Überprüfung mittels Sondierungsbohrungen erforderlich, die bei einem vorgesehenen Baugrubenverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) in der Verbau-Achse erfolgen müssen. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die

Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden.

9.3 Hinweise

9.3.1 Die Daten der überprüften Flächen mit den angegebenen Freigabetiefen wurden von den ausführenden gewerblichen Kampfmittelräumfirmen an den KMRD übermittelt und in das KMIS-System ohne Vor-Ort-Kontrollen übertragen. Eine Gewähr für die tatsächliche Kampfmittelfreiheit kann daher nicht übernommen werden.

9.3.2 Zur eigenen Sicherheit wird empfohlen, sich bescheinigen zu lassen, dass die Kampfmittelräumarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt wurden.

9.3.3 Für die Dokumentation der Räumdaten beim Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen wurde das Datenmodul KMIS-R entwickelt. Es wird gebeten, bei der Beauftragung des Dienstleisters auf die Verwendung des Datenmoduls KMIS-R hinzuweisen.

Zur Dokumentation der durchgeführten Kampfmittelräumung werden die örtlichen Gauß-Krüger-Koordinaten, ein Lageplan, auf dem die untersuchten Flächen dokumentiert sind, die Angabe des verwendeten Detektionsverfahrens und ggf. die KMIS-R-Datei benötigt.

10. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Ver- und Entsorgung

10.1 Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Ver- und Entsorgungsleitungen zu vermeiden.

10.2 Die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz, zur Sicherung, Änderung und Umliegung von Leitungen sowie zur Anbindung der RTW-Betriebsanlagen an den Leitungsbestand sind anhand des koordinierten Leitungsplanes und der zum Zeitpunkt der Bauausführung aktuellen Bestandspläne im Zuge der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung ausreichender Bearbeitungszeiten mit den betroffenen Leitungsträgern frühzeitig abzustimmen. Soweit die fachgerechte Ausführung der erforderlichen Maßnahmen

es gebietet, bleibt die Durchführung der Arbeiten dem betroffenen Unternehmen vorbehalten.

- 10.3** Die jeweils maßgeblichen Merkblätter, Normen und sonstigen technischen Anweisungen und Regelwerke sind zu beachten, soweit dies nach den vor Ort gegebenen Randbedingungen möglich ist.
- 10.4** Eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung ist zu gewährleisten.

VI. Zusagen der Vorhabenträgerin

Von der Vorhabenträgerin sind im abgeschlossenen Anhörungsverfahren Zusagen gegeben worden. Diese Zusagen wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und werden, soweit sie nicht Eingang in die Planunterlagen gefunden haben oder Bestandteil der der Vorhabenträgerin unter A. V. auferlegten Nebenbestimmungen geworden sind, im nachstehenden Umfang bestätigt.

1. Magistrat der Stadt Frankfurt am Main

- 1.1** Mögliche gestalterische Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die im Geltungsbereich des LSG „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ gelegenen Anlagenbestandteile, werden im Zuge der Ausführungsplanung abgestimmt.
- 1.2** Der Weg in der Gemarkung Neu-Isenburg, Flur 16, von Flurstück 1/13 zu Flurstück 1/34 wird nach den Bauarbeiten für die Anlagen der RTW wieder in seinen Ursprungszustand zurückversetzt.
- 1.3** Das detaillierte Konzept des Baustellenverkehrs wird im Zuge der Ausführungsplanung erarbeitet und mit der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt. Es erfolgt eine Installation von Reifenwaschanlagen, um eine Verschmutzung der Otto-Fleck-Schneise bzw. der Mörfelder Landstraße zu vermei-

den. Die Standorte der Reifenwaschanlagen werden mit der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.

2. Hessen Mobil

2.1 Die Bauwerksentwürfe der Eisenbahnüberführungen klassifizierter Straßen werden der Straßenbaubehörde zur Genehmigung vorgelegt.

2.2 Für die Abgrabung vor dem Widerlager der SÜ Isenburger Schneise wird im Zuge der Ausführungsplanung ein Grundbruchnachweis vorgelegt.

2.3 Im Zuge der Ausführungsplanung wird sichergestellt, dass durch die im Zusammenhang mit dem Umbau der SÜ Isenburger Schneise (L3317) erforderlichen Verbaumaßnahmen keine negative Beeinflussung der Grundwasserströmung erfolgt.

2.4 Bezüglich der zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehenen Flächen erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit Hessen Mobil. Baustelleneinrichtungsflächen werden auf klassifizierten Straßen nicht vorgesehen.

2.5 Die Fahrbahnbreiten und lichten Höhe der klassifizierten Straßen werden durch die RTW-Anlagen nicht eingeschränkt. Die Entwässerung der Fahrbahn wird unter Beachtung der einschlägigen Empfehlungen und Richtlinien weiterhin gewährleistet.

3. Deutsche Bahn AG

3.1 Für die von dem RTW-Vorhaben überplanten nicht betriebsnotwendigen Flächen wird im Nachgang zur Planfeststellung eine neutrale gutachterliche Bewertung vorgenommen, die insbesondere auch die in Teilen vorhandene Wertminderung der DB Netz AG-Grundstücke durch den Bau der Regionaltangente West berücksichtigt. Für die Abwertung der DB-Grundstücke wird eine entsprechende Wertentschädigung gezahlt.

3.2 Verbleibende unverwertbare, nicht bahnbetriebsnotwendige Restflächen werden von der Vorhabenträgerin übernommen.

3.3 Eingriffe in die als bahnbetriebsnotwendig eingestuften DB-Flächen werden auf ein unumgängliches Maß reduziert und eine entsprechende vertragliche Regelung mit der DB Netz AG abgeschlossen. Bahngelände wird

für Kompensationsflächen nicht in Anspruch genommen. Es wird dauerhaft sichergestellt, dass keine Gefährdung des Bahnbetriebes erfolgt.

- 3.4** Die im Zusammenhang mit der notwendigen Verlagerung von Kleingärten entstehenden Kosten werden von der Vorhabenträgerin getragen. Gleiches gilt für Kosten, die im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung von Nutzungsrechten entstehen.
- 3.5** Der Grunderwerb für alle benötigten Flächen, die Inanspruchnahme von BE-Flächen sowie die Regelung zur Eintragung von Dienstbarkeiten erfolgen auf privatrechtlicher Basis durch die Vorhabenträgerin.
- 3.6** Bei vorübergehender Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen durch Dritte wird vor Beginn der Baumaßnahme ein kostenpflichtiger Kurzzeitmietvertrag mit der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Facility Management, Camberger Str. 10, 60327 Frankfurt abgeschlossen.
- 3.7** Für erforderlich werdende Gestattungen, z. B. für das Einbringen von Verbau mit temporären Rückverankerungen auf DB-Grundstücken, wird ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag mit der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Vertragsrecht, Camberger Str. 10, 60327 Frankfurt abgeschlossen.

4. Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

- 4.1** Zur Herstellung einer gesamthaften und lückenlosen Funktionalität des neuen taktilen Leitsystems an Gleis 7 des Bf. Frankfurt-Stadion wird dessen Anschluss zu den verschiedenen Zugängen in Abstimmung mit der DB Station&Service AG erweitert.
- 4.2** Die Vorhabenträgerin wird zwecks Prüfung, ob das taktile Leitsystem an der von dem Vorhaben nicht berührten Bahnsteigkante des Gleises 6 des Bf. Frankfurt-Stadion ergänzt und vervollständigt werden kann, mit der insoweit zuständigen DB Station&Service AG Kontakt aufnehmen.

5. IHK Offenbach am Main und IHK Frankfurt am Main

Es erfolgt eine frühzeitige Information der betroffenen Unternehmen über die geplanten Maßnahmen und die davon ausgehenden Beeinträchtigungen.

6. Hessenwasser GmbH & Co. KG

6.1 Allgemeine Forderungen zur Trassenentwässerung

6.1.1 Die Entwässerung der neu gebauten Trassenabschnitte wird wie in den vorgelegten Unterlagen dargestellt umgesetzt, insbesondere unter Beachtung folgender Aspekte:

- Soweit technisch möglich, wird das Erdplanum durchgehend und vollständig mittels einer Kunststoffdichtungsbahn abgedichtet.
- In einzelnen Trassenabschnitten können alternativ zu Kunststoffdichtungsbahnen Tondichtungsbahnen eingebaut werden, sofern der Einbau von Kunststoffdichtungsbahnen nachweislich technisch nicht möglich ist bzw. durch Tondichtungsbahnen insgesamt eine bessere Abdichtungswirkung zu erwarten ist.
- Die Möglichkeit der Abdichtung unter Weichen wird im Einzelfall geprüft und ggf. umgesetzt.
- Innerhalb der Zone II und der Zone III A im Nahbereich (1-Jahres-Fließlinie) wird das Niederschlagswasser des Gleisbereiches komplett gesammelt, in dauerhaft dichten Rohrleitungen abgeleitet und außerhalb der Zone III A einer kontrollierten, zentralen Versickerung zugeführt.
- Auf den Trassenabschnitten außerhalb des Nahbereichs der Zone III A wird das auf den gesamten Bahnanlagen anfallende Niederschlagswasser dezentral über Versickerungsgräben versickert werden, wobei ebenfalls die Passage einer bewachsenen, belebten Bodenzone sichergestellt wird.

6.1.2 In Zone II und im Nahbereich in der Zone III A (1-Jahres-Fließlinie) erfolgt die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers über die als Versickerungsmulden gestalteten Bahngräben unter Berücksichtigung folgender Anforderungen:

- Auf den Gleisabschnitten werden im Regelbetrieb ausschließlich elektrisch betriebene Züge und keine Güterzüge verkehren, im Gleisbereich und auf dem Damm inkl. der Mulde am Fuß des Dammes werden keine Pflanzenbehandlungs- und Schutzmittel eingesetzt und bei der Anlage und Flächenpflege von Damm und Mulde

werden Düngemittel nur in einer Menge aufgebracht werden, die durch den Aufwuchs vollständig und kurzfristig aufgenommen werden können, so dass es nicht zu einer Auswaschung kommt.

- Der Randbereich der Gleise wird mit einem Innengefälle oder einer Schwelle bzw. Kante versehen, die gewährleistet, dass die in der Regel am stärksten belasteten geringen Niederschlagsmengen nicht auf den durchlässigen Damm gelangen, sondern durch das Gleis-Entwässerungssystem gefasst werden.
- Damm und Mulde am Fuß des Dammes werden mit einem 30 cm mächtigen Oberboden versehen. Der Boden wird eine Durchlässigkeit im Bereich von 10^{-5} m/s aufweisen und grundsätzlich die Materialeigenschaften nach DWA-A 138 und M 153 (pH-Wert 6-8, Humusanteil 1-3 %, Tongehalt bis 10 %, mit Eisenhydroxidzuschlag, schadstofffrei in Feststoff und Eluat entsprechend den Vorgaben Z0 nach LAGA) erfüllen. Im Einzelnen werden die Materialeigenschaften vor dem Einbau mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde, Umweltamt Frankfurt, beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main (im Folgenden Untere Wasserbehörde) abgestimmt und gutachterlich belegt.
- Die Begrünung des Dammes und der Mulde wird die Anforderungen von DWA-A 138 und RAS-Ew bzw. zukünftig Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS) berücksichtigen. Es wird eine Einsaat mit einer robusten Grasmischung oder ein Aufbringen von Rollrasen oder Rasenmatten erfolgen. In der Auflauf- und Aufwuchsphase wird bedarfsweise bewässert. Die dauerhafte Begrünung wird durch eine entsprechende Flächenpflege und ggf. Neueinsaat sichergestellt.
- Aufbau und Begrünung von Damm und Mulde werden nach Eingriffen oder Beschädigungen wiederhergestellt.

6.1.3 Bei einem wesentlichen Umbau von Bestandsgleisen werden die Trassenausführung (Abdichtung) und Entwässerung den genannten Anforderungen entsprechend ertüchtigt.

6.1.4 Alle Entwässerungssysteme werden nach dem Stand der Technik und unter Beachtung der jeweils aktuellen relevanten Richtlinien (RiStWag, RAS-Ew / zukünftig REwS, DWA-A 138, DWA-M 153, ATV-A 166) geplant, aus-

reichend dimensioniert, ausgeführt und betrieben. Die ausreichende Dimensionierung wird insbesondere beim Anschluss an Anlagen, die für das Vorhaben "Umbau Knoten Frankfurt (M)-Sportfeld, 2. Ausbaustufe" erstellt werden, beachtet.

- 6.1.5** Die Entwässerungsanlagen werden nach den anerkannten Regeln der Technik und der Wasserwirtschaft hergestellt und unterhalten, so dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Ordnung des Wasserhaushaltes, gewährleistet ist.
- 6.1.6** Alle Entwässerungsanlagen werden in Betriebsbüchern dokumentiert. Diese werden nach den jeweils aktuellen Vorgaben aus RiStWag und DWA-A 138 erstellt und werden Funktionsbeschreibungen, Bestandspläne, Einzugsgebiete, Alarmierungspläne und Verhaltensregeln bei Unfällen, wasserrechtliche Gestattungen und Schutzgebietsverordnungen, Maßnahmen zur Überwachung und Pflege sowie eine Dokumentation besonderer Ereignisse enthalten.
- 6.1.7** Mit einem geeigneten Verfahren (z. B. Hölting et al. 1995) wird für alle Versickerungsanlagen die Sickerstrecke bis zur Grundwasseroberfläche ermittelt, die eine ausreichende Schutzwirkung der verbleibenden Grundwasserüberdeckung erwarten lässt. Die so abgeleiteten Mindestabstände unterhalb der Versickerungsebene werden, bezogen auf einen mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abzustimmenden mittleren höchsten Grundwasserstand unter Förderbedingungen, verbindlich eingehalten. Die Nachweise werden der Unteren Wasserbehörde vorgelegt.
- 6.1.8** Die Eigenschaften eingesetzter Entwässerungselemente wie Rigolen werden mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.
- 6.1.9** Es wird sichergestellt, dass von den in den Entwässerungs- und Versickerungsanlagen eingesetzten Materialien keine Grundwassergefährdung ausgeht. Der Unteren Wasserbehörde werden entsprechende Nachweise vorgelegt.
- 6.1.10** Für die Leitungen werden Dichtigkeitsnachweise erbracht. Die Dichtigkeitsprüfungen werden gemäß den jeweils gültigen Vorschriften durchgeführt und dokumentiert. Die Prüfungstermine werden der Unteren Wasser-

behörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG zwecks Teilnahme mitgeteilt.

- 6.1.11** Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen wird gewährleistet. Es werden Wartungskonzepte entsprechend der Vorgaben in den jeweils aktuellen Richtlinien DWA-A 138, RAS-Ew / zukünftig REwS und RiStWag entwickelt. Alle Anlagen werden für die notwendigen Wartungsarbeiten und Havariemaßnahmen auch mit schweren Fahrzeugen anfahrbar bzw. zugänglich sein. Die Überprüfungen und Wartungsmaßnahmen werden schriftlich in einem Betriebsbuch dokumentiert.
- 6.1.12** Für den Havariefall wird ein Havarie-managementkonzept gemäß A. VI. 6.12 entwickelt, das durch Festlegung von konkreten Sofortmaßnahmen und ggf. Folgemaßnahmen gewährleistet, dass in die Versickerungsanlagen gelangtes Löschwasser, sonstiges verunreinigtes Wasser oder andere wassergefährdende Flüssigkeiten schnellstmöglich abgepumpt werden. Verunreinigter Boden unter den Versickerungsanlagen wird danach ausgekoffert und neu aufgebaut.
- 6.1.13** Es wird ein regelmäßiges und dauerhaftes qualifiziertes Betriebsmonitoring mit Beprobung des Zuflusses zu den Versickerungsanlagen und des Grundwassers im Abstrom der Anlagen sowie zur Kontrolle auch an Referenz-Messstellen im Oberstrom erfolgen (vgl. A. VI. 6.13). Das Konzept wird in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG erstellt. Entsprechende Probenahmemöglichkeiten werden an den Anlagen bzw. in deren Ab- und Zustrom vorgesehen. Das Grundwassermonitoring wird unmittelbar nach Inbetriebnahme der jeweiligen Entwässerungsgegenstände eines Einzugsbereiches an dazu geeigneten Messstellen, also schon während der Bauphase der Gleise, beginnen.
- 6.1.14** Sollte sich aus dem Monitoring ergeben, dass das Grundwasser durch die getroffenen Maßnahmen unzureichend geschützt ist, werden Nachbesserungen an den bestehenden Anlagen durchgeführt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass auch bei geändertem Betriebskonzept nachträgliche

Auflagen und die Anordnung einer Nachrüstung des vorliegenden Entwässerungskonzeptes erforderlich werden können.

6.2 Anforderungen an die Ausführung der Trassenabdichtung

- 6.2.1** Alle Dichtbahnen werden so verlegt, dass sämtliches vom Gleiskörper ablaufendes Sickerwasser durch die Ableitungssysteme aufgefangen wird und die Versickerung von belastetem Niederschlagswasser durch den durchlässigen Aufbau des Gleiskörpers ausgeschlossen ist.
- 6.2.2** Für die Kunststoffabdichtungsbahnen wird mindestens 3 mm starke PE-HD-Folie verwendet. Die Dichtungsbahnen werden in ein Schutzvlies eingebettet, mit einem Korngemisch 1 oder 2 von mindestens 20 cm Schichtdicke überdeckt und auf einer filterstabilen, wasserdurchlässigen Dränschicht aus nicht bindigen Böden von mindestens 10 cm Schichtdicke aufgelegt. Die wasserdichte Verschweißung wird nach Herstellerangaben vorgenommen und durch die Bauüberwachung kontrolliert werden.
- 6.2.3** Das Material der Dichtungsbahnen wird so gewählt, dass es den vom Gesamtsystem ausgehenden Kräften (Setzungen, Schub-, Scherkräfte, dynamische Bewegungen, Alterungserscheinungen etc.) dauerhaft standhält. Die chemische und mechanische Beständigkeit der Folie wird der Unteren Wasserbehörde nachgewiesen.
- 6.2.4** Da nicht auszuschließen ist, dass an den Schweißnähten der Kunststoffabdichtungsbahn über die Zeit Undichtigkeiten entstehen, wird in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG ein Multibarrieresystem mit mehreren Dichtungsebenen für die RTW in der WSZ II und WSZ IIIA vorgesehen. Hierzu wird unter der Kunststoffdichtungsbahn eine weitere Dichtungsebene mittels Bentonitmatte geplant.
- 6.2.5** Weiterhin wird die Eignung für Zwangsführungen, Einbindungen, Einspannungen und Verankerungen nachgewiesen. Eine Abstimmung mit dem Produkthersteller über die Eignung der Dichtbahnen/Folien für diesen speziellen Anwendungsfall ist erforderlich und wird der Unteren Wasserbehörde vorgelegt werden. Weiterhin werden für das zur Ausführung kommende System eine allgemeine bauaufsichtliche Zulassung des Deutschen Institutes für Bautechnik und/oder ein EU-

Übereinstimmungsnachweis für solche Anwendungsfälle vorgelegt.

- 6.2.6** Bei der Ausführung der Foliendichtung wird neben den vorgenannten Kriterien eine Fremdüberwachung der Verlege- und Schweißarbeiten während des Verlegens vorgesehen. Hierfür wird ein zugelassener Sachverständiger bestellt. Die Überwachung wird gemäß den Vorschriften der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung des DIBt durchgeführt. Die Ergebnisse der Fremdüberwachung werden gegenüber der Unteren Wasserbehörde dokumentiert.
- 6.2.7** Als Tondichtungsbahnen werden nur von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung bzw. durch die "Bundeseinheitlichen Eignungsbeurteilungen der LAGA Ad-hoc-AG Deponietechnik" geprüfte und bestätigte Produkte verwendet.
- 6.2.8** Die Entwurfsplanung für Tondichtungsbahnen wird nach den GDA-Empfehlungen zu Entwurfsgrundsätzen Nr. E 2-36 erfolgen. Bei der Bauausführung werden die Herstellervorschriften sowie EAG-GTD (2002) und RiStWag berücksichtigt. Insbesondere folgende Punkte werden beachtet:
- Die Tondichtungsbahnen werden auf eine ebene, verdichtete Unterlage aufgebracht, die ggf. mit Sand oder Feinkies ausgeglichen wird.
 - Die Tondichtungsbahnen werden trocken, ungequollen, falten- und verzerrungsfrei sowie dachziegelartig überlappend verlegt.
 - Die eingebauten Tondichtungsbahnen werden täglich und vor Niederschlägen überschüttet.
 - Die Überschüttung wird mit weitgestuftem, kantengerundetem Material mit kleinem Größtkorn erfolgen. Ggf. wird zusätzlich eine Schutzschicht von 10 cm Sand/ Feinkies aufgebracht.
 - Die Tondichtungsbahnen werden im Endzustand mit mindestens 80 – 100 cm Material überdeckt sein, damit durch die Auflast die Dichtwirkung durch Hydratation des Bentonits erreicht wird und nach Trockenstressphasen eine erneute Selbstabdichtung erfolgen kann. Diese Deckschichten werden spätestens 2 - 3 Wochen nach der Verlegung aufgebracht.
 - Ein Kontakt der Tondichtungsbahnen mit calciumhaltigem Wasser und pH-Werten unter- bzw. oberhalb von 5 – 10, beispielsweise

durch Kontakt mit frischem Beton, wird vermieden.

6.3 Anforderungen für Planung und Bau von Absetz-/Sickerbecken und Versickerungsgräben

- 6.3.1** Zur Bemessung und Ausführung der Absetz- und Sickerbecken werden die jeweils aktuellen Fassungen von RiStWag, DWA-A 138, ATV-A 166 und RAS-Ew / zukünftig REwS herangezogen. Die Bahnseitengräben werden gemäß den Anforderungen der jeweils aktuellen DWA-A 138 und RAS-Ew / zukünftig REwS erstellt, also die dort festgelegten technischen Anforderungen an Versickerungsmulden erfüllt.
- 6.3.2** Die Ausführungspläne der Versickerungsanlagen werden mindestens vier Wochen vor Baubeginn mit der UWB abgestimmt.
- 6.3.3** Baubeginn und Fertigstellung der Versickerungsanlagen werden der UWB angezeigt.
- 6.3.4** Die Absetz- und Sickerbecken werden für Wartungs- und Sanierungsmaßnahmen anfahrbar sein und eingezäunt. Auch die durchgehende Anfahrbarkeit der Versickerungsgräben für die erforderlichen Maßnahmen wird sichergestellt.
- 6.3.5** Die den Sickerbecken Bw.-Nr. 349 und 374 vorzuschaltenden Absetzbecken werden mit Einrichtungen für den Rückhalt von Leichtflüssigkeiten (z. B. Tauchwände), die Abtrennung sedimentierbarer Stoffe und den Rückhalt von Gefahrstoffen, Löschwasser etc. im Havariefall ausgestattet. In den Abläufen zu den vorgenannten Sickerbecken werden gut zugängliche Havarieschieber vorgesehen. Es wird sichergestellt, dass der vorhandene Speicherraum für die im Havariefall anfallende Wassermenge ausreichend ist.
- 6.3.6** Die Absetzbecken der Versickerbecken Bw.-Nr. 329, 349 und 374 werden zur Minimierung der Resuspension im Dauerstau mit einer Einstauhöhe von 2 m betrieben. Gleichmäßiger Zufluss und Durchströmung über die gesamte Breite der Absetzbecken werden durch ein Breite / Länge-Verhältnis von 1:3 und jeweils eine zentrale Zuflussleitung in Höhe des Dauerwasserspiegels gewährleistet. Im vorderen Bereich der Absetzbecken

werden Schlammfang und Pumpensumpf zur Vereinfachung der Reinigung vorgesehen.

- 6.3.7** Auch bei der vorgesehenen Vergrößerung des Versickerungsbeckens Adolf-Miersch-Straße werden die Anforderungen der Regelwerke etwa hinsichtlich Stauhöhe, Seitenverhältnisse, Böschungswinkel etc. weiterhin eingehalten.
- 6.3.8** Es wird sichergestellt, dass Sohle und Wände der Absetzbecken tatsächlich dicht sind, wobei eine Ausführung als Betonbecken vorgezogen wird.
- 6.3.9** Sohlen und Böschungen der Sickerbecken werden mit einem definierten Aufbau aus einer vollständig grasbewachsenen, belebten Bodenzone mit einer Mächtigkeit von 30 cm auch nach Verdichtung / Setzung (d. h. mindestens 35 cm bei Einbau) versehen.
- 6.3.10** Sohlen und Böschungen der Versickerungsgräben werden mit einem definierten Aufbau aus einer vollständig grasbewachsenen, belebten Bodenzone mit einer Mächtigkeit von 20 – 25 cm auch nach Verdichtung / Setzung (d. h. mindestens 30 cm bei Einbau) versehen.
- 6.3.11** Das für den Oberboden in Sickerbecken und Versickerungsgräben verwendete Material wird eine Durchlässigkeit im Bereich von $5 \cdot 10^{-5}$ m/s aufweisen und grundsätzlich die Materialeigenschaften nach DWA-A 138 und M 153 (pH-Wert 6-8, Humusanteil 1-3 %, Tongehalt bis 10 %, mit Eisenhydroxidzuschlag, schadstofffrei in Feststoff und Eluat entsprechend den Vorgaben Z0 nach LAGA) erfüllen. Im Einzelnen werden die Materialeigenschaften mit der Unteren Wasserbehörde vor dem Einbau abgestimmt und gutachterlich belegt.
- 6.3.12** Die Begrünung des gesamten einstaubaren Bereiches von Sickerbecken und Versickerungsgräben wird die jeweils aktuellen Anforderungen von DWA-A 138 und RAS-Ew / zukünftig REwS berücksichtigen. Es wird eine Einsaat mit einer robusten Grasmischung oder ein Aufbringen von Rollrasen oder Rasenmatten erfolgen. In der Auflauf- und Aufwuchsphase wird bedarfsweise bewässert. Tiefer wurzelnde Pflanzen (Sträucher, Stauden) werden im einstaubaren Bereich nicht gepflanzt. Die dauerhafte Begrünung wird durch eine entsprechende Flächenpflege und ggf. Neueinsaat sichergestellt.
- 6.3.13** Die Sickerbecken werden mit einem Freibord von mindestens 50 cm sowie

einem Sohlgefälle zum Beckenzulauf hin ausgeführt. Im Zulaufbereich werden Böschungen und Sohle befestigt.

- 6.3.14** Bäume und Sträucher werden in so großer Entfernung von den Sickerbecken angeordnet, dass es durch Wurzeleinwuchs nicht zu Beschädigungen der Anlagen und insbesondere nicht zu Bildung von Wasserwegsamkeiten unter den Becken kommt.
- 6.3.15** Die Versickerungsgräben werden mit mindestens 20 cm hohen Schwellen ausgestattet, um die Ausbreitung von Treibstoff und Löschwasser im Harvariefall einzugrenzen. Die Schwellen werden nach den Vorgaben der RAS-Ew / zukünftig REwS ausgeführt.
- 6.3.16** Der Boden unterhalb der Sickerbecken und Versickerungsgräben und insbesondere verdächtige Verfüllungen werden auf Belastungen untersucht. Die Analysen werden zumindest die Parameter für Feststoff und Eluat nach LAGA umfassen und der Unteren Wasserbehörde vorgelegt. Während der Arbeiten angetroffene organoleptische Auffälligkeiten werden der Unteren Wasserbehörde umgehend mitgeteilt.
- 6.3.17** Der anstehende Boden unterhalb von 1,50 m Tiefe unter der Versickerungsebene verbleibt, sofern die Z1.1-Kriterien eingehalten werden. Anstehender Boden bis 1,50 m Tiefe unter der Sohle sowie neu oder wieder einzubauendes Material wird die Z0-Kriterien erfüllen. Falls eine geogene Hintergrundbelastung als Ursache für die Einstufung in Z1.1 vermutet wird, wird der Sachverhalt gegenüber den zuständigen Fachbehörden dargestellt und die Freigabe des Verbleibs durch die Behörden wird abgewartet.
- 6.3.18** Im Rahmen der Erstellung der Baugruben für die Sickerbecken und Versickerungsgräben wird eine Verdichtung des Untergrundes vermieden. Die Wasserdurchlässigkeit wird nach Herstellung des Planums durch geeignete Feldversuche überprüft.
- 6.3.19** Die Bauausführung der Absetz-/Sickerbecken und Versickerungsgräben nach den genannten Anforderungen wird von einem unabhängigen Sachverständigen überwacht und endabgenommen. Der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG wird eine Teilnahme an der Bauabnahme ermöglicht. Die Anlage wird erst in Betrieb genommen, wenn sie von der Unteren Wasserbehörde abgenommen wurde.
- 6.3.20** Spätestens ein halbes Jahr nach Fertigstellung der Absetz-/Sickerbecken

und Versickerungsgräben werden der Unteren Wasserbehörde folgende Unterlagen vorgelegt:

- Bestandspläne der Anlagen,
- Bauleitererklärung, mit der bestätigt wird, dass die Maßnahmen den Regeln der Technik entsprechend ausgeführt wurden.

6.4 Anforderungen für den Betrieb von Absetz-/Sickerbecken und Versickerungsgräben

6.4.1 Für die Absetz-/Sickerbecken und Versickerungsgräben wird ein umfassendes Wartungskonzept entsprechend der jeweils aktuellen Vorgaben in den Richtlinien DWA-A 138, RAS-Ew / zukünftig REwS und RiStWag in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde entwickelt und dauerhaft umgesetzt. Dabei werden auch die Berichtspflichten festgelegt. Inspektion und Wartung werden im Rahmen der Vegetationskontrollen erfolgen, jedoch in jedem Fall die Anforderungen der genannten Richtlinien erfüllen. Alle Anlagen werden für die notwendigen Wartungsarbeiten anfahrbar bzw. zugänglich sein.

6.4.2 Für die Absetz-/Sickerbecken und Versickerungsgräben wird ein Betriebstagebuch geführt, in das alle Überprüfungen, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten mit genauer Datumsangabe eingetragen werden. Die betrieblichen Maßnahmen werden in Anlehnung an das Arbeitsblatt DWA-A 138, Tabelle 5 vom April 2005 durchgeführt und dokumentiert.

6.4.3 Die Auflagen und Hinweise sowie die Zusagen des Planfeststellungsbeschlusses werden, soweit sie für den ordnungsgemäßen Betrieb der Versickerungen und zum Schutz des Grundwassers relevante Vorgaben enthalten, dem Betriebspersonal mündlich und schriftlich zur Kenntnis gebracht. Der Betreiber wird sich die Teilnahme an der Unterweisung schriftlich durch das Betriebspersonal bestätigen lassen.

6.4.4 Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Anlagen wird durch den Betreiber gewährleistet; der für Betrieb und Wartung zuständige Betreiber wird der Unteren Wasserbehörde benannt.

6.4.5 Störungen beim Betrieb der Absetz-/Sickerbecken und Versickerungsgräben werden der Unteren Wasserbehörde unverzüglich angezeigt. Die vo-

rübergehende Außerbetriebnahme der Anlage oder wesentlicher Anlagenteile erfolgen nur mit vorheriger Zustimmung der Unteren Wasserbehörde.

- 6.4.6** Die Absetzbecken werden zunächst alle vier Wochen, danach in einem festzulegenden, maximal vierteljährlichen Intervall sowie nach Unfällen, Frost, Starkregen und Regen nach längeren Trockenperioden kontrolliert. Bei Bedarf werden Schlamm und Leichtflüssigkeiten entfernt und entsorgt. Auch die Funktion der Havarieschieber wird überprüft.
- 6.4.7** Die Sickerbecken werden vierteljährlich sowie nach Starkregen und Regen nach längeren Trockenperioden als Minimum auf Erosionserscheinungen, den Zustand der Vegetation und Verschlammungen/Dichtsetzungen kontrolliert. Angesammelter Schlamm wird bei Bedarf entfernt.
- 6.4.8** Die Versickerungsgräben werden mindestens halbjährlich als Minimum auf Erosionserscheinungen, den Zustand der Vegetation und Verschlammungen/Dichtsetzungen kontrolliert.
- 6.4.9** Die Kontrollprüfungen und durchgeführten Wartungsmaßnahmen werden schriftlich in den Betriebsbüchern dokumentiert. Die Dokumentation wird jährlich der Unteren Wasserbehörde zur Verfügung gestellt.
- 6.4.10** In den ersten drei Betriebsjahren wird eine Fertigstellungspflege von Sickerbecken und Versickerungsgräben durchgeführt, durch die Ausfälle beim Bewuchs und Veränderungen in der Profilierung korrigiert werden.
- 6.4.11** Nach der Etablierung des Bewuchses werden Sickerbecken und Versickerungsgräben zwei Mal im Jahr gemäht. Das Mähgut und aufwachsende Keimlinge von eingetragenen Stauden/Sträuchern werden entfernt. Hierbei wird darauf geachtet, dass die belebte Bodenschicht nicht zerstört bzw. nach der Entfernung wiederhergestellt wird. Bei Bedarf werden außerdem Schäden durch grabende Tiere behoben.
- 6.4.12** Es werden keine Pflanzenschutzmittel in den Sickerbecken und Versickerungsgräben angewendet. Eine evtl. erforderliche Beikrautregulierung wird mechanisch oder thermisch erfolgen.
- 6.4.13** Dauerhafte Kolmation auch von Teilbereichen der Sickerbecken und Ver-

sickerungsgräben wird der Unteren Wasserbehörde gemeldet und ein Vorschlag zur Wiederherstellung der Versickerungsfähigkeit vorgelegt.

- 6.4.14** Der Aufbau und die Begrünung der Sickerbecken und Versickerungsgräben werden nach Eingriffen oder Beschädigungen (z. B. Erosion durch Starkregenereignisse) wiederhergestellt.
- 6.4.15** Der Boden in den Sickerbecken und Versickerungsgräben wird zunächst alle 5 Jahre und unmittelbar nach Unfällen auf Schadstoffgehalte entsprechend dem Parameterumfang nach LAGA sowie auf seine Rückhaltekapazität untersucht. Im Havarie- oder Brandfall wird der Parameterumfang um spezifische freigesetzte Stoffe erweitert. Eine Erhöhung des regulären Beprobungsturnus auf 10 Jahre erfolgt nur, sofern mindestens 2 aufeinander folgende Beprobungen unauffällig bleiben.
- 6.4.16** Die Ergebnisse der Bodenuntersuchungen werden der Unteren Wasserbehörde innerhalb von drei Monaten, im Brand- und/oder Havariefall sofort nach Vorlage der Ergebnisse, vorgelegt.
- 6.4.17** Bei kritischer Schadstoffkonzentration, d. h. Erreichen einer Einstufung entsprechend den Kriterien nach LAGA von Z 1.2, sonstiger heranzuziehender Regelwerke im Havarie- und/oder Brandfall oder Kolmation werden die betroffenen Bodenschichten abgetragen, fachgerecht entsorgt und eine neue belebte, grasbewachsene Bodenzone wird aufgebaut. Die Kriterien für die Notwendigkeit von Maßnahmen wie dem Austausch des Oberbodens oder einer Kalkung werden im Rahmen des Wartungs- und Monitoringkonzeptes in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde festgelegt.

6.5 Anforderungen zur bauzeitlichen Entwässerung

- 6.5.1** Die bauzeitliche Entwässerung wird nach den Vorgaben der RAS-Ew / zukünftig REwS erfolgen.
- 6.5.2** Tag-, Sicker- und Schichtwässer von den Baustellen werden so weit als möglich gesammelt, abgeleitet und erst nach Passage von Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidfunktion über die Sickerbecken versickert. Hierfür werden die vorgesehenen Sickerbecken bereits während der Bauzeit der Gleise funktionsfähig sein. Das bedeutet, dass die Becken als Erstes vor den Trassen gebaut und in Betrieb genommen werden. Bei baustoffbedingter Erhöhung des pH-Wertes wird im Zulauf der Becken zusätzlich die

Zwischenschaltung einer Neutralisationsanlage erfolgen.

6.5.3 Schmutzwasser bzw. häusliches Abwasser wird in dichten Behältern mit Füllstandsmessung und -alarmierung gesammelt und zur Kläranlage abgefahren.

6.6 Verzicht auf den Einsatz von Herbiziden zur Gleisentkrautung

Auf den Einsatz von Herbiziden zur Gleisentkrautung auf den Neubaustrecken sowie den technischen Bauwerken der RTW wird im gesamten Wasserschutzgebiet der Stadtwaldwasserwerke der Hessenwasser GmbH & Co. KG verzichtet.

6.7 Vertiefende Planung und Bewertung der Untergrund- und Grundwassereingriffe

6.7.1 Im Rahmen der Ausführungsplanung werden für alle bauzeitig oder dauerhaft in das Grundwasser einbindenden Bauwerke sowie Wasserhaltungen detaillierte, aktualisierte Planunterlagen und Bewertungen erstellt, der Unteren Wasserbehörde, der Oberen Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG vorgelegt und abgestimmt.

6.7.2 In der Ausführungsplanung wird zur Bemessung dauerhafter Bauwerke der anthropogen unbeeinflusste Grundwasserspiegel herangezogen, der sich nach Abschalten der Wasserförderung aller Wasserwerke im Stadtwald einstellen würde (Bei früheren Planungen im Bereich des Stadtwalds wurde hierzu der Grundwasserstand aus dem Jahr 1884 herangezogen).

6.7.3 In der Ausführungsplanung wird zur Bewertung des Grundwassereingriffes während der Bauzeit und zur Ermittlung ggf. erforderlicher Grundwasserhaltungen sowie der Bewertung des Einflusses auf das Grundwasser als bauzeitiger Bemessungsgrundwasserstand ein mittlerer Grundwasserstand unter Förderbedingungen berücksichtigt. Der hierfür heranzuziehende Zeitpunkt ist mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abzustimmen.

6.7.4 Die Lage der bauzeitig oder dauerhaft in das Grundwasser einbindenden

Bauwerke wird in einer Übersichtskarte dargestellt.

6.7.5 In Einzel- und ggf. Gruppenprofilen der Bauwerke wird mindestens Folgendes dargestellt:

- endgültig vorgesehene maximale Einbindetiefen und -breiten sowie die zugehörigen Kubaturen,
- bauzeitliche Eingriffe z. B. in Form von Verbauten und Spundwänden, die ggf. tiefer reichen als die dauerhaften Einbindetiefen, sowie Anker,
- die in A. VI. 6.7.2 und A. VI. 6.7.3 genannten Bemessungsgrundwasserstände,
- Höhenskalierungen in müNN,
- Bemaßungen in vertikaler Richtung,
- geologischer Aufbau des Grundwasserleiters z. B. anhand schematisierter Bohrprofile.

6.7.6 Für das endgültige Ausmaß der Eingriffe werden Nachweise in Form einer Darstellung und Berechnung der prozentualen Reduzierung des hydraulisch wirksamen Querschnitts des Grundwasserleiters vorgelegt.

6.7.7 Für den Fall, dass nach derzeitigem Planungsstand nicht vorgesehene bauzeitige Wasserhaltungen erforderlich werden sollten, wird zugesagt,

- Angaben zu den Lenz- und gesamten anfallenden Wassermengen vorzulegen bzw. anhand der endgültigen Bauwerksplanung zu aktualisieren,
- die täglichen Entnahmemengen über die Bauzeit und die erwarteten maximalen Entnahmemengen pro Tag zu dokumentieren,
- auf Basis dieser Bewertungen in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG festzulegen, für welche Bauwerke und Wasserhaltungen vertiefende Untersuchungen der temporären und dauerhaften quantitativen Beeinflussung des Grundwassers in Form einer Modellierung erforderlich sind und ob kumulative Betrachtungen vorgenommen werden müssen,

- bei der ggf. durchzuführenden Grundwassermodellierung Folgendes zu berücksichtigen:
 - Modellierungen für niedrige, mittlere und hohe Grundwasserstände im bauzeitlichen und im Betriebszustand durchzuführen und die hierfür heranzuziehenden Zeitpunkte mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abzustimmen,
 - bei der Modellierung des bauzeitlichen Eingriffes temporäre Verbauten wie Spundwände zu berücksichtigen,
 - bei der Dokumentation der Auswirkungen für alle modellierten Zustände mindestens folgende Darstellungen vorzulegen:
 - Kartendarstellungen des Grundwasserspiegels bzw. der Absenkung inklusive der Auswirkung im Zentrum der Maßnahme,
 - Querschnitte mit der Darstellung des jeweiligen Grundwasserspiegels,
 - die durch die Baumaßnahme bzw. den Betriebszustand nach Fertigstellung zu erwartenden Änderungen der Standrohrspiegelhöhen des Grundwassers in Abstimmung mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG festzulegenden Grundwassermessstellen,
 - Zieldifferenzenpläne für Bauzeit und Betriebszustand, die den Vergleich mit witterungsbedingten Niedrigwasserständen zeigen und den herangezogenen Bezugszeitpunkt mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abzustimmen,
 - einen Differenzenplan zwischen den gemessenen und modellierten Grundwasserständen sowie die Modellabweichungen in einzelnen Grundwassermessstellen (Diagramm, Spannbreite),
- im Bereich von Wasserhaltungen aufgrund möglicherweise vorliegender Belastungen umfassende Analysen von Grundwasser und Boden vorzunehmen und die Möglichkeit einer Verschleppung und Mobilisierung der Belastung zu berücksichtigen,

- nach Vorlage der vertiefenden Untersuchungen in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG ggf. erforderliche Maßnahmen zum Ausgleich der Barrierewirkungen und Wasserentnahmen festzulegen und
- anhand der Ergebnisse der Bewertungen das Monitoring in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG an die erfolgenden Untergrundeingriffe und die tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen anzupassen (s. A. VI. 6.13).

6.8 Anforderungen für die Durchführung von Untergrund- und Grundwassereingriffen

- 6.8.1** In der Baudurchführung werden grundsätzlich alle aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen eingehalten, die für Untergrund- und Grundwassereingriffe relevant sind.
- 6.8.2** Es werden nur ausreichend qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten in Trinkwasserschutzgebieten verfügen, eingesetzt.
- 6.8.3** Es werden keine Materialien in den Untergrund eingebracht, die signifikante, länger anhaltende Veränderungen des pH-Wertes oder sonstige schädliche Grundwasserbeeinflussungen zur Folge haben. Es ist chromat- und vanadiumarmer Beton einzusetzen. Soweit möglich, werden bei allen Arbeitsschritten Dichtungsmaterialien, Betonsuspensionen und Verfüllbaustoffe mit Freigabe für den Einsatz beim Bau von Trinkwasserbrunnen verwendet. Ausnahmen sind nur vorgesehen, wenn es belegbar keine Alternativen gibt.
- 6.8.4** Die Unbedenklichkeit der Materialien und eventuell eingesetzter Zusatzstoffe wird den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG mindestens zwei Wochen im Voraus nachgewiesen (Vorlage der Sicherheitsdatenblätter, Zertifikate bzw. Prüfzeugnisse).
- 6.8.5** Zur Vermeidung von Wasserwegsamkeiten entlang der Bohrpfähle wird bei der Ausführung der Gründungspfähle ein Verfahren gewählt, mit dem

ein Kraftschluss / eine Nachdichtung zwischen Bohrpfahl und Deckschichten erreicht wird.

- 6.8.6** Arbeitsabläufe, Geräte, Materialien und insbesondere eingesetzte Hilfsmittel werden den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG mindestens zwei Wochen vor Beginn der jeweiligen Baumaßnahme genannt.
- 6.8.7** Die Arbeiten, Grundwasserhaltungen sowie die Einhaltung der Auflagen bezüglich des Grundwasserschutzes werden durch einen unabhängigen und durch geeignete Referenzen qualifizierten Gutachter überwacht, der wirtschaftlich unabhängig von allen beim Bau tätigen Firmen und auch unabhängig seitens des Bauherrn beauftragt ist. Die Qualifikationsnachweise werden den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG mindestens zwei Wochen vor Beginn der Arbeiten vorgelegt.
- 6.8.8** Den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden mindestens zwei Wochen vorher der Ausführungszeitraum, der verantwortliche Bauleiter sowie der Gutachter benannt. Der Zutritt zur Baustelle wird den hierfür verantwortlichen Mitarbeitern der Hessenwasser GmbH & Co. KG auf Verlangen jederzeit gewährleistet.
- 6.8.9** Durch geeignete Maßnahmen (z. B. Entfernen von Verbauen nach Abschluss der Baumaßnahmen) wird sichergestellt, dass die dauerhafte Beeinträchtigung des Grundwasserleiters durch die Bauwerke auf das notwendige Minimum reduziert wird.
- 6.8.10** Eine Niederbringung von Rammpfählen in den Bereichen der WW Goldstein und Oberforsthaus wird der Hessenwasser GmbH & Co. KG unter Beschreibung der vorgesehenen Baumaßnahme mindestens zwei Wochen im Voraus schriftlich angezeigt.
- 6.8.11** Bei der Niederbringung von Rammpfählen werden keine Materialien in den Untergrund eingebracht, die signifikante, länger anhaltende Veränderungen des pH-Wertes oder sonstige schädliche Grundwasserbeeinflussungen zur Folge haben. Die Unbedenklichkeit der Materialien und eventuell eingesetzter Zusatzstoffe wird der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG mindestens zwei Wochen im Voraus nachge-

wiesen (Vorlage der Sicherheitsdatenblätter). Es wird chromatarmer Beton eingesetzt.

- 6.8.12** Der Beginn und die Beendigung von Grundwasserhaltungen werden den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co.KG mindestens zwei Wochen vor Beginn angezeigt.
- 6.8.13** Bei der Entsorgung des entnommenen Grundwassers werden vorliegende Belastungen beachtet. Wiederversickerungen werden keinesfalls ohne umfassende Analyse und ggf. Aufbereitung geplant. Analysenumfang und Aufbereitungsziele bzw. für die Infiltration einzuhaltende Höchstwerte werden mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt. Bei Abtransport des geförderten Grundwassers durch Fahrzeuge wird eine geordnete Sammlung des Wassers ohne Spritz- und Tropfverluste vorgesehen.
- 6.8.14** Nach Beendigung der Grundwasserhaltungen wird den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG eine Dokumentation vorgelegt, die mindestens folgende Informationen enthält:
- Entnahmemenge,
 - Entnahmedauer,
 - detaillierte Aufstellung des Verbleibs der geförderten Wassermengen (Kanalisation, Abtransport und ggf. Infiltration),
 - Rest-Leckage-Rate,
 - Ergebnisse des Grundwassermonitorings mit Auswertungen (Ganglinien, Grundwassergleichen- und Differenzenpläne),
 - besondere Vorkommnisse.
- 6.8.15** Im Rahmen des Bauzeit- und Nachbauphasenmonitorings werden die Grundwasserstände und die Grundwasserqualität im Umfeld der Bauwerke während und zeitlich befristet nach Abschluss der Arbeiten überwacht.
- 6.8.16** Sollten sich nach Bauabschluss entgegen der Erkenntnisse aus den vorab erfolgten Untersuchungen weitergehende, dauerhafte Beeinflussungen von Grundwasserständen und Fließrichtung ergeben, wird in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser

GmbH & Co. KG geprüft, wie die unbeeinträchtigte Wassergewinnung im Stadtwald Frankfurt durch Kompensation der nachteiligen Veränderungen dennoch gewährleistet werden kann. Die Kosten für ggf. erforderliche Maßnahmen werden von der Vorhabenträgerin getragen.

6.9 Straßen- und Wegebau

6.9.1 Sämtliche Straßen und Wege, die verlegt oder nach Abschluss der Baumaßnahmen für die RTW PFA Süd 1 wiederhergestellt werden, werden nach den Vorgaben der in der jeweils gültigen Fassung der RiStWag (aktuell 2016) für die jeweilige WSG-Zone aufgebaut und entwässert. Sollten sich daraus Anforderungen ergeben, die über das zuvor vorhandene Schutzniveau hinausgehen, wird nicht der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt, sondern es werden diese höheren Anforderungen umgesetzt.

6.9.2 Auch provisorische Umlegungen von Straßen und Wegen werden grundsätzlich nach RiStWag erstellt und erfüllen die Anforderungen des Grundwasserschutzes. Abweichungen für zeitlich befristet zu nutzende Straßen erfolgen nur im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde.

6.9.3 Alle Versickerungsanlagen für Straßen und Wege werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.

6.10 Baustellenerschließung

6.10.1 Beim Anlegen von Baustraßen innerhalb des Wasserschutzgebietes, die vorübergehend auf nicht befestigtem Gelände hergestellt werden müssen, wird dem Grundwasserschutz höchste Priorität eingeräumt. Es erfolgt keine Verwendung von Bauschutt-Recyclingmaterial.

6.10.2 Auf allen als Baustraßen genutzten Strecken in der oder angrenzend an die Zone II wird die Fahrgeschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt. Eine schnelle Reaktion bei Unfällen, Ladungsverlusten u. ä. wird in diesem Bereich unbedingt sichergestellt. Möglichst durch Absperrungen, zumindest aber durch Beschilderung wird sichergestellt, dass keine Nutzung dieser Straßen durch die Allgemeinheit erfolgt.

6.10.3 In Zone II werden grundsätzlich keine Baustelleneinrichtungsflächen, Logistikflächen oder sonstige Lager angelegt. Alle Tätigkeiten und Lagerungen, die außerhalb der Zone II möglich sind, werden entsprechend verla-

gert. Sollte die Einrichtung solcher Flächen in der Zone II nachweislich unvermeidlich sein, wird sie mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.

- 6.10.4** Die Baustelleneinrichtungsfläche 1, auf der eine außerhalb der Zone II befindliche, aber sehr nah an diese heranreichende Betankungsanlage vorgesehen ist, wird flüssigkeitsdicht und -beständig gegenüber mechanischen Belastungen befestigt, die Ausführungsplanung der BE-Fläche wird mit der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt.
- 6.10.5** Logistik- und Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb der Zone III A werden auf das erforderliche Minimum begrenzt und mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.
- 6.10.6** Der Aufbau aller Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb der Wasserschutzgebiete wird vor Baubeginn mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt. Vor Arbeitsbeginn werden Lagepläne mit detaillierter Darstellung vorgelegt. Sämtliche Logistik- und Baustelleneinrichtungsflächen werden befestigt und in Bereichen, in denen eine Freisetzung wassergefährdender Stoffe zu besorgen ist (z. B. Lagerflächen für bituminöse Stoffe und belasteten Bodenaushub, Flächen für Betankungen), abgedichtet. Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb der Zone II werden vollständig abgedichtet.
- 6.10.7** Unabhängig von der WSG-Zone wird eine geordnete Entwässerung und Abwasserentsorgung von Baustelleneinrichtungsflächen, Logistikflächen und sonstiger Lager sichergestellt. Niederschlagswasser von der Baustelle wird nicht unkontrolliert innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes versickert.
- 6.10.8** Nicht wiedereinbaufähige Böden und Materialien werden auf den Baustelleneinrichtungsflächen lediglich deklariert und zum kurzfristigen Abtransport bereitgestellt. Eine Lagerung kontaminierter Böden erfolgt so, dass kein Niederschlagswasser das Material durchdringt bzw. dass kein Sickerwasser entsteht. Lagerflächen werden flüssigkeitsundurchlässig hergestellt.
- 6.10.9** Baustelleneinrichtungsflächen, Logistikflächen oder sonstige Lager sowie

Baustraßen werden in die Konzepte zur Bauüberwachung und zum Monitoring einbezogen.

6.11 Baudurchführung und Baumaterialien

6.11.1 Bezüglich Baudurchführung und Baumaterialien werden die in den unterschiedlichen Unterlagenteilen (Hydrologisches Gutachten, Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, BoVeK) bereits genannten Maßnahmen umgesetzt. Darüber hinaus wird zugesagt:

6.11.1.1 Bei der Durchführung der Bauarbeiten innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes werden die "Anforderungen zum Gewässerschutz für Arbeiten in Einzugsgebieten von Trinkwassergewinnungsanlagen der Hessenwasser GmbH & Co. KG, Stand Januar 2016" eingehalten.

6.11.1.2 Die Anlagen werden nach den anerkannten Regeln der Technik und der Wasserwirtschaft hergestellt, so dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Ordnung des Wasserhaushaltes, gewährleistet ist. Bei allen Arbeiten werden die Vorgaben aus den "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten" (RiStWag) für Baustelleneinrichtungen und Baudurchführung in Wasserschutzgebieten in der jeweils gültigen Fassung unbedingt eingehalten. Dies gilt auch und insbesondere für die in Schutzgebieten gelegenen Baustelleneinrichtungsflächen. Weiterhin werden die jeweils gültigen Regelungen für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, d. h. derzeit die Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV), berücksichtigt.

6.11.1.3 Vor Baubeginn wird für die Bauausführung eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauleitung bestellt, die darüber wacht, dass die allgemein anerkannten Regeln der Technik und der Wasserwirtschaft beachtet und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt angewandt und die Nebenbestimmungen der Gestattungen eingehalten werden.

6.11.1.4 Vor Baubeginn werden der Unteren Wasserbehörde der verantwortliche Bauleiter sowie dessen Stellvertreter benannt. Als Ansprechpartner für Fragen des Grundwasserschutzes wird zudem ein Gewässerschutzbeauftragter benannt.

6.11.1.5 Für die gesamte Maßnahme von der Planung bis zur Bauabnahme wird

eine hydrogeologische Baubegleitung und Baustellen-Fremdüberwachung hinsichtlich der Grundwasserschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte durchgeführt:

- Das Konzept für die Baustellenüberwachung wird unter Berücksichtigung der „Anforderungen zum Gewässerschutz für Arbeiten in Einzugsgebieten von Trinkwassergewinnungsanlagen der Hessenwasser GmbH & Co. KG, Stand Januar 2016“ mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt und rechtzeitig vor Baubeginn beauftragt.
- Im Konzept werden auch Dokumentations- und Berichtspflichten gegenüber der Unteren Wasserbehörde festgelegt. Die Nichteinhaltung von Gewässerschutzauflagen und Unfälle oder Havarien mit Freisetzung wassergefährdender Stoffe werden der Unteren Wasserbehörde unverzüglich gemeldet.
- Die Baubegleitung und Baustellenüberwachung wird von vorab benannten, qualifizierten Sachverständigen vorgenommen, die wirtschaftlich unabhängig von allen beim Bau tätigen Firmen sind und auch unabhängig seitens des Bauherrn beauftragt sind. Die Qualifikationsnachweise werden der Unteren Wasserbehörde 2 Wochen vor Beginn der Maßnahme vorgelegt.
- Vertraglich wird eine Weisungsberechtigung für die mit der Überwachung beauftragten Firmen und deren Mitarbeiter festgelegt.

6.11.1.6 Der Unteren Wasserbehörde, der Hessenwasser GmbH & Co. KG und den von ihnen Beauftragten wird zur Aufsicht jederzeit Zutritt zu den Anlagen und den betroffenen Grundstücken gestattet. Sie erhalten Einblick in die Genehmigungsunterlagen und dürfen Untersuchungen an Ort und Stelle inkl. Beprobung von Material und Wasser durchführen, um sich von der Einhaltung der Bedingungen und Auflagen zu überzeugen. Die hierfür erforderlichen Hilfeleistungen erfolgen unentgeltlich.

6.11.1.7 Der Unteren Wasserbehörde, der Hessenwasser GmbH & Co. KG und den von ihnen Beauftragten wird die Möglichkeit zur Teilnahme an Baubesprechungen zu für das Grundwasser und den Grundwasserschutz relevanten Bauwerken und -abschnitten eingeräumt. Wenn vertragsrechtliche Gründe einer Teilnahme der Hessenwasser GmbH & Co. KG an einer Besprechung entgegenstehen, werden die thematisch relevanten Auszüge der Protokolle zur Verfügung gestellt oder die Themen zu Beginn oder Ende des jeweiligen Termins im Beisein der Hessenwasser

GmbH &Co. KG behandelt.

- 6.11.1.8** Mit den Arbeiten werden nur Unternehmen beauftragt, bei denen die erforderliche Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit vorhanden ist. Die Unternehmen sorgen für die ordnungsgemäße Ausführung der ihnen übertragenen Arbeiten und für die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften bei der Ausführung.
- 6.11.1.9** Für die baubeteiligten Unternehmen und etwaige Subunternehmen werden durch die beauftragte Bauüberwachung Geländeeinweisungen mit Hinweisen auf die Lage in den Trinkwasserschutzgebieten und Belehrungen über die jeweils einzuhaltenden Schutzmaßnahmen sowie die bei Unfällen umzusetzenden Maßnahmen durchgeführt. Die belehrten Unternehmer bzw. Mitarbeiter bestätigen schriftlich, dass sie die Inhalte der Einweisung und Belehrung verstanden haben. Der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG wird die Teilnahme an diesen Terminen ermöglicht.
- 6.11.1.10** Alle Ausführungsplanungen, die Belange der Wasserversorgung betreffen, werden rechtzeitig mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt.
- 6.11.1.11** Der Beginn der Gesamtmaßnahme sowie der jeweilige Baubeginn einzelner, grundwasserrelevanter Anlagen und Bauabschnitte (z. B. einbindende Bauwerke und Spundwände, Wasserhaltungen, Bohrungen) werden der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG mindestens 2 Wochen im Voraus schriftlich angezeigt. An der Bauabnahme der Anlagen werden die Untere Wasserbehörde und die Hessenwasser GmbH & Co. KG beteiligt.
- 6.11.1.12** Während der Bauzeit wird eine geordnete Entwässerung und Abwasserentsorgung sichergestellt. Niederschlagswasser von der Baustelle wird nicht unkontrolliert innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes versickert. Deshalb wird die bauzeitige Entwässerung nach den Vorgaben der RAS-Ew / zukünftig REwS erfolgen, insbesondere werden die Versickerungsanlagen des jeweiligen Einzugsgebietes immer vorab hergestellt, in Betrieb genommen, gewartet und ggf. entschlammte oder saniert. Auch das Monitoring wird schon zum Zeitpunkt jeder fertiggestellten Versickerungsanlage beginnen.

- 6.11.1.13** Bei der Bauausführung wird darauf geachtet, dass keine grundwassergefährdenden Stoffe, wie z. B. Treibstoffe und Hydrauliköl, in den Untergrund gelangen.
- 6.11.1.14** Es werden ausschließlich biologisch abbaubare Hydrauliköle und Schmiermittel verwendet. Der Einsatz von Biodiesel ist zielführend und wird favorisiert.
- 6.11.1.15** Bereiche, in denen eine Freisetzung wassergefährdender Stoffe zu besorgen ist (z. B. Lagerflächen für bituminöse Stoffe und belasteten Bodenaushub), werden abgedichtet. Baumaschinen werden nur auf diesen abgedichteten Baustellenflächen abgestellt und betankt.
- 6.11.1.16** Auf unbefestigtem Gelände werden auf keinen Fall wassergefährdende Stoffe gelagert oder aufgestellt, insbesondere keine Betriebstankstellen. Weiterhin werden hier auf keinen Fall hydraulisch angetriebene Anbauteile von Baumaschinen ohne Schutzvorrichtungen (Folien, Wannen) abgelegt, da es aus den Schläuchen regelmäßig zu Tropfverlusten kommt.
- 6.11.1.17** Allen abgestellten Fahrzeugen, Maschinen, Gerätschaften werden Folien bzw. Planen untergelegt bzw. geeignete, dichte Wannen untergestellt, die vor dem Wiederbewegen des Fahrzeugs etc. einer Sichtkontrolle unterzogen werden. Es werden nach Möglichkeit weiße bzw. helle Folien bzw. Planen aus Polyethylen (PE) mit einer Stärke von mindestens 1,5 mm verwendet, damit etwaige Tropfverluste unmittelbar erkannt werden. Die Folien bzw. Planen werden bei Beschädigungen ausgetauscht.
- 6.11.1.18** Es werden nur die Maschinen und Geräte an die Baustelle gebracht, die unmittelbar zum Arbeiten notwendig sind. Baufahrzeuge und Maschinen werden in arbeitsfreien Zeiten sowie bei Betankungsvorgängen sicher auf flüssigkeitsundurchlässigen Flächen (z. B. Folie mit zu Wanne hochgezogenen Rändern) außerhalb der Zone II abgestellt. Betankungen in der Zone II erfolgen nur in Ausnahmefällen, wenn es etwa aufgrund fest aufgestellter Geräte nicht anders möglich ist. Die regelmäßige Kontrolle der Betankung wird dokumentiert (Datum, Unterschrift). Nicht umzusetzende Geräte werden innerhalb der Zone II in Auffangwannen, welche gegen Eintritt von Niederschlägen geschützt sind, abgestellt.
- 6.11.1.19** Alle eingesetzten Geräte und Maschinen werden täglich vor und nach ihrem Einsatz auf technisch einwandfreien Zustand (z. B. Dichtigkeit der Leitungen, des Getriebes, des Tanks etc.) überprüft. Die Kontrollen werden

dokumentiert. Während kurzer Arbeitsunterbrechungen bleiben Geräte und Maschinen beaufsichtigt.

- 6.11.1.20** In der und angrenzend an die Zone II werden Arbeiten nur mit nachweislich frisch gewarteten und auf einwandfreie Funktionsfähigkeit überprüften Fahrzeugen, Maschinen und Gerätschaften durchgeführt. Es wird sichergestellt, dass ausschließlich Fahrzeuge, Maschinen und Gerätschaften zum Einsatz kommen, die zuvor nicht an kontaminierten Baustellen zum Einsatz gekommen sind. Kommen Fahrzeuge von kontaminierten Baustellen zum Einsatz, werden diese nachweislich vorab ausreichend gereinigt. Die ausführenden Firmen werden dies in geeigneter Weise dokumentieren. Eine entsprechende Nachweispflicht wird in die Bauausschreibungen aufgenommen. Täglich vor Arbeitsbeginn und nach Arbeitsende werden Sichtkontrollen an allen Fahrzeugen, Maschinen und Gerätschaften etwa auf Tropfverluste und Schwächungen von Hydraulikschläuchen durchgeführt. Die Kontrollen werden im Bautagebuch dokumentiert.
- 6.11.1.21** Baugruben in der Zone II und im Nahbereich der Zone III A, in denen keine direkten Bautätigkeiten stattfinden, werden durch seitlich aufgekantete Folien gesichert. Das anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und entsorgt. Dies wird auch bei der Herstellung des Bf. Stadion umgesetzt.
- 6.11.1.22** Treibstoffe, Öle, Fette etc. werden sicher in überdachten Auffangwannen gelagert. In der Zone II erfolgt kein Lagern von Baustoffen, Treibstoffen, Ölen, Fetten usw.
- 6.11.1.23** Das Auslaufen über Tropflecken hinausgehender Mengen an Leichtflüssigkeiten (Öl / Diesel / Benzin) sowie eintretende oder eingetretene Schäden mit boden- bzw. grundwasserschädigender Auswirkung werden der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH Co. KG sofort telefonisch gemeldet und nachfolgend schriftlich angezeigt. Das zur Schadensminimierung notwendige Material und Gerät (Bindemittel, Schaufel, mindestens 1 mm starke flüssigkeitsdichte Folie etc.) wird bereitgehalten. Die durchgeführten Maßnahmen zur Schadensminimierung und -behebung werden protokolliert und dokumentiert (Datum, Unterschrift, Bilder etc.).
- 6.11.1.24** Für alle Baustoffe, die mit dem Untergrund in Kontakt kommen oder durchsickert werden, inklusive wiedereinzubauende Materialien, werden grundsätzlich folgende Kriterien angesetzt:
- in WSG-Zone II maximal LAGA-Klassifizierung Z 0,

- in WSG-Zone III A maximal LAGA-Klassifizierung Z 1.1.

Diese Kriterien werden auch bei der Herstellung von Mischungen oder Verwendung als Zuschlagsstoff eingehalten. Lediglich in zu begründenden Einzelfällen, wie bei der geogenen Überschreitung der Werte für Zink, wird mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt, ob der Einbau von Z 1.2-Material auch in Zone III A zulässig ist. Für den Wiedereinbau vorgesehene Materialien werden baubegleitend beprobt und alle nicht wieder einbaufähigen Materialien werden ordnungsgemäß entsorgt. In den Untergrund eingebrachte Materialien werden keine signifikanten, länger anhaltenden Veränderungen des pH-Wertes und keine sonstigen schädlichen Grundwasserbeeinflussungen zur Folge haben. Die Unbedenklichkeit wird der Unteren Wasserbehörde nachgewiesen.

- 6.11.1.25** Innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes wird nur Neuschotter eingebaut. Außerhalb des Schutzgebietes wird für Altschotter für Herbizide der Summenwert aus der Grundwasserverordnung von 0,5 µg/l eingehalten.
- 6.11.1.26** Bei der Ausführung der Maßnahmen wird durch die Bauleitung überwacht, dass nur solche Baustoffe, Materialien und Anstriche verwendet werden, die sich beim Bau und Betrieb der Anlage z. B. durch Auslaugung bedenklicher Inhaltsstoffe nicht nachteilig auf das Grundwasser auswirken können, z. B. nicht auslaugbare Anstriche, nur unbelastetes Verfüllmaterial u. ä. Auch bei einem eventuellen späteren Auftragen von weißer Schienenfarbe als Hitzeschutz wird diese keine wassergefährdenden Stoffe enthalten.
- 6.11.1.27** Im Baufeld angetroffene belastete Materialien werden ausgehoben und entsorgt.
- 6.11.1.28** Wird bei den Erdarbeiten organoleptisch auffälliges Bodenmaterial angetroffen, wird dieses separiert, getrennt, abgedeckt zwischengelagert und repräsentativ beprobt und untersucht. Die Untere Wasserbehörde wird unverzüglich informiert, damit die weitere Vorgehensweise abgestimmt werden kann.
- 6.11.1.29** Aushub wird auf wasserundurchlässigen Flächen zwischengelagert und abgedeckt.
- 6.11.1.30** In Zone II wird kein Abfall inklusive belastetes, nicht wiedereinbaufähiges Bodenmaterial gelagert oder zwischengelagert; aus der Zone III A wird er schnellstmöglich abtransportiert. In Zone II wird auch die Lagerung von

noch nicht untersuchtem und daher nicht sicher als unbelastet eingestuftem Material minimiert.

- 6.11.1.31** Kanäle und Schächte werden absolut dicht hergestellt. Die Dichtigkeitsprüfungen werden gemäß den jeweils gültigen Vorschriften durchgeführt und dokumentiert. Die Prüfungstermine werden der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG zwecks Teilnahme mitgeteilt. Dichtigkeitsprüfungen in der Zone II werden über die Angaben in DIN 4033 bzw. DIN EN 1610 hinaus mit 1 bar Prüfdruck erfolgen. Für den Bereich der Zone II werden wiederkehrende Prüfungen auf Dichtigkeit auch nach Inbetriebnahme mindestens in den festgelegten Zeitintervallen durchgeführt.
- 6.11.1.32** Eingriffe in die belebte Bodenzone werden so gering wie möglich gehalten.
- 6.11.1.33** Wo die Grundwasserüberdeckung verringert wird, werden schnellstmöglich wieder Verhältnisse hergestellt, die dem natürlichen Schutzcharakter des Untergrundes entsprechen.
- 6.11.1.34** Bei der Erstellung von Bohrpfählen, Grundwassermessstellen und anderen Bohr- und Rammarbeiten werden folgende Anforderungen beachtet:
- Für die erforderlichen Bohrarbeiten werden nur Unternehmen mit nachgewiesener Qualifikation entsprechend einer Zertifizierung gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 120 oder vergleichbar eingesetzt werden ("Anforderungen der Hessenwasser an Bohrfirmen ohne W 120-Zertifizierung, Stand Februar 2010"). Die Nachweise werden der Unteren Wasserbehörde 2 Wochen vor Beginn der Bohrarbeiten vorgelegt.
 - Bohrverfahren, Arbeitsabläufe, Geräte, Materialien und insbesondere eingesetzte Hilfsmittel werden der Unteren Wasserbehörde 2 Wochen vor Beginn der Bohrarbeiten genannt. Die Unbedenklichkeit eingebrachter Materialien wird nachgewiesen.
 - Bohrpfähle werden als verrohrte Bohrungen im Trockenbohrverfahren erstellt. Als Auflast wird Trinkwasser ohne Zusatz verwendet. Anfallendes Bohrgut wird entsorgt. Das beim Betonieren der Pfähle verdrängte Wasser wird aufgefangen und entsorgt.
 - Die einschlägigen Richtlinien des DVGW (insbes. W 115, ggf.

W 121) und der DIN-Vorschriften für Bohrungen und die abschließende Dokumentation werden berücksichtigt und angewendet. Nach Abschluss der Arbeiten werden der Unteren Wasserbehörde, dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie und der Hessenwasser GmbH & Co. KG Stammdaten, Lagepläne, Schichtenverzeichnisse, Bohrprofile, Ausbauzeichnungen sowie Protokolle über Bohrfortschritt und eingebaute Materialien zeitnah übergeben.

- Bei einem Rückbau von Bohrungen werden die Vorgaben des DVGW-Arbeitsblattes W 135 beachtet.

6.12 Havariemanagementkonzept

6.12.1 Vor der Inbetriebnahme der Trasse wird ein Havariemanagementkonzept vorgelegt.

6.12.2 Das Havariemanagementkonzept wird mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.

6.12.3 In dem Havariemanagementkonzept werden konkrete Sofortmaßnahmen und ggf. Folgemaßnahmen zum Grundwasserschutz bei Unfällen mit Stofffreisetzungen bezüglich verfügbarer Personen, Instanzen, Gerätschaften sowie Berge- und Löschzüge mit Anfahrtszeit und Information zur Stationierung dargestellt.

- Es wird ein detaillierter interner Notfallplan für das Freiwerden von Stoffen, für das Rückhalten und die Entsorgung von Löschwasser und wassergefährdenden Stoffen aus Brand- und/oder Havariefällen an der Trasse erstellt, der sowohl der Unteren Wasserbehörde als auch der Feuerwehr zur Zustimmung vorgelegt wird.
- Die Abläufe der Absetzbecken zu den Versickerungsbecken werden bei jedem Un- oder Havariefall sofort abgeschiebert.
- Die Pumpen der Druckentwässerungsleitung zu den Absetzbecken werden im Falle einer Havarie und/oder eines Brandes auf den angeschlossenen Gleisen sofort abgeschaltet. Diese Maßnahmen werden mit der Feuerwehr entsprechend vereinbart und im Einsatzfall entschieden.
- Im Brandfall wird Löschwasser weitestgehend aufgefangen und

nach Möglichkeit in den abgeschieberten Becken im Kreislauf verwendet. Über den Verbleib des Löschwassers und anderer freige-wordener oder im Absetzbecken angestauter Flüssigkeiten wird in jedem Havariefall die Entscheidung der Unteren Wasserbehörde abgewartet.

- Grundwassergefährdende Stoffe, die auf die nicht abgedichteten Dämme, in die Versickerungsmulden oder trotz der Sofortmaßnahmen in die Versickerungsbecken eingetragen wurden, werden nach Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde abgesaugt und fachgerecht entsorgt. Kontaminierter oder beschädigter Boden in den Versickerungsbecken, in den Gräben und auf den Dämmen wird abgetragen und neu aufgebaut.
- Planunterlagen des Entwässerungssystems und die Möglichkeiten der Absperrung (insbesondere Lage und Funktion der Schieber sowie die Möglichkeiten der Absperrung von Teilstrecken) werden bei den für Notfälle zuständigen Stellen und Rettungsorganisationen hinterlegt (Feuerwehr, THW, Polizei). Hierbei werden die angeschlossenen Flächen, Leitungen und Fließrichtungen, Lage, Zugänglichkeit über bahnbegleitende Wege und Funktion von Havari-eschiebern sowie die bei Unfällen auf den verschiedenen Flächen erforderlichen Maßnahmen dokumentiert und festgelegt.
- Es wird eine Verständigungskette festgelegt, über die auch die Untere Wasserbehörde und die Hessenwasser GmbH Co. KG über den Vorfall und ggf. freigewordene Stoffe kurzfristig informiert werden.

6.12.4 Bei Schadensfällen während der Bauarbeiten werden die "Anforderungen zum vorsorgenden Gewässerschutz für Arbeiten in Wasserschutzgebieten" sowie der "Maßnahmenplan für Vorfälle, Unfälle und Bodenverunreinigungen mit wassergefährdenden Stoffen" der Hessenwasser GmbH & Co. KG in der jeweils gültigen Fassung beachtet. Die aktuelle Fassung des Maßnahmenplans wird seitens der Hessenwasser GmbH & Co. KG vor Baubeginn zur Verfügung gestellt.

6.13 Monitoring

6.13.1 Für das Monitoring in der Bauzeit und Nachbauphase wird spätestens drei Monate vor Baubeginn ein detailliertes, mit der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG einvernehmlich abgestimmtes

Konzept vorgelegt.

6.13.2 Für das Betriebsmonitoring wird spätestens drei Monate vor Betriebsbeginn ein detailliertes, mit der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG einvernehmlich abgestimmtes Konzept vorgelegt.

6.13.3 Das Monitoring wird zumindest folgenden Mindeststandards gerecht:

- Es erfolgt eine Basisaufnahme vor Beginn der Bauarbeiten.
- Das Monitoring wird an allen Bauwerken, welche aufgrund des Umfanges der Baumaßnahmen eine besondere Rolle einnehmen, in der Bau- und Nachbauphase durchgeführt. Die Notwendigkeit eines Monitorings der unabgedichteten Dammbereiche wird mit der Einwenderin abgestimmt.
- Es erfolgt ein Monitoring im Abstrom von BE-Flächen im WSG II.
- Ein Monitoring des Niederschlagswassers im Zulauf von Sickerbecken ist gemäß der vorhabenübergreifenden Risikobetrachtung für das Becken Adolf-Miersch-Straße vorgesehen. In den weiteren Sickerbecken wird eine Beprobung und Abstimmung mit der Einwenderin vorgesehen.
- Da sich die Sickergräben außerhalb sensibler Bereiche befinden, erfolgt das Monitoring im Abstrom von Entwässerungsanlagen im Abstrom von Sickerbecken.
- Sollten sich im Zuge der zugesagten weiteren Untersuchungen mit Einbeziehung der Ausführungsplanung Hinweise auf einen möglichen Aufstau durch den Eingriff von Bauwerken ergeben, so wird eine Überwachung der Grundwasserstände im Zu- und Abstrom dieser Bauwerke vorgesehen.
- Im Rahmen der vorhabenübergreifenden Risikobetrachtung erfolgt das Monitoring der Grundwasserqualität im Abstrom unterschiedlich abgedichteter Streckenabschnitte, im Zustrom zur Trasse und im Zustrom der Wasserwerke.

6.13.4 Für das Monitoring neu zu errichtende Grundwassermessstellen werden hinsichtlich Lage, Tiefe, Abdichtung und Verfilterung mit der Hessenwas-

ser GmbH & Co. KG abgestimmt. Beim Bau werden alle relevanten Anforderungen der Zusagen unter A. VI. 6.11 berücksichtigt. Die Bestandspläne der neu gebauten wie auch der bestehenden Grundwassermessstellen werden der Hessenwasser GmbH & Co. KG vorgelegt.

- 6.13.5** Die Untersuchungsprogramme werden auf das Entwässerungskonzept, die zu erwartenden Sicker- und Fließzeiten, ggf. vorliegende Altlasten bzw. Vorbelastungen und eingesetzte Baustoffe abgestimmt sowie dynamisch an eingesetzte Betriebsmittel wie Schmierstoffe und Tenside angepasst.
- 6.13.6** Es werden genormte analytische Untersuchungsverfahren eingesetzt, bei denen die Bestimmungsgrenze der untersuchten Parameter unter den einzuhaltenden Qualitätsnormen liegen.
- 6.13.7** Bei einem zeitlich stark versetzten Baubeginn in verschiedenen Bereichen wird eine ggf. erforderliche bereichsweise differenzierte Basisaufnahme durchgeführt.
- 6.13.8** Im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden differenzierte, auf das jeweilige Überwachungsziel abgestimmte Untersuchungsintervalle festgelegt. Die Intervalle werden in kritischen Bauphasen und Bereichen ggf. verkürzt.
- 6.13.9** Das quantitative Monitoring wird anhand der Ergebnisse der vertiefenden Bewertungen der Untergrundeingriffe und Wasserhaltungen (vgl. A. VI. 6.7 und A. VI. 6.8) überprüft und in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG an die tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen angepasst. Dabei wird auch berücksichtigt, dass in das Grundwasser eingreifende Tiefgründungen, die keinen Aufstauereffekt haben, bauzeitlich und in der Nachbauphase dennoch qualitativ zu überwachen sind.
- 6.13.10** Während der Bauzeit werden im Nahbereich der Untergrundeingriffe ggf. erforderliche Logger für eine Erfassung des Grundwasserstandes in kurzen Intervallen eingebaut.
- 6.13.11** Es wird sichergestellt, dass das Monitoring auch bei laufender Baumaßnahme durchgeführt werden kann (Erhalt und Zugänglichkeit der Grundwassermessstellen).
- 6.13.12** Nach Durchführung des Betriebsmonitorings über 5 Jahre wird anhand der

vorliegenden Ergebnisse geprüft und im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG festgelegt, welche Anpassungen (Turnus, Parameterumfang) bei der Fortführung des Monitorings vorgenommen werden können.

6.13.13 Für die Bewertung der untersuchten Parameter werden neben Qualitätsnormen zur Bewertung des Grundwassers auch Qualitätsnormen für das Trinkwasser in der jeweils aktuellen Fassung herangezogen:

- Schwellenwerte der GrwV,
- Geringfügigkeitsschwellenwerte gemäß GWS-VwV,
- Grenzwerte und Anforderungen der TrinkwV,
- Leitwerte (LW) und gesundheitliche Orientierungswerte (GOW) des Umweltbundesamts (UBA) für Einzelparameter bzw. –gruppen.

6.13.14 Berichte über die Untersuchungsergebnisse werden spätestens 2 Monate vor Baubeginn (Basisaufnahme) sowie jährlich (Bau- und Betriebsphase) erstellt und der Unteren Wasserbehörde sowie der Hessenwasser GmbH & Co. KG vorgelegt.

6.13.15 Qualitätsnormüberschreitungen werden der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG sofort mitgeteilt.

6.13.16 Gemäß den grundsätzlichen Maßgaben im Sinne des Gewässerschutzes oder Vorgaben der Unteren Wasserbehörde wird bei untersuchungsbedürftigen Trends eine ggf. erforderlich werdende situationsangepasste Erweiterung der qualitativen wie auch quantitativen Monitoringmaßnahmen, z. B. durch einen erweiterten Parameterumfang oder einen engmaschigeren Turnus, durchgeführt.

6.13.17 Der Monitoringaufwand, der sich aufgrund des Baus und Betriebs der RTW PFA Süd 1 ergibt, wird durch die Vorhabenträgerin als Zustandsstörer getragen.

6.14 Bauzeitliche Ersatzwasserbeschaffung

6.14.1 Die bauzeitliche Ersatzwasserbeschaffung wird gemäß den geänderten

Unterlagen umgesetzt.

6.15 Anlagen der öffentlichen Wasserversorgung

6.15.1 Im Zuge der weiteren Planungen wird ein Termin zum Abgleich der Zuordnung und Kennzeichnung der Anlagen der Hessenwasser GmbH & Co. KG durchgeführt.

6.15.2 Die genaue Lage der Leitungen und in deren Bereich befindlicher Steuerkabel werden vor Ort festgestellt.

6.15.3 Innerhalb des Schutzstreifens der Rohrleitung (bis zu 5 m beidseitig der Rohrachse) erfolgen keine Überbauungen, bei der Verlegung von Kabeln und Leitungen werden Schutzabstände beachtet. Der Schutzstreifen wird nicht mit Bäumen oder tief wurzelnden Sträuchern bepflanzt. Sämtliche Arbeiten werden erst durchgeführt, wenn die Zustimmung des Leitungsbetreibers vorliegt.

6.15.4 Im Rahmen der Durchführung des Vorhabens werden die „Anweisung zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen, Armaturen, Steuerkabel und Trinkwasserschutzgebiete der Hessenwasser GmbH & Co. KG“ beachtet und eingehalten.

6.16 Grundstücksangelegenheiten, Leitungs- und Anlagenrechte

Im Zuge der weiteren Planungen erfolgt eine Abstimmung mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG bezüglich der betroffenen Leitungs- und sonstigen Anlagenrechte, um zu gewährleisten, dass diese beachtet und nicht beeinträchtigt werden.

6.17 Grundwassermessstellen

6.17.1 Die GWM werden bei der vor Beginn der Baumaßnahmen vorgesehenen Beweissicherung im direkten Umfeld der geplanten Baufelder berücksichtigt und dokumentiert.

6.17.2 Messstellen, die durch die Arbeiten selbst oder Nebentätigkeiten wie der Materialanlieferung oder -lagerung beschädigt werden könnten, werden

geschützt.

- 6.17.3** Im Falle einer Beschädigung wird die Hessenwasser GmbH & Co. KG unverzüglich informiert und der entstandene Schaden wird durch den Verursacher ersetzt.
- 6.17.4** Falls Grundwassermessstellen entfernt werden müssen oder so stark beschädigt werden, dass eine Wiederherstellung nicht mehr möglich ist, werden diese nach Absprache mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG fachgerecht nach Formblatt W 135 DVGW rückgebaut und an anderer, mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abzustimmender Stelle nach dem derzeitigen Stand der Technik und den einschlägigen, aktuell gültigen Normen und Regelwerken neu errichtet. Die aktuellen technischen Richtlinien (insbes. der nach DIN bzw. DVGW) sowie die Anforderungen für Bohrarbeiten in WSG (s. A. VI. 6.11) werden hierbei eingehalten.
- 6.17.5** Sämtliche für den Rückbau und die Neuerrichtung der GWM anfallenden Kosten, einschließlich evtl. anfallender Nebenkosten wie Vermessungsdienstleistungen, Grundbucheintragungen, Planungsleistungen etc., werden durch den Verursacher getragen.
- 6.17.6** Die Zugänglichkeit zu den GWM wird während und nach der Baumaßnahme, auch mit Fahrzeugen, gewährleistet. Bei dauerhafter Beeinträchtigung der Zugänglichkeit werden betroffene GWM nach Absprache mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG fachgerecht nach Formblatt W 135 DVGW rückgebaut und an anderer, mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmter Stelle nach dem derzeitigen Stand der Technik und den einschlägigen, aktuell gültigen Normen und Regelwerken neu errichtet. Die aktuellen technischen Richtlinien (insbes. der nach DIN bzw. DVGW) sowie die Anforderungen für Bohrarbeiten in WSG (s. A. VI. 6.11) werden hierbei eingehalten.

7. Stadtentwässerung Frankfurt am Main

- 7.1** Im Zuge der Ausführungsplanung wird die Vorhabenträgerin die Bestandsunterlagen zu den Kanälen der Beteiligten erneut abfragen und die Planung ggf. anpassen.
- 7.2** Zum Beleg, dass eine Gefährdung bzw. Schädigung der vorhandenen Abwasseranlagen im Bereich des Kreuzungsbauwerks im Bf. Frankfurt-Stadion (Mischwasserkanal DN 1200 Stahlbeton und Mischwasserkanal

DN 800 Stahl einschl. darunterliegendem Dränagekanal) und im Bereich des westlichen Brückenwiderlagers der EÜ Mörfelder Landstraße (Kanal DN 490 GFK, DN 500 Stz) ausgeschlossen ist, werden in den weiteren Planungsphasen Plandarstellungen und ggf. statische Nachweise vorgelegt.

- 7.3** Die geforderten Mindestabstände zwischen den Anlagen der RTW und den bestehenden Anlagen der SEF werden – auch im Falle der Querung der Druckrohrleitung H6-14 – berücksichtigt und eingehalten. Unterquerungen der Bestandsanlagen erfolgen nicht.
- 7.4** Die bauliche Gestaltung des Anschlusses des Entwässerungsabschnitts 02 an den in der Nähe der EÜ Mörfelder Landstraße befindlichen Bestandsschacht wird im weiteren Verfahren mit der SEF abgestimmt.
- 7.5** Eine Aufweitung des Einmündungsbereichs des Weges zu dem Versickerungsbecken im Bereich der Isenburger Schneise zwecks Integration des Bestandsschachts 112.30 in die Wegfläche wird geprüft. Die außerhalb der Wegefläche liegenden Schächte werden mittels Stahlrohrpfosten nach Angaben der SEF gekennzeichnet. Die Gestattung der Nutzung des Weges wird zugesagt.
- 7.6** Die Vorhabenträgerin stellt eine konfliktfreie Planung aller Leitungstrassen sicher. Die Anforderungen der Beteiligten (Keine Überbauung in Längsrichtung, Einhaltung vertikaler Mindestabstände bei Querung) werden beachtet.
- 7.7** Die Modalitäten eines eventuellen Rückbaus des im Gleisdreieck gelegenen, nicht anfahrbaren Bestandsschachtes der SEF werden im Zuge der weiteren Planungen mit der Beteiligten abgestimmt.
- 7.8** Die Verlegung des Bestandsschachtes nördlich des Bf. Neu-Isenburg bei Bau-km 4,4+43 und die damit einhergehende Anpassung der anschließenden Kanalhaltungen werden mit der SEF abgestimmt.
- 7.9** Bezüglich der bestehenden Entwässerungsanlage bei Bau-km 4,4+25

(Nr. 607 BwVz.) werden in Abstimmung mit der SEF Sicherungsmaßnahmen und/oder Beweissicherungsverfahren durchgeführt.

- 7.10 Die notwendigen Kreuzungsvereinbarungen werden in den weiteren Planungsphasen erarbeitet und bezogen auf den Bestand ggf. angepasst.
- 7.11 Im Hinblick auf die geplante Einleitung in die Kanäle der SEF und zur genauen Festlegung der Anschlüsse an die Kanäle wird bei der Beteiligten eine Anschlussgenehmigung beantragt.

8. **Deutsche Telekom Technik GmbH**

Im Zuge der Ausführungsplanung wird berücksichtigt, dass die erforderlichen, teilweise umfangreichen Sicherungs- und/oder Umlegungsmaßnahmen bezüglich der Anlagen der Beteiligten einen Vorlauf von mindestens einem Jahr für die Planungs- und Bauvorbereitung erfordern.

9. **Deutsche Telekom Technik GmbH – Best Mobile**

Die Beteiligte wird über den Beginn der Bauarbeiten für die EÜ Isenburger Schneise informiert.

10. **Netzdienste Rhein-Main GmbH**

- 10.1 Die Leitungsbetroffenheiten, die erforderlichen Leitungssicherungen und Trassenumlegungen werden in den weiteren Planungsphasen mit der Beteiligten abgestimmt.
- 10.2 Es erfolgt keine Überbauung vorhandener Leitungstrassen, der Schutzstreifen wird freigehalten und nicht für die Baustelleneinrichtungen oder als Lagerfläche verwendet. Alle Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens der Gas-Hochdruckleitung werden gegenüber der NRM angezeigt. Für jeden Bauzustand wird eine Mindestüberdeckung von 60 cm über dem Rohrscheitel eingehalten. Änderungen von Geländeoberkanten für den Endzustand im Trassenbereich werden mit der Beteiligten abgesprochen. Die NRM-Norm „Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen, Armaturen, Mess-, Signal- und Steuerkabel der Mainova“ werden berücksichtigt.

11. **Gas-Union GmbH**

Die von der Beteiligten in ihrem Schreiben vom 16. September 2019 ge-

nannten Auflagen und Hinweise bei Arbeiten im Schutzstreifen werden beachtet.

12. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation GmbH

12.1 Sofern im Umlegebereich andere Telekommunikations- oder LWL-Betreiber betroffen sind, werden der Beteiligten die entsprechenden Kontaktdaten mitgeteilt.

12.2 Sofern derzeit nicht geplante Leitungsverlegungen erforderlich werden, wird die freie Zugänglichkeit der Trasse und der Schächte ebenso wie die Freihaltung von Bäumen und Sträuchern zugesagt. Die Vorlaufzeit für Arbeitsvorbereitungen von mindestens 6 Monaten bei erforderlichen Umlegungsarbeiten wird berücksichtigt.

12.3 Der ungehinderte Zugang zu den Bestandsanlagen während der Bauzeit wird zugesagt.

13. PLEdoc GmbH

13.1 Soweit eine Verlegung der LWL-KSR-Anlage der Beteiligten (BwVz.-Nr. 670) erforderlich wird, werden die zur Durchführung der Arbeiten und zum dauerhaft sicheren Betrieb der Leitung erforderlichen Voraussetzungen in Abstimmung mit der Beteiligten geschaffen.

13.2 Die notwendigen Parallel- und Kreuzungsabstände zu anderen Versorgungsleitungen werden abgestimmt. Dabei wird berücksichtigt, dass die Leitung – auch bauzeitlich – für Instandhaltungsmaßnahmen freigelegt werden und jederzeit zugänglich bleiben muss.

13.3 Die Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten bei erforderlichen Umlegungsarbeiten wird berücksichtigt.

13.4 Im Schutzstreifen bestehender Anlagen werden keine Einwirkungen vorgenommen, die deren Bestand oder Betrieb beeinträchtigen oder gefährden könnten. Baustelleinrichtungsflächen jeglicher Art im Schutzstreifen-

bereich werden nur nach vorheriger schriftlicher Einwilligung des Leitungs-
betreibers angelegt.

VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Anträge, die den Inhalt und den Umfang der Planfeststellungsunterlagen sowie die Art und Weise des Planfeststellungsverfahrens betreffen, werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht schon im Laufe des Verfahrens entschieden worden ist.

Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens selbst werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Violetteinträge, Planänderungen, Nebenbestimmungen bzw. Zusagen Rechnung getragen worden ist oder soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

VIII. Vorbehalt gem. § 74 Abs. 3 HVwVfG

Die endgültige Entscheidung über die bauzeitliche Andienung des Baufeldes zwischen der Isenburger Schneise und dem Bf. Neu-Isenburg bleibt vorbehalten. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde alsbald, spätestens jedoch 6 Monate vor dem beabsichtigten Beginn der Bauarbeiten in dem hier maßgeblichen Bereich, die Planunterlagen für die beabsichtigte Baustellenerschließung zur abschließenden Entscheidung vorzulegen.

IX. Entscheidung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird im öffentlichen Interesse angeordnet.

X. Kostenentscheidung

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens sowie die Kosten für die mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilte wasserrechtliche Erlaubnis. Die Kostenfestsetzung ergeht mit gesondertem Bescheid.

Die den Einwendern, Behörden und Stellen entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Sachverhalt

I. Trägerin des Vorhabens

Trägerin des Vorhabens ist die Regionaltangente West Planungsgesellschaft mbH, vertreten durch die Geschäftsführung.

II. Antragsgegenstand / Beschreibung des Vorhabens

Bei der Regionaltangente West (im Folgenden RTW) handelt es sich um eine neue Schienenverbindung, die aus zwei Linien besteht, welche sich im Kernbereich überlagern.



Abbildung 1: Verlauf der RTW-Linien (EBO-Abschnitte: grün, BOStrab-Abschnitte: magenta), Quelle: RTW, Planfeststellungsunterlagen, 2021

Die beiden Linien sollen zum einen von Bad Homburg v. d. Höhe (Linie 1) und zum anderen von Frankfurt-Praunheim / Gewerbegebiet (Linie 2) jeweils über Eschborn, Frankfurt-Höchst, den Flughafen-Regionalbahnhof und Neu-Isenburg Bahnhof, zum einen nach Neu-Isenburg Birkengewann und zum anderen zum Bahnhof Dreieich-Buchsschlag verlaufen. Vorgehen ist zwischenzeitlich darüber hinaus, die Züge der Linie 2 im Haltepunkt Dunantsiedlung zu teilen (flügel), und mit einem Teil nach Praunheim, mit einem Teil nach Bad Soden Bf. zu führen. Perspektivisch ist eine Verlängerung der RTW von Praunheim zum Nordwestzentrum geplant.

Zur Verwirklichung der Planung ist die Nutzung bestehender Eisenbahnstrecken, deren Anpassung sowie die Verknüpfung mit neu zu errichtenden Streckenabschnitten,

die überwiegend nach den Bestimmungen der BOStrab, teilweise jedoch auch nach der EBO errichtet werden, vorgesehen.

Der Streckenbetrieb erfolgt mit sog. Zweisystemfahrzeugen, die sowohl Eisenbahn- als auch Straßenbahnstrecken befahren können und dürfen.

Der Verlauf der Linien und die Aufteilung in BOStrab- und EBO-Streckenabschnitte ist Abbildung 1 zu entnehmen.

Die Baurechtschaffung ist aufgrund der Gesamtstreckenlänge von mehr als 40 km in insgesamt vier Planfeststellungsabschnitte (Nord, Mitte, Süd 1 und Süd 2) aufgeteilt, für die jeweils separate Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist der ca. 16 km lange Abschnitt der RTW von der Einschleifung in die Bestandsstrecke bei Kelsterbach über Frankfurt Flughafen-Regionalbahnhof bis Dreieich/Buchschlag einschließlich der erforderlichen technischen und elektrischen Ausrüstung sowie der notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter. Anlagen wie Funk, Signalanlagen, sonstige Leit- und Überwachungstechnik, Bahnsteigausstattung etc. werden dagegen nicht von der Planfeststellung erfasst. Die diesbezüglichen Darstellungen und Beschreibungen in den Planunterlagen sind rein deklaratorisch und dienen nur der Information. Etwas anderes gilt nur, sofern die Anlagen in diesem Planfeststellungsbeschluss konkret bezeichnet sind.

Der PFA Süd 1 beginnt im Bereich der Stadt Frankfurt am Main bei der Einschleifung Kelsterbach auf die Bestandsstrecke 3683 bei km 13,6+77 (Strecke 3683) bzw. Bau-km 16,3+83 (RTW). Von hier verläuft die RTW unter Nutzung der bestehenden Stationen Flughafen Frankfurt-Regionalbahnhof und Gateway Gardens bis zum Bahnhof Frankfurt-Stadion über die bestehende zweigleisige Eisenbahnstrecke 3683, ohne dass bauliche Änderungen vorgenommen werden.

Im Bf. Frankfurt-Stadion wird die RTW-Strecke aus der bestehenden Strecke ausgefädelt und auf einem eigenen – mit Ausnahme der neu zu errichtenden eingleisigen Kreuzungsbauwerke zur Querung der Bestandsanlagen im Bahnhofsbereich – zweigleisigen Bahnkörper in Parallellage westlich der Eisenbahnstrecke Frankfurt-Stadion – Frankfurt-Süd (Eisenbahnstrecke 3650) zum Abzweig Forsthaus geführt.

Im Bf. Frankfurt-Stadion selbst sind umfangreiche Umbaumaßnahmen und Erweiterungen erforderlich. Neben den bereits erwähnten Neubaumaßnahmen (Ausfädung RTW-Gleise, Neubau Kreuzungsbauwerke) sind in diesem Zusammenhang die Verschwenkung des bestehenden rechten S-Bahn-Gleises nach Norden sowie die Errichtung eines weiteren Mittelbahnsteigs nördlich des bestehenden Mittelbahnsteigs der S-Bahn besonders hervorzuheben.

Im Bereich der Mörfelder Landstraße werden zwei neue Außenbahnsteige errichtet.

Zwischen dem Abzweig Forsthaus und dem Bf. Neu-Isenburg können von der RTW in Fahrtrichtung Süden vorhandene DB-Gleise genutzt werden. In Fahrtrichtung Norden bedarf es eines neuen RTW-Gleises, da teilweise nur ein DB-Bestandsgleis vorhanden ist, das aus Kapazitätsgründen nicht genutzt werden kann.

Im Bf. Neu-Isenburg muss die enge Parallellage des rechten Streckengleises der RTW aufgrund des vorhandenen Stellwerks und der unmittelbar davor liegenden Kabeltrassen aufgegeben werden. Zur Minimierung der Eingriffe in die Waldbestände und die P+R-Anlage sieht die Planung eine nach Westen verschwenkte stellwerksnahe Trassenführung vor. Im Bereich der heutigen P+R-Anlage wird ein neuer Außenbahnsteig errichtet.

Im südlichen Bereich des Bahnhofs Neu-Isenburg erfolgt die Kreuzung der Eisenbahnstrecken 3601, 3652, 3655 und 3688 mittels eines eingleisigen Unterführungsbauwerkes. Am Ende dieses Kreuzungsbauwerkes teilt sich die RTW bei Bau-km 5,4+70 in zwei Äste.

Der Streckenast in Richtung Neu-Isenburg-Zentrum greift in Höhe des bestehenden Bahnüberganges bei der Kleingartenanlage Fischer-Lucius die Trasse der stillgelegten, aber nicht freigestellten Eisenbahnstrecke 3652 auf und endet an der Abschnittsgrenze zum PFA Süd 2 bei Bau-km 5,8+30.

Der Streckenast in Richtung Dreieich-Buchsschlag bindet auf der Ostseite zunächst über eine neu zu errichtende Weiche an das Abstellgleis 12 und über weitere Weichenverbindungen bei Bau-km 6,6+43 an die Bestandsanlagen der Dreieichbahn (Strecke 3655) an. Bis zum Bahnhof Dreieich-Buchsschlag erfolgt der Regelbetrieb der RTW eingleisig auf der bestehenden Strecke 3655. Im Bf. Dreieich-Buchsschlag wird ein neues Stumpfgleis in Lage des heutigen Abstellgleises 49 errichtet und mit einem neuen Außenbahnsteig versehen.

Weitere maßgebliche Bestandteile der Planung sind:

- Erstellung der für die neue RTW-Strecke erforderlichen Ingenieurbauwerke im Bf. Frankfurt-Stadion, im Hp Mörfelder Landstraße und im Bf. Neu-Isenburg sowie zwischen Bf. Frankfurt-Stadion und Bf. Neu-Isenburg entlang der Strecke,
- Bau der betriebsnotwendigen elektrischen, elektrotechnischen, maschinentechnischen und leit- und sicherungstechnischen Anlagen,
- Bau der erforderlichen Entwässerungsanlagen,

- Errichtung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen,
- Umsetzung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen,
- bauzeitliche Nutzung von Flächen für die Baustelleneinrichtung, die Lagerung und als Transportwege sowie
- die notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter (insb. an DB-Anlagen, Straßen, der P+R-Anlage Neu-Isenburg sowie Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen).

Die ursprünglich vorgesehene Gewässermaßnahme in Flörsheim am Main wird nicht weiterverfolgt und ist nicht mehr Gegenstand des Verfahrens.

Für die Realisierung des Bauvorhabens einschl. der Kompensationsmaßnahmen werden Grundstücke in den Gemarkungen

- Bockenheim, Niederrad, Schwanheim und Wald der Stadt Frankfurt am Main,
- Neu-Isenburg der Stadt Neu-Isenburg,
- Buchschlag der Stadt Dreieich,
- Weiskirchen der Stadt Rodgau,
- Erfelden der Büchnerstadt Riedstadt und
- Herchenrode der Gemeinde Modautal

beansprucht. Neben dem Erwerb sind vorübergehende Inanspruchnahmen für die Dauer der Bauzeit sowie dingliche Sicherungen für Leitungen und zur Gewährleistung des Zugangs und der Unterhaltung der Betriebsanlagen vorgesehen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen verwiesen.

III. Antragsbegründung

Mit dem Antrag verfolgt die Vorhabenträgerin das Planungsziel, eine neue tangentielle Schienenverbindung zu schaffen, die die westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie die umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden miteinander und untereinander verbindet und die intermodale Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main verbessert. Zugleich soll die RTW bestehende Schienenstrecken ergänzen und eine Verknüpfung mit vorhandenen S-Bahn-, Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken herstellen. Der aufgrund der vielfältigen Verflechtungen zwischen den Wohnorten,

den Arbeitsstätten und den Verkaufs- wie Freizeiteinrichtungen bestehende Verkehrsbedarf soll so auf direktem Wege befriedigt werden, ohne die bestehenden, radial auf das Zentrum von Frankfurt am Main ausgerichteten Verkehrsverbindungen über Eck nutzen zu müssen. Durch die damit einhergehende Verkürzung der Reisezeiten und die Minimierung der Umsteigeerfordernisse soll eine bedarfsgerechte Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs herbeigeführt werden.

Letztlich werden die in Folge der RTW erwarteten Verlagerungswirkungen im ÖPNV nach Einschätzung der Vorhabenträgerin eine Entlastung des Frankfurter Hauptbahnhofes und des hochbelasteten innerstädtischen S-Bahntunnels bewirken.

IV. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Vorhabenträgerin hat eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt und der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben. Im Bericht vom 23. Mai 2019 (Anlage 1.2 der Antragsunterlagen) hat sie ihr Vorgehen beschrieben und das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 HVwVfG mitgeteilt.

V. Ablauf des Anhörungsverfahrens

Für das Vorhaben wurde gemäß § 18a AEG i. V. m. § 73 HVwVfG das Anhörungsverfahren durchgeführt.

1. Antrag

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 18. Dezember 2018, eingegangen am gleichen Tage, die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 18 ff. AEG i. V. m. §§ 72 ff. HVwVfG beantragt.

Die Prüfung der eingereichten Antragsunterlagen hat ergeben, dass sie unvollständig waren und der Ergänzung bedurften. Dies wurde der Vorhabenträgerin mit verschiedenen E-Mails der Planfeststellungsbehörde, zuletzt am 5. Juni 2019 (in Bezug auf bereits überarbeitete Unterlagen), mitgeteilt.

Die endgültig überarbeiteten Antragsunterlagen hat die Vorhabenträgerin am 17. Juni 2019 vorgelegt.

Daraufhin hat das Regierungspräsidium Darmstadt das Anhörungsverfahren mit Verfügung vom gleichen Tage eingeleitet.

2. Auslegung der Planunterlagen

Auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Darmstadt lagen die Planunterlagen gem. § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 2 und Abs. 3 HVwVfG für die Dauer eines Monats, und zwar in der Zeit vom 19. August bis einschließlich 18. September 2019, bei

- dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main, im Stadtplanungsamt, Kurt-Schumacher-Straße 10, 60311 Frankfurt am Main, Atrium,
- dem Magistrat der Stadt Neu-Isenburg, Rathaus, Raum 1.36, Hugentottenallee 53, 63263 Neu-Isenburg,
- dem Magistrat der Stadt Dreieich, Stadtverwaltung, Zimmer 1.06, Hauptstraße 45, 63303 Dreieich,
- dem Magistrat der Stadt Flörsheim am Main, Verwaltungsgebäude, Stadtplanungsamt, 1. Stock, Zimmer Nr. 102, Erzbergerstraße 14, 65439 Flörsheim am Main,
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Modautal, Gemeindeverwaltung, Bauamt, 3. OG, Odenwaldstraße 34, 64397 Modautal,
- dem Magistrat der Büchnerstadt Riedstadt, Rathaus, Fachgruppe Umwelt, 3. Stock, Rathausplatz 1, 64560 Riedstadt und
- dem Magistrat der Stadt Rodgau, Rathaus, 1. Stock, Zimmer 1.3, Hintergasse 15, 63110 Rodgau,

während der üblichen Dienstzeiten zu jedermanns Einsichtnahme aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von

- dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main am 13. August 2019 in Nr. 33 des Amtsblattes der Stadt Frankfurt am Main,
- dem Magistrat der Stadt Neu-Isenburg am 15. August 2019 in der Stadtpost Neu-Isenburg,
- dem Magistrat der Stadt Dreieich, am 12. August 2019 in der Offenbach-Post,
- dem Magistrat der Stadt Flörsheim am Main am 15. August 2019 in der Flörsheimer Zeitung,
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Modautal am 16. August 2019 in den Modautal-Nachrichten,

- dem Magistrat der Büchnerstadt Riedstadt am 9. August 2019 in der Ausgabe 32/2019 der Riedstädter Nachrichten und
- dem Magistrat der Stadt Rodgau am 15. August 2019 in der Rodgau-Post und der Rodgau-Zeitung

rechtzeitig vorher bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 HVwVfG).

In den Bekanntmachungen wurden das Regierungspräsidium Darmstadt (Anhörungsbehörde) und die vorgenannten Auslegungskommunen als diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen sich Betroffene innerhalb der Äußerungsfrist des § 21 UVPG zu dem Plan schriftlich oder mündlich zur Niederschrift äußern konnten. In Anbetracht des erheblichen Umfangs der eingereichten Planunterlagen wurde die Äußerungsfrist, die im Regelfall einen Monat nach Ablauf der Frist für die Äußerungen endet, gem. § 21 Abs. 3 UVPG verlängert und auf den 18. Oktober 2019 terminiert.

Ein Hinweis, wonach alle Äußerungen und Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Äußerungsfrist für die Dauer des Verfahrens ausgeschlossen sind, war in den Bekanntmachungen ebenfalls enthalten (§ 21 Abs. 4 UVPG). Außerdem wurde ein Erörterungstermin angekündigt und in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden kann. Des Weiteren erging der Hinweis, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1 des UVPG in der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung verbunden ist und die diesbezüglichen Unterlagen wurden konkret bezeichnet. Letztlich wurde auch darauf hingewiesen, dass der Inhalt der Bekanntmachungen und die Planunterlagen über die Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt (<https://rp-darmstadt.hessen.de>, Rubrik: „Presse“ → Öffentliche Bekanntmachungen → Verkehr → Eisenbahnen“) und das UVP-Portal des Landes Hessen (<https://www.uvp-verbund.de/startseite>) zugänglich gemacht werden, der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen jedoch maßgeblich bleibt (§ 27a Abs. 1 HVwVfG, § 20 Abs. 2 S. 2 UVPG).

3. Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener

Die in dem Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Betroffenen, die ihre Wohnung oder ihren Sitz nicht in einer der Auslegungskommunen haben und deren Person und Aufenthalt bekannt ist, wurden auf Veranlassung der Anhörungsbehörde vor Beginn der Auslegung als nicht ortsansässige Betroffene nach § 73 Abs. 5 S. 3 HVwVfG unter Beifügung der Bekanntmachung benachrichtigt.

4. Beteiligung der Behörden und Stellen

Den Behörden und Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch das

Vorhaben berührt werden, wurde der Plan zugeleitet und Gelegenheit zur Äußerung bis zum 20. September 2019 gegeben.

5. Information der Vereinigungen

Die Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, gegen den Planfeststellungsbeschluss Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung einzulegen, wurden gemäß § 73 Abs. 4 und 5 HVwVfG durch die Bekanntmachung von der Auslegung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Darüber hinaus wurden die vom Land Hessen anerkannten Naturschutzverbände und der Hessische Bauernverband ohne Anerkenntnis einer Rechtspflicht mit Schreiben vom 1. August 2019 von der Einleitung des Anhörungsverfahrens und den bestehenden Möglichkeiten zur Einsichtnahme in die Planunterlagen in Kenntnis gesetzt.

6. Einwendungen und Stellungnahmen

Während der von der Anhörungsbehörde festgesetzten Äußerungsfrist sind von Privaten Einwendungen gegen den Plan erhoben worden. Darüber hinaus gingen auch nicht fristgerecht erhobene Einwendungen ein. Dieser Personenkreis wurde von diesem Sachverhalt sowie den daraus resultierenden Rechtsfolgen schriftlich in Kenntnis gesetzt.

Beteiligte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben zu dem Plan Stellung genommen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind der Vorhabenträgerin zur fachtechnischen Prüfung und Erwidern zugeleitet worden.

7. Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen

Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde gem. § 18a Nr. 1 AEG auf einen Erörterungstermin verzichtet. Soweit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Aufklärungsbedarf und/oder die Möglichkeit einer Einigung bestand, hat die Vorhabenträgerin mit den Beteiligten bilaterale Gespräche geführt.

Die Ergebnisse dieser Besprechungen boten der Planfeststellungsbehörde keinen Anlass für eine weitere Sachverhaltsaufklärung. Soweit keine Einigung erzielt werden konnte, sah die Planfeststellungsbehörde keine Ansatzpunkte für eine einvernehmliche Lösung, so dass insoweit von einer Erörterung mit den Beteiligten abgesehen wurde.

Alle anderen Beteiligten, die sich inhaltlich zu dem Vorhaben geäußert haben, wurden bereits mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 31. August 2020 über das Absehen von dem Erörterungstermin in Kenntnis gesetzt.

8. Planänderungen

8.1 Gegenstand des ersten Planänderungsantrags

Die im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse haben die Vorhabenträgerin veranlasst, den Plan zu ändern. Die Änderungen sind durch farbliche Hervorhebungen bzw. Streichungen kenntlich gemacht. Darüber hinaus wurde dem Plan eine Leihilfe vorangestellt, in der die Änderungen der Planunterlagen bezüglich

- der Verkehrsanlagen,
- der Ingenieurbauwerke,
- des hydrologischen Gutachtens,
- der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der natur- und artenschutzrechtlichen Unterlagen,
- der erschütterungs- und schalltechnischen Untersuchungen,
- der Anpassung des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes (BoVEK),
- des Gutachtens zur elektromagnetischen Verträglichkeit,
- des Zuwegungs- und Rettungskonzeptes,
- der Ergänzung um ein bauzeitliches Ersatzwasserbeschaffungskonzept und
- der Ergänzung um eine Verkehrsprognose

grob beschrieben werden (Anlage 0.1a).

Für die Planänderungen wurde ein vereinfachtes Anhörungsverfahren gemäß § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 8 HVwVfG durchgeführt, indem die in ihrem Aufgabengebiet stärker als bisher betroffenen Behörden, Träger öffentlicher Belange einschl. des Bauernverbands und der anerkannten Naturschutzverbände mit Schreiben der Behörde vom 27. Oktober 2021 von den Änderungen durch Übersendung der geänderten Planunterlagen unterrichtet und ihnen Gelegenheit zur Äußerung bis zum 15. November 2021 gegeben wurde.

Da die ursprünglich angestrebte Einigung mit Betroffenen nicht zustande kam, wurden diese Beteiligten im Nachgang mit Schreiben der Behörde vom 2. und 10. Dezember 2021 beteiligt und es wurde Gelegenheit zur Äußerung bis zum 20. bzw. 27. Dezember 2021 gegeben.

Die zu den Änderungen des Plans eingegangenen Äußerungen wurden der Vorhabenträgerin zur Erwidmung zugeleitet.

8.2 Gegenstand des 2. Planänderungsverfahrens

Die Erkenntnisse aus der Anhörung zur 1. Änderung des Plans gaben der Vorhabenträgerin nochmals Veranlassung, die Planunterlagen zu überarbeiten. So hat die Vorhabenträgerin eine Reihe von rein redaktionellen Änderungen in die Planunterlagen eingearbeitet. Darüber hinaus erfolgten jedoch auch inhaltliche Änderungen des Plans. Neben einer Verlegung der BE-Fläche 18 in die südlich angrenzenden ehemaligen Flächen des Hundesportvereins zur Vermeidung bauzeitlicher Eingriffe in den Wald, ist eine Änderung bezüglich der vorgesehenen Ökokontomaßnahme in Bad Vilbel, Gemarkung Gronau vorgesehen, weil die benötigte Anzahl an Ökopunkten bei dieser Maßnahme nicht mehr zur Verfügung steht. Vorgesehen ist nun das Einbringen einer Ökokontomaßnahme (Nidda-Renaturierung) in der Stadt Karben, Gemarkung Klein-Karben. Letztlich ist eine Präzisierung der Planunterlagen in Bezug auf die Anlage 23.1 (Übersicht Rettungswege) hinsichtlich der Lage der Baustelle und die Wendeschleife für Rettungsfahrzeuge erfolgt. Mit den in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden wurden diese Änderungen des Plans einvernehmlich abgestimmt. Eine Beteiligung Dritter oder der Vereinigungen war darüber hinaus nicht erforderlich, weil mit diesen Änderungen keine erstmalige oder stärkere Betroffenheit als bisher einhergeht.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erfordernis der Planfeststellung und anzuwendendes Fachplanungsrecht

Der mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassene Planfeststellungsabschnitt Süd 1 der RTW ist gem. § 18 Abs. 1 AEG planfeststellungspflichtig. Danach dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Die RTW nutzt in dem verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt im Bestand ausschließlich Anlagen der DB Netz AG, die durch neu zu errichtende, eng mit den Bestandsanlagen verknüpfte nichtbundeseigene Eisenbahnbetriebsanlagen der RTW (Gleisanlagen Bf. Frankfurt-Stadion, Forsthauskurve Strecke 3651, S-Bahn-Strecke 3688, Gleisanlagen Bf. Neu-Isenburg und Gleisanlagen Bf. Dreieich-Buchschlag) sowie notwendige Folgemaßnahmen an den DB-Anlagen ergänzt werden.

Demzufolge erfolgt der Bau und die Betriebsweise der Bahn in dem gesamten Abschnitt nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Der PFA Süd 1 wird damit betrieblich wie infrastrukturell nach spezifischen eisenbahnrechtlichen Regularien gebaut und betrieben und – anders als in den anderen Planfeststellungsabschnitten der RTW – in allen wesentlichen Komponenten auf die Aufnahme von Eisenbahnverkehr abgestimmt.

Die Vorhabenträgerin hat ihren Antrag für den PFA Süd 1 daher zu Recht auf § 18 S. 1 AEG gestützt. Die Zweisystemfahrzeuge der RTW unterliegen in dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt den spezifischen Bestimmungen des Eisenbahnrechts, so dass sichergestellt ist, dass die Schieneninfrastruktur nur einem Rechtsregime unterliegt und keine unerwünschten Mischverkehre stattfinden.

Technischen Erfordernissen sowie sicherungstechnischen Erwägungen kann auf diese Weise Rechnung getragen werden, um mehrfache, zum Teil technisch gar nicht lösbare Wechsel zwischen Strecken, die nach EBO und BOStrab betrieben werden, zu vermeiden. Zudem werden so für den Störfall Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung des Betriebes bzw. eine Mitnutzung der RTW-Anlagen durch andere Eisenbahnen geschaffen, die im Falle einer Errichtung nach den Regelungen der BOStrab nicht genutzt werden dürften.

Letztlich dient die mit der RTW verfolgte verkehrliche Zielsetzung in dem verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt auch der Errichtung eines Schienenpersonennahverkehrs im Sinne des § 2 Abs. 12 AEG.

Schienenpersonennahverkehr im Sinne des Gesetzes ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abzudecken. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Stadt- und Vorortverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken (§ 2 Abs. 16 AEG). Ein Ballungsraum ist ein städtisches Gebiet mit einer Einwohnerzahl von mehr als 250.000 Einwohnern oder ein Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro km² (§ 2 Abs. 17 AEG).¹

Die vorgenannten gesetzlichen Definitionen treffen auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben uneingeschränkt zu (vgl. dazu B. II und B. III).

Sie decken sich im Übrigen auch mit der Definition des öffentlichen Personennahverkehrs gem. § 8 Abs. 1 PBefG², so dass die Planfeststellung der verschiedenen Abschnitte der Regionaltangente West auf der Grundlage unterschiedlicher fachplanungsrechtlicher Bestimmungen keinen Widerspruch darstellt, sondern vielmehr in sich stimmig ist und den verkehrlichen Zielsetzungen in den jeweiligen Abschnitten in geeigneter Weise Rechnung trägt. Während im PFA Süd 1 bereits durchgängig Schienenstrecken vorhanden sind, die lediglich einer Ergänzung bedürfen, ist in den anderen Abschnitten eine nutzbare Schieneninfrastruktur nur teilweise (PFA Mitte und PFA Nord) oder gar nicht (PFA Süd 2) vorhanden. Im Interesse einer Verbesserung der verkehrlichen Erschließungsqualität mit einer näher an die zu erschließenden Wohn- und Arbeitsquartiere heranrückenden Infrastruktur ist insoweit die Errichtung neuer Betriebsanlagen vorgesehen, deren spezifische Anforderungen nur durch Straßenbahnen erfüllt werden können (§ 4 Abs. 1 PBefG).

Die dem Planfeststellungsvorbehalt des § 18 AEG unterliegenden Änderungen an

¹ Frankfurt am Main hat zum Stichtag 31.12.2020 764.104 Einwohner und eine Bevölkerungsdichte von 3.077 Einwohner pro km².

² Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

den bestehenden bundeseigenen Eisenbahnstrecken sind als notwendige Folge-
maßnahmen an Anlagen Dritter im vorgenannten Sinne des § 75 Abs. 1 HVwVfG
ebenso Gegenstand der Planfeststellung, denn deren Notwendigkeit und der Anlass
für ihre Durchführung ergeben sich allein aus dem Bau der Regionaltangente West
und beschränken sich auf die erforderlichen Anpassungen an diesen Anlagen.

P+R-Anlagen, deren Einbeziehung in die Planfeststellung von verschiedenen Betei-
ligten gefordert wird, sind dagegen im Regelfall keine planfeststellungsfähigen Eisen-
bahnbetriebsanlagen. Etwas anderes gilt ausnahmsweise dann, wenn es sich um
eine Anlage handelt, die von einer Eisenbahn betrieben wird, in räumlicher Nähe zu
einem Personenbahnhof steht und dazu bestimmt ist, Kraftfahrzeuge von Reisenden
aufzunehmen (vgl. EBA, PF-RL 2019, S. 102 mit Verweis auf VGH Baden-Württem-
berg, Urteil vom 24. Februar 1989, 5 S 958.88, LS 1, juris). Dies ist vorliegend von
der Vorhabenträgerin aber nicht beabsichtigt und gehört auch nicht zu ihren Kernauf-
gaben, die vielmehr in dem Bau der Eisenbahnbetriebsanlagen und deren dauerhaf-
ten funktionsfähigen Erhalt zu sehen sind. Die von Beteiligten erhobene Forderung,
Parkplatzangebote an den von der RTW bedienten Bahnhöfen und Haltepunkten
(neu) zu schaffen, ist nicht durch eine individuelle Rechtsposition gedeckt, sondern
gründet sich auf den nicht justiziablen Wunsch, im öffentlichen Raum bestimmte, als
günstig empfundene Gegebenheiten vorzufinden. Eine gesetzliche Verpflichtung, im
Zusammenhang mit dem Bau von Schienenwegen Stellplätze für Pkw zu errichten,
besteht nicht. Die Verantwortung für die Bereitstellung und Bewirtschaftung ausrei-
chenden Parkraums gehört vielmehr zu den Aufgaben der jeweiligen Kommune (vgl.
§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB). Die Städte Neu-Isenburg und Dreieich haben dies erkannt
und Beschlüsse zur Aufstellung diesbezüglicher Bebauungspläne gefasst (Neu-Isen-
burg: Nr. 90 „Krömmelbeingelände“, Aufstellungsbeschluss vom 13. Dezember
2017, geändert durch Beschluss vom 13. Februar 2019, bekannt gemacht am
28. Februar 2019; Dreieich: Nr. 2/19 „Park & Ride Buchschlag“, Aufstellungsbe-
schluss vom 27. August 2019, bekannt gemacht am 28. August 2019). Die Forderung
der Stadt Dreieich auf Einbeziehung einer P+R-Anlage in die verfahrensgegenständ-
liche Planfeststellung erschließt sich vor diesem Hintergrund nicht.

Letztlich kann der Gegenstand der Planfeststellung auch nicht auf die Beseitigung
des höhengleichen Bahnübergangs im Zuge der L 3262 südlich des Bf. Dreieich-
Buchschlag erweitert werden. Diese Maßnahme ist weder originärer Bestandteil des
Vorhabens RTW noch ist sie notwendige Folgemaßnahme, um ein durch die RTW
ausgelöstes Problem zu bewältigen. Der der Forderung zugrundeliegende Konflikt
langer Schließzeiten des BÜ und der daraus resultierenden Behinderung des Ver-
kehrsablaufs im Straßenverkehr besteht vielmehr unabhängig von dem Vorhaben der
RTW und wird durch dessen Umsetzung auch nicht verschärft. Die Einbeziehung in
die Planfeststellung scheidet daher aus.

2. Antragsbefugnis

Die Antragsbefugnis der Regionaltangente West Planungsgesellschaft mbH, vertreten durch die Geschäftsführung, ergibt sich aus § 73 Abs. 1 S. 1 HVwVfG, § 18 AEG und § 5a AEG.

Gemäß § 73 Abs. 1 S. 1 HVwVfG, für den § 18a AEG keine abweichenden Maßgaben enthält, ist der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vom Träger des Vorhabens zu stellen. Wer Vorhabenträger sein kann, ist mit Blick auf das jeweilige fachplanerische Regelungssystem zu bestimmen.

Aus dem systematischen Zusammenhang der genannten Antragsregelung mit den Vorschriften des § 18 und des § 5a AEG ergibt sich, dass nur derjenige Vorhabenträger sein kann, der die aus dem Planfeststellungsbeschluss resultierenden Rechte und Pflichten wahrnehmen kann.

Aus § 18 S. 1 AEG ergibt sich insofern eine Beschränkung, als sich der Planfeststellungsbeschluss auf Betriebsanlagen einer Eisenbahn bezieht.

Unter Eisenbahnen sind nach der Begriffsbestimmung in § 2 Abs. 1 AEG Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verstehen.

Der RTW GmbH wurde mit Bescheid des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 30. Dezember 2021 die Unternehmensgenehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen erteilt. Die Erlaubniserteilung im Laufe des Anhörungsverfahrens ist ausreichend, weil erst der Planfeststellungsbeschluss als abschließende Entscheidung über den Antrag mit verbindlichen, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen wahrzunehmenden Rechten und Pflichten verbunden ist.

3. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Darmstadt ist gem. § 12 Abs. 2 HEisenbG i. V. m. § 45 Abs. 1 Nr. 7 StVRZustV zuständige Planfeststellungsbehörde. Dabei versteht sich der Begriff „Planfeststellungsbehörde“ in einem weiten, auch die Zuständigkeit als Anhörungsbehörde umfassenden Sinn.

4. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ersetzt gem. §§ 18, 18c AEG i. V. m. §§ 75 Abs. 1 HVwVfG die nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Es werden demgemäß alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestalt-

tend geregelt, indem die Zulässigkeit des Vorhabens RTW (bestehend aus den Neubaustreckenabschnitten, die nach den Bestimmungen der EBO errichtet werden, s. o.) einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird.

Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich allerdings nicht auf wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen, denn gemäß § 19 Abs. 1, 3 WHG ist darüber durch die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich und im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden zu entscheiden (vgl. dazu die Entscheidungen unter A. III und die Darlegungen unter C. III. 6).

5. Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren

Die Vorhabenträgerin hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens gegenüber verschiedenen Beteiligten Zusagen ausgesprochen. Die wesentlichen Zusagen sind von der Planfeststellungsbehörde – soweit sie nicht zum Gegenstand der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (Ziffer A. V.) geworden sind – unter Ziffer A. VI. aufgenommen und damit bestätigt worden.

Die Vorhabenträgerin ist an die Einhaltung der Zusagen gebunden. Den jeweiligen Zusagen zugrundeliegenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird in diesem Umfang stattgegeben.

6. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens

Das Anhörungsverfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Die einschlägigen Bestimmungen des § 18a AEG sowie des § 73 HVwVfG fanden Beachtung.

6.1 Ergebnisbericht der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Das mit dem Ziel der Herbeiführung eines Diskurses von Vorhabenträgerin und Öffentlichkeit ausgerichtete Konzept der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beruht beidseitig auf Freiwilligkeit. Führt die Vorhabenträgerin eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nicht oder nicht entsprechend der Vorgaben durch, so können hieraus für das spätere Zulassungsverfahren relevante Verfahrensfehler nicht entstehen (Ziekow, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, NVwZ 12/2013, S. 754 [759]).

Es bedarf daher im Zuge der Planfeststellung keiner Aufklärung, ob die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Ergebnisbericht unvollständig oder fehlerhaft zusammengefasst wurden, wie dies von Beteiligten moniert wird. Dies gilt umso mehr, als eine Äußerung im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge des planfeststellungsrechtlichen Anhörungsverfahrens form- und fristgerecht wiederholt

werden muss (§ 25 Abs. 3 S. 6 HVwVfG) und damit zum Gegenstand des Abwägungsmaterials wird.

6.2 Unverständlichkeit und Unvollständigkeit der Planunterlagen

Verschiedene Beteiligte monieren eine vermeintliche Unvollständigkeit der Planunterlagen. Ganz überwiegend wird dies lediglich in den Raum gestellt, ohne diese Behauptung konkret zu belegen. Soweit Beteiligte dagegen zur Begründung ihrer Ansicht die Auffassung vertreten, die Unverständlichkeit der Planunterlagen resultiere daraus, dass eine Vielzahl von Abkürzungen verwendet wird und es nicht zumutbar sei, das beigefügte Abkürzungsverzeichnis zu Rate zu ziehen, vertritt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass die Verfahrensweise der Vorhabenträgerin allgemein üblich und nicht zu beanstanden ist.

Der Hinweis auf das Erfordernis, Anträge in deutscher Sprache zu stellen, ggf. auf eine Übersetzung hinzuwirken, ist schlicht unverständlich und bedarf keiner vertiefenden Bewertung.

Die Art der Aufbereitung der Planunterlagen gewährleistet Betroffenen, ihre eigene Betroffenheit erkennen zu können, um ihre Belange in das Verfahren einbringen zu können, so dass die Planunterlagen der ihr zugeordneten Anstoßwirkung gerecht werden. Das gilt auch soweit vorgetragen wird, die Unverständlichkeit der Planunterlagen resultiere daraus, dass „eine Erläuterung der grünen Linien und auch der gestrichelten Linien beim geplanten Umbau der Gleisanlagen im Bf. Dreieich-Buchsschlag, die für die Beurteilung eines Eingriffs in den östlich sich angrenzenden bestärkten Teil der Waldfläche und damit für den Immissionsschutz erheblich sind“ ebenso wie „Grenzen des Bereichs der zu wählenden Bäume“ und Baustraßen fehlten. Die Bedeutung der grünen bzw. grün gestrichelten Linien (DB-Eigentumsgrenzen / NE-Anlage) ist in der Legende zu dem hier angesprochenen Lageplan 5.13a eindeutig ausgewiesen. Anlage 14.3a weist die Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen aus, Anlage 19 (Umwelt) stellt an verschiedenen Stellen die Eingriffe und geplanten Maßnahmen in Bezug auf den Eingriff in die Grünanlage östlich des Bahnhofs Dreieich-Buchsschlag dar, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nichts offenbleibt.

Auch im Übrigen entsprechen die Planunterlagen den allgemein üblichen Standards und erfüllen die ihnen zugeordnete Anstoßfunktion, was durch die Zahl der eingegangenen Einwendungen auch belegt wird. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass es nicht erforderlich ist, alle Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, auszulegen, sondern nur solche, die - aus der Sicht der potentiell Betroffenen - erforderlich sind,

um den Betroffenen das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst zu machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 – 4 C 4/94, 1. Orientierungssatz, juris). Das Gutachten „Zielfahrplan Deutschland-Takt Zweiter Gutachterentwurf Hessen“ war schon allein deshalb nicht notwendiger Bestandteil der Planunterlagen. Abgesehen davon ist die Fahrplangestaltung aber auch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie erfolgt außerhalb der Planfeststellung durch die dazu berufenen Organisationen (RMV in Zusammenarbeit mit Aufgabenträgern).

Abgesehen davon bleibt mit Ausnahme der NKU (zur Entbehrlichkeit ihrer Auslegung s. C. I. 6.3) in den Einwendungen der Beteiligten offen, welche Unterlagen vermeintlich fehlen. Die zur Beurteilung der Betroffenheiten maßgeblichen Gutachten wurden alle vollständig zur Einsichtnahme für die Öffentlichkeit bereitgestellt.

6.3 Nutzen-Kosten-Untersuchung

Dem Informationszweck der Auslegung folgend sind die das Vorhaben betreffenden Planzeichnungen und die dazu eingereichten Unterlagen auszulegen, die den von dem Vorhaben potenziell Betroffenen Anlass geben zu prüfen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen (Anstoßfunktion). Eine Auslegung sämtlicher Unterlagen, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend darzutun oder den festgestellten Plan vollziehen zu können, ist nicht erforderlich (BVerwGE 75, 224).

Vor diesem Hintergrund war die Auslegung der Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht erforderlich. Diese Unterlage ist für die Frage der Eignung des Vorhabens zur Erreichung des Planungszieles, also für die Frage der Planrechtfertigung, aber auch für die Variantenentscheidung unerheblich.

Entgegen der im Verfahren geäußerten Auffassung haben die Untersuchungen zu Nutzen und Kosten des Vorhabens keine Umweltrelevanz. Die entscheidungserheblichen, für die Bewertung der Umwelterheblichkeit relevanten Unterlagen ergeben sich aus dem hier einschlägigen § 6 UVPG a. F. Die NKU gehört nicht dazu. Die NKU nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung dient dem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und ist haushaltsrechtlich geboten. Der mit der NKU zu erbringende Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird allein im Verfahren zur Bewilligung der beantragten Fördermittel geprüft. Dies erfolgt durch die dazu berufenen Behörden.

Darüber hinaus wurde nichts vorgetragen, das erkennen ließe, dass es für die Wahrung der Rechte oder Interessen potenziell Betroffener auf die Auslegung der Unterlagen ankommen könnte.

Für die Frage der Planrechtfertigung sind die Ergebnisse dieses Verfahrens lediglich dann relevant, wenn abgesehen werden könnte, dass die Fördermittel nicht bewilligt werden und daraus folgend die Finanzierbarkeit des Vorhabens von vornherein ausgeschlossen wäre, weil einer aus finanziellen Gründen nicht realisierbaren Planung die Planrechtfertigung fehlt.

Für diese Annahme ergeben sich aus dem Sachverhalt nach gegenwärtiger Erkenntnislage entgegen der Behauptungen und Mutmaßungen von Beteiligten keine belastbaren Anhaltspunkte.

Weder ist ersichtlich, dass die NKU von den Fördermittelgebern zurückgewiesen oder der NKU-Faktor von 1 unterschritten wird, noch gibt es wie auch immer geartete Anzeichen dafür, dass die Gesellschafter der RTW GmbH von dem im November 2019 gefassten Beschluss zur Realisierung des Vorhabens und zur Bereitstellung der erforderlichen Mittel abrücken.

Bezüglich der Variantenentscheidung ist die NKU allenfalls dann relevant, wenn die Abwägung der Variantenentscheidung maßgeblich auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der unterschiedlichen Varianten abstellt (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. November 2017, 3 A 2.15). Dies trifft aber vorliegend nicht zu.

Soweit ein Beteiligter in diesem Zusammenhang moniert, die Vorhabenträgerin habe ihm Akteneinsicht in die NKU verwehrt, ist dies kein Sachverhalt der einer rechtlichen Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde zugänglich wäre. Die NKU ist – wie oben dargelegt – für die Planfeststellung nicht relevant.

Vor diesem Hintergrund war auch die beantragte Beiziehung nicht erforderlich und zurückzuweisen.

6.4 Verzicht auf Erörterungstermin zu den Äußerungen der 1. Offenlegung

Die Beteiligten Sü1_E001 und Sü1_E019 wenden sich gegen die Entscheidung, zu den im 1. Offenlegungsverfahren eingegangenen Äußerungen keinen Erörterungstermin durchzuführen. Sie tragen zur Begründung vor, die Anhörungsbehörde verkenne den Stellenwert des Erörterungstermins und die vorgebrachten Gründe seien nicht geeignet, das Absehen vom Erörterungstermin zu rechtfertigen.

§ 18a Nr. 1 AEG stellt den Verzicht auf einen Erörterungstermin – auch für UVP-pflichtige Vorhaben - in das Ermessen der Anhörungsbehörde. Das Absehen vom Erörterungstermin kommt insbesondere dann in Betracht, wenn der Erörterungstermin einer ergänzenden Sachverhaltsaufklärung oder der Suche nach Einigungsmöglichkeiten voraussichtlich nicht dienlich sein wird. § 5 Abs. 1 PlanSiG, das erlassen

wurde, um auch während der COVID-19-Pandemie einen ordnungsgemäßen, die Rechte der Betroffenen währenden Fortgang wichtiger Infrastrukturprojekte zu gewährleisten, ergänzt diese ermessensleitenden Erwägungen. Demnach können bei Erörterungsterminen, deren Durchführung in das Ermessen der Behörde gestellt ist, auch geltende Beschränkungen der COVID-19-Pandemie und das Risiko einer weiteren Ausbreitung des Virus bei der Ermessensentscheidung berücksichtigt werden.

Die zum Zeitpunkt eines möglichen Erörterungstermins herrschende Pandemielage mit Lockdown, Kontaktbeschränkungen und –verboten sowie weiteren Einschränkungen in der praktischen Durchführbarkeit machten es unmöglich, Erörterungstermine in der gewohnten Weise durchzuführen. Es war auch nicht absehbar, wann dies wieder möglich sein würde.

Die zu beachtenden Abstands- und Hygieneregeln ließen allenfalls Erörterungstermine mit wenigen Teilnehmern zu. Die daraus resultierende Vielzahl an durchzuführenden Erörterungsterminen, aber auch die Gewährleistung der vorgenannten Abstands- und Hygieneregeln hätten bei 346 Einwenderinnen und Einwendern sowie ca. 60 Stellungnahmen von Behörden, Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen zu einem beträchtlichen, unverhältnismäßigen und vor dem Hintergrund der Verzichtsmöglichkeit zu einem nicht zu rechtfertigenden Mehraufwand geführt.

Es wurde daher geprüft, ob auf einen Erörterungstermin verzichtet werden kann. Unter Berücksichtigung der o. g. ermessensleitenden Kriterien ist die Anhörungsbehörde auf der Grundlage des Vorbringens der Beteiligten und der dazu verfassten Erwidern der Vorhabenträgerin zur Einschätzung gelangt, dass in Bezug auf die Stellungnahmen verschiedener Behörden und Träger öffentlicher Belange das Erfordernis einer weiteren Sachverhaltsaufklärung bestand sowie hinsichtlich einzelner Einwendungen Privater Möglichkeiten einer Einigung ausgelotet werden sollten. In soweit wurde mit der Vorhabenträgerin vereinbart, dass sie zunächst in bilateralen Verhandlungen mit den Beteiligten den Sachverhalt entscheidungsreif aufzuklären versucht. Eine abschließende Entscheidung, ob weitergehend behördlich geleitete Erörterungstermine oder Besprechungen notwendig würden, behielt sich die Anhörungsbehörde vor.

Im Nachgang hat sich jedoch gezeigt, dass auf der Basis der geführten Gespräche keine weitere Sachverhaltsaufklärung geboten war, so dass mit einer Ausnahme (DB AG) keine Erörterungen durchgeführt wurden. In Bezug auf die Einwender, mit denen die Vorhabenträgerin Gespräche führte, bestand aus Sicht der Anhörungsbehörde kein weiterer Aufklärungsbedarf, Ansätze für eine einvernehmliche Regelung sah die Anhörungsbehörde nicht, so dass von einer Erörterung abgesehen wurde.

Bei allen anderen Beteiligten, insbesondere nahezu allen privaten Einwendern, kam

die Planfeststellungsbehörde bereits nach Vorliegen der schriftlichen Erwidern in Anwendung des ihr eingeräumten Ermessens zu der Einschätzung, dass der entscheidungserhebliche Sachverhalt auf der Grundlage der schriftlich ausgetauschten Argumente hinreichend aufgeklärt war und Ansatzpunkte für eine einvernehmliche Regelung, die in einem Erörterungstermin hätte herbeigeführt werden können, nicht ersichtlich waren.

Die Ermessensentscheidung, auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten, ist daher sachgerecht. Sie orientiert sich insbesondere am Zweck der Norm und gewährleistet das Interesse der Betroffenen an einer angemessenen Behandlung ihrer Rechte und Belange, mithin eine umfassend abgewogene Entscheidung über den Planfeststellungsantrag.

Weitere Einwendungen betreffend die Durchführung des Anhörungsverfahrens und die Unvollständigkeit der Planunterlagen liegen nicht vor.

6.5 Anhörung zur 1. Änderung des Plans

Die Prüfung der Unterlagen zur 1. Änderung des Plans hat ergeben, dass die Voraussetzungen zur Durchführung des Anhörungsverfahrens unter den erleichterten Bedingungen des § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 8 HVwVfG gegeben waren.

Auch wenn es sich um eine Vielzahl (kleinerer) Änderungen handelt, lassen diese die Identität des Vorhabens unberührt. Die vorgesehenen Anpassungen führen nach Art, Gegenstand und Betriebsweise zu keiner wesentlichen Änderung. Die Gesamtkonzeption des Vorhabens bleibt vielmehr gewahrt.

Zugleich ist der Kreis derjenigen, die durch die Änderungen erstmals oder stärker belastet werden, bekannt und klar abgrenzbar. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die mit der Fortschreibung des Prognosehorizonts auf das Prognosejahr 2030 verbundenen Immissionsbelastungen. Bei der Bewertung, welche Belastung in diesem Sinne eine erneute Anhörung erforderlich macht, hat sich die Anhörungsbehörde an dem Rechtsgedanken des § 18g AEG orientiert.

Für einige Betroffene im Umfeld des Bf. Frankfurt-Stadion ergeben sich aufgrund dieser Fortschreibung erstmals Überschreitungen der für sie maßgeblichen Immissionsgrenzwerte. Zwei der insoweit Betroffenen wurden zu den Änderungen angehört und haben Gelegenheit erhalten, sich dazu zu äußern. Mit den weiteren in diesem Sinne Betroffenen hat die Vorhabenträgerin einvernehmliche Regelungen getroffen und Einwendungsverzichtserklärungen erwirkt, so dass keine Veranlassung einer förmlichen Einbeziehung in das Verfahren mehr bestand.

Soweit sich darüber hinaus als Folge der Fortschreibung des Prognosehorizonts höhere Beurteilungspegel ergeben (Bereich Bf. Stadion: IP 364 – 370, IP 452 – IP 456,

IP 461, einzelne IP im Bereich des baulich unveränderten Abschnitts zwischen Bf. Neu-Isenburg und Bf. Dreieich-Buchschlag sowie im Abschnitt Bf. Dreieich-Buchschlag), welche die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht erstmalig überschreiten, erfolgt keine Erhöhung um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht, was nach der Regelung des § 18g AEG Anlass für eine erneute Beteiligung böte.

Für viele Betroffene ergeben sich dagegen als Folge der Fortschreibung des Prognosehorizonts geringere Beurteilungspegel und daraus folgend in geringerem Maße Ansprüche auf passiven und aktiven Schallschutz. Die Vorhabenträgerin hat jedoch insoweit entschieden, den Schallschutz auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 zu gewähren (überobligatorischer Schallschutz). Keiner der Betroffenen wird daher im Vergleich zu der im Rahmen der Auslegung bekannt gemachten Schalltechnischen Untersuchung vom 21. Mai 2019 schlechter gestellt, so dass auch kein Anlass bestand, diesen Personenkreis erneut anzuhören.

Andere Aspekte der Planänderung, die mit nachteiligen Auswirkungen auf die Belange Dritter verbunden sind und daher deren Beteiligung erfordert hätten, sind nicht ersichtlich.

Die in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange einschl. des Bauernverbands und der anerkannten Naturschutzverbände sind in die Anhörung einbezogen worden.

Eine Auslegung der Unterlagen war auch nicht deshalb geboten, weil Kompensationsmaßnahmen in Gemeinden vorgesehen sind, in denen der ursprüngliche Plan nicht ausgelegt hat. So handelt es sich bei der die Gemeinde Sulzbach und die Stadt Schwalbach betreffenden Maßnahme „Waldneuanlage Arboretum“ um eine bereits realisierte Ökokontomaßnahme. Die Waldneuanlage Wenings in der Stadt Geddern betrifft ebenfalls eine bereits genehmigte, zwischenzeitlich auch umgesetzte und ins Ökokonto eingebuchte Aufforstungsmaßnahme. Es liegt ein Bescheid der Unteren Naturschutzbehörde des Wetteraukreises vom 15. März 2021 über die Anerkennung als Ökokontomaßnahme (Az.: 4.1/06.6-1208-16065/21) vor.

Letztlich ergab sich auch aufgrund der Regelung des § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG a. F. kein Erfordernis zur Beteiligung der Öffentlichkeit, da aufgrund der Änderungen und Ergänzungen der Unterlagen keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind. Das gilt auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass mit der Fortschreibung des Prognosehorizonts teilweise höhere und im Einzelfall auch erstmals die Grenzwerte überschreitende Lärmimmissionen einhergehen. Nach der Rechtsprechung des BVerwG sind nachteilige vorhabenbedingte Umweltauswirkungen nicht allein deshalb erheblich, weil sie mehr als geringfügig und damit

abwägungserheblich sind. Dies stünde im Widerspruch zur Konzeption des UVPG, weil praktisch nie auszuschließen ist, dass ein Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat. Selbst solche nachteiligen Umweltauswirkungen, die im einschlägigen materiellen Zulassungsrecht festgelegte Schädlichkeitsgrenzen (hier nach der 16. BImSchV) überschreiten, sind nicht automatisch als erheblich im Sinne des UVPG zu werten. Vielmehr sind auch derartige Umweltauswirkungen mit Blick auf die spätere Abwägung und ihren Einfluss auf das Abwägungsergebnis in der konkreten Planungssituation zu gewichten. Die partielle Erhöhung der Lärmbelastung kann in der konkreten Planungssituation allenfalls zu einer Ergänzung der Planung um weitere Schutzauflagen auf der Grundlage strikten Rechts führen, jedoch nicht das Abwägungsergebnis beeinflussen, so dass eine nochmalige Einbeziehung der Öffentlichkeit entbehrlich war (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. November 2019, 3 C 12/18, juris, Rn. 20 ff. zum Erfordernis einer UVP).

7. Formungültigkeit von Einwendungen, Präklusion und Wiedereinsetzung in den vorigen Stand

Die Äußerungen verschiedener Einwender, die die gleichförmige Eingabe Sü1 E023 unterzeichnet haben, sowie die Einwendungen der Einwender Sü1 E090 und Sü1 E102 sind nach Ablauf der am 3. April 2018 endenden Äußerungsfrist eingegangen und genügen darüber hinaus nicht dem Schriftformerfordernis.

Gemäß § 21 Abs. 4 UVPG sind Äußerungen, die nach Ablauf der Äußerungsfrist eingehen und nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen (formelle Präklusion).

Diese Ausschlusswirkung setzte auch ein, da in der Bekanntmachung über die Auslegung der Planunterlagen darauf hingewiesen wurde und das Anhörungsverfahren auch im Übrigen ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Die Einwender sind auf den Einwendungsausschluss und die Möglichkeit einer Wiedereinsetzung in den vorigen Stand mit Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 21. November 2019 hingewiesen worden.

Einer der Einwender, der die gleichförmige Eingabe Sü1 E023 unterzeichnet hat, teilte daraufhin mit, er habe seine Einwendung am Abend des 18. Oktober 2019 (Freitag) und damit fristgerecht in den Briefkasten der Stadt Dreieich eingeworfen. Da die Stadt Dreieich über keinen Fristenbriefkasten verfügt und somit nicht ausgeschlossen werden kann, dass die mit dem Eingangsstempel 21. Oktober 2019 (Montag) versehene Einwendung tatsächlich fristgerecht eingegangen ist, wurde die Einwendung im weiteren Verfahren als fristgerecht eingegangen behandelt.

Wiedereinsetzungsanträge anderer Beteiligter sind nicht eingegangen. Gründe für

eine Wiedereinsetzung von Amts wegen sind nicht ersichtlich.

Unbeschadet dieser formalen Rechtslage wurde das Vorbringen der Beteiligten auch inhaltlich geprüft, hätte aber auch bei fristgerechtem Eingang zu keiner anderen Entscheidung geführt.

II. Umweltverträglichkeit

1. Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren

Aufgrund des Ersuchens der Vorhabenträgerin vom 12. Februar 2014 wurde im Vorfeld der Planfeststellung ein Scoping-Verfahren nach § 5 UVPG in der damals geltenden Fassung (im Folgenden: a. F.) für das Gesamtvorhaben Regionaltangente West durchgeführt.

Zu diesem Zweck wurden die in ihrem umweltrelevanten Aufgabenbereich betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange unter Übersendung des von der Vorhabenträgerin erstellten Scoping-Papiers und dessen Überarbeitung angehört. Darüber hinaus fand am 7. April 2014 eine Besprechung im Sinne des § 5 UVPG a. F. statt.

Mit Schreiben vom 27. August 2015 wurde die Vorhabenträgerin über Inhalt und Umfang der voraussichtlich nach § 6 UVPG a. F. beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens unterrichtet.

Da das Verfahren zur Unterrichtung über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet wurde, wird die UVP nach der bis dahin geltenden Fassung des Gesetzes zu Ende geführt (§ 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG a. F. ein unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens.

In den Antragsunterlagen wurden die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Planfeststellungsabschnitts Süd 1 der Regionaltangente West auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG a. F. eingehend ermittelt und beschrieben.

Die Planunterlagen mit den nach § 6 UVPG a. F. erforderlichen Angaben wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens den nach § 7 UVPG a. F. zu beteiligenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeleitet.

Die nach § 9 UVPG a. F. vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit wurde im

Rahmen des planfeststellungsrechtlichen Anhörungsverfahrens durchgeführt. Aufgrund der im Laufe des Anhörungsverfahrens vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen der Unterlagen sind keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen, so dass insoweit von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen wurde (§ 9 Abs. 1 S. 4 UVPG, vgl. auch C. I. 6.5).

2. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der UVP ist der Bau des ca. 16 km langen Planfeststellungsabschnitts Süd 1 der RTW einschl. aller dem Betrieb dienenden Anlagen (Betriebsanlagen), der notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter sowie der vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen.

Das Vorhaben verläuft vom Abzweig Kelsterbach über den Flughafen Regionalbahnhof, Hp Gateway Gardens, Bf. Frankfurt-Stadion, Hp Mörfelder Landstraße, Abzweig Forsthaus, Bf. Neu-Isenburg zum Bf. Dreieich-Buchsschlag und wird im gesamten Abschnitt nach der EBO betrieben. Einzelheiten sind der Beschreibung des Vorhabens in Kapitel B. II. dieses Beschlusses zu entnehmen.

3. Untersuchungsgebiet

Gemäß der kartografischen Darstellung in der naturräumlichen Gliederung Hessens befindet sich der Untersuchungsraum im Naturraum „Rhein-Main-Tiefland“ und innerhalb dieses Naturraums überwiegend in der naturräumlichen Haupteinheit 232 „Untermainebene“.

Zur Erfassung der auf das Vorhaben zurückgehenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen wurde der räumliche Umgriff des Untersuchungsraums in Abhängigkeit von den topografischen Gegebenheiten auf einen Korridor von ca. 200 – 350 m beidseits der Trasse festgelegt. Eine Ausweitung des Untersuchungsraumes für das Schutzgut Landschaftsbild ist wegen der die Sichtbeziehungen in das Umfeld einschränkenden Waldbestände nicht geboten.

Der Untersuchungsraum umfasst damit Gemarkungen der Stadt Kelsterbach (Kreis Groß-Gerau), der Städte Neu-Isenburg und Dreieich (Kreis Offenbach) und der kreisfreien Stadt Frankfurt am Main, Regierungsbezirk Darmstadt, Hessen.

Mit dieser räumlichen Abgrenzung können alle relevanten Umweltauswirkungen des Vorhabens sicher erfasst werden.

4. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Die von der Vorhabenträgerin gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG a. F. in das Verfahren

eingeführten Alternativen wurden unter Einbeziehung der im Verfahren erhobenen Einwendungen und behördlichen Stellungnahmen überprüft und in den fachplanerischen Alternativenvergleich einbezogen.

Im Einzelnen geht es um die Variantenbetrachtungen für die Trassierung im Bereich Bahnhof Frankfurt-Stadion (einschl. der Querung der DB-Bestandsanlagen) bis zum Abzweig Forsthaus einschl. der Untersuchungen zur Querung der DB-Bestandsanlagen im Bf. Frankfurt-Stadion und zur Errichtung eines weiteren Haltepunktes westlich der Mörfelder Landstraße, die Einbindung der RTW in die S-Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Darmstadt (Untersuchungsbereich Frankfurt-Stadtwald – Bf. Neu-Isenburg) und die Trassierung zwischen dem Bf. Neu-Isenburg und dem Bf. Dreieich-Buchsschlag einschl. der Realisierungsmöglichkeiten im Bf. Dreieich-Buchsschlag selbst (vgl. Anlage 1b: Erläuterungsbericht, Kapitel II. 4.2 – 4.4; Anlage 3: Varianten und Anlage 19.1b: Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischem Begleitplan, Kapitel 1.5 - Alternativenprüfung).

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf verwiesen (vgl. C. III. 3).

Die gewählte Variante wurde im Rahmen der Entwurfsbearbeitung auf Grundlage aktueller Daten (vermessungstechnische Geländeaufnahme, landespflegerische Bestandserfassung) mit dem Ziel einer möglichst umweltschonenden Gestaltung optimiert. Die Auswirkungen der planfestgestellten Trasse auf Natur und Landschaft konnten im Hinblick auf den Eingriff somit minimiert werden.

5. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

Nachfolgend werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden – einschl. der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft – auf der Grundlage der Unterlagen der Vorhabenträgerin, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie der Ergebnisse eigener Ermittlungen dargestellt und bewertet.

Bezüglich der Methodik zur Erfassung und Bewertung des Bestandes wird vollinhaltlich auf die Anlage 19.1b (Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischem Begleitplan) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

5.1 Menschen, einschl. der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

5.1.1.1 Wohnen und Wohnumfeld

Vom Beginn des PFA Süd 1 bis in Höhe des Bf. Frankfurt-Stadion befinden sich keine schutzwürdigen Nutzungen im Umfeld des Vorhabens.

Im Abschnitt zwischen dem Bf. Frankfurt-Stadion und der Forsthauskurve verläuft die RTW im Bereich der Frankfurter Stadtteile Niederrad und Sachsenhausen-Süd. Im diesbezüglichen Untersuchungsbereich befinden sich Wohn- und Mischgebiete, Kleingartenanlagen, die im Umfeld des Stadions gelegenen zahlreichen Sport- und Freizeitanlagen einschl. des Deutsche Bank Parks selbst sowie eine Sonderbaufläche in der Isenburger Schneise (Hotel).

In Neu-Isenburg liegen im näheren Umfeld des Vorhabens ein Wohngebiet und eine Sportanlage mit mehreren Fußballplätzen (östlich der Trasse), ein Gewerbegebiet (An der Gehespitz) sowie im Bereich des Abzweigs nach Neu-Isenburg die Kleingartenanlage Fischer Lucius.

In Dreieich-Buchsschlag grenzt westlich des Bahnhofs ein durch Gehölzstrukturen von der Bahnanlage abgeschirmtes Wohngebiet (Villenkolonie) an.

Alle Nutzungen im Vorhabenbereich sind durch bestehende Lärm- und Erschütterungseinwirkungen insbesondere der Bahn-, aber auch anderer Verkehrsanlagen erheblich vorbelastet.

5.1.1.2 Erholung

Im Untersuchungsraum bestehen weitläufige Waldgebiete, die für die siedlungsnahen Erholung um Frankfurt/Niederrad, Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag von besonderer Bedeutung sind. Die gute Erholungseignung wird durch das Vorhandensein mehrerer Rad- und Wanderwege im Untersuchungsraum belegt (Regionalparkroute, Rhein-Main-Vergnügen, GrünGürtel-Radrundweg, Wanderweg des Odenwaldklubs e. V., Apfelweinroute, Hessischer Radfernweg).

Der aktuelle Landschaftsplan des Regionalverbands FrankfurtRheinMain stuft die Wälder im Untersuchungsraum als mäßig bis gut geeignet für die Erholung ein. Im RegFNP sind sie als Vorranggebiet für einen Regionalparkkorridor ausgewiesen und bereits großflächig als Bannwald bzw. Landschaftsschutzgebiete (LSG Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main, LSG Landkreis Offenbach) geschützt.

Im näheren Umfeld der Eisenbahnanlagen und der BAB 3 ist die Erholungseignung

der betreffenden Waldgebiete aufgrund der Immissionsbelastung, insbesondere des Lärms, erheblich eingeschränkt.

5.1.2 Auswirkungen

5.1.2.1 Baubedingte Auswirkungen

In der Bauphase wird das von der Maßnahme betroffene Umfeld in Frankfurt am Main (Niederrad, Sachsenhausen-Süd), Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag durch die mit dem Baubetrieb einhergehenden Immissionen (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe und Stäube) und in Bezug auf die Erholungseignung beeinträchtigt.

Baustellen, Baustelleneinrichtungsflächen und Baumaschinen sind als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 Nr. 2 und 3 BImSchG einzustufen. Beim Betrieb derartiger Anlagen muss der Anlagenbetreiber gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik vermeidbar sind, und dass nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

5.1.2.1.1 Lärm

Die aus dem Baubetrieb zu erwartenden lärmintensivsten Geräuschimmissionen dynamischer, also mit dem Baufortschritt wandernder Baustellen (Bohrarbeiten für die Gründung der Oberleitungsmasten an drei Orten, Rammarbeiten Lärmschutzwand, Gleisbauarbeiten) und statischer, während der gesamten Bauzeit am gleichen Ort verbleibender Baustellen (Betonierarbeiten, Rammarbeiten für den Verbau Tunnel und Bohrtätigkeiten für den Verbau von Ingenieurbauwerken), wurden in einer Untersuchung (Planfeststellungsunterlage 20.4a) ermittelt und anhand der insoweit maßgeblichen AVV Baulärm bewertet.

Im Ergebnis dieser Betrachtungen ist für die ganz überwiegende Anzahl schutzwürdiger Nutzungen im Umfeld der Baumaßnahmen mit erheblichen Baulärmimmissionen, in besonderem Maße bei nächtlichen Bauarbeiten, zu rechnen. Die Einhaltung der für die jeweiligen Gebiete maßgeblichen Immissionsrichtwerte für den Baulärm wird voraussichtlich in vielen Bereichen nicht zu gewährleisten sein.

Während sich diese Beeinträchtigungen im Einflussbereich der dynamischen Bautätigkeiten auf einen vergleichsweise kurzen Zeitraum von wenigen Tagen beschränken, sind als Folge der statischen Baumaßnahmen erhebliche, über einen längeren Zeitraum einwirkende Baulärmimmissionen zu erwarten.

Zur Minimierung erheblicher nachteiliger Auswirkungen ergreift die Vorhabenträgerin technische und organisatorische Schutzmaßnahmen, wie

- die grundsätzliche Beschränkung der Betriebszeiten auf den Tagzeitraum (7:00 – 20:00 Uhr) an Werktagen; nachts sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen werden ausschließlich unabwendbar notwendige Arbeiten durchgeführt,
- die Erarbeitung einer Lärminderungsplanung,
- die Einrichtung der Baustelle, das Aufstellen und den Betrieb geräuschintensiver Maschinen und Aggregate in größtmöglichem Abstand zu schutzwürdigen Nutzungen,
- den Einsatz lärmarmer Bauverfahren und Baumaschinen,
- die Abschirmung stationärer Schallquellen, soweit sie einen wesentlichen Beitrag zu Immissionskonflikten liefern,
- die Überwachung der Baulärmimmissionen im Wege eines Baulärm-Monitorings,
- die ausführliche und rechtzeitige Information der Betroffenen über Art und Dauer der Baumaßnahmen und den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen,
- den Einsatz eines handlungsbefugten Ansprechpartners für Betroffene und
- die Bereitstellung von Ersatzwohnraum, sofern nachts unzumutbare Baulärmimmissionen nicht zu vermeiden sind.

5.1.2.1.2 Erschütterungen und Körperschall

Die Umsetzung der Baumaßnahme geht mit unvermeidlichen Erschütterungsimmissionen einher.

In Ermangelung rechtlich verbindlicher Grenzwerte wurden die bei besonders erschütterungsintensiven Baumaßnahmen (Bohrgründungen, Verdichtungs- und Rammarbeiten) auftretenden Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden in Bezug auf 8 repräsentative, besonders nah an die Bautätigkeiten heranreichende Gebäude in Frankfurt am Main, Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag anhand der DIN 4150-2 beurteilt.

Eine Beurteilung der Auswirkungen nächtlicher Bauarbeiten (22:00 – 06:00 Uhr) wurde nicht durchgeführt, weil in diesem Zeitraum keine (erschütterungsintensiven) Baumaßnahmen vorgesehen sind.

Bezüglich der Erschütterungseinwirkungen im Tagzeitraum haben die Untersuchungen ergeben, dass für die sehr nah an das Baufeld heranreichenden Nutzungen an der Mörfelder Landstraße nördlich der RTW-Trasse und am Bahnhof Neu-Isenburg (Stellwerks- und Empfangsgebäude) bei Verdichtungs- und Rammarbeiten in Abhängigkeit vom Abstand und der Deckenbeschaffenheit (Holzbalken oder Stahlbeton) Erschütterungseinwirkungen auftreten können, bei denen das Ziel der Einhaltung der mittleren Stufe II gem. Ziffer 6.5.4.2 der DIN 4150-2 (keine erheblichen Belästigungen) nur unter mehr oder minder starken Beschränkungen der reinen Einwirkdauern der jeweiligen Bautätigkeiten erreicht werden kann. Für die anderen untersuchten Immissionsorte und die Bohrgründungen an allen untersuchten schutzwürdigen Immissionsorten werden die maßgeblichen Anhaltswerte der Stufe I, zumindest aber der Stufe II ohne zeitliche Beschränkungen der Einwirkdauer der Bautätigkeiten eingehalten.

Zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen ist der Einsatz erschütterungsarmer Bauverfahren und Baumaschinen vorgesehen.

Darüber hinaus werden die in Abschnitt 6.5.4.3 a) bis f) aufgeführten Maßnahmen (Information der Betroffenen, Aufklärung über Unvermeidbarkeit der Erschütterungen, baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigung, Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten, ggf. Durchführung von Messungen) ergriffen, um die psychischen Auswirkungen der ausschließlich den Tagzeitraum betreffenden Erschütterungseinwirkungen zu mildern.

Eine Betrachtung der bauzeitlichen körperschallinduzierten Immissionen war entbehrlich, weil nach gutachterlicher Bewertung eine erhebliche Belästigung durch sekundären Luftschall nur dort entstehen kann, wo Einwirkungen aus primärem Luftschall fehlen (bspw. beim Tunnelvortrieb).

5.1.2.1.3 Luftschadstoffe

Während der Bauzeit ist mit Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben durch die Bautätigkeiten, den Baustellenverkehr und die Baumaschinen zu rechnen. Die damit einhergehenden Belastungen der Luftqualität beschränken sich auf den unmittelbaren Baustellenbereich und gehen über die bestehenden Vorbelastungen nicht wesentlich hinaus. Zur Minderung der baubedingten Emissionen ist der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge und Maschinen sowie das Befeuchten von Baustraßen in Trockenzeiten vorgesehen.

5.1.2.1.4 Lichtimmissionen

Die – auch aus Gründen des Arbeitsschutzes – erforderliche Ausleuchtung der Baustelle erfolgt unter Beachtung der Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz

(LAI).

5.1.2.1.5 Erholung

Baubedingt kommt es durch Baufelder, Baustelleinrichtungsflächen, Baustraßen, Bereitstellungsf lächen und den Baustellenverkehr zu vorübergehenden Zerschneidungen und Beeinträchtigungen der für die Naherholung geeigneten Wege und Freizeiteinrichtungen. Gleichwohl wird die Erholungsinfrastruktur im Stadtwald Frankfurt während der Bauzeit größtenteils aufrechterhalten. In Bauphasen, in denen eine Aufrechterhaltung nicht möglich ist, werden die Rad- und Wanderwege bauzeitlich verlegt und in den weiteren Planungsphasen ein mit den zuständigen Stellen abzustimmendes Konzept erstellt. Nach Abschluss der Maßnahmen werden die bauzeitlich genutzten Wege und Flächen wiederhergestellt, so dass keine dauerhaften Einschränkungen der Erholungseignung verbleiben.

5.1.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es lediglich zu geringfügigen Beeinträchtigungen von Wohn- und Wohnumfeldfunktionen. Flächen von Wohn-, Gewerbe oder Mischgebieten werden nicht, Einrichtungen im Wohnumfeld (Parkanlagen, Spielplätze, Sportanlagen) nur im Hinblick auf die Sportanlage im Umfeld des Deutsche-Bank-Parks in geringem Umfang im Randbereich beansprucht.

Aufgrund der engen Bündelung der RTW zu den DB-Bestandsanlagen kommt es zu keinen anlagebedingten, die Erholungseignung beeinträchtigenden Zerschneidungen von Wegebeziehungen und neuen Trennwirkungen. Die bestehenden Wegebeziehungen mit einer Bedeutung für die siedlungsnaher Erholung bleiben erhalten bzw. werden wiederhergestellt.

Allerdings werden anlagebedingt Wälder im Umfang von ca. 12,09 ha in Anspruch genommen und dadurch Flächen mit einer guten Erholungseignung verkleinert.

5.1.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Der Betrieb der Regionaltangente West wird zu Auswirkungen durch Lärm, Erschütterungen, Körperschall und elektromagnetische Felder führen. Um die aus dem Betrieb resultierenden Immissionen beurteilen zu können, wurden jeweils Untersuchungen durchgeführt. Auf die Anlagen 20 und 22 der Planunterlagen (Schwingungs- und schalltechnische Untersuchungen, EMV-Gutachten) wird verwiesen.

5.1.2.3.1 Luftschall

Maßstab für die Beurteilung der auf den Bau oder die Änderung der Schieneninfrastruktur zurückgehenden betriebsbedingten Lärmbelastung sind das BImSchG, die

auf dieser Grundlage erlassene 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie die für Schienenwege einschlägigen Berechnungsvorschriften der Schall 03.

Vom Baubeginn bis vor den Bf. Frankfurt-Stadion sind Betrachtungen zur betriebsbedingten Lärmbelastung entbehrlich, weil in diesem Abschnitt keine schutzwürdigen Nutzungen betroffen sind.

Für die übrigen Abschnitte hat die Vorhabenträgerin die vorhabenbedingte Lärmbelastung untersucht. Da auf der Basis des Betriebsprogramms für das zwischenzeitlich maßgebliche Prognosejahr 2030 an einzelnen Immissionspunkten erstmals Ansprüche auf Schallschutz ausgelöst werden, liegt kein Fall des § 18g AEG vor, so dass das Verfahren nicht auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Planeinreichung maßgeblichen Prognosehorizonts 2025 zu Ende geführt werden kann. Die Fortschreibung des Prognosehorizonts hat jedoch gleichzeitig für viele der untersuchten Immissionsorte nachteilige Auswirkungen, weil ursprünglich bestehende Lärmschutzansprüche entfallen. Die Vorhabenträgerin hat sich daher entschlossen, die Beurteilung der Lärmschutzansprüche anhand der aus Betroffenen­sicht jeweils ungünstigsten Prognose vorzunehmen und damit überobligatorischen Lärmschutz zu gewähren. Die nachfolgende Darstellung beschreibt die betriebsbedingten Lärmauswirkungen des Vorhabens, wie sie sich aus der gebotenen Fortschreibung der Verkehrsprognose 2030 für die einzelnen Abschnitte ergeben.

Im Abschnitt zwischen dem Bf. Frankfurt-Stadion bis zur Forsthauskurve ist das RTW-Vorhaben als wesentliche Änderung einzustufen. An 25 von 31 untersuchten Immissionspunkten werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten, so dass Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Abgesehen von dem Hotelkomplex in der Isenburger Schneise, für welchen aktiver Schallschutz in Gestalt des BüG vorgesehen wird, sieht das Konzept der Vorhabenträgerin vor, die bestehenden Ansprüche durch passiven Schallschutz abzugelten, weil die Kosten aktiver Maßnahmen außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Für den Bereich Bf. Neu-Isenburg ergeben sich auf Basis der Verkehrsprognose 2030 als Folge der als wesentliche Änderung einzustufenden Erweiterung vorhandener Bahnanlagen an 84 von 127 untersuchten Immissionsorten (Wohnbebauung östlich der Bahntrasse) und auf einer Fläche von 1.800 m² der Kleingartenanlage Fischer Lucius (6 Parzellen) Ansprüche auf Lärmvorsorge aufgrund einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Zur Vermeidung bzw. Minimierung dieser Auswirkungen sieht die Vorhabenträgerin den Ersatz der vorhandenen, zwischen 2 und 3 m hohen Schallschutzwände durch solche mit 6 m Höhe und ergänzend Maßnahmen am Gleis (BüG und Schienenstegdämpfer an den Gleisen der Eisenbahnstrecke 3601) vor. Mit diesen Maßnahmen können alle 178 Schutzfälle am Tag und 745 von 1.159 Schutzfällen in der Nacht gelöst werden. Für die verbleibenden 414 Schutzfälle ist passiver

Schallschutz vorgesehen. Hinzuweisen ist darauf, dass die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen auch für die auf das Jahr 2025 abstellende Berechnung die Lösung aller den Tag betreffenden Schutzfälle gewährleistet.

Die allein am Tag maßgebliche Überschreitung des Immissionsgrenzwertes auf den Parzellen der Kleingartenanlage werden durch Entschädigungen für die Außenwohnbereichsnutzung abgegolten, weil Maßnahmen des aktiven Schallschutzes den Verkehrswert der Parzellen deutlich übersteigen würden und damit als unverhältnismäßig eingestuft wurden. Auch insoweit stellt die Vorhabenträgerin auf die Berechnungsergebnisse für das Prognosejahr 2025 ab, wonach eine Fläche von 1.900 m² betroffen ist.

Die Baumaßnahmen im Bf. Dreieich-Buchschlag sind als erhebliche bauliche Änderung zu bewerten.

An 7 von 28 untersuchten, innerhalb des Bereichs der Baumaßnahme gelegenen Immissionsorten ergibt sich der Tatbestand einer wesentlichen Änderung, weil durch die Erhöhung der Geräuscheinwirkungen der Beurteilungspegel auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht oder ein bereits zuvor bestehender Pegel von mindestens 60 dB(A) weiter erhöht wird. Soweit an diesen anspruchsberechtigten Nutzungen auch der am Tag maßgebliche Immissionsgrenzwert überschritten wird, besteht auch insoweit ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Die Abwägung der Vorhabenträgerin kommt zu dem Ergebnis, dass aktiver Schallschutz unverhältnismäßig wäre. Da die Vorhabenträgerin aber auch in diesem Abschnitt auf die aus Betroffenenicht ungünstigeren Berechnungsergebnisse für das Prognosejahr 2025 abstellt, sieht die Planung Schallschutz in Gestalt von Maßnahmen an den Gleisen der Eisenbahnstrecke 3601 (BüG, Schienenstegdämpfer) vor, mit denen alle neun im Prognosejahr 2025 ermittelten, am Tag bestehenden Schutzfälle gelöst werden können. In der Nacht ist mit allen untersuchten aktiven Maßnahmen kein einziger Schutzfall zu lösen, so dass die auf der Grundlage der Berechnung für das Prognosejahr 2025 verbleibenden 12 Schutzfälle (Prognosejahr 2030: 6 Schutzfälle) durch passiven Schallschutz abgegolten werden.

Südlich des Bauendes sind für die Prüfung der Lärmvorsorge-Ansprüche nur die Emissionen aus dem Bauabschnitt zugrunde zu legen. Ein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge ergibt sich sowohl auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 als auch auf Basis der Prognose 2030 an keinem der untersuchten 10 repräsentativen Immissionsorte.

Zwischen Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag nutzt die RTW vorhandene Eisenbahnbetriebsanlagen, ohne dass bauliche Änderungen vorgenommen werden. Ein Anwendungsfall der 16. BImSchV ist daher nicht gegeben. Nach der einschlägigen

Rechtsprechung ist der Lärmzuwachs allerdings im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung dann in den Blick zu nehmen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang besteht. Die Ermittlungen der Vorhabenträgerin haben ergeben, dass es im baulich unveränderten Bereich der Eisenbahnstrecke an keinem der 26 untersuchten Immissionsorten in Dreieich-Buchsschlag zu einer kausal auf den Betrieb der RTW zurückgehenden Pegelerhöhung auf oder über 60 dB(A) in der Nacht kommt. Die Vorhabenträgerin orientiert sich jedoch auch insoweit an den für die Betroffenen ungünstigeren Berechnungsergebnissen für das Prognosejahr 2025, wonach an 7 der untersuchten Immissionsorte die o. g. Voraussetzungen gegeben sind, und sieht daher Lärmschutz für die betroffenen schutzwürdigen Nutzungen vor. Sie muss sich aber im Zuge der hier erforderlichen fachplanungsrechtlichen Abwägung nicht an den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV orientieren und auch den nur im Anwendungsbereich des § 41 BImSchG geltenden Vorrang des aktiven Schallschutzes nicht beachten. Die Konzeption der Vorhabenträgerin sieht vor, durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes eine Kompensation des Wertes, um den der hier maßgebliche Beurteilungspegel 60 dB(A) an den betroffenen Immissionsorten überschritten wird, zu gewährleisten.

Bezüglich der Gesamtlärmbelastung hat die Vorhabenträgerin eine Berechnung für die Bestands- und Neubaubstrecke vorgelegt und in diese Berechnung neben der vorhabenbedingten Lärmbelastung auch die auf den Prognosehorizont 2025 und 2030 abstellenden Verkehrslärmimmissionen aus dem relevanten Straßennetz sowie dem Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr einbezogen. Zusätzlich wurde in einer weiteren Betrachtung der Einfluss des Flugverkehrs auf den Gesamtlärm überprüft.

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen in Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag eine Entlastung erfolgt, so dass für die insoweit betroffenen schutzwürdigen Nutzungen schon dem Grunde nach Ansprüche auf Lärmschutz aus dem Aspekt der Gesamtlärmbelastung ausscheiden. Soweit für andere schutzwürdige Nutzungen des PFA Süd 1 Lärmschutzansprüche aufgrund verfassungsrechtlich bedenklicher Immissionslagen dem Grunde nach bestehen, ist festzuhalten, dass diesbezüglich Ansprüche nach den strengeren Bestimmungen der Lärmvorsorge gegeben sind. Die Ansprüche aus dem Aspekt des Grundrechtsschutzes werden über diese Anspruchsgrundlage sicher abgedeckt. Etwas anderes gilt lediglich für die IP 452 und IP 456, weil hier die Beurteilungspegel nach den Bestimmungen der Lärmvorsorge und diejenigen der Gesamtlärmbelastung voneinander abweichen, so dass hier bestehende Ansprüche auch unter dem Gesichtspunkt der Gesamtlärmbelastung zu prüfen sind.

Die Geräuscheinwirkungen durch die Klimaanlage der vor Betriebsbeginn im Bf. Dreieich-Buchsschlag bereitgestellten RTW-Züge (Anlagenlärm) hat die Vorhabenträ-

gerin nach den insoweit maßgeblichen Vorschriften der TA Lärm beurteilt und festgestellt, dass sie keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten, weil an den schutzwürdigen Nutzungen eine Unterschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1 der TA Lärm um mindestens 13 dB(A) zu erwarten ist. Die Anforderungen der TA Lärm an den nächtlichen Immissionsschutz werden vollständig erfüllt.

5.1.2.3.2 Erschütterungen und sekundärer Luftschall (Körperschall)

Für die Beurteilung der von Schienenverkehrswegen ausgehenden Erschütterungs- und Körperschallimmissionen existiert kein rechtlich verbindliches Regelwerk.

Die Vorhabenträgerin hat daher zur Beurteilung der Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden die Anhaltswerte der DIN 4150-2 und durch Körperschallimmissionen die Anforderungswerte der 24. BImSchV herangezogen.

Die Untersuchungen der Vorhabenträgerin bezüglich drei besonders nah an der Strecke gelegenen Gebäuden kommen zu dem Ergebnis, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden sowohl im Prognosenullfall als auch im Prognoseplanfall überschritten werden. Es zeigt sich jedoch, dass das Vorhaben zu keiner wesentlichen Erhöhung der Erschütterungsbelastung führt (Erhöhung der Erschütterungsintensität um mind. 25 %) und auch keine grundrechtsrelevanten Erschütterungsbelastungen erreicht werden.

Die für die Beurteilung des sekundären Luftschalls maßgeblichen Beurteilungspegel unterschreiten sowohl im Null- als auch im Planfall die Anforderungswerte der 24. BImSchV.

5.1.2.3.3 Elektromagnetische Strahlung

Maßstab für die Beurteilung schädlicher Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder ist das BImSchG, die darauf beruhende 26. BImSchV sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der 26. BImSchV.

Dem Anwendungsbereich der vorgenannten Vorschriften unterliegt im PFA Süd 1 lediglich die mit 15 kV 16,7 Hz betriebene Oberleitungsanlage und dies nur in den Abschnitten, in denen neue Gleisanlagen errichtet oder notwendige bauliche Änderungen durchgeführt werden. Die durch die RTW mitgenutzten Bestandsstrecken (Abzweig Kelsterbach bis Bf. Frankfurt-Stadion; Einfädelung Dreieichbahn bis vor den Bf. Dreieich-Buchschlag) erfahren dagegen bezüglich der Oberleitungsanlage keine Änderungen und bedürfen daher auch keiner Betrachtung.

Nach den Ermittlungen der Vorhabenträgerin werden die maßgeblichen Grenzwerte für die elektrische Feldstärke nach § 3 i. V. m. Anhang 1 der 26. BImSchV für das elektrische Feld mit kleiner 5 kV/m und für die magnetische Flussdichte (300 µT) in allen Abschnitten weit unterschritten. Soweit Hintergrundbelastungen, die durch andere Niederfrequenzanlagen (hier: Oberleitungsanlagen der DB im Bestand) verursacht werden, zu berücksichtigen waren, werden die Bedingungen nach Anhang 2a der 26. BImSchV ebenfalls erfüllt. Hochfrequenzanlagen im Sinne des § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Minimierungsmaßnahmen auf der Grundlage des aus Gründen der Vorsorge in § 4 Abs. 2 der 26. BImSchV und der normkonkretisierenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der 26. BImSchV geregelten Minimierungsgebots hat die Vorhabenträgerin geprüft, im Ergebnis aber verworfen, weil die in Betracht kommenden Maßnahmen aufgrund der bestehenden Vorbelastung nur geringe Wirkung entfalten und daher als unverhältnismäßig betrachtet werden.

5.1.3 Bewertung

Bezüglich der während der Bauausführung entstehenden Luftschallimmissionen sind im Hinblick auf statische Bautätigkeiten für eine Vielzahl schutzwürdiger Nutzungen in besonderem Maße nachts, aber auch am Tag erhebliche Belastungen zu erwarten. Soweit im Ausnahmefall nächtliche Baumaßnahmen erforderlich werden, die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nicht gewährleisten können oder sich andere im Zuge der Lärminderungsplanung zu entwickelnde Maßnahmen als mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar erweisen, verbleiben für diesen Fall erhebliche nachteilige Umweltwirkungen. Entsprechendes gilt für die im Einflussbereich dynamischer Baustellen (Gründung der Mastfundamente, Gleisbauarbeiten) gelegenen schutzwürdigen Nutzungen. Allerdings dauern die diesbezüglichen Beeinträchtigungen jeweils nur wenige Tage an.

Erheblich nachteilige bauzeitliche Erschütterungsimmissionen für tagsüber durchgeführte in besonderem Maße erschütterungsintensive Verdichtungs- und Rammarbeiten im Bereich der besonders nah an die Baufelder heranreichenden Nutzungen (Mörfelder Landstraße, westl. Bf. Neu-Isenburg) können durch eine zeitliche Begrenzung der Einwirkzeiten, den Einsatz erschütterungsarmer Maschinen und Bauverfahren und die in Abschnitt 6.5.4.3 a) bis f) der DIN 4150-2 aufgeführten Maßnahmen voraussichtlich abgewendet werden. Nachts werden keine erschütterungsintensiven Bautätigkeiten durchgeführt.

Erheblich belästigende bauzeitliche Körperschallimmissionen können ausgeschlossen werden.

Die anlagebedingte Inanspruchnahme von Waldflächen im Umfang von ca. 12,09 ha führt zu einer Verkleinerung von Flächen mit einer guten Erholungseignung. Eine erhebliche Einschränkung/Beeinträchtigung geht damit jedoch nicht einher, weil der Verlust im Vergleich zur gesamten vorhandenen Waldfläche im Untersuchungsraum sowie im südlichen Rhein-Main-Gebiet gering ist und die Erholungseignung des Gebietes somit nur in geringem Maße eingeschränkt wird.

Weitere erhebliche nachteilige bau-, anlage- oder betriebsbedingte Umwelteinwirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht zu besorgen.

5.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

5.2.1 Bestand

5.2.1.1 Flora

Der Untersuchungsbereich umfasst Flächen der Gemarkungen Niederrad, Sachsenhausen-Süd, Neu-Isenburg und Buchschlag und ist überwiegend von ausgedehnten Waldflächen unterschiedlicher Waldtypen geprägt. Die Waldtypen verteilen sich meist mosaikartig über den gesamten Untersuchungsraum. Den größten Anteil an den Waldflächen des Untersuchungsraums nehmen Kiefernbestände ein. Des Weiteren kommen auf trockenen, sandigen Böden Eichen-Kiefernmischwälder bzw. Eichenwälder vor, die mit Kiefern und anderen Arten (Birke, Buche) durchsetzt sind. Überwiegend weisen die Bestände ein mittleres Alter auf. In einigen Bereichen stehen naturschutzfachlich bedeutende Alt - oder Totholzbäume.

Zwischen den Sportanlagen am Stadion Frankfurt und der Mörfelder Landstraße befindet sich südlich angrenzend an die bestehende Bahnböschung ein hochwertiger Laubbaumbestand mit z. T. sehr alten Eichen mit potentiell vorhandenen Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse. Die für Arten und Biotope wertvollsten Waldflächen mit lichten, unterwuchsreichen Buchen-Eichen-Beständen, welche einen hohen Altholzanteil aufweisen, befinden sich zwischen der Mörfelder Landstraße und der BAB 3. Bei den Wäldern im Bereich Neu-Isenburg handelt es sich um strukturreiche Eichen-Buchenwälder, die mit Kiefern und z. T. weiteren Arten, wie z. B. Birke durchsetzt sind. Diese teilweise offenen, lichten Bestände zeichnen sich durch einen hohen Struktureichtum mit Krautschicht und hohem Totholzanteil aus, weisen ein mittleres Alter auf, in einigen Bereichen stehen jedoch auch naturschutzfachlich wertvolle Alt - und Höhlenbäume.

Der Rand der Waldflächen an den vorhandenen Bahnstrecken besteht jedoch aus jüngeren Bäumen und (Neophyten-)Gebüsch. Entlang der vorhandenen Bahnanlagen ist ein Streifen in der Breite von ca. 30 m bis z. T. 100 m ausgespart, der nicht

Bestandteil des Bannwaldes ist. Dort finden sich trocken-warme Saumbiotope mit offenen Ruderalfluren, Gras- und Hochstaudenfluren.

Die ca. 30 bis 50 m breite Grünanlage östlich des Bf. Dreieich-Buchschlag bildet einen Pufferstreifen zwischen der Villenkolonie und dem Bahnhof bzw. der Bahnstrecke. Die Grünanlage ist ein walddparkartiger, vor allem aus Eichen und Buchen aufgebauter Laubbaumbestand, der mit vereinzelt Kiefern durchsetzt ist. Im südlichen Teil des Bestandes findet sich verstärkt Ahorn-Jungwuchs, randlich vor allem Hasel.

Einzelne ältere Bäume stehen in Siedlungsrandbereichen wie z. B. entlang der Flughafenstraße (südlich Bf. Frankfurt-Stadion) oder in der Umgebung des Bf. Neu-Isenburg.

Die im Untersuchungsraum gelegenen drei Kleingartenanlagen (nördlich Bf. Frankfurt-Stadion, entlang der Strecke 3601 nördlich der Forsthauskurve sowie „Fischer Lucius“ südlich von Neu-Isenburg) wirken wie ein ausgedehnter Waldrand, indem sie den abrupten Übergang von Wald zu den bestehenden Gleisanlagen abmildern.

Im Untersuchungsraum befinden sich sechs nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope.

Südlich der Forsthauskurve, im ehemaligen Vereinsgelände des Hundesportvereins liegt ein Magerrasen saurer Standorte (Biotoptyp 06.430) mit einer Größe von 440 m² (Anlage 19.4.1b Blatt 3 und 4). Bei den westlich der Eisenbahnstrecke (zwischen BAB 3 und Neu-Isenburg) vorhandenen Absetzteichen liegt ein Kleingewässer, das von Schilfröhricht umgeben ist (Gesamtgröße 510 m², Biotoptypen Nr. 05.331 „ausdauernde Kleingewässer“ und 05.410 „Schilfröhricht“, Anlage 19.4.1a Blatt 5). Außerdem befindet sich südlich der Kleingartenanlage „Fischer Lucius“ das gesetzlich geschützte Biotop Abgrabungsteich westlich Neu-Isenburg (Anlage 19.4.1a Blatt 5). Es handelt sich hierbei um ein quadratisch angelegtes, ehemaliges Rückhaltebecken (Biotoptyp Nr. 05.322 „Eutrophe Weiher“), das naturnahe Uferregionen aufweist. Biotoprechtlich geschützte Flächen bodensauren, thermophilen Eichenwalds (Biotoptyp 01.123) finden sich nordwestlich des Stadions (Anlage 19.4.1a Blatt 2) sowie südlich der o.g. Absetzbecken (ca. 27.455 m² Anlage 19.4.1a Blatt 5). Nördlich der BAB 3 (Anlage 19.4.1b Blatt 4 befindet sich auf einer Fläche von etwa 6.480 m² Sandkiefernwald (Biotoptyp 01.211).

Die für die Beurteilung der Umweltauswirkungen relevanten Natura-2000 Gebiete und die Landschaftsschutzgebiete werden im Kapitel C. II. 5.2.1.4 benannt. Weitere relevante schützenswerte Gebiete oder Landschaftsteile wie Naturschutzgebiete oder Nationalparke sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

5.2.1.2 Fauna

5.2.1.2.1 Vögel

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 74 Arten erfasst. Für 52 dieser Arten besteht ein Brut- oder Revierhinweis, wobei es sich zum Großteil um häufige und typische wald- und waldrandbewohnende Arten handelt. Die übrigen 22 kartierten Arten nutzen das Gebiet nur als Nahrungsraum (vgl. Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan, Tabelle 17, S. 52 ff.). 12 der nachgewiesenen Vogelarten – davon 6 Brutvogelarten – werden in Deutschland bzw. Hessen auf der Roten Liste der gefährdeten Vogelarten geführt. 2 der nachgewiesenen Arten befinden sich landesweit in einem schlechten, weitere 14 Arten in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Alle anderen kartierten Vogelarten werden in Hessen mit einem günstigen Erhaltungszustand bewertet.

Die häufigsten wertgebenden Brutvögel in den Waldflächen des Untersuchungsraums sind verschiedene Spechtarten (Mittelspecht, Schwarzspecht, Grünspecht, Buntspecht) sowie der Trauerschnäpper, der fast durchgängig entlang des Abschnittes Süd 1 anzutreffen ist. Weitere bemerkenswerte Arten des Waldes sind Kernbeißer, Waldlaubsänger und Hohltaube. Nur lokal auftretende, weil an bestimmte Sonderstrukturen gebundene gefährdete oder auf der Vorwarnliste geführte Arten des Untersuchungsraums sind Rauchschnäpper, Girlitz, Stockente, Türkentaube und Gartenrotschwanz.

Aufgrund der hohen Anzahl der erfassten Vogelarten und des Vorkommens von Arten der Roten Liste kommt dem Untersuchungsraum eine hohe Bedeutung für die Avifauna zu.

5.2.1.2.2 Säugetiere

Im Untersuchungsgebiet wurden neun Fledermausarten nachgewiesen (vgl. Anlage 19.1b, Tabelle 16, S. 49 der Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan).

Die Zwergfledermaus als eng an Siedlungen gebundenen Art wurde im Bereich Bf. Frankfurt-Stadion, innerhalb der Forsthauskurve, um Neu-Isenburg und zusätzlich bei den Kleingärten in der Nähe des Stadions sowie bei Dreieich kartiert. Die Nachweise der ebenfalls eng an Siedlungen gebundenen Breitflügelfledermaus konzentrieren sich auf die Bereiche um Neu-Isenburg, Dreieich und das Stadion Frankfurt. Für die Mückenfledermaus und das Große Mausohr sind die Quartiere üblicherweise in Gebäuden zu suchen. Baumhöhlen oder Spalten an toten Bäumen können auch als Quartiere genutzt werden. Die Wälder und Waldränder stellen typische Jagdhabitats der vorgenannten (gebäudebewohnenden) Arten dar. Die Fledermausarten

Wasserfledermaus, Bechsteinfledermaus, Kleiner und Großer Abendsegler, Rahhautfledermaus sind eng an den Lebensraum Wald gebunden. Sie nutzen Baumhöhlen als Quartiere und jagen in Wäldern oder Waldrandbereichen. Diese Arten wurden in den Waldbereichen am Tiroler Weiher (Anlage 19.4.1b Blatt 3), im Bereich des Stadions und der Forsthauskurve sowie im Wald von Neu-Isenburg nachgewiesen.

Es ist davon auszugehen, dass nahezu alle nachgewiesenen Fledermäuse die Waldbereiche entlang der Trasse sowohl für Transfer- als auch für Jagdflüge nutzen. Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke in Gestalt der bestehenden Brückenbauwerke sind im Untersuchungsraum vorhanden (EÜ Mörfelder Landstraße, EÜ Isenburger Schneise, SÜ BAB 3).

In den trassennahen Bereichen des PFA Süd 1 wurden insgesamt elf Strukturen erfasst, die für Fledermäuse als Quartier in Frage kommen könnten. Davon befinden sich acht Höhlenbäume im Eingriffsbereich, von denen zum Zeitpunkt der Bestandserfassung fünf Bäume durch Buntspechte besiedelt waren. Nach Beendigung der Brutzeit der Spechte stellen die erfassten Strukturen auch für Fledermäuse potentielle Quartiere dar. Eine Winterquartiereignung für Fledermäuse besteht an keinem der Bäume. Auch wenn eine potentielle Quartiereignung gegeben ist, konnten zum Zeitpunkt der Bestandserhebung im Untersuchungsraum keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen nachgewiesen werden.

Habitateignungen für andere (artenschutzrelevante) Säugerarten sind im Untersuchungsraum nicht gegeben. Das gilt auch für die Haselmaus. Die Untersuchung der Probeflächen nördlich der BAB 3 mit ihrem weitgehend dichten Waldbestand sind als Lebensraum für die Haselmaus nicht geeignet.

5.2.1.2.3 Reptilien

Als Reptilienart des Anhangs IV der FFH-Richtlinie wurde im Untersuchungsraum lediglich die Zauneidechse nachgewiesen. Deren Habitate befinden sich vor allem im Bereich des Bf. Frankfurt-Stadion und in den Randbereichen der gegenüberliegenden Kleingartenanlage. Entlang der Bestandstrasse ab der Forsthauskurve bis nach Neu-Isenburg und im Bereich Dreieich wurde die Zauneidechse mit unterschiedlich hohen Dichten erfasst. Bereiche hoher Dichten wurden an den westlichen Böschungsbereichen in Höhe des Bedarfsparkplatzes östlich der Isenburger Schneise und den Randbereichen der Wälle auf dem Bedarfsparkplatz selbst kartiert. Der Nachweis von sowohl juvenilen, subadulten als auch adulten Tieren weist auf stabile, sich reproduzierende Populationen hin. Die Entfernung zwischen den Hauptvorkommen am Stadion und der Bestandsstrecke ab der Forsthauskurve lässt wegen der Entfernung keinen stetigen Austausch zwischen den Hauptvorkommen erwarten, eine Verbindung zwischen diesen Hauptvorkommen kann aber auch nicht völlig aus-

geschlossen werden. Mit geschätzt 620 Zauneidechsen weist der Untersuchungsraum eine gute Habitateignung auf.

Der Nachweis der ebenfalls streng geschützten Schlingnatter gelang im Untersuchungsbereich dagegen nicht.

Neben der Zauneidechse gelang im Untersuchungsbereich der Nachweis der besonders geschützten Waldeidechse (zwei Exemplare in den Bahnböschungen westlich des Bedarfsparkplatzes Isenburger Schneise) und der Blindschleiche (jeweils ein Exemplar im Bereich der Forsthauskurve und Neu-Isenburg). Nachweise der Ringelnatter gelangen nur außerhalb des Untersuchungsraumes.

5.2.1.2.4 Amphibien

Die Untersuchungen der Amphibienfauna an den acht Gewässern und vernässten Stellen des Untersuchungsraumes haben Nachweise der besonders geschützten Arten Erdkröte, Grasfrosch, Bergmolch und Teichmolch erbracht. Alle nachgewiesenen Arten sind aktuell nicht gefährdet und gelten als weit verbreitet und allgemein häufig. Besonders wertgebende Arten konnten nicht nachgewiesen werden.

5.2.1.2.5 Heuschrecken

Im Untersuchungsbereich konnten auf den Probeflächen im Bereich des Bf. Frankfurt-Stadion, entlang des Bf. Neu-Isenburg sowie im Bereich von Dreieich-Buchschlag insgesamt 10 Heuschreckenarten nachgewiesen werden (Nachtigall-Grashüpfer, Brauner Grashüpfer, Gemeiner Grashüpfer, Warzenbeißer, Zweifarbige Beißschrecke, Waldgrille, Blauflügelige Ödlandschrecke, Bunter Grashüpfer, Blauflügelige Sandschrecke, Gewöhnliche Strauchschrecke).

Während auf den Probeflächen in Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag nur durchschnittlich viele Arten ohne besonderen Schutzstatus festgestellt wurden – lediglich der in Neu-Isenburg kartierte Warzenbeißer (stark gefährdet – RL Hessen; gefährdet – RL Deutschland) und die in Buchschlag nachgewiesene Zweifarbige Beißschrecke (gefährdet – RL Deutschland und Hessen) werden auf der Roten Liste geführt –, kommt der Habitateignung der Probefläche am Bf. Frankfurt-Stadion wegen der größeren Bestände der besonders geschützten und auf der Roten Liste geführten wärme- und trockenliebende Arten Blauflügelige Ödlandschrecke (gefährdet – RL Deutschland und Hessen) und Blauflügelige Sandschrecke (vom Aussterben bedroht – RL Hessen; stark gefährdet – RL Deutschland) höhere Bedeutung zu.

5.2.1.2.6 Libellen

Im gesamten Untersuchungsraum wurden lediglich an dem ehemaligen Rückhaltebecken südlich der Kleingartenanlage Fischer Lucius acht Libellenarten (Große Königlibelle, Vierfleck, Hufeisen-Azurjungfer, Gemeine Pechlibelle, Keilflecklibelle,

Frühe Adonislibelle, Früher Schilfjäger, Blutrote Heidelibelle) nachgewiesen. Von diesen Arten werden in der Roten Liste nur die Keilflecklibelle (RL Hessen – vom Aussterben bedroht; RL Deutschland – stark gefährdet) und der Frühe Schilfjäger (RL Hessen – stark gefährdet; RL Deutschland – gefährdet) geführt. Wertgebende oder streng geschützte Arten konnten nicht erfasst werden.

5.2.1.2.7 *Nachtkerzenschwärmer*

Auf den Probeflächen Bf. Frankfurt-Stadion, Bf. Neu-Isenburg sowie im Bereich Dreieich Buchschlag wurden keine Vorkommen der Nachtkerze oder Weidenröschenarten nachgewiesen. Somit stehen den Nachtkerzenschwärmern dort keine geeigneten Pflanzen zur Eiablage oder als Futter für die Raupen zur Verfügung.

5.2.1.2.8 *Totholzkäfer*

In den Untersuchungsflächen konnten Vorkommen des nach Anhang II und Anhang IV der FFH-RL geschützten und nach der RL Deutschland als vom Aussterben bedrohten Heldbocks nachgewiesen werden. Auch der in der Roten Liste als gefährdet (RL Hessen) bzw. stark gefährdet (RL Deutschland) geführte Hirschkäfer (Anhang II-Art), dessen Erhaltungszustand für die Wälder südlich von Frankfurt am Main, Naturraum D53 als günstig bewertet wird, wurde nachgewiesen. Aufgrund der guten Biotopausstattung des Umfeldes und der zahlreichen Funde ist davon auszugehen, dass die genannten Käferarten weiträumig und mit großen Beständen in den Wäldern des Untersuchungsraumes vorkommen. Neben den nach der FFH-RL geschützten Käferarten wurden der in der RL Deutschland als stark gefährdet gelistete Gewöhnliche Rosenkäfer, der Maikäfer sowie der Sägebock, die alle über keinen besonderen Schutzstatus verfügen, nachgewiesen. Aufgrund der Kartier-Ergebnisse ist der Lebensraum für Totholzkäfer als hochwertig einzustufen.

5.2.1.2.9 *Fische und Makrozoobenthos*

Die Beurteilung der Fischfauna im Hengstbach erfolgte auf der Grundlage einer im Jahr 2010 durchgeführten Fischkartierung im Abschnitt Buchschlager Klärwerk bis Sprendlinger Volkshochschule (Länge ca. 1.000 m) und somit in dem Bereich, in dem die Bahntrasse den Hengstbach kreuzt. In den Bereichen, in denen der Bach in Betonschalen verläuft, wie dies in dem untersuchten Abschnitt der Fall ist, wurden nur wenige Fische nachgewiesen. Am häufigsten wurden der Dreistachelige Stichling und die Schmerle festgestellt, Rotaugen und Gründlinge kamen in deutlich geringeren Anzahlen vor. Alle nachgewiesenen Fischarten unterliegen keinem besonderen Schutzstatus und werden auch nicht in der Roten Liste geführt. Für die Fischpopulation nachteilig sind die geringen Wasserstände des Hengstbaches in den Sommermonaten.

Die Beurteilung der Makrozoobenthosfauna im Hengstbach erfolgte unter Auswertung der Datenbank des HLNUG zu den Monitoring-Ergebnissen für das genannte Gewässer (HLNUG 2007).

Demnach ist die Artenvielfalt für die Probestelle am Hengstbach als mittel bis gering einzustufen. Während bei den Flohkrebse und Eintagsfliegen hohe Individuenzahlen kartiert wurden, konnten Schnecken, Steinfliegen und Libellen nicht nachgewiesen werden. Gefährdete Arten kamen an der Probestelle nicht vor. Zwar ist die organische Verschmutzung des Hengstbaches an der Probestelle gering, der ökologische Zustand des Hengstbaches wurde gleichwohl wegen der erheblichen Beeinträchtigung der Gewässermorphologie (betonierte Bachsohle) als unbefriedigend bewertet.

5.2.1.3 Biologische Vielfalt

Biologische Vielfalt (Biodiversität) ist die Gesamtheit und Variabilität aller lebenden Organismen und der ökologischen Komplexe, zu denen sie gehören. Sie umfasst drei Ebenen, nämlich die Vielfalt der Ökosysteme (dazu gehören Lebensgemeinschaften, Lebensräume und Landschaften), die Artenvielfalt und die genetische Vielfalt innerhalb der Arten.

Zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt sind entsprechend dem jeweiligen Gefährdungsgrad insbesondere

1. lebensfähige Populationen wildlebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen zu ermöglichen,
2. Gefährdungen von natürlich vorkommenden Ökosystemen, Biotopen und Arten entgegenzuwirken,
3. Lebensgemeinschaften und Biotope mit ihren strukturellen und geografischen Eigenheiten in einer repräsentativen Verteilung zu erhalten; bestimmte Landschaftsteile sollen der natürlichen Dynamik überlassen bleiben.

Unter Berücksichtigung dieses Anforderungsprofils kommt dem Untersuchungsraum aufgrund der vorwiegenden Ausstattung mit Waldbiotopen und der verkehrsbedingten Vorbelastung eine durchschnittliche Bedeutung zu.

5.2.1.4 Schutzgebiete

Im Nordwesten vom Bf. Frankfurt-Stadion ragt das FFH-Gebiet 5917-305 „Schwanheimer Wald“ in den Untersuchungsraum hinein. Es handelt sich hierbei um ein 762,45 ha großes Waldgebiet mit zahlreichen Altholzbeständen, in dem wertvolle Lebensräume und seltene Tier- und Pflanzenarten erhalten sind.

Als relevante Lebensraumtypen und Arten sind in der Verordnung über die Natura

2000-Gebiete im Regierungsbezirk Darmstadt vom 20. Oktober 2016 folgende aufgelistet:

Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie:

- 6510 Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*),
- 9110 Hainsimsen-Buchenwald (*Luzulo-Fagetum*),
- 9190 Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*,
- 9160 Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald (*Carpinion betuli*),
- *91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*).

Arten nach Anhang II FFH-Richtlinie:

- Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*),
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*),
- Großer Eichenbock, Heldbock (*Cerambyx cerdo*),
- Hirschkäfer (*Lucanus cervus*).

In Teilen sind die Waldflächen auch als Landschaftsschutzgebiete („Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“, „Landkreis Offenbach“), als Schutz- oder als Bannwald ausgewiesen.

Nach § 2 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ vom 12. Mai 2010 (St.Anz. 22/2010, S. 1508), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Oktober 2017 (St.Anz. 46/2017, S. 1100), ist u. a. der Schutz und die Förderung artenreicher Lebensräume u. a. in den naturnahen Waldbeständen Schutzzweck der Unterschutzstellung. Darüber hinaus sind die natürliche Vegetation und die vielfältigen Biotopstrukturen als Lebensstätten und Standort zahlreicher Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.

Nach § 2 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Landkreis Offenbach“ (Verordnung vom 13. März 2000 (St.Anz. 14/2000, S. 1123), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. Oktober 2015 (St.Anz. 48/2015, S. 1213), ist u. a. Zweck der Unterschutzstellung die nachhaltige Sicherung der verbliebenen großen Laubmisch-

waldbestände sowie die Erhaltung naturnaher und artenreicher Lebensräume einschließlich ihrer Lebensgemeinschaften.

5.2.2 Auswirkungen

5.2.2.1 Pflanzen

5.2.2.1.1 Baubedingte Auswirkungen

Es werden insgesamt ca. 6,7 ha Fläche baubedingt, hauptsächlich zur Baustellen-einrichtung und für Baustraßen, in Anspruch genommen. Der größte Anteil baubedingt beanspruchter Biotope entfällt auf Wälder unterschiedlicher Waldtypen (insg. 5,6 ha, siehe auch Tabelle 36, S. 143 Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan). Des Weiteren werden gärtnerisch gepflegte Anlagen wie Rasen, Parks und Grünflächen sowie Gärten und Grabeland baubedingt beansprucht. In kleinerem Umfang werden weitere Biotoptypen wie ausdauernde Ruderalfluren frischer und trockener Standorte, Wege, Gebüsche/Hecken/Säume, Wiesenbrachen/ruderales Wiesen und Brombeergebüsche vorübergehend in Anspruch genommen.

Die BE-Fläche 18 südlich der Forsthauskurve wurde so verlagert, dass die Inanspruchnahme von Wald vermieden wird. Die Abgrenzung der BE-Fläche 18 wurde so vorgenommen, dass die Inanspruchnahme des nach § 30 geschützten Biotoptyps „Magerrasen saurer Standorte“ vermieden wird.

5.2.2.1.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt werden durch das Vorhaben insgesamt 18,1 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Davon werden Flächen für die Neuanlage der Gleisbereiche, Versiegelungen, wassergebundene Wege und Bankette beansprucht. Weitere Flächen (2,2 ha) werden dauerhaft in Anspruch genommen, können jedoch begrünt werden.

Der größte Anteil anlagebedingt beanspruchter Biotope entfällt mit ca. 12,09 ha auf Wälder unterschiedlicher Typen (siehe Tabelle 36, S. 143 Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan). Davon sind auch naturschutzfachlich wertvolle Waldtypen wie Eichen-Hainbuchenwald, bodensaurer thermophiler Eichenwald, bodensaurer Buchenwald und Sandkiefernwälder betroffen. Durch das Vorhaben werden mit den bodensauren, thermophilen Eichenwäldern und Sandkiefernwäldern gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 Abs. 2 Nr. 3 BNatSchG erheblich beeinträchtigt. Die bodensauren, thermophilen Eichenwälder sind als Lebensraumtyp 9190 des Anhangs I der FFH-Richtlinie einzustufen.

Des Weiteren werden gärtnerisch gepflegte Anlagen wie Rasen, Parks und Grünflä-

chen sowie Gärten und Grabeland anlagebedingt in Anspruch genommen. In kleinerem Umfang werden Biotoptypen wie Ruderalfluren und Brachen sowie Gebüsche/Hecken/Säume überbaut. Außerdem werden bereits überbaute Wege, Gleisbereiche und versiegelte Flächen, vegetationsarme und kahle Flächen sowie ein Versickerungsbecken beansprucht.

5.2.2.1.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf Biotope sind nicht zu erwarten.

5.2.2.1.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung, Wiederherstellung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen und Biotope

Zur Vermeidung und Minderung ist bei den Rodungen von Gehölzen und zur Bauzeitfreimachung eine Bauzeitenregelung (V1) vorgesehen. Außerdem sind zum Schutz angrenzender Vegetation das Anbringen von Einzelbaumschutz (V2) und eines Bauzaunes (V4) geplant. Eine umweltfachliche Bauüberwachung (V12) kontrolliert die Rodungsgrenzen und die Schutzeinrichtungen.

Auf den bauzeitlich beeinträchtigten Flächen werden die dargestellten Wiederherstellungsmaßnahmen durchgeführt. Die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G7 beinhalten die Gestaltung der entstehenden Bahnböschung sowie angrenzender Flächen, die nicht mehr sinnvoll in den Ursprungszustand versetzt werden können (z. B. abgeschnittene Waldflächen, die zu klein für eine Aufforstung sind). Als Kompensation sind u. a. die dauerhafte Herrichtung von Biotopen für die Zauneidechsen (K1, K3, K5 und K6) vorgesehen. Im Bereich der BE-Fläche 18 soll nach Beendigung der Baumaßnahmen ein Magerrasen hergestellt werden. Zur Kompensation des Waldverlustes sind Waldneuanlagen (K12 bis K15 und K18 und K19) vorgesehen. Außerdem soll eine bereits durchgeführte und auf einem Ökokonto gebuchte Renaturierungsmaßnahme an der Nidda in der Stadt Karben, Gemarkung Klein-Karben für die Kompensation herangezogen werden.

5.2.2.1.5 Bewertung

Baubedingte Beeinträchtigungen hochwertiger Vegetationsbestände werden durch die vorgenannten Maßnahmen soweit wie möglich vermieden. Auf den bauzeitlich beeinträchtigten Flächen werden die Biotope weitestgehend in Anlehnung an den ursprünglichen Biotoptyp wiederhergestellt oder landschaftsgerecht gestaltet. Die erheblichen Umweltauswirkungen, die sich durch die anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen oder daraus ergeben, dass Biotope nicht in gleicher Wertigkeit wiederhergestellt werden können, werden durch die trassenfernen Waldneuanlagen bzw. die Ökokontomaßnahme kompensiert.

Insgesamt verbleiben bei Berücksichtigung der trassenfernen Kompensation keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Pflanzen.

5.2.2.2 Tiere

5.2.2.2.1 Vögel

5.2.2.2.1.1 Baubedingte Auswirkungen

Die im Zuge der Bauarbeiten geplanten Baustraßen verlaufen vorwiegend auf bestehenden Wald- und Wirtschaftswegen, diese werden im Zuge der Bauarbeiten geringfügig verbreitert und an manchen Stellen umgebaut. Die Flächeninanspruchnahmen durch die mehrere Jahre andauernden Bauarbeiten führen zu dem Verlust von drei Brutstätten von Buntspechten. Außerdem ist ein Brutplatz des Trauerschnäppers auf einer BE-Fläche im Bereich des Bahnhofs Neu-Isenburg betroffen.

Emissionen von Stäuben oder Abgasen während der Bautätigkeit spielen für Vögel keine wesentliche Rolle. Von den nachgewiesenen Vogelarten gilt nach dem Leitfaden „Vögel und Verkehr“ [GARNIEL ET AL. (2010)] keine Art als besonders lärmempfindlich gegenüber Straßenlärm. Es wird davon ausgegangen, dass analog zu dem zeitlich begrenzten und qualitativ deutlich weniger belastenden Baulärm ebenfalls keine Empfindlichkeit besteht, zumal die vorkommenden Brutvögel bereits an die Lärmemissionen der bestehenden Trasse und der angrenzenden BAB 3 gewöhnt sind.

5.2.2.2.1.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen des Waldes sind zwei Reviere von Buntspechten betroffen. In der Kleingartenanlage am Bf. Frankfurt-Stadion werden zwei Brutreviere des Haussperlings sowie ein Brutplatz des Stieglitzes und ein Brutplatz des Girlitzes beansprucht.

5.2.2.2.1.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

An Bahnanlagen besteht für Vögel ein Kollisionsrisiko mit den Zügen. Dies betrifft v. a. Greifvögel, die in niedriger Höhe jagen (Bussarde, Turmfalke, Sperber) und Eulen (besonders Schleiereule, Steinkauz und Uhu).

Für den Mäusebussard (im Untersuchungsraum als Brutvogel nachgewiesen) ist bekannt, dass er auf der Nahrungssuche an Bahntrassen und Straßen häufig nach überfahrenen Kleinsäugetern sucht und hierdurch selber einem erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt ist [GARNIEL & MIERWALD (2010), EBA (2004)]. Im Brut- und Jagdrevier des Mäusebussards wie auch im Jagdrevier der als Nahrungsgäste nachgewiesenen Turmfalken und Sperber verlaufen mit der BAB 3 und der Bestandsstrecke schon mehrere Verkehrswege, die das Kollisionsrisiko im Naturraum bestimmen. Die

Neubautrasse wird in enger Bündelung mit der Bestandstrasse geführt. Unter Berücksichtigung des stark von anthropogenen Strukturen geprägten Untersuchungsraums, der Häufigkeit, der weiten Verbreitung der Arten und der Fähigkeit, sich an Gefährdungssituationen zu gewöhnen, wird das Mortalitätsrisiko als nicht signifikant erhöht erachtet. Für die weiteren nachgewiesenen Arten ist aufgrund ihrer Nahrungs- und Brutbiologie kein besonderes Kollisionsrisiko bekannt. Durch die enge Bündelung mit der Bestandstrasse ist die Erhöhung des Kollisionsrisikos im Vergleich zu einer vollkommenen Neuzerschneidung eines Gebietes zudem als deutlich geringer einzustufen. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ist durch das geplante Vorhaben somit nicht zu erwarten.

Außerdem ist durch die Elektrifizierung der Trasse grundsätzlich das Risiko von Kollisionen einzelner Vogelindividuen mit dem Fahrdraht bzw. der Speiseleitung sowie von Überspannungsschäden beim Ansitz gegeben. Durch die Überspannungsschäden/Kurzschlüsse können Tiere getötet werden.

Des Weiteren können betriebsbedingte Lärmemissionen Vögel grundsätzlich beeinträchtigen. Zur Beurteilung des Störungspotentials von sporadischen Schallereignissen ist das Verhältnis zwischen Schallpausen und der Dauer der Störereignisse entscheidend. GARNIEL ET AL. (2007) kommen in Bezug auf das Störungspotential von Eisenbahnverkehr zu dem Ergebnis, dass rund 12 Minuten Störzeit pro Stunde selbst von lärmempfindlichen Arten toleriert werden können. Bei den prognostizierten Zugzahlen kommt es demnach nicht zu einer negativen Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Lärmemissionen, weil die Störzeiten nicht erreicht werden.

5.2.2.2.1.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen

Um die direkte anlagebedingte Tötung von Individuen oder die Zerstörung von Gelegen/Eiern zu vermeiden, wird eine Bauzeitenregelung getroffen (Maßnahme V1). Die notwendige Rodung von Gehölzen und die Baufeldfreimachung finden zwischen 01. Oktober und 28. Februar, außerhalb der Brutzeit der Vogelarten statt (gem. § 39 BNatSchG).

Kollisionen an der Oberleitungsanlage können durch die konstruktive Ausgestaltung der Anlage nach der Ril 997.9114 der DB Netz wirksam vermieden werden. Die Maßnahmen werden mit der Nebenbestimmung A. V. 5.1.7 aufgegeben.

Für den Verlust der Brutstätten der beiden Haussperlingsbrutpaare werden pro Brutpaar drei Haussperlingskoloniekästen (d. h. insgesamt 6 Koloniekästen) installiert und für den Trauerschnäpper sollen 3 Vogelkästen in den angrenzenden Waldbereichen aufgehängt werden (Maßnahme K8).

Zudem werden im Zusammenhang mit dem Vorhaben neue Gebüsche aus einheimischen Sträuchern entwickelt (Maßnahmen G1 und G4), die mittelfristig als Brutplätze für Girlitz und Stieglitz fungieren können.

5.2.2.2.1.5 Bewertung

Durch die Bauzeitenregelung und die Gestaltung der Oberleitungstrasse können Verluste von Nestern oder Tötungen von Vögeln wirksam vermieden werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Trauerschnäppers durch baubedingte Flächeninanspruchnahme sind nicht zu erwarten, da die Installation von drei Nisthilfen der ökologischen Funktion der vom Vorhaben betroffenen Ruhe- und Fortpflanzungsstätte dient. Bezüglich des Buntspechts ist zwar bau- und anlagebedingt mit Verlusten von Bruthöhlen zu rechnen. Allerdings können die Spechte in die umgebenden Waldflächen ausweichen, die mit geeigneten Habitatbäumen sehr gut ausgestattet sind, zumal die Spechte ohnehin einen Pool an Höhlen besitzen, die sie nicht alle gleichzeitig benutzen. Bei den Vogelarten Girlitz und Stieglitz ist davon auszugehen, dass die Brutpaare in angrenzende Bereiche ausweichen können, weil diese ihre Nester jedes Jahr neu bauen. Zudem entstehen durch die Gestaltungsmaßnahmen G1 und G4 neue Gebüsche aus einheimischen Sträuchern, die mittelfristig als Brutplätze für Girlitz und Stieglitz fungieren können. Für die betroffenen Haussperlingsbrutpaare wird der Verlust der Brutstätten durch die sechs Haussperlingskoloniekästen kompensiert. Für die weiteren allgemein häufigen Vogelarten, deren Betroffenheit im Anhang 2 zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vom 17. Dezember 2021 dargestellt ist, sind die geplanten Vermeidungsmaßnahmen ebenfalls ausreichend, damit es nicht zu Verstößen gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG kommt.

Insgesamt bleibt für alle betroffenen Vogelarten die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten. Daher verbleiben für die Vögel trotz Realisierung des Vorhabens keine erheblichen nachhaltigen Umweltauswirkungen.

5.2.2.2.2 Säugetiere –Fledermäuse

Bei den Auswirkungen werden nur die Fledermäuse betrachtet, weil weitere wertvolle Säugetierarten, wie z. B. die Haselmaus, im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen wurden.

5.2.2.2.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Im Bereich der Baustellen und BE-Flächen werden im Zuge der Bauarbeiten Gehölze zurückgeschnitten oder gerodet. Es ist davon auszugehen, dass zwei der erfassten

potentiellen Quartierbäume baubedingt nicht erhalten werden können. Zur Herstellung der BE-Fläche 18 ist der Abriss eines Gebäudes vorgesehen. Hierdurch können potenzielle Quartiere von Fledermäusen beeinträchtigt werden.

Temporäre Lichtemissionen im Bereich der Baustellen und BE-Flächen können sich theoretisch nachteilig auf Fledermäuse auswirken, da manche Arten ausgeleuchtete Bereiche weniger häufig frequentieren oder ganz meiden. Dieser Effekt ist v. a. für Arten aus der Gattung *Myotis* nachgewiesen. Siedlungsarten wie die Zwerg-, Rauhaut- oder Breitflügelfledermaus und Großer Abendsegler sind während Jagd- oder Transferflügen weitgehend unempfindlich gegenüber Lichtemissionen [STONE, E.L. (2013)]. Da im Untersuchungsraum kein essentielles Jagdhabitat überbaut oder durchschnitten wird und die Bautätigkeiten außerhalb der Nachtstunden stattfinden werden, ist jedoch nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen. Ein Überfliegen an der EÜ Mörfelder Landstraße ist weiterhin möglich. Auch die Unterführung unter der BAB 3 bleibt während der Bautätigkeiten offen und kann von Fledermäusen uneingeschränkt genutzt werden.

Emissionen von Stäuben oder Abgasen während der Bautätigkeit spielen für Fledermäuse keine bedeutende Rolle. Lärmemissionen können allenfalls dann für Fledermäuse erheblich werden, wenn sie den Jagderfolg negativ beeinflussen (Maskierungseffekt). Dies ist bisher aber nur an sehr starken und kontinuierlichen Lärmquellen wie Autobahnen nachgewiesen. Da die Bautätigkeiten nicht mit der Lärmquelle „Autobahn“ vergleichbar sind und die Bautätigkeiten außerhalb der Nachtstunden stattfinden, wird von keiner erheblichen Beeinträchtigung von Fledermäusen durch den Baubetrieb ausgegangen.

5.2.2.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Errichtung der neuen Haltestelle Neu-Isenburg sowie den Bau der Trasse im Bereich Bf. Frankfurt-Stadion und die Verbreiterung innerhalb der Waldbereiche müssen Flächen gerodet werden. Sechs potentielle Höhlenbäume gehen anlagebedingt verloren.

Zu den anlagebedingten Wirkungen zählen auch eventuelle Zerschneidungs- oder Barriereeffekte. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Zerschneidung von Flugrouten oder Leitlinien wäre selbst bei einer weiten Interpretation des Begriffs der Fortpflanzungsstätte nur dann zu erwarten, wenn dadurch Funktionsbeziehungen zwischen Teilhabitaten so stark negativ beeinflusst würden, dass damit eine Verminderung des Fortpflanzungserfolgs der betroffenen Individuen einherginge [RUNGE ET AL. (2010)]. Wie bereits bei den anlagebedingten Auswirkungen dargestellt, wird kein essentielles Jagdhabitat überbaut oder durchschnitten und die Unterführung unter der BAB 3 kann von Fledermäusen uneingeschränkt genutzt werden. Da die Oberleitungen statische und somit für Fledermäuse gut wahrnehmbare Gebilde darstellen

und sich Fledermäuse mithilfe der Echoortung z. B. im Wald sehr gut orientieren können, ist von einer anlagebedingten Tötung durch versehentlichen Anflug der Oberleitungsanlage nicht auszugehen.

5.2.2.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Für das betriebsbedingte Kollisionsrisiko der Fledermäuse an Eisenbahnstrecken fehlt es an systematischen Untersuchungen. Wenn das Kollisionsrisiko vergleichbar mit dem an Straßen angesetzt wird, ist nach dem Leitfaden „Fledermäuse und Straßenbau“ des Kieler Instituts für Landschaftsökologie (LBV-SH 2011) ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko erst ab einem Verkehrsaufkommen von 5.000 Kfz je 24 h zu erwarten. Die Anzahl der täglich (in 24 h) durchfahrenden Züge wird sehr deutlich unter dem Verkehrsaufkommen einer Straße mit 5.000 Kfz je 24 h liegen. Zudem kommt es an Bahnstrecken nur zu kurzen Durchfahrten mit dazwischenliegenden Pausen, während die Durchfahrtereignisse an Straßen i. d. R. kontinuierlich stattfinden. Das Tötungsrisiko wird sich somit nicht signifikant ändern.

Bahnbetriebsbedingte Licht- und Lärmemissionen können Fledermäuse grundsätzlich beeinträchtigen. Zu solchen Emissionen kommt es an der Strecke nicht konstant, sondern nur kurzzeitig bei durchfahrenden Zügen. In EBA (2004) wird dargelegt, dass aufgrund des diskontinuierlichen Auftretens bei vorbeifahrenden Zügen und der ansonsten nicht ausgeleuchteten Strecke die Lichteinwirkungen nicht erheblich sind. In den Abend- und Nachtstunden ist zudem die Zugfrequenz reduziert. In den Zeiträumen zwischen zwei Zugfahrten wird kein Zugverkehrslärm emittiert. In EBA (2004) wird dargelegt, dass es erst ab einer Zugdichte von ca. 15 Zügen je Stunde zu erhöhten Zerschneidungswirkungen kommt. Vor diesem Hintergrund und weil im Bereich vom PFA Süd 1 nur entlang von Bestandsstrecken Gleise gebaut werden, werden die Auswirkungen durch den Bahnbetrieb insgesamt als unerheblich bewertet.

5.2.2.2.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen

Als Maßnahmen werden die Bauzeitenregelung (V1), die Kontrolle von Höhlenbäumen (V10) und die artenschutzrechtliche Kontrolle von Gebäuden (V15) vorgesehen, um zu vermeiden, dass Fledermäuse in potenziellen Quartierbäumen oder bei dem Abriss der Gebäude zu Schaden kommen werden. Für die anlage- und baubedingten Verluste potentieller Quartierbäume werden Fledermauskästen (K9) als Ersatzquartiere aufgehängt. Die an das Baufeld angrenzenden Höhlenbäume mit potentiellen Quartieren werden mit einem Baumschutz versehen (Maßnahme V2).

5.2.2.2.5 Bewertung

Bei den Fledermäusen sind bei Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen keine erheblich nachhaltigen Umweltauswirkungen zu befürchten.

5.2.2.2.3 Reptilien

Für die Waldeidechsen und Blindschleichen, die außerhalb des Vorhabenbereichs erfasst wurden, ist nicht von Auswirkungen auszugehen.

5.2.2.2.3.1 Baubedingte Auswirkungen

Baubedingte Flächeninanspruchnahmen von Zauneidechsen-Lebensräumen im gesamten PFA Süd 1 erfolgen auf ca. 1.670 m². Im Bereich Neu-Isenburg bis Dreieich Buchschlag werden für einen sehr kurzen Zeitraum Flächen für das Einbringen von Erdkabeln in Anspruch genommen.

Zauneidechsenhabitate, die im Umfeld der Baustraßen oder von BE-Flächen liegen, könnten theoretisch durch Erschütterungen während der Bauzeit vorübergehend beeinträchtigt werden. Es gibt jedoch keine wissenschaftlich gesicherten Belege über diese Störwirkung und die Zauneidechsen können in ungestörte Bereiche ausweichen. Deshalb sind erhebliche baubedingte Störungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

5.2.2.2.3.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme gehen ca. 12.340 m² Zauneidechsen-Lebensräume verloren.

Im Bereich des Bf. Neu-Isenburg existiert auf der Ostseite der Bestandsbahnanlagen eine Lärmschutzwand (LSW), die im Zuge der erforderlichen Lärmvorsorgemaßnahmen im PFA Süd 1 erneuert bzw. erhöht wird. Die bestehende LSW beeinträchtigt im Ist-Zustand die Austauschbeziehungen für bodengebundene Kleintiere (Barrierewirkung). Diese Wirkung besteht bereits im Ist-Zustand, wird also nicht durch die Planungen der RTW hervorgerufen.

5.2.2.2.3.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Die Störempfindlichkeit von Zauneidechsen ist vergleichsweise gering, wie bspw. ihre regelmäßigen Vorkommen an Bahnanlagen unmittelbar im Böschungsbereich der Bestandsstrecke zeigen. Die vom Zugverkehr ausgelösten Erschütterungen werden toleriert, die zusätzlichen Schallimmissionen sind ebenfalls nicht als relevante nachteilige Auswirkung einzustufen. Es ist daher nicht zu erwarten, dass durch das geplante Vorhaben die Nutzung angrenzender Fortpflanzungs- und Ruhestätten betriebsbedingt beeinträchtigt wird.

5.2.2.2.3.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen

Die Flächen, die für das Einbringen von Erdkabeln in Anspruch genommen werden,

werden durch die Umweltfachliche Bauüberwachung kurz vor und während des Bauvorgangs kontrolliert. Bei der Kontrolle angetroffene Zauneidechsen werden abgefangen und aus dem Eingriffsbereich verbracht.

Um das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG durch die anlage- und baubedingten Flächeninanspruchnahmen zu vermeiden, werden Ersatzhabitats (CEF-Flächen; ca. 11.000 m² Maßnahmen K1, K2, K4 und K7, inklusive zweier temporärer Flächen) für die Art geschaffen. Es werden die vom Vorhaben betroffenen Zauneidechsen vor Baubeginn umgesetzt (Maßnahme V5). Die Maßnahmen gewährleisten, dass die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird. Weiterhin werden entlang der Bestandsstrecke Maßnahmen zur Stützung der Population im Umfang von 9.900 m² (K3, K5, K6) durchgeführt. Die Flächen stehen den Tieren dauerhaft zur Verfügung und zielen darauf ab, die Populationen zu stützen sowie den guten Erhaltungszustand der Art im Untersuchungsraum zu wahren.

Die bestehende Barrierewirkung durch die Lärmschutzwand im Bf. Neu-Isenburg wird aufgehoben, weil in der neu zu errichtenden Lärmschutzwand Kleintierdurchlässe (V11) vorgesehen sind.

5.2.2.2.3.5 Bewertung

Bei den Reptilien sind bei Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen keine erheblich nachhaltigen Umweltauswirkungen zu befürchten.

5.2.2.2.4 Amphibien

5.2.2.2.4.1 Baubedingte Auswirkungen

Im Bereich des zu verlegenden Regenrückhaltebeckens südlich des Bf. Neu-Isenburg wurden vier Amphibienarten, nämlich Erdkröte (*Bufo bufo*), Grasfrosch (*Rana temporaria*), Bergmolch (*Triturus alpestris*) und Teichmolch (*Lissotriton vulgaris*) erfasst. Bauzeitlich ist mit Beeinträchtigungen der vorgenannten Arten zu rechnen.

5.2.2.2.4.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Am Bf. Frankfurt-Stadion im Bereich der geplanten Gleise, die an die Bestandsstrecke angebaut werden, wurden in der Kleingartenanlage nördlich des Bf. Frankfurt-Stadion Erdkröten nachgewiesen. In der Kleingartenanlage sind mehrere kleine Gartenteiche vorhanden, die potenzielle Laichgewässer für u. a. Erdkröten sind. Einzelne Teiche werden überbaut und es besteht die Gefahr, dass die Amphibien in das Baufeld einwandern.

5.2.2.2.4.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Im Bereich des PFA Süd 1 werden Gleise, bis auf den Abzweig nach Neu-Isenburg, nur entlang von Bestandsstrecken gebaut. Amphibienquerungen über die Gleise sind nicht zu erwarten. Eine Querung über die geplante Trasse kann aufgrund der bestehenden Trennwirkung der bestehenden Trassen ausgeschlossen werden. Eine Gefährdung von Amphibien ist beim Wechsel zwischen der Kleingartenanlage Fischer Lucius und dem südlich gelegenen Gewässer denkbar.

5.2.2.2.4.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen

Es ist vorgesehen, die Amphibien vor Baubeginn aus dem zu verlegenden Regenrückhaltebecken am Bf. Neu-Isenburg abzusammeln und die abgesammelten Amphibien in das bestehende Rückhaltebecken südlich Fischer-Lucius bei Neu-Isenburg zu verbringen (V6). Nach Bauabschluss steht das verlegte Regenrückhaltebecken wieder zur Verfügung und kann besiedelt werden.

Um zu vermeiden, dass Amphibien in den Baubereich am Bf. Frankfurt-Stadion einwandern, wird entlang des Weges parallel zu den Kleingärten vor der Baufeldfreimachung ein Amphibienzaun (V3) gestellt. Im Bereich der Maßnahme K1 werden bestehende Amphibiengewässer der ehemaligen Kleingartenanlage als Ersatzhabitate für Amphibien herangezogen und ggf. werden Gewässer neu angelegt. Die Fläche K1 wird vor Baubeginn mit Amphibienschutzzäunen umgeben, um zu vermeiden, dass Amphibien aus den Gewässern abwandern. Der Bereich, in dem die Trasse angebaut wird, wird vor der Winterruhe der Amphibien und vor der Baufeldfreimachung auf das Vorkommen von Amphibien hin untersucht. Vorhandene Amphibien werden abgesammelt und in die umzäunten Gewässer verbracht (V6). Im Bereich des Abzweigs Neu-Isenburg wird als Vermeidungsmaßnahme (V14) ein dauerhafter Amphibienzaun an der Nord- und auf der Südseite der Einschnittsböschungen installiert.

5.2.2.2.4.5 Bewertung

Durch die vorgenannten Maßnahmen können erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf Amphibien ausgeschlossen werden.

5.2.2.2.5 Heuschrecken

5.2.2.2.5.1 Baubedingte Auswirkungen

Im Bereich des Bf. Frankfurt-Stadion werden auf baubedingt beanspruchten Bahnböschungen und den angrenzenden Flächen Lebensräume von sechs im Großraum Frankfurt weit verbreiteten Heuschreckenarten (Nachtigall-Grashüpfer, Brauner Grashüpfer, Gemeiner Grashüpfer, Waldgrille, Blauflügelige Ödlandschrecke und

Blauflüglige Sandschrecke) tangiert. Auf den BE-Flächen entlang des Bf. Neu-Isenburg werden Habitate des Gemeinen Grashüpfers und in Dreieich-Buchsschlag von Nachtigall-Grashüpfer, Gemeiner Grashüpfer, Zweifarbige Beißschrecke, Waldgrille, Bunter Grashüpfer und Gewöhnliche Strauchschrecke baubedingt beansprucht.

5.2.2.2.5.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Im Bf. Frankfurt-Stadion im Bereich der geplanten Gleise, wird der Lebensraum des Gemeinen Grashüpfers überbaut. Entlang des Bf. Neu-Isenburg wird anlagebedingt der Lebensraum des Braunen Grashüpfers in Anspruch genommen.

5.2.2.2.5.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Im Falle der Erhöhung der Zugfrequenz sind Verluste unter den nachgewiesenen Heuschreckenarten als mögliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen denkbar. Bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen liegt das verbleibende Restrisiko einer Kollision innerhalb des allgemeinen Lebensrisikos wildlebender Tiere in der Kulturlandschaft und ist nicht signifikant erhöht. Darüber hinaus ist aufgrund der bestehenden Vorbelastungen, insbesondere unter Berücksichtigung der bestehenden Bahnstrecke 3611 Richtung Frankfurt-Niederrad, keine signifikante Erhöhung der Kollisionsgefährdung durch das Vorhaben zu erwarten.

5.2.2.2.5.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen

Die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen stehen nach Bauabschluss im Bereich des Standortes Frankfurt-Stadion wieder zur Verfügung. Bei der Wiederherstellung der Böschungflächen und der bauzeitlich beanspruchten Flächen ist darauf zu achten, dass Lebensräume für die im Raum vorhandenen Heuschrecken durch die Anlage von Sand- und Kiesflächen entstehen. Des Weiteren ist vorgesehen, im Rahmen der Maßnahme K1 Sandflächen anzulegen, die zusammen mit der vorgesehenen, eher schütterten Vegetation auf der Maßnahmenfläche zusätzlich geeignete Lebensräume für die beiden besonders geschützten Arten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke bereitstellen.

5.2.2.2.5.5 Bewertung

Es ist davon auszugehen, dass vorhandene Heuschrecken während der Bauzeit in angrenzende vorhandene und geeignete Lebensräume abwandern. Durch die geplante Gestaltung der Böschungen und die Maßnahmen für die Eidechsen entstehen geeignete Lebensräume für die Heuschrecken, so dass insgesamt nicht von erheblich nachhaltigen Umweltauswirkungen für die Artengruppe auszugehen ist.

5.2.2.2.6 Libellen

Die erfassten Libellenarten wurden ausschließlich an dem ehemaligen Rückhaltebecken südlich der Kleingartenanlage „Fischer Lucius“ nachgewiesen. Im Bereich des ehemaligen Rückhaltebeckens sind keine baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen durch das Vorhaben gegeben.

5.2.2.2.7 Nachtkerzenschwärmer

Da der Nachtkerzenschwärmer im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen wurde, kann eine Betroffenheit ausgeschlossen werden.

5.2.2.2.8 Totholzkäfer

5.2.2.2.8.1 Baubedingte Auswirkungen

Innerhalb der baubedingt benötigten Flächen sind keine Heldbockbäume vorhanden. Waldlebensräume von Hirschkäfer (Konfliktbereich Ko14) sowie der weit verbreiteten Arten Gewöhnlicher Rosenkäfer und Sägebock werden durch Baufelder und BE-Flächen baubedingt in Anspruch genommen.

5.2.2.2.8.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme gehen zwei Heldbock-Habitatbäume nördlich des Stadions und östlich der Kleingartenanlage verloren (Konfliktbereich Ko7). Des Weiteren werden Lebensräume von Hirschkäfer (Konfliktbereich Ko14) sowie der weit verbreiteten Arten Gewöhnlicher Rosenkäfer und Sägebock in den Waldbeständen entlang der Trasse in Anspruch genommen.

5.2.2.2.8.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Aufgrund der Vorbelastungen durch den bestehenden Bahnbetrieb und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen ist keine signifikante Erhöhung der Kollisionsgefährdung für die Totholzkäfer zu befürchten.

5.2.2.2.8.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen

Um die Beeinträchtigung von Heldbock und Hirschkäfer zu vermeiden, werden die beiden Habitatbäume des Heldbocks (V7) und ggf. vorhandene Wurzelstubben mit Hirschkäfer-Larven (V8) umgesetzt und Hirschkäfermeiler angelegt (V9).

Als weitere Vermeidungsmaßnahmen werden alle Bäume am Rand des Baufeldes durch geeignete Schutzmaßnahmen gegen Beschädigung während der Bauphase gesichert (V2/ V4).

5.2.2.2.8.5 Bewertung

Für Heldbock und Hirschkäfer können aufgrund der genannten Vermeidungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen der betroffenen Populationen ausgeschlossen werden. Von einer erheblichen Beeinträchtigung der Arten Gewöhnlicher Rosenkäfer und Sägebock ist ebenfalls nicht auszugehen, da diese weit verbreitet und ungefährdet sind und im Umfeld des Vorhabens noch genügend Lebensraum zur Verfügung steht. Für die Totholzkäfer verbleiben daher keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen.

5.2.2.2.9 Fische und Makrozoobenthos

Das einzige Fließgewässer innerhalb des Untersuchungsraumes ist der Hengstbach, der die Bahntrasse ca. 500 m nördlich der Haltestelle Dreieich-Buchsschlag kreuzt. Da durch das Vorhaben keine Eingriffe in den Hengstbach stattfinden und auch nicht von einer Ausbreitung von Emissionen, Luftschadstoffen und Stäuben bis zum Hengstbach auszugehen ist, können erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf die Arten des Fließgewässers ausgeschlossen werden.

5.2.2.3 Biologische Vielfalt

Auf Grundlage der Auswirkungsprognose ist zu prüfen, ob darüber hinaus eine Beeinflussung der biologischen Vielfalt gemäß § 2 Abs. 1 UVPG resultieren kann. Wie bereits dargestellt werden die Beeinträchtigungen im Schutzgut Tiere und Pflanzen vermieden, vermindert und kompensiert. Von Auswirkungen auf die biologische Vielfalt ist daher nicht auszugehen.

5.2.2.4 Auswirkungen auf Schutzgebiete

Die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet 5917-305 "Schwanheimer Wald" wird in einer eigenen FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 19.3a) betrachtet. Das Vorhaben tangiert das o. g. FFH-Gebiet nur randlich im Bereich einer Bestandsböschung mit angrenzendem, schwachdimensioniertem Kiefern- und Buchenmischwald. Eine Beeinträchtigung von über die Erhaltungsziele geschützten Lebensraumtypen oder Arten ist daher nicht gegeben.

Auf dem überwiegenden Teil des Streckenabschnitts vom Beginn des PFA Süd 1 bis km 4,7+00 kommt es durch das Vorhaben zu bau- und anlagebedingten Eingriffen im Landschaftsschutzgebiet "Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main". Es werden überwiegend Laubmischwaldbestände, deren Erhalt u. a. Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes ist, bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen. In der Zone I des LSG werden ca. 1,2 ha bauzeitlich und 1,7 ha anlagebedingt in Anspruch genommen (vgl. Anlage 19.4.1a und b). In der Zone II, in der der überwiegende Teil des PFA Süd 1 liegt, werden ca. 3,3 ha bauzeitlich und 10,9 ha anlagebedingt beansprucht.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen ca. km 4,7 und km 6,1 kommt es durch das Vorhaben zu bau- (0,6 ha) und anlagebedingten (3,0 ha) Eingriffen im Landschaftsschutzgebiet „Landkreis Offenbach“. Es werden überwiegend Waldflächen bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen.

In den Landschaftsschutzgebieten wirken sich die bauzeitlichen Eingriffe nicht erheblich aus, weil die Flächen nach Bauabschluss wiederhergestellt werden.

Der Charakter der Landschaftsräume, das Landschaftsbild und die freiraumgebundene Erholung in den beiden Landschaftsschutzgebieten wird nicht erheblich beeinträchtigt, da bereits eine erhebliche Vorbelastung vorliegt und das Vorhaben in enger Bündelung mit vorhandenen Infrastrukturen verläuft. Es gibt keine Neuzerschneidung. Durch die geplanten Kompensations-, Wiederherstellungs- und Gestaltungsmaßnahmen werden die Eingriffe in den Naturhaushalt kompensiert, d. h. vorhandene Strukturen und die naturraumtypische Vielfalt werden wiederhergestellt, gesichert und nachhaltig gefördert.

Die Voraussetzungen für die landschaftsschutzrechtlichen Genehmigungen liegen nachweislich vor.

5.2.3 Bewertung

Erhebliche nachteilige bau-, anlage- oder betriebsbedingte Umwelteinwirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht zu besorgen.

5.3 Boden

5.3.1 Bestand

Bei den im Untersuchungsraum vorhandenen Bodentypen handelt es sich überwiegend um Braunerden aus Terrassensedimenten. Auf eingestreuten Dünengebieten bildeten sich Braunerden mit Bändern auf Flugsand. Westlich von Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag haben sich auf sandigen Hochflutsedimenten Parabraunerden mit Bänderparabraunerden und Braunerden sowie Pseudogley-Braunerden aus geringmächtigem Flugsand gebildet. Bei den Flugsandböden handelt es sich um Böden mit einer hohen Archiv- und Lebensraumfunktion, die ein hohes Biotopotential, aber auch eine hohe Hintergrundbelastung aufweisen.

In der Aue des Hengstbaches bei Dreieich-Buchsschlag bildeten sich Vega und Gley-Vega aus carbonatfreien schluffig-lehmigen Auensedimenten.

Pseudogleye befinden sich südwestlich von Neu-Isenburg im Hegwald. Westlich des

Bf. Frankfurt-Stadion quert die Trasse ein Band aus Gleye mit Nassgleyen auf Terrassensedimenten. Anmoorgleye, Niedermoorgleye bzw. Niedermoore mit abgesenktem Grundwasser liegen nördlich des Bf. Frankfurt-Stadion bei der Baumschule. Daran schließen sich südlich Gley-Braunerden mit Pseudogley-Braunerden aus Terrassensedimenten an (westlich des Gleisdreiecks). Östlich des Gleisdreiecks kommen Gley-Braunerden auf grundwassernahen Flugsanden vor.

Die Verteilung der Bodentypen ist im Bestandsplan Boden/Wasser (Anlage 19.4.3, Index a und b) dargestellt.

Die Bodenfunktionen des Untersuchungsraums sind ganz überwiegend nicht bewertet (vgl. Anlage 19.4.3a/b).

Lediglich für zwei an den Rändern des Untersuchungsraums gelegene Bodeneinheiten liegen diesbezügliche Bewertungen im Sinne des § 2 Abs. 2 BBodSchG vor (Baumschule nördlich des Bf. Frankfurt-Stadion – mittlere Gesamtbewertung; Kleingärten nördlich der Forsthauskurve – sehr geringe Gesamtbewertung).

Im Untersuchungsraum des PFA Süd 1 befinden sich verschiedene bekannte, in Abbildung 2 dargestellte Altlastenflächen, wobei sich die grau hinterlegten Flächen auf bahneigenen, die anderen auf bahnfremden Liegenschaften befinden.

Abschnitt / Bau-km	Verdachtsflächen (VF)- Nr.	VF-Bezeichnung	Ortsteil / Adresse	Rechts-/ Hochwert	Beschreibung und Bezug zur Baumaßnahme
Ffm Stadion /ca. km 0,23 – km 0,48	VF 2/01 (B-004164-507, DB AG)	Ölunfall Gleisdreieck	Ffm. Sachsenhausen Süd, Flughafenstraße	R3474170 / H5548215	Zugunfall im Jahr 1977 mit Eintrag von Leichtöl; Schaden wurde umfassend saniert
Ffm Stadion – Abzw. Forsthaus / ca. km 0,5 – km 0,8	VF 2/02 (B-004164-503, DB AG)	Parkplatz Gleisdreieck	Ffm. Schwanheim, Flughafenstraße	R3474550 / H5548500	Bis ca. 10 m mächtige Auffüllung aus bauschutthaltigem Material
Ffm Stadtwald / ca. km 2,9 – km 3,1	VF 2/03 (ALTIS 412.000.140-019)	Ablagerung, Deponie für Bauschutt, Erdaushub und Weierschlamm	Isenburger Schneise	R3476450 / H5548060	Ehem. Deponie, ca. 50 m östlich der Trasse
Ostast Bf. Neu-Isenburg nach Neu-Isenburg-Zentrum, km 4,91	VF 2/04 (B-004150-504, DB AG)	Stellwerk	Bf. Neu-Isenburg	R3476105 / H5546395	Altlastenverdacht wurde nicht bestätigt
Bf. Neu-Isenburg, km 5,15 bahnlinks	VF 2/05 (ALTIS 438.009.010-	Altstandort ehem. Sägewerk Kröm-	Neu-Isenburg, Bahnhofstr. 302	R3476200 H5546150	Kleinräumige Bodenbelastungen

	001.214)	melbein			durch MKW
Südast Bf. Neu-Isenburg nach Dreieich-Buchschlag, ca. km 7,91 bahnrechts	VF 2/13 (ALTIS 438.002.010- 027)	Altablagerung	Dreieich- Buchschlag	R3475770 / H5543440	Ca. 50 m südlich der Trasse
Südast Bf. Neu-Isenburg nach Dreieich-Buchschlag, ca. km 8,35	VF 2/14 (ALTIS 438.002.010- 001.182)	Buchschlag 2007, UWB – Gleisbett nördl. Bhf.	Dreieich- Buchschlag am Bhf. o. Nr.	R3475800 / H5543000	Sanierung abgeschlossen, nördlich angrenzend wurden bei der abfalltechn. Untersuchung 2015 erhöhte PAK-Gehalte festgestellt

Abbildung 2: Altlastenflächen im Untersuchungsraum des PFA Süd 1, Quelle RTW, Planfeststellungsunterlagen, 2021

Die Untergrundverhältnisse entlang der Strecke wurden punktförmig v. a. im Hinblick auf die Bodenart (Korngrößen und Konsistenz) und ihre Eigenschaften als Baugrund sowie Grundwasserleiter und –stauer untersucht und bewertet. Auf die ausführlichen geotechnischen Berichte (Anlage 21) wird insoweit verwiesen.

5.3.2 Auswirkungen

5.3.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Die baubedingten Auswirkungen durch die Emission von Luftschadstoffen der Baumaschinen und –fahrzeuge auf den Boden sind vernachlässigbar, da sie auf die Bauzeit beschränkt sind und im Vergleich zur plangegebenen Vorbelastung zu keiner wesentlichen Mehrbelastung führen.

Für Baustraßen und BE-Flächen werden im PFA Süd 1 insgesamt ca. 6,7 ha Fläche in Anspruch genommen. Ein großer Teil davon (3,18 ha) betrifft deutlich vorbelastete bzw. (teil-)versiegelte Siedlungs- und Verkehrsflächen. Die betroffenen natürlichen Böden werden nach Bauabschluss rekultiviert und fachgerecht wiederhergestellt werden. Für die Nutzung der BE-Fläche 18 südlich der Forsthauskurve werden nicht mehr genutzte Gebäude des ehemaligen Hundesportvereins zurückgebaut. Auf diese Weise wird eine Fläche von 140 m² entsiegelt und nach Bauabschluss neu gestaltet (Maßnahme K 20).

Die bodeneingreifenden Maßnahmen im Bereich des Bf. Frankfurt-Stadion betreffen eine auf einen Ölunfall zurückgehende, jedoch umfassend sanierte Altlastenfläche. Weitere Altlastenflächen befinden sich im Umfeld der Baumaßnahme, sind jedoch nicht direkt betroffen.

Um erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Boden während der Ausführung der Bauarbeiten zu vermeiden, sieht die Vorhabenträgerin die folgenden Maßnahmen vor:

- Der Boden wird durch fachgerechten Abtrag vor Baubeginn, Zwischenlagerung und Wiederverwertung des Oberbodens gemäß DIN 18915 schonend behandelt.
- Bodenaushub wird auf seine Verwertungseignung unter Beachtung von § 12 BBodSchV und DIN 19731 überwacht.
- Im Bereich der Baustellenflächen wird der Boden vor Verunreinigungen durch austretende Betriebs- oder Schmierstoffe der eingesetzten Baumaschinen und –fahrzeuge geschützt.
- Beim Antreffen von Altlasten werden die zuständigen Behörden unverzüglich unterrichtet und die erforderlichen Vorkehrungen werden getroffen.
- Für die Lagerung von belastetem Material werden geeignete Bereitstellungsflächen genutzt, um schadstoffbelastete Sickerwassereinträge in den Boden und das Grundwasser zu vermeiden.
- Rekultivierung und Wiederherstellung der Bauflächen (Maßnahmen W1 bis W17, G1 bis G7).
- Begleitung der Bauausführung durch eine Umweltfachliche Bauüberwachung (Maßnahme V12), die die Baumaßnahme auch unter bodenkundlichen Gesichtspunkten überwacht.

5.3.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt werden insgesamt ca. 21,8 ha Fläche in Anspruch genommen. Große Anteile davon (ca. 11,5 ha) sind als Flächen für Siedlung, Industrie und Verkehr bereits erheblich vorbelastet.

Die Inanspruchnahme der verbleibenden, natürlich gelagerten Böden bzw. Bodentypen verteilt sich auf die Abgrabungen/Überschüttungen zur Anlage von Böschungen, die Abgrabungen für Entwässerungsmulden, Versickerbecken und Regenkläranlagen, die Teilversiegelung durch Wirtschaftswege mit wassergebundener Decke und Bankette entlang von Wegen sowie die Versiegelung für die Betriebsanlage einschl. der Haltepunkte und Wege. Darüber hinaus verbleiben nicht mehr sinnvoll nutzbare Einschlussflächen, die meist zwischen dem Gleisbereich und Wegen o. ä. gelegen sind. Diese werden nach Abschluss der Maßnahme begrünt oder bepflanzt, so dass insoweit keine gewichtigen Eingriffe in den Boden stattfinden.

Dem erwarteten Bodenaushub von ca. 220.000 m³ steht ein Einbaubedarf von verdichtungsfähigem Bodenmaterial in Bahndämmen, als Hinterfüllmaterial u. a. von ca. 431.200 m³ gegenüber. Im Hinblick auf den Bodenaushub sind insbesondere in Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag belastete Auffüllungen bis LAGA-Klasse > Z2 zu erwarten.

Die Trasse liegt außerhalb von Kontaminationsflächen. Im Bereich Bf. Frankfurt-Stadion quert die RTW-Trasse zwei Altlastenverdachtsflächen mit geringem Gefährdungspotenzial. Im Bereich des Bf. Dreieich-Buchsschlag wurde eine PAK-haltige Auffüllung saniert. Hier sowie in Neu-Isenburg sind weitere PAK-haltige Auffüllungen zu erwarten.

Die anlagebedingte vollständige Versiegelung geht mit dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen einher. Das Retentions-, Filter- und Puffervermögen sowie das Ertragspotenzial der betroffenen Flächen geht verloren. Die Flächen scheiden als Lebensraum sowohl für Pflanzen als auch für Bodenorganismen aus, da keine Niederschläge, Luft, Nährstoffe und Vegetationsreste eindringen können.

Eine deutliche Beeinträchtigung erfolgt - wenn auch in geringerem Maße - in Bereichen mit einer Teilversiegelung des Bodens (Bankette und unversiegelte Wege), in denen die natürlichen Bodenprozesse durch geringeren Stoffaustausch (Luft, Wasser) und Verdichtung stark gestört sind.

Die erforderlichen Abgrabungen und Aufschüttungen für Einschnitts- oder Dammlagen bzw. für die Herstellung der Entwässerungseinrichtungen haben eine Veränderung und Vermischung der Bodenstruktur und damit eine Beeinträchtigung der natürlichen Bodenprozesse zur Folge.

Die unvermeidliche Inanspruchnahme von Boden wird mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen mitkompensiert. Auch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen zur Begrünung der Böschungflächen und Entwässerungsgräben haben positive Wirkungen für das Schutzgut Boden. Eine eigene Kompensation für Eingriffe in den Boden ist nicht erforderlich, weil die KV 2005, die vorliegend gem. der Übergangsregelung des § 8 der KV 2018 Anwendung findet, dies nicht fordert.

5.3.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt kommt es zur Emission von Stoffen wie Eisen und Kupfer aus dem Schienen- und Leitungsabrieb. Die Emissionen sind jedoch sehr gering und auf den Nahbereich beschränkt.

5.3.3 Bewertung

Bei Umsetzung der o. g. Rekultivierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie des

vorgesehenen, oben beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes können die den Boden betreffenden bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden vermieden bzw. kompensiert werden. Es verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

5.4 Wasser

5.4.1 Bestand

5.4.1.1 Oberflächengewässer

Im Untersuchungsraum befinden sich mehrere Stillgewässer:

Der Tiroler Weiher ist ein künstlich angelegter Weiher im Stadtwald Frankfurt östlich des Stadions, der zur Anreicherung des Grundwassers dient.

Nordwestlich von Neu-Isenburg liegen westlich der Trasse drei künstlich angelegte Regenwasser-Sickerbecken und ein als Ausgleichsmaßnahme für diese Sickerbecken angelegtes naturnahes Kleingewässer.

Im Alten Hegwald südlich der Kleingartenanlage „Fischer Lucius“ befindet sich ein quadratisch angelegtes, ehemaliges Rückhaltebecken, das in einer eingezäunten Fläche liegt. Das eutrophe Gewässer besitzt aufgrund der Uferpflanzen und der im Wasser liegenden Totholzbäume eine hohe Bedeutung für geschützte Wasservogelarten und als Lebensraum für Amphibien.

Im Wald westlich des Bf. Neu-Isenburg südlich der P+R-Anlage liegt ein weiteres künstlich angelegtes zweigeteiltes Regenrückhaltebecken, das der Entwässerung der Bahnanlagen dient und dem nur ein geringer Biotopwert zukommt.

Das einzige Fließgewässer im PFA Süd 1 ist der Hengstbach, der Teil des Wasserkörpers Schwarzbach/Walldorf (DEHE_2398.3) ist.

Für den Hengstbach, der die Trasse der RTW in Dreieich-Buchsschlag unterquert, ist durch die Verordnung über die Feststellung des Überschwemmungsgebietes des Hengstbaches in den Städten Dreieich und Neu-Isenburg (Landkreis Offenbach) vom 18. November 2003 (StAnz. 51-52/2003, S. 5123) ein Überschwemmungsgebiet (HQ₁₀₀) festgesetzt worden, das auch Flächen beidseits der Eisenbahnstrecke umfasst.

5.4.1.2 Grundwasser

Der Untersuchungsbereich umfasst mehrere Grundwasserkörper.

Der Grundwasserkörper DEHE_2490_3101 „Kelsterbach/Neu-Isenburg“ ist beginnend mit der Neubaustrecke bis einschl. EÜ Mörfelder Landstraße und ab dem südlichen Ende der Forsthauskurve bis einschl. Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg betroffen und nimmt flächenmäßig den größten Teil der RTW-Strecke im Abschnitt Süd 1 ein. Der GWK befindet sich sowohl mengenmäßig als auch chemisch in einem guten Zustand. Um den guten Zustand zu erhalten, sind weitere Maßnahmen geplant (Reduzierung von Nährstoffeinträgen, Umsetzung/Aufrechterhaltung der Wasserschutzmaßnahmen in Trinkwasserschutzgebieten, Einrichtung und Weiterbetrieb verschiedener Beratungs-, Informations-, Fortbildungs- und Förderprogramme, vertiefende Untersuchungen und Kontrollen)³.

Der Grundwasserkörper DEHE_2470_3202 „Main“ ist im Bereich nach der EÜ Mörfelder Landstraße bis zum südlichen Ende der Forsthauskurve betroffen. Der GWK ist mengenmäßig in einem guten, chemisch jedoch in einem schlechten Zustand, was auf den landwirtschaftsbedingten Eintrag von Nitrat zurückzuführen ist. Zur Reduzierung dieser Einträge sind verschiedene Maßnahmen (analog zum Grundwasserkörper DEHE_2470_3101 „Kelsterbach/Neu-Isenburg“) vorgesehen.

Der Grundwasserkörper DEHE_2398_3101 „Ried“ ist im Bereich südlich des Kreuzungsbauwerkes Neu-Isenburg bis zum Bf. Dreieich-Buchschlag betroffen. Der GWK ist mengenmäßig in einem guten, chemisch jedoch in einem schlechten Zustand, was auf Einträge von Nitrat, Ammonium und Pestiziden zurückzuführen ist. Zur Reduktion dieser Einträge sind verschiedene Maßnahmen (analog zum Grundwasserkörper DEHE_2470_3101 „Kelsterbach/Neu-Isenburg“) vorgesehen.

Wegen Einzelheiten zur Grundwasserqualität wird auf das hydrologische Gutachten Bezug genommen, das dazu ausführliche Darlegungen enthält.

Die hydrogeologischen Standortfaktoren sind im Untersuchungsraum bzgl. des Grundwasserschutzes meist nur durchschnittlich ausgebildet und bewirken in ihrer Summe einen nur geringen Schutz des Grundwasservorkommens.

Mit Ausnahme des östlichen Abschnittes des im Bf. Frankfurt-Stadion zu verlegenden S-Bahn-Gleises beträgt der Grundwasserflurabstand im gesamten PFA Süd 1 mindestens 10 Meter.

Die großräumige Grundwasserfließrichtung im Untersuchungsraum wird von der Entwässerung in den Main bestimmt. Aufgrund der Einrichtung mehrerer durch VO festgesetzter, den kompletten Untersuchungsraum abdeckenden Wasserschutzgebiete

³ S. <https://geoportal.bafg.de/mapapps/resources/apps/WKSB/index.html?lang=de>

(WSG Stadtwaldwasserwerke, WSG Neu-Isenburg und Breitensee)⁴, wird das natürliche Grundwasserfließgeschehen maßgeblich von der Nutzung des Grundwasserleiters als Trinkwasserressource beeinflusst.

Die jeweils maßgeblichen Verbote der Handlungen und Zustände, die das Grundwasser gefährden könnten, bzw. die zu beachtenden Vorsichtsmaßnahmen sind in den Verordnungen der WSG reglementiert.

5.4.2 Auswirkungen

5.4.2.1 Oberflächengewässer

Bau- bzw. anlagebedingte Eingriffe in den Hengstbach und dessen Überschwemmungsgebiet erfolgen nicht. Sicherzustellen ist allerdings, dass im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen im Bereich der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage (Schienenstegdämpfer, Kabelkanal) keine Stoffeinträge in den Hengstbach erfolgen.

Die Entwässerung in Vorfluter ist im PFA Süd 1 ebenfalls nicht vorgesehen.

Das südlich der P+R-Anlage Neu-Isenburg befindliche künstlich angelegte Regenrückhaltebecken muss anlagebedingt verlegt werden.

Weitere Auswirkungen auf Oberflächengewässer sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

5.4.2.2 Grundwasser

5.4.2.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Das Baufeld befindet sich komplett im Geltungsbereich verschiedener Wasserschutzgebiete, was es grundsätzlich bei der Durchführung der Bauarbeiten zu beachten gilt und besondere Vorkehrungen erforderlich macht. In besonderem Maße gilt dies für Bautätigkeiten im Nahbereich der Gewinnungsanlagen der Stadtwaldwasserwerke (WSG-Zonen II und III A bei einer Fließzeit von weniger als einem Jahr). Aufgrund der unumgänglichen Bautätigkeiten im Nahbereich des Wasserwerks Goldstein in-

⁴ VO zur Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlagen Pumpwerk „Hinkelstein“, Pumpwerk „Schwanheim“, Pumpwerk „Goldstein“, Pumpwerk „Oberforsthaus“ und Pumpwerk „Staustufe Griesheim“ der Stadtwerke Frankfurt GmbH im Frankfurter Stadtwald vom 17. November 1997 (StAnz. 18/1998, S. 1246, berichtigt am 26. Mai 1998, StAnz. 24/1998, S. 1668), VO zur Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für die Wassergewinnungsanlagen der Stadtwerke Neu-Isenburg, Landkreis Offenbach, vom 20. April 1989 (StAnz. 22/1989, S. 1214) und VO zum Schutze der Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadtwerke Sprendlingen GmbH, Sitz in Dreieich, Landkreis Offenbach (StAnz. 46/1977, S. 2214), derzeit im Neuausweisungsverfahren.

nerhalb der WSG-Zone II ist eine Gefährdung des Grundwassers und der Trinkwasserversorgung nicht auszuschließen.

Bauzeitliche Grundwasserhaltungen sind nicht erforderlich. Das beim Betonieren der Bohrpfähle und ggf. bei den Ankerarbeiten verdrängte Grundwasser wird ebenso wie das auf den abgedichteten Baustellen anfallende Niederschlagswasser aufgefangen und entsorgt.

Nach den Ermittlungen der Vorhabenträgerin ist aus der Überlagerung der bauzeitlichen Einflüsse mit dem Vorhaben zum Umbau des Knotens Frankfurt/M. – Sportfeld, 2. Ausbaustufe hinsichtlich Grundwasserströmung und quantitativem Grundwasserhaushalt keine kumulierende Wirkung zu erwarten.

5.4.2.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Die Flachgründungen der Bauwerke des PFA Süd 1 bewirken aufgrund des gegebenen Grundwasserflurabstandes keinen Eingriff in das Grundwasser. Auch die Trogbauwerke des Kreuzungsbauwerkes im Bf. Neu-Isenburg binden nicht in das Grundwasser ein. Dagegen reichen die Tiefgründungen des Kreuzungsbauwerks Stadion, der EÜ Isenburger Schneise sowie die Mikropfähle des Umbaus der Straßenüberführung der BAB 3 bei mittleren Grundwasserständen bis in das Grundwasser.

Bei der Mehrzahl der Ingenieurbauwerke des PFA Süd 1 greifen Verbauträger in das Grundwasser ein. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten, soweit technisch und mit vertretbarem Aufwand möglich, entfernt. Ein messbarer Einfluss auf die Grundwasserhydraulik ist aber auch bei den dauerhaft im Untergrund verbleibenden Verbauträgern aufgrund ihrer geringen Abmessungen nicht zu erwarten.

Eine Verringerung der Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung ist nicht zu besorgen, weil die Trasse der RTW im PFA Süd 1 meist ebenerdig oder in Dammlage verläuft. Dort, wo die Trasse in Einschnittslage geführt wird (Isenburger Schneise, Kreuzungsbauwerk Bf. Neu-Isenburg), bleibt eine ausreichende Grundwasserüberdeckung bestehen.

Ein Bodenaustausch zur Verbesserung des Baugrundes außerhalb der Ingenieurbauwerke bzw. der Einsatz von Rüttelstopfsäulen ist im Bereich des PFA Süd 1 nach gegenwärtigem Erkenntnisstand nicht erforderlich. Die erforderliche Aufschüttung von Boden zum Geländeausgleich, die Verdichtungsarbeiten zur Herstellung einer ausreichenden Tragfähigkeit und die Herstellung gründungsfähiger Sohlen bewirken keine nachteiligen Veränderungen bezüglich des Grundwasserschutzes.

Die nördlich an die Bestandsanlagen im Bf. Frankfurt-Stadion angrenzenden Ausbaumaßnahmen befinden sich in WSG-Zone II, alle anderen baulichen Maßnahmen in diesem Bereich in WSG-Zone III A des Wasserwerks Goldstein. Die Schutzzone I

des Wasserwerkes Goldstein schließt sich zwischen Bf. Frankfurt-Stadion und Kreuzungsbauwerk Stadion unmittelbar nördlich an die Neubaustrecke an, ist aber nicht unmittelbar betroffen.

Mit Beginn des geplanten Kreuzungsbauwerkes geht die RTW-Trasse in WSG-Zone III A der Gewinnungsanlagen Goldstein und Oberforsthaus über. Die Schutzzone II der Gewinnungsanlagen Oberforsthaus befindet sich unmittelbar nördlich des Neubaus. Teile des tief gegründeten Rampenbauwerks West und eines das Kreuzungsbauwerk unterführenden Weges greifen in den Randbereich der WSG-Zone II ein. Die anschließende Neubautrasse einschl. der Ingenieurbauwerke befindet sich in Schutzzone III A des Wasserwerks Oberforsthaus.

Auf nahezu dem gesamten Abschnitt von Beginn der RTW-Neubaustrecke bis zum Abzweig Forsthaus beträgt die Fließzeit vom Ort der Neubildung bis zur Trinkwassergewinnung weniger als ein Jahr.

Beginnend etwa bei der Eisenbahnunterführung BAB 3 (Bau-km 4,0) verläuft die Neubaustrecke auf einem kurzen Abschnitt von etwa 0,9 km im WSG III B der Stadtwaldwasserwerke, bevor das WSG III A der Stadtwerke Neu-Isenburg erreicht wird. Das WSG III B der Stadtwaldwasserwerke überlagert sich mit den Wasserschutzgebieten der Stadtwerke Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag.

Auch das Kreuzungsbauwerk am Bf. Neu-Isenburg sowie der Abschnitt bis zum Ende der RTW-Trasse im Bf. Dreieich-Buchsschlag (bei Bau-km 8,4) befindet sich im WSG III A. Der im Bahnhof Dreieich-Buchsschlag geplante Neubau eines Außenbahnsteiges sowie die Zuwegung zum Bahnsteig befinden sich im WSG III A der Gewinnung Neu-Isenburg.

Auf der RTW-Strecke zwischen Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag werden Gebiete der WSG-Zone III A von Neu-Isenburg durchfahren, bei welchen die Fließzeiten zu den Gewinnungsbrunnen weniger als ein Jahr betragen. Die WSG-Zone II der Stadtwerke Neu-Isenburg schließt sich dabei unmittelbar an die Bahntrasse an. In diesem Abschnitt werden jedoch lediglich die DB-Bestandsanlagen genutzt, ohne dass bauliche Änderungen stattfinden.

Da sich somit die gesamten Anlagen des PFA Süd 1, soweit sie neu gebaut oder baulich geändert werden, in ausgewiesenen Wasserschutzgebieten befinden, ist dies bei den Anforderungen an die technischen Anlagen, Bauwerke und Installationen zu berücksichtigen, um nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser zu vermeiden.

Bezüglich der vorgesehenen Entwässerungsanlagen in WSG-Zone II besteht aufgrund der geringen Aufenthaltszeit in der ungesättigten Zone von weniger als 50 Tagen ein sehr hohes Gefährdungspotenzial. Die Ausführung und Prüfung der Kanal-

und Abwasserleitungen muss diesen speziellen Anforderungen genügen. Entsprechendes gilt für die in WSG-Zone III A gelegenen Anlagen im Bereich des Bf. Frankfurt-Stadion wegen der Nähe zu den Gewinnungsanlagen Goldstein und Oberforsthaus und der schlechten geologischen Standortfaktoren. Ab dem Abzweig Forsthaus werden keine besonderen Anforderungen an die Abwasserkanäle gestellt, weil ein weniger hohes Gefährdungspotenzial besteht.

5.4.2.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Das Entwässerungskonzept der Vorhabenträgerin sieht vor, Gleisanlagen und Versiegelungsflächen (Stationen, Brückenbauwerke), welche sich in Bereichen mit Fließzeiten unter einem Jahr zu den Gewinnungsbrunnen befinden (Nahbereich), abzudichten und das anfallende Niederschlagswasser aus dem Nahbereich abzuleiten. Das abgeleitete Niederschlagswasser des Nahbereiches wird zum Großteil außerhalb des Nahbereiches in Sickerbecken ortsnah versickert.

Außerhalb des Nahbereiches wird das Niederschlagswasser direkt neben dem Gleis über die belebte Bodenzone oder in ortsnahen Rigolen oder Sickerbecken versickert. Nur die Bereiche des HP Mörfelder Landstraße (einschließlich EÜ Waldstadion, FÜ Fußweg Waldstadion sowie EÜ Mörfelder Landstraße) und des Bf. Dreieich-Buchschlag (Bahnsteig, Gleiskörper, Betriebsgebäude und Stellplätze) entwässern in städtische Kanäle, so dass das anfallende Oberflächenwasser der Grundwasserneubildung entzogen wird. Da sich gleichzeitig aber durch den gebündelten Eintrag in Sickerbecken gegenüber den derzeitigen Flächennutzungen eine geringere Verdunstung ergibt, sind keine relevanten Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung zu erwarten.

Emissionen aus dem Fahrbetrieb gehen vornehmlich auf den Abrieb von Rad, Schiene und Fahrleitung (Schwermetalle) sowie auf Tropfverluste und Schmierstoffe (Kohlenwasserstoffe) zurück. Untersuchungen vergleichbarer Bahntrassen zeigen, dass die Belastung des Oberflächenabflusses aus dem Gleisbereich durch erhöhte Konzentrationen des Herbizids Glyphosat und dessen Abbauprodukt AMPA sowie durch erhöhte Konzentrationen an Kohlenwasserstoffen und Schwermetallen (Kupfer, Zink, Blei, Nickel, Chrom) charakterisiert ist. Überschreitungen der Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung wurden im Gleisabfluss, d. h. vor der Bodenpassage, für die Substanzen Kohlenwasserstoffe, Kupfer, Chrom und Arsen festgestellt. Nach der Bodenpassage (Beprobung des Feststoffeluats aus den Sickerbecken) wurden sowohl die Prüfwerte der BBodSchV als auch die GFS-Werte der GWS-VwV eingehalten.

Da die Trasse der RTW von strombetriebenen Fahrzeugen und nicht für Güterverkehr genutzt werden wird, ist das Risiko eines Unfalls mit der Freisetzung größerer Mengen an trinkwassergefährdenden Stoffen als gering einzuschätzen.

Auch im Hinblick auf den Fahrbetrieb ist zu beachten, dass die gesamte Strecke des PFA Süd 1 innerhalb von Wasserschutzgebieten verläuft, so dass die insoweit maßgeblichen Regelungen der Wasserschutzgebietsverordnungen bezüglich des Versickerens von Abwasser und zur Anwendbarkeit von Herbiziden zu beachten sind.

Relevante betriebsbedingte, auf die RTW zurückgehende Umweltauswirkungen auf die Wasserschutzgebiete sind nicht zu erwarten.

5.4.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen

Zur Vermeidung und zur Verminderung nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sieht die Vorhabenträgerin umfangreiche Maßnahmen vor.

Im Hinblick auf die Bauarbeiten im Umfeld des Hengstbaches und die anlagebedingte Überbauung eines Rückhaltebeckens ist die Vermeidung von Stoffeinträgen in die Oberflächengewässer und die Anlage eines Regenrückhaltebeckens als Ersatz für die überbaute Anlage südlich der P+R-Anlage Neu-Isenburg vorgesehen.

Die im Bereich des Bf. Frankfurt-Stadion vorgesehene Sammelleitung einschließlich Rückhalteanlagen in Form von Stauraumkanälen sowie das Versickerungsbecken südlich der Adolf-Miersch-Straße wurden in der RTW-Planung so dimensioniert, dass die Entwässerungsanlagen nicht nur das Niederschlagswasser aus dem Bereich der RTW-Anlagen, sondern auch das im Rahmen des zwischenzeitlich zugelassenen DB-Vorhabens 2. Ausbaustufe Knoten Frankfurt-Stadion anfallende Niederschlagswasser aufnehmen können. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Entwässerungsanlagen in wasserrechtlich sensiblen Bereichen ausreichend dimensioniert sind und eine Gefährdung des Grundwassers vermieden.

Im Übrigen werden bezüglich der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser grundsätzlich die Vorgaben der geltenden Wasserschutzgebietsverordnungen für die betroffenen Wasserschutzgebiete beachtet und eingehalten. Soweit dies nicht möglich ist, sind seitens der Vorhabenträgerin besondere Maßnahmen vorgesehen, um nachteilige Auswirkungen auf die Wasserschutzgebiete auszuschließen oder zu vermindern.

Mit Bezug auf die weitere Schutzzone (WSZ III bzw. III A) der betroffenen Wasserschutzgebiete sind dies:

- Geräte und Maschinen werden regelmäßig, mindestens vor jedem Arbeitseinsatz, auf technisch einwandfreien Zustand überprüft und diese Zustandprüfungen werden dokumentiert.
- Die Baugruben im WSG-Zone II werden abgedichtet.

- Es werden nicht wassergefährdende bzw. maximal in die Wassergefährdungsklasse (WGK) 1 eingestufte Betriebsmittel eingesetzt.
- Geräte und Maschinen werden möglichst mit „biologisch schnell abbaubaren“ Hydraulikölen und Schmierstoffen (z. B. auf Polyglykol- oder Esterbasis; Abbau > 80 % in 20 Tagen) ausgerüstet. Der Einsatz von Biodiesel ist zielführend und wird favorisiert.
- Grundwasserschädigende Stoffe, z. B. Treibstoffe und Materialien wie bspw. phenolhaltige Isolieranstriche, auslaugbare Betonzusatzstoffe oder Verfüllmaterialien etc. und sich schädlich auswirkende auslaugbare Baustoffe werden nicht eingesetzt. Der Nachweis der Unbedenklichkeit erfolgt u. a. über die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV 2017, Einstufung WSK), Sicherheitsdatenblätter mit Einstufung WGK und die LAGA (LAGA M20, Einbauklassen).
- Tropfverluste werden nach Möglichkeit vermieden. In arbeitsfreien Zeiten, z. B. nachts, an Wochenenden und Feiertagen, werden mögliche Tropfverluste durch mobile Auffangwannen aufgefangen.
- Treibstoffe, Öle, Fette etc. werden so gelagert, dass es zu keinen Verunreinigungen kommen kann.
- Für das Betanken von Baumaschinen werden Ölbindemittel vorgehalten und die Bodenflächen von ortsfesten Eigenverbrauchstankstellen, Werkstätten und Waschplätzen wasserundurchlässig befestigt. Das Abwasser wird gesammelt und geordnet entsorgt.
- Für einen eventuellen Schadensfall (Bodenverunreinigung) wird notwendiges Material und Gerät zur Schadensminimierung (Bindemittel, Schaufel, Folie etc.) bereitgehalten. Die durchgeführten Maßnahmen zur Schadensminimierung und -behebung (Bodenaustausch etc.) werden protokolliert und dokumentiert (Datum, Unterschrift, Bilder etc.). Eintretene Bodenverunreinigungen mit möglicher Gefährdung von Grund- und Oberflächenwasser werden sofort an die zuständige Behörde sowie dem Wasserversorgungsunternehmen gemeldet.
- Baumaschinen und Baugeräte werden entsprechend den Maßnahmen der einzelnen Bauphasen an die Baustelle gebracht.
- Das vom Arbeitsablauf her unumgängliche Betanken im Wasserschutzgebiet erfolgt nur auf flüssigkeitsdichten Unterlagen. Die Betankung erfolgt dokumentiert morgens bei Arbeitsaufnahme.

- Die durchgeführten Maßnahmen zur Schadensminimierung und –behebung werden protokolliert und dokumentiert (Datum, Unterschrift, Bilder etc.).
- Der Eingriff in die belebte Bodenzone wird so gering wie möglich gehalten.
- Bei baubegleitenden Maßnahmen wird die Grundwasserüberdeckung nach Möglichkeit nicht dauerhaft vermindert und nach Abschluss der Arbeiten der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.
- Kanäle und Schächte werden dicht hergestellt. Entsprechende Dichtigkeitsprüfungen werden gemäß den jeweils gültigen Vorschriften durchgeführt und dokumentiert.

Bei Arbeiten in der engeren Schutzzone (WSZ II) wird ergänzend zu den oben genannten Maßnahmen Folgendes beachtet:

- Es werden keine Baustelleneinrichtungsflächen in der WSG-Zone II eingerichtet.
- Ergänzend zu den o. g. Ausführungen bei Arbeiten in der WSG-Zone III und III A werden, sofern realisierbar, elektrisch betriebene Maschinen bevorzugt.
- In der WSG-Zone II werden nach Möglichkeit auch bei kurzfristigen Maschineneinsätzen die o. g. Anforderungen hinsichtlich Art der Betriebsstoffe, insbesondere hinsichtlich des Einsatzes „biologisch schnell abbaubarer“ Hydrauliköle erfüllt.
- Es werden wiederholende und zu dokumentierende Zustandsüberprüfungen der Maschinen durchgeführt (mindestens jeweils vor, während und am Ende eines Arbeitseinsatzes; Dokumentation mit Datum und Unterschrift). Der Einsatz von Auffangwannen wird durch deren Vorhalten direkt am Einsatzort gewährleistet.
- Es werden keine Baustoffe, Treibstoffe, Öle, Fette in der Zone II gelagert und des Weiteren werden dort keine Baustelleneinrichtungsflächen (z. B. Toiletten) vorgesehen.
- Baufahrzeuge und Maschinen werden in arbeitsfreien Zeiten und bei Betankungsvorgängen sicher auf flüssigkeitsundurchlässigen, mit starker Folie und einer schützenden Kies-/Schotterschicht versehenen Flächen außerhalb der Zone II abgestellt. Bei kurzfristiger Arbeitsunterbrechung wird das Gerät beaufsichtigt. Nicht umzusetzende Geräte werden innerhalb der Zone II in Auffangwannen, welche gegen Eintritt von Niederschlägen geschützt sind, abgestellt.

- Das Betanken erfolgt grundsätzlich außerhalb der Zone II und nur auf flüssigkeitsdichter Unterlage entsprechend den oben aufgeführten Maßnahmen (Betankung erfolgt dokumentiert morgens bei Arbeitsaufnahme). Ist das Betanken von Großmaschinen in der Zone II vom Arbeitsablauf her unumgänglich (absoluter Ausnahmefall), so wird das Betanken durch mobile Auffangwannen gesichert. Jeder einzelne Betankungsvorgang wird dokumentiert (Datum, Unterschrift). Dies wird auch im Havariemanagementkonzept entsprechend erläutert und in den Bauausschreibungen umgesetzt.
- Die Dichtigkeitsprüfungen an Kanälen erfolgen über die Angaben in DIN EN 1610 hinaus mit 1 bar Prüfdruck. Für den Bereich der Zone II werden wiederkehrende Prüfungen auf Dichtigkeit auch nach Inbetriebnahme mindestens in den festgelegten Zeitintervallen durchgeführt. Die Anforderungen des Arbeitsblattes DWA-A 142 „Abwasserleitungen und -kanäle in Wassergewinnungsgebieten“ werden eingehalten.
- Eine begleitende Überwachung und Dokumentation wird sichergestellt, um den besonderen Anforderungen bei der Bauausführung in Wasserschutzgebieten Rechnung zu tragen.
- Bei der Erstellung von Bohrpfählen, Grundwassermessstellen und anderen Bohrarbeiten werden die folgenden Anforderungen beachtet:
 - Ausschließlicher Einsatz von Unternehmen mit nachgewiesener, zertifizierter Qualifikation gemäß DVGW Arbeitsblatt W 120 oder vergleichbar.
 - Anzuwendende Bohrverfahren, Arbeitsabläufe, Geräte, Materialien und insbesondere eingesetzte Hilfsmittel werden der Unteren Wasserbehörde benannt.
 - Die einschlägigen Richtlinien des DVGW und DIN-Vorschriften für Bohrungen werden berücksichtigt und angewendet. Stammdaten, Lagepläne, Schichtenverzeichnisse, Bohrprofile, Ausbauzeichnungen sowie Protokolle über Bohrfortschritt und eingebaute Materialien werden zeitnah den zuständigen Stellen übergeben.
 - Beim Rückbau von Bohrungen werden die Vorgaben des DVGW Arbeitsblattes W 135 beachtet.
- Zur Bewältigung des verbleibenden bauzeitlichen Risikos für die Trinkwassergewinnung als Folge der Baumaßnahmen in nur geringer Entfernung zu in Betrieb befindlichen Trinkwasserbrunnen der Stadtwaldwasserwerke wird zur

ggf. erforderlichen Bereitstellung von Ersatzwasser das Wasserwerk Hattersheim ertüchtigt und zum Baubeginn einsatzbereit zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus werden zum Schutz des Grundwassers folgende Maßnahmen ergriffen bzw. durchgeführt:

- Begleitung der Baumaßnahme durch eine umwelttechnische Fachbauüberwachung.
- Verzicht auf den Einsatz von Herbiziden in Wasserschutzgebieten (WSZ II und III) beim Betrieb bzw. der Unterhaltung der Neubaustrecken der RTW-Trasse.
- Durchführung eines Grundwassermonitorings an den Bauwerken EÜ Benzengrundweg, Bf. Frankfurt-Stadion, Kreuzungsbauwerk Stadion und EÜ Mörfelder Landstraße zur Überwachung der bauzeitlichen und betrieblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserqualität.
- Verbesserung der Entwässerung an bestehenden Anlagen und Errichtung der Neubauabschnitte nach einem höheren Schutzstandard (Abdichtung der Gleise über eine Dichtungsbahn, Ausleitung aus Zone II und dem Nahbereich der Zone III A über dichte Kanäle, Zuführung zu Mulden oder Sickerbecken, in Bereichen mit Fließzeiten zu den Gewinnungsanlagen > 1 Jahr: Versickerung über ausreichend dimensionierte belebte Bodenzone).
- Einbau von schmierungsfreien, trockenlaufenden Weichen.

5.4.4 Bewertung

Bei einer dem Stand der Technik entsprechenden Bauausführung und unter Beachtung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Überwachungsmaßnahmen werden die Umweltauswirkungen für das Schutzgut Wasser minimiert. Den verbleibenden Umweltauswirkungen kann durch Nebenbestimmungen und Zusagen Rechnung getragen werden, so dass keine nicht beherrschbaren Risiken verbleiben.

Die anlagebedingte Überbauung des Versickerbeckens südlich der P+R-Anlage Neu-Isenburg ist aufgrund des geringen Biotopwertes dieses Beckens und weil innerhalb des Waldes gleichartiger Ersatz geschaffen wird, als nicht erheblich zu bewerten.

Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die von dem Vorhaben betroffenen Wasserschutzgebiete können durch die vorgesehenen Maßnahmen wirksam vermieden bzw. gemindert werden. Das trotz der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen aufgrund der Nähe der Bautätigkeiten zu den Brunnen der Trinkwassergewinnungsanlagen Goldstein und Oberforsthaus verbleibende, nicht kalku-

liebare Restrisiko einer Beeinträchtigung der Trinkwasserversorgung (Dennoch-Havarie), kann abgewendet werden, weil durch die vorgesehene Ertüchtigung des Wasserwerks Hattersheim die ggf. erforderliche Bereitstellung von Ersatzwasser zum Beginn der Baumaßnahme sichergestellt werden kann.

Das Entwässerungskonzept der Vorhabenträgerin stellt zum einen sicher, dass anfallendes Oberflächenwasser lediglich in zu vernachlässigendem Umfang durch die bereichsweise Ableitung in Kanäle der Grundwasserneubildung entzogen wird. Die im Übrigen vorgesehene Versickerung gewährleistet eine Behandlung des Wassers in der ungesättigten Zone (einschl. der belebten Bodenzone) und damit eine Minderung der Stofffrachten im erforderlichen Umfang.

Eine Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustands der betroffenen Grundwasserkörper ist nicht zu erwarten. Möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Grundwasserkörper, deren chemischer Zustand schlecht ist, steht das Vorhaben nicht entgegen.

Relevante Wirkungen des Vorhabens auf Fließgewässer sind nicht zu besorgen.

5.5 Klima / Luft

5.5.1 Bestand

Laut dem für das Gebiet der Stadt Frankfurt am Main geltenden Klimaplanatlas 2016 sind die Siedlungsflächen der Stadt Frankfurt durch eine dichte Bebauung, hohen Versiegelungsgrad und wenig Vegetation in den Freiräumen gekennzeichnet und weisen ein Stadtklima mit Belüftungsdefiziten auf.

Die Siedlungsflächen der Städte Frankfurt am Main, Neu-Isenburg und Dreieich sind als klimatische und lufthygienische Belastungsräume einzustufen.

Die im Untersuchungsraum gelegenen Waldflächen haben dagegen ein Waldklima, das durch einen dichten Baumbestand gekennzeichnet ist. Aufgrund der hohen Filterwirkung und dem Umstand, dass keine Schadstoffe emittiert werden, stellen sie Frischluftentstehungsgebiete mit einer hohen klimaökologischen Wertigkeit dar und sind generell als klimatische und lufthygienische, gegenüber Nutzungsänderungen empfindliche Ausgleichsräume zu betrachten.

Die mittlere Jahrestemperatur liegt im Untersuchungsraum zwischen 9,1 und 11°C bei mittleren jährlichen Niederschlagsmengen von 600 - 700 L/m². Dominierend sind Südwestwinde.

Lufthygienische Vorbelastungen ergeben sich aus den Luftschadstoffemissionen des Straßenverkehrs und der Siedlungs- und Gewerbegebiete.

5.5.2 Auswirkungen

5.5.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase ist mit höheren Staub- und Luftschadstoffbelastungen durch den Baustellenbetrieb zu rechnen.

Diese auf den unmittelbaren Baustellenbereich begrenzten nachteiligen Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Staubreduktion (Befeuchten des Materials bei Abbruch, Lagerung und Transport, Befeuchten der Baustraßen) und zum Einsatz schadstoffarmer Baufahrzeuge, -maschinen und -verfahren dem Stand der Technik entsprechend minimiert.

Bauzeitlich werden klimawirksame Wälder im Umfang von ca. 5,71 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die Flächen gemäß der im LBP ausgewiesenen Maßnahmen W1, W2, W8, W9 und W13 aufgeforstet und damit wiederhergestellt.

5.5.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt gehen Flächenanteile von lufthygienisch und klimawirksamen Wäldern im Umfang von ca. 12,09 ha verloren.

Zur Kompensation dieser Verluste sind verschiedene Aufforstungsmaßnahmen (K12, - K15, K18, K19) vorgesehen, die in Ermangelung zur Verfügung stehender Flächen allerdings nicht eingriffsnah umgesetzt werden und daher zur Kompensation der lufthygienischen und klimatischen Auswirkungen vor Ort keinen Beitrag leisten können. Ergänzend dazu wird die Bebauung im Bereich des ehemaligen Hundesportplatzes rückgebaut. Die entsiegelten Flächen werden begrünt (Magerrasen).

Da die RTW bestehenden Bahntrassen folgt, kommt es infolge des Vorhabens zu keinen negativen Auswirkungen auf Luftaustauschbeziehungen. Dies gilt auch in Bezug auf das für die RTW neu zu errichtende Kreuzungsbauwerk am Ostkopf des Bf. Frankfurt-Stadion und die neu entstehenden Einschnittslagen am Bf. Neu-Isenburg. Beeinträchtigungen des die Siedlungsflächen mit Frischluft versorgenden Luftaustauschs sind folglich nicht zu erwarten.

5.5.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Die RTW wird emissionsfrei betrieben. Betriebsbedingte Luftverwirbelungen können allerdings dazu führen, dass geringfügige Zusatzeinträge von Feinstäuben aus Schienen- und Leitungsabrieb (Eisen und Kupfer) sowie mineralische Stäube in angrenzende Bereiche verdriftet werden.

5.5.3 Bewertung

Die trotz der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen verbleibenden bauzeitlich auftretenden höheren Staub- und Luftschadstoffbelastungen sind kurzfristiger Natur und in ihren Auswirkungen lokal begrenzt. Weitergehende Maßnahmen sind nicht möglich. Insbesondere ist die Anlage von Rasengleisen mit ihren bioklimatisch positiven Wirkungen an heißen Sommertagen im Geltungsbereich des AEG nicht möglich.

Die bauzeitliche wie anlagebedingte Inanspruchnahme von Wäldern wird auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt und hat aufgrund des geringen Anteils an der insgesamt vorhandenen Waldfläche keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die lokalklimatische Funktion, zumal die bauzeitlich in Anspruch genommenen Waldflächen nach Bauabschluss wiederhergestellt werden.

Die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die lufthygienische Situation im Untersuchungsbereich sind vernachlässigbar gering.

Insgesamt sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Luft/Klima zu erwarten.

5.6 Landschaft

5.6.1 Bestand

Die Trasse verläuft überwiegend durch Wald bzw. am Waldrand und in Bündelungslage mit bereits bestehenden Eisenbahnstrecken und deren Haltepunkten, so dass das Orts- und Landschaftsbild bereits vorbelastet ist. Teilweise grenzen durchgrünte Siedlungsflächen sowie Sport- und Freizeitanlagen an (Niederrad, Sachsenhausen-Süd, Neu-Isenburg, Buchschlag). Außerdem durchschneiden mehrere Verkehrswege den Wald, von denen einige die Bestands- und Vorhabentrasse tangieren oder kreuzen. Sichtbeziehungen bestehen v. a. entlang dieser Verkehrsstrassen. Die übrigen Sichtbeziehungen sind aufgrund der sichtverschattenden und trennenden Wirkung der Waldbestände kurz, so dass keine Fernwirkungen durch die Trasse zu erwarten sind.

Der Untersuchungsraum umfasst – abgesehen von den Flächen des Sportparks Frankfurt am Main (Bebauungsplan B486) und der meisten berührten Siedlungsflächen der Städte Frankfurt am Main, Neu-Isenburg und Dreieich – ausnahmslos Flächen der Landschaftsschutzgebiete „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ und „Landkreis Offenbach“. Die Wälder des Untersuchungsraums sind im RPS/RegFNP als Vorranggebiet Regionaler Grünzug ausgewiesen.

Im Untersuchungsraum lassen sich die nachfolgenden Landschaftsbildeinheiten abgrenzen, die im Bestands- und Konfliktplan Mensch/Landschaftsbild/Kultur- und

Sachgüter (Anlage 19.4.4, Index a und b) auch kartografisch dargestellt sind. Den Landschaftsbildeinheiten Stadtwald und Neu-Isenburg kommt eine mittlere, der Stadtbildeinheit Dreieich-Buchschlag eine hohe Bedeutung zu. Der funktionale Wert der anderen Gebiete für das Schutzgut Landschaft ist lediglich gering.

Bf. Frankfurt-Stadion mit Sportanlagen

Die vorhandenen Verkehrsstrassen einschl. des Bf. Frankfurt-Stadion sowie das Stadion (Deutsche Bank Park) mit den umliegenden Gebäuden, Infrastruktureinrichtungen und großflächigen Parkplätzen unterbrechen die Waldflächen des Frankfurter Stadtwaldes und stellen Vorbelastungen für das Landschaftsbild dar.

Die Waldgebiete des Frankfurter Stadtwaldes – in besonderem Maße die südwestlich der Bestandsstrecken gelegenen Flächen – haben eine durch die zahlreichen Erholungseinrichtungen sowie Rad-, Wander- und Spazierwege dokumentierte besondere Bedeutung für die Naherholung, die allerdings durch die trennende Wirkung der Eisenbahnstrecken und der im östlichen Bereich gelegenen mehrspurigen Mörfelder Landstraße beeinträchtigt wird.

Niederrad

Zentral im Untersuchungsraum befindet sich die weitgehend in Dammlage geführte Bahnstrecke mit dem Haltepunkt Niederrad. Die südöstlich davon gelegenen Siedlungsflächen des Stadtteils Niederrad sind durch eine mehrstöckige Wohnbebauung geprägt.

Die weiter nordöstlich gelegene Bürostadt Niederrad befindet sich außerhalb des Untersuchungsraumes.

Grünstrukturen sind entlang der Bahnanlage in Form von Hecken und Gebüsch sowie Ruderalfluren, aber auch bahnnaher Kleingartenanlagen vorhanden.

Stadtwald

Das Landschaftsbild im Stadtwald wird von großen, zusammenhängenden Waldflächen geprägt, die durch Schneisen mit Verkehrswegen unterbrochen werden.

Die ungefähr in der Mitte des PFA Süd 1 die Eisenbahnstrecke kreuzende 8-streifige BAB 3 stellt eine markante optische Zäsur dar. Nördlich der BAB 3 werden die Waldbestände östlich der Bahnstrecke durch die offenen Wiesenflächen rund um die ehemalige Fasanerie, dem heutigen „Stadtwaldhaus“ aufgelockert.

Neu-Isenburg

Östlich der Bahnstrecke mit dem Bf. Neu-Isenburg und einer westlich angrenzenden P+R-Anlage befinden sich Siedlungsflächen Neu-Isenburgs, die durch einen schmalen Waldstreifen von der Bahnstrecke abgeschirmt werden.

Westlich der Bahnstrecke befindet sich im Wald das Gewerbegebiet „An der Gehepitz“. Zwischen der P+R-Anlage und dem Gewerbegebiet ist nur noch ein schmaler Waldstreifen vorhanden.

Die Kleingartensiedlung „Fischer Lucius“, die sich zwischen der stillgelegten Bahnstrecke nach Neu-Isenburg und der L 3117 (Carl-Ulrich-Straße) befindet, bildet einen visuellen Übergang von den Waldflächen zu den Siedlungsgebieten (mit mehrgeschossigen Häusern) und den Sportanlagen der Stadt.

Alter Hegwald

Südwestlich von Neu-Isenburg liegen die Waldgebiete Alter Hegwald östlich der Trasse und Birmen westlich der Trasse. Das Landschaftsbild ist mit der Einheit „Stadtwald“ vergleichbar, wo die Bestandstrasse in einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Schneise durch den Wald führt.

Dreieich-Buchschlag

Westlich des Bf. Dreieich-Buchschlag wird das Landschaftsbild ebenfalls durch Waldflächen geprägt, während östlich des Bahnhofs die durchgrünte Villenkolonie Buchschlag dominiert. Eine 30 – 50 m breite, parkwaldartige Grünfläche schirmt das Villengebiet optisch vom Bahnhof und der Eisenbahnstrecke ab. Die Gesamtanlage (einschl. der Grünanlagen und Wasserflächen) ist als Kulturdenkmal unter Schutz gestellt.

5.6.2 Auswirkungen

5.6.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Temporär erfolgt die Beeinträchtigung des durch zahlreiche Verkehrs- und Siedlungsflächen bereits vorbelasteten Orts- und Landschaftsbildes durch Baustelleneinrichtungsflächen, die Baustraßen, den Baustellenverkehr und die zum Zweck der Baudurchführung erforderlichen Rodungsmaßnahmen.

Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme gemäß der im LBP vorgesehenen Wiederherstellungs- und Gestaltungsmaßnahmen in den Voreingriffszustand versetzt, die baubedingten Rodungen werden durch Nachpflanzungen ersetzt.

Im Zusammenhang mit der Anlage der BE-Fläche 18 südlich der Forsthauskurve erfolgt der Rückbau nicht mehr genutzter Gebäude des ehemaligen Hundesportvereins. Nach Bauabschluss wird die Fläche neu gestaltet (Maßnahme K20).

5.6.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Aufgrund der engen Bündelungslage, in der die RTW mit mehreren, die Siedlungen

im Untersuchungsraum verbindenden Bestandstrassen verläuft, ist das Landschaftsbild durch Verkehrs- und Siedlungsflächen vorbelastet.

Das Vorhaben führt im Wesentlichen zu einer Verbreiterung der vorhandenen Verkehrsflächen durch den Anbau einer weiteren Trasse und der zugehörigen Anlagen und Wege. Das geht im Wesentlichen mit Eingriffen in die landschaftsbildprägenden trassenbegleitenden Wälder einher.

Sichtbeziehungen bestehen im PFA Süd 1 vor allem entlang der den Untersuchungsraum durchziehenden Verkehrsstrassen, sodass das Vorhaben lediglich räumlich eng begrenzte visuelle Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in bereits vorbelasteten Räumen zur Folge hat.

Im Übrigen begrenzen die im Umfeld der Trasse befindlichen Waldbestände die Sichtbeziehungen, sodass keine Fernwirkungen auftreten.

Um die Wahrnehmbarkeit der technischen Anlage zu minimieren, wird die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen durch eine geeignete Farbgebung der Oberleitungsmaste sicherstellen, dass diese bestmöglich an die Landschaft angepasst werden.

Auch der im Bereich des Bf. Neu-Isenburg vorgesehene und aus Gründen des Schallschutzes gebotene Ersatz der vorhandenen 2 – 3 Meter hohen Schallschutzwände durch solche mit einer Höhe von 6 Metern führt zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Insoweit ist vorgesehen, die landschaftsbildgerechte Einbindung des technischen Bauwerkes im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Kommune abzustimmen.

Zur Abschirmung der Kleingartenanlage Fischer Lucius sind Sichtschutzpflanzungen vorgesehen.

Am westlichen Rand der walddparkartigen Grünanlage, welche Teil der denkmalgeschützten Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag ist, besteht gemäß dem einschlägigen DB Regelwerk (RL 882) das Erfordernis einer Aufwuchsbeschränkung für Bäume und Sträucher. Zur Vermeidung nachhaltiger Beeinträchtigungen der Grünanlage bzw. zur Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Funktion als Puffer zwischen den Bahnanlagen und der Villenkolonie sind im LBP geeignete Unterpflanzungen im Randbereich der Grünanlage vorgesehen (Maßnahme G4).

Im südlichen Teil dieses Gehölzstreifens sind eine am Ende trompetenförmig aufgeweitete Zuwegung von der Ernst-Ludwig-Allee zum geplanten Außenbahnsteig, das Betriebsgebäude sowie vier Parkplätze für Bedienstete vorgesehen. Die planerische Gestaltung dieses Bereiches erfolgte so, dass nur geringe Eingriffe in die dortigen

Gehölzbestände erfolgen.

5.6.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Die Trasse der RTW verläuft in Bündelung mit mehreren, in Betrieb befindlichen Bestandstrassen und deren Haltepunkten. Der Betrieb der RTW führt daher zu keiner maßgeblich über die bereits bestehende Vorbelastung hinausgehenden Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes.

Die für den Betrieb der Trasse, insbesondere der Oberleitung, ggf. gelegentlich erforderlichen Rückschnitte von Baumkronen am Rand der walddparkartigen Grünanlage der Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag führen zu keiner relevanten Beeinträchtigung ihrer Funktion als Pufferzone zwischen Bahn und Villenkolonie.

5.6.3 Bewertung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Orts- und Landschaftsbild sind nicht als erheblich einzustufen.

Die baubedingten Auswirkungen sind temporärer Natur und reversibel. Der Rückbau nicht mehr genutzter Gebäude des ehemaligen Hundesportvereins und die vorgesehene Neugestaltung haben eine Minderung der technischen Überprägung des Waldbereiches südlich der Forsthauskurve und damit eine Verbesserung des Landschaftsbildes zur Folge. Relevante, über die bereits bestehenden Auswirkungen hinausgehende Beeinträchtigungen aus dem Betrieb sind ebenfalls nicht zu erwarten. Auch im Hinblick auf die anlagebedingten Auswirkungen ist zu konstatieren, dass durch das überwiegend in Randlage dichter Waldbestände und in enger Bündelung mit bestehenden Eisenbahntrassen geplante Vorhaben keine Fernwirkungen, sondern lediglich räumlich eng begrenzte visuelle Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in bereits vorbelasteten Räumen entstehen, so dass die erfassten Landschaftsbildeinheiten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen erfahren. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Villenkolonie Buchschlag, denn die Sichtschutzwirkung der gehölzbestandenen Grünanlage bleibt unangetastet.

5.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

5.7.1 Bestand

Der Schutzgutbegriff umfasst alle Sachgüter in Anlehnung an die Begriffsdefinition des § 90 BGB. Kulturgüter sind eine Kategorie des Oberbegriffs „Sachgüter“. In diesem Verständnis erfasst der Schutzgutbegriff insbesondere Bau- und archäologische Denkmäler, historische Gebäude, architektonisch oder ingenieurtechnisch wertvolle Bauten, archäologische Schätze und kunsthistorisch bedeutsame Gegenstände,

empfindliche Mess-, Anzeige- oder Steuergeräte sowie Sportanlagen, Gärten und landwirtschaftlich genutzte Flächen, Waldflächen und Grundstücke, die ganz oder teilweise Zwecken des Naturschutzes dienen und nicht bereits bei den anderen Schutzgütern behandelt werden (vgl. Appold in Hoppe/Beckmann/Kment, Kommentar zum UVPG, 5. Auflage 2018, Rn. 59 ff. zu § 2).

Im Untersuchungsbereich des Vorhabens liegen 45 Denkmäler, die in Abbildung 3 aufgeführt sind. Bei den Denkmälern unter den lfd. Nummern 1, 2, 10 und 11 handelt es sich um im RegFNP ausgewiesene Denkmäler, die dort nur kartografisch verzeichnet sind, aber nicht näher benannt oder erläutert werden. Die unter den lfd. Nummern 3 bis 10 aufgeführten Denkmäler im Stadtgebiet Frankfurt sind der dortigen Denkmalschutzbehörde bekannt, sollen aber hier nicht näher beschrieben werden. Bezüglich des Villengebiets östlich des Bf. Dreieich-Buchsschlag, hier stehen in lockerer Bebauung Villen mit großen Gärten und altem Baumbestand, ist darauf hinzuweisen, dass dieses als Gesamtanlage (Baudenkmäler, Grünanlage und Hengstbach), die einzelnen Gebäude daneben als Baudenkmäler geschützt sind. Die ca. 30 – 50 m breite Grünanlage schirmt die Anlage gegenüber dem Bahnhof bzw. der Eisenbahntrasse ab.

Im Frankfurter Stadtwald befinden sich an mehreren Stellen die sog. „Schäfersteine“ (Liniendarstellung im Bestandsplan). Sie markieren als eine Reihe von Grenzsteinen zusammen mit einem Graben eine historische Weidegrenze zwischen der Stadt Frankfurt und dem Deutschherrenorden und sind als kulturhistorisches Landschaftselement nicht denkmalgeschützt. Darüber hinaus befinden sich ausweislich des Bürger-GIS des Landkreises Offenbach im Planungsbereich des PFA Süd 1 historische Grenzsteine und Kleindenkmäler, die ebenfalls kulturhistorische Landschaftselemente darstellen.

Alle geschützten Kulturdenkmäler sowie die kulturhistorischen Landschaftselemente haben eine hohe Bedeutung, da sie nicht ersetzbar sind.

Nummer	ID-Nummer	Bezeichnung des Denkmals	Art des Denkmals	Gemeinde
1	keine Angabe	keine Angabe	keine Angabe	Frankfurt
2	keine Angabe	keine Angabe	keine Angabe	Frankfurt
3	STW 13	keine Angabe	keine Angabe	Frankfurt
4	STW 13	keine Angabe	keine Angabe	Frankfurt
5	STW 13	keine Angabe	keine Angabe	Frankfurt
6	STW 13	keine Angabe	keine Angabe	Frankfurt

7	STW 13	keine Angabe	keine Angabe	Frankfurt
8	GO 54	keine Angabe	keine Angabe	Frankfurt
9	GO 54	keine Angabe	keine Angabe	Frankfurt
10	STW 5	Hügelgräber	Bodendenkmal	Frankfurt
11	keine Angabe	Denkmalschutz, flächenhaft	keine Angabe	Frankfurt
12	keine Angabe	Denkmalschutz, flächenhaft	keine Angabe	Frankfurt
13	LFDH14739015524605	Denkmalschutz, flächenhaft	keine Angabe	Frankfurt
14	LFDH14739052118904	Schwimmsportanlage („Stadi- onbad Niederrad“)	Baudenkmal	Frankfurt
15	LFDH21212082757904	Stationsgebäude Frankfurt-Stadion	Baudenkmal	Frankfurt
16	LFDH21205004172504	Bahnhofsgebäude Neu-Isenburg	Baudenkmal	Neu-Isenburg
17	LFDH21205004172504	Bahnhofsgebäude Dreieich, ehem. „Sprendlinger Bahnhof“	Baudenkmal (Haupt- und Ne- bengebäude)	Dreieich
18	LFDH21205004171103	Perron-Schutzdach an den Bahnsteigen	Baudenkmal	Dreieich
19	LFDH21205004171105	Gesamtanlage Villenkolonie	Flächendenkmal	Dreieich
20	LFDH21205078407005	Grünanlage	Grünanlage der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
21	LFDH21205079381205	Grünanlage	Grünanlage der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
22	LFDH21205004171106	Grünanlage	Grünanlage der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
23	LFDH21205078407004	Wasserfläche	Wasserfläche der Gesamtan- lage Villenkolonie	Dreieich
24	LFDH21205004172704	Mansarddachhaus	Baudenkmal der Gesamtan- lage Villenkolonie	Dreieich
25	LFDH21205004173504	Ehemaliges Forsthaus	Baudenkmal der Gesamtan- lage Villenkolonie	Dreieich
26	LFDH21205004173604	Landhaus mit Satteldach	Baudenkmal der Gesamtan- lage Villenkolonie	Dreieich

27	LFDH21205004173204	Kubisches Landhaus mit Krüppelwalmdach	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
28	LFDH21205004173304	Mansarddach-Haustyp	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
29	LFDH21205004173404	Landhaus mit Satteldach	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
30	LFDH21205004174204	Mansarddach-Haustyp	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
31	LFDH21205004173704	Landhaus mit Satteldach	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
32	LFDH21205004173804	Landhaus mit Fachwerkoberbau	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
33	LFDH21205004173904	Mansarddach-Haustyp	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
34	LFDH21205004174004	Eckhaus mit Zeldach, Putzbau, Biedermeier	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
35	LFDH21205004174104	Eckbau mit Fachwerkobergeschoss	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
36	LFDH21205004174804	Landhaus mit Mansard-Zeldach	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
37	LFDH21205004175004	Doppelhaus mit Mansard-Zeldach	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
38	LFDH21205004175104	Klassizistische Bürgervilla	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
39	LFDH21205004178504	Putzbau mit abgeschlepptem Satteldach	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
40	LFDH21205004178504	Putzbau mit Mansarddach, Giebelverschindelung	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
41	LFDH21205004179904	Eckbau mit Mansarddach	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
42	LFDH21205079381004	Landhaus	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
43	LFDH21205004179704	Mansarddach-Haustyp	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
44	LFDH21205004179804	Mansarddachhaus	Baudenkmal der Gesamtanlage Villenkolonie	Dreieich
45	keine Angabe	Historischer Wegedamm nördlich Buchschlag	Bodendenkmal	Neu-Isenburg

Abbildung 3: Kulturdenkmäler im Untersuchungsraum des PFA Süd 1, Quelle RTW, Planfeststellungsunterlagen, 2021

Bei den sonstigen Sachgütern ist eine südlich der Forsthauskurve im Wald befindliche Eichungsanlage der DB, welche noch von der Universität genutzt wird, relevant.

5.7.2 Auswirkungen

5.7.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Die Baufelder und BE-Flächen überschneiden sich mit den 500 m-Radien aller punktförmigen, archäologischen Denkmäler, so dass eine baubedingte Betroffenheit nicht auszuschließen ist. In besonderem Maße gilt dies für das Denkmal STW 13 (Ifd. Nr. 5), das im unmittelbaren Vorhabenbereich gelegen ist, so dass mit Eingriffen in den Boden und damit auch in das Denkmal zu rechnen ist.

In Bezug auf die Baustraßen, für die bereits bestehende Wege genutzt werden, geht lediglich die ggf. erforderliche Verbeiterung der Wege über die Vorbelastungssituation hinaus.

Bezüglich der BE-Flächen ist nicht auszuschließen, dass infolge des aus Gründen des Bodenschutzes erforderlichen Abschiebens und Wiederauftragens des Oberbodens Elemente archäologischer Denkmäler innerhalb der abgeschobenen Bodenzone zerstört oder zerstreut werden.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Zuwegung zum RTW-Bahnsteig am Bf. Dreieich-Buchsschlag, des Betriebsgebäudes und der Mitarbeiter-Parkplätze ist nicht vermeidbar, dass Gehölze der walddparkartigen Grünanlage als Bestandteil der denkmalgeschützten Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag gefällt werden müssen (Konfliktbereich Ko12).

Der Zugang zu der Eichungsanlage (Sachgut) an der Forsthauskurve kann durch den Baustellenverkehr behindert werden.

5.7.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es zur Überschneidung mit den 500 m-Radien aller punktförmigen, archäologischen Denkmäler, so dass eine baubedingte Betroffenheit nicht auszuschließen ist. In besonderem Maße gilt dies für das Denkmal STW 13 (Ifd. Nr. 5), das im unmittelbaren Vorhabenbereich gelegen ist (Anbau eines Gleises, Anschüttung von Böschungen, Anlage von Wegen), so dass mit Eingriffen in den Boden und damit auch in das Denkmal zu rechnen ist.

Der nördlich von Buchschlag befindliche historische Wegedamm wird bereits durch die Bestandstrasse durchtrennt. Vorgesehen ist in diesem Bereich die Verlegung eines Kabelkanals. Weitere Baumaßnahmen finden nicht statt.

Eine anlagebedingte Betroffenheit des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes im

Bf. Dreieich-Buchschlag besteht nicht. Eingriffe in die ebenfalls denkmalgeschützten Perron-Dächer der Bahnsteige werden durch die vorgesehene Variante des Außenbahnsteiges vermieden.

Beeinträchtigungen der Villenkolonie und deren Grünbereiche durch das auf dem neu zu errichtenden Außenbahnsteig vorgesehene 20 m lange „System-Bahnsteigdach“ sowie das Betriebsgebäude werden durch eine Abstimmung der Ausführungsdetails mit der Denkmalschutz- und der Denkmalfachbehörde vermieden.

Anlagebedingte Eingriffe in die Grünanlage der Villenkolonie sind an ihrem südlichen Ende im Umfang von ca. 300 m² erforderlich. Darüber hinaus ist aus Gründen des sicheren Bahnbetriebes eine Aufwuchsbeschränkung gem. DB-RL 882.0220 erforderlich und im Hinblick auf die angrenzenden Gehölze der Grünanlage umzusetzen. Um die Pufferwirkung der Grünanlage zu erhalten bzw. sogar zu verbessern, sind mit der Denkmalschutz- und der Denkmalfachbehörde dem Grunde nach abgestimmte Unterpflanzungen vorgesehen.

Eine anlagebedingte Beeinträchtigung der Eichungsanlage tritt nicht ein.

5.7.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf archäologische Denkmäler sind nicht zu erwarten.

Die für den Betrieb der Trasse, insbesondere der Oberleitung, ggf. gelegentlich erforderlichen Rückschnitte von Baumkronen am Rand der walddparkartigen Grünanlage der denkmalgeschützten Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag führen zu keiner relevanten Beeinträchtigung ihrer Funktion als Pufferzone zwischen Bahn und Villenkolonie (Konflikt Ko12).

Auch Auswirkungen des elektrischen oder des magnetischen Feldes auf störungsempfindliche Geräte und Apparaturen sind nicht zu erwarten, weil die Feldstärken mit der Entfernung rasch abnehmen. Für das elektrische Feld ist überdies zu konstatieren, dass Wälle, Bepflanzungen u. ä. feldschwächend, Gebäude sogar abschirmend wirken (Faraday'scher Käfig).

Die Eichungsanlage liegt an einer Bestandsstrecke, so dass als Folge des RTW-Betriebs keine Beeinträchtigung zu erwarten ist.

Befürchtungen zur nachteiligen Beeinflussung störemfindlicher Geräte in benachbarten Nutzungen wurden im Übrigen im Zuge des Anhörungsverfahrens auch nicht vorgetragen.

5.7.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Zur Vermeidung bzw. Minderung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen sieht

die Vorhabenträgerin folgende Maßnahmen vor:

- Bezüglich der zu erwartenden archäologischen Funde und Befunde wird eine bauvorgreifende Untersuchung durchgeführt.
- Der Beginn der Bau- und Bodenarbeiten wird der Denkmalfachbehörde und der Unteren Denkmalschutzbehörde mindestens vier Wochen vorher mitgeteilt.
- Die Meldepflicht beim Antreffen von Bodendenkmälern, die Verpflichtungen zu Erhalt und Schutz des Fundes und die Rechte der Denkmalfachbehörde nach § 21 HDSchG werden bei der Bauausführung beachtet und die ausführenden Baufirmen werden hierüber unterrichtet.
- Es erfolgt eine Unterpflanzung der waldparkartigen Grünanlage zwecks Erhalt ihrer Funktion als Pufferzone zwischen Bahn und Villenkolonie.

5.7.4 Bewertung

Unter Berücksichtigung der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen wird gewährleistet, dass den Belangen des Schutzes der betroffenen Denkmäler und Kulturgüter im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird und insoweit keine erheblichen Umweltwirkungen verbleiben.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Unterpflanzung des waldparkartigen Grünstreifens der Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag gewährleisten den Erhalt bzw. die Verbesserung der dieser Anlage zukommenden Pufferwirkung. Sicherzustellen ist eine den Anforderungen des Denkmalschutzes gerecht werdende bauliche Ausführung des neu zu errichtenden System-Bahnsteigdachs sowie des Betriebsgebäudes am Bf. Dreieich-Buchschlag, um erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die denkmalgeschützten Elemente der Gesamtanlage Villenkolonie zu vermeiden.

Sonstige erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für das Schutzgut sind nicht zu besorgen.

5.8 Wechselwirkungen

Zwischen den einzelnen Komponenten des Naturhaushaltes bestehen vielfältige Wechselbeziehungen und Abhängigkeiten. So bestehen beispielsweise funktionale Wechselbeziehungen zwischen der Biotopstruktur (Schutzgut Tiere und Pflanzen), der lufthygienischen Situation, dem Ortsbild/Landschaftsbild und der Nutzung des Raumes durch den Menschen (Wohn- und Erholungsfunktion).

Wenn vorhabenbedingte Veränderungen eines Schutzgutes sekundäre Veränderungen bei einem anderen Schutzgut auslösen, ergeben sich Wechselwirkungen. Solche

indirekten Auswirkungen wurden nachvollziehbar als gerichtete Wirkpfade dargestellt und, soweit bestimmbar, im Rahmen der schutzgutbezogenen Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter berücksichtigt.

6. Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen einschließlich ihrer Wechselwirkungen

Der medienübergreifende Ansatz der Umweltverträglichkeitsprüfung erfordert eine Gesamtbewertung unter Berücksichtigung aller Schutzgüter im Hinblick auf Art, Ausmaß und Intensität der Folgen.

Dabei ist zunächst auf die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern abzustellen. Vorhabenbedingte Einwirkungen auf ein Schutzgut können unter Umständen Veränderungen bei anderen Schutzgütern bewirken. Die Intensität der Wechselwirkungen ist abhängig von Wertigkeit, Empfindlichkeit und Vorbelastung der einzelnen Schutzgüter.

Da der Untersuchungsbereich im Hinblick auf alle Schutzgüter anthropogen vorbelastet ist, sind die Wertigkeit und Empfindlichkeit der Schutzgüter und die Auswirkungen, die sich bei Beeinträchtigung eines Schutzgutes über Wechselwirkungen auf das andere Schutzgut ergeben, als relativ gering einzuschätzen. Die relevanten Wirkpfade für derartige Wechselwirkungen (Tiere – Pflanzen, Boden – Wasser, Pflanzen – Klima/Luft – Menschen) wurden bei der Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter mitbetrachtet. Dabei war nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen gegenseitig in einer Weise beeinflussen, dass Art und Umfang zu einer neuen Qualität der Beeinträchtigung führen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass Auswirkungen, die bei der Einzelbewertung des jeweiligen Schutzgutes für sich betrachtet noch hinnehmbar sind, in der Gesamtschau zu einer anderen Bewertung führen müssten.

Auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin nach § 6 UVPG a. F. ihrem Antrag beigegebenen Fachgutachten, der im Planfeststellungsverfahren nach § 73 Abs. 3a HVwVfG, § 7 UVPG abgegebenen behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach § 73 Abs. 4 HVwVfG, § 2 Abs. 6 S. 2, § 9 UVPG a. F. sowie der Erwidernungen hierzu und ergänzend vorgelegter Stellungnahmen der Vorhabenträgerin stehen dem Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

Diese Einschätzung gilt auch in der Zusammenschau mit den anderen Abschnitten des Gesamtvorhabens RTW. Aufgrund der im Scoping-Verfahren und im Zuge der

Anhörungsverfahren für den PFA Nord und den PFA Süd 1 gewonnenen Erkenntnisse bestehen im Sinne einer summarischen Prüfung keine Anhaltspunkte dafür, dass der Verwirklichung des Vorhabens in seinem weiteren Verlauf von vornherein unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. April 1997 – 4 C 5/96 –, juris, Rn. 25).

III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

Die Ermächtigung zur Planung ist untrennbar mit der Einräumung eines Planungsermessens (planerische Gestaltungsfreiheit) verbunden. Diese Gestaltungsfreiheit wird durch rechtliche Bindungen, wie das fachplanungsrechtliche Erfordernis der Planrechtfertigung, die rechtsnormative Bindungswirkung an höherstufige Planungen und die Beachtung zwingender Rechtsvorschriften (Planungsleitsätze) sowie die – vor allem durch die Rechtsprechung des BVerwG geprägten – Anforderungen des Abwägungsgebots an die Planungsentscheidung begrenzt.

Das Abwägungsgebot verlangt grundsätzlich, dass

- überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- der Ausgleich der Belange in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht.

Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungserfordernis jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (BVerwG, Urteil vom 14. Februar 1975, DVBl 1975, 713).

Dabei darf von vornherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Im Rahmen dieses Abwägungsvorganges ist auch das Bewertungsergebnis der UVP zu berücksichtigen, indem sich die Planfeststellungsbehörde damit inhaltlich auseinandersetzt.

Den dargelegten Anforderungen an die Planungsentscheidung wird der Planfeststel-

lungsbeschluss gerecht. Wegen Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

1. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis, sondern vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des AEG entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn das mit dem Vorhaben verfolgte öffentliche Interesse generell geeignet ist, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist.

Diese Voraussetzungen liegen vor. Gemessen an den gesetzlichen (Ziel-)Vorgaben erweist sich die geplante Maßnahme nicht als planerischer Missgriff, der allein die Planrechtfertigung entfallen ließe. Das Vorhaben kann nach allem vielmehr für sich in Anspruch nehmen, vernünftigerweise geboten zu sein, auch soweit es für einzelne Betroffene zu planungsbedingten Nachteilen kommen sollte.

1.1 Fachplanerische Zielkonformität

Die fachplanerische Zielkonformität des Vorhabens ist gegeben, da es den Zielsetzungen des AEG entspricht.

Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planung zu messen ist, sind für Eisenbahnen in § 1 Abs. 1 AEG enthalten. Danach dient das Gesetz u. a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene.

Diese allgemeinen Zielbestimmungen werden durch die in dem HÖPNVG normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen des ÖPNV, der den auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des AEG erbrachten Schienenpersonennahverkehr⁵ umfasst, ergänzt. Danach ist der öffentliche Personennahverkehr Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist leistungsfähig und effizient zu gestalten (§ 3 Satz 1 und Satz 3 HÖPNVG). Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der

⁵ Im Übrigen normiert § 1 Abs. 2 HÖPNVG ausdrücklich, dass Schienenpersonennahverkehr auch der öffentliche Personennahverkehr ist, der sowohl auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Satz 1 als auch auf einer Schieneninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 1 des PBefG erbracht wird und dessen regionaler Charakter von Bedeutung ist.

Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten (§ 4 Abs. 1 HÖPNVG). Wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs sind eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit u. a. sowie ausreichende Kapazitäten (§ 4 Abs. 2 HÖPNVG). Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln und der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen (§ 4 Abs. 3 Satz 2 HÖPNVG). Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen (§ 4 Abs. 6 ÖPNVG).

Es steht außer Frage, dass das zugelassene Eisenbahn-Vorhaben mit den Zielen dieser beiden für die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs als Teil des ÖPNV maßgeblichen Gesetze in Einklang steht und deren Verwirklichung dient.

Ziel des Vorhabens ist es, eine neue tangentielle Schienenverbindung zu schaffen, um die westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie die umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden direkt miteinander und untereinander zu verbinden, die intermodale Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main zu verbessern, bestehende Schienenstrecken zu ergänzen und eine Verknüpfung mit vorhandenen S-Bahn-, Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken herzustellen.

Auf diese Weise soll eine bedarfsgerechte, die Umsteigeerfordernisse minimierende und die Reisezeiten verkürzende Anbindung des dicht besiedelten und vom motorisierten Individualverkehr viel befahrenen Gebietes mit seinen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholung geschaffen werden.

Die Regionaltangente West steht mit den Zielsetzungen des insoweit maßgeblichen Regionalen Nahverkehrsplanes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes in Einklang. Als Bestandteil des Leitprojektes Frankfurt RheinMain^{plus} ist die Regionaltangente West darin als eines der Großprojekte benannt, deren Verwirklichung für die Entwicklung des Schienenverkehrs herausragende Bedeutung beigemessen wird (vgl. Rhein-Main-Verkehrsverbund, Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Rhein-Main (2021), Kapitel 6.2 Große Infrastrukturmaßnahmen, S. 186 ff.).

Darüber hinaus ist die RTW in weiteren übergeordneten Planwerken enthalten. So ist sie im RPS/RegFNP 2010 als endgültig abgewogenes Ziel der Raumordnung ausgewiesen. Daneben beinhaltet der Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main,

der den Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Frankfurt am Main absteckt, die Regionaltangente West als eine der wichtigsten Planungsmaßnahmen zur Ergänzung und Entlastung des S-Bahnnetzes.

Die Planung des PFA Süd 1 als Eisenbahn-Vorhaben trägt letztlich auch dem in § 1 Abs. 1 AEG geregelten Ziel eines sicheren Eisenbahnbetriebes Rechnung, indem die bereits bestehenden Eisenbahnbetriebsanlagen dort, wo es zur Gewährleistung eines stabilen Betriebsablaufs erforderlich ist, um neue Eisenbahnbetriebsanlagen ergänzt werden. Auf diese Weise werden mehrfache, zum Teil technisch gar nicht lösbare Wechsel von hochbelasteten EBO- in BOStrab-Strecken und umgekehrt vermieden und daraus resultierende nachteilige Auswirkungen auf einen sicheren und störungsfreien Betriebsablauf von vornherein ausgeschlossen.

Nach alledem ist die fachplanerische Zielkonformität gegeben.

1.2 Erforderlichkeit

Das Vorhaben ist darüber hinaus auch erforderlich. Es ist geeignet, die mit ihm verfolgten planungsrechtlichen Ziele tatsächlich zu verwirklichen, insbesondere, weil ein konkreter Bedarf für die damit angebotenen Verkehrsleistungen besteht (vgl. Jarass, Die Planrechtfertigung bei Planfeststellungen, NuR 2004, 69 [72]).

Dieser konkrete Bedarf manifestiert sich in der mit dem Vorhaben erreichbaren Verbesserung der Verkehrsverbindung. Zu den maßgeblichen Kriterien gehören insoweit die Verkürzung der Transportzeiten und die Anhebung des Beförderungskomforts, die einen wichtigen Grund für die Rechtfertigung einer neuen Bahntrasse darstellen (BVerwG, Urteil vom 27. Juli 1990 – 4 C 26.87 -, NVwZ 1991, 781).

Die RTW schafft eine direkte Verbindung der westlichen Stadtteile von Frankfurt am Main untereinander und mit den umliegenden Städten und Gemeinden sowie dem Frankfurter Flughafen. Diese Direktverbindung, die die bislang erforderliche Nutzung der auf das Zentrum Frankfurts ausgerichteten Verkehrsbeziehung entbehrlich macht, ist ebenso ein die Verbesserung der Verkehrsverbindung durch die RTW betreffender Gesichtspunkt wie die dadurch erreichbare Verkürzung der Reisezeiten (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 18. März 2008, 2 C 1092/06.T – juris, Rn. 98).

Diese ohne weiteres plausible und die Geeignetheit der Planung zur Erreichung der Planungsziele tragende Erkenntnis hat die Vorhabenträgerin durch die Ergebnisse der im Rahmen der NKU erstellten Verkehrsprognose untermauert. Danach werden die Regionaltangente West nach den auf das Jahr 2030 bezogenen Prognosen der Vorhabenträgerin werktäglich rund 62.600 Personen nutzen. Die Realisierung des Vorhabens wird an Werktagen zu 21.200 zusätzlichen Personenfahrten führen, wobei 18.740 dieser Fahrten auf eine Verlagerung vom MIV zum ÖV zurückgehen. Die

verbesserte Erreichbarkeit wichtiger Ziele entlang der RTW (z. B. Gewerbegebiet Eschborn, Industriepark Höchst, Flughafen Frankfurt am Main, Gateway Gardens) führt zur Einsparung von jährlich 1,8 Mio. Reisezeitstunden im ÖPNV.

Festzuhalten ist insoweit, dass sich die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Bewertung der Rechtfertigung des Vorhabens nicht originär auf diese Ermittlungen der Vorhabenträgerin stützt, sie sind nicht entscheidungstragend. Sie stellen lediglich eine ergänzende Klarstellung dar, um die Geeignetheit der Planung zur Erreichung der Planungsziele zu verdeutlichen. Es bedarf daher keiner Prüfung der von Einwendern vorgetragenen Behauptungen, die Verkehrsprognose basiere zumindest teilweise auf unzutreffenden Annahmen.

Die Regionaltangente West verläuft durchgängig auf einem eigenen (besonderen oder selbstständigen) Bahnkörper und gewährleistet auf diese Weise eine durch das MIV-Aufkommen ungestörte und komfortable Verkehrsabwicklung. Das Vorhaben ist daher auch geeignet, zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit der Nahverkehrsfahrzeuge sowie einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt beizutragen.

Darüber hinaus beachtet die Planung die berechtigten Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen und gewährleistet damit die Umsetzung des bedeutsamen Ziels der Barrierefreiheit. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums im Allgemeinen als auch bezüglich der Nutzung des ÖPNV im Besonderen. Trotz der besonderen Herausforderung, beim Betrieb der RTW drei unterschiedliche Bahnsteighöhen (960 mm und 760 mm im Bereich der EBO-, 800 mm im Bereich der BOStrab-Strecken) und aufgrund der unterschiedlichen Lichtraumprofile im EBO- bzw. BOStrab-Bereich verschiedene Abstände zur Bahnsteigkante berücksichtigen zu müssen, existieren am Markt Lösungen, mittels der fahrzeugseitig eine den Anforderungen der Barrierefreiheit genügende Lösung sichergestellt werden kann. Um dies im Zusammenspiel zwischen Eisenbahninfrastruktur und Fahrzeug sicherzustellen, wurde der Vorhabenträgerin auferlegt, die besonderen Anforderungen, die an das Fahrzeug zu stellen sind, frühzeitig mit den zuständigen Behörden abzustimmen (vgl. A. V. 8.18). Einer darüberhinausgehenden Behandlung im Zuge der Planfeststellung bedarf es nicht. Wegen weiterer Einzelheiten zur Barrierefreiheit wird auf Kapitel C. III. 13 dieses Beschlusses verwiesen.

Als Sekundäreffekt werden die in Folge der RTW erwarteten Verlagerungswirkungen im ÖPNV nach Einschätzung der Vorhabenträgerin eine Entlastung der hochbelasteten, radial auf Frankfurt zulaufenden SPNV-Abschnitte, u. a. des innerstädtischen S-Bahntunnels bewirken.

Letztlich ist das Vorhaben auch mit Blick auf gesamtgesellschaftliche Interessen gerechtfertigt. So wird das Vorhaben aufgrund der Verlagerungseffekte vom MIV zum

ÖPNV und der damit einhergehenden Verringerung der täglichen Verkehrsleistung im MIV zu einer positiven CO₂-Emissions-Bilanz und einer höheren Verkehrssicherheit führen. Nach den Ermittlungen der Vorhabenträgerin ist von einer CO₂-Reduzierung in Höhe von ca. 5.500 t/Jahr und einer errechneten Senkung der Unfallfolgekosten in Höhe von jährlich 6,7 Mio. € auszugehen.

Allein der mit Blick auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie die postulierten Klimaziele übergeordnete Gesichtspunkt einer Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene rechtfertigt die gegenständliche Planung der RTW (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Juli 1990, 4 C 26/87, juris, Rn. 20; VGH München, Urteil vom 21. Februar 1995, 20 A 93.40080 u. a., S. 49, https://www.ird.uni-passau.de/kramer/eisenbahnrecht/eisenbahnrechts-datenbank/detailseite/?tx_browser_pi1%5BshowUid%5D=340&cHash=a491f171b697295457e828016340062c).

Die von Beteiligten vorgetragene Einschätzung, andere Vorhaben – etwa die in frühen Planungsstadien befindliche Ost- und/oder Südtangente – seien dringlicher, vermag die Rechtfertigung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens nicht in Zweifel zu ziehen. Es mag durchaus sein, dass auch diese Vorhaben planerisch gerechtfertigt sind. Damit entfällt jedoch nicht die oben dargelegte Rechtfertigung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens. Die Entscheidung, welche Vorhaben vorrangig betrieben werden sollen, obliegt der für die Planung und Organisation des SPNV zuständigen RMV GmbH und den sie tragenden Gebietskörperschaften. Die Richtigkeit dieser zugunsten der RTW getroffenen Entscheidung ist einer Überprüfung im Wege der der Planfeststellungsbehörde obliegenden nachvollziehenden Abwägung nicht zugänglich.

1.3 Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

Die Wirtschaftlichkeit des geplanten Vorhabens ist als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Wirtschaftlichkeit wird vielmehr allein im Verfahren zur Bewilligung der beantragten Fördermittel nach dem GVFG geprüft (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 02. November 2004, 5 S 1063/04).

Im Übrigen bleibt die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens der Vorhabenträgerin im Rahmen der für sie geltenden Vorschriften überlassen.

An der erforderlichen Planrechtfertigung des Vorhabens fehlt es auch nicht deshalb, weil seine Finanzierung ausgeschlossen oder noch nicht abschließend geklärt wäre. Für die Frage der Planrechtfertigung ist die „Finanzierung“ eines Projekts nur dann erheblich, wenn sie von vornherein ausgeschlossen und damit die Realisierung des Vorhabens eindeutig nicht möglich ist (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 18. März 2008, 2 C 1092/06.T). Daher darf im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Diese Einschätzung setzt

einen Zeithorizont voraus. Insofern kann (auch) für das planungsrechtliche Vollzugs-
hindernis der mangelnden Finanzierbarkeit auf den gesetzlich bestimmten Zeitrah-
men für den Beginn der Durchführung des Plans von bis zu zehn Jahren ab Eintritt
der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses, der um höchstens fünf Jahre
verlängert werden kann (§ 18c Nr. 1 AEG), abgestellt werden, in dem die Unsicher-
heiten einer Plandurchführung als zumutbar erscheinen und von den Planbetroffenen
hinzunehmen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08. Februar 2007,
5 S 2257/05 unter Hinweis auf Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und
anderer Oberverwaltungsgerichte).

Anhaltspunkte dafür, dass die Planung aufgrund einer mangelnden Finanzierung
bzw. Finanzierbarkeit innerhalb des vorgenannten Zeithorizonts nicht realisiert wer-
den kann, liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Im Übrigen wird auf die Dar-
legungen unter C. I. 6.3 verwiesen.

2. Abschnittsbildung

Die Vorhabenträgerin hat die Gesamtplanung der Regionaltangente West in vier
Planfeststellungsabschnitte (PFA) aufgeteilt, die in jeweils eigenständigen Planfest-
stellungsverfahren behandelt werden:

1. **PFA Nord:** Von Bad Homburg vor der Höhe bzw. dem Gewerbegebiet Praun-
heim bis einschließlich Eisenbahnüberführung Sossenheimer Straße und
Rampenbauwerke
Streckenlänge: ca. 16 km
Betroffene Städte und Gemeinden: Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel, Stein-
bach, Eschborn, Schwalbach, Sulzbach und Frankfurt am Main in der Gemar-
kung Sulzbach
2. **PFA Mitte:** Vom Ende des Rampenbauwerkes der Eisenbahnüberführung
Sossenheimer Straße bzw. von Bad Soden Bf. bis zur Einbindung in die Be-
standsstrecke 3683 bei Kelsterbach
Streckenlänge: ca. 14 km
Betroffene Städte und Gemeinden: Bad Soden, Sulzbach, Frankfurt am Main,
Kelsterbach
3. **PFA Süd 1:** Von der Einschleifung in die Bestandsstrecke 3683 bei Kelster-
bach über Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof bis Dreieich-Buchsschlag
Streckenlänge: ca. 16 km
Betroffene Städte und Gemeinden: Frankfurt am Main, Neu-Isenburg, Dreieich
4. **PFA Süd 2:** Von der östlichen Ausfahrt aus dem Kreuzungsbauwerk Neu-
Isenburg bis Neu-Isenburg Birkengewann

Streckenlänge: ca. 3 km

Betroffene Stadt: Neu-Isenburg

Die Figur der abschnittswisen Planfeststellung ist eine richterrechtliche Ausprägung des Abwägungsgebots. Mit ihr wird ein komplexes Großvorhaben, wie es auch die Regionaltangente West darstellt, in einzelne Vorhaben aufgeteilt, für die gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Diese Verfahrensweise ist bei umfangreichen linienhaften Verkehrsvorhaben die übliche Form der Planfeststellung, weil sich die mit einer solchen Planung einhergehenden verfahrens- und materiell-rechtlichen Problemstellungen in einem einzigen Planfeststellungsverfahren kaum bewältigen lassen.

Für die Abschnittsbildung gilt die planerische Gestaltungsfreiheit der Vorhabenträgerin. Dementsprechend sind im Einzelfall sehr unterschiedliche Lösungen statthaft, soweit sie auf sachlich vertretbaren Erwägungen beruhen. Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem Bescheid entschieden wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 09. September 1988 - 7 C 3/86, BVerwGE 80, 207 [215]; Urteil vom 11. Juli 2001 – 11 C 14/00, BVerwGE 114, 364 [372]).

Bei der Planfeststellung von Schienenwegen besteht dabei – anders als im Straßennetz – kein Erfordernis einer eigenständigen Verkehrsfunktion jedes Planfeststellungsabschnittes. Die Rechtsprechung trägt damit dem im Vergleich zum Straßennetz viel weitmaschiger geflochtenen Schienennetz Rechnung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Dezember 1995 – 11 VR 6/95 –, juris, Rn. 26).

Prüfungsgegenstand ist für die Planfeststellungsbehörde zunächst nur der antragsgegenständliche Teilabschnitt, allerdings darf die Abschnittsbildung nicht dazu führen, dass ein Rechtsschutz faktisch unmöglich gemacht und Dritte dadurch in ihren Rechten verletzt werden oder die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 –, juris).

Die von der Vorhabenträgerin angestellten Erwägungen zur Bildung der Abschnitte im Allgemeinen und zur vorwiegend anhand technischer, rechtlicher und funktionaler Aspekte vorgenommenen Bildung des verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnittes Süd 1 im Besonderen werden den oben dargestellten Maßstäben gerecht und sind somit tragfähig. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Abschnittsbildung auf die ausführlichen Darlegungen der Vorhabenträgerin in dem planfestgestellten Erläuterungsbericht (Kapitel I. 1.3, S. 4 ff.) verwiesen.

In Bezug auf das Gesamtvorhaben sind unter Beachtung des von der Rechtsprechung entwickelten Erfordernisses einer Vorschau nach Art eines vorläufig positiven

Gesamturteils keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass durch die Gesamtplanung ausgelöste Probleme unbewältigt bleiben und die Verwirklichung der weiteren Abschnitte daher an unüberwindbaren Hindernissen scheitern wird (vgl. dazu u. a. BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 – 9 A 14.12-, juris, Rn. 151). Das gilt auch hinsichtlich des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit. Die Aufnahme des Projektes in den RPS/RegFNP liefert diesbezüglich ebenso erste Anhaltspunkte wie das Ergebnis des Scoping-Verfahrens, das für das Gesamtvorhaben durchgeführt wurde. Der Umstand, dass das Vorhaben zwischenzeitlich bis Bad Soden bzw. bis in das Wohngebiet Birkengewann der Stadt Neu-Isenburg verlängert werden soll und diese Verlängerungen bei der Aufstellung des Regionalplans und im Scoping-Verfahren nicht betrachtet wurden, ist in diesem Zusammenhang ohne Relevanz, denn das Vorhaben wäre auch ohne Verwirklichung dieser Abschnitte funktionsfähig. Unabhängig davon sind aber nach gegenwärtigem Erkenntnisstand auch insoweit keine Aspekte ersichtlich, die eine Realisierbarkeit des Vorhabens ernstlich in Zweifel ziehen könnten.

3. Fachplanerischer Alternativenvergleich

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nachzugehen, ob eine Alternative zur Verfügung steht, mit der sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen lassen. Dabei müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3.06 –, juris, Rn. 171).

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass keine Verpflichtung besteht, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Der Sachverhalt braucht nur so weit aufgeklärt zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Alternativen, die auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, können schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden.

Eine Variante, die nicht verwirklicht werden kann, weil die mit der Planung zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht erreicht werden können, muss in der Alternativenprüfung nicht berücksichtigt werden (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 – 9 A 20.05 –, juris, Rn. 143).

Im Ergebnis der vorgenommenen Prüfung ist festzustellen, dass sich unter Berücksichtigung der von den möglichen – auch der von Beteiligten im Zuge des Anhörungsverfahrens vorgeschlagenen – Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit weder für das Gesamtvorhaben Regionaltangente West noch für den verfahrensgegenständlichen PFA Süd 1 eine andere Alternative als besser geeignet darstellt und daher zu bevorzugen wäre.

3.1 Null-Variante

Ein Verzicht auf die Realisierung des Vorhabens hätte zur Folge, dass die aufgrund einer stetig wachsenden Nachfrage dringend erforderliche Ergänzung der Schieneninfrastruktur des ÖPNV in der dicht besiedelten, verkehrlich hoch belasteten und weiterhin wachsenden Rhein-Main-Metropolregion nicht realisiert werden könnte. Die in den Kapiteln B. III und C. III. 1 beschriebenen Ziele einer Verbesserung der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr sind mit der Null-Variante nicht erreichbar.

Wie noch darzulegen sein wird, stehen dem Vorhaben weder striktes Recht (Planungsschranken) noch Belange entgegen, denen nach den Anforderungen des Abwägungsgebots größeres Gewicht beizumessen ist als der Realisierung des Vorhabens und dazu nötigen würden, von der Planung Abstand zu nehmen.

Im Ergebnis stellt sich damit die Null-Variante nicht - mehr - als Planungsalternative dar.

3.2 Gesamtvorhaben

Die Regionaltangente West hat eine lange, in die 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurückreichende Planungshistorie. Sie wurde in einem mehrstufigen iterativen Planungsprozess von den maßgeblichen Planungsträgern – insbesondere dem damaligen Umlandverband Frankfurt und seinen Rechtsnachfolgern, dem RMV und - nach seiner Gründung im Jahr 2008 - von der Regionaltangente West Planungsgesellschaft mbH – entwickelt. Dabei wurden die Planungen insbesondere im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen, die Verkehrsträgerwahl sowie die betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen untersucht, Varianten entwickelt und diese im Zuge der fortschreitenden Untersuchungen konkretisiert. Im Ergebnis wurde die RTW in den Flächennutzungsplan und den Regionalplan (aktuell: RPS/RegFNP 2010) aufgenommen und in dem Text- wie dem Plan- teil als endgültig abgewogenes Ziel der Raumordnung (§ 3 ROG) ausgewiesen.

Ausgangspunkt der planerischen Überlegungen war dabei die Erkenntnis, dass das

radial auf den Hauptbahnhof Frankfurt am Main ausgerichtete Schienennetz aufgrund der vielfältigen Verflechtungen zwischen den Wohnorten, den Arbeitsstätten, den Verkaufs- und Freizeiteinrichtungen einer tangentialen Ergänzung unter besonderer Berücksichtigung der intermodalen Verkehrsbedeutung des Frankfurter Flughafens bedarf.

Verschiedene Studien und Untersuchungen, die der damalige Umlandverband Frankfurt in Auftrag gegeben hat, kamen zu dem Ergebnis, dass aufgrund der bestehenden Verkehrsverflechtungen im Planungsraum eine tangentielle Verbindung im nordwestlichen bis südlichen Umfeld von Frankfurt am Main – den Schwerpunkten der bisherigen und künftigen Siedlungsentwicklung – relevante Fahrgastpotentiale binden, Verlagerungen vom MIV auf den ÖV erzielen und zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsverbindungen im öffentlichen Personennahverkehr führen kann. Dabei wird eine Zweisystem-Stadtbahn den zu erfüllenden Anforderungskriterien am besten gerecht. Zur Begründung dieser Auswahlentscheidung wird auf die Ausführungen im planfestgestellten Erläuterungsbericht (Anlage 1.1b: Erläuterungsbericht, Kapitel I. 3.1) Bezug genommen.

Dieses Ergebnis ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schlüssig. Es beruht insbesondere darauf, dass bereits vorhandene Eisenbahnbetriebsanlagen nutzbar sind und neue Betriebsanlagen, wo immer es möglich und sinnvoll ist, nach den Regelungen der BOStrab errichtet werden können.

Die Möglichkeit zur Nutzung bereits vorhandener Betriebsanlagen reduziert die Investitionskosten deutlich und macht geringere Eingriffe in das Eigentum Dritter sowie in Natur und Landschaft erforderlich. Diesem Aspekt kommt in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region vor dem Hintergrund der vielfältigen Nutzungsansprüche – bspw. in Bezug auf Natur und Landschaft, die landwirtschaftlichen Belange oder städtebauliche Aspekte – besondere Bedeutung zu.

Die Errichtung neuer Betriebsanlagen nach den Regelungen der BOStrab eröffnet gegenüber der Errichtung einer Eisenbahninfrastruktur nach den Regelungen der EBO einen größeren Gestaltungsspielraum und führt zu einer Reihe von Vorteilen (bspw. geringere Flächeninanspruchnahme zur Schonung von Eigentum sowie Natur und Landschaft, günstigere fahrdynamische Eigenschaften aufgrund der leichteren Bauweise, geringere Radsatzlasten mit daraus resultierenden geringeren Anforderungen an die Tragfähigkeit des Untergrundes und die Konstruktionsweise von Ingenieurbauwerken, bessere Erschließungswirkung, weil auf besonderen Bahnkörpern im Straßenraum näher an die durch die RTW zu erschließenden Gebiete herangefahren werden kann).

Die Vorteile dieser Lösung sind nach der Beurteilung der Vorhabenträgerin so gewichtig, dass sie die damit verbundenen Nachteile, insbesondere die höheren Anschaffungs- und Betriebskosten von Zweisystemfahrzeugen gegenüber konventionellen Stadtbahnfahrzeugen, überwiegen.

Unabhängig davon, dass die diesbezüglichen Erwägungen der Vorhabenträgerin für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar sind, sind die Erwägungen zur Verkehrsträgerwahl einer Überprüfung im Zuge des fachplanerischen Alternativenvergleichs nicht zugänglich.

Die Vorhabenträgerin hat einen Antrag auf Planfeststellung gestellt, der die Errichtung einer Schieneninfrastruktur zum Gegenstand hat, auf welcher eine Zweisystem-Stadtbahn betrieben werden kann. Für die Planfeststellungsbehörde ist diese Antragstellung bindend und sie kann nicht im Gewand der Variantenprüfung darüber befinden, ob ein anderes, auf einem anderen Fachplanungsregime fußendes Planungskonzept besser geeignet wäre. Insoweit kann nicht mehr von Planungsalternativen gesprochen werden, vielmehr haben die diesbezüglichen Forderungen Beteiligter die Verwirklichung eines ganz anderen als des beantragten Vorhabens zum Ziel. Solche, die Identität des Vorhabens berührenden Veränderungen sind nicht mehr als Planungsalternativen im Sinne des Fachplanungsrechts zu verstehen (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 15. Januar 2009 – 11 B 254/08.T –, juris, Rn. 130 m. w. N.). Das gilt sowohl im Hinblick auf die Forderung, die RTW durchgängig als Eisenbahn oder Einschienenbahn zu errichten, als auch bezüglich des Vorbringens, die verkehrlichen Zielsetzungen mittels einer Verdichtung und Neugestaltung des Buslinienverkehrs umzusetzen.

Das Bestreben, vorhandene Bahnstrecken zu nutzen und die Zielsetzung des Vorhabens, die westlichen Stadtteile von Frankfurt mit den im nordwestlichen bis südlichen Umfeld gelegenen Kommunen bei gleichzeitiger Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main mittels einer Westtangente direkt zu verbinden, determiniert die Grobtrassierung. Die dagegen gerichteten Forderungen, anstelle einer Westtangente eine Süd- und/oder Osttangente oder eine gänzlich andere Trassierung zu verwirklichen, stellen ebenfalls keine im Zuge der Variantenentscheidung zu prüfenden Alternativen im Sinne des Fachplanungsrechts dar, weil damit die beschriebenen Zielsetzungen des Vorhabens nicht verwirklicht werden können. Auf die vorstehenden Ausführungen zum Gegenstand der Alternativenprüfung wird Bezug genommen.

Aus diesem Grund bedarf die Forderung, die RTW-Linie 2 über den vorgesehenen Endhaltepunkt hinaus bis nach Langen zu verlängern oder auf die Dreieichbahn durchzubinden, keiner Betrachtung im Zuge der Alternativenprüfung. Diese Erweiterungen sind nicht Gegenstand der Antragstellung. Ein subjektives öffentliches Recht eines Dritten auf Einleitung und Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens –

hier in Bezug auf die Anbindung Langens an die RTW bzw. die Durchbindung auf die Dreieichbahn – besteht nicht. Weder kann die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin dazu verpflichten, ihren Antrag zu erweitern, noch darf sie von sich aus über den Antrag der Vorhabenträgerin hinausgehen und an ihrer Stelle tätig werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Februar 1980 – IV C 24.77 -, juris, Rn. 25 ff.). Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin bei der Prüfung kleinräumiger Varianten (s. u.) diese im Raum stehenden Verlängerungsoptionen in die Betrachtungen zur Einbindung der RTW in den Bf. Dreieich-Buchschlag einbezogen.

3.3 Kleinräumige Varianten

Überall dort, wo die Verwirklichung des Konzeptes den Ausbau bestehender Eisenbahninfrastruktur bzw. die Ergänzung um neue Schienenstrecken erforderlich macht, hat die Vorhabenträgerin auf den jeweiligen Bereich bezogene kleinräumige Variantenprüfungen durchgeführt.

Im PFA Süd 1 betrifft dies den Bereich Bahnhof Frankfurt-Stadion bis zum Abzweig Forsthaus einschl. der Untersuchungen zur Querung der DB-Bestandsanlagen im Bf. Frankfurt-Stadion und zur Errichtung eines weiteren Haltepunktes westlich der Mörfelder Landstraße, die Einbindung der RTW in die S-Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Darmstadt (Untersuchungsbereich Frankfurt-Stadtwald – Bf. Neu-Isenburg) und die Trassierung zwischen dem Bf. Neu-Isenburg und dem Bf. Dreieich-Buchschlag einschl. der Realisierungsmöglichkeiten im Bf. Dreieich-Buchschlag selbst.

Separate Abstellanlagen werden im Abschnitt Süd 1 nicht benötigt, so dass insoweit keine Alternativenbetrachtungen erforderlich wurden.

Die vorgenannten Untersuchungsbereiche hat die Vorhabenträgerin anhand der Kriterien „Auswirkungen auf Siedlungsstrukturen und Gewerbegebiete“, „Verkehrlicher Nutzen (Erschließungswirkung)“, „Betroffenheiten von Planungen Dritter (private und kommunale Entwicklungsziele)“, „Naturschutzfachliche Belange (Umwelt einschl. wassertechnische Belange)“, „Eisenbahntechnische und –betriebliche Belange“, „Bautechnische Belange“, „Planrechtliche Durchsetzbarkeit“ und „Wirtschaftliche Belange“ vergleichend gegenübergestellt und daraus Vorzugsvarianten abgeleitet. Die Variantenuntersuchungen sind in den Planunterlagen (Anlage 1.1b, Kapitel II. 4.; Anlage 03) ausführlich dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Erwägungen der Vorhabenträgerin geprüft. Bei der hier gebotenen nachvollziehenden Abwägung kommt sie zu dem Schluss, dass diese nicht zu beanstanden sind und die Auswahlentscheidung sich innerhalb der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit hält. Eine bessere, weil mit einer insgesamt geringeren Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange verbundene Variante, ist bei keiner der durchgeführten Variantenuntersuchungen erkennbar (ständige Rechtsprechung des BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2004 – 9 A 11/03 – juris,

Rn. 57 m. w. N.).

Die im Zuge des Anhörungsverfahrens geäußerten Zweifel an der Variantenentscheidung führen zu keiner anderen Bewertung.

3.3.1 Untersuchungsbereich Bf. Frankfurt-Stadion – Abzweig Forsthaus (VU 16 und 17)

Entgegen der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einschätzung ist die Variante 6 (gesplittete Führung mit Linksbetrieb im östlichen Anschluss [nördlich und südlich der Bestandsstrecke 3650], Realisierung in zwei Baustufen) gegenüber der optimierten Vorzugsvariante 2 nicht zu bevorzugen. Die Vorteile der Variante 2 ergeben sich insbesondere mit Blick auf den gewichtigen öffentlichen Belang des Grundwasserschutzes, weil Eingriffe in die Schutzzonen I und II der Stadtwaldwasserwerke aber auch in die nördlich der Bestandsstrecke 3650 vorhandenen Waldbestände vermieden werden. Sie ist darüber hinaus deutlich günstiger umzusetzen, so dass die Entscheidung der Vorhabenträgerin, dieser Variante den Vorzug zu geben, nachvollziehbar ist. Es ist zwar zutreffend, dass die Umsetzung der Variante 6, 2. Baustufe eisenbahnbetriebliche Vorteile mit sich brächte, weil auf diese Weise zugleich ein S-Bahnbetrieb in der Relation Frankfurt-Süd – Frankfurt-Stadion – Frankfurt-Flughafen-Regionalbahnhof ermöglicht würde. Für den Betrieb der RTW ist die Realisierung dieser Variante dagegen nicht erforderlich. Mit ihrer Umsetzung würde vielmehr einem Bedarf entsprochen, für dessen Befriedigung die Vorhabenträgerin nicht zuständig ist und der durch das Planungsziel der RTW nicht abgedeckt ist. Es handelt sich vielmehr um ein anderes Vorhaben, für das ein eigenes Planungskonzept des insoweit Verantwortlichen zu erarbeiten ist.

Die Umsetzung der Vorzugsvariante steht auch nicht der (späteren) Umsetzung der – ursprünglich dem potenziellen Bedarf zugeordneten, zwischenzeitlich in den vorrangigen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgestiegenen – Planung zum Knoten Frankfurt im Hinblick auf den von diesem Maßnahmenbündel umfassten Bau eines zweigleisigen Überwerfungsbauwerks im Bahnhof Stadion in der Relation Ffm -Süd - Regionalbahnhof Flughafen entgegen.

Die Regionaltangente West ist Bestandteil des Programms Frankfurt RheinMain^{plus}, eines 2003 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellten Masterplans für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main. Partner dieses Programms ist neben dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt am Main, der DB AG und der RMV GmbH auch der Bund. Die RTW ist somit schon sehr lange Gegenstand dieses für den Nah- und Fernverkehr im Rhein-Main-Gebiet und in ganz Hessen maßgeblichen, auch vom Bund begleiteten Programms. Gegenstand des Bundesverkehrsweegeplanes kann das Projekt dagegen nicht sein, weil darin nur die Bundes-

schienenwege abgebildet werden (s. S. 5 BVWP 2030), die RTW dagegen als Straßenbahn bzw. nichtbundeseigene Eisenbahn planfestgestellt wird. Das bedeutet jedoch nicht, dass die RTW bei der Aufstellung des BVWP unberücksichtigt bleiben dürfte und unberücksichtigt geblieben ist. Als planerisch bereits sehr weit gediehenes Projekt genießt es den zeitlichen Vorrang, den zeitlich nachlaufende Projekte, also auch die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Knotens Frankfurt aufgeführte Errichtung eines zweigleisigen Überwerfungsbauwerkes in der Relation Frankfurt-Süd – Frankfurt-Stadion – Frankfurt-Flughafen-Regionalbahnhof beachten müssen (Gebot der planerischen Rücksichtnahme). Planungen für das hier in Rede stehende zweigleisige Überwerfungsbauwerk liegen bis zum heutigen Tage nicht vor. Auch die Projektseite der DB AG zum Ausbau des Knotens Frankfurt (<https://www.fernbahntunnel-frankfurt.de/home.html>, abgerufen am 8. Dezember 2021) weist ein solches Vorhaben im Bereich der zur Umsetzung beabsichtigten Maßnahmen im oberirdischen Bereich nicht aus. Im Übrigen ist auch nichts dafür ersichtlich, dass eine spätere Realisierung dieses Projektes durch die RTW unmöglich gemacht würde. Die DB AG als potentielle Vorhabenträgerin und die RMV GmbH als zuständige Aufgabenträgerin für den SPNV in Hessen haben im Verlauf des Anhörungsverfahrens keine diesbezüglichen Bedenken vorgebracht. Dem von einem Beteiligten in diesem Zusammenhang vorgetragenen Einwand, eine Realisierung der sog. Regionaltangente Süd – einer weiteren Tangentialverbindung, die derzeit auf Machbarkeit geprüft wird und sich somit in einem sehr frühen Planungsstadium befindet – sei nicht mehr möglich, weil die S-Bahnen der Südtangente nicht die Straßenbahngleise der RTW befahren dürften, ist entgegenzuhalten, dass die neu zu bauenden Gleisanlagen der RTW in dem hier relevanten Abschnitt Süd 1 ausschließlich nach den für Eisenbahnen maßgeblichen Normen des AEG und der EBO errichtet werden und somit auch von S-Bahnen genutzt werden können.

Die von Beteiligten geforderte Anpassung der Bahnsteiglänge des Haltepunkts Mörfelder Landstraße dergestalt, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine denkbare Mitnutzung durch S-Bahn-Vollzüge nicht ausgeschlossen ist, lassen die fachplanungsrechtlichen Bestimmungen, die den Gegenstand der Planfeststellung auf das Vorhaben und die notwendigen Folgemaßnahmen beschränken, nicht zu. Ein derartiger Ausbau der Verkehrsanlage ist für die Realisierung der RTW nicht erforderlich, die damit einhergehenden Eingriffe wären nicht zu rechtfertigen. Zu fordern ist allenfalls, dass eine spätere Verlängerung des Bahnsteigs durch die Planung nicht unmöglich gemacht wird, was nicht der Fall ist, auch wenn dafür Umbaumaßnahmen erforderlich werden. Nach den nachvollziehbaren Darstellungen der Vorhabenträgerin ist eine andere Bauausführung, die derartige Umbauten entbehrlich macht, nicht möglich, weil die insoweit monierten westlichen Bahnsteigzugänge aus Sicherheitserwägungen (Fluchtmöglichkeiten an beiden Bahnsteigenden bei Großveranstaltungen) unbedingt erforderlich sind.

Die Dimensionierung der Bahnsteigbreite entspricht dem geltenden Regelwerk. Eine größere Dimensionierung, die sich an den Anforderungen des Veranstaltungsverkehrs im Deutsche Bank Park orientiert, ist nicht geboten, weil die auf die Anforderungen des täglichen Betriebs ausgelegte Kapazität der RTW-Fahrzeuge das limitierende Element ist.

Letztlich ist auch die Forderung, eine vom Bahnsteigzugang unabhängige Zuwegung zur Fuß- und Radwegebücke über die Mörfelder Landstraße zu schaffen, fachplanungsrechtlich nicht zu rechtfertigen.

3.3.2 Untersuchungsbereich Bf. Neu-Isenburg – Bf. Dreieich-Buchschlag (VU 20 und 22)

Die VU 20 und die VU 22 umfassen den Verknüpfungsraum im südlichen Bereich des Bf. Neu-Isenburg sowie die verschiedenen Varianten zur Weiterführung in Richtung Dreieich-Buchschlag, stehen in einem Abhängigkeitsverhältnis und wurden daher von der Vorhabenträgerin zusammengefasst. Zu diesen Variantenbetrachtungen wurden verschiedene Bedenken und Forderungen vorgetragen, die im Ergebnis aber die von der Vorhabenträgerin getroffene Variantenentscheidung nicht in Zweifel zu ziehen vermögen.

3.3.2.1 Fehlende Berücksichtigung des Radschnellweges Darmstadt - Frankfurt

Verschiedene Beteiligte haben im Anhörungsverfahren vorgetragen, die gewählte Variante missachte die vermeintlich vorrangigen Planungen des Radschnellweges zwischen Darmstadt und Frankfurt am Main, da aufgrund der Trassierung der RTW im Bereich der teilweise stillgelegten und zurückgebauten Eisenbahnstrecke 3652 (Abzweig nach Neu-Isenburg) die für einen Radschnellweg bedeutsame kreuzungsfreie Führung nicht gewährleistet werden könne.

Bei dem Bahnübergang, der gekreuzt werden soll, handelt es sich um einen bestehenden Bahnübergang, für den Bestandsschutz gilt. Die Strecke 3652 wurde zwar Ende 2006 stillgelegt, aber nicht freigestellt. Damit könnte der Bestand wiederhergestellt und der Betrieb wiederaufgenommen werden, ohne dass es dafür eines neuen Planfeststellungsverfahrens bedürfte. Unterhaltungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung an den Stand der Technik, aber auch unwesentliche Änderungen stellen diesen Status nicht in Frage (vgl. Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, Rn. 76 ff. zu § 18).

Dieser Bestand hätte bei den Untersuchungen zur Trassenfindung eines Radschnellweges berücksichtigt werden müssen, was aber offensichtlich nicht geschehen ist. Führt die Planung des Radschnellweges über einen rechtlich bestehenden, derzeit

nicht genutzten Bahnübergang, so muss die Trägerin dieses Vorhabens die Konsequenzen einer späteren Wiederinbetriebnahme tragen oder aber ihre Planung umstellen.

An diesem Umstand würde sich selbst dann nichts ändern, wenn der Weg als sonstige öffentliche Straße gewidmet würde. Einerseits stellt der Radschnellweg die hinzukommende Infrastruktur dar, so dass die Verpflichtungen aus dem EBKrG den Baulastträger des Radschnellweges treffen würden. Andererseits betrifft das Verbot der Schaffung neuer höhengleicher Kreuzungen nur Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen (§ 2 Abs. 1 EBKrG). Das ist in Bezug auf den Radschnellweg gerade nicht der Fall.

Änderungen der RTW-Planung im Sinne der Schaffung einer höhenfreien Kreuzung hätten unweigerlich Eingriffe zur Folge, die nicht zu rechtfertigen wären, weil eine andere Lösung zur Verfügung steht, die ohne diese Eingriffe auskommt. Vor diesem Hintergrund kommt eine Berücksichtigung der in Planung befindlichen Radschnellwegstrecke und eine damit einhergehende Änderung der Trassierung der RTW nicht in Betracht.

3.3.3 Führung der RTW-Trasse in Richtung Neu-Isenburg in Tieflage

Verschiedene Beteiligte fordern eine Prüfung der Trassierung in Richtung Neu-Isenburg in Tieflage (Tunnel). Unterstellt man, dass diese Forderung den kompletten Abschnitt Süd 2 betrifft, hat diese Forderung auch Auswirkungen auf den PFA Süd 1, weil der Abzweig in Richtung Neu-Isenburg anders trassiert werden müsste.

Diese Variante wurde nicht geprüft, musste aber auch keiner genaueren Betrachtung unterzogen werden. Es liegt auf der Hand, dass die Errichtung eines mehr als 3 km langen Tunnelbauwerkes erhebliche Mehrkosten zur Folge hätte, welche eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit des Vorhabens der Verlängerung der RTW in Richtung Neu-Isenburg insgesamt in Zweifel zögen. Darüber hinaus besteht aufgrund der hohen Anzahl an Bestandsanlagen im Untergrund (Bestandsleitungen der Ver- und Entsorgung) eine hohe bauliche Komplexität für die Errichtung eines Tunnelbauwerkes und die bauzeitlichen Auswirkungen für den Straßenverkehr und die betroffenen Anwohner wären ungleich höher. Es kommt hinzu, dass die Trasse in dem ersten Abschnitt bis zum Haltepunkt Neu-Isenburg-Zentrum in der Lage der Eisenbahnstrecke 3652 geführt werden soll und somit die Flächen zur Verfügung stehen, die für die Errichtung der RTW-Betriebsanlagen erforderlich sind, ohne dass Eingriffe in öffentliche Straßen oder privates Eigentum Dritter erforderlich werden. Bei dieser Ausgangslage besteht für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt keine Veranlassung, die Führung der RTW im Tunnel einer detaillierteren Prüfung zu unterziehen.

3.3.4 Führung der RTW auf S-Bahngleisen bis zum Bf. Dreieich-Buchschlag und Verlängerung nach Langen

Die Führung der RTW auf S- Bahngleisen im Abschnitt zwischen dem Bf. Neu-Isenburg und dem Bf. Dreieich-Buchschlag war Gegenstand der Variantenbetrachtungen [vgl. Anlage 1.1b (Erläuterungsbericht), Kap. II. 4.4, Anlage 3.3 [Variantenuntersuchung 20 und 22)]. Fehler in der Variantenbewertung vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Eine besser geeignete Lösung steht nicht zur Verfügung.

Eine andere Bewertung ergibt sich auch nicht aus der Einwendung, das Kreuzungsbauwerk zur Führung der RTW in Richtung Neu-Isenburg dürfe nicht zugelassen werden bis feststehe, ob und wenn ja, wie die Fortführung der RTW nach Neu-Isenburg (PFA Süd 2) umgesetzt werde.

Die Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes ist bei allen untersuchten Varianten erforderlich und dessen Einbeziehung in den PFA Süd 1 ist sachgerecht. Auf diese Weise kann ein Planfeststellungsabschnitt gebildet werden, der einheitlich dem Rechtsregime des Eisenbahnrechtes unterliegt (Fortführung nach Dreieich-Buchschlag, Nutzung der stillgelegten, aber nicht freigestellten Eisenbahnstrecke 3652 bis zur Abschnittsgrenze). Bezüglich der Fortführung der RTW bis Neu-Isenburg-Birkengewann sind im Sinne einer Vorschau nach Art eines vorläufig positiven Gesamturteils keine Anhaltspunkte für ein Scheitern aufgrund unüberwindlicher Hindernisse erkennbar. Zumindest die Fortführung bis Neu-Isenburg-Zentrum ist regionalplanerisch abgesichert und wird auf einer freigehaltenen ehemaligen Eisenbahnstrecke umgesetzt. Zur Tragfähigkeit der Abschnittsbildung wird im Übrigen auf die Darlegungen unter C. III. 2 Bezug genommen.

Auch die im Verfahren geäußerte Forderung, die Teilvariante 1.1 i. V. m der Teilvariante 3.1 zu wählen, um eine Verlängerung der RTW nach Langen zu ermöglichen und damit zugleich auch die mit dem Betriebsende bzw. der Betriebsaufnahme in Dreieich-Buchschlag einhergehenden Nachteile für die benachbarte Wohnbebauung zu vermeiden, führt nicht dazu, dass diese Variante in der Gesamtbetrachtung zu bevorzugen wäre.

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass die Verlängerung der RTW nach Langen nicht dem aktuellen Planungsziel der RTW entspricht. Die Gesellschafter der Vorhabenträgerin haben diese Verlängerung nicht beschlossen, sie ist weder Gegenstand des Regionalen Nahverkehrsplanes noch im aktuellen Regionalplan ausgewiesen und es ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt offen, ob der Planungsauftrag zu einem späteren Zeitpunkt ausgeweitet wird. Eine entsprechende Beschlusslage vorausgesetzt, werden weitere zeitintensive Ermittlungen notwendig sein, um eine Entwurfsplanung auszuarbeiten. Beispielhaft sei an dieser Stelle die Problematik des schienengleichen

Bahnübergangs im Zuge der L 3262 genannt. Die langen Schließzeiten dieses Bahnüberganges und die daraus resultierenden negativen Effekte auf den Straßenverkehr haben bereits zur Einleitung zweier straßenrechtlicher Planfeststellungsverfahren mit dem Ziel der Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges geführt, die aufgrund erheblicher Widerstände beide eingestellt werden mussten. Im Zuge einer Verlängerung der RTW nach Langen wird daher auch diese Thematik eingehend zu untersuchen sein. Zudem stehen Forderungen nach einer Durchbindung der RTW auf die Dreieichbahn im Raum, so dass auch zu klären sein wird, ob und wenn ja, welcher der beiden Optionen der Vorzug eingeräumt wird.

Mit Blick auf das öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsbedienung im öffentlichen Verkehr ist ein Zuwarten bis zur Klärung der offenen Fragen und der planfeststellungsreifen Ausarbeitung einer Planung mit dem Zweck der Verlängerung der RTW bis Langen nicht zu rechtfertigen. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin die Variantenbetrachtung auf der Grundlage des aktuell maßgeblichen Planungsziels/Planungsauftrages durchgeführt hat.

3.3.5 Optimierung der Umsteigebeziehungen zur Dreieichbahn im Bf. Dreieich-Buchsschlag

Entgegen der Einschätzung Beteiligter ist die Variantenwahl auch mit Blick auf die Umsteigebeziehungen zur Dreieichbahn tragfähig. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurden alle zur Diskussion stehenden Varianten – auch die der Nutzerinitiative Dreieichbahn – in die Bewertung einbezogen und mit all ihren Vor- und Nachteilen nachvollziehbar gewürdigt.

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin unter Würdigung aller in die Variantenbetrachtung eingestellten Bewertungskriterien [vgl. dazu Anlage 1.1b: Erläuterungsbericht, Kapitel II. 4.4 und Anlage 3 Variantenuntersuchung 3.3.1 (VU 20 und 22) und 3.3.2 (Machbarkeitsstudie Bf. Dreieich-Buchsschlag)] den mit der Vorzugsvariante einhergehenden deutlichen Kostenvorteilen sowie den deutlich geringeren Eingriffen in die bestehenden Bahnanlagen, die mit geringeren Beeinträchtigungen des Bahnbetriebes während der Baumaßnahmen einhergehen, gegenüber den Nachteilen in den Umsteigebeziehungen zur Dreieichbahn (nicht jedoch zur S-Bahn) sowie den etwas größeren Eingriffen in den Wald und Zone III des Wasserschutzgebietes für die Wassergewinnungsanlagen der Stadtwerke Neu-Isenburg den Vorzug gegeben hat.

Die vorgetragene Behauptung einer mangelnden Vergleichbarkeit der im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung zur Optimierung der Umsteigebeziehungen zur Dreieichbahn vorgelegten Kostengegenüberstellung (Anlage 4 zur Machbarkeitsstudie) wird nicht näher begründet und ist daher nicht nachvollziehbar.

Soweit Beteiligte die Variantenwahl mit Blick auf die Möglichkeiten zur Durchbindung auf die Dreieichbahn in Zweifel ziehen, ist zunächst festzuhalten, dass das aktuell maßgebliche Planungsziel der RTW eine solche Fortführung nicht umfasst und derzeit auch nicht abgesehen werden kann, ob der Planungsauftrag zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend ausgeweitet werden wird. Die Darlegungen zu einer möglichen Verlängerung der RTW nach Langen gelten insoweit entsprechend. Zur Erfüllung der unter C. III. 1.1 genannten Planungsziele ist eine Durchbindung auf die Dreieichbahn jedenfalls nicht zwingend, auch wenn damit unter Umständen eine noch weitgehendere Verbesserung der Verkehrsbedienung erreichbar sein sollte.

Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass mit der gewählten Variante des Außenbahnsteigs eine solche Durchbindung – auch als zusätzliche Option zur Dreieichbahn – möglich bleibt und bei einer Anbindung des Stumpfgleises an die Dreieichbahn betrieblich vorteilhaft sein kann, weil eine zusätzliche Begegnungsmöglichkeit der Züge der RTW und der Dreieichbahn geschaffen wird.

Die Auswirkungen auf die Siedlungsstrukturen, insbesondere im Hinblick auf die mit der gewählten Variante einhergehende Lärmbelastung spielt für die Abwägungsentscheidung keine tragende Rolle, denn für die östlich an die Gleise angrenzende Wohnbebauung sind die Bestandsanlagen pegelbestimmend.

Letztlich stehen auch denkmalschutzrechtliche Erwägungen der Realisierung des Außenbahnsteiges nicht entgegen. Die Variante des Außenbahnsteiges wird von der frühzeitig in das Verfahren eingebundenen Denkmalschutz- sowie der Denkmalfachbehörde ausdrücklich mitgetragen (vgl. C. III. 11).

3.4 Gesamtergebnis zum Variantenvergleich

Die Planfeststellungsbehörde kommt aus den vorgenannten Gründen unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile zu dem Ergebnis, dass die Variantenwahl der Vorhabenträgerin nicht zu beanstanden ist. Die Vorhabenträgerin hat die in die Abwägung einzustellenden widerstreitenden Interessen erkannt und soweit möglich zum Ausgleich gebracht, so dass die planfestgestellte Trasse eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung darstellt. Belange, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der festgestellten Planungsvariante in Frage stellen könnten, sind nicht ersichtlich.

4. Raumbezogene Gesamtplanung

Das Vorhaben genügt den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Es entspricht ferner den Anforderungen des Bauplanungsrechts.

4.1 Landesplanung

Das planfestgestellte Vorhaben ist Gegenstand des LEP Hessen 2000, festgestellt durch Rechtsverordnung der Hessischen Landesregierung vom 13. Dezember 2000 (GVBl. I 2001 S. 2), zuletzt geändert durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hessen 2000 vom 08. Juli 2021 (GVBl. S. 394).

Der Landesentwicklungsplan ist der Raumordnungsplan für das Gebiet des Landes Hessen im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ROG (§ 3 Abs. 1 HLPG). Er enthält textliche und ergänzende kartografische Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen, die über-regional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen sowie die Begründung.

Ausweislich des LEP sind im Regionalplan u. a. für das explizit benannte Vorhaben der RTW konkrete Kapazitätserweiterungen einschließlich neu einzurichtender Haltepunkte festzulegen und zu sichern [5.1.3-8 (Z)], um zur Verbesserung des Verkehrssystems sowie zur Erreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Hessen beizutragen (vgl. Begründung zu den Grundsätzen und Zielen des ÖPNV).

Die Festlegungen des LEP Hessen 2000 sind in der Regionalplanung sowie der regionalen Flächennutzungsplanung im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main zu beachten bzw. zu berücksichtigen: Die Regionalpläne sind aus dem Landesentwicklungsplan zu entwickeln (Entwicklungsgebot).

4.2 Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010

Das Vorhaben ist aus regional- und flächennutzungsplanerischen Gesichtspunkten zulassungsfähig.

Hinzuweisen ist insofern zunächst darauf, dass der Regionalplan für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main zugleich die Funktion eines gemeinsamen Flächennutzungsplans nach § 204 BauGB übernimmt. Er enthält folglich neben den regionalplanerischen Festlegungen nach § 9 Abs. 4 HLPG auch die flächennutzungsplanbezogenen Darstellungen nach § 5 BauGB (vgl. RPS/RegFNP 2010, S. 6).

4.2.1 Aufnahme der RTW in den RPS/RegFNP 2010 mit Zielbestimmung

Aufgrund der Wirkungen der RTW auf die Leistungssteigerung des Netzknotens Frankfurt hat der LEP Hessen 2000 im Ziel zum Ausbau des S- und Regionalbahnnetzes festgelegt, dass die Planung einer tangentialen Schienenverbindung auf Basis

einer Zwei-System-Stadtbahn im Westen Frankfurts fortzusetzen und die Trassenführung der Regionaltangente West regionalplanerisch zu sichern ist (s. o.).

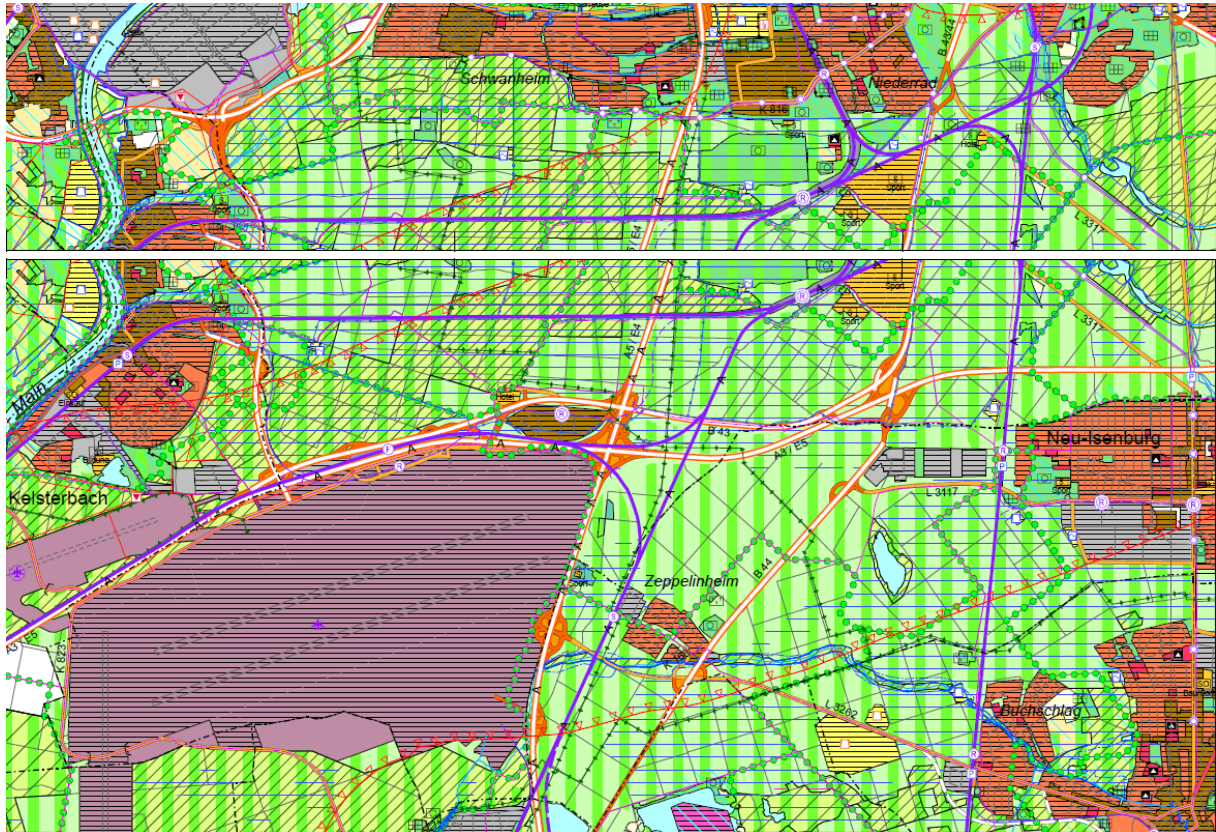
Die Projekt-RTW ist daher bereits im RPS 2000 als Ziel festgelegt und entsprechend dem damaligen Sachstand der Ausarbeitungen zum Trassenverlauf und den einzu-richtenden Haltepunkten in den RPS/RegFNP 2010 aufgenommen und mit verschiedenen textlich und zeichnerisch bestimmten Zielen gesichert worden:

- Im Ziel Z5.1-5 ist die Realisierung der RTW mit den Linien Bad Homburg – Neu-Isenburg Zentrum und Frankfurt Nordweststadt – Dreieich-Buchsschlag festgelegt.
- Im Ziel Z5.1-4 wird die Verlegung der Trasse der S-Bahnlinien S 8/S 9 ins Bau-gebiet Frankfurt Gateway-Gardens festgelegt und bestimmt, dass die Trasse gleichzeitig durch die RTW genutzt werden soll.
- Die von der RTW in Anspruch genommene Schienenstrecke der Sodener Bahn (RB 13) ist ab dem geplanten Haltepunkt Dunantsiedlung in Sossenheim bis zum Bahnhof Frankfurt-Höchst im RPS/RegFNP 2010 als „regional bedeut-same Schienennahverkehrsstrecke Bestand“ mit dem Ziel Z5.1-10 „Ausbau-strecke Strecke“ festgelegt. Entsprechendes gilt für die Bestandsstrecken 3601, 3651 und 3688 im Abschnitt zwischen der Forsthauskurve und der SÜ der BAB 3 (in Richtung Neu-Isenburg).
- Nach dem Ziel Z5.1-10 sind im räumlich eng begrenzten Bereich des Trassen-korridors der Neu- und Ausbaustrecken entgegenstehende Raum- und Nut-zungsansprüche ausgeschlossen.
- Die neu zu bauenden Streckenabschnitte der RTW sind in der Karte des Reg-FNP im Ballungsraum (Hauptkarte des RegFNP Blatt 3 und 5) nach HLPG als „regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecken geplant“ in Verbindung mit „Haltepunkte im Regionalverkehr geplant“ festgelegt.

4.2.2 Landesplanerische Beurteilung

Die Fortentwicklung und Konkretisierung der Planung, wie sie im Planfeststellungs-antrag zum Ausdruck kommt, führt dazu, dass die in den einzelnen Planfeststellungs-abschnitten vorgesehene Trassenführung in Teilbereichen von den Festlegungen der „Projekt-RTW“ des RPS/RegFNP 2010 abweicht bzw. Haltepunkte angepasst wer-den müssen und neue Haltepunkte geplant werden (vgl. Abbildung 2).

Auszüge aus der Hauptkarte, Blätter 3 und 5 Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan 2010



Auszug aus der Legende

	Straßentunnel			Straße (altg.), räumlich bestimmt, regionalplanerisch nicht abgestimmt, nachrichtlich übernommen/vermerkt	§ 5 Abs.4 BauGB
	P+R-Platz (ab ca. 50 Stellplätzen)	§ 9 Abs.4 Nr.3 HfPG		Ausbaustrecke Straße/Schiene	s.o.
	Überörtliche Fahrradrute, Bestand/geplant	§ 5 Abs.2 Nr.3 BauGB		Straßen-/Bahntunnel	s.o.
	Fläche für den Schienenverkehr	§ 9 Abs.4 Nr.3 HfPG, § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB		Schienssstrecke (altg.), räumlich bestimmt, regionalplanerisch nicht abgestimmt, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Schienssstrecke, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.3 HfPG		Siegtalfluggelände, nachrichtlich übernommen	s.o.
	Regional bedeutsame Schienenverkehrsstrecke oder örtliche Schienenverkehrsstrecke, Bestand/geplant **	§ 9 Abs.4 Nr.3 HfPG, § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB		Lage einer/mehrerer Fläche(n), deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind	§ 5 Abs.3 Nr.3 BauGB
	Ausbaustrecke Schiene	§ 9 Abs.4 Nr.3 HfPG		Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU (FFH), nachrichtlich übernommen/vermerkt	§ 5 Abs.4 BauGB
	Trassenführung stillgelegter Strecke	s.o.		Europäisches Vogelschutzgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Bahntunnel **	§ 9 Abs.4 Nr.3 HfPG, § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB		Naturschutzgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Haltepunkt im Fernverkehr, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.3 HfPG		Landschaftsschutzgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Haltepunkt im Regionalverkehr, Bestand/geplant	s.o.		Geschützter Landschaftsbestandteil, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Haltepunkt im S-Bahn-/Verkehr, Bestand/geplant	s.o.		Geschützter Landschaftsbestandteil, punktuell, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Haltepunkt im U-Stadt- oder Straßenbahnverkehr, Bestand/geplant	§ 5 Abs.2 Nr.3 BauGB		Naturdenkmal, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Fläche für den Luftverkehr, Bestand/geplant	§ 9 Abs.4 Nr.3 HfPG		Naturdenkmal, linienhaft, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Flughafen, Bestand/geplant	s.o.		Naturdenkmal, punktuell (eines/mehrerer), nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Verkehrslandeplatz, Bestand/geplant	s.o.		Naturpark, nachrichtlich übernommen	s.o.

Abbildung 4: Auszug aus dem RPS/RegFNP 2010, Genehmigungsexemplar, Hauptkarte 3, 5 und Legende, Quelle: <https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Regionaler-Flächennutzungsplan/Beteiligung-und-aktueller-Stand-/Der-gültige-RegFNP-2010/>, abgerufen am 07. Dezember 2021

So endet die Zielfestlegung Z5.1-10 „Ausbaustrecke Strecke“ nach dem Abzweig Forsthaus ca. auf der Höhe nördlich der BAB 3.

Soweit die Zielfestlegung Z5.1-10 „Ausbaustrecke Strecke“ im RPS/RegFNP 2010 und das Ziel Z5.1-10, wonach im begrenzten Bereich des Trassenkorridors der RTW entgegenstehende Raum- und Nutzungsansprüche ausgeschlossen sind, reicht, ist die Planung der RTW mit den davon berührten Belangen bei der Aufstellung des

RPS/RegFNP 2010 bereits raumordnerisch abgewogen worden.

Die daran anschließenden, neu zu errichtenden und in unmittelbarer Nachbarschaft zu den bestehenden bundeseigenen Gleisen vorgesehenen Eisenbahnbetriebsanlagen der RTW im PFA Süd 1, die erforderlich sind, weil in Fahrtrichtung Norden teilweise nur ein DB-Bestandsgleis vorhanden ist, das aus Kapazitätsgründen nicht genutzt werden kann, sind in der Plankarte der 3. Änderung des LEP Hessen 2000 nicht gesondert als „Nebenverkehrsstrecke geplant“ festgelegt. Da der Neubau von Gleisanlagen inkl. Oberbau, Erdbau und Entwässerung für die RTW-Strecke zwischen Bf. Frankfurt-Stadion und Bf. Neu-Isenburg bzw. Bf. Dreieich-Buchsschlag in unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden Strecke erfolgt und diese in der Plankarte der 3. Änderung des LEP Hessen 2000 festgelegt ist, besteht kein raumordnerischer Widerspruch zwischen der Plankarte der 3. Änderung des LEP Hessen 2000 und den Zielen des RPS/RegFNP 2010, zumal das Ziel Z5.1-5 die Realisierung der RTW mit den Linien Bad Homburg – Neu-Isenburg Zentrum und Frankfurt Nordweststadt – Dreieich-Buchsschlag ausdrücklich festgelegt.

Der östlich des Bf. Stadion vorgesehene Haltepunkt Mörfelder Landstraße wurde im RPS/RegFNP 2010 ebenfalls noch nicht festgelegt.

Dieser zusätzliche Halt eröffnet die Möglichkeit, das Bestandsnetz des ÖPNV an einer weiteren Stelle um Umsteigebeziehungen zur Straßenbahnlinie 21 zu ergänzen und Freizeitanlagen (Stadion, Stadionbad, Stadtwald) direkt zu erschließen, um so die Gesamtattraktivität des ÖPNV weiter zu steigern.

Eine regionalplanerisch wünschenswerte Bedienung beider Haltestellen auf beiden RTW-Linien ist jedoch ohne massive Erweiterung der Schieneninfrastruktur nicht möglich. Im Zuge einer EBWU und einer ergänzenden NKU hat die Vorhabenträgerin ermittelt, dass ein alternierender Halt ohne Ergänzung der geplanten Eisenbahnbetriebsanlagen zu keiner Verschlechterung der Betriebsqualität führt und angesichts der erheblichen Investitionen, die mit einer Ergänzung der Schieneninfrastruktur bei zugleich nicht unerheblichen Eingriffen in die Stadtwaldwasserwerke und den Stadtwald selbst verbunden wären, keine signifikante Nutzenmehrung zu erwarten ist. Vor diesem Hintergrund, aber auch aufgrund weiterer betrieblicher Erwägungen und Zwänge, hat sich die Vorhabenträgerin für den alternierenden Halt im Bf. Stadion Frankfurt bzw. am Hp Mörfelder Landstraße entschieden. Dies ist regionalplanerisch nicht zu beanstanden.

Die nach der 3. Änderung des LEP Hessen 2000, Ziel 5.1.3-8 (Z) erforderliche Festlegung und Sicherung konkreter Kapazitätserweiterungen und neuer Haltepunkte der RTW wird die Obere Landesplanungsbehörde im Rahmen der Neuaufstellung des

RPS/RegFNP entsprechend der Planungsstände der jeweiligen Planfeststellungsverfahren mit modifizierten Trassenverläufen und Haltepunkten umsetzen.

Die Planung berücksichtigt letztlich auch die Festlegung zum Bf. Dreieich-Buchschlag in dem Dreieich betreffenden Gemeindeteil des RPS/RegFNP 2010. Danach sollen der Bahnhof Buchschlag als Verknüpfungspunkt zwischen der Dreieichbahn und der RTW für ein Wenden ausgebaut und die Möglichkeit der Durchbindung der RTW auf die Dreieichbahn geprüft werden. Die verfahrensgegenständliche Planung ist auf ein Wenden am Bf. Dreieich-Buchschlag als (vorläufigem) Endpunkt der RTW abgestimmt. Die Möglichkeiten zur Durchbindung auf die RTW wurden im Zuge der Variantenuntersuchungen beleuchtet. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Planunterlagen [Anlage 1.1b (Erläuterungsbericht), Kap. II. 4.4.2.2 und die Anlagen 3.3.1, 3.3.2 (Variantenuntersuchung 20 und 22, Machbarkeitsuntersuchung)] sowie die Darlegungen in diesem Beschluss unter C. III. 3.3.5 verwiesen.

4.3 Verbindliche Bauleitplanung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der verbindlichen Bauleitplanung vereinbar. Als Maßnahme überörtlicher Bedeutung ist die Planung der RTW nicht an die Festsetzungen der geltenden und in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne gebunden, berücksichtigt jedoch die städtebaulichen Belange (§ 38 BauGB).

4.3.1 Geltende und in Aufstellung befindliche Bebauungspläne

Die mit dem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Betriebsanlagen und notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter führen durch den Geltungsbereich der nachfolgend aufgeführten geltenden sowie in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne.

4.3.1.1 Stadt Frankfurt am Main

- B-Plan Nr. 851 und 851Ä – *Gateway Gardens* einschl. 1. Änderung (in Kraft getreten am 11. März 2008, Änderungssatzung in Kraft getreten am 06. August 2019),
- B-Plan NW 846 – *Sportpark Waldstadion* (in Kraft getreten am 02. Mai 2006).

4.3.1.2 Stadt Neu-Isenburg

- B-Plan Nr. 90 – *Krömmelbeingelände* (in Aufstellung, Aufstellungsbeschluss vom 13. Dezember 2017, geändert durch Beschluss vom 13. Februar 2019),
- B-Plan Nr. 92 – *Gehespitz-Gelände* (in Kraft getreten am 13. Oktober 2005),
- B-Plan Nr. 94 – *Kleingartenverein Fischer Lucius* (in Kraft getreten am

01. März 2001).

4.3.1.3 Stadt Dreieich

- B-Plan Nr. 1 – *Bebaute Ortsteile* (in Kraft getreten am 11. Oktober 1974).

4.3.2 Keine Bindung an verbindliche Bauleitplanung

Die Planung ist an die Festsetzungen der vorgenannten Bebauungspläne nicht gebunden.

Bei dem zugelassenen Vorhaben handelt es sich um ein privilegiertes Vorhaben im Sinne des § 38 BauGB, so dass die Regelungen der §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden sind.

Die Abgrenzung der örtlichen von der überörtlichen Bedeutung, die für die Anwendbarkeit des § 38 BauGB maßgeblich ist, kann zunächst einmal danach vorgenommen werden, ob das Vorhaben das Gebiet von mindestens zwei Gemeinden tatsächlich berührt. Dies ist bei dem Vorhaben, sowohl mit Blick auf die Gesamtmaßnahme als auch bezüglich des verfahrensgegenständlichen PFA Süd 1 ohne jeden Zweifel der Fall und bedarf keiner näheren Begründung.

Das Bundesverwaltungsgericht hat dieses Kriterium in seiner Rechtsprechung zu der alten Fassung des § 38 BauGB herangezogen, um die überörtliche von der örtlichen Planung im Sinne des § 38 S. 2 BauGB a. F. abzugrenzen (vgl. z. B. Urteil vom 4. Mai 1988 - BVerwG 4 C 22.87 - BVerwGE 79, 318 <321>) und darin ein Indiz gesehen, aus dem regelmäßig auf die Überörtlichkeit der Planung geschlossen werden konnte.

Darüber hinaus ergibt sich die überörtliche Bedeutung des Vorhabens auch aus dem Umstand, dass das Vorhaben einen Koordinationsbedarf auslöst, der wegen der gebotenen Einbeziehung der Planungen mehrerer Gemeinden oder überörtlicher Planungen sachgerecht allein auf einer gemeindeübergreifenden, mithin überörtlichen Planungsebene zu bewältigen ist (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 30. Juni 2004, 7 B 92.03). Aus diesem Grund gibt schon der LEP die regionalplanerische Sicherung der RTW vor, die in dem daraus entwickelten RPS/RegFNP umgesetzt wurde (s. Ziel Z5.1-5).

4.3.3 Bauplanungsrechtliches Gebot der Rücksichtnahme

Auch wenn die Planung nicht an die Bebauungspläne gebunden ist, so genügt sie doch dem bauplanungsrechtlichen Gebot der Rücksichtnahme (§ 38 S. 1, 2. HS BauGB).

Aufgrund des Umstandes, dass die RTW im PFA Süd 1 bestehende Eisenbahnstrecken nutzt bzw. die erforderlichen Ergänzungen neuer Eisenbahnbetriebsanlagen in

unmittelbarer Nachbarschaft zu bestehenden bundeseigenen Eisenbahnstrecken errichtet werden, können Eingriffe in Bebauungspläne vermieden (Gateway Gardens, Gehespitz-Gelände, Kleingartenverein Fischer Lucius) oder aber unvermeidliche Eingriffe durch randliche Beanspruchungen anstelle diagonaler Durchschneidungen möglichst verträglich gestaltet werden.

Die Eingriffe der Fachplanung in den Bebauungsplan *Sportpark Waldstadion* betreffen den nordwestlichen Randbereich des Bebauungsplans. Die Auswirkungen auf die insoweit überplanten öffentlichen Grünflächen werden in der landschaftspflegerischen Begleitplanung berücksichtigt, die Wegebeziehungen in Abstimmung mit der Stadt Frankfurt am Main neu geordnet.

Eingriffe in den Bebauungsplan *Bebaute Ortsteile* der Stadt Dreieich erfolgen ebenfalls ausschließlich randlich. Die RTW selbst verläuft in den nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommenen Flächen für Bahnanlagen. Lediglich ein Teil des Zugangs zum Außenbahnsteig der RTW, das Betriebsgebäude und die zugehörigen Parkplätze für Bedienstete befinden sich außerhalb der DB-Eigentumsflächen und damit innerhalb einer im Bebauungsplan festgesetzten Grünfläche, die in dem hier relevanten Bereich ganz überwiegend durch eine nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommene Festsetzung als Schonwald überlagert wird. Die Kategorie Schonwald existiert nach den einschlägigen, in Hessen maßgeblichen walddrechtlichen Bestimmungen nicht mehr. Eine Überführung in die Kategorien Schutz- oder Bannwald ist nicht erfolgt, so dass es sich um Gehölzbestände ohne besonderen Schutzstatus handelt. Durch eine Optimierung der Planung konnten die dauerhaften Eingriffe in diese Gehölzbestände minimiert werden (ca. 300 m² dauerhafte und ca. 365 m² vorübergehende Inanspruchnahme). Die in Abstimmung mit der Denkmalschutz- und der Denkmalfachbehörde ergänzend erfolgende Unterpflanzung im westlichen Randbereich der Grünanlage dient dazu, die Pufferwirkung zwischen den Bahnanlagen und der denkmalgeschützten Villenkolonie zu erhalten bzw. zu verbessern. Das Betriebsgebäude und die Parkplätze werden mit Gehölzen umpflanzt (Maßnahme W 1 – Aufbau naturnaher Waldränder, Laubholzaufforstung naturnah), um eine Abschirmwirkung auch zu den denkmalgeschützten Bahnanlagen (Perron-Dächer der Bahnsteige, Bahnhofsgebäude) zu gewährleisten. Den städtebaulichen Belangen wurde mit diesen Maßnahmen adäquat Rechnung getragen, nachhaltige Eingriffe in die im Bebauungsplan zum Ausdruck kommenden städtebaulichen Entwicklungsabsichten gehen mit dem Vorhaben nicht einher.

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Krömmelbeingelände (Neu-Isenburg), dessen Regelungsgegenstand u. a. auch eine die vorhandene Flora und Fauna schonende, weil flächensparende Mobilitätstation als Ersatz für die bestehende P+R-Anlage umfasst, musste in der Fachplanung nicht berücksichtigt werden. Zu dem Bebauungsplan Nr. 90 wurde bislang lediglich der Aufstellungsbeschluss gefasst und

das Scoping-Verfahren durchgeführt. Eine hinreichend verfestigte Planung wird bei Bebauungsplänen jedoch erst mit der Offenlage des Plans zur Beteiligung der Öffentlichkeit angenommen, die bislang nicht erfolgt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. August 1997 – 11 A 18/96, juris, Rn. 33 m. w. N).

Unabhängig davon konnte die Mobilitätsstation auch deshalb nicht als Planung Dritter berücksichtigt werden, weil deren Planungstiefe dafür unzureichend ist. Zwischen beiden Planungen bestehen Schnittstellen, die Planungen in vergleichbarer Planungstiefe voraussetzen. Die Planung zur Mobilitätsstation erfüllt diese Voraussetzungen nicht, so dass die RTW-Planung ihre Planungen darauf nicht ausrichten kann. Zur Planfeststellung einer vollständig funktionsfähigen Eisenbahnbetriebsanlage blieb der Vorhabenträgerin daher nichts anderes übrig als ihre Planungen am Status Quo zu orientieren und die damit einhergehenden Konflikte in Bezug auf die bestehende P+R-Anlage sowie das südlich der P+R-Anlage liegende Versickerungsbecken zu bewältigen. Dies schließt aber nicht aus, dass zu einem späteren Zeitpunkt der Bebauungsplan unter Beteiligung der Vorhabenträgerin als Satzung beschlossen und eine die planfestgestellte Fachplanung berücksichtigende Mobilitätsstation umgesetzt werden. In diesem Fall bedarf es einer Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zur Berücksichtigung der gemeindlichen Planungen.

5. Immissionsschutz

Das zugelassene Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 UVPG vereinbar. Es genügt den aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu stellenden Anforderungen.

5.1 Immissionsschutz durch Planung

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen gemäß § 50 BImSchG einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz). Der Trennungsgrundsatz stellt kein zwingendes Gebot dar, sondern eine Abwägungsdirektive. Er kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden (BVerwG, Urteil vom 19. April 2012 – 4 CN 3/11 –, juris, Rn. 29).

Diesen Anforderungen trägt die festgestellte Planung angemessen Rechnung.

Die vorgesehene Variantenwahl stellt sicher, dass neue Umweltauswirkungen auf die schutzwürdige Nachbarschaft durch Nutzung bereits bestehender Eisenbahninfrastruktur und durch Bündelung der Neubaustrecken mit bereits bestehenden Strecken

vermieden werden. Damit verbunden ist zwangsläufig eine Erhöhung der Immissionsbelastung für die betroffenen Nutzungen im Bereich des Bahnhofes Stadion, der Forsthauskurve sowie im Umfeld der Bahnhöfe Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag. Der Bau der RTW eröffnet jedoch gerade für diese vorbelasteten Bereiche Möglichkeiten des Immissionsschutzes, die zu einer Verbesserung der Situation für die Betroffenen führen und ohne das Vorhaben nicht bestünden.

Soweit die Trassenwahl in den Bahnhöfen Frankfurt-Stadion (zur nördlich gelegenen Bebauung) und im Bahnhof Dreieich-Buchschlag (zur östlich gelegenen Bebauung) ein grundsätzlich mögliches weiteres Abrücken nicht umsetzt, resultiert dies aus den tragfähigen Erwägungen der Variantenuntersuchung [vgl. dazu Anlage 1.1b (Erläuterungsbericht, Kapitel II. 4.2 und II. 4.4, Anlage 3.1 und 3.3 (Variantenuntersuchungen) und die Erwägungen dieses Planfeststellungsbeschlusses unter C. III. 3], wobei in diesem Zusammenhang festzuhalten ist, dass die betriebsbedingten Immissionen der RTW in den in Rede stehenden Abschnitten nicht pegelbestimmend sind.

5.2 Außenwohnbereich

5.3 Betriebsbedingte Immissionen

5.3.1 Lärm

5.3.1.1 Verkehrslärm – Lärmvorsorge

Beim Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 ff. 16. BImSchV dafür Sorge zu tragen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Sofern im Zusammenhang mit dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen die Immissionsgrenzwerte gem. § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, besteht ein Anspruch auf Schallschutz.

Stehen die Kosten aktiver Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, so bestehen Ansprüche auf angemessene Entschädigung in Geld für notwendige und noch nicht vorhandene Schallschutzmaßnahmen schutzbedürftiger Räume in baulichen Anlagen (§ 42 BImSchG i. V. m. 24. BImSchV) und für Beeinträchtigungen ggf. vorhandener zum „Wohnen im Freien“ geeigneten und bestimmten Flächen (Außenwohnbereiche; § 42 Abs. 2 S. 2 BImSchG i. V. m. § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG).

Maßgeblich für die Zuerkennung einer Außenwohnbereichsentschädigung ist der für den Tageszeitraum einschlägige Immissionsgrenzwert nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV (vgl. Nr. 52 der VLärmSchR 97), weil die in Rede stehenden Flächen nachts

nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen zu dienen pflegen und daher nur am Tag schutzwürdig sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. März 2000 – 11 A 33/97 –, juris, Rn. 139).

Ausweislich der Untersuchungen der Vorhabenträgerin führt das Vorhaben teilweise – auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes – zu einer Überschreitung der für den Tageszeitraum maßgeblichen Immissionsgrenzwerte. Die Regelung unter A. V. 2.1.3 trägt dem Rechnung.

5.3.1.1.1 Grundlagen und Methodik der Schalltechnischen Untersuchung

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung (Anlage 20.1a) beachtet die geltenden Vorschriften und Richtlinien und bildet eine geeignete Entscheidungsgrundlage.

Die auf der Grundlage des § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 ff. 16. BImSchV erfolgende Prüfung erfolgt vorhabenbezogen.

Werden im Sinne des § 18 AEG Gleise neu gebaut oder vorhandene Gleise baulich geändert, so sind bei der Prüfung auf Lärmschutzansprüche – unabhängig von ihrer Funktion – auch die Emissionen unverändert bleibender Bestandsgleise zu berücksichtigen, wenn alle Gleise optisch als Einheit auf einer gemeinsamen Trasse in Erscheinung treten (trassenbezogener Begriff des Schienenwegs). Dies ist regelmäßig dann der Fall, wenn die neuen oder (baulich) geänderten Gleise parallel zu bereits vorhandenen Gleisen ohne deutlich trennende Merkmale wie z. B. größere Abstandsflächen, trennende Gehölze oder Wasserflächen geführt werden (vgl. Nr. 4.2.5 des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VI – Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des EBA, Stand: Dezember 2012 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 – 9 A 67/03, juris, Rn. 25 ff.), wie dies bei den Gleisanlagen der RTW in Parallellage zu bestehenden bundeseigenen Gleisanlagen der Fall ist.

Im Übrigen werden Vorbelastungen bestehender Verkehrswege bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigten ausgeblendet. Deren Nichtberücksichtigung ist keine Regelungslücke. Vielmehr hat der Ordnungsgeber den Summenpegel vor dem Hintergrund der finanziellen Belastungen in der 16. BImSchV bewusst ausgeschlossen. Die Rechtmäßigkeit dieser Regelung ist – auch im Hinblick auf übergeordnete verfassungsrechtliche Fragestellungen – in der Rechtsprechung des BVerwG grundsätzlich anerkannt (vgl. etwa Urteil vom 23. Februar 2005 – 4 A 5/04 –, juris, Rn. 38 ff., m. w. N; Urteil vom 21. März 1996 – 4 C 9.95 –, juris).

Eine andere Bewertung ist lediglich dann geboten, wenn aus der Summation des von

geplanten und bestehenden Verkehrswegen ausgehenden Lärms Gesundheitsgefahren oder Eingriffe in die Substanz des Eigentums resultieren (vgl. dazu C. III. 5.3.1.3).

Das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen ist in Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV (Schall 03) verbindlich vorgegeben.

Die akustische Situation an Schienenverkehrswegen wird neben der Entfernung zwischen Emissions- und Immissionsort sowie den Bedingungen auf dem Schallausbreitungsweg wesentlich bestimmt durch die zum Einsatz kommenden Fahrzeugarten und die von ihnen ausgehenden Geräusche (Fahr- und Aggregatgeräusche), die Anzahl der Zugbewegungen auf der Grundlage eines für den Prognosehorizont maßgeblichen Betriebsprogramms, die berücksichtigte Geschwindigkeit und die Fahrbahnart, wobei die Schallemissionen beim Überfahren von Brücken und Viadukten durch Korrekturwerte Berücksichtigung finden.

Das dergestalt verbindlich vorgeschriebene einheitliche Berechnungsverfahren vermag Ungenauigkeiten, die Messungen bspw. aufgrund von großen Abständen zum Immissionsort, Temperaturschwankungen und betrieblichen Besonderheiten zum Messzeitpunkt zu Eigen sind, auszuschließen. Auf Grund der bei der Berechnung zu berücksichtigenden Parameter fällt die Berechnung in der Regel zu Gunsten der Betroffenen aus (vgl. insoweit BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – 4 A 10/95 -, juris).

Die Prüfung der von der Vorhabenträgerin im Zuge des Verfahrens vorgelegten schalltechnischen Untersuchung (Anlage 20.1a) begründet keine Zweifel an der methodisch ordnungsgemäßen Ermittlung der Beurteilungspegel.

5.3.1.1.2 Prognostizierte Verkehrsentwicklung und überobligatorischer Schallschutz

Da der Vorhabenträgerin die Zugzahlenprognose der DB für das Jahr 2030 erst nach Einleitung des Anhörungsverfahrens vorlag, wurde geprüft, ob die Voraussetzungen des § 18g AEG erfüllt sind.

Dieser Vorschrift zufolge ist das Planfeststellungsverfahren mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, sofern aus der Fortschreibung des Prognosehorizonts sich ergebenden Änderung der Verkehrsentwicklung keine erheblichen nachteiligen Veränderungen für Betroffene resultieren. Für mindestens zwei Immissionsaufpunkte (IP 377 – 2./3. OG und IP 378 – 6./7. OG) ergibt sich allerdings eine erstmalige Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, so dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 18g AEG nicht uneingeschränkt erfüllt sind und für die Beurteilung der Ansprüche auf Schallschutz zwingend auf den Prognosehorizont 2030 abzustellen ist.

Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass der Vergleich der Beurteilungspegel für die beiden untersuchten Prognosehorizonte trotz einer Steigerung des Verkehrsaufkommens im Bereich der bundeseigenen Strecken im Prognosejahr 2030 in weiten Bereichen niedrigere Beurteilungspegel ausweist. Dieser Umstand geht auf den in der maßgeblichen Berechnungsvorschrift der Schall 03-2012 hinterlegten Berechnungsansatz für die pegelbestimmenden Güterzüge zurück (2025: 80 % leise, mit modernen Verbundstoff-Klotzbremsen ausgestattete Güterwagen, 2030: 100 % - vgl. Anlage 2 zur 16. BImSchV, Kap. 4.1, letzte Anmerkung zur Tabelle 4).

§ 18g AEG sieht jedoch keine saldierende Betrachtung vor, so dass trotz der im Vergleich der Fallzahlen 2025 und 2030 zurückgehenden Ansprüche auf Schallschutz die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsentwicklung hinsichtlich der Anspruchsermittlung rechtlich maßgeblich bleibt.

Die Vorhabenträgerin hat sich aufgrund dieser für viele Betroffene nachteiligen Entwicklung entschlossen, niemanden schlechter zu stellen. Das bedeutet, dass die Vorhabenträgerin den Schallschutz grundsätzlich auf der Basis der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsentwicklung gewähren wird. Überall dort, wo sich gegenüber der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsentwicklung Nachteile ergeben – sei es, dass keine Anspruchsberechtigung mehr besteht oder aber der für das Maß der Schallschutzmaßnahmen maßgebliche Beurteilungspegel niedriger ermittelt wurde, auch bei uneinheitlicher Entwicklung im Tag- und Nachtwert –, werden die aktiven Schallschutzmaßnahmen der Verkehrsprognose 2025 beibehalten (überobligatorischer Schallschutz). Für die Ermittlung der grundsätzlichen Anspruchsberechtigung und die Festsetzung des konkreten Umfangs notwendiger passiver Schallschutzmaßnahmen wird der für die Betroffenen jeweils günstigere Beurteilungspegel zugrunde gelegt (vgl. dazu Anlage 20.1a, insb. Kapitel 11 und Anhänge 6.1a bis 6.4a), ohne dass darauf ein Anspruch bestünde.

5.3.1.1.3 Anspruchsgrundlage

Zur Beurteilung der Frage, ob als Folge der Realisierung des Vorhabens Ansprüche nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge bestehen, bedürfen die verschiedenen Abschnitte der Planung im PFA Süd 1 einer differenzierenden Bewertung.

In den Bereichen zwischen der Einschleifung der RTW in die Bestandsstrecke 3683 bei Kelsterbach bis Gateway Gardens und zwischen Neu-Isenburg und Dreieich (RTW-km 6,0+70 und RTW-km 8,0+00 - Nutzung des vorhandenen Gleises der Eisenbahnstrecke 3655) verläuft die RTW auf bestehenden Schienenwegen ohne bauliche Änderung. In Ermangelung baulicher Änderungen bestehen in diesen Bereichen keine Ansprüche auf Schallschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge (vgl. aber C. III. 5.3.1.2).

In den Abschnitten Bf. Frankfurt-Stadion bis Isenburger Schneise und im Abschnitt Neu-Isenburg werden bestehende Gleisanlagen um mindestens ein durchgehendes Hauptgleis erweitert, so dass der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV vorliegt.

Im Bf. Dreieich-Buchschlag (RTW-km 8,0+00 bis Bauende) erfolgt die Verschiebung und Verlängerung eines vorhandenen Bahnhofsgleises sowie dessen Elektrifizierung. In diesem Abschnitt ist daher zu prüfen, ob als Folge dieses erheblichen baulichen Eingriffs der Tatbestand einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV gegeben ist.

5.3.1.1.4 Immissionsbelastungen und Schallschutz im Abschnitt Bf. Frankfurt-Stadion – Isenburger Schneise

Zur Beurteilung der Luftschallimmissionen aus dem Betrieb der Regionaltangente West wurden in diesem Abschnitt 31 repräsentative Immissionsaufpunkte (IP) im Umfeld der Trasse darauf hin untersucht, ob die anhand der Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlagen und Gebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten werden. Die Zuordnung der untersuchten Immissionsorte zu der jeweils maßgeblichen Gebietskategorie erfolgte dabei in Übereinstimmung mit der Regelung des § 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV anhand der Festlegungen der maßgeblichen Bebauungspläne bzw. – sofern keine Festsetzungen bestehen - anhand ihrer Schutzbedürftigkeit.

Als Ergebnis der Berechnungen zeigt sich, dass an 25 der 31 untersuchten Immissionsorte ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge besteht.

Die Vorhabenträgerin hat daher geprüft, ob grundsätzlich vorrangige aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht kommen oder ob davon abgesehen werden darf, weil die Kosten dieser Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 BImSchG).

Auf der Nordseite des Bereiches Bf. Frankfurt-Stadion ergeben sich aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte 171 Schutzfälle⁶ (10 Schutzfälle am Tag, 161 Schutzfälle in der Nacht). Betroffen sind insbesondere ein Altenheim und ein Bildungswerk, das Beherbergungsmöglichkeiten für Seminarteilnehmer anbietet. Nach Einschätzung der Vorhabenträgerin ist die Anordnung einer Lärmschutzwand

⁶ Schutzfälle sind die überschlägig anhand der Gebäudehöhen aus den 3-D-Gebäudedaten bei einer angenommenen Wohnungsgröße von 100 m² ermittelten lärmbeeinträchtigten Wohneinheiten, die nach der einschlägigen Rechtsprechung des BVerwG der erforderlichen Abwägung zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen zugrunde zu legen ist.

technisch nicht möglich. Aktiver Schallschutz durch Minderungsmaßnahmen am Gleis sind im Bahnhofsbereich nicht einsetzbar. Zum Schutz vor den maßgeblich auf die Vorbelastung aus dem Betrieb der bundeseigenen Schieneninfrastruktur zurückgehenden Geräuscheinwirkungen kommen daher nur passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht. Diese Bewertung der Vorhabenträgerin ist tragfähig.

Für die südlich, im direkten Umfeld des Bf. Frankfurt-Stadion gelegenen Immissionsorte kommt die Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis, dass die Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen technisch nicht möglich ist (IP 369 und 370 – Flughafenstraße 100 und 102, jeweils 9 Schutzfälle am Tag und in der Nacht) bzw. die Kosten einer technisch realisierbaren 6 m hohen Schallschutzwand von ca. 122.500 € pro gelöstem Schutzfall – nicht zuletzt angesichts der bereits bestehenden hohen Vorbelastung der Immobilien (IP 364 bis 368 – Flughafenstraße 104 bis 114) – außer Verhältnis zum Schutzzweck stünden, zumal damit nur ein Teil der Schutzfälle (7 von 22) gelöst werden könnte.

Zu einem vergleichbaren Ergebnis kommt die Vorhabenträgerin für das weiter südöstlich gelegene Sportlergästehaus (IP 372, 465 und 467 – Otto-Fleck-Schneise 4). Eine überschlägige Ermittlung der Kosten einer 800 m langen und 6 m hohen Lärmschutzwand hat ergeben, dass damit keiner der 8 ausschließlich in der Nacht bestehenden Schutzfälle gelöst und eine Minderung der im Wesentlichen durch die plangegebene Vorbelastung geprägten Lärmbelastung um lediglich 0,2 dB(A) erreicht werden könnte. Es leuchtet daher ohne Weiteres ein, dass aktive Schallschutzmaßnahmen verworfen wurden und dem Anspruch auf Schallschutz durch die Anordnung passiven Schallschutzes dem Grunde nach entsprochen werden soll.

Für den in der Isenburger Schneise 40 gelegenen Hotelkomplex hat die Vorhabenträgerin ebenfalls die Möglichkeiten aktiven Schallschutzes geprüft. Sie kommt dabei zu dem Ergebnis, dass eine etwas mehr als 400 m lange und max. 4 m hohe Lärmschutzwand oder die aktive Schallschutzmaßnahme des BüG (Eisenbahnstrecke 3651, von km 1+842 bis km 2+941) aus schalltechnischer Sicht die optimale Lösung zur Bewältigung der 44, ausschließlich den Nachtzeitraum betreffenden Schutzfälle (1 Schutzfall $\hat{=}$ 4 schutzwürdigen Gästezimmern) darstellt. In der Abwägung dieser beiden Schutzmaßnahmen hat sich die Vorhabenträgerin für das BüG entschieden, auch wenn damit nur 10 Schutzfälle gelöst werden können, während die Schallschutzwand 40 Schutzfälle lösen würde. Aufgrund der deutlich höheren Kosten pro gelöstem Schutzfall (Mehrkosten von nahezu 80%), der vorhabenunabhängig bestehenden, pegelbestimmenden Vorbelastung sowie des Umstands, dass ausschließlich die Nachtwerte überschritten werden und dem Ruhebedürfnis der (wechselnden) Hotelgäste durch passive Schallschutzmaßnahmen besser entsprochen werden kann, ist diese Abwägungsentscheidung der Vorhabenträgerin jedoch nicht zu beanstanden.

Dem bestehenden Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge wird daher im Abschnitt Bf. Frankfurt-Stadion – Isenburger Schneise – mit Ausnahme des zwischen RTW-km 1+842 und km 2+941 zum Schutz der Hotelanlage vorgesehenen BüG – ausschließlich durch die Anordnung von passivem Schallschutz schutzbedürftiger Räume (bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen und Lüftungseinrichtungen) Rechnung getragen. Auf den Ausspruch dem Grunde nach im verfügbaren Teil dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen (vgl. A. V. 2.1.2). Die Dimensionierung der konkret erforderlichen Maßnahmen erfolgt objektbezogen im Nachgang zur Planfeststellung auf der Grundlage der 24. BImSchV.

Da sich die Entwicklung der Beurteilungspegel aufgrund der Fortschreibung des Prognosehorizonts von 2025 auf das Jahr 2030 uneinheitlich darstellt – während die Pegel am Tag etwas höher ausfallen, gehen die nächtlichen Beurteilungspegel deutlich zurück – wird die Vorhabenträgerin entsprechend der Darstellungen unter C. III. 5.3.1.1.2 verfahren.

Das bedeutet, dass am Immissionsort IP 461, an dem aufgrund der für das Jahr 2030 prognostizierten Verringerung der nächtlichen Beurteilungspegel im EG und im 1. OG kein Anspruch auf Schallschutz mehr bestünde, ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt wird. Darüber hinaus wird an allen anderen Immissionsorten der dem Grunde nach zuerkannte passive Schallschutz anhand der für die beiden untersuchten Prognosehorizonte 2025 und 2030 jeweils höchsten ermittelten Beurteilungspegel bemessen. Bezüglich der anspruchsberechtigten Gebäude wird auf Anhang 6.1a neu der ansonsten nur nachrichtlichen Anlage 20.1a verwiesen.

5.3.1.1.5 Immissionsbelastungen und Schallschutz im Abschnitt Neu-Isenburg

Bezüglich der Immissionsbelastung im Abschnitt des Bf. Neu-Isenburg ergeben sich im Prognosehorizont 2030 sowohl am Tag als auch in der Nacht durchweg geringere Beurteilungspegel als im Prognosehorizont 2025. Die Betrachtung der Immissionsbelastung und die Beurteilung der gebotenen Schallschutzmaßnahmen erfolgt daher anhand der insoweit ermittelten Werte und nicht nach der für 2030 prognostizierten Verkehrsentwicklung (vgl. C. III. 5.3.1.1.2).

Demnach bestehen ausweislich der analog zum Abschnitt Bf. Frankfurt-Stadion durchgeführten Untersuchung für die östlich des Bf. Neu-Isenburg gelegenen Immissionsorte 1154 Schutzfälle (2025: 1337 Schutzfälle) an vorhandenen Wohnnutzungen [107 (2025: 178) Schutzfälle am Tag, 1047 (2025: 1159) Schutzfälle in der Nacht). Die ausschließlich am Tag maßgebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Bereich der Kleingartengartenanlage Fischer Lucius betrifft ca. 6 Parzellen sowie das an der der Bahnstrecke zugewandten Westfassade über keine

Fenster verfügende Vereinsheim des Kleingartenvereins, was einer Fläche von ca. 1.800 m² (2025: 1.900 m²) entspricht.

Die nach § 41 Abs. 2 BImSchG durchgeführte Abwägung des aktiven Schallschutzes durch die Vorhabenträgerin kommt für die betroffenen Wohnnutzungen zu dem Ergebnis, dass die Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand von 2 m auf 6 m (von RTW-km 4,4+59 bis km 4,9+34 und von km 5,0+10 bis 5,3+48) in Kombination mit einem BüG und Schienenstegdämpfern an den Gleisen der – insbesondere wegen des Güterzugverkehrs – pegelbestimmenden Strecke 3601 die Lärmschutzkonzeption darstellt, welche in Abwägung zwischen dem Kostenaufwand der aktiven Lärmschutzmaßnahmen und dem damit erzielbaren Nutzen zu vertretbaren Ergebnissen führt.

Mit dieser Variante können alle 107 Schutzfälle am Tag und 771 der 1047 Schutzfälle in der Nacht gelöst werden. Die Kosten pro gelöstem Schutzfall (nur aktiver Schallschutz) belaufen sich auf 10.647 €.

Mit einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzwand könnten zwar noch mehr Schutzfälle gelöst werden – bei einer 8 m hohen Schallschutzwand etwa 83 Schutzfälle mehr –, die Gesamtkosten pro Schutzfall würden um 7 % auf 11.445 €/Schutzfall steigen. Die Gesamtkosten der Wand würden sich jedoch um mehr als 1,6 Mio. € erhöhen. Die Vorhabenträgerin hat daher davon abgesehen, diese Schallschutzkonzeption umzusetzen, weil die damit verbundenen Mehrkosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Eines der Kriterien für die Bewertung des Schutzzweckes ist die bestehende Vorbelastung (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009, 9 A 72/07, juris, Rn. 63 ff.). Für die prognostizierte Lärmbelastung sind die bestehenden bundeseigenen Eisenbahnstrecken pegelbestimmend. Das RTW-Vorhaben leistet dagegen einen deutlich geringeren Beitrag. Die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Lärmschutzkonzeption bewirkt bereits eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation für die Betroffenen, die mit weiteren Verbesserungen einhergehenden erheblichen Mehrkosten können vor dem Hintergrund der pegelbestimmenden Vorbelastung nicht mehr als verhältnismäßig angesehen werden. Unabhängig davon wäre eine weitere Erhöhung der Schallschutzwand auch aus städtebaulicher Sicht fragwürdig.

Zum Schutz der betroffenen Parzellen der Kleingartenanlage Fischer-Lucius hat die Vorhabenträgerin die Verhältnismäßigkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen ebenfalls geprüft. Die 6 Schutzfälle könnten mit einer ca. 200 m langen und 3 m hohen Lärmschutzwand gelöst werden. Die Kosten pro gelöstem Schutzfall würden sich auf

56.700 € belaufen und damit den Verkehrswert der Grundstücke erheblich übersteigen. Es ist daher nachvollziehbar, dass die Vorhabenträgerin von aktivem Schallschutz abgesehen hat. Zugunsten der betroffenen Grundstücke wird stattdessen eine Außenwohnbereichsentschädigung festgesetzt. Die Höhe der Entschädigung ist in Anlehnung an die VLärmSchR 97 zu bestimmen (vgl. A. V. 2.1.3).

Unabhängig von den o. g. Erwägungen hat die Vorhabenträgerin entschieden, für die Betroffenen überobligatorischen Schallschutz auf der Grundlage der für den Prognosehorizont 2025 ermittelten Betroffenheiten zu leisten und damit keinen der Betroffenen schlechter zu stellen (vgl. C. III. 5.3.1.1.2). Konkret bedeutet das, dass die für den Prognosehorizont 2025 vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen, die mit den für den Prognosehorizont 2030 vorgesehenen Maßnahmen identisch sind, umgesetzt werden, zusätzlich aber einem größeren Betroffenenkreis ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt wird. Die insoweit anspruchsberechtigten Gebäude sind Anhang 6.2a neu der im Übrigen nur nachrichtlichen Anlage 20.1a zu entnehmen.

5.3.1.1.6 Immissionsbelastungen im Einwirkungsbereich des erheblichen baulichen Eingriffs im Bf. Dreieich-Buchsschlag

Im Abschnitt Bf. Dreieich-Buchsschlag sieht das Vorhaben die Verschiebung, Verlängerung und Elektrifizierung eines vorhandenen Stumpfgleises östlich der Eisenbahnstrecke 3655 vor. Die Vorhabenträgerin hat daher für die betroffenen Wohnnutzungen geprüft, ob als Folge dieses erheblichen baulichen Eingriffs eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 und S. 2 der 16. BImSchV eintritt (Erhöhung des Beurteilungspegels um mind. 3 dB(A), Erhöhung auf mind. 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht oder weitere Erhöhung eines zuvor bereits bestehenden Beurteilungspegels von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts).

Bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigten ist zu unterscheiden zwischen baulichen Nutzungen innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts.

Für die innerhalb des Bauabschnittes gelegenen Nutzungen werden bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung die Emissionen aus dem Bauabschnitt und der angrenzenden Strecke angesetzt.

Im Gegensatz dazu erfolgt die Prüfung auf bestehende Lärmschutzansprüche für die südlich des Bauendes und damit außerhalb des Bauabschnittes gelegenen Nutzungen ausschließlich anhand der Emissionen aus dem Bauabschnitt. Die Emissionen der vorhandenen, baulich nicht geänderten Strecke sind außer Acht zu lassen, werden also mit Null angesetzt. Die Dimensionierung ggf. erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich erfolgt dagegen anhand der Emissionen aus dem Bauabschnitt *und* der vorhandenen Strecke (vgl. Kapitel 4.2.4 des Umwelt-Leitfadens zur

eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen des EBA, Stand: Dezember 2012 unter Bezugnahme auf VGH München, Urteil vom 25. Februar 2003 – 22 A 02.40013, juris, Rn. 38 ff.).

Für die außerhalb des Bauabschnittes gelegenen schutzwürdigen Nutzungen ergeben sich ausweislich der Ermittlungen der Vorhabenträgerin unabhängig davon, welches Prognosejahr zugrunde gelegt wird, keine Lärmschutzansprüche. Weder erhöhen sich als Folge des erheblichen baulichen Eingriffs die Beurteilungspegel um mind. 3 dB(A) noch werden erstmals Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder weiter überschritten (vgl. Anlage 20.1a, Kapitel 7.2.6 und Anhang 2.5 bzw. Anhang 2.5a).

Für die innerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs gelegenen Nutzungen löst der Eingriff nach den Ermittlungen der Vorhabenträgerin im Prognosehorizont 2030 bei 7 von 28 untersuchten Immissionsorten eine anspruchsbegründende wesentliche Änderung aus (5 Schutzfälle am Tag, 6 Schutzfälle in der Nacht). Die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Abwägung kommt zu dem Ergebnis, dass die Kosten aktiven Schallschutzes außer Verhältnis zu dem Schutzzweck stünden. Dieses Ergebnis ist nachvollziehbar, da die Erhöhung der Lärmschutzwand Kosten pro gelöstem Schutzfall von gerundet mind. 586.750 € auslösen würde, wobei in der Nacht kein einziger Schutzfall zu lösen ist, selbst wenn Maßnahmen am Gleis vorgesehen und eine 15 m hohe Schallschutzwand errichtet würden. Die Ergänzung des vorhandenen Schallschutzes um die aktive Schallschutzmaßnahme des besonders überwachten Gleises würde Kosten von „lediglich“ ca. 286.400 € pro gelöstem Schutzfall auslösen und ist daher als wirtschaftlichste Lösung zu betrachten. Allerdings vermag sie lediglich einen der 11 Schutzfälle zu lösen. Mit Blick auf die erheblichen Kosten bei geringfügigem Nutzen ist die Abwägung, von aktivem Schallschutz gänzlich ab- und stattdessen passiven Schallschutz vorzusehen, nachvollziehbar. Dies gilt in besonderem Maße vor dem Hintergrund, dass das planfestgestellte Vorhaben nur einen geringen Beitrag zu der prognostizierten Lärmbelastung leistet.

Wie bereits mehrfach beschrieben hat die Vorhabenträgerin jedoch entschieden, für den Fall überobligatorischen Schallschutz zu leisten, dass die Berücksichtigung der für den Prognosehorizont 2025 ermittelten Zugzahlen für die Betroffenen günstiger ist.

Dies ist in Bezug auf die innerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs in Dreieich/Buchsschlag gelegenen schutzwürdigen Nutzungen der Fall, so dass die Vorhabenträgerin in Umsetzung der unter C. III. 5.3.1.1.2 dargestellten Verfahrensweise sowohl bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung als auch in Bezug auf die Abwägung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen auf das Prognosejahr 2025 abstellt (10 der 28 untersuchten Immissionsorte, 9 Schutzfälle am Tag, 12 Schutzfälle

in der Nacht). Da die Entwicklung der Beurteilungswerte am Tag und in der Nacht im Vergleich der beiden betrachteten Prognosehorizonte zudem uneinheitlich ist – während die Pegel nachts 2030 durchgehend geringer sind als 2025, liegen die Pegel am Tag im Prognosehorizont 2030 an einzelnen Immissionspunkten geringfügig über denjenigen des Prognosejahres 2025 –, wird die Vorhabenträgerin den Lärmschutz an den jeweils höchsten ermittelten Beurteilungspegeln bemessen (vgl. Anlage 20.1a, Anhang 6.4a neu).

Die Abwägung der auf dem Prognosehorizont 2025 fußenden Lärmschutzkonzeption sieht als aktive Lärmschutzmaßnahmen das Besonders überwachte Gleis sowie Schienenstegdämpfer am Richtungsgleis Frankfurt-Darmstadt der Strecke 3601, km 10,0+26 bis ca. km 10,7+00 (Länge: 674 m) und am Richtungsgleis Darmstadt-Frankfurt der Strecke 3601, km 10,2+06 bis ca. km 10,7+00 (Länge: 494 m) vor. Mit diesen Maßnahmen können alle neun am Tag bestehenden Schutzfälle gelöst werden. In der Nacht ist mit Maßnahmen am Gleis und Lärmschutzwänden, selbst wenn sie mit einer Höhe von 15 m über Schienenoberkante vorgesehen würden, kein Schutzfall lösbar. Bezüglich der 12 verbleibenden nächtlichen Schutzfälle wird daher ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt (vgl. A. V. 2.1.2).

5.3.1.2 Verkehrslärm in den baulich unveränderten Bereichen der durch die RTW mitgenutzten Eisenbahnstrecken

In den Bereichen zwischen der Einschleifung der RTW in die Bestandsstrecke 3683 bei Kelsterbach bis Gateway Gardens und südlich von Neu-Isenburg zwischen RTW-km 6,0+70 und RTW-km 8,0+00 (Nutzung des vorhandenen Gleises der Eisenbahnstrecke 3655) verläuft die RTW auf bestehenden Schienenwegen ohne bauliche Änderung.

Die Regelungen der 16. BImSchV, deren Geltungsbereich auf den (Neu-)Bau und die bauliche Änderung von Verkehrswegen beschränkt ist, sind somit nicht anwendbar.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist allerdings der Lärmzuwachs auf einem vorhandenen, baulich unveränderten Verkehrsweg im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestzustellenden Vorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf dem anderen Verkehrsweg besteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. März 2005, 4 a 18/04, juris, Rn. 18, entschieden für ein Straßenbauvorhaben).

Zwischen Kelsterbach und Gateway Gardens sind im Umfeld des Vorhabens keine schutzwürdigen Nutzungen vorhanden, so dass die Frage einer abwägungsbeachtli-

chen Immissionsbelastung als Folge einer kausal auf das RTW-Vorhaben zurückgehenden Verkehrsmehrung keine Rolle spielt.

Anders verhält es sich in dem baulich unveränderten Abschnitt zwischen Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag zwischen RTW-km 6,0+70 und RTW-km 8,0+00. Dieser Abschnitt berührt Siedlungsstrukturen im Nordwesten von Dreieich-Buchsschlag, so dass zu prüfen ist, ob die mit dem Vorhaben verbundene Verkehrsmehrung zu einer abwägungserheblichen Immissionsbelastung führt.

Die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Bestandsstrecke 3655 geht ursächlich auf die für die RTW neu zu schaffende bzw. zu ändernde Straßenbahn- und Eisenbahninfrastruktur zurück, denn durch den Bau dieser neuen Schienenverbindung wird die Nutzung der vorhandenen Eisenbahnstrecke 3655 für die hier relevanten Fahrbeziehungen der RTW erst möglich.

Für die Abwägungsentscheidung bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung. Ein Anspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dann, wenn

- ein erheblicher Lärmzuwachs von mindestens 3 dB(A) zu verzeichnen ist und als Folge dieses Zuwachses angenommen werden darf, dass gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewahrt sind, was das BVerwG bei einer Überschreitung der für Dorf-, Kern- und Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte (64 dB(A) am Tag / 54 dB(A) in der Nacht) als gegeben sieht oder
- der Lärmzuwachs deshalb nicht unerheblich ist, weil er dazu führt, dass die Immissionswerte auf min. 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht ansteigen oder ein bereits zuvor bestehender Pegel von 70 dB(A)/60 dB(A) weiter erhöht wird.

Während diese Voraussetzungen auf der Grundlage der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsbelastung an keinem der untersuchten Immissionsorte gegeben sind, werden sie auf der Basis des Prognosejahres 2025 an 6 Immissionsorten erfüllt, weil der für die Nacht maßgebliche, für die verfassungsrechtliche Zumutbarkeit der Lärmbelastung relevante Beurteilungspegel von 60 dB(A) erstmals überschritten oder weiter erhöht wird. Die Vorhabenträgerin gewährt daher überobligatorischen Lärmschutz auf der Basis der Verkehrsprognose 2025 (vgl. C. III. 5.3.1.1.2).

Auf dieser Grundlage wird den betroffenen schutzwürdigen Nutzungen im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung Lärmschutz zuerkannt.

Anders als im Rahmen der Lärmvorsorge ist für die hier zu treffende Abwägungsentscheidung jedoch nicht die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

maßgeblich. Sicherzustellen ist vielmehr lediglich, dass die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle eingehalten wird.

Im Hinblick auf die Art des vorzusehenden Lärmschutzes hat die Vorhabenträgerin passiven Schallschutz und Maßnahmen des aktiven Schallschutzes [Besonders überwachtes Gleis (BüG)] geprüft, wobei der im Regelungsbereich des § 41 BImSchG geltende Vorrang des aktiven Schallschutzes bei der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung über zusätzlichen Lärmschutz nicht greift.

Im Zuge der diesbezüglichen Prüfung kommt die Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis, dass das in Betracht gezogene BüG zwar die Beurteilungspegel an den anspruchsberechtigten 6 Immissionsorten um mindestens 2 dB(A) mindern und damit der Anforderung zur Einhaltung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle genügen würde. Da die ausgleichspflichtige Lärmbelastung aber nur den Nachtzeitraum betrifft, ist es aus Sicht der Vorhabenträgerin zielführender, dem mit passiven Schallschutzmaßnahmen zu begegnen, weil auf diese Weise die Lärmbelastung weitgehender gemindert und damit ein effektiverer Schallschutz gewährleistet werden kann. Für dieses Ergebnis sprechen letztlich auch wirtschaftliche Erwägungen, weil die Kosten der aktiven Maßnahmen in Höhe von ca. 24.100 € pro gelöstem Schutzfall die Kosten des passiven Schallschutzes von max. ca. 5.000 €/Schutzfall um ein Vielfaches übersteigen.

Diese Bewertung ist nicht zu beanstanden. Zugunsten der betroffenen Immissionsorte wird daher ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt, dessen Dimensionierung im Nachgang zur Planfeststellung objektbezogen und in Anlehnung an die 24. BImSchV erfolgt. Anders als im Neubauabschnitt ist hier keine Situation zu schaffen, die Innenraumpegel nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge garantieren.

Ausreichend ist es vielmehr, die Schalldämmung der zum Schlafen genutzten Räume so zu erhöhen, dass die für den Nachtzeitraum grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in Höhe von 60 dB(A) nicht überschritten wird. Dem rechtlich gebotenen Schutzanspruch wird daher im Regelfall genügt werden, wenn Schallschutzfenster der gegenüber dem Bestand nächst höheren Schallschutzklasse sowie schalldämmte Lüftungseinrichtungen eingebaut und die dafür notwendigen Aufwendungen erstattet werden (vgl. A. V. 2.1.5).

5.3.1.3 Gesamtlärmbelastung

Die Gesamtlärmbelastung findet bei der Lärmbetrachtung nach den §§ 41, 42 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV keine Berücksichtigung, weil die summierende Betrachtung verschiedener (Verkehrs-)Lärmquellen unter Berücksichtigung bestehender Vorbelastungen nicht vorgesehen ist.

Nach der einschlägigen Rechtsprechung des BVerwG ist die Gesamtlärmbelastung im Rahmen der Planfeststellung jedoch dann in den Blick zu nehmen, wenn ein als Vorbelastung bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder wesentliche Änderung eines Verkehrsweges entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung zu einer Gesamtlärmbelastung führen, die die Schwelle der Grundrechtsrelevanz (grundgesetzlicher Schutz von Gesundheit und/oder Eigentum) überschreitet bzw. eine bereits zuvor bestehende grundrechtsrelevante Lärmbelastung weiter erhöht.

Dabei setzt die in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrslärmimmissionen zu treffen, eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrswegs und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008 – 9 B 7/07 –, juris). Eine Pflicht, gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, besteht nicht. Lärmschutzbelange der Nachbarschaft sind grundsätzlich nur dann in die planerische Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das geplante Vorhaben ansteigt. Dies gilt selbst dann, wenn die für den Planfall prognostizierten Belastungswerte oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09. Juli 2008 – 9 A 5/07 –, juris).

Die Schwelle, bei deren Erreichen oder Überschreiten von einer Eigentums- und/oder Gesundheitsgefährdung auszugehen ist, ist normativ nicht festgelegt und war lange Zeit auch in der Rechtsprechung nicht eindeutig geklärt.

Seit einiger Zeit hebt das BVerwG in den Urteilsbegründungen jedoch ausdrücklich auf eine „in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts“ ab (Urteile vom 13. Mai 2009 – 9 A 72.07; 15. Dezember 2011 – 7 A 11.10; 10. Oktober 2012 – 9 A 18/11) und definiert diese damit nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde als gebietsunabhängige feste Grenzwerte für die grundrechtliche Zumutbarkeit.

Folglich darf das Vorhaben ohne weitergehende Schutzmaßnahmen bzw. die Zahlung einer Enteignungsentschädigung nicht zugelassen werden, sofern die Gesamtlärmbelastung durch das Vorhaben auf 70/60 dB(A) erhöht bzw. eine bereits zuvor bestehende, über diese Werte hinausgehende Lärmbelastung durch das Vorhaben weiter erhöht wird.

Die Vorhabenträgerin hat eine Berechnung der prognostizierten Gesamtlärmeinwirkung für die Bestands- und Neubaustrecke vorgelegt und in diese Berechnung neben der vorhabenbedingten Lärmbelastung auch die auf den Prognosehorizont 2030 abstellenden Verkehrslärmimmissionen aus dem relevanten Straßennetz sowie dem Eisenbahnverkehr einbezogen. Zusätzlich wurde in einer weiteren Betrachtung der

Einfluss des Flugverkehrs auf den Gesamtlärm überprüft.

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen in Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag ganz überwiegend Entlastungen erfolgen bzw. keine Zusatzbelastungen eintreten, so dass für die insoweit betroffenen schutzwürdigen Nutzungen schon dem Grunde nach Ansprüche auf Lärmschutz aus dem Aspekt der Gesamtlärmbelastung ausscheiden.

An einzelnen schutzwürdigen Nutzungen in Dreieich-Buchschlag [nordwestliche Ortslage von Buchschlag (IP 183 – IP 208)] ergeben sich geringe Zusatzbelastungen, wobei die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle an keinem der Immissionsorte erreicht wird. Dort, wo der für die immissionsschutzrechtliche Nacht maßgebliche Schwellenwert von 60 dB(A) in vergleichsweise geringem Maß unterschritten wird (IP 197 – IP 200, IP 202 und IP 203), wurde bei vergleichbar hohen Beurteilungspegeln bereits nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge im Rahmen des überobligatorischen Schallschutzes ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt.

Im Bereich der südlich an den Bf. Frankfurt-Stadion angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen sind die Beurteilungspegel der Gesamtlärmbelastung identisch bzw. vergleichbar mit denen der Lärmvorsorge. Soweit die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird (IP 364 – IP 370, IP 372, IP 467), wird den Ansprüchen auf Schallschutz daher mit den Festsetzungen der Lärmvorsorge Genüge getan, ohne dass aus dem Aspekt der Gesamtlärmbelastung weitreichendere Ansprüche resultieren.

Für den Hotelkomplex in der Isenburger Schneise (IP 373 – IP 380) ist die Entwicklung der Gesamtlärmbelastung insgesamt uneinheitlich. Teilweise ergeben sich Entlastungen als Folge des vorgesehenen BüG, so dass Ansprüche auf Lärmschutz wegen der Gesamtlärmbelastung schon dem Grunde nach ausscheiden. Vereinzelt treten aber auch geringfügige Zusatzbelastungen auf, ohne dass die Schwellenwerte der grundrechtsrelevanten Gesamtlärmbelastung als Folge dieser Zusatzbelastung überschritten werden.

Für die schutzwürdigen Nutzungen nördlich des Bahnhofes Bf. Frankfurt-Stadion (IP 452 – IP 464) führt die Zusatzbelastung aus dem RTW-Vorhaben zu Überschreitungen des für die Nacht maßgeblichen grundrechtlich relevanten Schwellenwertes von 60 dB(A) an den IP 452 (3. OG) und IP 456 (4. OG). Anders als an den anderen Immissionsorten, an denen die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung überschritten werden, liegen die Pegel der Gesamtlärmbelastung an den IP 452 und IP 456 deutlich über denen der Lärmvorsorgebetrachtung, weil insoweit auch die in

Richtung Frankfurt Hbf. führenden Eisenbahnstrecken relevant sind.

Um sicherzustellen, dass es aus Anlass des Vorhabens zu keiner nachteiligen Veränderung der Gesamtlärmsituation kommt, wird für diese beiden schutzwürdigen Nutzungen im Nachgang zur Planfeststellung zu prüfen sein, ob aufgrund der prognostizierten Beurteilungspegel der Gesamtlärmbelastung das Erfordernis von baulichen Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume besteht (vgl. A. V. 2.1.2). Maßnahmen des aktiven Schallschutzes kommen mit Blick auf die Gesamtlärmbelastung nicht in Betracht. Einerseits gilt der in § 41 BImSchG normierte Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen nicht für erforderliche Maßnahmen aus Gründen der Gesamtlärmbelastung. Andererseits gelten die Erwägungen, die im Rahmen der Prüfung der Lärmvorsorge dazu geführt haben, für schutzwürdige Nutzungen nördlich des Bf. Frankfurt-Stadion von aktiven Schallschutzmaßnahmen abzusehen, im Kontext der Gesamtlärmbelastung entsprechend.

Im Übrigen werden Lärmschutzansprüche, soweit sie aufgrund verfassungsrechtlich bedenklicher Immissionslagen bestehen, über die zuerkannten Lärmvorsorge-Ansprüche abgedeckt.

5.3.1.4 Anlagenlärm

Die Regelungsbereiche des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV erfassen nur die vom Schienenweg durch die Teilnahme am Verkehr (Fahrvorgänge) ausgehenden Immissionen.

Betriebsanlagen an und auf dem Fahrweg, von denen andere als Verkehrslärmimmissionen ausgehen, werden von der Einschränkung des § 3 Abs. 5 Ziffer 3 i. V. m. § 41 BImSchG nicht erfasst und sind demnach Anlagen im Sinne des BImSchG, für die die Vorschriften des 2. Teils des BImSchG gelten.

Im verfahrensgegenständlichen Abschnitt werden zwar keine Abstellanlagen eigens errichtet. Gleichwohl wird nach Betriebsende auf dem verlängerten Stumpfgleis im Bereich des RTW-Bahnsteiges des Bf. Dreieich-Buchsschlag ein RTW-Langzug ab- und bei Betriebsbeginn bereitgestellt. In diesem Zusammenhang können Geräuscheinwirkungen durch vor der Ausfahrt des Zuges in Betrieb genommene Klimaanlage entstehen. Weitere immissionsschutzrechtlich relevante Vorgänge, wie Rangierfahrten, Wartungs- oder Wasch- und Reinigungsarbeiten, finden nicht statt.

Bei einem Zusammentreffen von Fahrvorgängen und Immissionen, die nicht auf Fahrvorgängen beruhen (Anlagenlärm), bedarf es einer getrennten Ermittlung und immissionsschutzrechtlichen Bewertung der einzelnen Lärmanteile aus dem Schienenweg und aus den Anlagen.

Die von den Klimaanlage ausgehenden Geräuscheinwirkungen wurden von der

Vorhabenträgerin auf der Grundlage der insoweit maßgeblichen TA Lärm untersucht und beurteilt (Anlage 20.1a, Kapitel 10).

Im Hinblick auf die anlagebedingten Geräuscheinwirkungen der Klimaanlage auf die nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen in Dreieich-Buchschlag im hier relevanten Nachtzeitraum ist Kapitel 10.4.2 der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 20.1a) zu entnehmen, dass eine Unterschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1 der TA Lärm um mindestens 13 dB(A) zu erwarten ist. Sie leisten damit keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung (vgl. Ziffer 3.2.1 der TA Lärm). Kurzzeitige Geräuschspitzen aufgrund impulshaltiger Geräusche treten beim Betrieb der Klimaanlage nicht auf.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse werden die Anforderungen der TA Lärm an den erforderlichen nächtlichen Immissionsschutz der benachbarten Bebauung vollständig erfüllt.

5.3.1.5 Abwägungserheblichkeit der Lärmbelastung

Die durch den Bau und den Betrieb der RTW verursachten Lärmimmissionen sind auch unterhalb der normativ festgelegten bzw. der durch Rechtsprechung entwickelten Werte abwägungsrelevant.

Die Planfeststellungsbehörde hat den ihr eingeräumten Abwägungsspielraum erkannt und insoweit geprüft, ob und inwieweit sie planerisch auf Lärmimmissionen unterhalb der Schwelle der schädlichen Umwelteinwirkung bzw. der Grundrechtsrelevanz reagiert.

Sie hat dabei das berechnete Interesse der Betroffenen, keine Verschlechterungen der Lärmsituation hinnehmen zu müssen, nicht verkannt. Es ist aber auch unter Berücksichtigung dieses Belangs kein Gesichtspunkt ersichtlich, der es geboten erscheinen ließe, der Vorhabenträgerin über das normativ bzw. durch Rechtsprechung gewährleistete Schutzniveau hinaus (s. o.) weitere Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen.

Dieses Abwägungsergebnis ist von der Erkenntnis getragen, dass die Planung der Vorhabenträgerin einer Stärkung des ÖPNV als wichtiger Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens und damit der Befriedigung gewichtiger Gemeinwohlbelange dient, die nach geltendem Recht auch eine Enteignung zu rechtfertigen vermögen. Die Planfeststellungsbehörde hat darüber hinaus berücksichtigt, dass die betroffenen schutzwürdigen Nutzungen größtenteils erheblich vorbelastet sind, das RTW-Vorhaben einen vergleichsweise geringen Beitrag zu dieser Lärmbelastung leistet, aufgrund des trassenbezogenen Begriffsverständnisses des Schienenweges aber umfangreiche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen

vorzusehen waren, welche zur nachhaltigen Verbesserung der vorgeprägten Lärm-situation beitragen. In diesem Zusammenhang ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Vorhabenträgerin im Vergleich der Verkehrsprognosen 2025 und 2030 die für die Betroffenen günstigeren Werte berücksichtigt und damit in weiten Bereichen überobligatorischen Schallschutz leistet.

5.3.2 Sekundärer Luftschall (Körperschall) und Erschütterungs-immissionen

Beim Betrieb eines schienengebundenen Fahrzeugs regen Unebenheiten auf der Radlauffläche und auf der Schienenfahrfläche beim Rollvorgang im Rad/Schiene-Kontaktpunkt sowohl das Rad als auch die Schiene zu Schwingungen an. Diese breiten sich wellenförmig im Boden aus und wirken über die Fundamente auf Gebäude ein, wo sie bei entsprechender Größenordnung als Erschütterungen wahrgenommen werden können.

Die in Schwingung versetzten Gebäudeteile strahlen hörbaren Schall ab, der als sekundärer Luftschall bezeichnet wird. Auch diese Immissionen sind zu bewerten.

Mit dem zugelassenen Vorhaben gehen keine betriebsbedingten Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall (Körperschall) einher, die zu unzumutbaren Belästigungen und damit zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen. Dies gilt sowohl für die Abschnitte, in denen als Folge des Vorhabens bauliche Änderungen bzw. Erweiterungen erfolgen, als auch für den baulich unveränderten Bereich der Eisenbahnstrecken, die als Folge der Nutzung durch die RTW eine Verkehrsmehrung erfahren.

5.3.2.1 Rechtliche Grundlagen

Auf Körperschall- und Erschütterungs-immissionen findet grundsätzlich das Bundes-Immissionsschutzgesetz Anwendung (§ 1 i. V. m. § 3 BImSchG), im Hinblick auf den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen jedoch nur nach Maßgabe der §§ 41 - 43 BImSchG (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG), die ausschließlich den Verkehrslärm behandeln.

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Körperschall- und Erschütterungs-immissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich daher allein nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG.

Die Beurteilung der betriebsbedingten Erschütterungswirkungen auf Menschen in Gebäuden erfolgt anhand der Anhaltswerte der DIN 4150-2. Die dort aufgeführten Werte bilden keine absolute Grenze, dienen aber bei der Beurteilung der Zumutbar-

keit als konkreter Anhaltspunkt. Werden die Werte eingehalten, kann von einer Zumutbarkeit im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG ausgegangen werden. Die Anwendbarkeit der Anhaltswerte der DIN 4150-2 bei der Bewertung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen auf Menschen in Gebäuden ist in der Rechtsprechung des BVerwG anerkannt (vgl. bspw. Urteil vom 21. Dezember 2010, 7 A 14/09, juris, Rn. 27 ff.).

Die Beurteilung der betriebsbedingten Körperschallimmissionen erfolgt in Anlehnung an die 24. BImSchV, in dem der aus Tabelle 1 der 24. BImSchV (Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung) abgeleitete Innenpegel [Korrektursummand D zuzüglich 3 dB(A)] als Beurteilungsmaßstab auch hinsichtlich sekundären Luftschalls herangezogen wird. Auch diese Verfahrensweise ist für die Bewertung der Zumutbarkeit von schienenverkehrsinduzierten Körperschallimmissionen oberirdischer Strecken in der Rechtsprechung des BVerwG anerkannt (vgl. Urteil vom 21. Dezember 2010, 7 A 14/09, juris, Rn. 41 ff.). Dementsprechend werden als fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für betriebsbedingte Körperschallimmissionen Beurteilungspegel in Wohnräumen (tags) von 40 dB(A) bzw. in Schlafräumen (nachts) von 30 dB(A) und für andere schutzbedürftigen Räume entsprechend der nach oben dargestellten Verfahren abgeleiteten Innenpegel festgelegt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Vorgehensweise nachvollziehbar und geeignet, die Zumutbarkeit der betriebsbedingten Körperschall- und Erschütterungsimmissionen zu beurteilen.

5.3.2.2 Ermittlung und Bewertung

Für die Vorausbestimmung betriebsbedingter Körperschall- und Erschütterungsimmissionen steht kein rein analytisches Verfahren zur Verfügung.

Der Gutachter hat die Körperschall- und Erschütterungsimmissionen anhand eines Quellen- und Ausbreitungsmodells auf der Basis bereits umfangreich durchgeführter Messungen im Einflussbereich oberirdischer Gleisanlagen im Frankfurter Raum (Datenfundus) und unter Berücksichtigung der maßgeblichen Betriebsparameter (eingesetzte Fahrzeuge, Zugzahlen, Geschwindigkeiten, Oberbau, Einwirkzeiten) prognostiziert.

Wegen Einzelheiten zur Vorgehensweise wird auf die Darlegungen in Kapitel 6 der erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 20.3a) verwiesen.

Anhand dieser Eingangsdaten wurden in Abhängigkeit vom Abstand und der Deckeneigenfrequenz sowohl für Holzbalkendecken als auch für Stahlbetondecken bezüglich drei nah an der Strecke gelegener Untersuchungsobjekte (IP 1: Empfangs-

gebäude am Bf. Frankfurt-Stadion; IP 2: Nutzung nördlich der EÜ Mörfelder Landstraße; IP 3: Nutzung im Bereich der Einmündung Eleonorenanlage/Rotkehlchenweg) die maximale zeit- und frequenzbewertete Schwingstärke KB_{Fmax} , die Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} (Erschütterungen) bzw. der Beurteilungspegel L_r (Körperschall) für den Prognosenullfall und den Prognoseplanfall ermittelt.

Daraus ergibt sich, dass die Anforderungen der DIN 4150-2 im Prognosenullfall an keinem der Untersuchungsobjekte uneingeschränkt (in Abhängigkeit von der unterstellten Deckenkonstruktion, der Deckeneigenfrequenz und dem Beurteilungszeitraum) eingehalten werden können.

Dieses Ergebnis zeigt sich auch für den Prognoseplanfall. Aus diesem Grund hat die Vorhabenträgerin untersuchen lassen, ob ihr Vorhaben eine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsbelastung zur Folge hat.

Wesentlich in diesem Sinne ist eine Erhöhung der Erschütterungsintensität um mindestens 25 % (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010, 7 A 14/09, juris, Rn. 31 ff.), die mit dem Vorhaben jedoch nicht einhergeht. Vielmehr hält sich die Erschütterungsintensität im Bereich der Vorbelastung; jegliche kausal auf das Vorhaben zurückzuführende Zunahme der Beurteilungsschwingstärke ist nicht feststellbar.

Der Vollständigkeit halber sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die prognostizierte, sich im Rahmen der Vorbelastung haltende Erschütterungsbelastung auch nicht die Grenze zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschreitet. Diese Schwelle ist – auch in der Rechtsprechung – (noch) nicht eindeutig definiert. Sie muss aber jedenfalls deutlich über dem in Industriegebieten und bezogen auf den Nahverkehr geltenden Anhaltswerten A_r von 0,3 tags und 0,23 nachts liegen; denn solche Belastungen werden den Betroffenen ohne Weiteres zugemutet (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010, 7 A 14/09, a. a. O., juris, Rn. 38). Diese Werte werden ausweislich der Untersuchungen der Vorhabenträgerin deutlich unterschritten.

Die für die Beurteilung der Körperschallimmissionen maßgeblichen Beurteilungspegel unterschreiten dagegen sowohl im Null- als auch im Planfall die Immissionsrichtwerte der 24. BImSchV. Auf die Frage, ob das Vorhaben eine Erhöhung der Körperschallimmissionen um mind. 3 dB(A) bewirkt, kommt es daher nicht an.

Aus den dargestellten Untersuchungsergebnissen für die exemplarisch betrachteten, sehr nah an der Strecke gelegenen Immissionsorte kann geschlossen werden, dass auch für die weiter entfernten Immissionsorte der Tatbestand einer wesentlichen Änderung nicht gegeben ist.

Nach alledem ist nicht zu erwarten, dass als Folge des Betriebs der RTW erheblich

belästigende Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall resultieren. Die festgestellte Planung beinhaltet daher keine über den sonst üblichen Standardoberbau hinausgehenden erschütterungstechnischen Vorsorgemaßnahmen am Oberbau.

Allerdings ist aus physikalischen Gründen, betreffend die vor dem Ausbau schwer quantifizierbaren Einflussgrößen, eine Abschätzung zukünftiger Erschütterungsmissionen wesentlich fehlerbehafteter als bei Schallimmissionen und nicht verlässlich mit Formeln zu beschreiben. Eine aus Erfahrungswerten mittels Rechenmodell durchgeführte Erschütterungsprognose kann zunächst nur vorabschätzend die Größenordnung von zu erwartenden Erschütterungsbelastungen sowie eine daraus sich ergebende voraussichtliche Notwendigkeit bzw. Dimensionierung von Erschütterungsschutzmaßnahmen aufzeigen.

Aus diesem Grund hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin allgemein zur Einhaltung der DIN 4150-2 verpflichtet. Darüber hinaus hat sie der Vorhabenträgerin zur Absicherung und Präzisierung ihrer Prognose Messungen der Immissionen im Rohbauzustand der Erd- und Ingenieurbauwerke mit geeigneter Fremdanregung aufgegeben. Diese Vorgehensweise ermöglicht es, erforderlichenfalls bisher nicht vorgesehene Schutzmaßnahmen zum Einsatz zu bringen, sollte sich die Prognose wider Erwarten zu Ungunsten der Betroffenen als unzutreffend erweisen.

5.3.3 Elektrische, magnetische und elektromagnetische Verträglichkeit

Schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder als Folge des Vorhabens sind nicht zu besorgen.

Maßgebliche Grundlage zur Beurteilung der diesbezüglichen Wirkungen bilden das BImSchG und die darauf beruhende 26. BImSchV sowie im Hinblick auf das in § 4 Abs. 2 der 26. BImSchV normierte Minimierungsgebot die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der 26. BImSchV.

Die Vorhabenträgerin hat eine Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit vorgelegt (Anlage 22) und darin die Wirkungen, die aus der Errichtung und dem Betrieb der der 26. BImSchV unterfallenden Anlagen zu erwarten sind, unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung und des Vorsorgegebotes geprüft.

Dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV unterliegt im Abschnitt PFA Süd 1 lediglich die mit 15 kV 16,7 Hz betriebene Oberleitungsanlage und dies nur in den Abschnitten, in denen neue Gleisanlagen errichtet oder notwendige bauliche Änderungen durchgeführt werden. Dagegen ist eine Beurteilung nach der 26. BImSchV ent-

behrlich, soweit die Oberleitungsanlagen der durch die RTW mitgenutzten Bestandsstrecken keine baulichen Änderungen erfahren (Abzweig Kelsterbach bis Bf. Frankfurt-Stadion; Einfädelung Dreieichbahn bis vor den Bf. Dreieich-Buchschlag).

Nach den Ermittlungen der Vorhabenträgerin befinden sich im Einwirkungsbereich der Oberleitungsanlage (jeweils 10 m beidseits der an das elektrifizierte Gleis angrenzenden Streifen, von der Gleismitte aus gemessen) in keinem der untersuchten Abschnitte maßgebliche Immissionsorte im Sinne des § 3 Abs. 2 der 26. BImSchV i. V. m. Ziffer II.3.1 der Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder der LAI (128. Sitzung, September 2014). Dies gilt auch für die Bereiche, in denen Überschneidungen mit zu berücksichtigenden Bahnstromleitungen im Bestand zu berücksichtigen waren.

Die für die Oberleitungsanlage maßgeblichen Grenzwerte für die elektrische Feldstärke nach § 3 i. V. m. Anhang 1 der 26. BImSchV für das elektrische Feld mit kleiner 5 kV/m und für die magnetische Flussdichte (300 µT) werden – bezogen auf den Bewertungsabstand – in allen Abschnitten weit unterschritten. Soweit Hintergrundbelastungen, die durch andere Niederfrequenzanlagen (hier: Oberleitungsanlagen der DB im Bestand) verursacht werden, zu berücksichtigen waren, werden die Bedingungen nach Anhang 2a der 26. BImSchV ebenfalls erfüllt. Hochfrequenzanlagen im Sinne des § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

§ 4 Abs. 2 der 26. BImSchV und die normkonkretisierende Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der 26. BImSchV regeln darüber hinaus aus Gründen der Vorsorge ein Minimierungsgebot, das gewährleisten soll, dass die von Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder dem Stand der Technik entsprechend unter Berücksichtigung der Gegebenheiten im Einwirkungsbereich an den maßgeblichen Minimierungsorten der jeweiligen Anlage minimiert werden. Minimierungsmaßnahmen kommen jedoch nur in Betracht, wenn durch die Minimierung kein maßgeblicher Minimierungsort schlechter gestellt wird als vorher und die Maßnahmen ein angemessenes Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen aufweisen.

Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen hat die Vorhabenträgerin in Bezug auf die Oberleitungsanlage ermittelt, dass in allen untersuchten Abschnitten innerhalb

des Bewertungsabstands⁷ kein maßgeblicher Minimierungsort vorhanden ist. Innerhalb des Einwirkungsbereichs⁸ der neu zu errichtenden bzw. baulich zu ändernden, der 26. BImSchV unterliegenden Niederfrequenzanlagen (Oberleitungsanlage) sind dagegen maßgebliche Minimierungsorte vorhanden. Die Vorhabenträgerin hat daher die in Betracht kommenden Minimierungsmaßnahmen geprüft und bewertet. Im Ergebnis werden keine Minimierungsmaßnahmen ergriffen, weil die Grenzwertausschöpfung an den repräsentativen Bezugspunkten durchweg im unteren einstelligen Prozentbereich liegt, an den maßgeblichen Minimierungsorten nochmals deutlich niedrigere Feldstärken wirksam werden und die Wirksamkeit von Rückleiterseilen als der einzig in Betracht kommenden Minimierungsmaßnahme nahezu ausnahmslos wegen bestehender, deutlich höherer Umgebungsfelder nur gering wäre. Lediglich bezüglich des im Abschnitt Bf. Frankfurt-Stadion bis Abzweig Forsthaus gelegenen Untersuchungsbereichs 5 (Medien Compound und Sportplatz) ist der vorhabenbedingte Anteil des Gesamt-Feldwertes am Minimierungsort mit 50 % etwas höher. Aber auch dort werden Minimierungsmaßnahmen wegen der geringen Feldstärke an den Minimierungsorten und der Wirkungslänge der Rückleiterseile von lediglich 250 Metern als unverhältnismäßig bewertet. Im Bereich der Kleingartenanlage Fischer Lucius liegen keine Hintergrundbelastungen aus Bestandsanlagen vor. Allerdings befindet sich in diesem Bereich die Systemwechselstelle zwischen Gleich- und Wechselspannung. Dort erfolgt keine Einspeisung, so dass nur die Ströme der unmittelbar vorbeifahrenden Züge feldbildend sind. Ströme, die durch Rückleiterseile minimiert werden könnten, liegen in diesem Abschnitt nicht vor.

Die Bewertung der Vorhabenträgerin ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Wegen Einzelheiten wird auf Anlage 22.1a und 22.2a Bezug genommen.

Die der Vorhabenträgerin unter A. V. 2.3 auferlegte Nebenbestimmung stellt die Errichtung der dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV unterfallenden Oberleitungsanlagen in einer Weise sicher, die gewährleistet, dass erhebliche Belästigungen und Schäden bspw. durch Berührungsspannungen oder Funkenentladungen vermieden

⁷ Das ist ein Streifen von 10 Metern rechts und links der Anlage, ab dem die Feldstärken mit zunehmender Entfernung durchgehend abnehmen (vgl. Ziffern 2.3 und 3.2.2 der 26. BImSchVVwV). Die Prüfung der Minimierungsmaßnahmen erfolgt in Bezug auf den individuell ermittelten Minimierungsort.

⁸ Das ist ein Bereich von 100 Metern rechts und links des äußeren elektrifizierten Gleises, in dem die Anlage sich signifikant von den natürlichen und mittleren anthropogen bedingten Immissionen abhebende elektrische oder magnetische Felder verursacht, unabhängig davon, ob die Immissionen tatsächlich schädliche Umwelteinwirkungen auslösen (vgl. Ziffern 2.5 und 3.2.1.2 der 26. BImSchVVwV). Das Minimierungspotential wird an den (repräsentativen) Bezugspunkten ermittelt. Diese liegen im Bewertungsabstand auf der kürzesten Geraden zwischen dem jeweiligen maßgeblichen Minimierungsort und der jeweiligen Anlagenmitte/Trassenachse (Nr. 2.4 der 26. BImSchVVwV).

werden (§ 3 Abs. 4 der 26. BImSchV). Weiterer Nebenbestimmungen aufgrund der 26. BImSchV bedurfte es nicht. Schädliche Umwelteinwirkungen durch die Oberleitungsanlage können auf dieser Grundlage sicher ausgeschlossen werden.

5.3.4 Luftschadstoffe

Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Als Folge des Vorhabens sind keine betriebsbedingten zusätzlichen Luftschadstoffbelastungen zu erwarten. Die zum Einsatz kommenden Stadtbahnen werden elektrisch betrieben. Ziel des Vorhabens ist überdies die Zunahme der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger und damit einhergehend die Reduzierung des Abgase produzierenden motorisierten Individualverkehrs. Die den Planunterlagen zur Information beigefügte Verkehrsprognose (Anlage 26) lässt durch die RTW-Einführung als Sekundäreffekt der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV u. a. eine Einsparung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen im Umfang von 5.500 t/Jahr erwarten. Das Vorhaben wird folglich zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen und steht daher in Einklang mit den Zielsetzungen der 39. BImSchV, die zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen – insbesondere auch hoher verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen – beitragen soll.

5.4 Bauzeitliche Immissionen

Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses zielen darauf ab, unzumutbare Belästigungen als Folge der mit dem zugelassenen Vorhaben einhergehenden bauzeitlichen Immissionen aus Luftschall-, Körperschall-, Erschütterungs- und Lichtimmissionen sowie Geruchs-, Staub- und Schadstoffbelastungen zu vermeiden. Soweit sich im Zuge der Ausführung des Plans zeigen sollte, dass trotz dieser Vorkehrungen unzumutbare Belästigungen verbleiben und zusätzliche Maßnahmen unzumutbar sind, bieten die Regelungen des Beschlusses die Anspruchsrundlage für die Bereitstellung von Ersatzwohnraum bzw. die Zuerkennung einer Entschädigung.

5.4.1 Rechtliche Grundlagen

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen bauzeitliche Immissionen ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG.

Danach hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Sind Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung baubedingter Immissionen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Das Vorliegen dieser Anspruchsvoraussetzungen beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die darin verankerten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Diese Definition wird im Hinblick auf die jeweils maßgeblichen Immissionen durch untergesetzliche Regelwerke und Handlungsempfehlungen zur einheitlichen und angemessenen Anwendung des BImSchG konkretisiert.

5.4.2 Baulärm

In Bezug auf die Geräuscheinwirkungen von Baustellen wird § 3 Abs. 1 BImSchG durch die AVV Baulärm, die nach § 66 Abs. 2 BImSchG bis zum Inkrafttreten entsprechender Rechtsverordnungen oder einer auf der Grundlage des BImSchG erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift maßgeblich bleibt, konkretisiert (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11–, juris, Rn. 26).

Die AVV Baulärm zielt auf den Schutz der Nachbarschaft. Zur Nachbarschaft in diesem Sinne gehören diejenigen Personen, die sich dem Baulärm jedenfalls nicht nachhaltig entziehen können, weil sie nach ihren Lebensumständen, die durch den Wohnort, den Arbeitsplatz oder die Ausbildungsstätte vermittelt werden können, den Einwirkungen dauerhaft ausgesetzt und daher qualifiziert betroffen sind. Zu den wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzbedürftigen Flächen gehören auch dem dauerhaften Aufenthalt zu dienen bestimmte Außenbereiche.

Die Zumutbarkeit von Baulärmimmissionen wird nach Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm in Abhängigkeit von der Schutzwürdigkeit der jeweiligen Nutzung festgelegt. Für die im Einwirkungsbereich der Baumaßnahmen gelegenen Nutzungen existieren unterschiedliche bauplanungsrechtliche Festsetzungen, die die Vorhabenträgerin für die Beurteilung der Baulärmimmissionen beachtet hat. Daneben sind auch schutzwürdige Nutzungen im unbeplanten Bereich vorhanden, deren immissionstechnische Beurteilung anhand der tatsächlichen baulichen Nutzung vorgenommen wurde.

Eine baulärmbedingte Überschreitung der nach AVV Baulärm maßgeblichen Immissionsrichtwerte erfordert gem. Nr. 4.1 AVV Baulärm dann keine Maßnahmen der Lärminderung, wenn durch den Betrieb von Baumaschinen infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder

Belästigungen eintreten. Bestehende Vorbelastungen dürfen berücksichtigt werden, wobei diese Vorbelastungen nicht zwingend ebenfalls aus einer Bautätigkeit herrühren müssen, sondern auch auf Verkehrslärm zurückgehen dürfen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11.11 -, juris m. w. N. aus der Rechtsprechung).

Die Vorhabenträgerin hat daher für jeden der untersuchten Immissionsbereiche geprüft, ob eine signifikante Vorbelastung aus Verkehrslärm besteht. Für den Fall, dass diese Vorbelastung den gebietsspezifischen Richtwert nach AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) überschreitet, wird ein projektspezifischer Richtwert festgelegt, der sich in direkter Abhängigkeit zur Höhe der Vorbelastung ergibt, indem der jeweils maßgebliche Immissionsrichtwert nach AVV Baulärm

- um 2 dB(A) angehoben wird, sofern die Vorbelastung aus Verkehrslärm diesen um mehr als 5 dB(A) übersteigt, oder
- um 5 dB(A) angehoben wird, sofern die Vorbelastung aus Verkehrslärm diesen um mehr als 10 dB(A) übersteigt.

Auf Anhang 3 der Anlage 20.4a wird insoweit verwiesen.

Eine detaillierte, die Auswirkungen auf die umliegende Bebauung konkret ermittelnde Baulärmuntersuchung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, weil der genaue Baubetrieb und die konkret eingesetzten Maschinen und Geräte derzeit noch nicht bekannt sind und weitere Festlegungen erst im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen können. Die Vorhabenträgerin hat daher anhand der zur Umsetzung des Bauvorhabens vorgesehenen lärmintensivsten dynamischen Bautätigkeiten (Bohrarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmasten, Rammarbeiten Lärmschutzwand und Gleisbauarbeiten in vier repräsentativen Bereichen) und statischen Bautätigkeiten (Betonierarbeiten, Rammarbeiten für den Verbau im Bereich des Tunnelbaus und Bohrarbeiten für den Verbau von Ingenieurbauwerken) die im Zuge der Bauausführung zu erwartenden Baulärmimmissionen auf der Grundlage von Erfahrungswerten der für die Baumaßnahmen eingesetzten Geräte und Maschinen abgeschätzt.

Die Untersuchung betrachtet repräsentative Immissionsorte im näheren Umfeld der Bautätigkeiten für die statischen Bautätigkeiten (Anlage 20.4a, Anhang 4) und beinhaltet darüber hinaus eine flächendeckende Ermittlung der Schallausbreitung für die Bebauung im Umfeld anhand von Schallimmissionsplänen (Anlage 20.4a, Anhang 5).

Neben der Betrachtung von Bauarbeiten im Tagzeitraum (07:00 – 20:00 Uhr) hat die Vorhabenträgerin in ihrer Untersuchung auch nächtliches Arbeiten im Umfang von drei Stunden (Tagesrandzeiten: 07:00 – 08:00 Uhr und 20:00 bis 22:00 Uhr) berücksichtigt.

Im Ergebnis dieser Betrachtungen ist für die ganz überwiegende Anzahl schutzwürdiger Nutzungen mit erheblichen Baulärmimmissionen, in besonderem Maße bei nächtlichen Bauarbeiten, zu rechnen. Die Einhaltung der projektspezifischen Immissionsrichtwerte für den Baulärm wird voraussichtlich in vielen Bereichen nicht zu gewährleisten sein.

Zu unterscheiden ist insoweit zwischen den dynamischen und den statischen Bautätigkeiten.

Die dynamischen Bautätigkeiten, die mit dem Baufortschritt wandern, führen dabei für den jeweiligen Immissionsort zu lediglich kurzfristigen Immissionsbelastungen. Die mit Abstand stärksten Belastungen ergeben sich dabei für die Gleisbauarbeiten mit Überschreitungen von ca. 14 Tagen, wenn die Arbeiten am Tag durchgeführt werden, beziehungsweise von 30 Tagen, wenn die Arbeiten nachts ausgeführt würden (Pflegeheim nordöstlich des Bf. Frankfurt-Stadion, Wohnbebauung östlich angrenzend an den Bf. Dreieich-Buchsschlag). Deutlich kürzere Überschreitungen der Immissionsrichtwerte werden im Zusammenhang mit den Gleisbauarbeiten im Bereich der anderen untersuchten schutzwürdigen Nutzungen sowie für die anderen dynamischen Bautätigkeiten an allen untersuchten Orten erwartet.

Bei den statischen Baustellen entstehen die Baulärmimmissionen dagegen über die gesamte Dauer der Bauzeit am gleichen Ort. Die Ergebnisse der Untersuchungen der Vorhabenträgerin zeigen, dass an vielen der repräsentativen Immissionsorte – in Abhängigkeit von der betrachteten Bautätigkeit und der Lage der schutzwürdigen Nutzungen zu diesen Bautätigkeiten – mit Überschreitungen der maßgeblichen projektspezifischen Immissionsrichtwerte in unterschiedlich starker Ausprägung und in besonderem Maße nachts zu rechnen ist.

Wegen Einzelheiten wird auf die Anhänge 4 und 5 zur Anlage 20.4a verwiesen.

5.4.3 Erschütterungen

Die Zumutbarkeit der bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden und auf Gebäude selbst beurteilt sich nach der DIN 4150 Teile 2 und 3.

Die mit dem Bauvorhaben verbundenen Baumaßnahmen gehen mit unvermeidlichen Erschütterungsimmissionen einher, deren Ausmaß gutachtlich untersucht wurde (Anlage 20.5).

5.4.3.1 Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden

Die zu erwartenden Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden anhand der geplanten, besonders erschütterungsintensiven Bautätigkeiten (Bohrgründungen, Verdichtungs-

arbeiten und Rammarbeiten), die geeignet sind, Erschütterungsimmissionen hervorzurufen, wurden

- anhand von empirisch ermittelten Emissionsspektren,
- für repräsentative Ausbreitungsbedingungen,
- für die jeweils ungünstigsten Deckeneigenfrequenzen von Holzbalken- und Stahlbetondecken in typischen Geschossbauten und
- in Abhängigkeit von der Einwirkungsdauer

bezogen auf 8 repräsentative, besonders nah an die Bautätigkeiten heranreichende schutzwürdige Nutzungen in Frankfurt am Main, Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag untersucht.

Auf diese Weise können für jede Bautätigkeit in Anwendung des Beurteilungsverfahrens nach Nr. 6.2 der DIN 4150-2 unter Berücksichtigung der Schutzbedürftigkeit des jeweiligen Einwirkungsortes Grenzabstände ermittelt werden, bei deren Überschreiten die Anhaltswerte der DIN 4150-2 eingehalten werden und somit keine unzumutbaren bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden zu erwarten sind. Dabei wurde unterstellt, dass die erschütterungsintensiven Bautätigkeiten punktuell nicht länger als zwei Tage andauern, so dass die maßgeblichen Anhaltswerte zu interpolieren waren (vgl. dazu Anlage 20.5, Kapitel 7.3.1⁹). Nächtliche Bauarbeiten (22:00 – 06:00 Uhr) sind nicht vorgesehen, so dass diesbezügliche Betrachtungen nicht durchgeführt wurden und eine Bewertung der Auswirkungen nicht möglich ist. Darauf muss sich die Vorhabenträgerin festlegen lassen (vgl. A. V. 2.4.4).

Im Hinblick auf die Erschütterungseinwirkungen im Tagzeitraum ist zu konstatieren, dass die bauzeitlichen Erschütterungen durch die Bohrgründungen an allen und die Verdichtungs- und Rammarbeiten an den meisten der betrachteten Immissionsorte als unkritisch zu bewerten sind. Lediglich für die sehr nah an das Baufeld heranreichenden Nutzungen an der Mörfelder Landstraße nördlich der RTW-Trasse und am Bahnhof Neu-Isenburg (Stellwerks- und Empfangsgebäude) treten bei Verdichtungs- und Rammarbeiten in Abhängigkeit vom Abstand und der Deckenbeschaffenheit (Holzbalken oder Stahlbeton) Erschütterungseinwirkungen auf, bei denen das Ziel der Einhaltung der mittleren Stufe II gem. Ziffer 6.5.4.2 der DIN 4150-2 (keine erheblichen Belästigungen) nur unter Beachtung von Beschränkungen der reinen Einwirkdauern der jeweiligen Bautätigkeiten erreicht werden kann. Während diese Einschränkungen der reinen Einsatzdauern der Maschinen im Bereich der Mörfelder

⁹ Die angegebene Dauer in Tabelle 4 (4 Tage) ist fehlerhaft. Die Interpolation der Anhaltswerte ist bezogen auf die unterstellte Dauer von 2 Tagen korrekt erfolgt.

Landstraße selbst bei erschütterungstechnisch ungünstiger zu bewertenden Stahlbetondecken nahezu keine zeitlichen Restriktionen zur Folge hat (Verdichtungsarbeiten 10 h, Rammarbeiten 13 h reine Einsatzdauer), sind in Neu-Isenburg deutliche Beschränkungen der täglichen Einsatzzeit erforderlich (Verdichtungsarbeiten: 2,5 h, Rammarbeiten: 1,5 h).

5.4.3.2 Einwirkungen auf bauliche Anlagen

Zur Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen im Sinne der DIN 4150-3 wurden die zu erwartenden maximalen Schwinggeschwindigkeiten am Fundament und den maßgeblichen Geschossdecken an den nächstgelegenen Bebauungen für Stahlbeton- und Holzbalkendecken im Hinblick auf kurzzeitige Erschütterungseinwirkungen (Bohrgründungen) und Dauererschütterungen (Verdichtungs- und Rammarbeiten) ermittelt.

Nach der gutachterlichen Einschätzung lassen die direkten bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen keine Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden oder Gebäudeteilen erwarten.

Die maßgeblichen Anhaltswerte für die Schwinggeschwindigkeiten werden sowohl am Fundament als auch für die Geschossdecken selbst bei geringsten Abständen deutlich unterschritten (vgl. dazu Anlage 20.5, Kapitel 7.3.2).

5.4.4 Sekundärer Luftschall (Körperschall)

Die Beurteilung der Zumutbarkeit des bauzeitlichen sekundären Luftschalls auf Menschen in Gebäuden ist nach Einschätzung des Gutachters im vorliegenden Fall entbehrlich, da dieser durch den primären, direkt von den Baustellen / Bautätigkeiten ausgehenden Luftschall verdeckt wird.

5.4.5 Lichtimmissionen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit bauzeitlicher Lichtimmissionen erfolgt anhand der Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz in Bezug auf die Raumaufhellung und die Blendung schutzwürdiger Nutzungen.

Zu den lichtemittierenden Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG zählen künstliche Lichtquellen aller Art, u. a. auch Scheinwerfer zur Beleuchtung von Baustellen. Insofern ist von Bedeutung, dass in Abhängigkeit von der jahreszeitlichen Durchführung der Bauarbeiten eine Beleuchtung der Baustelle nicht nur bei nächtlichen Bauarbeiten, sondern ggf. auch am Tag erforderlich ist.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit der Raumaufhellung und der Blendwirkung hat anhand der in den Tabellen 1 und 2 der vorgenannten LAI-Hinweise niedergelegten

Immissionsrichtwerte zu erfolgen. Die der Vorhabenträgerin insofern auferlegten Nebenbestimmungen gewährleisten, dass im Zuge der Baubetriebsplanung ggf. erforderliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen geprüft und festgelegt werden.

5.4.6 Staub- und Geruchsschutz, Luftschadstoffe

Auf den Baubetrieb zurückgehende signifikante Luftschadstoff- und Geruchsbelastungen sind nicht zu erwarten, auch wenn Emissionen – wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung – nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Entsprechendes gilt im Hinblick auf die bauzeitlich zu erwartende Staubbelastung, so dass Verschmutzungen von Hausfassaden der nächstgelegenen Bebauung nicht auszuschließen sind. Als Folge der Transporte über das öffentliche Wegenetz ist mit Verschmutzungen der Fahrbahnen zu rechnen.

5.4.7 Schutzvorkehrungen und Entschädigung

Die Planfeststellungsbehörde hat die durch die bauzeitlichen Immissionen ausgelösten Konflikte erkannt und mittels der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 2.4 einer verträglichen Lösung zugeführt.

Insbesondere ist gewährleistet, dass

- mit Ausnahme besonderer Ausnahmefälle (vgl. A. V. 2.4.2) im Zeitraum von 20:00 bis 07:00 Uhr und an Sonn- sowie gesetzlichen Feiertagen keine lärmintensiven Bauarbeiten einschl. des Betriebs von Baumaschinen – dazu zählen auch die auf der Baustelle betriebenen Kraftfahrzeuge – , durchgeführt werden dürfen,
- nur emissionsarme Bauverfahren, Baumaschinen und –fahrzeuge zum Einsatz kommen dürfen,
- die erforderlichen konkretisierenden Planungen zur Vermeidung und Minderung bauzeitlicher Immissionsbelastungen im weiteren Planungsprozess durchgeführt und den zuständigen Immissionsschutzbehörden zur Freigabe vorgelegt werden,
- die mit verhältnismäßigem Aufwand möglichen Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigungen ergriffen werden,
- eine begleitende messtechnische Überwachung durch einen im Sinne des § 29b BImSchG bekannt gegebenen Sachverständigen bzw. eine Messstelle erfolgt und
- ursächlich auf das Vorhaben zurückgehende, mehr als nur unwesentliche Ver-

schmutzungen von Hausfassaden beseitigt sowie über das übliche Maß hinausgehende Verunreinigungen von Straßen unverzüglich beseitigt werden.

Die der Vorhabenträgerin auferlegte Beachtung der DIN 4150-2 umfasst insbesondere auch die zur Minderung der psychischen Auswirkungen von Erschütterungseinwirkungen in Abschnitt 6.5.4.3 genannten Maßnahmen a) bis e) und erforderlichenfalls auch Maßnahme f) (Information der Betroffenen, Aufklärung über Unvermeidbarkeit der Erschütterungen, baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigung, Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten, Durchführung von Messungen).

Darüber hinaus wird im Rahmen der Immissionsminderungsplanung in Bezug auf die Nutzungen nördlich der RTW-Strecke an der Mörfelder Landstraße und in Neu-Isenburg im Detail zu prüfen und zu bewerten sein,

- mit welchen reinen Einwirkdauern Baumaschinen und –geräte betrieben werden dürfen, um die Anforderungen der DIN 4150-2 einhalten zu können, und
- ob ggf. weniger erschütterungsintensive Arbeitsweisen zum Einsatz kommen können, sofern die reinen Einwirkdauern zur Unterschreitung von Stufe II zeitlich so sehr begrenzt werden müssten, dass die damit verbundenen Einschränkungen für die Vorhabenträgerin und/oder die Betroffenen (Verlängerung der bauzeitlichen Belastungen) unzumutbar würden.

Zur Bewältigung der bauzeitlichen Lärmbelastungen werden im Zuge der Lärminderungsplanung in Bezug auf die statischen Bautätigkeiten auch die Geeignetheit von Schallschirmen, insbesondere solche zur Abschirmung der von ortsfesten Baumaschinen und -geräten ausgehenden Geräusche zu prüfen sein.

Schallschutzwände zur Abschirmung von Schallquellen, die auf der Baustelle bzw. der Baufläche an wechselnden Positionen eingesetzt werden, werden dagegen voraussichtlich keiner vertiefenden Prüfung unterzogen werden müssen. Da sich die relevanten Schallquellen zumeist nicht direkt hinter der Wand befinden und aufgrund der wechselnden Positionen, sind lediglich geringe Abschirmwerte zu erwarten. Überdies ist die Dauer der Bauarbeiten für die jeweils betroffenen Nutzungen überschaubar und in dem aus Lärmschutzgründen besonders sensiblen Nachtzeitraum darf lediglich ausnahmsweise gebaut werden. Entsprechendes gilt für die dynamischen Bautätigkeiten. Die Lärmbelastung der diesbezüglichen Bauarbeiten für die jeweils betroffene Nutzung ist kurzzeitig. Dem vergleichsweise geringen Nutzen stehen hohe Kosten mobiler Lärmschutzwände gegenüber. Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen ist die Einschätzung der Vorhabenträgerin, deren Einsatz sei untauglich und unverhältnismäßig, vorbehaltlich einer detaillierteren Untersuchung im Rahmen der Bauausführungsplanung voraussichtlich nicht zu beanstanden. Aufgrund der

Kurzzeitigkeit der lärmintensiven Baumaßnahmen, der grundsätzlich nur am Tag zugelassenen Bauarbeiten und der entstehenden Kosten scheiden auch passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Fenstern) als unverhältnismäßig aus. Etwas anderes gilt lediglich für die vom Baulärm betroffenen schutzwürdigen Nutzungen, denen auch aus dem Betrieb der RTW ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen zuerkannt wurde. Hier ist zu prüfen, ob die insoweit erforderlichen Maßnahmen bereits im Vorfeld der Baumaßnahme umgesetzt werden können.

Soweit die Einhaltung der jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. Anhaltswerte technisch nicht möglich ist bzw. mit verhältnismäßigem Aufwand nicht sichergestellt werden kann, wird den Betroffenen nach Maßgabe der Regelung unter A. V. 2.4.11 eine Entschädigung für die unzumutbare Beeinträchtigung betroffener Außenwohnbereiche zuerkannt. Die von der AVV Baulärm abweichende, an der 16. BImSchV orientierte Festlegung der Tag-/Nachtzeiträume für die Zuerkennung von Entschädigungen für Außenwohnbereiche trägt dem Umstand Rechnung, dass in den Sommermonaten eine Nutzung dieser Bereiche über 20:00 Uhr hinaus üblich ist, für diese Nutzung dann aber auch die am Tag geltenden Immissionsrichtwerte und nicht die dem besonderen Ruhebedürfnis des Nachtschlafes Rechnung tragenden niedrigeren Nachtwerte zum Maßstab gemacht werden.

Für Innenräume privat genutzter Immobilien besteht ein Anspruch auf Zurverfügungstellung angemessenen Ersatzwohnraums bei einer Überschreitung des für den Nachtzeitraum als maßgeblich angesehenen Beurteilungspegels vor Schlafräumen von 60 dB(A). Bei diesem Außenpegel ist bei Fenstern mit allgemein üblicher Isolierverglasung [Dämmwert von 32 dB(A)] gewährleistet, dass zumutbare Innenpegel für Schlafräume – bspw. nach Tabelle 1 der 24. BImSchV oder den oberen Anhaltswerten der VDI 2719 in Höhe von 30 dB(A) - eingehalten werden. Die ausnahmsweise Regelung zur Ersatzwohnraumgestaltung bei Überschreitung eines Beurteilungspegels von 60 dB(A) am Tag trägt der besonderen Schutzbedürftigkeit der beispielhaft aufgeführten Personengruppe Rechnung. Die Regelung setzt voraus, dass die Fenster nachts geschlossen gehalten werden. Wegen der vorübergehenden Natur der Beeinträchtigungen durch Baulärm wird dies als zumutbar angesehen.

Der im Übrigen für Innenräume zuerkannte Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld bei Überschreitung eines Beurteilungspegels von 70 dB(A) am Tag gewährleistet analog zu der Regelung für den Nachtzeitraum, dass unzumutbare Immissionsbelastungen nicht entschädigungslos hingenommen werden müssen, berücksichtigt aber gleichzeitig, dass es wegen der nur vorübergehenden Beeinträchtigungen durch Baulärm als zumutbar angesehen werden muss, die Fenster tagsüber zu schließen und die Räume stoßweise zu lüften. Darüber hinaus ist es Betroffenen tagsüber einfacher möglich, den Einwirkungen durch Lärm auszuweichen (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 10. Oktober 2018, 8 C 11694/17; Maaß/

Schadendorf „Zum Anspruch auf Ersatzraum wegen Baustellenlärms in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung“ UPR 5/2019, S. 171 ff.). Etwas anderes gilt auch hier nur für – im Tenor ebenfalls beispielhaft aufgeführte – besonders schutzbedürftige Personengruppen. Im Übrigen kommt ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzwohnraum für tagsüber auftretende unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen nicht in Betracht.

Die vorübergehende Beeinträchtigung von Gewerbebetrieben bzw. gewerblich genutzten Grundstücken durch eine Baustelle kann zu ausgleichspflichtigen Ertragsverlusten führen, sofern sie auf dem Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle beruhen. Dabei dürfen keine Nachteile von der Entschädigungspflicht ausgeschlossen werden, deren Entschädigung für einen adäquaten Ausgleich erforderlich ist. Die unter A. V. 2.4.11 aufgenommene Formulierung „...bezogen auf die Tage...“ soll sicherstellen, dass Bemessungsgrundlage für die Entschädigung nicht nur die konkreten Tage sind, an denen es nach den Feststellungen der messtechnischen Überwachung zu Überschreitungen der maßgeblichen Pegel gekommen ist, sondern diese Tage zu übergeordneten Zeitabschnitten in Beziehung gesetzt werden.

Im Hinblick auf den betroffenen Hotelbetrieb trägt diese Festlegung insbesondere dem notwendigen Buchungsvorlauf und dem Umstand Rechnung, dass die Tage mit unzumutbaren Lärmeinwirkungen nicht mit der für eine sinnvolle Belegungsplanung erforderlichen Präzision vorausgesagt werden können und auf tagesaktuelle Entwicklungen und Ereignisse im Umfeld – wenn überhaupt – allenfalls bedingt reagiert werden kann. Es kann daher durchaus Ergebnis einer Gesamtschau der Ergebnisse der angeordneten messtechnischen Überwachung, der den Betroffenen zu übermittelnden Informationen über den Bauablauf (vgl. A. V. 1.10 und A. V. 2.4.9) und der Entwicklung der Ertragslage des im Einflussbereich der Baumaßnahme gelegenen Hotels sein, dass eine Vermietung von zur Baumaßnahme hin gelegenen Hotelzimmern, Tagungsräumen etc. auch an den Tagen bzw. in den Zeiträumen ohne unzumutbare Immissionsbelastungen nicht sinnvoll möglich war und dies daher zu einer Unterauslastung des Hotels geführt hat.

Für vermietete Räume wie Restaurants, Ladengeschäfte und Wohnungen schließt die Formulierung „...bezogen auf die Tage...“ aus, dass die nach Maßgabe der zivilgerichtlichen Rechtsprechung bei unzumutbaren bauzeitlichen Immissionsbelastungen je nach Art und Dauer der Beeinträchtigung angemessene Mietminderung, deren Bezugsgröße in der Regel die monatweise zu entrichtende Miete ist, im Entschädigungsverfahren auf die Tage herunter gebrochen wird, an denen der Baulärm die Zumutbarkeitsschwelle überschritten hat.

Eine diesbezügliche Entschädigungspflicht besteht nur, wenn die Kausalität zwischen dem Baulärm und den geltend gemachten Ertragseinbußen glaubhaft gemacht

wird (bspw. durch Stornierungen, Vergleiche der Buchungszahlen vor und während der Baumaßnahme etc.).

Die konkrete methodische Ermittlung sowie die Festsetzung der Entschädigung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt einem ggf. erforderlichen nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, juris, Rn. 82 ff.).

Vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses an der Errichtung der Eisenbahninfrastruktur und der lediglich vorübergehenden Natur der bauzeitlichen Immissionsbelastung ist es den Betroffenen des Weiteren zuzumuten, dass Beeinträchtigungen oberhalb der vorgenannten Schwellenwerte für eine gewisse Dauer im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos bzw. ohne Ersatzwohnraumgestaltung hinzunehmen sind.

Die Planfeststellungsbehörde sieht insoweit eine Überschreitung der vorgenannten Werte an drei aufeinanderfolgenden Tagen innerhalb eines Beurteilungszeitraums von jeweils 30 Tagen als noch zumutbar an. Diese Regelung trägt dem Ruhebedürfnis der Betroffenen, insbesondere im Hinblick auf die erhebliche Bedeutung des Nachschlafs für das menschliche Wohlbefinden und für die menschliche Gesundheit, sowie dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens gleichermaßen Rechnung.

Mit dem Kriterium der fortlaufenden Berechnung der zulässigen Überschreitungen innerhalb eines 30-Tages-Zeitraums wird sichergestellt, dass zu keinem Zeitpunkt der Bauausführung an mehr als drei aufeinander folgenden Tagen auftretende unzumutbare Immissionsbelastungen entschädigungslos bzw. ohne Ersatzwohnraumgestaltung hinzunehmen sind.

Die prognostizierte Überschreitung der Richtwerte verbunden mit der Tatsache, dass eine Konkretisierung der Immissionssituation erst in der Ausführungsplanung und nach Inbetriebnahme der Baustelle erfolgen kann, nämlich dann, wenn einzelne Bauabläufe und die Anordnung der Maschinenstandorte konkret feststehen, rechtfertigen es, der Vorhabenträgerin eine Lärminderungsplanung und ein umfassendes Baulärm-Monitoring aufzuerlegen. Damit besteht nicht nur eine effektive Kontrollmöglichkeit, sondern es ist auch sichergestellt, dass auf nach Baubeginn auftretende Konfliktslagen zeitnah reagiert werden kann.

Die der Vorhabenträgerin auferlegten Informationspflichten einschl. der Bestellung eines Immissionsschutzbeauftragten sind aus Gründen einer umfassenden Information der von Baulärm Betroffenen geboten und fördern die Transparenz und Akzeptanz bei der Bevölkerung.

Der Auflagenvorbehalt unter A. V. 2.4.12 war schließlich geboten, um auf Problemstellungen und Konfliktlagen, die als Folge der derzeit noch nicht konkretisierten Bauausführungsplanung ggf. auftreten, angemessen reagieren zu können.

6. Wasserwirtschaft - Gewässerbenutzungen

6.1 Grundsätzliches

Nach § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG ersetzt die Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Im Verhältnis zum Wasserrecht ergeben sich allerdings Besonderheiten aus § 19 Abs. 1 WHG. Wird für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis oder Bewilligung im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde. § 19 Abs. 1 WHG wird von § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG nicht verdrängt. Vielmehr entscheidet die Planfeststellungsbehörde unabhängig vom sonstigen Inhalt der Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 WHG über die Erteilung der Erlaubnis oder die Bewilligung. Diese Entscheidung tritt, auch wenn sie in ein und demselben Beschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung. Die der Vorhabenträgerin im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden erteilte Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nicht erfasst. Sie kommt auch nicht als Grundlage für eine Enteignung in Betracht. Denn sie ermöglicht nicht den Zugriff auf fremdes Privateigentum. Vielmehr erschöpft sich ihr Regelungsgehalt darin, den Weg für eine Gewässerbenutzung freizumachen (vgl. für das luftrechtliche Planfeststellungsverfahren: BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075.04 -, juris, Rn. 442, 446). Soweit die Entwässerungsplanung die Einleitung in die Kanalisation vorsieht, ist bei den Abwasserbeseitigungspflichtigen (Städte Frankfurt am Main, Dreieich) eine Anschlussgenehmigung einzuholen.

Im Übrigen werden die wasserrechtlichen Genehmigungstatbestände von Gewässern (§ 8 WHG) von der Planfeststellung erfasst und durch sie ersetzt.

6.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

Der Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis (§§ 8, 9 WHG) umfasst

- die Entwässerung der Gleise und den Bau der Entwässerungsanlagen,
- das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser sowie
- den temporären und dauerhaften Aufstau, das Absenken und Umleiten von

Grundwasser durch das Einbinden von Verbauträgern / Verbauten.

Eine bauzeitliche Grundwasserhaltung ist dagegen ausweislich der Antragsunterlagen (Anlage 18b, Ziffer 6.5) nicht vorgesehen, die erteilte wasserrechtliche Erlaubnis umfasst dementsprechend diesen Benutzungstatbestand nicht. Sollten entgegen der derzeitigen Planung bauzeitliche Grundwasserhaltungen erforderlich werden, bedarf es der Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die rechtzeitig vorher zu beantragen ist.

6.2.1 Entwässerung der Gleise und Bau der Entwässerungsanlagen

Die Entwässerung der Trasse ist in sieben Entwässerungsabschnitte unterteilt (Anlage 16.14a bis 16.17a). Zur Nutzung vorgesehen ist die zentrale Versickerung in verschiedenen Sickerbecken sowie die dezentrale Versickerung über Bahnseitengräben bzw. Mulden.

In Zone II sowie im Nahbereich der Zone III A des Trinkwasserschutzgebiets für die Stadtwaldwasserwerke ist für die Gleisbereiche ein Multibarrieresystem (Kunststoffdichtungsbahn und Bentonitmatte) geplant. Ergänzend dazu werden im Bereich der Böschungsschulter Randwegkonstruktionen mit einem Überstand von 5 cm zum Planum vorgesehen, sodass im Gleisbereich anfallendes Wasser nicht über die Böschungsschulter hinausläuft und ungereinigt im Bereich der Böschung versickert und dem Grundwasser zugeführt wird.

Das anfallende Wasser wird aus dem Nahbereich bzw. dem Trinkwasserschutzgebiet hinausgeführt und gezielt über Sickerbecken zur Versickerung gebracht.

Die Dammbereiche erhalten keine Folienabdichtung, sondern lediglich einen 30 cm mächtigen Mutterbodenauftrag, so dass das anfallende Wasser hier direkt flächig versickern kann. Dies gilt auch für die Dämme in den Zonen IIIA und IIIB.

Im Übrigen wird in Zone III A und III B der betroffenen Trinkwasserschutzgebiete im Wesentlichen über die Bahnseitengräben mit 30 cm belebter Bodenzone entwässert. Zum Teil werden unterhalb der belebten Bodenzonen Rigolenkörper verbaut, um ein ausreichendes Fassungsvermögen zu gewährleisten.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Unterlagen der Vorhabenträgerin verwiesen.

Die Erlaubnis zur Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser konnte gemäß § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, §§ 11-13, § 48, § 57 WHG i. V. m. §§ 11, 9 HWG erteilt werden, da weder schädliche Gewässeränderungen zu erwarten sind, die nicht durch Nebenbestimmungen vermeidbar oder

ausgleichbar wären, noch andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen (vgl. § 12 Abs. 1 WHG). Auch die Anforderungen des § 57 Abs. 1 WHG sind – soweit es um die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser geht – als erfüllt anzusehen.

Das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer stellt nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine erlaubnispflichtige Benutzung dar. Der Gewässerbegriff umfasst sowohl Oberflächengewässer als auch das Grundwasser, so dass auch die Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser eine Benutzung im Sinne des § 9 WHG darstellt. Der Begriff „Stoff“, wie er sich in § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG findet, meint alle Stoffe, die sich im Wasser auflösen oder zerteilen können oder von ihm fortgeschwemmt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass das von den Gleisen, Flächen, Bauwerken, Streckenabschnitten sowie von den Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen, Wegen und sonstigen Straßen abfließende Niederschlagswasser Verunreinigen aufweist. Das kann unterschiedlich bedingt sein, etwa durch Öl, Kraftstoff, Bremsen-, Reifen- oder Straßenabrieb. Hinzu kommt, dass sich einige der zu entwässernden Flächen und Bauwerke in der Wasserschutzzone III A, z. T. auch in Schutzzone II befinden. Daher ist für die Einleitung der hier anfallenden Oberflächenwässer eine Erlaubnis auszusprechen. Bei der Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser – was zumindest auf die Entwässerung über die vorgesehenen Versickerungsanlagen (Versickerungsschlitze mit Vollsickerrohren, Graben, Mulde, Rigole) sowie über die neu zu errichtenden Versickerbecken zutrifft – muss zudem § 57 WHG Beachtung finden, weil das Niederschlagswasser dann als „Abwasser“ im Sinne des § 54 Abs. 1 WHG anzusehen ist. § 57 Abs. 1 WHG macht die Gewässerlaubnis von weiteren Voraussetzungen abhängig. Sie darf nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Gewässers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (Nr. 1), die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaft vereinbar ist (Nr. 2) und entsprechende Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, um die vorgenannten Anforderungen einzuhalten (Nr. 3).

Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Prüfung durch die Untere Wasserbehörde und nach Abwägung möglicher Risiken und Beeinträchtigungen konnte vom Vorliegen der Voraussetzungen für die Gewässerbenutzung ausgegangen und das Einvernehmen zu der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erteilt werden (§ 19 Abs. 3 WHG) werden.

Die Auflagen sind rechtlich gestützt auf § 13 WHG. Sie dienen der Sicherung einer fachgerechten Durchführung des Vorhabens, der Überwachung der erlaubten Gewässerbenutzung und der Gewährleistung der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Anlagen. Sie sind ferner essenziell für das Erkennen von schädlichen Auswirkungen

auf das Grundwasser und somit für das Einleiten wirksamer Gegenmaßnahmen. Bei Erfüllung bzw. Einhaltung der Auflagen, von der Vorhabenträgerin im Übrigen auch zugesagt, sind Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit, wozu hier insbesondere die Öffentliche Wasserversorgung und der damit verbundene Grundwasserschutz zählen, nicht zu erwarten. Versagungsgründe sind folglich nicht auszumachen.

6.2.2 Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Die Planungen der Vorhabenträgerin sehen vor, zur Gründung des Kreuzungsbauwerks Stadion, der EÜ Isenburger Schneise und den Umbau der SÜ BAB 3 Groß- und Mikrobohrpfähle in das Grundwasser einzubringen. Darüber hinaus werden für die EÜ Benzengrundweg, die PU Ost Bf. Stadion, das Kreuzungsbauwerk Stadion, die EÜ Waldstadion“, die FÜ Fußweg Waldstadion, die EÜ Mörfelder Landstraße, die EÜ-Isenburger Schneise, den Umbau der SÜ Isenburger Schneise, die Stützwand des Überwerfungsbauwerkes, die EÜ Bf. Neu-Isenburg und das Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg temporär während der Bauphase Verbauträger/Fußbetonage in das Grundwasser eingebracht.

Der Vorhabenträgerin konnte die für die Gründung der vorgenannten Bauwerke notwendige Erlaubnis zur dauerhaften und temporären Gewässerbenutzung durch das Einbringen von Bohrpfählen und Verbauträgern/Fußbetonage in das Grundwasser gemäß § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, §§ 11-13, § 48 WHG i. V. m. §§ 11, 9 HWG erteilt werden, da weder schädliche Gewässeränderungen zu erwarten sind, die nicht durch Nebenbestimmungen vermeidbar oder ausgleichbar wären, noch andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen (vgl. § 12 Abs. 1 WHG), und auch keine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit zu besorgen ist (vgl. § 48 WHG). Hier von ist, nachdem die Untere Wasserbehörde den Antrag der Vorhabenträgerin sowie die dazu vorgelegten Planunterlagen geprüft und dem Antrag unter der Voraussetzung der Einhaltung der von ihr formulierten Nebenbestimmungen bei der Herstellung der Gründungs- und Bohrpfähle zugestimmt hat, auszugehen. Die vorliegende Erlaubnis erfolgt im Rahmen des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG und ist durch die Planfeststellungsbehörde (§ 19 Abs. 1 WHG) im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (vgl. § 19 Abs. 3 WHG) zu treffen. Gründe, die zum Versagen der Erlaubnis führen könnten, sind nicht ersichtlich, so dass die Erlaubnis antragsgemäß zu erteilen war.

Die Auflagen ergehen auf der Grundlage von § 13 WHG und finden ihre Rechtfertigung im Gewässerschutz sowie in der Vorsorge gegen schädliche Einwirkungen auf das Grundwasser zur Sicherstellung der Belange des Trinkwasserschutzes. Sie sind verhältnismäßig und entsprechen dem Stand der Technik.

6.2.3 Dauerhafter und temporärer Aufstau / Absenkung / Umleitung von Grundwasser

Die Planung der RTW PFA Süd 1 sieht vor, dass Bauwerksteile, Tiefgründungen oder Verbauten (wasserundurchlässige Umschließungen) in das Grundwasser reichen können.

Es handelt sich um die folgenden Bauwerke:

- EÜ Benzengrundweg (temporär und dauerhaft),
- PU West Bf. Stadion (dauerhaft),
- PU Ost Bf. Stadion (temporär und dauerhaft),
- Kreuzungsbauwerk Stadion (temporär und dauerhaft),
- EÜ Waldstadion (temporär),
- FÜ Fußweg Waldstadion (temporär)
- EÜ Mörfelder Landstraße (temporär),
- EÜ Isenburger Schneise (temporär und dauerhaft),
- Umbau SÜ BAB 3 (dauerhaft),
- Umbau SÜ Isenburger Schneise (temporär),
- Stützwand Überwerfungsbauwerk (temporär),
- EÜ Bahnhof Neu-Isenburg (temporär),
- Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg (temporär und dauerhaft).

Nach dem derzeitigen Planungsstand wird der Fließquerschnitt im Grundwasserleiter aufgrund der großen Flurabstände und der baulichen Ausführung der entsprechenden Bauwerke (u. a. Bohrpfahlgründungen, geringe Eintauchtiefen in das Grundwasser, aufgelöste Bohrpfahlwände) nur geringfügig vermindert. Die Bauwerke verursachen keine relevante Aufstauwirkung.

Zur Überwachung der baulichen und betrieblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserqualität wird ein Grundwassermonitoring durchgeführt, das die Bauwerke EÜ Benzengrundweg, den Bf. Stadion, das Kreuzungsbauwerk Stadion sowie die EÜ Mörfelder Landstraße umfasst. Bestandteil des GW-Monitorings sind die Grundwassermessstellen SFR-00-GX0070, HW-35-G01690, HW-36-G03090, HW-

36-G04430-neu und HW-36-G04510. Als Kontrollmessstellen werden im Zustrom die Grundwassermessstellen HW-35-G04940-neu sowie HW-36-G03080 überwacht.

Der Vorhabenträgerin konnte die im Zusammenhang mit dem Einbinden der Bauwerksteile, Tiefgründungen oder Verbauten vorgenannter Bauwerke notwendige Erlaubnis zur dauerhaften und temporären Gewässerbenutzung durch den Aufstau, die Absenkung und das Umleiten des Grundwassers gemäß § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 2 Nr. 1, §§ 11-13 i. V. m. §§ 11, 9 HWG erteilt werden, da weder schädliche Gewässerveränderungen zu erwarten sind, die nicht durch Nebenbestimmungen vermeidbar oder ausgleichbar wären, noch andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen (vgl. § 12 Abs. 1 WHG). Hiervon ist, nachdem die Untere Wasserbehörde den Antrag der Vorhabenträgerin sowie die dazu vorgelegten Planunterlagen geprüft und dem temporären und dauerhaften Aufstau, der Absenkung und Umleitung von Grundwasser durch das Einbinden von Bauwerksteilen, Verbauträgern und Verbauten unter der Voraussetzung der Einhaltung der von ihr formulierten Nebenbestimmungen zugestimmt hat, auszugehen. Die vorliegende Erlaubnis erfolgt im Rahmen des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG und ist durch die Planfeststellungsbehörde (§ 19 Abs. 1 WHG) im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (vgl. § 19 Abs. 3 WHG) zu treffen. Gründe, die zum Versagen der Erlaubnis führen könnten, sind nicht ersichtlich, so dass die Erlaubnis antragsgemäß zu erteilen war.

Die Auflagen ergeben auf der Grundlage von § 13 WHG und finden ihre Rechtfertigung im Gewässerschutz sowie in der Vorsorge gegen schädliche Einwirkungen auf das Grundwasser zur Sicherstellung der Belange des Trinkwasserschutzes. Sie sind verhältnismäßig und entsprechen dem Stand der Technik.

6.3 Betroffenheit von Wasserschutzgebieten

Der zugelassene PFA Süd 1 führt durch die Schutzzone III B und III A des bestehenden Wasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlagen Pumpwerk „Hinkelstein“, Pumpwerk „Schwanheim“, Pumpwerk „Goldstein“, Pumpwerk Oberforsthaus“ und Pumpwerk „Staustufe Griesheim“ der Stadtwerke Frankfurt am Main GmbH im Frankfurter Stadtwald (WSG ID 412-004). Auf einer Teilstrecke im Bereich des Bahnhofs Stadion quert die Trasse zudem die Schutzzone II.

Die Festsetzung des Wasserschutzgebietes erfolgte mit Verordnung vom 17. November 1997 (StAnz. 18/1998, S. 1246), geändert mit Verordnung vom 26. Mai 1998 (StAnz. 24/1998, Seite 1668).

Aufgrund der großen Bedeutung der Wasserwerke für die öffentliche Trinkwasserversorgung im Ballungsraum Rhein-Main und der örtlichen Nähe der RTW-Trasse zu

den Brunnen der Wasserwerke Goldstein und Oberforsthaus sind entsprechende Anforderungen zum Schutz des Grundwassers im Rahmen des Baus und späteren Betriebs zu treffen, zumal auf einer Teilstrecke der Neubau eines weiteren Gleises geplant ist.

Folgende Gefährdungspotenziale sind im Rahmen des Vorhabens von Bedeutung:

- Der Bau von Sickerbecken und das Versickern von Niederschlagswasser in das Grundwasser;
- die Verwendung von auswaschungsgefährdeten oder auslaugbaren wassergefährdenden Materialien bei Baumaßnahmen im Freien;
- der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen;
- Bohrungen, Erdaufschlüsse und sonstige Bodeneingriffe mit wesentlicher Minderung der Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung (Fläche oder Tiefe).

Wesentliche Aspekte zum Grundwasserschutz wurden im Zuge der Erstellung der Antragsunterlagen aufgegriffen und finden sich im Hydrologischen Gutachten von BGS UMWELT GmbH (Stand: Dezember 2021).

Gemäß § 12 Abs. 2 der Wasserschutzgebietsverordnung vom 17. November 1997 sind keine formalen Ausnahmezulassungen erforderlich, weil diese durch die Planfeststellung ersetzt werden. Die in der Wasserschutzgebietsverordnung normierten Ver- und Gebote sind gleichwohl materiell zu beachten.

Das zugelassene Vorhaben verstößt gegen folgende Ver- und Gebote der WSG-Verordnung in der Schutzzone III A:

- § 5 Ziff. 3 – Versickerung von Abwasser,
- § 5 Ziff. 5 – sämtlicher Umgang mit wassergefährdenden Stoffen,
- § 5 Ziff. 10 – Bohrungen, Erdaufschlüsse und sonstige Bodeneingriffe.

In der Schutzzone II sind folgende Ver- und Gebote betroffen:

- § 6 Ziff. 1 – wesentliche Änderung von baulichen Anlagen,
- § 6 Ziff. 2 – Lager für Baustoffe und Baustelleneinrichtungen,
- § 6 Ziff. 3 – Neubau von Bahnlinien,
- § 6 Ziff. 7 – Bodeneingriffe mit Verletzung der belebten Bodenzone,

- § 6 Ziff. 15 – sämtlicher Umgang mit wassergefährdenden Stoffen,
- § 6 Ziff. 16 – Durchleiten und Hinausleiten von Abwasser.

Der RTW-Abschnitt Süd 1 sieht ab dem Bahnhof Stadion in östlicher Richtung den Neubau eines Gleises ebenerdig bzw. in Dammlage vor. Zudem sind im Bahnhof Stadion sowie östlich davon ein tief gegründetes Kreuzungsbauwerk mit Grundwassereingriffen vorgesehen.

Insgesamt betrachtet ist durch die geringe Schutzwirkung der Deckschichten, die hohe Durchlässigkeit der anstehenden Substrate und die besondere Verkehrsbelastung im Bereich des Bahnhofs Stadion von einem überdurchschnittlichen Gefährdungspotenzial für die benachbarten Wasserwerke Goldstein und Oberforsthaus und einer entsprechend großen Schutzbedürftigkeit auszugehen.

Die Schutzmaßnahmen sehen ein Abdichten des Gleiskörpers auf der Teilstrecke vor, die besonders nah an den Gewinnungsanlagen vorbeiführt (siehe Anlage 18.9). Das anfallende Abwasser wird gefasst und aus der Schutzzone II herausgeleitet. In der Schutzzone III A werden weitere Sickerbecken gebaut, um das anfallende Niederschlagswasser dort kontrolliert versickern zu lassen. Durch die ebenerdig bzw. in Dammlage geführte RTW-Trasse sowie die vorgesehene Flachgründung der Bauwerke kann eine wesentliche Minderung der Grundwasserüberdeckung und die Freilegung des Grundwassers vermieden werden.

Die Errichtung des Kreuzungsbauwerks Stadion führt zu einer tiefen Gründung bis ins Grundwasser, weshalb hier besondere Schutzmaßnahmen vorzusehen sind. Durch die Niederbringung von Bohrpfählen und den Verzicht auf eine offene Baugrube kann der Eingriff in die grundwasserschützenden Schichten vermindert werden. Ein Ausschließen jeglicher Bodeneingriffe in der Engeren Schutzzone ist jedoch aufgrund der bereits bestehenden Trassen der DB nicht möglich.

Das zugelassene Vorhaben betrifft darüber hinaus innerhalb des Kreisgebietes Offenbach das amtlich festgesetzte Trinkwasserschutzgebiet der Zone III A der Brunnen 10, 12, 13, 14 und 16-22 der Stadtwerke Neu-Isenburg.

Das Wasserschutzgebiet wurde mit Verordnung vom 20. April 1989 (StAnz. 22/1989, S. 1214) festgesetzt. Die darin aufgeführten Regelungen, Gebote und Verbote sind materiell-rechtlich ebenfalls zu beachten. Betroffen ist insoweit das Verbot der Versickerung von Abwasser (§ 5 Nr. 2 der WSG-VO).

Das Vorhaben konnte trotz der oben dargestellten Betroffenheit von Ver- und Geboten der genannten Wasserschutzgebiets-Verordnungen zugelassen werden, weil aufgrund der vorgesehenen organisatorischen und technischen Schutzmaßnahmen

sowie der mit der wasserrechtlichen Erlaubnis erteilten Nebenbestimmungen dafür Sorge getragen wird, dass das verbleibende Risiko einer Gefährdung des Grundwassers und damit der öffentlichen Trinkwasserversorgung minimiert ist.

Zugleich wird den berechtigten Belangen der betroffenen Wasserversorgungsunternehmen Genüge getan.

Den umfassenden Forderungen der Hessenwasser GmbH & Co. KG trägt die Vorhabenträgerin durch weitreichende Zusagen im gebotenen Umfang Rechnung. Darüberhinausgehender Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Trinkwasserversorgung bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden nicht.

6.4 Sicherstellung der Wasserversorgung / Stadtwaldwasserwerke

Gemäß § 100 Abs. 1 WHG ist es Aufgabe der Gewässeraufsicht, die Gewässer sowie die Erfüllung der öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen zu überwachen, die nach oder auf Grund von Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes, nach auf dieses Gesetz gestützten Rechtsverordnungen oder nach landesrechtlichen Vorschriften bestehen. Die zuständige Behörde ordnet nach pflichtgemäßem Ermessen die Maßnahmen an, die im Einzelfall notwendig sind, um Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts zu vermeiden oder zu beseitigen oder die Erfüllung von Verpflichtungen nach Satz 1 sicherzustellen. Die unter A. V. 3.1 aufgenommenen Nebenbestimmungen dienen diesem Zweck.

Zu der unter A. V. 3.1.1 verfügten Bedingung ist zunächst festzuhalten, dass ein Nutzungskonflikt zwischen den bestehenden Trinkwassergewinnungsanlagen Goldstein und Oberforsthaus sowie dem geplanten Vorhaben besteht. Nicht nur die neu zu errichtenden Trassen für die RTW, sondern auch die Baustellen und Baustelleneinrichtungen betreffen sowohl die Schutzzone III A als auch die Schutzzone II des Wasserschutzgebiets der Stadtwaldwasserwerke. Die Durchführung von Baumaßnahmen in nur geringer Entfernung von den in Betrieb befindlichen Trinkwasserbrunnen stellt ein sehr hohes Risiko für die Trinkwassergewinnung dar, insbesondere bei baubedingter Freisetzung wassergefährdender Stoffe. In den Untergrund eingebrachte Schadstoffe würden aufgrund der kurzen Distanz innerhalb von so kurzer Zeit die Trinkwasserbrunnen beeinträchtigen, dass keine Abwehrmaßnahmen mehr ergriffen werden können. Eine Stilllegung der Trinkwasserbrunnen wäre die Folge. Die Brunnen sind jedoch insbesondere für die Spitzenversorgung der Stadt Frankfurt mit Trinkwasser unentbehrlich. Daher muss zur Sicherstellung der Wasserversorgung der Stadt Frankfurt am Main zu Baubeginn Ersatzwasser in entsprechender Menge bereitstehen.

Das in den Antragsunterlagen enthaltene Konzept zur Bereitstellung von Ersatzwasser während der Bauphase sieht bei baubedingten Havariefällen eine Ersatzwasserbereitstellung aus dem Wasserwerk Hattersheim der Hessenwasser GmbH & Co. KG vor. Hierzu ist gemäß Konzept das WW Hattersheim nachzurüsten, um diese Aufgabe erfüllen zu können. Die notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens beim Regierungspräsidium Darmstadt – Abteilung Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/WI 41.1 - beantragt. Dem Konzept kann grundsätzlich zugestimmt werden. Es ist in enger Zusammenarbeit zwischen der Vorhabenträgerin und Hessenwasser erstellt worden, so dass es als abgestimmt angesehen werden kann.

Die Bedingung stellt sicher, dass die Bereitstellung von Ersatzwasser rechtzeitig vor Beginn und für die gesamte Zeit der Baumaßnahmen gewährleistet ist.

Die Auflage unter A. V. 3.1.2 trägt der Tatsache Rechnung, dass die Trasse der RTW unmittelbar die Schutzzonen II des Wasserschutzgebiets für die Wasserwerke Goldstein und Oberforsthaus der Hessenwasser GmbH & Co. KG berührt und deshalb nicht nur eine Gefährdung durch den regulären Dauerbetrieb (der im Antrag in ausreichender Form untersucht wurde), sondern auch die entsprechenden Auswirkungen auf die Wassergewinnungsanlagen im Havariefall während der Betriebsphase zu untersuchen (z.B. Eindringen von Löschwasser/Löschschaum mit der damit verbundenen Schadstoffproblematik für das Grundwasser, ebenso austretende Betriebsstoffe) und geeignete Schutzmaßnahmen zu konzipieren sind. Die vorgenannte Nebenbestimmung stellt sicher, dass ein entsprechender Maßnahmenplan zum Schutz der Trinkwasserversorgung im Falle eines betriebsbedingten Havariefalls rechtzeitig vor Betriebsbeginn erstellt und mit den betroffenen Organisationen abgestimmt wird.

6.5 Querung des Hengstbaches und dessen Überschwemmungsgebietes

Die Trasse der RTW quert im PFA Süd 1 nördlich des Bf. Dreieich-Buchsschlag den Hengstbach, das einzige in diesem Abschnitt berührte Fließgewässer. Der Hengstbach ist Teil des Wasserkörpers Schwarzbach/Walldorf (DEHE_2398.3).

Mit der Verordnung über die Feststellung des Überschwemmungsgebietes des Hengstbaches in den Städten Dreieich und Neu-Isenburg (Landkreis Offenbach) vom 18. November 2003 (StAnz. 51-52/2003, S. 5123) wurde ein Überschwemmungsgebiet (HQ100) festgesetzt, das auch Flächen beidseits der Eisenbahnstrecke umfasst.

Die Planung der RTW sieht in diesem Bereich die Nutzung der Bestandsstrecke vor. Vorgesehen ist lediglich, einen zusätzlichen Kabelkanal im Bereich des Gleiskörpers zu ergänzen. Dieser hat keine aufstauende Wirkung, weil er auf Geländeneiveau liegt.

BE-Flächen sind im Überschwemmungsgebiet nicht vorgesehen (s. Anlage14.3a). Sonstige bauzeitliche Nutzungen oder die Einleitung der Niederschlagswässer in den Hengstbach sind ebenfalls nicht vorgesehen.

Eine Beeinträchtigung des Hengstbaches und seines Überschwemmungsgebietes geht mit dem Vorhaben nicht einher.

7. Altlasten/Bodenschutz und Abfallrecht

Belange des Altlasten-/Bodenschutz- und des Abfallrechtes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Im Hinblick auf den Bodenschutz ist im Rahmen der Planfeststellung sicherzustellen, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden (vorsorgender Bodenschutz). Des Weiteren ist zu prüfen, ob die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sind und keine Bodenverunreinigungen aufweisen, die in der Bau- oder in der Betriebsphase Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorrufen können. Ob solche Störungen drohen, richtet sich ebenfalls nach den Maßstäben des Bodenschutzrechts (nachsorgender Bodenschutz).

Die Planunterlagen weisen alle bekannten Altstandorte, Altablagerungen oder schädlichen Bodenverunreinigungen im Bereich der geplanten Baumaßnahmen aus. Sie genügen darüber hinaus den Belangen des vorsorgenden Bodenschutzes und weisen die erforderlichen baubegleitenden Schutzmaßnahmen aus.

Das der Vorhabenträgerin auferlegte Konzept für eine bodenkundliche Baubegleitung ist erforderlich, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen zur Vorsorge und die allgemeinen Ziele zum Bodenschutz eingehalten und umgesetzt werden.

Eine Betroffenheit abfallrechtlich relevanter Anlagen ergibt sich als Folge des Vorhabens nicht. Die in den Beschluss aufgenommenen abfallrechtlichen Nebenbestimmungen sind erforderlich, um dem gesetzlichen Ziel, die Kreislaufwirtschaft zur Schonung der natürlichen Ressourcen zu fördern und den Schutz von Mensch und Umwelt bei der Erzeugung und Bewirtschaftung von Abfällen sicherzustellen, Genüge zu tun.

8. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Natur und Landschaft sowie des Artenschutzes vereinbar.

8.1 Naturschutzrechtliche Tatbestände und Zulassungen

8.1.1 Eingriffsregelung

Der Bau der RTW im PFA Süd 1 stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, der gemäß § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG einer Zulassung bedarf und von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst wird.

Das Vorhaben führt zu einer Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen. Für die geplante Baumaßnahme werden ca. 18,1 ha dauerhaft und 6,7 ha baubedingt in Anspruch genommen. Die Flächeninanspruchnahmen betreffen zum größten Teil verschiedene Waldbiotoptypen (12,09 ha dauerhaft und 5,6 ha baubedingt). Von den betroffenen Waldbeständen sind die Sand-Kiefernwälder und die thermophilen Eichenwälder, die nach § 30 BNatSchG geschützt sind, sowie die älteren Kiefern-mischwälder ökologisch besonders bedeutsam. Die mittelalten und älteren Waldbestände weisen zum Teil einen Strukturreichtum sowie einen hohen Alt- und Totholzanteil auf.

Darüber hinaus werden in kleinerem Umfang gärtnerisch gepflegte Anlagen, Ruderalflure, Gebüsche, Säume etc. beeinträchtigt. Im Untersuchungsgebiet sind einige künstlich angelegte Stillgewässer vorhanden.

Die strukturreichen Waldbestände mit einem hohen Alt- und Totholzanteil haben eine Bedeutung für alt- und totholzbewohnende Tierarten wie Spechte und höhlenbewohnende Vögel sowie Fledermäuse und Holzkäfer. Im Eingriffsbereich sind 8 Höhlenbäume mit Quartierpotenzial für die Fledermäuse, davon 5 vom Buntspecht besiedelt, vorhanden. Außerdem werden Bereiche beeinträchtigt, in denen besiedelte Hirschkäferstubben und 2 Heldbockbäume nachgewiesen sind. Zauneidechsen kommen an mehreren Stellen angrenzend an den bestehenden Bahnanlagen z. B. im Bereich des Bf. Frankfurt Stadion und der angrenzenden Kleingartenanlage vor. Die Bahnböschungen und angrenzende Flächen mit den offenen sandigen Böden sind zudem von den wärmeliebenden Heuschreckenarten blauflügelige Ödlandschrecke und blauflügelige Sandschrecke besiedelt. Durch die geplanten Baumaßnahmen wird in die Lebensräume der Zauneidechse sowie der beiden Heuschreckenarten eingegriffen.

Von den kartierten Gewässern wird das vorhandene Rückhaltebecken vor dem Bf. Neu-Isenburg beseitigt und weiter westlich neu angelegt. Die im Becken kartierten Amphibienarten Erdkröte, Grasfrosch, Teich- und Bergmolch sind einem erhöhten Tötungsrisiko ausgesetzt.

Eingriffe in natürlich gewachsene Böden sind anlagebedingt durch die erforderlichen

Abgrabungen und Aufschüttungen und durch die Überbauung von rd. 10,3 ha zu erwarten.

Infolge der neuen Bauwerke und Oberleitungsmasten kommt es außerdem zu Veränderungen des Landschafts- bzw. Stadtbildes. Zudem kommt es zu einer Verstärkung der Zerschneidungseffekte durch den Ausbau der Strecke.

Infolgedessen können die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt werden.

Mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde wurde das Benehmen zur Zulassung des Eingriffs gemäß § 17 BNatSchG i. V. m. § 7 HAGBNatSchG aufgrund der in der Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan der Baader Konzept GmbH vom 17. Dezember 2021 vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Wiederherstellung, Gestaltung und Kompensation der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen unter Beachtung der unter A. V. 5 verfügten Nebenbestimmungen hergestellt.

8.1.2 Natura 2000

Der Bau der RTW im PFA Süd 1 wird zum Teil im FFH-Gebiet Nr. 5917-305 „Schwanheimer Wald“ durchgeführt. Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung der Baader Konzept GmbH vom 8. Oktober 2021 legt nachvollziehbar dar, dass das Vorhaben nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führt.

Dort ist dargestellt, dass das Vorhaben das o. g. FFH-Gebiet nur randlich im Bereich einer Bestandsböschung mit angrenzendem, schwachdimensioniertem Kiefern- und Buchenmischwald tangiert. Eine Beeinträchtigung der in der Verträglichkeitsuntersuchung dargestellten Erhaltungsziele der maßgeblichen Lebensraumtypen oder Arten ist daher nicht gegeben.

Die Vorschriften des § 34 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens somit nicht entgegen.

8.1.3 Landschaftsschutzgebiete

Der Bau der RTW im PFA Süd 1 ist in den Landschaftsschutzgebieten „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ [Verordnung vom 12. Mai 2010 (StAnz. 22/2010, S. 1508), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Oktober 2017 (StAnz. 46/2017, S. 1100)], und im Landschaftsschutzgebiet „Landkreis Offenbach“ [Verordnung vom 13. März 2000 (StAnz. 14/2000, S. 1123), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. Oktober 2015 (StAnz. 48/2015, S. 1213)], geplant. Die Baumaßnah-

men sind gemäß § 4 Abs. 1 der Verordnungen über die o. g. Landschaftsschutzgebiete nur mit Genehmigung zulässig.

Gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG werden die erforderlichen landschaftsschutzrechtlichen Genehmigungen nach § 6 Abs. 2 der o. g. Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ und nach § 4 Abs. 3 der o. g. Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Landkreis Offenbach“ durch die Planfeststellung ersetzt.

Das gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG erforderliche Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde wurde hergestellt.

Die Genehmigungen sind nach § 6 Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ und gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2 der o. g. Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Landkreis Offenbach“ zu erteilen, da überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Erteilung der Genehmigung erfordern. Das Erfordernis ist unter C. III. 1 dieses Beschlusses sowie in Kapitel 3 „Planrechtfertigung“ des festgestellten Erläuterungsberichts dargestellt.

8.1.4 Gesetzlich geschützte Biotope

Beim Bau der RTW im PFA Süd 1 werden durch die Überbauung von bodensauren, thermophilen Eichenwäldern und Sandkiefernwäldern gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 Abs. 2 Nr. 3 BNatSchG erheblich beeinträchtigt.

Da keine geeigneten Maßnahmen zum Ausgleich der Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope geplant sind und somit die Voraussetzungen für eine biotopschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG nicht vorliegen, ist eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG erforderlich. Die Befreiung wurde im Kapitel 7.1 der Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan der Baader Konzept GmbH vom 17. Dezember 2021 beantragt.

Die gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erforderliche Befreiung von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG kann im vorliegenden Fall durch die Planfeststellung ersetzt werden, weil das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art notwendig ist. Das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens ist unter C. III. 1 dieses Beschlusses sowie in Kapitel 3 „Planrechtfertigung“ des Erläuterungsberichts dargestellt. Es überwiegt das öffentliche Interesse am Schutz der betroffenen Fläche im konkreten Fall. Dies wird in Kapitel 7.1 der Umweltverträglichkeitsstudie mit integrier-

tem Landschaftspflegerischen Begleitplan der Baader Konzept GmbH vom 27. Dezember 2021 nachvollziehbar begründet.

8.1.5 Besonderer Artenschutz

In dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag der Baader Konzept GmbH vom 17. Dezember 2021 ist zutreffend dargestellt, dass vom Vorhaben europäische Vogelarten und Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie betroffen sind.

Es werden Bäume gerodet, die zum Teil Quartierpotential für die im Untersuchungsraum vorkommenden Fledermausarten Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr, Wasserfledermaus, Kleiner und Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus und Mückenfledermaus besitzen.

Des Weiteren gehen durch die Inanspruchnahme von Kleingärten, Gebüsch und Hecken Fortpflanzungsstätten der im Artenschutzbeitrag genannten Arten Haussperling, Girlitz, Stieglitz, Trauerschnäpper sowie allgemein häufiger Vogelarten verloren. Zudem werden im Rahmen des Vorhabens zwei Habitatbäume des Heldbocks beseitigt und Lebensräume der Zauneidechse in Anspruch genommen.

Zur Herstellung der BE-Fläche 18 ist der Abriss eines Gebäudes vorgesehen. Hierdurch können potenzielle Quartiere von Fledermäusen oder Nester gebäudebewohnender Vogelarten beeinträchtigt werden.

Daher kann es für die genannten Arten zu Tötungen oder Verletzungen von Tieren und zu einem Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie – unter Berücksichtigung des Urteils des Europäischen Gerichtshofes vom 04. März 2021 (C-473/19 und C-474/19) – auch zu einer erheblichen Störung einzelner Individuen kommen.

Durch die im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag der Baader Konzept GmbH vom 17. Dezember 2021 vorgesehenen Maßnahmen und die der Vorhabenträgerin unter A. V. 5.1 auferlegten Nebenbestimmungen können die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG jedoch vermieden werden, so dass eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich ist.

8.2 Beurteilung Maßnahmenkonzeption und Begründung der Nebenbestimmungen

Die Voraussetzungen für die Zulassung des Eingriffs nach § 15 BNatSchG sind gegeben.

Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG wird erfüllt. Durch die im Kapitel 7.3 und den Maßnahmenblättern V1 bis V15 der Umweltverträglichkeitsstudie mit landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) vom 17. Dezember 2021 vorgesehenen

Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen durch den Eingriff teilweise vermieden und vermindert.

Die der Vorhabenträgerin unter A. V. 5.1 auferlegten Nebenbestimmungen sind erforderlich, um die Maßnahmen zu konkretisieren und sicherzustellen, dass weitere vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft während der Baumaßnahmen unterlassen werden.

Die Nebenbestimmung A. V. 5.1.3 ist erforderlich, da es bei größeren Projekten zu zusätzlichen Beeinträchtigungen bzw. Änderungen der geplanten Maßnahmen kommen kann. Die schriftliche Zustimmung der Naturschutzbehörde stellt sicher, dass hierbei die Eingriffsregelung hinreichend berücksichtigt wird.

Die Nebenbestimmungen A. V. 5.1.4 bis A. V. 5.1.7 sind aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich.

Für die landschaftspflegerischen Vermeidungsmaßnahmen V3 bis V10 sowie die CEF-Maßnahmen K1, K2, K4 und K7 für die Zauneidechse, das Aufhängen von Vogel- und Fledermauskästen (Maßnahmen K8 und K9) liegt bereits eine Ausführungsplanung vor. Die Maßnahmen V11 bis V15 sind entsprechend der Maßnahmenblätter durchzuführen. Die Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen wird mit der Nebenbestimmung A. V. 5.1.4 verbindlich aufgegeben.

Mit der Nebenbestimmung A. V. 5.1.5 wird für die Umsiedelungsflächen der Zauneidechsen ein Nachweis über die funktionsfähige Herstellung gefordert, da die Flächen vor dem Zeitpunkt der Umsiedelung voll funktionsfähig sein müssen. Das Ergebnis der Kontrolle des rückzubauenden Gebäudes ist der oberen Naturschutzbehörde mitzuteilen. Die Kontrollen der Zäune werden aufgegeben, um die Funktionsfähigkeit der Zäune (Maßnahme V3) zu garantieren.

Das Aufhängen der Kästen und deren Funktionserhalt wird mit der Nebenbestimmung A. V. 5.1.6 aufgegeben.

Die Nebenbestimmung A. V. 5.1.7 wird aufgrund der Empfehlung aus dem artenschutzrechtlichen Gutachten und nach § 41 BNatSchG festgesetzt.

Angesichts der Größe des Projektes und der Vielzahl der betroffenen naturschutzfachlichen Belange wird die Einrichtung einer ökologischen Baubegleitung mit der Nebenbestimmung A. V. 5.1.8 verbindlich aufgegeben. Nur auf diese Weise kann eine Bauabwicklung unter Einhaltung der naturschutzrechtlichen Auflagen gewährleistet werden. Die ökologische Baubegleitung ermöglicht es, aufgrund ihres Fachwissens auftretende Probleme schnell zu erkennen und durch kurzfristige Abstimmung mit der Naturschutzbehörde zeitnah zu lösen.

Die in der Umweltverträglichkeitsstudie mit landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) vom 17. Dezember 2021 dargestellten Wiederherstellungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind geeignet, die Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG zu erfüllen, weil hiermit die Eingriffe durch den Bau der RTW im PFA Süd 1 vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Bei den Kompensationsmaßnahmen sind auch die CEF-Maßnahmen benannt (K1, K2, K4 und K7 für die Zauneidechsen, K8 und K9 für Vögel und Fledermäuse). In den Unterlagen ist zutreffend dargestellt, dass nur die Maßnahme K1 für die naturschutzrechtliche Kompensation herangezogen werden kann. Bei den Maßnahmen K2 und K7 handelt es sich um temporäre Maßnahmen, für die nach Beendigung der Baumaßnahme Wiederherstellungsmaßnahmen vorgesehen sind. Das Aufhängen von Vogel- und Fledermauskästen und die Maßnahme K4 führen nicht zur Aufwertung der betroffenen Waldbestände. Die Maßnahmen K3, K5 und K6, die vorsehen, Lebensräume für die Zauneidechsen nach Beendigung der Baumaßnahmen anzulegen, sind naturschutzrechtlich geeignet, die Beeinträchtigungen in gleichartiger Weise wiederherzustellen.

Bei den Maßnahmen K12 bis K15 und K18 und K19 handelt es sich um Waldneuanlagen, die nach § 1 Abs. 2 der KV 2005/2015¹⁰ auf die naturschutzrechtliche Kompensation anzurechnen sind. Die Aufforstungsgenehmigungen für die Maßnahmen liegen der Behörde vor.

Die Aufforstungen K18 und K19 wurden bereits vorlaufend durchgeführt und sind bei den unteren Naturschutzbehörden des Main-Taunus-Kreises und des Wetteraukreises in Ökokonten eingebucht. Für die Maßnahme K19 entsprechen nach Auskunft der unteren Naturschutzbehörde des Main-Taunus-Kreises die Angaben in den Planunterlagen (6.395 m² und Aufwertung von 46.046 Biotopwertpunkten) allerdings nicht dem aktuellen Stand: Aufgrund der Abschlussbewertung wurde eine Aufforstungsfläche von 6.260 m² und eine Aufwertung von 47.636 Wertpunkten ermittelt.

Darüber hinaus sollen noch weitere Ersatzaufforstungen im Umfang von 2,74 ha erbracht werden, die ebenfalls auf die naturschutzrechtliche Kompensation angerechnet werden können.

Außerdem wird für die Kompensation als Maßnahme K16 ein Teil einer auf einem Ökokonto gebuchten Maßnahme der Gerti-Strom-Stiftung in der Stadt Karben, Gemarkung Klein-Karben anerkannt. Eine Bestätigung der unteren Naturschutzbehörde des Wetteraukreises, dass die Maßnahmen in das Ökokonto eingebucht und für die

¹⁰ Die Vorhabenträgerin hat sich mit Schreiben vom 8. Februar 2019 gem. § 8 Abs. 1 der Kompensationsverordnung (KV) vom 26. Oktober 2018 für die Methode zur Ermittlung des Ausgleichsbedarfs für unvermeidbare Beeinträchtigungen für die Anwendung der KV in der Fassung vom 1. September 2005, zuletzt geändert durch Fassung vom 22. September 2015, entschieden.

RTW reserviert sind, wurde am 14. Dezember 2021 vorgelegt.

Die vorgenannten trassenfernen Maßnahmen erfüllen die Voraussetzungen nach § 7 Abs. 1 HAGBNatSchG, da sie sich entweder im gleichem Naturraum wie der Eingriff oder in benachbarten Landkreisen (Wenings/ Wetteraukreis und Herchenrode/ Landkreis Darmstadt-Dieburg) befinden.

Die in Tabelle 34 enthaltene Bilanzierung nach der Kompensationsverordnung vom 1. September 2005 (GVBl. I S. 624), zuletzt geändert am 22. September 2015 (GVBl. I S. 339) dient dem rechnerischen Nachweis darüber, dass die aktuell geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen bereits zur Kompensation des Eingriffs ausreichen.

Die nachstehend benannten Nebenbestimmungen unter A. V. 5.2.1 bis A. V. 5.2.8 sind erforderlich, um die vollständige und fachgerechte Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen in angemessener Frist sowie deren dauerhafte Funktionsfähigkeit gemäß § 15 Abs. 2 bis 4 BNatSchG zu gewährleisten.

Mit der Nebenbestimmung A. V. 5.2.1 wird die Vorlage einer Ausführungsplanung verbindlich aufgegeben. In der Ausführungsplanung ist zu berücksichtigen, dass bei der Wiederherstellung gerodeter Bestände entlang der Trasse keine reinen Aufforstungen (W8, W9 und W13), sondern unabhängig vom Ausgangsbestand naturnahe Waldränder (Maßnahme W1) anzulegen sind. Dies ist erforderlich, da durch die Waldränder Beeinträchtigungen angrenzender Wälder vermieden werden sollen. Die Verwendung von Lärchen (W9) oder sonstigen Nadelhölzern (W13) ist auch vor dem Hintergrund des Klimawandels nicht sinnvoll. Ob und in welchem Anteil Kiefern im Bereich der Waldränder eingebracht werden können, kann im Zuge der Ausführungsplanung geklärt werden. Für Pflanzungen im Bereich des FFH-Gebiets Schwanheimer Wald (Maßnahmenplan Anlage 19.5b Blatt 1) sind die Vorgaben des Bewirtschaftungsplans zu beachten. Die Stellen, an denen die Maßnahmen W4 „Wiederherstellung von Grabeland“ und W17 „Wiederherstellung strukturreicher Gärten“ geplant sind, liegen im Wald. Dort kann die Wiederherstellung des vorherigen Zustandes (als Garten) naturschutzrechtlich nur dann anerkannt werden, wenn der Bestand legal ist. Sofern es sich um vorhandene Gärten handelt, für die keine naturschutzrechtlichen Zulassungen vorliegen, ist in den Bereichen die Maßnahme W1 fortzuführen. Die Änderungen sind in der Abschlussbilanzierung zu berücksichtigen. Bei der Maßnahme K20 ist die Anlage eines Sandmagerrasens im Bereich der BE-Fläche 18 auf einem ehemaligen Hundeplatz geplant. Der Sandmagerrasen lässt sich kurzfristig nur auf sandigen, nährstoffarmen Ausgangsstandorten entwickeln. Daher wird mit der Nebenbestimmung A. V. 5.2.1 für die Maßnahmen K20 aufgegeben zu prüfen, ob der vorhandene Oberboden zur Herstellung eines Sandmagerrasens geeignet oder ob dieser nicht besser direkt auf einem Rohboden herzustellen ist.

Die Verwendung von zertifiziertem Saatgut und standortheimischem Baum- und Straucharten in der Nebenbestimmung A. V. 5.2.1 und die Nebenbestimmung A. V. 5.2.5 zur Eindämmung von invasiven Arten werden auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 und 40a Abs. 1 BNatSchG festgesetzt.

Die Nebenbestimmungen A. V. 5.2.2, A. V. 5.2.4 und A. V. 5.2.6 werden aufgrund von § 17 Abs. 7 BNatSchG festgesetzt, um die fristgerechte Durchführung der Maßnahmen sicherzustellen und die Kontrolle der Maßnahmen zu vereinfachen.

Für die Aufforstungsmaßnahmen K18 und K19, die auf Ökokonten gebucht sind, werden Abbuchungsbelege nach § 10 Abs. 5 HAGBNatSchG mit der Nebenbestimmung A. V. 5.2.2 verlangt.

Die mit Nebenbestimmung A. V. 5.2.3 aufgeführte Übermittlung digitaler Daten dient der gemäß § 4 HAGBNatSchG erforderlichen Übernahme von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in das landesweite Naturschutzinformationssystem (NATUREG). Die Mindestinhalte sowie die Datenformate und Fristen zur Lieferung der Daten werden in dem Merkblatt zur Bereitstellung von Naturschutzdaten nach § 4 Abs. 3 HAGBNatSchG und § 4 Abs. 3 Satz 1 der Kompensationsverordnung des Hessischen Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 1. Oktober 2014 vorgegeben. Die Vorgaben zur Datenabgabe sind erforderlich, um die vollständige und korrekte Übernahme der Daten in NATUREG zu gewährleisten und die Datenprüfung zu vereinfachen. Diese wird auf der Grundlage des § 17 Abs. 7 BNatSchG aufgegeben.

Die mit Nebenbestimmung A. V. 5.2.7 aufgeführte naturschutzrechtliche Abschlussbilanzierung ist erforderlich, da im Falle von Abweichungen von der Planung bei der Ausführung der Bau- und der Kompensationsmaßnahmen ggf. Änderungen in der Bewertung notwendig werden. Die naturschutzrechtliche Abschlussbilanzierung soll die vollständige Kompensation des Projektes sicherstellen. Hierbei sind die forstrechtlich zu erbringenden Aufforstungen oder die Zahlung der Walderhaltungsabgabe gemäß § 1 Abs. 2 der KV auf die naturschutzrechtlich geschuldete Kompensation anzurechnen. Aufgrund der anzurechnenden Aufforstungen wird sich das Defizit voraussichtlich verkleinern. Deshalb ist mit der Abschlussbilanzierung die Kompensation über die Ökokontomaßnahme M16 neu zu berechnen und eine endgültige Abgrenzung vorzulegen. Der Abbuchungsbeleg ist dann 4 Wochen nach Vorlage der Abschlussbilanzierung vorzulegen.

Der Eintragungsnachweis der dinglichen Sicherung in der Nebenbestimmung A. V. 5.2.8 wird auf Grundlage des § 15 Abs. 4 BNatSchG verlangt.

9. Waldrecht

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Waldrechts vereinbar.

9.1 Waldumwandlung

Die Waldumwandlungsgenehmigung gem. § 12 Abs. 2 HWaldG zum Zwecke der dauerhaften Nutzungsänderung sowie zum Zwecke einer vorübergehenden Nutzungsänderung mit dem Ziel der späteren Wiederbewaldung wird durch die Planfeststellung ersetzt.

Die „Erklärung von Waldflächen im Landkreis Offenbach, Gemarkung Neu-Isenburg, Stadt Neu-Isenburg, Gemarkung Buchschlag und Sprendlingen, Stadt Dreieich zu Schutzwald“ vom 19. Oktober 1999 (StAnz. 52/1999 S. 3861; Az. 06-5918-SW) wird gemäß § 13 Abs. 1 Satz 3 HWaldG für 1,89 ha gemäß Rodungsplan Blatt 10 der Anlage 19.6a „Waldumwandlungen“) mit der Planfeststellung aufgehoben.

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die dauerhafte Umwandlung von 12,09 ha Wald und die vorübergehende Umwandlung von 5,62 ha Wald (insgesamt 17,71 ha) im Sinne des § 2 HWaldG.

Teile dieses Waldes unterliegen den waldrechtlichen Schutzkategorien „Schutzwald“ sowie „Bannwald“ gemäß § 13 Abs. 1 und Abs. 2 HWaldG.

	Dauerhafte Waldumwandlung [ha]	Vorübergehende Waldumwandlung [ha]
Wald ohne waldrechtliche Schutzkategorie (durch Rückrechnung)	8,32	2,83
Schutzwald (19.1.b Abschnitt 5.11.3.2 S. 146)	1,89	0,58
Bannwald (19.1.b Abschnitt 5.11.3.1 S. 144)	1,88	2,21
SUMME (19.1b Abschnitt 5.11.5 S. 150)	12,09	5,62

Gemäß § 12 Abs. 3 HWaldG soll die Rodungsgenehmigung versagt werden, wenn die Walderhaltung im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt, die Waldumwandlung insbesondere dem Raumordnungsplan widerspricht, durch die Umwandlung Be-

lange des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, der Landeskultur oder der Landschaftspflege erheblich beeinträchtigt sind oder der betreffende Wald für den Naturschutz, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist.

Da es sich bei dem betroffenen Wald nicht nur um Wald ohne waldrechtliche Schutzkategorie handelt, sondern auch „Schutzwald“ und „Bannwald“ im Sinne des § 13 Abs. 1 bzw. Abs. 2 HWaldG betroffen ist, sind neben den in § 12 Abs. 3 HWaldG genannten Voraussetzungen für die Erteilung einer Rodungsgenehmigung auch die Anforderungen des § 13 Abs. 1 S. 3 und § 13 Abs. 2 S. 2 HWaldG zu beachten.

Die Waldinanspruchnahme erfolgt für den Ausbau von Schienenverkehrsinfrastruktur. Die in den Planunterlagen enthaltene Darstellung, dass die Waldbelange durch die gewählte Streckenführung in flächenschonender Weise berücksichtigt sind und das Vorhaben für den verbleibenden Wald – die neu entstehenden Waldrandbereiche – eine pflegliche Umsetzung vorsieht, ist plausibel. Die Erforderlichkeit des hauptsächlich zweigleisigen Ausbaus wird in der Planrechtfertigung (Ziffer 3 des planfestgestellten Erläuterungsberichts) nachvollziehbar dargestellt. Aufgrund der derzeitigen Überlagerung dient das Vorhaben nicht nur dem Nahverkehr, sondern mittelbar durch Entflechtungswirkung auch dem Fernverkehr. Im Zusammenhang mit der Klimaveränderung und der angestrebten Verkehrswende kommt einem solchen Vorhaben darüber hinaus für den Umweltschutz und damit für die Gesundheit der Menschen in der Metropolregion Frankfurt Rhein/Main eine sehr hohe Bedeutung zu.

Insofern erfüllt das Vorhaben nicht nur die Anforderungen des § 13 Abs. 2 Nr. 2 HWaldG, sondern ist im weiteren Sinne auch gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 1 HWaldG gerechtfertigt.

Aus forstrechtlicher Sicht kann deshalb bezüglich der Versagungsgründe des § 12 Abs. 3 HWaldG und aufgrund der Anforderungen des § 13 Abs. 1 Satz 3 HWaldG für Schutzwald und § 13 Abs. 2 Nr. 2 HWaldG für eine vorübergehende Bannwaldinanspruchnahme ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Walderhaltung der konkret beantragten Waldumwandlungsflächen nicht konstatiert werden, so dass die Voraussetzungen für die Erteilung der Waldumwandlungsgenehmigung und die teilweise Aufhebung der oben näher bezeichneten Schutzwaldklärung gegeben sind.

Dem in § 13 Abs. 1 Satz 4 HWaldG normierten Erfordernis, bei Änderungen der Schutzwaldklärung den Träger der Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden und Waldbesitzer sowie die anerkannten Naturschutzvereinigungen zu hören, wurde mit der Anhörung im Rahmen der Planfeststellung Rechnung getragen.

Die teilweise Aufhebung der von dem Vorhaben betroffenen fortgeltenden Bannwaldklärungen nach Ziffer 1.24 (Az. 25-5916-BW) und Ziffer 1.31 (Az. 01-5916) der

Anlage zum HWaldG für die dauerhaft beanspruchten Bannwaldflächen macht dagegen ein gesondertes Verfahren nach § 13 HWaldG erforderlich, welches durch das Regierungspräsidium Darmstadt (Obere Forstbehörde) durchgeführt wird. Aus diesem Grund war die durch die Planfeststellung ersetzte dauerhafte Umwandlungsgenehmigung der 1,88 ha Bannwald unter die Bedingung zu stellen, dass im gesonderten waldrechtlichen Bannwaldverfahren der Schutz entsprechend aufgehoben wird (A. V. 6.1).

Die Rodung zum Zwecke der vorübergehenden Nutzungsänderung bedarf dagegen gemäß der einschlägigen Rechtsprechung des VGH Kassel (Urteil vom 7. Juli 2015, 2 A 177/15, juris) nicht der vorherigen Aufhebung der entsprechenden Erklärung für Schutz- oder Bannwald im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 3 bzw. Abs. 2 Satz 2 HWaldG. Die durch die Planfeststellung ersetzte, auf § 12 Abs. 2 Nr. 2 HWaldG beruhende forstrechtliche Genehmigung für die vorübergehende Umwandlung von 5,62 ha Wald umfasst daher auch 2,21 ha Bannwald sowie 0,58 ha Schutzwald.

Die genauen Abgrenzungen der Waldumwandlungsflächen entsprechen der Darstellung in den festgestellten Rodungsplänen Blätter 1 bis 11 der Anlage 19.6 „Waldumwandlungen“, Index a und b, vom 09. April 2021 und 15. Dezember 2021.

9.2 Waldneuanlage

Gemäß § 12 Abs. 3 HWaldG kann die Waldumwandlungsgenehmigung von der Voraussetzung abhängig gemacht werden, dass eine flächengleiche Ersatzaufforstung geleistet wird. Diese Regelung verdeutlicht die bereits in § 1 HWaldG niedergelegte Zielsetzung, dass der Wald grundsätzlich (zumindest) in seiner Flächensubstanz erhalten werden soll und Waldverluste möglichst durch flächengleiche Waldneuanlagen kompensiert werden sollten.

Im Gebiet der Metropolregion Frankfurt Rhein/Main hat der Wald mit seinen diversen Funktionen (Nutz-, Schutz-, Klima- und Erholungsfunktionen) eine besondere Bedeutung für die dortigen Lebens- und Umweltbedingungen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass dieser Wald durch Luftschadstoffe, Grundwasserabsenkungen und Klimaveränderung sowie durch Inanspruchnahmen / Waldzerschneidungen für Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen besonders gefährdet ist.

Die Planfeststellungsbehörde sieht es daher als erforderlich an, für die dauerhafte Waldumwandlung flächengleiche Ersatzaufforstung gemäß § 12 Abs. 4 HWaldG zu leisten. Die Zahlung einer Walderhaltungsabgabe nach § 12 Abs. 5 HWaldG ist nachrangig und angesichts der vorgenannten Erwägungen unzureichend. Für die dauerhafte Umwandlung von Bannwald ist gem. § 13 Abs. 5 S. 2 HWaldG qua Gesetz flächengleich Ersatzaufforstung zu leisten.

Zur Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe sehen die festgestellten Planunterlagen Ersatzaufforstungen für die dauerhafte Waldumwandlung der 12,09 ha Wald durch Waldneuanlage wie folgt vor:

Ersatzaufforstungen	Fläche [ha]	Bemerkung
Stand 23.05.2019		
[Lage; Maßnahmen-Nr.]		
Biegwald (K12)	0,83	Schutzwald
Wenings (K18)	0,2480	
Weiskirchen (K13)	1,9020	
Herchenrode (K14)	3,5360	
Arboretum (K19)	0,6400	Schutzwald
Erfelden (K15)	2,2	Für Bannwald, Rest für Schutzwald
SUMME	9,3560	
BEDARF	12,09	
DEFIZIT	2,7340	

Der Ersatzaufforstungsbedarf für die dauerhaften Inanspruchnahmen von Bannwald und Schutzwald ist damit in vollem Umfang nachgewiesen. Für den Ersatzaufforstungsbedarf von Wald ohne walddrechtliche Schutzkategorie verbleibt zum Zeitpunkt der Planfeststellung ein auszugleichendes Ersatzaufforstungsdefizit von 2,7340 ha. Die Vorhabenträgerin kündigt in der Unterlage 19.1b UVS weiterhin Akquisebemühungen an, was ihr durch die Nebenbestimmung A. V. 6.2.2 nochmals explizit auferlegt wird.

Für die vorgesehenen Ersatzaufforstungen liegen bereits Genehmigungen zur Waldneuanlage im Sinne des § 14 Abs. 1 HWaldG vor. Es wurde daher bereits unter Beteiligung der in ihren Belangen betroffenen Behörden geprüft, ob die gesetzlichen Versagungsgründe (Gefährdung der Interessen der Landesplanung und Raumordnung, insbesondere die Interessen der Landwirtschaft oder des Natur- und Landschaftsschutzes, erhebliche Nachteile für die Umgebung) vorliegen. Aspekte, die die Rechtmäßigkeit dieser verwaltungsbehördlichen Entscheidungen in Zweifel ziehen könnten, sind nicht ersichtlich. Soweit die beteiligten unteren Landwirtschaftsbehörden die vorgesehenen Ersatzaufforstungen beanstanden, wird auf die Erwägungen unter C. III. 10 verwiesen.

9.3 Wiederaufforstung

Für die mit dem Vorhaben einhergehenden vorübergehenden Waldumwandlungen im Umfang von 5,62 ha sieht die Planung die Wiederaufforstung, auch die Wieder-

KV-Typ	Biotoptyp	Inanspruchnahme ohne Verlust (m ²)	Summe zur Wiederherstellung (m ²)	Wiederherstellungsmaßnahme der Inanspruchnahme ohne Verlust	Waldanteil an W-Maßnahme (m ²)	Gesamtgröße W-Maßnahme (m ²)
1.100	Laubwälder (Summe)					
1.111	Bodensaurer Buchenwald	85	28.102	W1 Wiederherstellung von Laubwäldern mit naturnahen Waldrändern	25.677	25.945
1.114	Buchermischwald	2.468				
1.121	Eichen-Hainbuchenwald	7.013				
1.122	Eichenmischwälder	8.739				
1.123	Bodensaurer thermophiler Eichenwald	221				
1.180	Naturferne Laubholzforste	9.415				
1.190	Mittelwald	161		K20 Erweiterung eines Magerrasens	325	1.530
1.152	Schlagfl., Naturverj., Sukz. im/am Wald	1.920	1.920	W16 Wiederherstellung von Schlagfluren, Naturverjüngungen, Sukzession im und am Wald	1.920	6.710
1.200	Nadelwälder (Summe)					
1.211	Sandkiefernwälder	1.337	16.049	W8 Wiederherstellung von Kiefernauaufforstung vor Kronenschluss	7.550	7.550
1.212	Naturnahe Kiefern-/Kiefern-mischwälder	738		W16 Wiederherstellung von Schlagfluren, Naturverjüngungen, Sukzession im und am Wald	2.617	6.710
1.217	Kiefernauaufforstungen	738		W1 Wiederherstellung von Laubwäldern mit naturnahen Waldrändern	268	25.945
1.219	Sonstige Kiefernbestände	13.236		K2 erst Grünlandesaat, dann Anpflanzung von standortgerechten und heimischen Bäumen (gemäß Abst.)	3.390	3.390
1.229	Sonstige Fichtenbestände	0		G2 Begrünung der Böschung und Entwässerungsgräben (gesamte Trasse; Abstimmung mit StadtForst)	2.224	38.576
1.239	Sonstige Lärchenbestände	659	659	kein temporärer Eingriff		
1.299	Sonstige Nadelwälder	515	515	W9 Wiederherstellung von Lärchenaufforstung vor Kronenschluss	659	660
				W13 Wiederherstellung von sonstigen Nadelholzaufforstungen vor Kronenschluss	442	442
				W16 Wiederherstellung von Schlagfluren, Naturverjüngungen, Sukzession im und am Wald	73	6.710
sonstige Flächen gem. § 2 HWaldG						
10.510	versiegelte Wege	90	90	versiegelte Flächen werden beräumt	90	
10.530	Schotter-, Kies- u. Sandwege	6.422	6.422	W12 Wiederherstellung von Schotter-, Kies- u. Sandwegen, Gleisbereichen	5.385	7.625
				G2 Begrünung der Böschung und Entwässerungsgräben (gesamte Trasse; Abstimmung mit StadtForst)	1.037	38.576
10.620	bewachsene Waldwege	29	29	W2 Wiederherstellung von bewachsenen Waldwegen	29	120
2.200	Gebüsche, Hecken und Säume	701	701	W5 Wiederherstellung von Hecken-/Gebüschpflanzung, Neuanlage von Feldgehölzen	701	5.570
5.342	Stillgewässer (Versickerbecken)	0		kein temporärer Eingriff		
9.130	Wiesenbrache	0		kein temporärer Eingriff		
9.210	Ausdauernde Ruderalfluren (frisch)	68	83	W10 Naturnahe Grünlandesaat (Kräuterwiese), Ansaaten des Landschaftsbaus	68	9.390
9.220	Wärmelieb., Ruderalfluren trock. Standorte	15			15	
11.211	Grabeland	39	39	W4 Wiederherstellung von Grabeland, Einzelgärten in der Landschaft	39	590
11.221	gärtnerische Anlagen	181	181	W3 Wiederherstellung von gärtnerisch gepflegten Anlagen	181	360
11.231	Parkanlage (waldartig)	1.370	1.370	W11 Wiederherstellung Neuanlage Park mit Baumbestand	1.370	1.370
Summen		56.160	56.160		56.160	

Abbildung 5: Wiederaufforstung einschl. Wiederherstellung von dem Wald dienenden Flächen

herstellung von dem Wald dienenden Flächen (Maßnahmen W1-W5, W8-W13, W16,

K2 und G2) nach Maßgabe der Abbildung 5 vor.

9.4 Begründung der sonstigen walddrechtlichen Nebenbestimmungen

9.4.1 Forstfachliche Minimierungsmaßnahmen

9.4.1.1 Unbeabsichtigte Inanspruchnahmen

Damit eine Überprüfung der genehmigten Rodungsfläche durch die Forstbehörden und den Waldeigentümer erfolgen kann, müssen die Außengrenzen spätestens vor Beginn der Rodung gekennzeichnet (verpflockt) werden. Des Weiteren dient die Kennzeichnung der Grenzen der besseren Orientierung der Bauunternehmen, so dass ungewollte Eingriffe und Beeinträchtigungen bspw. durch Maschineneinsatz und Ablagerungen im angrenzenden Waldbestand verhindert werden.

9.4.1.2 Randwirkungen

Durch Waldumwandlung kann benachbarter Wald aufgrund der veränderten abiotischen Verhältnisse in Mitleidenschaft gezogen werden. Diesem Umstand trägt die Maßnahme W1 Rechnung, soweit mit ihr waldbauliche Minimierungsmaßnahmen gegen sog. Randschäden für den an das Vorhaben angrenzenden, dann angerissenen Wald vorgesehen sind. In Ergänzung dazu gewährleistet die Nebenbestimmung unter A. V. 6.3.2, dass ggf. erforderliche waldbauliche Maßnahmen umgesetzt werden, um im Falle eines sich auflösenden Hauptbestandes auf die nächste Waldgeneration im Unterstand zurückgreifen zu können (z. B. Voranbau).

9.4.1.3 Waldböden

Voraussetzung für das Gelingen der Wiederbewaldung ist die fachgerechte Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht. Bei jeder Bodenumlagerung ist von einer Verschlechterung des Bodengefüges und damit der Wasserversorgung sowie der Durchlüftung und Durchwurzelbarkeit auszugehen. Nur durch spezielle Verfahrenswesen und Maßnahmen ist sichergestellt, dass trotz Umlagerung des Bodens und baulicher Zwischennutzung die für das Pflanzenwachstum wichtigen Eigenschaften des Bodens möglichst günstig erhalten bleiben. Die Einhaltung der Qualitätsanforderungen an den Boden, an die Bodenumlagerung, an eventuelle Meliorationsmaßnahmen bedarf der sachkundigen und erfahrenen Überwachung. Aus diesem Grunde ist eine bodenkundliche Baubegleitung festzusetzen.

9.4.2 Ersatzaufforstung und Wiederaufforstung

Nach § 12 Abs. 4 S. 3 HWaldG ist bei der Genehmigung von vorübergehenden Waldumwandlungen durch Auflagen sicherzustellen, dass das Grundstück innerhalb einer

angemessenen Frist ordnungsgemäß wiederbewaldet wird.

Um Pflanzungsmaßnahmen erfolgreich durchführen zu können, müssen die natürlichen Bodenverhältnisse wiederhergestellt werden.

Die der Vorhabenträgerin auferlegte Abstimmung mit der Oberen Forstbehörde bezüglich Planung und Durchführung der Pflanzungsmaßnahmen ist geboten, um sicherzustellen, dass die geforderten Ansprüche an den zukünftigen Wald und die rechtlichen Verpflichtungen gemäß HWaldG erfüllt werden.

Durch das Vorhaben werden forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Die Nebenbestimmung zur Verwendung von Saat- und Pflanzgut, das den Anforderungen des FoVG genügt, gewährleistet die Qualität und den Wert des künftigen Baumbestandes und sichert die Umsetzung der Regelung des § 4 Abs. 2 Nr. 4 HWaldG, wonach „die Wahl standortgerechter Baumarten unter Verwendung von geeignetem Saat- und Pflanzgut bei Erhaltung der genetischen Vielfalt“ Kennzeichen ordnungsgemäßer Forstwirtschaft ist.

10. Landwirtschaft

Das zugelassene Vorhaben nutzt überwiegend Bestandstrecken der DB Netz AG und ergänzt diese, wobei der Planfeststellungsbereich wesentlich durch ausgedehnte Waldflächen geprägt ist. Eine direkte landwirtschaftliche Betroffenheit durch die Planung der Verkehrsanlagen ist folglich nicht gegeben.

Öffentliche Belange der Landwirtschaft sind dagegen durch verschiedene Kompensationsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans berührt.

Festzuhalten ist insoweit, dass die ursprünglich vorgesehene Gewässermaßnahme in Flörsheim (Maßnahme K10) von der Vorhabenträgerin nicht weiterverfolgt wird, so dass die von den Landwirtschaftsbehörden diesbezüglich vorgetragenen Bedenken und Forderungen obsolet sind.

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken gegen die vorgesehenen Ersatzaufforstungen ist zunächst festzuhalten, dass allen angesprochenen Ersatzaufforstungen bereits erteilte Aufforstungsgenehmigungen der zuständigen Behörden zugrunde liegen. In die diesen Entscheidungen vorangehenden Verwaltungsverfahren wurden auch die zuständigen Landwirtschaftsbehörden einbezogen, weil gemäß § 14 HWaldG u. a. zu prüfen ist, ob die Interessen der Landwirtschaft gefährdet werden. Ist dies der Fall, darf die Genehmigung nicht erteilt werden. Die landwirtschaftlichen Belange werden daher stets gewahrt. Allerdings haben die beteiligten Landwirtschaftsbehörden im Zuge dieser Verfahren keine der Aufforstung entgegenstehenden landwirtschaftlichen Belange vorgebracht.

Soweit nun vorgetragen wird, die gesetzliche Regelung zum Nachweis von Ersatzaufforstungen sei nur im Fall von Eingriffen in den Bannwald zwingend, so dass die sonstigen Eingriffe in den Wald durch eine Walderhaltungsabgabe ausgeglichen werden könnten, um die bereits genehmigten Ersatzaufforstungen für Bannwaldeingriffe in anderen Abschnitten der RTW einsetzen und ansonsten denkbare Eingriffe in landwirtschaftlich genutzte Flächen abwenden zu können, findet diese Auffassung keine Stütze im Gesetz.

Zielsetzung des HWaldG ist es, den Wald als Lebens- und Wirtschaftsraum des Menschen, als Lebensgemeinschaft von Tieren und Pflanzen sowie wegen seiner Wirkungen für den Klimaschutz zu schützen, zu erhalten, erforderlichenfalls unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft zu mehrern und vor schädlichen Einwirkungen zu bewahren (§ 1 HWaldG).

Bereits in dieser Zielsetzung wird deutlich, dass der Wald grundsätzlich (zumindest) in seiner Flächensubstanz erhalten werden soll. Dies bedeutet in logischer Konsequenz, dass Waldverluste möglichst durch flächengleiche Waldneuanlagen kompensiert werden sollen. Dieser Vorgabe folgend wurden die Regelungen des § 12 Abs. 4,5 HWaldG in den Gesetzestext aufgenommen. Daraus ergibt sich, dass eine Walderhaltungsabgabe (nur dann) zu entrichten ist, wenn die nachteiligen Wirkungen einer Waldumwandlung nicht durch Ersatzaufforstungen ausgeglichen werden können. Es besteht daher auch außerhalb von Bannwaldeingriffen keine freie Wahlmöglichkeit zwischen Ersatzaufforstungen und Walderhaltungsabgabe.

Richtig ist, dass die Regelung des § 12 Abs. 4 HWaldG, wonach die Erteilung einer Rodungsgenehmigung vom Nachweis einer flächengleichen Ersatzaufforstung abhängig gemacht werden kann, auf die Lage der Ersatzaufforstung im gleichen Naturraum abstellt. Da es im Umfeld des Vorhabens der RTW bzw. im Großraum Frankfurt einen starken Flächendruck gibt, d. h. zahlreiche Nutzungsinteressen auf den vorhandenen Flächen liegen, ist es äußerst schwierig, eingriffsnahe Flächen für Waldneuanlagen und Ersatzaufforstungen zu finden, was die Vorhabenträgerin nachgewiesen hat. Der Suchraum wurde deshalb in Abstimmung mit der Oberen Forst- und der Oberen Naturschutzbehörde in Anlehnung an die Regelung des § 7 Abs. 2 HAG-BNatSchG auf die angrenzenden Landkreise erweitert. Mit Blick auf die Zielsetzungen des HWaldG und die besondere Bedeutung des Waldes in der Metropolregion Rhein-Main (s. dazu C. III. 9.2) ist diese Vorgehensweise zielführend und gegenüber der Walderhaltungsabgabe vorrangig. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass weder die Eigentümer noch die Nutzer/Pächter der landwirtschaftlichen Flächen gegen die Ersatzaufforstung Bedenken vorgetragen haben.

Im Hinblick auf das noch bestehende Ersatzaufforstungsdefizit kommt eine Auffors-

tung ohne ergänzendes Planfeststellungsverfahren nur durch Einbringen bereits erteilter Aufforstungsgenehmigungen in Betracht. Wie bereits dargestellt sind in diese Verfahren die zuständigen Landwirtschaftsbehörden einzubeziehen, so dass die agrarstrukturellen Belange berücksichtigt werden. Sollten keine genehmigten Ersatzaufforstungen zum Ausgleich des Defizits herangezogen werden können, wird insoweit die Walderhaltungsabgabe festgesetzt werden.

11. Denkmalschutz

Die betroffenen denkmalschutzrechtlichen Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 18 Abs. 2 HDSchG wird durch die konzentrierende Wirkung des Planfeststellungsbeschlusses ersetzt. Die Voraussetzungen einer an sich erforderlichen Genehmigung gem. § 18 Abs. 3, 4 HDSchG liegen vor. Dies begründet sich wie folgt:

In den von der Planung betroffenen Bereichen befinden sich verschiedene Bodendenkmäler im Sinne des § 2 Abs. 2 HDSchG.

Darüber hinaus befinden sich im Umfeld des Bf. Dreieich-Buchschlag verschiedene Baudenkmäler, die als Einzeldenkmäler, Gesamtanlagenobjekte und auch als Gesamtanlage (bauliche Anlagen einschl. der mit ihnen verbundenen Grün-, Frei- und Wasserflächen) unter Schutz stehen (s. dazu Abbildung 3 unter C. II. 5.7.1).

Die aufgenommenen Nebenbestimmungen unter A. V. 7 tragen diesem Umstand Rechnung und gewährleisten die Umsetzung der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 HDSchG, die Kulturdenkmäler als Quellen und Zeugnisse menschlicher Geschichte und Entwicklung nach Maßgabe des Gesetzes zu schützen und zu erhalten.

Die der Vorhabenträgerin auferlegte Abstimmung mit den zuständigen Behörden auch bezüglich der von dem Vorhaben betroffenen kulturhistorischen Landschaftselemente trägt dem Umstand Rechnung, dass diese – auch wenn sie nicht dem Denkmalschutzrecht unterliegen – kulturhistorisch wertvoll sind.

In Bezug auf die Bodendenkmäler gewährleisten die der Vorhabenträgerin auferlegte Durchführung bauvorgreifender Untersuchungen sowie die diesbezüglichen Abstimmungen im Zuge der Bauausführung die Sicherung von Funden gemäß der Bestimmung des § 21 HDSchG zur Durchsetzung der gesetzlichen Erhaltungspflicht der Kulturdenkmäler.

Die zur Bau- und Kunstdenkmalpflege aufgenommenen Nebenbestimmungen stellen sicher, dass nachteilige Wirkungen für die denkmalgeschützte Gesamtanlage Villenkolonie vermieden, in jedem Fall aber so geringgehalten werden, dass sie die Gesamtanlage in ihrer Substanz oder Wirkung nur unerheblich bzw. nur vorübergehend

beeinträchtigen (§ 18 Abs. 4 HDSchG). Auswirkungen auf die denkmalgeschützten Einzelobjekte gehen mit dem Vorhaben nicht einher, so dass Gründe des Denkmalschutzes dem Vorhaben nicht entgegenstehen (§ 18 Abs. 3 Nr. 1 HDSchG). Soweit zugunsten denkmalgeschützter Objekte passiver Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt wurde, sind die ggf. erforderlichen Maßnahmen denkmalgerecht und in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde auszuführen (A. V. 2.1.2).

Weitergehender Maßnahmen bedarf es nicht. Im Bereich des Bf. Dreieich-Buchschlag ist die Variante des Außenbahnsteigs gegenüber der Variante Mittelbahnsteig denkmalrechtlich zu favorisieren, weil damit das primäre denkmalpflegerische Ziel, die denkmalgeschützten Perron-Dächer des Mittelbahnsteigs erhalten zu können und nicht versetzen zu müssen, erreicht werden kann. Diese Vorgehensweise entspricht den allgemeinen Kriterien des Denkmalschutzes nach Bewahrung der originalen Substanz an Ort und Stelle.

Die mit Umsetzung dieser Variante einhergehenden Eingriffe in die vom Ensemblechutz der Villenkolonie umfasste Grünanlage durch die Zuwegung zum Außenbahnsteig, die Errichtung von Betriebsgebäude und Stellplätzen für RTW-Beschäftigte sind demgegenüber von geringfügiger Natur.

Im Hinblick auf diese von vielen Beteiligten gerügten Eingriffe ist festzuhalten, dass diese eine dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 300 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von ca. 365 m² umfassen. Die Eingriffe wurden im Rahmen der technischen Planung minimiert. Die Inanspruchnahme von Waldflächen beschränkt sich nunmehr auf eine sehr kleinräumige Inanspruchnahme in dem südlichen Bereich des Waldes, der unmittelbar an die bereits befestigten Flächen des Bahnhofs und seines Umfelds anschließt. Relevante Zerschneidungswirkungen können somit ausgeschlossen werden. Die dauerhafte Inanspruchnahme von Wald wird durch die flächengleiche Ersatzaufforstung (vgl. dazu C. III. 9.2) kompensiert, die Pufferwirkung des Waldstückes zwischen Bahnanlage und Villenkolonie durch die Unterpflanzung erhalten bzw. sogar verbessert. Bezüglich der bauzeitlich beanspruchten Flächen (Baustraßen und BE-Flächen) beinhaltet die Planung Wiederherstellungsmaßnahmen vor Ort, die die Wiederaufforstung der baubedingt gerodeten Waldbestände sowie Waldrandgestaltungen an den neu entstehenden Waldrändern (Maßnahme W1) vorsehen.

Die in der Planung vorgesehene, der Vorhabenträgerin aber auch in Bezug auf die denkmalrechtlichen Anforderungen ausdrücklich auferlegte Unterpflanzung der Grünanlage wird als geeignet und ausreichend angesehen, um denkmalrelevante Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, bei gleichwohl notwendiger und der Vorhabenträgerin auferlegter Abstimmung über Art und Ausführung neuer baulicher Anlagen in diesem Bereich. Nachhaltig negative Auswirkungen auf den Bestand

oder das Erscheinungsbild des Kulturdenkmals können auf diese Weise vermieden werden. Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Visualisierung der geplanten Maßnahmen (Abbildung 3) untermauert dies.



Abbildung 6: Visualisierung Bf. Dreieich-Buchsschlag, Außenbahnsteig mit Betriebsgebäude und Stellplätzen, Quelle: RTW 2021

Geeignete Standorte für das Betriebsgebäude und die Stellplätze, die die Eingriffe in die Grünanlage weiter reduzieren könnten, sind nicht ersichtlich. Von Beteiligten in das Verfahren eingeführte Alternativen für den Standort des Betriebsgebäudes im

Umfeld des Bahnhofes sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ungeeignet, weil die für das Betriebspersonal zurückzulegenden Wegstrecken so zeitaufwändig wären, dass bspw. Toilettengänge zwischen Ein- und Ausfahrt des Zuges, insbesondere bei Verspätungssituationen, die Fahrplanstabilität nachhaltig gefährden würden und der Transport der für die Fahrzeuginnenreinigung erforderlichen Reinigungsuntensilien einschl. des Wassers zu dem auf dem RTW-Gleis abgestellten Zug unzumutbar würde. Bei der Einmietung in bestehende Gebäude, bspw. in das Bahnhofsgebäude, käme hinzu, dass die Vorhabenträgerin keine Gewähr dafür bieten könnte, dass diese Räumlichkeiten dauerhaft und uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

Bei den Stellplätzen sind die Anforderungen an die Nähe zum Bahnsteig weniger relevant, allerdings sind auch insoweit im Umfeld des Bahnhofsgeländes keine Flächen vorhanden, die geeignet und ohne Eingriffe in bestehende Nutzungen oder in Natur und Landschaft verfügbar wären.

Die in das Anhörungsverfahren einbezogene zuständige Denkmalschutzbehörde des Landkreises Offenbach sowie das Landesamt für Denkmalschutz Hessen (Denkmalfachbehörde) begrüßen die Variantenwahl der Vorhabenträgerin und tragen diese mit Blick auf den unveränderten Erhalt der Perron-Dächer bei gleichzeitiger Beachtung der gebotenen Maßnahmen und Abstimmungen zum Schutz des Gesamtensembles Villenkolonie mit.

12. Verkehr / Verkehrsinfrastruktur

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Verkehrs vereinbar. Unzumutbare Beeinträchtigungen der von der Maßnahme berührten Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Eisenbahninfrastruktur) gehen mit dem Vorhaben nicht einher.

12.1 Bauzeitige Verkehrsführung

Für die Dauer der Bauzeit sind verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen unabdingbar.

Diese konzeptionellen Maßnahmen zur Umleitung und Verkehrslenkung während der Bauzeit sind jedoch nicht planfeststellungsrelevant. Die fehlende Planfeststellungsrelevanz erklärt sich nicht nur daraus, dass kein Anspruch auf Erhalt eines bestimmten Straßennetzes bzw. einer besonders vorteilhaften Anbindung an das öffentliche Wegenetz besteht, sondern auch aus praktischen Erwägungen: Die Ausgestaltung der bauzeitigen Umleitung ist abhängig von dem zum Zeitpunkt der Realisierung des Vorhabens tatsächlich zur Verfügung stehenden Straßennetz und ist damit ggf. auch kurzfristig notwendig werdenden Änderungen unterworfen.

Die der Vorhabenträgerin unter A. V. 1.2 auferlegte Nebenbestimmung, wonach das

Umleitungs- und Verkehrslenkungskonzept im Vorfeld der Bauausführung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, der Polizei, den Trägern des Brandschutzes und des Rettungsdienstes sowie den Aufgabenträgern für den ÖPNV im Detail abzustimmen ist, trägt den vorgenannten Erwägungen Rechnung. Die sichere Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs ist dabei besonders in den Blick zu nehmen, Gefährdungen sind durch geeignete bauzeitliche Wegeführungen auszuschließen.

Darüber hinaus wird der Vorhabenträgerin auferlegt, Anlieger rechtzeitig vor Inkrafttreten von sie betreffenden verkehrslenkenden und – beschränkenden Maßnahmen in geeigneter Weise zu unterrichten.

Unabhängig davon wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, während der gesamten Bauzeit eine ausreichende Anbindung der betroffenen Grundstücke an das öffentliche Wegenetz zu gewährleisten.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 1 verwiesen.

Das Konzept zur Andienung der Baustelle ist dagegen Gegenstand der Planfeststellung. Dies begründet sich damit, dass insoweit z. T. auch (Privat-)Straßen und -Wege befahren werden müssen, deren Nutzung zu diesem Zweck grundsätzlich nicht zulässig wäre.

Besonders hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass zur Nutzung der in Anlage 14.2a dargestellten zwei Behelfsausfahrten an der BAB 3 bei km 177,0 in Fahrtrichtung Köln und die Behelfsausfahrt bei km 176,1 in Fahrtrichtung Würzburg ausschließlich als Abfahrt zur mittigen Erschließung des Baufeldes der RTW bislang keine Einigung mit der Autobahn GmbH hergestellt werden konnte. Die Frage, wie die Andienung des Baufeldes in dem hier relevanten Bereich erfolgen wird, musste daher gem. § 74 Abs. 3 HVwVfG unter den Vorbehalt einer abschließenden Entscheidung gestellt werden (s. A. VIII). Nicht auszuschließen ist insoweit, dass es noch zu einer einvernehmlichen Regelung mit der Autobahn GmbH kommt, unabhängig davon sind aber auch andere nach gegenwärtiger Einschätzung nachrangige Lösungen denk- und umsetzbar. Es handelt sich insoweit um eine Detailfrage, für die noch weitere Feststellungen getroffen werden müssen, die aber das Vorhaben insgesamt nicht gefährden. Um erhebliche Verzögerungen in der Umsetzung des ansonsten entscheidungsreifen Vorhabens zu vermeiden (vgl. insoweit die Begründung zur Anordnung der sofortigen Vollziehung), hat sich die Planfeststellungsbehörde entschlossen, unter Vorbehalt nach § 74 Abs. 3 HVwVfG zu entscheiden. Die Darstellungen zur Nutzung der Behelfsausfahrten in der Planunterlage 14.2b waren daher mit einem entsprechenden Lilaeintrag zunächst zu streichen.

12.2 Straßenrecht

Das durchgängig auf einem unabhängigen Bahnkörper geführte Vorhaben hat Auswirkungen auf bestehende und geplante Wege und Straßen, insbesondere kreuzt es verschiedene Straßen und Wege höhenfrei mittels Eisenbahn- bzw. Straßenüberführungen. Die insoweit erforderlichen Abstimmungen mit den Wegeeigentümern und Straßenbaulastträgern sind erfolgt und ggf. erforderliche Änderungen wurden in die Planunterlagen eingearbeitet. Aus Anlass des Vorhabens notwendige bauliche Änderungen und Anpassungen an bestehenden Wegen, Straßen und sonstigen Verkehrsflächen (insbesondere Neugestaltung der P+R-Anlage am Bf. Neu-Isenburg aufgrund der vorhabenbedingten Zerschneidung der Anlage unter Beibehaltung der bisherigen Anzahl von Stellplätzen) werden als notwendige Folgemaßnahmen von der Planfeststellung umfasst. Die zur Wahrung der Rechte der betroffenen Wegeeigentümer und Straßenbaulastträger gebotenen Nebenbestimmungen sowie die Bestätigung der von der Vorhabenträgerin gegebenen Zusagen wurden in den Beschluss aufgenommen.

Bezüglich der von Beteiligten geforderten Schaffung von neuen Pkw-Stellplätzen bzw. P+R-Anlagen, zu deren Schaffung die Vorhabenträgerin im Rahmen der Planfeststellung nicht verpflichtet ist, wird auf die Ausführungen unter C. I. 1 verwiesen.

Die von der Stadt Neu-Isenburg im Zuge des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans „*Krömmelbeingelände*“ geplante Schaffung einer Mobilitätsstation konnte in der Planung ebenso wenig berücksichtigt werden, wie die von der Regionalpark Rhein-Main Südwest GmbH mit Blick auf den angedachten Radschnellweg Darmstadt – Frankfurt am Main im Bereich des RTW-Abzweigs in Richtung Neu-Isenburg-Zentrum geäußerten Vorbehalte der Gradientenführung. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4.3.3 und C. III. 3.3.2.1 Bezug genommen.

Die Durchführung von landschaftspflegerischen Wiederherstellungs-, Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen im Umfeld klassifizierter Straßen steht den in § 9 Abs. 1 FStrG bzw. § 23 Abs. 1 HStrG geregelten Anbauverboten nicht entgegen. Diese Regelungen beziehen sich ausschließlich auf Hochbauten, Aufschüttungen und Abgrabungen sowie Zufahrten zu baulichen Anlagen längs der klassifizierten Straßen und dienen dazu, mögliche Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die von diesen Anlagen ausgehen können, zu vermeiden. Die Ausdehnung dieser Vorschrift auf die in Rede stehenden landschaftspflegerischen Maßnahmen ist weder vom Wortlaut noch vom Normzweck gedeckt. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit diese Maßnahmen eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs begründen könnten, zumal damit u. a. gerade die Wiederherstellung der vor dem Eingriff bestehenden Situation und die Einbindung des technischen

Bauwerks in die Landschaft gewährleistet werden sollen. Überdies verhindern diese Maßnahmen bei einer entsprechenden Kompensation der Eingriffe keine zu einem späteren Zeitpunkt möglicherweise notwendigen Anpassungen der Straße an den dann gegebenen verkehrlichen Bedarf.

In Bezug auf die vorgesehene Erneuerung der Kappen der bestehenden SÜ der BAB 3 einschl. Erneuerung der Schutzeinrichtung für die Oberleitungsanlagen der darunter kreuzenden Eisenbahnstrecken sowie die Errichtung einer Stützwand zwischen den die SÜ der BAB 3 kreuzenden Eisenbahnbetriebsanlagen und einem parallel geführten Forstweg sind die Anbauverbote und -beschränkungen des § 9 FStrG, die nur für längs der Bundesfernstraßen errichtete Hochbauten und bauliche Anlagen gelten, nicht einschlägig. Die hier in Rede stehenden baulichen Anlagen kreuzen die Bundesautobahn, so dass insoweit die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes einschlägig sind.

Auch wenn die für die Anbauverbote und -beschränkungen zuständige Straßenbaubehörde insofern eine andere Rechtsauffassung vertritt, ist festzuhalten, dass von dortiger Seite keine Bedenken gegen die Realisierung des Vorhabens vorgebracht wurden.

12.3 Eisenbahnrecht

Gegenstand der festgestellten Planung ist der Bau einer nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur. Diese Infrastruktur unterfällt nicht dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b AEG. Die RTW bildet ein vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrenntes Netz, das nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt wird (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 AEG). Mit zwei Ausnahmen (Forsthauskurve und Teile des Streckenabschnitts zwischen Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag) bindet die RTW ausschließlich an S-Bahnstrecken der DB an, die das EBA vom übergeordneten Netz ausgenommen hat. Dabei hat in abgegrenzten Netzen von Stadtschnellbahnen der Übergang von S-Bahnen auf Mischverkehrsstrecken keinen Einfluss auf die Einordnung als funktional getrenntes Netz (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 AEG). Das Konzept der RTW als Zweisystembahn bleibt hinter dem an S-Bahnverkehre gestellten Anforderungsprofil zurück, so dass eine von der in § 2 Abs. 2 Nr. 2 AEG abweichende Zuordnung der RTW zum übergeordneten Netz weder sachgerecht noch nachvollziehbar wäre. Auch die Nutzung von Bahnhöfen des übergeordneten Netzes und die gemeinsame Nutzung von Bahnhofsgleisen des übergeordneten Netzes durch die RTW hat keinen Einfluss auf die Einordnung der RTW als funktional getrenntes Netz (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 AEG). Regelmäßige Zugfahrten von Hybridfahrzeugen zwischen funktional getrenntem und übergeordnetem Netz, wie sie von der RTW durchgeführt werden, haben ebenfalls keinen Einfluss auf die funktionale Trennung (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 AEG). Selbst wenn sie technisch möglich sein sollten, so

finden zumindest keine regelmäßigen Übergänge aus dem übergeordneten Netz in das RTW-Netz statt (§ 2 Abs. 2 Satz 1 AEG). Die Strecken der RTW sind nach dem S-Bahnstandard geplant und lassen damit keinen Regelbetrieb von Fern- oder Güterverkehren zu.

Unabhängig davon bestehen zahlreiche Schnittstellen mit bundeseigener Eisenbahninfrastruktur. Die insoweit erforderlichen baulichen Maßnahmen werden als notwendige Folgemaßnahmen von der Planfeststellung umfasst. Die LST, die Telekommunikations- und die 50 Hz-Anlagen gehen aus Gründen der Anlagen- und Betreiberverantwortlichkeit gesamtheitlich in das Eigentum der DB Netz AG über.

Die partielle Überplanung gewidmeter Eisenbahnbetriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes durch solche einer nichtbundeseigenen Eisenbahn bedarf keiner vorlaufenden Freistellung von Bahnzwecken nach § 23 AEG, da es sich weiterhin um öffentliche Eisenbahnbetriebsanlagen handelt und die beabsichtigte Doppelnutzung im öffentlichen Interesse liegt. Die „Umwidmung“ der Eisenbahnbetriebsanlage einer Eisenbahn des Bundes zur Eisenbahnbetriebsanlage einer nichtbundeseigenen Eisenbahn ist nach der geltenden Rechtslage nicht vorgesehen. Soweit auf einer nördlich des Bf. Frankfurt-Stadion befindlichen Bahnbetriebsfläche (Flurstücke 88 und 89), die u. a. eine im Eigentum der Bahn stehende Kleingartenanlage umfasst, neben bauzeitlichen Inanspruchnahmen und einer Erweiterung der Bahnanlage die Anpassung eines bereits bestehenden Weges, die Niederbringung von Grundwassermessstellen (Erwerb zugunsten Dritter [Hessenwasser]) und die Planung von naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen im Bereich der Bahnseitenflächen vorgesehen ist, bedarf es weder einer Entbehrlichkeitsprüfung noch einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken.

Die Durchführung der Baumaßnahmen ist im Hinblick auf Bauzeit, Baustelleneinrichtung sowie Bauablauf und –verfahren mit der Deutsche Bahn AG abgestimmt. Das für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zuständige Eisenbahnbundesamt sowie die für die nichtbundeseigene Schieneninfrastruktur zuständige Landeseisenbahnaufsicht wurden beteiligt.

Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen sind zur Gewährleistung der Anforderungen nach § 4 Abs. 3 AEG i. V. m. § 2 Abs. 1 EBO, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen, erforderlich und angemessen. Bei der Entscheidung über die Nebenbestimmungen wurde insbesondere auch der Umfang, der Schwierigkeitsgrad und die Komplexität des Vorhabens berücksichtigt. Die organisatorischen Vorgaben sind üblich, praktikabel und lehnen sich an die Vorgaben der TAB für die Schienenstrecken in ihrem Verantwortungsbereich sowie die Verwaltungsvorschriften des EBA an.

Bei Beachtung der vorgelegten Planung, der vorgenannten der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen sowie der von ihr ausgesprochenen und unter A. VI. 3 bestätigten Zusagen ist gewährleistet, dass die zu errichtende Eisenbahninfrastruktur allen Anforderungen des AEG und der darauf beruhenden Rechtsvorschriften genügt, als Folge der Baumaßnahme bestehende Bahnanlagen Dritter nicht mehr als unbedingt erforderlich beeinträchtigt und der Eisenbahnbetrieb nicht gefährdet werden. Auf den der Vorhabenträgerin aufgegebenen Abschluss einer Baudurchführungsvereinbarung mit der DB AG wird in diesem Zusammenhang besonders hingewiesen. Darin sind u. a. auch die von der Beteiligten im Zuge des Verfahrens zur 1. Änderung vorgetragenen Haftungspflichten der Vorhabenträgerin in Bezug auf vorhabenbedingte Schäden an Ihren Anlagen zu regeln.

Kostenregelungen bezüglich der Errichtung, Änderung, Sicherung oder Beseitigung von Eisenbahnbetriebsanlagen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Soweit die Vorhabenträgerin diesbezügliche Zusagen ausgesprochen hat, wurden sie in diesen Beschluss aufgenommen.

Die konkrete Benennung des neuen Haltepunkts an der Mörfelder Landstraße ist ebenfalls nicht planfeststellungsrelevant. Sie erfolgt unabhängig von diesem Verfahren durch die RMV GmbH als zuständige Aufgabenträgerorganisation für den SPNV.

13. Barrierefreiheit

Die Planung und die ergänzenden Regelungen dieses Beschlusses tragen auch dem Aspekt der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums Rechnung.

Barrierefrei sind Verkehrsanlagen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind (§ 3 Abs. 1 HessBGG). Die insoweit maßgeblichen Anforderungen richten sich gem. § 10 Abs. 4 HessBGG nach den für den jeweiligen Bereich gültigen Rechtsvorschriften.

Gemäß § 2 Abs. 3 EBO müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Eisenbahnen so gebaut sein, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Eine vergleichbare Regelung enthält § 4 Abs. 6 des HÖPNVG, wonach die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen so gestaltet werden sollen, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.

Konkrete Vorgaben enthalten die genannten Bestimmungen nicht. Auch der Regionale Nahverkehrsplan der RMV GmbH als der für den Schienenpersonennahverkehr zuständigen Aufgabenträgerorganisation beinhaltet lediglich allgemeine Vorgaben zur Zielerreichung. Der Inhalt und der Umfang der erforderlichen Maßnahmen zur Gestaltung barrierefreier Betriebsanlagen ergeben sich daher allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Als geeigneter, den Stand der Technik darstellender Maßstab in diesem Sinne sind die einschlägigen DIN-Normen 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) und 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum), die DB-Richtlinie 813 (Personenbahnhöfe planen) und die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV anzusehen.

Den darin beschriebenen Anforderungen wird die zugelassene Planung der Vorhabenträgerin gerecht.

Im Hinblick auf das Zusammenspiel von Betriebsanlagen und eingesetzten Fahrzeugen ist bezüglich der Barrierefreiheit zunächst darauf hinzuweisen, dass Fahrzeuge von der (Bau-)Planfeststellung nicht erfasst werden. Im Zuge der Planfeststellung ist insoweit lediglich sicherzustellen, dass durch die Gestaltung der Betriebsanlage die geforderte möglichst weitreichende Barrierefreiheit nicht vereitelt wird.

Die RTW wird drei unterschiedliche Bahnsteighöhen bedienen, nämlich 960 mm und 760 mm über Schienenoberkante (SO) im Bereich der EBO-Strecken und 800 mm über SO im BOStrab-Bereich. Dabei orientiert sich die Planung der Bahnsteigkanten, die als Eisenbahnbetriebsanlagen im Zuge der RTW neu gebaut oder umfassend umgebaut werden (Neubau des HP Mörfelder Landstraße und der Außenbahnsteige Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag; Umbaumaßnahmen im Bf. Frankfurt-Stadion mit einer Anhebung der Gleislage) an dem in § 13 Abs. 1 EBO normierten Regelfall, wonach Bahnsteigkanten von Personenbahnsteigen auf 0,76 m gelegt werden sollen.

Darüber hinaus werden von der RTW im PFA Süd 1 weitere Bestandsbahnsteige bedient, deren Bahnsteigkanten eine Höhe von 0,76 m aufweisen (Regionalbahnhof Frankfurt-Flughafen), aber auch solche, die zum S-Bahn-Netz gehören und daher über Bahnsteigkanten von 0,96 m verfügen.

Die daraus resultierende Problematik von Stufen beim Ein- bzw. Ausstieg ergibt sich folglich nicht aus der Entscheidung zugunsten einer Zweisystembahn, sondern ist bereits im Eisenbahnrecht angelegt, das keine verbindliche und einheitliche Bahnsteighöhe kennt (s. § 13 Abs. 1 S. 1, 2. HS EBO: Höhen von unter 0,38 m und über 0,96 m sind unzulässig).

Darüber hinaus sind aufgrund systembedingter differierender Lichtraumprofile von Eisenbahnen und Stadtbahnen unterschiedliche Abstände zur Bahnsteigkante zu überbrücken.

Auch wenn die VO (EU) Nr. 1300/2014 auf Strecken wie die der RTW, welche vom übergeordneten Netz ausgenommen sind, nicht gilt (vgl. Art. 2 Abs. 2 S.2 der TSI, § 2 b AEG), so liefern die darin geregelten Anforderungen doch den maßgeblichen Anhaltspunkt für die Beurteilung der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität im Hinblick auf das Zusammenspiel der hier relevanten Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“. Die zulässigen Ein-/Ausstiegsdifferenzen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug betragen bei 0,76 m-Bahnsteigen +23/-16 cm (s. TSI, Anhang, Nr. 4.2.2.11., Tabelle 8), bei 0,96 m-Bahnsteigen werden als "Sonderfall Deutschland" sogar Höhendifferenzen von +23/-23 cm zugelassen (vgl. TSI, Anhang, Nr. 7.3.2.6, Tabelle 20). Die Abstände zur Bahnsteigkante dürfen bei beiden Bahnsteighöhen auf geradem, ebenem Gleis nicht mehr als 20 cm betragen.

Damit sind formal sogar die Anforderungen gewährleistet, die für Strecken des übergeordneten Netzes gelten. Allerdings ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei Ausstiegsdifferenzen von +/- 16 cm eine Nutzung der Eisenbahnbetriebsanlagen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe nicht zu gewährleisten und wird damit heutigen Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht gerecht.

Die Gewährleistung der Barrierefreiheit muss daher fahrzeugseitig sichergestellt werden. Die Berücksichtigung dieser Anforderungen ist technisch möglich. Allerdings müssen die Spezifikationen, denen das Fahrzeug gerecht werden muss, bereits im Lastenheft definiert werden. Aus diesem Grund wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, die diesbezüglichen Anforderungen an das Fahrzeug mit den zuständigen Behörden (EBA, TAB) frühzeitig abzustimmen, um sicherzustellen, dass eine Bedienung der Bahnsteigkanten des S-Bahnnetzes aus Gründen der Barrierefreiheit zugelassen werden kann.

14. Brandschutz

Belange des Brandschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Vorhabenträgerin hat mit den Planunterlagen ein auf der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG, 2012“ und der Richtlinie 813.0202 „Bahnsteigzugänge konstruieren und bemessen“ basierendes Zuwegungs- und Rettungswegekonzept (Anlage 23.1a) vorgelegt und die diesem Konzept zugrundeliegenden Erwägungen in Kapitel 13 des Erläuterungsberichtes (Anlage 1.1b) beschrieben. Dieses Konzept

wurde den zuständigen Behörden zur Prüfung vorgelegt. Beanstandungen ergaben sich nicht.

15. Kampfmittelbelastung

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich die von der zugelassenen Planung umfassten Flächen in einem Bombenabwurfgebiet und im Bereich von ehemaligen Flakstellungen befinden. Auf solchen Flächen muss grundsätzlich vom Vorhandensein von Kampfmitteln ausgegangen werden.

Um zu vermeiden, dass es im Zuge der Bauausführung in Folge einer möglichen Kampfmittelbelastung zu einer Gefahr für Leben, Gesundheit oder Eigentum kommt, waren der Vorhabenträgerin daher Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung (A. V. 9) aufzuerlegen.

16. Leitungsschutz

Das Vorhaben berührt die Anlagen verschiedener Leitungsträger, die in das Anhörungsverfahren einbezogen wurden.

Planfeststellungspflichtiger Leitungsbestand ist von dem Vorhaben nicht betroffen.

Die mit Antragstellung vorgelegten Planunterlagen – insbesondere der koordinierte Leitungsplan und das Bauwerksverzeichnis – wurden im Zuge des Verfahrens auf der Grundlage der Stellungnahmen der betroffenen Leitungsträger fortgeschrieben. Soweit Leitungen nicht nur gesichert, sondern auch verlegt werden müssen, wird nach gegenwärtigem Erkenntnisstand eine Nutzung von Grundstücken Privater nicht erforderlich, so dass es der Aufnahme diesbezüglicher dinglicher Sicherungen in den Grunderwerbsunterlagen nicht bedurfte.

Mit den unter A. V. 10 aufgenommenen Nebenbestimmungen sowie den seitens der Vorhabenträgerin gegebenen Zusagen wird den berechtigten Belangen der betroffenen Leitungsträger im Zusammenhang mit notwendig werdenden Sicherungen und ggf. Verlegungen von Leitungen einschl. aller zugehörigen Anlagen im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

Über die Frage der Kostentragung wird im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden. Diese richtet sich für die Ver- und Entsorgungsleitungen nach bürgerlichem Recht und fachgesetzlichen Regelungen bzw. nach bestehenden oder noch abzuschließenden vertraglichen Vereinbarungen. Hinsichtlich der Kostentragungspflicht für die Verlegung von Telekommunikationsanlagen gelten die gesetzlichen Regelungen des TKG.

17. Eigentum

17.1 Unmittelbare Inanspruchnahme

Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens erfordert lediglich in geringem Umfang den unmittelbaren Zugriff auf privates Eigentum in Gestalt des dauerhaften Entzugs, die auf die Bauzeit beschränkte vorübergehende Nutzung bzw. die Beschränkung in der Nutzung und die dingliche Belastung von Grundstücken bzw. Teilen davon. Im Wesentlichen werden Grundstücke in Anspruch genommen, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand (Bund, Land Hessen, Gemeinden, bundeseigene Deutsche Bahn AG) befinden, für die die Eigentumsgarantie des Artikel 14 GG nicht gilt.

Die Zulassung des Vorhabens beinhaltet die Entscheidung, welche Flächen für das Vorhaben benötigt und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden (sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung der Planfeststellung).

Der festgestellte Plan ist für die Enteignungsbehörde bindend. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (§ 22 AEG).

Die enteignungsrechtliche Vorwirkung macht es jedoch erforderlich, dass sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinandersetzt, ob der mit dem Vorhaben einhergehende Eingriff in das Eigentum erforderlich ist (§ 22 Abs. 1 S. 2 AEG). Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass jede Inanspruchnahme von Grundeigentum grundsätzlich mit einem, mitunter auch schwerwiegenden Eingriff für die betroffenen Eigentümer verbunden ist. Aber selbst für den Personenkreis, für den das Eigentum verfassungsrechtlich gewährleistet ist (Art. 14 Abs. 1 GG), genießt deren Interesse an der Erhaltung der Eigentumssubstanz keinen absoluten Schutz, sondern gehört zu den von einem Planungsvorhaben berührten abwägungserheblichen Belangen. Eine Enteignung zum Wohl der Allgemeinheit ist zulässig (Art. 14 Abs. 3 GG), die Eingriffe in das Eigentum sind jedoch auf das unumgängliche Mindestmaß zu beschränken.

Auf der Grundlage dieser Erwägungen stellen sich die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das Eigentum sowohl im Hinblick auf die Betroffenen Privater als auch bezüglich derjenigen der öffentlichen Hand als zulässig dar. Der festgestellte Plan trägt den technischen Anforderungen Rechnung und wurde soweit möglich optimiert, um die Inanspruchnahme des Grundeigentums Dritter zu minimieren.

So konnte von der im ursprünglichen Plan zum Zweck der Baustelleneinrichtung vorgesehenen vorübergehenden Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstücks

Gemarkung Niederrad, Flur 27, Flurstück 121/6 (Ifd. Nr. 018 GEV) durch eine Optimierung der Bauablaufplanung abgesehen werden.

Soweit darüber hinaus Grundstücke Privater zur Inanspruchnahme vorgesehen sind, handelt es sich zum einen um für Aufforstungen vorgesehene Flächen, für welche bereits Aufforstungsgenehmigungen erwirkt wurden und deren Inanspruchnahme mit den Eigentümern einvernehmlich abgestimmt ist. Zum anderen betrifft die Inanspruchnahme von Flächen Dritter die Teilfläche eines östlich des Bahnhofs Neu-Isenburg gelegenen Grundstücks (Baustellenerschließung, BE-Fläche) sowie mehrere Grundstücke im Bereich des Versickerungsbeckens Adolf-Miersch-Straße, das sowohl für die Entwässerung der RTW- als auch der DB-Anlagen genutzt wird. Diese Anlage ist daher, in etwas geringerer Größe, zugleich Gegenstand des von der DB Netz AG beantragten Planfeststellungsverfahrens für den Umbau Knoten Sportfeld, 2. Ausbaustufe. Für dieses Vorhaben liegt zwischenzeitlich ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Die diesbezüglichen Darstellungen in den Planunterlagen der RTW sind daher nunmehr allein für die über die Festsetzungen des vorgenannten Beschlusses hinausgehenden Inanspruchnahmen relevant. Im Übrigen ergeben sich die Rechtsfolgen der Inanspruchnahme der für das Versickerungsbecken benötigten Flächen aus dem zuvor genannten Planfeststellungsbeschluss für das DB-Vorhaben.

Eine Minimierung der Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter kommt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht, so dass die verbleibenden Eingriffe bei der Abwägung mit den für das Vorhaben streitenden Belangen zurückgestellt werden können.

Ansonsten betreffen die mit dem Vorhaben einhergehenden unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahmen ausschließlich Flächen der öffentlichen Hand sowie der im Eigentum des Bundes stehenden Deutsche Bahn AG.

Diesbezüglich sieht die Vorhabenträgerin zwischenzeitlich entgegen der ursprünglichen Planung davon ab, von der Planung überlagerte Verkehrsflächen (Eisenbahnbetriebsanlagen, öffentliche Straßen, Privatwege, Bundeswasserstraße) erwerben oder die Inanspruchnahme dinglich sichern zu wollen. Stattdessen ist nunmehr vorgesehen, für die aus den Planunterlagen ersichtliche, in ihrem Umgriff erforderliche Inanspruchnahme dieser Flächen Nutzungs- bzw. Gestattungsverträge abzuschließen. Diesbezüglich besteht Einvernehmen mit den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Straßenbaulastträgern und Eigentümern. Die Inanspruchnahme von Flächen der Bundeswasserstraßenverwaltung (Gewässermaßnahme Flörsheim – K 10) ist nicht mehr Gegenstand des Verfahrens, weil diese im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Bundeswasserstraße Main benötigt werden und daher nicht zur Verfügung gestellt werden können.

Soweit im Umfeld des Bf. Dreieich-Buchsschlag Grundstücke der Stadt Dreieich in Anspruch genommen werden, ist zunächst nochmals darauf hinzuweisen, dass gemeindeeigenes Eigentum nicht den grundrechtlichen Eigentumsschutz des Artikel 14 Abs. 1 GG genießt (vgl. grundlegend BVerfG, Beschluss vom 8. Juli 1982 – 2 BvR 1187/80 –, BVerfGE 61, 82-118). Gleichwohl kann sich die Gemeinde gegen die Beeinträchtigung solcher Rechte wenden, die ihr unterhalb der Grundrechtsebene durch die einfachen Gesetze – bspw. § 903 BGB – gewährt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. Juni 2001, BVerwGE 114, 301 m. w. N.). Vorliegend werden Teile der gemeindeeigenen walddparkartigen und denkmalgeschützten Grünanlage zwischen dem Bahnhof und der Villenkolonie sowie Verkehrsflächen im Bereich des Zugangs zur Personenunterführung des Bahnhofs und der Ernst-Ludwig-Allee in Anspruch genommen (insg. 320 m² Erwerb, 46 m² dingliche Sicherung und 621 m² vorübergehende Inanspruchnahme). Diese Inanspruchnahme dient der Errichtung des Zugangs zu dem Außenbahnsteig, des Betriebsgebäudes und der vier Mitarbeiter-Stellplätze. Wie bereits dargelegt ist die Variantenwahl zugunsten des Außenbahnsteigs nicht zu beanstanden und auch bezüglich der Standorte für Betriebsgebäude und Stellplätze sind keine zumutbaren, besser geeigneten Standorte ersichtlich (vgl. dazu C. III. 3.3.5, C. III. 11). Die Vorhabenträgerin hat die Eingriffe minimiert, sieht in Bezug auf die vorübergehenden Inanspruchnahmen Wiederherstellungsmaßnahmen und hinsichtlich der dauerhaften Inanspruchnahmen Kompensationsmaßnahmen vor. Sie hat damit die Maßnahmen ausgeschöpft, die ihr zur Verfügung stehen, um die Beeinträchtigungen zu minimieren. In dem verbleibenden Umfang ist die Inanspruchnahme gemeindlicher Grundstücke zur Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens erforderlich und nicht zu vermeiden.

17.2 Mittelbare Inanspruchnahme

Im Gegensatz zu dem tatsächlichen Zugriff auf die betroffenen Grundstücke ist die mittelbare Inanspruchnahme dadurch gekennzeichnet, dass Grundstücke lediglich aufgrund der durch das Vorhaben veranlassten Situationsveränderung in der Umgebung eine Beeinträchtigung erfahren.

Bei mittelbaren Rechtsbeeinträchtigungen durch nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die sich als ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums nach § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG darstellen, ist über Ausgleichsansprüche dem Grunde nach in der Planfeststellung zu entscheiden.

Eine ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums liegt vor, wenn erhebliche und deshalb billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen und die Auflage von an sich erforderlichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG unterbleibt, weil sie untunlich oder mit dem Vorhaben nicht zu vereinbaren sind.

Derartige Einwirkungen auf das Eigentum sind trotz deren Unzumutbarkeit hinzunehmen, wenn in der Abwägung hinreichend gewichtige Belange des Allgemeinwohls für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen. Die darin liegende Beschränkung des Eigentums ist aber nur verhältnismäßig, wenn sie finanziell entschädigt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 -, juris, Rn. 71 ff.). Ein Anspruch auf Ausgleich aller Nachteile, die ein Vorhaben auslöst, besteht hingegen nicht.

Die aus der bauzeitigen und betriebsbedingten Immissionsbelastung resultierenden mittelbaren Auswirkungen sind in Kapitel C. III. 5 abgehandelt, so dass insoweit darauf verwiesen wird.

Ein finanzieller Ausgleich für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen ist nur auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG geboten. Für die bauzeitlichen Immissionen sowie die betriebsbedingten Luftschall-, Erschütterungs- und Körperschallimmissionen wurde insoweit die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle bestimmt, bei deren Überschreiten den Betroffenen eine Entschädigung dem Grunde nach zuerkannt wurde. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter A. V. 2.1.3, A. V. 2.2 und A. V. 2.4 sowie C. III. 5.3.1, C. III. 5.3.2 und C. III. 5.4 wird verwiesen.

Für eine darüber hinaus gehende Regelung zur Abgeltung vermeintlicher Wert- oder Mietwertminderungen besteht dagegen keine gesetzliche Grundlage. Ein finanzieller Ausgleich für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen ist nur auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG geboten. Diese Entschädigungsregelung dient als Surrogat für an sich gebotene, aber untunliche oder mit dem Vorhaben nicht vereinbare Schutzvorkehrungen. Sie ist nicht dazu bestimmt, einen Ausgleich für Verkehrs- oder Mietwertminderungen zu gewähren, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelung hinausgehen. Die maßgebliche Grenze für Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungsregelung ist vielmehr einheitlich zu bestimmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, juris).

Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch

zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflussosphäre des Planungsträgers (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04, juris, Rn. 402 mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung des BVerwG und des BVerfG).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass auch solche planbedingten Minderungen des Verkehrswertes (bzw. des Mietwertes), die über den Schutzbereich des § 74 Abs. 2 HVwVfG hinaus durch das Planvorhaben ausgelöst werden, beachtlich sein können und als private Belange abgewogen werden müssen. Sie kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens so gewichtig ist, dass die Belange der Betroffenen ohne finanziellen Ausgleich dahinter zurücktreten müssen. Wertverluste, die so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird, treten nicht ein. Eine derartige, nicht mehr im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmende Beschränkung der Eigentumsgarantie liegt erst dann vor, wenn das Eigentum in seinem Wert soweit gemindert wird, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, juris, Rn. 404; BVerfG, Beschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08, juris, Rn. 48 ff.). Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde hat das Vorhaben keine derartigen unvertretbaren Wertminderungen zur Folge. Streitig dürfte in diesem Zusammenhang bereits sein, ob das Vorhaben überhaupt zu einer Minderung des Verkehrswertes führt oder ob die verbesserte Anbindung an den ÖPNV nicht vielmehr eine Verbesserung der Verwertungsaussichten zur Folge hat.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Verkehrswert allein keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Der Verkehrswert ist vielmehr von vielen Faktoren abhängig, die im Rahmen der Abwägung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. Februar 1995 – 4 NB 17.94). Auch Mietwerteinbußen als solche gehören nicht zum Abwägungsmaterial (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2005 – 9 A 80.03).

Sonstige Gesichtspunkte, die zu einer unzumutbaren und daher ausgleichspflichtigen mittelbaren Inanspruchnahme im o. g. Sinne führen könnten, wurden nicht vorgetragen und drängen sich der Planfeststellungsbehörde im Übrigen auch nicht auf.

IV. Stellungnahmen der Behörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen

Inhaltliche Äußerungen Beteiligter, die im Verlauf des Anhörungsverfahrens nicht ihre Erledigung gefunden haben, sind in die Entscheidungsfindung einbezogen und im Rahmen des der Planfeststellungsbehörde eingeräumten Planungsermessens berücksichtigt worden.

Soweit – davon abweichend – gesetzliche Bestimmungen die Zustimmung der fachrechtlich zuständigen Behörde vorsehen – wie dies bspw. mit Blick auf die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis erforderlich ist –, ist das Einvernehmen mit der betreffenden Fachbehörde hergestellt worden.

Äußerungen beteiligter Behörden und Träger öffentlicher Belange, bei denen eine Betroffenheit in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen möglich ist, werden in Kapitel C. V. abgehandelt.

V. Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über Einwendungen, über die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens keine Einigung erzielt werden konnte (§ 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG). Einer ausdrücklichen Entscheidung über jede einzelne Einwendung im Tenor des Beschlusses bedarf es nicht.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Themen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses abgehandelt worden sind, z. B. bei den Planungsalternativen oder dem Immissionsschutz, wird nachfolgend auf die entsprechenden Ausführungen verwiesen.

Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Die Kommunen, in denen jeweils eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans mit anonymisiertem Grunderwerbsverzeichnis zwei Wochen zur Einsicht ausliegen werden, erhalten separate Verzeichnisse, anhand der die jeweilige Einwendungsnummer und die im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Grundstücke zugeordnet werden können.

1. Sü1_B 05

Die Beteiligte hat neben ihrer Stellungnahme als in das Verfahren einzubeziehende Gemeinde explizit auch Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Zur Begrün-

dung wird eine Verletzung ihres verfassungsrechtlich garantierten Selbstverwaltungsrechtes, insbesondere ihrer Planungshoheit vorgetragen.

Wie die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung bereits zutreffend dargelegt hat, vermittelt die gemeindliche Planungshoheit nach der ständigen Rechtsprechung nur dann eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört, es wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt. Zudem ist die Planungshoheit betroffen, wenn ein Vorhaben die Umsetzung bestehender Bebauungspläne faktisch erschwert oder die in ihnen zum Ausdruck kommende städtebauliche Ordnung nachhaltig stört. Unter dieser Voraussetzung kann auch die Beeinträchtigung bereits verwirklichter Bebauungspläne einen abwägungserheblichen Belang darstellen. Die Berücksichtigung rein tatsächlicher Entwicklungen wird hingegen nicht von der Planungshoheit umfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. April 2017 - 9 A 30/15 -, BVerwGE 159, 1-8, juris, Rn. 23 und die Darlegungen unter C. III. 4.3).

Dem Vorbringen, das Vorhaben bewirke zusätzlichen Parkdruck, zu dessen Bewältigung die finanziellen Mittel fehlten, ist entgegenzuhalten, dass die Schaffung und Bereitstellung von ausreichendem Parkraum nicht zu den Kernaufgaben der Vorhabenträgerin gehört, sondern vielmehr dem Aufgabenkreis der Gemeinde zuzuordnen ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Darstellungen unter C. I. 1 verwiesen. Ergänzend dazu ist einzuräumen, dass intermodale Verkehrsangebote wie P+R- oder B+R-Anlagen eine wichtige Rolle spielen und die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die Angebote des ÖV angenommen werden. Dies ist auch dem Land Hessen und dem RMV als zuständiger Aufgabenträgerorganisation für den ÖPNV bewusst. Aus diesem Grund werden die Investitionen für die genannten Anlagen mit Mitteln des GVFG bzw. des Entflechtungsgesetzes gefördert. Die RMV GmbH unterstützt im Rahmen der Stationsentwicklung auch Maßnahmen für P+R, indem sie sich an den Planungskosten für Bedarfsermittlung, Planung und Antragstellung beteiligt (vgl. RMV, Maßnahmenplan Park+Ride, https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/RMV_DE/Der_RMV/Aufgaben_der_RMV_GmbH/Massnahmenplan_PuR.pdf, abgerufen am 8. Dezember 2021). Die Darstellung, die Kommune werde mit der Lösung der Problematik – insbesondere der Finanzierung – alleine gelassen, ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar.

Soweit die Beteiligte die mit dem Vorhaben verbundene Lärmbelastung thematisiert, ist zunächst festzuhalten, dass eine Gebietskörperschaft unter Berufung auf ihre Planungshoheit oder ihre sonstigen Belange keine umfassende objektiv-rechtliche Planüberprüfung fordern kann. Vermeintlich rechtlich unzulässige Lärmbelastungen von

Bewohnern ihres Gemeindegebiets sind keine Aspekte, die sie als eigene Belange der Gemeinde geltend machen kann. Es gehört nicht zu ihren Aufgaben, ihre Bürger vor Lärmbelästigungen oder sonstigen Gesundheitsgefahren zu bewahren. Vielmehr bleibt es der Eigeninitiative der jeweiligen Betroffenen überlassen, sich selbst gegen Lärmimmissionen zur Wehr zu setzen (vgl. Hessischer VGH, Gerichtsbescheid vom 8. April 2013 – 2 C 595/12.T –, juris, Rn. 19).

Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit öffentlicher Einrichtungen der Gemeinde, die dagegen als Verletzung des kommunalen Selbstverwaltungsrechtes zu betrachten wäre, geht mit dem Vorhaben ebenfalls nicht einher. Die Planfeststellungsbehörde geht insoweit davon aus, dass es sich bei dem IP 211 (Haus Falltorweg) um eine öffentliche Einrichtung der Gemeinde handelt. Dieser IP ist schalltechnisch untersucht worden. Im Ergebnis besteht für die Westfassade des 1. OG ein auf den Nachtzeitraum beschränkter Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach, sofern in dem Objekt eine Nutzung im Nachtzeitraum stattfindet. Ein weitergehender Lärmschutzanspruch besteht ausweislich der nachvollziehbaren Ermittlungen der Vorhabenträgerin dagegen nicht; die Lärmvorsorgewerte (Tag) der 16. BImSchV werden eingehalten. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf, dass die Betrachtungen nach der 16. BImSchV ausschließlich auf die Immissionen des Eisenbahnverkehrs abstellen. Die mit dem Straßenverkehr einhergehenden Lärmimmissionen sind dagegen lediglich bei der Betrachtung der Gesamtlärmimmissionen zu berücksichtigen und dies auch nur im Hinblick auf den Fahrvorgang. Aspekte wie Türeenschlagen, Kofferraum schließen, Unterhaltungen werden durch die verbindlich anzuwendenden Berechnungsvorschriften nicht erfasst. Insoweit ist jedoch zu konstatieren, dass die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes gegenüber dem Prognosenullfall insgesamt (Tag und Nacht) zu einer Verbesserung der Immissionssituation führen werden. Soweit die Gemeinde insofern eine prognostisch nicht zu fassende und daher als spekulativ zu bewertende Betrachtung des „Parkplatzsuchverkehrs“ fordert, ist festzuhalten, dass es die Gemeinde selbst in der Hand hat, diese Verkehre zu unterbinden (Bau P+R, Parkraumbewirtschaftung in den Wohngebieten). Wegen weiterer Einzelheiten zur Immissionsthematik wird auf die Darlegungen unter C. III. 5.3.1, insbesondere C. III. 5.3.1.1.6 verwiesen.

Mit der Verwirklichung des Vorhabens geht auch keine nachteilige Beeinträchtigung des Ortsbildes einher, das die Gemeinde aus der Verwirklichung im Umfeld der denkmalgeschützten Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag sowie einer mit den passiven Schallschutzmaßnahmen einhergehenden nachteiligen Veränderung der Außenfassaden der denkmalgeschützten Gebäude herleitet. Festzuhalten ist insoweit, dass die zuständige Denkmalschutzbehörde sowie die Denkmalfachbehörde frühzeitig in die Planungen einbezogen wurden und aus denkmalrechtlichen Gesichtspunkten bei

Beachtung der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen keine Bedenken gegen die Verwirklichung des Vorhabens bestehen (vgl. dazu A. V. 7.2, C. III. 4.3.3 und C. III. 11). Erforderliche Maßnahmen des passiven Schallschutzes müssen den Anforderungen des Denkmalschutzes genügen (A. V. 2.1.2), so dass nicht ersichtlich ist, inwiefern diese Maßnahmen das Ortsbild nachhaltig beeinträchtigen sollten.

Hinsichtlich der geltend gemachten Verletzung des Eigentums der Stadt Dreieich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Darlegungen unter C. III. 17.1 verwiesen.

2. Sü1_T 36

Die Beteiligte wendet sich gegen die Trassierung der RTW im Bereich des Abzweigs in Richtung Neu-Isenburg und fordert eine Umplanung, die eine höhenfreie Querung des geplanten Radschnellwegs Darmstadt – Frankfurt sicherstellt. Dieser Forderung kann im Zuge der Planfeststellung nicht entsprochen werden. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 3.3.2.1 wird verwiesen.

3. Sü1_V 01

Die Beteiligte weist auf Verbesserungspotentiale der Planung hin und unterbreitet konkrete Vorschläge zur weiteren Optimierung des dem Grunde nach unterstützten Vorhabens.

Insoweit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zunächst darauf hinzuweisen, dass die DB Netz AG mit der Erstellung einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung beauftragt und darin nachgewiesen wurde, dass auf der Grundlage der Planung ein stabiler Betrieb möglich ist, um die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele zu erreichen. Der Gegenstand der Planfeststellung ist auf die Zulassung des Vorhabens und die notwendigen Folgemaßnahmen begrenzt. Darüber hinaus gehende Maßnahmen mögen wünschenswert sein, sie sind aber nicht notwendig im Sinne des Gesetzes und können daher nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden.

Dies gilt auch für Maßnahmen, die nicht den Regelbetrieb betreffen, sondern vorgehalten werden, um bei Betriebsstörungen den schienengebundenen Betrieb der RTW aufrechterhalten zu können. Soweit damit zugleich angestrebt wird, den Eisenbahnverkehr insgesamt sowohl im Regelbetrieb als auch bei Betriebsstörungen verbessern bzw. fortführen zu können, wird noch deutlicher, dass diese Maßnahmen von dem Planungsziel der RTW nicht gedeckt sind, es sich vielmehr um unzulässige Vorratsplanungen handeln würde, für die die Planungskompetenz überdies bei Dritten liegt. Sofern solche Maßnahmen für geboten erachtet werden, ist es an der RMV

GmbH als der für die Organisation des schienengebundenen ÖPNV zuständigen Aufgabenträgerorganisation, die Planung dieser Infrastrukturmaßnahmen zu beauftragen.

Die Beschränkung der Planfeststellung auf das Notwendige im vorgenannten Sinn trägt dem Umstand Rechnung, dass Maßnahmen, die nachteilige Auswirkungen auf Rechte Dritter oder öffentliche Belange haben, immer auch gerechtfertigt sein müssen.

Zudem sind die Erwägungen der Beteiligten ausschließlich durch eisenbahnbetriebliche Erwägungen getragen, andere ebenfalls in die Entscheidungsfindung einzubeziehende Belange bleiben dagegen unberücksichtigt. In besonderem Maße gilt das für das angesprochene zweigleisige Überwerfungsbauwerk im Bahnhof Frankfurt-Stadion sowie die geforderte zweigleisige eigenständige Streckenführung im Abschnitt Frankfurt Forsthaus – Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Isenburg-Zentrum, bei denen insbesondere wasserrechtliche Fragestellungen und die Eingriffe in den Wald, der zumindest teilweise als Bannwald ausgewiesen ist, von Bedeutung sind.

Auch wenn die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung ist (s. C. III. 1.3), so bleiben die diesbezüglichen Ausführungen der Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung dennoch richtig. Das Vorhaben muss den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit genügen, weil die Förderfähigkeit des Vorhabens nach den Bestimmungen des GVFG unter diesem Gesichtspunkt geprüft wird. Maßnahmenbestandteile, die für das Erreichen der Planungsziele der RTW nicht erforderlich sind, erhalten daher keine Förderung und können daher auch vor diesem – nicht planfeststellungsrelevanten – Hintergrund nicht zum Gegenstand der Planung gemacht werden.

Im Übrigen verkennt die Beteiligte bei ihren Überlegungen das Planungsziel der RTW. Zwar verkehrt die RTW teilweise über bestehende Eisenbahnbetriebsanlagen und ergänzt diese dort, wo es für einen stabilen Betriebsablauf notwendig ist. Im Kern bleibt die RTW aber eine Stadtbahn, die als eigenständige Linie geplant und nicht dafür vorgesehen ist, möglichst viele Verknüpfungen mit dem Bestandseisenbahnnetz zu generieren. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die RTW auf die Bedienung von Stadionverkehren nicht ausgelegt ist und diesem Verkehrsbedarf weder gerecht werden kann noch muss. Zur Begründung der alternierenden Halte an der Station Bf. Frankfurt – Stadion und Mörfelder Landstraße wird auf Kapitel C. III. 4.2.2 verwiesen. Sicherheitsbedenken, wie sie von der Beteiligten vorgetragen wurden, hat im Zuge des Anhörungsverfahrens weder die RMV GmbH noch die DB AG vorgebracht. Im Übrigen wäre solchen Sicherheitsbedenken, sollten sie im laufenden Betrieb tatsächlich auftreten, durch geeignete betriebliche Maßnahmen, bspw. mittels Durchsagen, zu begegnen.

Soweit die Beteiligte einen Widerspruch der vorliegenden Planung zu den Regelungen des Bundesverkehrswegeplans in Bezug auf das darin zum Knoten Frankfurt benannte zweigleisige Überwerfungsbauwerk im Bereich des Bf. Frankfurt –Stadion zu erkennen glaubt, aber auch in Bezug auf die Forderung, die Bahnsteiglängen nicht an dem RTW-Betriebskonzept, sondern auf andere Zuglängen auszurichten, nimmt die Planfeststellungsbehörde Bezug auf die Darlegungen unter C. III. 3.3.1.

Die konzeptionellen Überlegungen zur Veränderung der Trassenführung dergestalt, dass der Endhalt in Dreieich-Buchsschlag aufgegeben und stattdessen eine zweigleisige Trassierung nach Neu-Isenburg vorgenommen werden soll, ist einer Überprüfung im Zuge der Variantenentscheidung nicht zugänglich. Die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 3.2 gelten insoweit entsprechend.

Bezüglich der aus Sicht der Planfeststellungsbehörde tragfähigen Variantenentscheidung zugunsten des Außenbahnsteigs in Dreieich-Buchsschlag wird auf die Darlegungen in den Planunterlagen [vgl. Anlage 1.1b (Erläuterungsbericht), Kap. II. 4.4, Anlage 3.3 (Variantenuntersuchung 20 und 22)] und in Kapitel C. III. 3.3.2 – insbesondere C. III. 3.3.5 – dieser Entscheidung verwiesen.

Entgegen der Auffassung der Beteiligten sind die Planunterlagen auch vollständig. Das grundsätzliche Betriebskonzept liegt den Unterlagen bei. Darüber hinaus gehender Angaben, bspw. im Hinblick auf Fahrplankonzept u. ä., bedarf es im Rahmen der Planfeststellung nicht. Auch die Bauphasen sind in Kapitel 9 des Erläuterungsberichts verbal und skizzenhaft umschrieben, die Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen in Anlage 14 dargestellt.

Soweit die Gewährleistung der Barrierefreiheit von der Beteiligten angezweifelt wird, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die der Vorhabenträgerin auferlegte Nebenbestimmung A. V. 8.18 und die Darlegungen unter C. III. 13. Im Hinblick auf die Fahrzeuge sind in der (Bau-)Planfeststellung keine weitreichenderen Darlegungen geboten. Im Übrigen ist die Tragfähigkeit des Konzeptes mit 100 Meter langen Fahrzeugen auch unter Berücksichtigung der Anforderungen im hier nicht gegenständlichen PFA Süd 2 zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht fraglich, denn zumindest bis zum ursprünglich vorgesehenen Endhaltepunkt Neu-Isenburg Zentrum ist die Führung der RTW auf einem unabhängigen Bahnkörper gesichert.

Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen sieht die Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit, den Vorschlägen der Beteiligten zu folgen und die Vorhabenträgerin zur Ergänzung ihrer Planung anzuhalten.

4. Sü1_V 02

Die Stellungnahme bezieht sich zum Teil augenscheinlich auf den PFA Süd 2, inso- weit ist die Stellungnahme verfrüht erhoben und daher unzulässig. Soweit die Stel- lungnahme auf den PFA Süd 1 abzielt, ist Folgendes festzuhalten:

Die Eingriffe in den Wald werden auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt, die zuständigen Natur- und Forstbehörden haben dem Eingriff in der festgestellten Aus- prägung unter Auflagen zugestimmt. Auf die diesbezüglichen Darstellungen im Be- schluss (C. III. 8 und C. III. 9) wird verwiesen. Unter anderem wurde eine umwelt- fachliche Baubegleitung beauftragt. Die Ausführung der Kompensationsmaßnahmen wird mit den insoweit zuständigen Fachbehörden, der Oberen Naturschutzbehörde und der Oberen Forstbehörde, abgestimmt.

Die vorgesehenen Wiederherstellungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnah- men im Umfeld der Kleingartenanlage Fischer-Lucius stellen sicher, dass der beste- hende Charakter mit Wald- und Strauch-Vegetation weitgehend erhalten bleibt.

Den Amphibien- und Reptilien-Vorkommen und –Wanderwegen wird durch die Pla- nung und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 5) im ge- botenen Umfang Rechnung getragen. Auf die Darlegungen unter C. III. 8 wird Bezug genommen.

Zur unberücksichtigten Forderung einer höhenfreien Querung des Radschnellweges Darmstadt – Frankfurt am Main wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 3.3.2.1 verwiesen.

Die Errichtung der Eisenbahnbetriebsanlagen ohne Oberleitung und die Ausführung als Rasengleis lassen die einschlägigen technischen Regelwerke nicht zu.

Bezüglich der angesprochenen Mobilitätsstation am Bf. Neu-Isenburg wird auf die Darlegungen unter C. III. 4.3.3 verwiesen.

Den Belangen des Schallschutzes wurde seitens der Vorhabenträgerin Genüge ge- tan. Über die rechtlichen Verpflichtungen hinaus sieht sie auch für die betroffene Be- bauung in Neu-Isenburg überobligatorischen Schallschutz vor, indem sie bei den vor- gesehenen Schallschutzmaßnahmen nicht auf den aus Sicht der Betroffenen nach- teiligen Prognosehorizont 2030, sondern auf das Prognosejahr 2025 abstellt.

5. Sü1_E 001

Soweit mit der Einwendung geltend gemacht wird, als Bürger Neu-Isenburgs und Radfahrer von den geplanten Baumaßnahmen am Bahnhof Neu-Isenburg direkt be- troffen zu sein, ist schon fraglich, ob überhaupt eine Einwendungsbefugnis besteht.

Der die Einwendungsbefugnis tragende Begriff der Betroffenheit in eigenen Belangen setzt voraus, dass es sich insoweit um Interessen handelt, die nach dem maßgeblichen Fachplanungsrecht oder den bei der Planfeststellung zu beachtenden bzw. anzuwendenden Vorschriften rechtlich relevant sind oder sein können. Auf die Zurverfügungstellung, den Erhalt bzw. die Änderung von öffentlichen Verkehrsanlagen haben Dritte jedoch gerade keinen Anspruch.

Auch mit Blick auf die Fortführung der RTW in Richtung Neu-Isenburg (PFA Süd 2) besteht im Zusammenhang mit der Planfeststellung für den PFA Süd 1 keine Einwendungsbefugnis, weil entgegen der mit der Einwendung suggerierten Einschätzung kein Zwangspunkt für die ggf. bestehende spätere (mittelbare) Betroffenheit des Einwenders geschaffen wird. Die Fortführung der RTW bis Neu-Isenburg-Zentrum ist regionalplanerisch abgestimmt und auf bereits bestehendem eigenen Bahnkörper möglich, ohne dass eine wie auch immer geartete Betroffenheit des Einwenders erkennbar würde. Weshalb die Untersuchung einer Trassierung des Kreuzungsbauwerks der RTW in Richtung Neu-Isenburg, welche die komplette Führung in Richtung Neu-Isenburg in Tieflage ermöglichen würde, entbehrlich war, ist in Kapitel C. III. 3.3.3 erläutert, so dass darauf verwiesen wird. Der Einwender kann daher zur Verfolgung seiner rechtlichen Interessen auf das für den PFA Süd 2 durchzuführende Verfahren verwiesen werden.

Unabhängig davon vermag das inhaltliche Vorbringen des Einwenders die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht in Zweifel zu ziehen.

Der geforderten Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und der im Zuge dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung erarbeiteten Verkehrsprognose bedarf es im Rahmen der Planfeststellung nicht. Zur Begründung dieser Rechtsauffassung wird auf die Kapitel C. I. 6.3 und C. III. 1 verwiesen.

Entgegen der Einschätzung des Einwenders ist in der Zuordnung des Kreuzungsbauwerks in Richtung Neu-Isenburg zum PFA Süd 1 auch keine unzulässige Vorfestlegung in Bezug auf den PFA Süd 2 zu sehen. Einerseits erfolgte die Abschnittsbildung unter Beachtung der insoweit maßgeblichen Anforderungen, wobei im Eisenbahnrecht keine Abschnitte mit eigenem Verkehrswert gebildet werden können/müssen (vgl. C. III. 2), andererseits folgt daraus nicht zwangsläufig die Führung der RTW bis in das Neu-Isenburger Wohngebiet Birkengewann, sondern lässt auch noch die Option für das Ende der RTW am Haltepunkt Neu-Isenburg-Zentrum (s. o.). Unüberwindliche Hindernisse für diese Fortführung nach Neu-Isenburg sind nach gegenwärtigem Erkenntnisstand nicht zu besorgen. Insbesondere steht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ernstlich in Zweifel, dass die Fortführung nach Neu-Isenburg den fachplanungsrechtlichen Zielsetzungen entspricht und daher ein Bedarf besteht.

Die Verlängerung nach Neu-Isenburg schafft eine heute noch nicht bestehende Verkehrsverbindung und bewirkt daher eine Verbesserung der Verkehrsbedienung. Ein planerischer Missgriff, der die Planrechtfertigung zweifelhaft erscheinen lassen könnte, ist jedenfalls aus heutiger Sicht nicht erkennbar.

Die von dem Einwender angesprochene Variante einer Trassierung der RTW nach Dreieich-Buchsschlag auf den S-Bahn-Gleisen der Eisenbahnstrecke 3688 wurde von der Vorhabenträgerin geprüft, sie stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (s. C. III. 3.3.4). Die Betrachtung von Bus-Alternativen musste im Zuge der Variantenprüfung ebenso wenig näher in den Blick genommen werden wie Alternativen, die auf die Realisierung eines gänzlich anderen Vorhabens hinauslaufen (C. III. 3.2).

Zur geforderten Schaffung zusätzlicher Parkplätze und einer Verbesserung der Zuwegung durch die Unterführung sowie der Anbindung der Bushaltestellen ist festzuhalten, dass dies nicht Aufgabe der RTW ist. Die Regelung des § 75 Abs. 1 HVwVfG verpflichtet die Vorhabenträgerin lediglich dazu, die durch das Vorhaben ausgelösten Konflikte für Anlagen Dritter zu lösen. Dem kommt die Vorhabenträgerin nach, indem sie bspw. die Eingriffe in die vorhandene P+R-Anlage durch Schaffung ersatzweiser Stellplätze ausgleicht (vgl. C. I. 1).

Bezüglich der Trogbauwerke und des Kreuzungsbauwerkes ist zunächst zu konstatieren, dass die EBA-RL „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ auf das Bauwerk nicht anwendbar ist (vgl. Nr. 1.2 der RL). Im Übrigen trägt die Planung den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes im gebotenen Umfang Rechnung. Die Planunterlagen beinhalten hinreichende Ausführungen zu dieser Thematik, die den in ihrem Zuständigkeitsbereich betroffenen Brand- und Katastrophenschutzbehörden im Zuge des Anhörungsverfahrens keinen Anlass boten, gegen das Vorhaben Bedenken vorzubringen. Konzepte und Pläne zur konkreten Planung von Hilfs- und Rettungseinsätzen sind im Übrigen nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Entgegen der Ansicht des Einwenders ist die Vorhabenträgerin auch nicht verpflichtet, eine höhenfreie Kreuzung ihrer Strecke im Bereich des (rechtlich) bestehenden und im Zuge des Vorhabens zu modernisierenden Bahnübergangs Fischer Lucius mit dem kreuzenden Waldweg, über den die Führung des Radschnellweges Darmstadt – Frankfurt am Main angedacht ist, sicherzustellen (vgl. C. III. 3.3.2.1). Eine höhenfreie Gestaltung dieser Kreuzung durch die RTW hätte zwangsläufig größere und aufgrund der rechtlichen Gegebenheiten nicht zu rechtfertigende Eingriffe zur Folge.

Die Möglichkeiten zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen für die mit dem

Vorhaben einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Eingriff wurden geprüft. Über die vorgesehenen Maßnahmen hinaus bestehen jedoch keine Möglichkeiten der Realisierung. Dies gilt in besonderem Maße für die Kompensation der dauerhaften Eingriffe in den Wald (vgl. dazu die in Anlage 19.1b, Anhang 4 dokumentierte Recherche). Die daher gebotene Erweiterung des Suchraums wurde einvernehmlich mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt. Erhebliche nachteilige lokalklimatische Auswirkungen der vorhabenbedingten Rodungen sind nicht zu erwarten (vgl. C. II. 5.5).

6. Sü1_E 002

Eine Betroffenheit der Einwender in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs und im Hinblick auf die vermeintlich erschwerte Betreuung der Enkelkinder reicht dafür nicht aus.

Unabhängig davon sind in dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt keine Baumaßnahmen in der Carl-Ulrich-Straße vorgesehen. Im Übrigen existiert aber auch kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen. Ein besonderer Rechtsstatus wird nur dem Anlieger zugestanden, der auf die Straße zur Erschließung seines Grundstückes in besonderem Maße angewiesen ist. Eine Betroffenheit in diesem Sinne ist aber – wenn überhaupt – allenfalls im PFA Süd 2 gegeben; Zwangspunkte für die Betroffenheit in diesem Abschnitt werden mit dem planfestgestellten Abschnitt nicht geschaffen, so dass die Einwender auf das nachfolgende Verfahren verwiesen werden können.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

7. Sü1_E 003

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs, Fahrradfahrer und Pendler reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

8. Sü1_E 004

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürgerin Neu-Isenburgs, Fahrradfahrerin und Pendlerin reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

9. Sü1_E 005

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs, Fahrradfahrer und Pendler reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

10. Sü1_E 006

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürgerin Neu-Isenburgs, Fahrradfahrerin und Pendlerin reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

11. Sü1_E 007

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs, Fahrradfahrer und Pendler reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

12. Sü1_E 008

Die Einwendung thematisiert Beeinträchtigungen, die bei Realisierung des PFA Süd 2 befürchtet werden.

Konkrete Einwendungen gegen den verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt werden dagegen nicht geltend gemacht. Zwangspunkte in Bezug auf die vermeintliche Betroffenheit im PFA Süd 2 werden mit diesem Abschnitt nicht geschaffen. Die regionalplanerisch abgestimmte Fortführung der RTW bis Neu-Isenburg-Zentrum ist auf bereits bestehendem eigenen Bahnkörper möglich, ohne dass damit eine wie auch immer geartete Betroffenheit des Einwenders einherginge. Der Einwender kann daher zur Verfolgung seiner rechtlichen Interessen auf das für den PFA Süd 2 durchzuführende Verfahren verwiesen werden.

13. Sü1_E 009

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs, Fahrradfahrer und Pendler reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

14. Sü1_E 010

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürgerin Neu-Isenburgs, Fahrradfahrerin und Pendlerin reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

15. Sü1_E 011

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürgerin Neu-Isenburgs, Fahrradfahrerin und Pendlerin reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

16. Sü1_E 012

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürgerin Neu-Isenburgs, Fahrradfahrerin und Pendlerin reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

17. Sü1_E 013

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs, Fahrradfahrer und Pendler reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

18. Sü1E 014

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs, Fahrradfahrer und Pendler reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

19. Sü1_E 015

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des schriftlichen Vorbringens nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise, zumal unklar bleibt, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

Von Amts wegen geprüft wurden die Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Immissionsbelastung des Anwesens des Einwenders. Nicht gänzlich auszuschließen ist insoweit eine Betroffenheit durch die bauzeitliche Lärmbelastung. Die unter A. V. 2.4 aufgenommenen Nebenbestimmungen gewährleisten, dass eine ggf. bestehende Konfliktlage einer verträglichen Lösung zugeführt wird (vgl. zur Begründung auch die Darlegungen unter C. III. 5.4). Darüber hinaus sind keine dem Vorhaben zuzurechnenden unzumutbaren Immissionsbelastungen zu besorgen (vgl. zur Thematik C. III. 5.).

20. Sü1_E 016

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs und Berufspendler reicht dafür nicht aus. Die von dem Einwender geäußerte Befürchtung einer nachteiligen bau- und anlagebedingten Beeinträchtigung der Verkehrs- und damit einhergehend der Immissionssituation für seine Wohnanschrift bezieht sich erkennbar auf den PFA Süd 2. Zwangspunkte, die diese befürchtete Betroffenheit als unausweichlich erscheinen lassen, werden mit dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt jedoch nicht geschaffen. So ist die regionalplanerisch abgestimmte Fortführung der RTW bis Neu-Isenburg-Zentrum auf bereits bestehendem eigenen Bahnkörper möglich, ohne dass damit ein wie auch immer gearteter Eingriff in den Straßenzug der L 3117 einherginge. Der Einwender kann daher zur Verfolgung seiner rechtlichen Interessen auf das für den PFA Süd 2 durchzuführende Verfahren verwiesen werden.

Unklar bleibt zudem, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

21. Sü1_E 017

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragenen Betroffenheiten als Nutzer des ÖPNV und aufgrund ggf. unvermeidlicher baubedingter Einschränkungen reichen dafür nicht aus.

Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin erklärt, erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen des Busverkehrs in Neu-Isenburg als Folge des Vorhabens ausschließen zu können. Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs nach Realisierung der RTW obliegt weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers

(Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs zur Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleitungen im ÖPNV zu planen, zu organisieren und zu finanzieren (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob sich als Folge der RTW Änderungen zum Status Quo ergeben, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu beurteilen.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen von Wegebeziehungen und Umleitungen können – wie bei jeder anderen Baustelle dieses Ausmaßes – nicht ausgeschlossen werden. Diese Beeinträchtigungen müssen jedoch hingenommen werden, weil kein Anspruch auf den unbeeinträchtigten Erhalt des bestehenden Straßen- und Wegenetzes bzw. einer besonders vorteilhaften Anbindung an das öffentliche Wegenetz besteht.

Die vom Einwender unterstellte Schaffung von Zwangspunkten in Bezug auf die Fortführung der RTW im PFA Süd 2 geht mit dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt in Bezug auf eine etwaige Betroffenheit des Einwenders nicht einher. Das gilt auch im Hinblick auf die befürchtete Zusatzbelastung der Friedensallee. Die regionalplanerisch abgestimmte Fortführung der RTW zumindest bis Neu-Isenburg-Zentrum ist auf bereits bestehendem eigenen Bahnkörper möglich, ohne dass damit ein wie auch immer gearteter Eingriff in den Straßenzug der L 3117 einherginge.

Die weiteren Argumente des Einwenders decken sich mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

22. Sü1_E 018

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des schriftlichen Vorbringens nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs, Pendler und Nutzer der Bahn reicht dafür nicht aus.

Es besteht kein Anspruch auf die Schaffung, den Erhalt und die Änderung öffentlicher Verkehrsanlagen in einer bestimmten Art und Weise. Unklar bleibt überdies, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

23. Sü1_E 019

Eine Einwendungsbefugnis des Einwenders besteht nicht. Aus dem Vorbringen ist

nicht ersichtlich, inwieweit eigene Rechte des Einwenders oder schutzwürdige Interessen berührt sein sollten. Dies räumt der Einwender dem Grunde nach selbst ein, sieht aber eine Betroffenheit in eigenen Belangen darin, dass er die Urheberschaft der Idee des Fernbahntunnels für sich reklamiert und sein Interesse an der Verwirklichung dieses Projektes durch die RTW bedroht sieht.

Die Planfeststellungsbehörde vermag sich dieser Einschätzung nicht anzuschließen. Unabhängig davon, ob die RTW im Zusammenhang mit der Verwirklichung des Fernbahntunnels überhaupt relevant ist, ist nicht ersichtlich unter welchem Gesichtspunkt das vom Einwender proklamierte Interesse an der Verwirklichung *seines* Vorschlages schutzwürdig sein sollte. Vorgaben, die dazu verpflichten würden, derartige Ideen Dritter im Zuge der Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben zu berücksichtigen, existieren nicht. Eine Berücksichtigungspflicht kann sich u. U. aus dem Schienenwegeausbaugesetz ergeben, dessen Beachtung der Einwender aber nicht unter Berufung auf eigene Rechte für sich reklamieren kann.

Unabhängig davon hätte die Einwendung aber auch dann keinen Erfolg haben können, wenn eine Einwendungsbefugnis bejaht worden wäre.

Der Einwender kritisiert das Vorhaben mit seinem Schriftsatz und unzähligen Beiträgen in Fachzeitschriften im Wesentlichen mit den immer wieder gleichen Argumenten.

So vertritt der Einwender die Auffassung, die der RTW zugeordneten Verkehrsaufgaben dürften nur von Eisenbahnen, nicht jedoch von Straßenbahnen bzw. sog. Tram-Trains, die sowohl nach den für Eisenbahnen als auch nach den für Straßenbahnen maßgeblichen Bestimmungen betrieben werden, erbracht werden. Dabei verkennt er zunächst einmal, dass die Definitionen des Schienenpersonennahverkehrs (§ 2 Abs. 12 AEG) und des ÖPNV im Sinne des PBefG (§ 8 Abs. 1 PBefG) deckungsgleich sind und der Orts- und Nachbarschaftsbereich im Sinne des § 4 Abs. 1 PBefG nicht so eng gefasst ist, wie der Einwender dies unterstellt. Die Schlussfolgerung des Einwenders, nur Eisenbahnen dürften die mit der RTW verbundenen Verkehrsaufgaben erfüllen, findet folglich im Gesetz keine Stütze. Im Übrigen übersieht der Einwender, dass Gegenstand der Planfeststellung der *Bau von Betriebsanlagen* ist und in dem verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt eine Planfeststellung nach den von ihm als maßgeblich angesehenen Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durchgeführt wird. Die Begründung für die abschnittsweise Planfeststellung auf der Grundlage unterschiedlicher fachplanungsrechtlicher Bestimmungen ist Kapitel C. I. 1 zu entnehmen, so dass wegen weiterer Einzelheiten darauf verwiesen wird.

Der geforderten Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und der im Zuge

dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung erarbeiteten Verkehrsprognose bedarf es im Rahmen der Planfeststellung nicht. Das planfestgestellte Vorhaben ist ohne jeden Zweifel gerechtfertigt. Zur Begründung dieser Rechtsauffassung wird auf die Kapitel C. I. 6.3 und C. III. 1 verwiesen.

Soweit der Einwander die Auffassung vertritt, die Variantenabwägung sei fehlerhaft und sich dabei insbesondere auf den Systemvergleich stützt, ist festzuhalten, dass dieser Systemvergleich einer Überprüfung im Zuge der Variantenprüfung nicht zugänglich ist (vgl. C. III. 3.2). Auch die Frage, ob es nicht besser gewesen wäre, die RTW westlich von Hattersheim über den Main nach Kelsterbach zu führen, bedurfte keiner vertiefenden Prüfung, weil sich mit dieser Trassierung eines der Planungsziele, den Industriepark Höchst mit zwei in unmittelbarer Nähe gelegenen Haltepunkten an die RTW anzubinden, nicht hätte verwirklichen lassen.

Der Einwand, die Überlegungen zum Bau einer Veranstaltungshalle am Flughafen Frankfurt müsse Veranlassung geben, die Planung darauf hin zu überprüfen, ob sie dem daraus resultierenden Veranstaltungsverkehr gerecht werden könne, verkennt, dass die RTW-Planung den zeitlichen Vorsprung genießt und seit vielen Jahren in unterschiedlichen Planwerken verankert ist. Es ist daher vielmehr Aufgabe des Planungsträgers der Veranstaltungshalle seine Planung darauf hin zu überprüfen, ob die verkehrliche Anbindung geeignet ist, den erwarteten Besucherströmen gerecht zu werden.

Das Vorbringen, die Planung der RTW widerspreche dem Schienenwegeausbaugesetz im Hinblick auf die Maßnahmen des aus dem potentiellen in den vordringlichen Bedarf aufgestiegenen „Knoten Frankfurt am Main“ und gefährde dessen Realisierung, macht ebenfalls keine grundlegende Überprüfung der Planung erforderlich (vgl. dazu C. III. 3.3.1). Soweit in diesem Zusammenhang vorgetragen wird, die gewichtige Begründung zur Entlastung des Hauptbahnhofes würde durch das Vorhaben des Fernbahntunnels stark relativiert, ist festzuhalten, dass die Entlastung des Hauptbahnhofes nicht das die RTW tragende Planungsziel darstellt, sondern lediglich einen – auch nach der erst in ferner Zukunft zu erwartenden Realisierung des Fernbahntunnels – willkommenen Sekundäreffekt darstellt.

Die Frage, ob die mit Inbetriebnahme der RTW geplante Einstellung der Buslinie 58 zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird, stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die

Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Zum Hinweis des Einwenders, das EBA sei in das Verfahren einzubeziehen, ist abschließend festzuhalten, dass nicht nur das EBA, sondern auch die DB AG beteiligt wurden. Bedenken gegen die Realisierung des Vorhabens bestehen nicht.

24. Sü1E 020

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Einwender nicht einwendungsbefugt. Auch wenn das Abwägungsmaterial tendenziell eher weit als eng auszulegen ist, bedarf es ungeachtet dieser Tendenz zur Ausweitung einer sachgerechten Beschränkung, denn der Planer kann nicht „alles“ berücksichtigen müssen. So ist insbesondere nicht jedes Interesse an der Benutzung des ÖPNV stets ein abwägungserheblicher Belang. Voraussetzung ist vielmehr, dass das Interesse im Zeitpunkt der planerischen Entscheidung hinreichend konkret und individuell zu erfassen und dass es als Einzelinteresse schutzwürdig ist. Die vom Einwender vorgetragene Interessen teilt er jedoch mit einer nicht bestimmbar oder näher konkretisierbaren Anzahl potentieller Nutzer des ÖPNV. Dieser Aspekt ist daher nur als genereller Belang des Bahnverkehrs in die Abwägung einzustellen, nicht aber als spezielles Individualinteresse (gerade) des Einwenders (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. September 1993, 4 C 22/93, juris, Rn. 8; OVG Hamburg, Urteil vom 30. August 2019, 1 E 25/18.P, juris, Rn. 32). Die mit der Einwendung geäußerte Befürchtung, die vermeintlich unzureichende Barrierefreiheit des Außenbahnsteigs am Bf. Buchschlag erschwere die Möglichkeit der Fraport AG, mobilitätseingeschränkte Fachkräfte zu beschäftigen, halte potentielle Reisende von einer Nutzung des Flughafens ab und schmälere damit die Gewinnaussichten der Fraport AG sowie den Wert seines Aktienfonds, ist so weit hergeholt, dass es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht einmal zum Abwägungsmaterial zu zählen ist.

Ungeachtet dessen vermag das inhaltliche Vorbringen die Rechtmäßigkeit des Vorhabens nicht in Zweifel zu ziehen.

Die Behauptung, die RTW werde zu Verspätungen der Dreiecksbahn führen, seine Fahrzeit verlängern und zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, ist spekulativ. Im Rahmen einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass ein leistungsfähiger und stabiler Betriebsablauf gewährleistet werden kann.

Soweit der Einwender moniert, der Außenbahnsteig im Bf. Buchschlag gewährleiste keinen barrierefreien Zugang, ist darauf hinzuweisen, dass die Barrierefreiheit sichergestellt ist, diese allerdings kein Recht auf Umsteigen am gleichen Bahnsteig umfasst. Einzuräumen ist, dass ein Umstieg am gleichen Bahnsteig für alle Reisenden komfortabler wäre, und die Betriebskosten des Außenbahnsteigs auch etwas höher liegen werden als bei einem baulich angepassten Mittelbahnsteig, die Variantenentscheidung allerdings einer Vielzahl verschiedener Kriterien gerecht werden muss, die von der Vorhabenträgerin in die Betrachtung eingestellt wurden. Die diesbezüglichen Erwägungen der Vorhabenträgerin und das Ergebnis sind im Erläuterungsbericht sowie der Variantenuntersuchung dargestellt (Anlagen 1 und 3). Die Variantenentscheidung begegnet keinen Bedenken. Die Nutzung des Mittelbahnsteigs drängt sich nicht als besser geeignete Alternative auf (vgl. C. III. 3, insbesondere C. III. 3.3.5).

Eine Nutzbarkeit der Rampenverbindung auch in Wintermonaten muss das Infrastrukturunternehmen schon allein aufgrund der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht gewährleisten.

Entgegen der Einschätzung des Einwenders war das Gutachten „Zielfahrplan Deutschland-Takt Zweiter Gutachterentwurf Hessen“ nicht zum Gegenstand der Planunterlagen zu machen (s. C. I. 6.2). Die Fahrplangestaltung und die möglichst günstige Gestaltung von Umsteigebeziehungen erfolgen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die dazu berufenen Organisationen (RMV in Zusammenarbeit mit den lokalen Aufgabenträgern). Festzuhalten bleibt, dass selbst dann, wenn die vom Einwender vorgetragene Verschlechterung der Verkehrsverbindung auf einzelnen Relationen eintreten sollte, die mit dem Vorhaben einhergehende Verbesserung der Verkehrsbedienung insgesamt nicht in Zweifel gezogen werden müsste. Maßgeblich ist insoweit eine gesamthafte Betrachtung, die nicht ausschließt, dass das Vorhaben im Einzelfall nachteilige Auswirkungen für die Bedienungsqualität zur Folge hat.

Bezüglich der mit der befürchteten Verschlechterung verbundenen Forderung, die RTW entweder in Neu-Isenburg enden zu lassen oder aber auf den S-Bahn-Gleisen bis nach Langen zu führen, ist festzuhalten, dass das derzeitige Planungsziel den Endhalt der Linie 2 in Dreieich-Buchschlag vorsieht und eine Rechtfertigung für diese Planung gegeben ist (C. III. 1). Eine Führung der RTW auf den S-Bahn-Gleisen wurde geprüft, aber aus nicht zu beanstandenden Gründen verworfen, eine Fortführung der RTW bis Langen ist bislang nicht Gegenstand des Planungsauftrages (s. C. III. 3.3.4).

25. Sü1_E 021

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des schriftlichen Vorbringens nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürgerin Neu-Isenburgs und durch die erwarteten Verkehrsbehinderungen als Radfahlerin/Fußgängerin reicht dafür nicht aus.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen von Wegebeziehungen und Umleitungen können – wie bei jeder anderen Baustelle dieses Ausmaßes – nicht ausgeschlossen werden. Diese Beeinträchtigungen müssen jedoch hingenommen werden, weil kein Anspruch auf den unbeeinträchtigten Erhalt des bestehenden Straßen- und Wegenetzes besteht.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

26. Sü1_E 022

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des schriftlichen Vorbringens nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürgerin Neu-Isenburgs und durch die erwarteten Verkehrsbehinderungen als Radfahlerin/Fußgängerin reicht dafür nicht aus.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen von Wegebeziehungen und Umleitungen können – wie bei jeder anderen Baustelle dieses Ausmaßes – nicht ausgeschlossen werden. Diese Beeinträchtigungen müssen jedoch hingenommen werden, weil kein Anspruch auf den unbeeinträchtigten Erhalt des bestehenden Straßen- und Wegenetzes besteht.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen des Einwenders Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

27. Sü1_E 023

Sechs der die gleichförmige Eingabe nutzenden Einwendungsschreiben sind verspätet bei der Anhörungsbehörde eingegangen und daher für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen. Die betreffenden Personen wurden von der Anhörungsbehörde über diesen Sachverhalt in Kenntnis gesetzt und über die Möglichkeit einer Wiedereinsetzung in den vorigen Stand informiert. Mit einer Ausnahme, hier wurde dem Antrag auf Wiedereinsetzung stattgegeben, wurde kein entsprechender

Antrag gestellt und es waren auch keine Gründe ersichtlich, die eine Wiedereinsetzung von Amts wegen hätten begründen können. Auf die Darlegungen unter C. I. 7 wird verwiesen.

Im Übrigen steht die Einwendungsbefugnis einer Vielzahl der Unterzeichner der gleichlautenden Einwendung in Frage, soll aber an dieser Stelle nicht weiter thematisiert werden, weil das Vorbringen die Rechtmäßigkeit des Vorhabens nicht in Zweifel zu ziehen vermag. Dazu ist Folgendes festzuhalten:

Entgegen der Darstellungen der Einwender sind die dem Anhörungsverfahren zugrundeliegenden Planunterlagen weder unvollständig noch unverständlich. Sie genügen den Anforderungen der Anstoßwirkung (vgl. dazu C. I. 6.2).

Die mit der Einwendung geforderte Verlängerung der Linie nach Sprendlingen und in die Kernstadt entspricht nicht dem gegenwärtigen Planungsauftrag und ist demzufolge nicht Gegenstand des Antrages. Gleichwohl lässt die Variantenentscheidung Raum für eine später mögliche Durchbindung auf die Dreieichbahn, ohne dass die Forderung der Einwender nach einem Abrücken des Außenbahnsteigs von der Wohnbebauung in Buchschlag zugunsten eines umsteigefreundlichen Mittelbahnsteiges umgesetzt werden müsste. Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin zugunsten des Außenbahnsteiges ist tragfähig, es gibt keine besser geeigneten Alternativen. Ein Abrücken des Bahnsteiges von der Wohnbebauung zugunsten des geforderten Mittelbahnsteiges ist insbesondere aus denkmalschutzrechtlichen Erwägungen nicht geboten. Bauzeitliche und anlagebedingte Eingriffe in die dem Ensembleschutz zuzurechnende walddparkartige Grünanlage sind zwar nicht gänzlich zu vermeiden. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Unterpflanzung gewährleisten jedoch, dass die diesem Gehölzbestand zukommende Pufferwirkung zwischen der Villenkolonie und den Betriebsanlagen der Eisenbahn erhalten bleibt bzw. sogar noch verbessert wird. Die der Vorhabenträgerin auferlegte Abstimmung der Ausführungsdetails mit der Denkmalschutz- und der Denkmalfachbehörde stellt sicher, dass auch von dem zu errichtenden System-Bahnsteigdach und dem Betriebsgebäude keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf die Villenkolonie und deren Grünbereiche ausgehen werden. Die zuständige Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörde wurden bereits frühzeitig in die Planungen einbezogen und haben unter diesen Maßgaben keine Einwände geäußert. Vielmehr präferieren sie den Außenbahnsteig, weil auf diese Weise die gewichtigeren Eingriffe in die ebenfalls denkmalgeschützten Peron-Dächer des Mittelbahnsteiges (Versetzen und anschließender originalgetreuer Aufbau) vermieden werden können.

Wegen Einzelheiten zu diesen Themenkomplexen wird auf die Darlegungen unter C. III. 11 verwiesen.

Zur Forderung, Züge nur auf der Westseite des Bahnhofes Dreieich-Buchschlag abzustellen, ist zunächst festzuhalten, dass ausschließlich in Betriebspausen ein RTW-Zug mit zwei Wageneinheiten abgestellt wird. Der Bau einer Abstellanlage ist nicht vorgesehen.

Die Abstellung des RTW-Zuges in Betriebspausen erfolgt im Bereich des RTW-Gleises. Dies ist betrieblich sinnvoll. Immissionstechnisch relevant ist im Zusammenhang mit dem Abstellvorgang lediglich die vor der Ausfahrt der Züge erfolgende Inbetriebnahme der Klimaanlage. Die damit einhergehenden Geräuscheinwirkungen wurden untersucht, sind aber vernachlässigbar gering (C. III. 5.3.1.4).

Ein Wechsel der Zugeinheit auf die Westseite hätte dagegen zusätzliche Fahrvorgänge zur Folge und würde den Bau von weiteren mit Eingriffen und Kosten verbundenen Gleisanlagen erfordern. Ein genereller Verlauf der RTW-Strecke auf der Westseite wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung geprüft, aber aus nicht zu beanstandenden Erwägungen verworfen [vgl. Anlage 1 (Erläuterungsbericht), Kap. 4.4, Anlage 3.3 (Variantenuntersuchung 20 und 22)].

Die bau- und betriebsbedingten Immissionsbelastungen für die benachbarte Bebauung in Dreieich-Buchschlag wurden untersucht. Auf die ausführlichen Darstellungen unter C. III. 5 und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 2 wird verwiesen. Hervorzuheben ist, dass die Vorhabenträgerin der Forderung der Einwenderinnen und Einwender, den Prognosehorizont auf das Jahr 2030 fortzuschreiben, nachgekommen ist. Im Ergebnis zeigt sich aber für viele der Betroffenen ein Rückgang der Lärmbelastung und daraus folgend eine geringere Zahl an Anspruchsberechtigten für Lärmschutzmaßnahmen; eine Rechtfertigung für die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen für den Bereich der erheblichen baulichen Änderungen im Bahnhof Dreieich-Buchschlag wäre aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht mehr gerechtfertigt. Die Vorhabenträgerin hat sich jedoch entschieden, überobligatorischen Schallschutz zu leisten, indem für die Abgeltung der maßgeblichen Lärmschutzansprüche auf die jeweils höchsten Beurteilungspegel für die Prognosehorizonte für 2025 und 2030 abgehoben wird.

Unter Berücksichtigung dieser Verfahrensweise ergeben sich für den Abschnitt, in dem zwar keine baulichen Änderungen vorgenommen werden, jedoch eine auf die RTW zurückzuführende Verkehrsmehrung stattfindet, für einzelne Betroffene Ansprüche auf Einhaltung der für den Nachtzeitraum maßgeblichen grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A). Wegen Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 5.3.1.2 verwiesen.

Von denjenigen, die die gleichlautende Einwendung erhoben haben, betrifft dies die Anspruchsberechtigten der Liegenschaften Bussardweg 1c (EG, Westfassade), Bussardweg 6 (1. OG, Westfassade), Im Bachgrund 15 (1. OG, Nordfassade) und Im Bachgrund 16 (1. OG, Nordfassade).

In dem Einwirkungsbereich des erheblichen baulichen Eingriffs im Bf. Dreieich-Buchschlag werden zu den bereits vorhandenen Schallschutzwänden weitere aktive Schallschutzmaßnahmen (Schienenstegdämpfer, BüG) durchgeführt, die die Einhaltung der für den Tag maßgeblichen Grenzwerte gewährleisten. In der immissions-technischen Nacht verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 10 Immissionsorten, die aber nach den Berechnungen der Vorhabenträgerin selbst durch Maßnahmen am Gleis und Schallschutzwände von 15 Meter Höhe nicht zu verhindern wären.

Von denjenigen, die die gleichlautende Einwendung erhoben haben, betrifft die nächtliche Grenzwertüberschreitung die Anspruchsberechtigten der Liegenschaften Falltorweg 1 (EG und 1. OG, Westfassade), Rotkehlchenweg 1 (1. OG, Westfassade), Eleonorenanlage 3 (2. OG, Westfassade), Eleonorenanlage 7 (2. OG, Westfassade), Eleonorenanlage 9 (2. OG, Westfassade), Eleonorenanlage 11 (EG – 2. OG, Westfassade) und Eleonorenanlage 11a (EG – 1. OG, Westfassade).

Weitergehende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes stehen außer Verhältnis zu dem Schutzzweck, könnten aber auch nicht gewährleisten, dass ein Schlafen bei teilgeöffnetem Fenster möglich würde. Unabhängig davon besteht kein Anspruch auf Gewährleistung eines störungsfreien Schlafes bei teilgeöffnetem Fenster. Ein Anspruch besteht lediglich auf Gewährleistung eines störungsfreien Schlafes durch ausreichende Luftzufuhr, der im Bedarfsfall kompensatorisch durch den Einbau eines Schalldämmlüfters befriedigt werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. September 2006 – 4 C 4/05 –, juris). Der den Betroffenen dem Grunde nach zuerkannte Anspruch auf passiven Schallschutz umfasst auch diese Maßnahmen. Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass bei einer Überschreitung der für die immissionsschutzrechtliche Nacht maßgeblichen Grenzwerte die vorgenannten Maßnahmen grundsätzlich nur für Schlafräume gewährt werden.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 5.3.1.1.6 verwiesen.

Herauszustellen ist, dass entgegen der Annahme der Einwender kein wie auch immer gearteter Abschlag für Grenzwertüberschreitungen durch den Betrieb der Bestandsstrecke vorgenommen wurde. Aufgrund des trassenbezogenen Begriffs des Schienenweges wurde vielmehr für die Beurteilung der Lärmbelastung der Betroffenen der gesamte Schienenweg zugrunde gelegt. Allerdings besteht aufgrund der verbindlich anzuwendenden Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung bei einem erheblichen baulichen Eingriff wie er in Bezug auf die im Bahnhof Dreieich-Buchschlag vorgesehenen Baumaßnahmen vorliegt, ein Anspruch auf Schallschutz nur dann, wenn die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 oder S. 2 der 16. BImSchV vorliegen (vgl. dazu im Einzelnen C. III. 5.3.1.1.6), was im Umfeld des Bf. Dreieich-Buch-

schlag aufgrund des vergleichbar geringen Beitrages, den die RTW zu der vom gesamten Schienenweg ausgehenden Lärmbelastung beiträgt, nur bei den o. g. 10 Immissionsorten der Fall ist.

Die angesprochene Lärmberechnung des EBA betrifft die Lärminderungsplanung, beruht auf einem anderen Berechnungsverfahren, ist mit den verbindlichen Berechnungsvorgaben der 16. BImSchV und der Schall 03 nicht vergleichbar und darf für die Ermittlung der Anspruchsberechtigung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nicht herangezogen werden.

Eine ausgleichspflichtige Minderung des Verkehrswertes aufgrund der mit dem Vorhaben einhergehenden Lärmbelastung liegt bei keiner der von dem Vorhaben betroffenen Liegenschaften vor (vgl. C. III. 17.2).

Soweit die Einwender eine planerische Lösung zur Vermeidung des vorgetragenen nächtlichen Parkplatzsuchverkehrs einfordern, ist zu konstatieren, dass dies nicht Aufgabe der Vorhabenträgerin ist. Insbesondere besteht keine Verpflichtung zur Errichtung einer P+R-Anlage (vgl. C. I. 1). Die Lärmbelastung, die von der widmungsgemäßen und im Rahmen der verkehrsrechtlichen Bestimmungen stattfindenden Nutzung öffentlicher Straßen und Wege ausgeht, ist ebenfalls nicht dem Vorhaben zuzurechnen.

Soweit die Einwender eine Entschädigung für die lärmbedingte Einschränkung von Außenwohnbereichen wie Terrassen u. ä. fordern, ist festzuhalten, dass der Betrieb der RTW keine diesbezüglichen Ansprüche begründet. Maßgeblich für diesen Ausgleichsanspruch ist insoweit der für den Tageszeitraum einschlägige Immissionsgrenzwert nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV (vgl. Nr. 52 der VLärmSchR 97), weil die in Rede stehenden Flächen nachts nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen zu dienen pflegen und daher nur am Tag schutzwürdig sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. März 2000, 11 A 33/97, juris, Rn. 139). Die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes gewährleisten jedoch die Einhaltung der am Tag maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Im Hinblick auf die bauzeitlichen Immissionen wird zunächst auf die ausführlichen Darlegungen unter C. III. 5.4 und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 2.4 verwiesen. Demnach besteht für die mögliche bauzeitliche Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen ein Ausgleichsanspruch nach Maßgabe der der Vorhabenträgerin unter A. V. 2.4.11 auferlegten Nebenbestimmung.

Ob eine bauzeitliche Hotelunterbringung bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte erforderlich wird, bleibt abzuwarten. Für einzelne IP weist das Baulärmgutachten geringe Überschreitungen der als maßgeblich festgesetzten Schwelle aus (vgl.

A. V. 2.4.11). Maßnahmen der der Vorhabenträgerin auferlegten Lärminderungsplanung sind insoweit allerdings noch nicht berücksichtigt. Im Übrigen werden die den Bf. Dreieich-Buchschlag betreffenden Bauarbeiten voraussichtlich am Tag durchgeführt werden können. Die Prüfung, ob im Einzelfall tatsächlich ein Anspruch entsteht, kann erst im Zuge der Bauausführung bzw. der Bauausführungsplanung auf der Grundlage konkreter Pläne zum Bauablauf und unter Berücksichtigung der der Vorhabenträgerin auferlegten Lärminderungsplanung erfolgen.

28. Sü1_E 024

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 verwendet, jedoch den benannten Vertreter durch eigenhändigen Zusatz verändert. Die Planfeststellungsbehörde hat daher die Einwendung als Individualeinwendung behandelt.

Inhaltlich deckt sich die Einwendung mit dem Vorbringen Sü1_E023, so dass auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen wird.

29. Sü1_E 025

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und durch den Zusatz „Bin dagegen“ ergänzt. Dieser Zusatz hat den Charakter einer sog. „Jedermann“-Einwendung, die aufgrund ihrer Allgemeinheit ohne konkreten Bezug zu einer möglichen Betroffenheit der Einwenderin einer näheren Prüfung nicht zugänglich ist.

Im Übrigen deckt sich die Einwendung inhaltlich mit dem Vorbringen Sü1_E023, so dass auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen wird.

30. Sü1_E 026

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 verwendet und durch eindeutigen Zusatz kenntlich gemacht, dass er (nur) die Forderungen nach einem Abrücken des Bahnsteigs von der Wohnbebauung zugunsten eines Mittelbahnsteigs und einem Abstellen von Zügen auf der Westseite des Bahnhofes unterstützt.

Zur Begründung, weshalb diese Forderungen zurückgewiesen wurden, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

31. Sü1_E 027

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und

Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassennutzung gestrichen sowie die Forderung nach einer planerischen Lösung zur Vermeidung des insbesondere nächtlichen Parkplatzsuchverkehrs und seiner Lärmbelastungen durch die Forderung nach Bau eines Parkdecks ergänzt. Diese Ergänzung erfordert jedoch keine neue Bewertung der Sach- und Rechtslage. Bezüglich der von der Einwenderin vertretenen Forderungen kann daher auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

32. Sü1_E 028

Die Einwender haben die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die Forderung nach einem Erhalt der Buslinie OF 64 ergänzt.

Die Frage, ob die Buslinie OF 64 zum Flughafen nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt wird und dies zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird, stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

33. Sü1_E 029

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die Forderung nach einem Erhalt der Buslinie OF 64 ergänzt.

Die Frage, ob die Buslinie OF 64 zum Flughafen nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt wird und dies zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird, stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anfor-

derungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

34. Sü1_E 030

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die aus ihrer Sicht besondere Problematik des Parkens sowie des schienengleichen Bahnübergangs im Zuge der L 3262 ergänzt. Bezüglich des Parkens ergibt sich aus diesem Vorbringen kein Erfordernis einer anderen Bewertung der Sach- und Rechtslage. Zur weiteren Begründung zu diesem Aspekt sowie allen anderen Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen. Die mit dem schienengleichen Bahnübergang einhergehenden Probleme werden durch das Vorhaben nicht verursacht oder verschärft, so dass deren Lösung im Zuge des anhängigen Verfahrens weder geboten noch rechtlich möglich ist.

35. Sü1_E 031

Die Einwender haben die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und durch den Zusatz „Eigentlich brauchen wir diese Stadtbahnlinie überhaupt nicht!“ ergänzt. Die Planrechtfertigung des Vorhabens wurde unter C. III. 1 ausführlich dargelegt, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird. Darauf, ob die RTW durch die Einwender genutzt wird, kommt es nicht an. Im Übrigen deckt sich die Einwendung inhaltlich mit dem Vorbringen Sü1_E 023, so dass auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen wird.

36. Sü1_E032

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die Forderung nach einem Erhalt der Buslinie OF 64 ergänzt.

Die Frage, ob die Buslinie OF 64 zum Flughafen nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt wird und dies zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird,

stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

37. Sü1_E 033

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassenutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

38. Sü1_E 034

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die Forderung nach einem Erhalt der Buslinie OF 64 ergänzt.

Die Frage, ob die Buslinie OF 64 zum Flughafen nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt wird und dies zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird, stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw.

welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

39. Sü1_E 035

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassenutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

40. Sü1_E 036

Die Einwender haben die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassenutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden. Soweit mit der Einwendung darüber hinaus ein Verzicht auf Buchschlag als Endbahnhof und stattdessen die Fortführung nach Neu-Isenburg gefordert wird, ist auf die Darlegungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens in der beantragten Form (vgl. C. III. 1) zu verweisen. Die Fortführung des Vorhabens nach Neu-Isenburg ist Gegenstand des Vorhabens und soll mit dem PFA Süd 2 realisiert werden.

41. Sü1_E 037

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassenutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

42. Sü1_E 038

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und durch einen Zusatz zur Forderung einer unbeschränkten Querung im Zuge der L 3262 ergänzt. Die mit dem schienengleichen Bahnübergang einhergehenden Probleme werden durch das Vorhaben nicht verursacht oder verschärft, so dass deren Lösung im

Zuge des anhängigen Verfahrens weder geboten noch rechtlich möglich ist. Bezüglich der weiteren Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

43. Sü1_E 039

Die Einwender haben die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um eine Empfehlung zur Verlängerung der RTW bis Langen ergänzt. Die Verlängerung der RTW nach Langen ist nicht Antragsgegenstand. Inwieweit eine spätere Verlängerung nach Langen erfolgt, bleibt weiteren Untersuchungen vorbehalten. Auf die Erwägungen unter C. III. 3.3.4 wird Bezug genommen. Bezüglich der weiteren Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

44. Sü1_E 040

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und das zugehörige Begleitschreiben der Initiatoren beigelegt. Aus diesem Begleitschreiben ergeben sich als zusätzliche Aspekte die befürchteten Eingriffe in die denkmalgeschützte waldparkartige Grünanlage zwischen Bahnanlage und Eleonorenanlage sowie die vermeintlich fehlende Berücksichtigung des Ensemble-Denkmalsschutzes der Villenkolonie Buchschlag. Die darüber hinaus geäußerte Befürchtung, die Buslinie OF 64 zum Flughafen werde nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt, was zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führe, ist im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht relevant. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen, die auch Darlegungen zu den angesprochenen denkmalrechtlichen Aspekten der Einwendung einschl. der Auswirkungen auf den östlich angrenzenden Waldbestand umfassen.

45. Sü1_E 041

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und durch einen Zusatz zum Erhalt der denkmalgeschützten waldparkartigen Grünanlage zwischen Bahnhof und Eleonorenanlage ergänzt.

Zur Begründung der Zurückweisung der Einwendung wird auf die Darlegungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen, welche auch Ausführungen zu den denkmalrechtlichen Aspekten der Einwendung einschl. der Auswirkungen auf den östlich angrenzenden Waldbestand beinhalten.

46. Sü1_E 042

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassennutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

47. Sü1_E 043

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderung zur Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen und in die Kernstadt gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

48. Sü1_E 044

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und das zugehörige Begleitschreiben der Initiatoren beigefügt. Aus diesem Begleitschreiben ergeben sich als zusätzliche Aspekte die befürchteten Eingriffe in die denkmalgeschützte waldparkartige Grünanlage zwischen Bahnanlage und Eleonorenanlage sowie die vermeintlich fehlende Berücksichtigung des Ensemble-Denkmalsschutzes der Villenkolonie Buchschlag. Die darüber hinaus geäußerte Befürchtung, die Buslinie OF 64 zum Flughafen werde nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt, was zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führe, ist im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht relevant. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und

zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen, die auch Darlegungen zu den angesprochenen denkmalrechtlichen Aspekten der Einwendung einschl. der Auswirkungen auf den östlich angrenzenden Waldbestand umfassen.

49. Sü1_E 045

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassenutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

50. Sü1_E 046

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und die Thematik einer bedarfsgerechten Parkplatzlösung besonders hervorgehoben. Bezüglich des Parkens ergibt sich aus diesem Vorbringen kein Erfordernis einer anderen Bewertung der Sach- und Rechtslage. Zur weiteren Begründung zu diesem Aspekt sowie allen anderen Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

51. Sü1_E 047

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und durch einen Zusatz zum Erhalt der denkmalgeschützten walddparkartigen Grünanlage zwischen Bahnhof und Eleonorenanlage ergänzt.

Zur Begründung der Zurückweisung der Einwendung wird auf die Darlegungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen, welche auch Ausführungen zu den denkmalrechtlichen Aspekten der Einwendung beinhalten.

52. Sü1_E 048

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und durch eigene Zusätze abgeändert. So fordert er anstelle einer Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen und in die Kernstadt eine Verlängerung nach Langen auf den

Gleisen der S-Bahn und damit einhergehend die Nutzung der Bahnsteiganlagen der S-Bahn. Darüber hinaus konkretisiert er die Forderung nach einer planerischen Lösung des Parkplatzproblems dahingehend, dass diese kein Parkhaus im Wohngebiet vorsehen solle. Die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen wurde geprüft, diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (vgl. dazu C. III. 3.3.4). Die Konkretisierung des Arguments zur Schaffung einer planerischen Lösung des Parkplatzproblems erfordert keine andere Bewertung der Sach- und Rechtslage. Zur weiteren Begründung zu diesem Aspekt sowie allen anderen Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

53. Sü1_E 049

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und durch eigene Zusätze abgeändert. So fordert er anstelle einer Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen und in die Kernstadt eine Verlängerung nach Langen auf den Gleisen der S-Bahn und damit einhergehend die Nutzung der Bahnsteiganlagen der S-Bahn. Darüber hinaus konkretisiert er die Forderung nach einer planerischen Lösung des Parkplatzproblems dahingehend, dass diese kein Parkhaus im Wohngebiet vorsehen solle. Die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen wurde geprüft, diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (vgl. dazu C. III. 3.3.4). Die Konkretisierung des Arguments zur Schaffung einer planerischen Lösung des Parkplatzproblems erfordert keine andere Bewertung der Sach- und Rechtslage. Zur weiteren Begründung zu diesem Aspekt sowie allen anderen Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

54. Sü1_E 050

Die Einwender haben die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und das zugehörige Begleitschreiben der Initiatoren beigefügt. Aus diesem Begleitschreiben ergeben sich als zusätzliche Aspekte die befürchteten Eingriffe in die denkmalgeschützte walddparkartige Grünanlage zwischen Bahnanlage und Eleonorenanlage sowie die vermeintlich fehlende Berücksichtigung des Ensemble-Denkmalsschutzes der Villenkolonie Buchschlag. Die darüber hinaus geäußerte Befürchtung, die Buslinie OF 64 zum Flughafen werde nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt, was zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führe, ist im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht relevant. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch

der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen, die auch Darlegungen zu den angesprochenen denkmalrechtlich-Aspekten der Einwendung einschl. der Auswirkungen auf den östlich angrenzenden Waldbestand umfassen.

55. Sü1_E 051

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die Forderung einer Parkplatzlösung für Pendler außerhalb der Anwohnerstraßen ergänzt. Daraus ergibt sich jedoch kein Erfordernis einer anderen Bewertung der Sach- und Rechtslage. Zur weiteren Begründung zu diesem Aspekt sowie allen anderen Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

56. Sü1_E 052

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassennutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

57. Sü1_E 053

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die aus ihrer Sicht pendlerbedingte katastrophale werktägliche Parksituation ergänzt. Daraus ergibt sich jedoch kein Erfordernis einer anderen Bewertung der Sach- und Rechtslage. Zur weiteren Begründung zu diesem Aspekt sowie allen anderen Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

58. Sü1_E 054

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die

Forderung einer planerischen Lösung der werktäglichen Pendler-/Parkprobleme ergänzt. Daraus ergibt sich jedoch kein Erfordernis einer anderen Bewertung der Sach- und Rechtslage. Zur weiteren Begründung zu diesem Aspekt sowie allen anderen Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

59. Sü1_E 055

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die Forderung einer Einbeziehung der unzureichenden Pkw-Parkplätze in die Gesamtplanung ergänzt. Daraus ergibt sich jedoch kein Erfordernis einer anderen Bewertung der Sach- und Rechtslage. Zur weiteren Begründung zu diesem Aspekt sowie allen anderen Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

60. Sü1_E 056

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die Forderung nach Schaffung zusätzlicher, bereits heute nicht ausreichender Parkplätze, welche das denkmalgeschützte Gebiet entlasten, ergänzt. Daraus ergibt sich jedoch kein Erfordernis einer anderen Bewertung der Sach- und Rechtslage. Zur weiteren Begründung zu diesem Aspekt sowie allen anderen Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

61. Sü1_E 057

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassenutzung gestrichen. Anstelle einer Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen bzw. in die Kernstadt fordert er die Verlängerung nach Langen, welche auch ein Abstellerfordernis der Züge in Buchschlag entfallen ließe. Die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen, die eine Verlängerung nach Langen ermöglichen würde, wurde geprüft, diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (vgl. dazu C. III. 3.3.4). Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

62. Sü1_E 058

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen

und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassen-
nutzung gestrichen. Anstelle einer Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen
bzw. in die Kernstadt fordert er die Verlängerung nach Langen, welche auch ein Ab-
stellerfordernis der Züge in Buchschlag entfallen ließe. Die Führung der RTW auf den
S-Bahngleisen, die eine Verlängerung nach Langen ermöglichen würde, wurde ge-
prüft, diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser
geeignet dar (vgl. dazu C. III. 3.3.4). Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann
auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen wer-
den.

63. Sü1_E 059

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, die Fortfüh-
rung der Linienführung nach Sprendlingen bzw. in die Kernstadt durch die alternative
Verlängerung nach Langen ergänzt. Die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen,
die eine Verlängerung nach Langen ermöglichen würde, wurde geprüft, diese Vari-
ante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar
(vgl. dazu C. III. 3.3.4). Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die dies-
bezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

64. Sü1_E 060

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die
Forderung nach einer Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen durch die
Verlängerung nach Langen ersetzt. Die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen,
die eine Verlängerung nach Langen ermöglichen würde, wurde geprüft, diese Vari-
ante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar
(vgl. dazu C. III. 3.3.4). Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die dies-
bezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

65. Sü1_E 061

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und durch
einen Zusatz zum Erhalt der denkmalgeschützten walddparkartigen Grünanlage zwi-
schen Bahnhof und Eleonorenanlage ergänzt.

Zur Begründung der Zurückweisung der Einwendung wird auf die Darlegungen zur
Einwendung Sü1_E 023 verwiesen, welche auch Ausführungen zu den denkmal-
schutzrechtlichen Aspekten der Einwendung einschl. der Auswirkungen auf den öst-
lich angrenzenden Waldbestand beinhalten.

66. Sü1_E 062

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und durch einen Zusatz zum Erhalt der denkmalgeschützten walddparkartigen Grünanlage zwischen Bahnhof und Eleonorenanlage sowie zur Erweiterung der Bahnhofsanlage nur im Westen ergänzt.

Die Führung der RTW im Westen einschl. eines im Westen gelegenen Außenbahnsteiges für die RTW wurde von der Vorhabenträgerin geprüft (vgl. Anlage 1.1b, Kapitel 4.4.2.2), diese Variante drängt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet auf.

Im Übrigen wird zur Begründung der Zurückweisung der Einwendung auf die Darlegungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen, welche auch Ausführungen zu den denkmalschutzrechtlichen Aspekten der Einwendung einschl. der Auswirkungen auf den östlich angrenzenden Waldbestand beinhalten.

67. Sü1_E 063

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen und in die Kernstadt sowie zum Abstellen der Züge auf der Westseite gestrichen. Gefordert wird stattdessen die Schonung des Waldbestandes. In diesem Zusammenhang fordert er eine Verlängerung des Bahnsteiges am Gleis 1, um einen Kopf-an-Kopf-Halt der RTW und der Dreieichbahn zu ermöglichen. Das würde den Endhalt der Dreieichbahn am Bf. Buchschlag bedingen oder aber gravierende betriebliche Nachteile mit sich bringen. Diese Variante wurde daher aus nachvollziehbaren Gründen keiner vertiefenden Prüfung unterzogen. Im Übrigen wird zur Begründung der Zurückweisung der Einwendung auf die Darlegungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen, welche auch Ausführungen zu den Eingriffen in den östlich angrenzenden Waldbestand beinhalten.

68. Sü1_E 064

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderung bezüglich einer Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen bzw. in die Kernstadt durch die Verlängerung nach Langen ersetzt. Die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen, die eine Verlängerung nach Langen ermöglichen würde, wurde geprüft, diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (vgl. dazu C. III. 3.3.4). Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

69. Sü1_E 065

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die Forderung nach einem Erhalt der Buslinie OF 64 ergänzt.

Die Frage, ob die Buslinie OF 64 zum Flughafen nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt wird und dies zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird, stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

70. Sü1_E 066

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um die Forderung nach einem Erhalt der Buslinie OF 64 ergänzt.

Die Frage, ob die Buslinie OF 64 zum Flughafen nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt wird und dies zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird, stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetrieb-

nahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

71. Sü1_E 067

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassenutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

72. Sü1_E 068

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassenutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

73. Sü1_E 069

Die Einwender haben die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderung nach einer Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen und in die Kernstadt gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

74. Sü1_E 070

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und um einen Hinweis zu der starken nächtlichen Lärmbelästigung, die als Folge der Lüftung und Kühlung abgestellter Züge erwartet wird, ergänzt. Die von den abgestellten Zügen ausgehenden Lärmimmissionen wurden untersucht, sind aber vernachlässigbar gering (vgl. dazu C. III. 5.3.1.4). Im Übrigen wird bezüglich dieser Befürchtung, aber auch im Hinblick auf die anderen mit der Einwendung vorgetragenen Forderungen auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

75. Sü1_E 071

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen

und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassen-
nutzung gestrichen und stattdessen den Erhalt der Buslinie OF 64 auf der derzeitigen
Routenführung auch nach Inbetriebnahme der RTW gefordert.

Die Frage, ob die Buslinie OF 64 zum Flughafen nach Inbetriebnahme der RTW ein-
gestellt wird und dies zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird,
stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich
maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Ver-
kehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anfor-
derungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dage-
gen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr
Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte,
Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinien-
verkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzli-
chen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit
Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw.
welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetrieb-
nahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegen-
stand der Planfeststellung.

Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführun-
gen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

76. Sü1_E 072

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die
Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen
und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassen-
nutzung gestrichen und stattdessen den Erhalt der Buslinie OF 64 auf der derzeitigen
Routenführung auch nach Inbetriebnahme der RTW gefordert.

Die Frage, ob die Buslinie OF 64 zum Flughafen nach Inbetriebnahme der RTW ein-
gestellt wird und dies zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird,
stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich
maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Ver-
kehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anfor-
derungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dage-
gen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr
Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte,
Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinien-
verkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzli-
chen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit

Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

77. Sü1_E 073

Entgegen der Einschätzung der Einwender werden die Belange der Anwohner bezüglich des gebotenen Immissionsschutzes sichergestellt. Aus welchem Grund die Verkehrsprognose nicht hinreichend klar sein sollte, erschließt sich nicht und kann daher keiner Prüfung unterzogen werden. Eine Fortschreibung auf das Prognosejahr 2030 ist erfolgt. Daraus resultiert jedoch für die betroffene Bebauung im Umfeld des Bahnhofes Dreieich-Buchsschlag an nahezu allen untersuchten Immissionsorten eine gegenüber dem Jahr 2025 geringere Immissionsbelastung. Die Vorhabenträgerin hat sich vor diesem Hintergrund dazu entschlossen, niemanden schlechter zu stellen und überobligatorischen Schallschutz auf der Grundlage der jeweils höchsten ermittelten Beurteilungswerte zu leisten. Wegen Einzelheiten wird auf die ausführlichen Darstellungen unter C. III. 5, insbesondere C. III. 5.3.1.1.2 und C. III. 5.3.1.1.6 verwiesen. Ansprüche auf Schallschutz aus der betriebsbedingten Lärmbelastung bestehen für die Einwender, deren Liegenschaft mehr als 500 Meter Luftlinie vom Bahnhof entfernt liegt, nicht.

Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, im Umfeld der Bahnhöfe und Haltepunkte Stellplätze in ausreichender Anzahl bereitzustellen, besteht nicht. Die Ordnung des ruhenden Verkehrs gehört vielmehr zu den Kernaufgaben der jeweiligen Kommune. Verwiesen wird insoweit auf die Erläuterungen unter C. I. 1.

Alternativen zu dem Außenbahnsteig wurden geprüft (vgl. C. III. 3.3.4 und C. III. 3.3.5). Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin zugunsten des Außenbahnsteiges ist tragfähig, es gibt keine besser geeigneten Alternativen. Bauzeitliche und anlagebedingte Eingriffe in die dem Denkmalschutzrechtlichen Ensemble zuzurechnende walddparkartige Grünanlage sind zwar nicht gänzlich zu vermeiden. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Unterpflanzung gewährleisten jedoch, dass die diesem Gehölzbestand zukommende Pufferwirkung zwischen der Villenkolonie und den Betriebsanlagen der Eisenbahn erhalten bleibt bzw. sogar noch verbessert wird. Die der Vorhabenträgerin auferlegte Abstimmung der Ausführungsdetails mit der Denkmalschutz- und der Denkmalfachbehörde stellt sicher, dass auch von dem zu errichtenden System-Bahnsteigdach und dem Betriebsgebäude keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf die Villenkolonie und deren Grünbereiche

ausgehen werden. Die zuständige Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörde wurden bereits frühzeitig in die Planungen einbezogen und haben unter diesen Maßgaben keine Einwände geäußert. Vielmehr präferieren sie den Außenbahnsteig, weil auf diese Weise die gewichtigeren Eingriffe in die ebenfalls denkmalgeschützten Perron-Dächer des Mittelbahnsteiges (Versetzen und anschließender originalgetreuer Aufbau) vermieden werden können.

78. Sü1_E 074

Soweit die Einwenderin eine Realisierung der RTW auf der Westseite fordert, ist festzuhalten, dass die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen, die eine Verlängerung nach Langen ermöglichen würde, geprüft wurde, diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (vgl. dazu C. III. 3.3.4). Gleichwohl kann das Waldstück zwischen Bahngelände und Eleonorenanlage erhalten werden, auch wenn Eingriffe nicht gänzlich zu vermeiden sind. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Unterpflanzung gewährleisten jedoch, dass die diesem Gehölzbestand zukommende Pufferwirkung zwischen der Villenkolonie und den Betriebsanlagen der Eisenbahn erhalten bleibt bzw. sogar noch verbessert wird. Die der Vorhabenträgerin auferlegte Abstimmung der Ausführungsdetails mit der Denkmalschutz- und der Denkmalfachbehörde stellt sicher, dass auch von dem zu errichtenden System-Bahnsteigdach und dem Betriebsgebäude keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf die Villenkolonie und deren Grünbereiche ausgehen werden. Die zuständige Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörde wurden bereits frühzeitig in die Planungen einbezogen und haben unter diesen Maßgaben keine Einwände geäußert. Vielmehr präferieren sie den Außenbahnsteig, weil auf diese Weise die gewichtigeren Eingriffe in die ebenfalls denkmalgeschützten Perron-Dächer des Mittelbahnsteiges (Versetzen und anschließender originalgetreuer Aufbau) vermieden werden können.

Ein Endpunkt der RTW im Flughafen Regionalbahnhof scheidet nicht nur aus, weil dies aufgrund der baulichen Situation nicht möglich ist, sondern insbesondere, weil dies nicht dem definierten Planungsziel entspricht. Es besteht ein Bedarf für die Fortführung der Linie 2 bis zum Bf. Dreieich-Buchsschlag (vgl. C. III. 1).

Der vorgesehene Schallschutz entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Die Vorhabenträgerin geht sogar darüber hinaus und gewährt überobligatorischen Schallschutz. Für das Anwesen der Einwenderin besteht allerdings kein diesbezüglicher Anspruch, weil der mit der RTW einhergehende Eingriff zu keiner anspruchsbegründenden wesentlichen Änderung führt. Nach den Ermittlungen der Vorhabenträgerin beträgt die vorhabenbedingte Zunahme der Lärmbelastung an dem deutlich näher am Bahnhof gelegenen Anwesen Ernst-Ludwig-Allee 4 für den maßgeblichen Nachtwert weniger als 1 dB(A) und unterschreitet damit das relevante Kriterium einer Erhöhung um

3 dB(A). Die Tagwerte unterschreiten die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärm-schutzverordnung auch nach Realisierung des Vorhabens deutlich, so dass schon allein aus diesem Grund kein Anspruch auf Schallschutz besteht. Nach dem Votum des Gesetz- bzw. Verordnungsgebers sind die für das Anwesen der Einwenderin zu erwartenden Beurteilungspegel als zumutbar zu bewerten. Wegen Einzelheiten zu der Thematik wird auf die Darlegungen unter C. III. 5, insbesondere C. III. 5.3.1.1.6, verwiesen.

Aus dem Umstand, dass die Einwenderin bereits seit mehr als 50 Jahren vor Ort wohnt, kann sie nichts herleiten, denn es besteht kein Anspruch darauf, dass eine einmal vorgefundene Situation unverändert bleibt (s. C. III. 17.2).

Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, im Umfeld der Bahnhöfe und Haltepunkte Stellplätze in ausreichender Anzahl bereitzustellen, besteht nicht. Die Ordnung des ruhenden Verkehrs gehört vielmehr zu den Kernaufgaben der jeweiligen Kommune. Verwiesen wird insoweit auf die Erläuterungen unter C. I. 1.

Die zur Sprache gebrachte Führung der RTW in Tieflage bedurfte keiner vertiefenden Prüfung, denn eine solche ungleich teurere Variante wäre nur dann zu rechtfertigen, wenn keine tragfähige oberirdische Variante zur Verfügung stünde. Dies ist aber gerade nicht der Fall.

79. Sü1_E 075

Die anwaltlich vertretenen Einwender sind Eigentümer eines denkmalgeschützten Einzelkulturdenkmals, das zugleich auch Bestandteil der denkmalgeschützten Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag ist. Zu den mit der Einwendung vorgetragenen Argumenten ist Folgendes festzuhalten:

- 1. Verunstaltende Wirkung der Eisenbahnbetriebsanlagen zulasten der denkmalgeschützten Nachbarbauten und der Gesamtanlage Villenkolonie**
Entgegen der in der Einwendung geäußerten Einschätzung ist das Vorhaben mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 11 wird verwiesen. Der Einholung eines denkmalfachlichen Sachverständigengutachtens bedurfte es nicht, weil die in das Verfahren einbezogene zuständige Denkmalschutzbehörde sowie die Denkmalfachbehörde über die notwendige Fachkompetenz verfügen und sich eindeutig positioniert haben.
- 2. Verständlichkeit der Antragsunterlagen**
Die insoweit vorgebrachten Einwendungen einschl. des Antrages auf Einholung einer Fassung des Erläuterungsberichts, der abgesehen von zwingend notwendigen Ausnahmen auf Abkürzungen verzichtet, werden zurückgewiesen. Zur

Begründung wird auf die Darstellungen unter C. I. 6.2 Bezug genommen.

3. Fehlende Öffentlichkeitsbeteiligung zur NKU

Bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung handelt es sich um keine Unterlage, die zum Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen hätte gemacht werden und durch die Planfeststellungsbehörde hätte beigezogen werden müssen. Zur Begründung wird auf Kapitel C. I. 6.3 dieses Beschlusses verwiesen.

4. Unvollständigkeit der Unterlagen bezüglich des Anlagenlärms

Nach den Vorgaben des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil IV: Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, Eisenbahn-Bundesamt, Fachstelle Umwelt, Dezember 2012, Kap. 3, sind alle Betriebsanlagen, von denen andere Immissionen als Verkehrslärmimmissionen ausgehen, als Anlagen im Sinne des BImSchG einzustufen, für welche die Vorschriften des 2. Teils des BImSchG gelten. Das betrifft u. a. Geräusche durch Klimaanlage in Abstellanlagen abgestellter Züge. Diese Immissionen wurden in Anlage 20.1a, Kapitel 10 untersucht. Andere dem Anlagenlärm zuzuordnenden Immissionen, wie sie in Tabelle 1 des vorgenannten Leitfadens aufgeführt sind, gehen mit dem Vorhaben nicht einher. Wegen weiterer Einzelheiten bezüglich des Anlagenlärms wird auf Kapitel C. III. 5.3.1.4 verwiesen. Der Vortrag, die aus dem Anlagenbetrieb resultierenden Immissionen seien nicht ermittelt und bewertet worden, erschließt sich daher nicht.

5. Variante einer südlichen Verlängerung der RTW nach Langen

Die Verlängerung der RTW über Buchschlag hinaus bis nach Langen ist nach derzeitigem Planungsstand nicht als planerisches Ziel definiert und bedurfte daher keiner Untersuchung im Zuge der Variantenprüfung (vgl. C. III. 3.2). Eine von der Wohnbebauung abgerückte Führung der RTW auf den S-Bahn-Gleisen, mit der nach Auffassung der Einwender die Schallimmissionen der Abstellvorgänge entfielen, wurde geprüft. Sie stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar [s. dazu Anlage 1.1b (Erläuterungsbericht), Kap. II. 4.4, Anlage 3.3 (Variantenuntersuchung 20 und 22) sowie Kapitel C. III. 3.3.4 dieses Beschlusses].

6. Variante einer Absenkung des Gleisbettes am Mittelbahnsteig des Bf. Dreieich-Buchschlag

Nach den Darlegungen der Vorhabenträgerin wäre die Absenkung des Gleisbettes am bestehenden Bahnsteig der Dreieichbahn möglich, hätte aber zur Folge, dass die Fundamente der Bahnsteigkanten nicht mehr ausreichend überdeckt wären und die Bahnsteigkanten neu gesetzt werden müssten. Der bestehende Bahnsteig der Dreieichbahn könnte darüber hinaus nicht als Endhalt der

RTW genutzt werden, da für die Wende der RTW-Fahrzeuge betrieblich ein eigenes Gleis benötigt wird, um den Betrieb der Dreieichbahn weiterhin gewährleisten zu können. Die Nutzung des bestehenden Bahnsteigs der Dreieichbahn für die RTW wäre nur dann überhaupt sinnvoll, wenn diese auf die Dreieichbahn verlängert würde, was aber nicht Gegenstand des Vorhabens ist. Für die Abwägungsentscheidung zugunsten des Außenbahnsteigs waren darüber hinaus weitere Gesichtspunkte relevant, die gegen die Nutzung des Mittelbahnsteigs sprechen [vgl. dazu Anlage 1.1b (Erläuterungsbericht), Kapitel II. 4.4 und Anlage 3 Variantenuntersuchung 3.3.1 (VU 20 und 22) und 3.3.2 (Machbarkeitsstudie Bf. Dreieich-Buchsschlag)].

7. Abrücken des Standortes für die abgestellten Züge von der Wohnbebauung

Ein isoliertes nächtliches Abstellen der Zügeinheit nach Betriebsende auf der Westseite des Bahnhofs Dreieich-Buchsschlag bei gleichzeitiger Beibehaltung der Vorzugsvariante Außenbahnsteig hätte zusätzliche Fahrvorgänge zur Folge und würde den Bau von weiteren mit Eingriffen und Kosten verbundenen Gleisanlagen erfordern. Ein genereller Verlauf der RTW-Strecke auf der Westseite wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung geprüft, aber aus nicht zu beanstandenden Erwägungen verworfen [vgl. Anlage 1.1b (Erläuterungsbericht), Kap. II. 4.4, Anlage 3.3 (Variantenuntersuchung 20 und 22)]. Im Hinblick auf die vermeintliche Nichtbeachtung des in § 50 BImSchG verankerten Trennungsgrundsatzes wird auf die Darlegungen unter C. III. 5.1 verwiesen.

8. Verkehrsbelastung und Prognosehorizont

Soweit die Einwender die Unvollständigkeit der Planunterlagen im Hinblick auf eine vermeintlich fehlende Verkehrsprognose rügen und sich zur Stützung dieser Rechtsauffassung auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 15. Februar 2018 (9 C.17, juris) berufen, verkennen sie, dass dieses Urteil ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren zum Gegenstand hat. In straßenrechtlichen Verfahren bedarf es stets der prognostischen Ermittlung des zum Zeitpunkt des Prognosejahres voraussichtlichen Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung des dann voraussichtlich vorhandenen Straßennetzes. Im Eisenbahnrecht ist dagegen das Betriebsprogramm die maßgebliche Größe. Dieses Betriebsprogramm wurde den immissionstechnischen Untersuchungen sowohl im Hinblick auf die RTW als auch in Bezug auf die in den Untersuchungen zu berücksichtigenden Eisenbahnstrecken zugrunde gelegt. Die insoweit relevanten Daten (Zugzahlen, Zugart, Geschwindigkeit etc.), die in Bezug auf die bundeseigenen Eisenbahnstrecken von der DB Netz AG im Hinblick auf die voraussichtliche Belegung der Strecken im Prognosejahr bereitgestellt wurden, sind den Untersuchungen zu entnehmen und waren insoweit auch Gegenstand

der Öffentlichkeitsbeteiligung. Anhaltspunkte dafür, dass dieses der Immissionsprognose zugrundeliegende Betriebsprogramm unrealistisch sein könnte, bestehen für die Planfeststellungsbehörde nicht und wurden von den Einwendern im Übrigen auch nicht dargelegt.

Der Auslegung weiterer Unterlagen wie der Abschlussbericht „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ und die Schienenverkehrsprognose 2030 mussten nicht zum Gegenstand der Planunterlagen gemacht werden. Auf die diesbezüglichen Erwägungen unter C. I. 6.2 wird insoweit Bezug genommen. Wollte man die Pflicht zur Auslegung derart weit interpretieren, würde die Auslegung überfrachtet, was im Ergebnis eher zu weniger als zu mehr Transparenz führen würde (so auch BVerwG, Urteil vom 02. Juli 2020, 9 A 19/19, juris).

Im Zuge des Anhörungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin – wie von den Einwendern gefordert – den Prognosehorizont auf das Jahr 2030 fortgeschrieben und die Immissionsbelastungen auf dieser Grundlage ermittelt. Eine darüber hinaus gehende Berücksichtigung von Absichtsbekundungen und Vorstellungen aus dem politischen Raum, die nicht belastbar sind und denen keine konkreten Planungen zugrunde liegen, kommt nicht in Betracht.

Soweit die Einwander das Betriebskonzept der RTW mit einer halbstündlichen Andienung des Bahnhofes Dreieich/Buchsschlag in Zweifel ziehen und unterstellen, dass die Zahl der prognostizierten Zahlen unterschätzt werde, handelt es sich um eine bloße Behauptung. Das der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegende Betriebsprogramm ist mit der für die Bestellung des schienengebundenen ÖPNV zuständigen RMV GmbH abgestimmt. Anhaltspunkte dafür, dass dieses Betriebsprogramm im Prognosehorizont überholt sein könnte, sind nicht ersichtlich.

Auch wenn sich die Immissionssituation im Ergebnis der Fortschreibung des Prognosehorizonts für einige Betroffene verschlechtert und daher kein Fall des § 18g AEG gegeben ist, so bestand doch kein Anlass für eine erneute Offenlegung, weil die Betroffenen bekannt waren und daher auf direktem Weg in das Verfahren einbezogen wurden, auch nach § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG kein Erfordernis für eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung bestand und weil sich die Vorhabenträgerin im Übrigen dahingehend erklärt hat, überobligatorischen Lärmschutz zu gewähren und niemanden schlechter zu stellen. Wegen Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. I. 6.5 und C. III. 5.3.1.1.2 verwiesen.

In Bezug auf die Liegenschaft der Einwander würde unter Zugrundelegung der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 kein Anspruch auf Schallschutz bestehen

(vgl. Anlage 20.1a, Anhang 2.4a neu). Da die Vorhabenträgerin aber im Bereich des Bf. Dreieich-Buchschlag bei der Ausgestaltung des Schallschutzes auf das Prognosejahr 2025 abstellt, besteht für die Westfassade im 2. OG ein Anspruch auf Schallschutz sowohl am Tag als auch in der Nacht. Die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen gewährleisten die Unterschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag, in der Nacht wären die Grenzwerte selbst durch Maßnahmen am Gleis und eine 15 m hohe Schallschutzwand nicht einzuhalten, so dass die Vorhabenträgerin dem insoweit bestehenden Anspruch durch die Zuerkennung von passivem Schallschutz genügt. Wegen Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 5.3.1, insbesondere C. III. 5.3.1.1.6 verwiesen.

9. Widerspruch zu den Berechnungsergebnissen des EBA im Zuge der Lärminderungsplanung

Die von den Einwendern benannte Abweichung zwischen den Berechnungsergebnissen der Vorhabenträgerin und denjenigen, die das EBA im Zuge der Lärminderungsplanung ermittelt hat, besteht, hat seine Ursache jedoch in unterschiedlichen, nicht miteinander vergleichbaren Berechnungsmethoden. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, das verpflichtend anzuwendende Berechnungsverfahren der 16. BImSchV und der Schall 03 zur Grundlage ihrer Prüfung zu machen.

10. Wesentliche Änderung des bestehenden Schienenweges und eisenbahnrechtliche Legitimation der Main-Neckar-Bahn

Die Baumaßnahmen im Bf. Dreieich-Buchschlag erfüllen entgegen der Darstellung der Einwender nicht per se die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung. Die geringfügige Verschiebung, Verlängerung und Elektrifizierung eines vorhandenen Bahnhofgleises, wie vorliegend vorgesehen, stellt keine bauliche Erweiterung eines Schienenweges um ein durchgehendes Gleis im Sinne des § 4 Abs. 11 S. 3 EBO dar (vgl. Nr. 2.2.3.1 des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI – Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des EBA, Stand: Dezember 2012). Ob als Folge des erheblichen baulichen Eingriffs eine wesentliche Änderung zu konstatieren ist, ergibt sich daher nach den insoweit maßgeblichen Regelungen (vgl. dazu im Einzelnen C. III. 5.3.1.1.6).

Aufgrund des trassenbezogenen Begriffs des Schienenwegs (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 – 8 A 67/03, juris) waren in diese Bewertung auch die Emissionen einzubeziehen, die von der bestehenden Eisenbahninfrastruktur, die mit der vorgesehenen RTW-Anlage optisch als Einheit auf gemeinsamer Trasse wahrzunehmen ist, ausgehen. Soweit die Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang die Berücksichtigung der Verkehrsbelastung der Main-Neckar-

Bahn moniert und dieser Eisenbahninfrastruktur die eisenbahnrechtliche Legitimation abspricht, kann dieser Auffassung nicht gefolgt werden. An der Widmung und dem Vorliegen einer wirksamen und fortbestehenden Betriebsgenehmigung der Main-Neckar-Bahn als zweigleisige Eisenbahnstrecke kann nach mehr als 175-jährigem Betrieb kein ernstlicher Zweifel bestehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2002 – 9 A 22/01, Orientierungssatz 3, juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 6. Oktober 2016, 16 U 261/15, juris, Rn. 53; Schreyer, Ferdinand, Geschichte der Main-Neckar-Bahn, Denkschrift zum 50. Jahrestag der Eröffnung des Betriebs, 1896, <https://tudigit.ulb.tu-darmstadt.de/show/2005-A-0811/0001/image>, abgerufen am 10. Dezember 2021). Die Darlegungen zur Präklusionswirkung in Bezug auf zivilrechtliche Ansprüche, die aus dem Betrieb der vermeintlich ungenehmigt betriebenen Main-Neckar-Bahn abgeleitet werden, bedürfen daher keiner näheren Betrachtung.

11. Parkplatzsuchverkehr und Parkierungsvorgänge

Die Verkehrsgeräusche des An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen und nicht-öffentlichen Verkehrsflächen einschl. Türenschlagens, Kofferraumschließens, Gesprächen u. ä. sind im Zuge der Planfeststellung nicht zu berücksichtigen.

Soweit die Einwender zur Begründung ihrer Forderung auf die TA Lärm abstellen, ist darauf hinzuweisen, dass die in Bezug genommene Nr. 7.4 der TA Lärm auf Fahrzeuggeräusche abhebt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage stehen. Abgesehen davon, dass die Eisenbahnbetriebsanlage nur in Teilen dem Anwendungsbereich der TA Lärm unterfällt, sind damit erkennbar solche Fahrzeuggeräusche gemeint, die auf dem Betriebsgelände selbst stattfinden oder zur Anlieferung bzw. dem Abtransport dienen und damit in einem inneren Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage stehen. Die Fahrzeuggeräusche der Nutzer der Eisenbahnbetriebsanlage können dagegen hinweggedacht werden, ohne dass damit Auswirkungen auf den Betrieb der Eisenbahnbetriebsanlage einhergingen, finden im öffentlichen Verkehrsraum statt, sind dem Anlagenbetrieb nicht zuzurechnen, zumal die Vorhabenträgerin darauf keinen Einfluss hat, und sind daher von den dazu berufenen Behörden nach den allgemein geltenden Vorschriften (bspw. § 45 StVO, § 117 OWiG) zu beurteilen. Der von den Einwendern beantragten Untersuchungen und Bewertungen bedarf es daher nicht.

12. Betriebsbedingter Lärm – Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes

Bezüglich des Vorbringens der Einwender zu vermeintlich unzureichenden Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes wird auf die Darlegungen unter C. III. 5.3.1 verwiesen.

In Ergänzung dazu wird darauf hingewiesen, dass die waldparkartige Grünanlage, der die Einwender eine lärmindernde Wirkung zuschreiben, im Zuge der Lärmberechnungen unberücksichtigt blieb, so dass es sich insoweit um eine Worst-Case-Betrachtung handelt. Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass nur einzelne Bäume entnommen werden und durch Unterpflanzungen die Pufferwirkung des Waldstücks zwischen Eisenbahnbetriebsanlage und Villenkolonie in ihrer Substanz erhalten bzw. verbessert wird, so dass eine substanzielle Änderung in der Ausprägung des Waldstückes nicht eintritt.

Entgegen der Darstellung in den Einwendungen hat das BVerwG keinen bedingungslosen Anspruch auf Schlaf bei teilgeöffnetem Fenster statuiert. Vielmehr hat es in seiner Entscheidung vom 21. September 2006 (4 C 4/05, juris, Rn. 26 und 34) festgestellt, dass zur angemessenen Befriedigung der Wohnbedürfnisse grundsätzlich auch die Möglichkeit gehört, bei angemessener Luftzufuhr, d. h. bei gekipptem Fenster störungsfrei zu schlafen. Gleichzeitig hat das erkennende Gericht jedoch festgestellt, dass dort, wo Fenster zum Schutz vor unzumutbarem Lärm geschlossen bleiben müssen, ein kompensatorischer Anspruch auf den Einbau technischer Belüftungseinrichtungen besteht. Dem kommt die Vorhabenträgerin nach.

Soweit die Einwender monieren, der Störcharakter der einzelnen Zugvorbeifahrt werde bei der Berechnungsmethodik nicht angemessen berücksichtigt, wird auf die Verbindlichkeit der Berechnungsmethodik der Schall 03 verwiesen. Die Berücksichtigung von Einzelschallereignissen ist darin nicht vorgesehen. Es überschreitet nicht den Wertungs- und Gestaltungsspielraum des Verordnungsgebers, dass die Schall 03 zur Darstellung der Immissionsbelastung ausschließlich auf Beurteilungspegel, also bewertete Mittelungspegel abstellt und nicht zusätzlich Maximalschallpegel ("Spitzenpegel") berücksichtigt. Für einen Ausnahmefall, in dem es geboten sein kann, zusätzlich Maximalpegel zur Bewertung heranzuziehen, ist hier nichts ersichtlich. Insbesondere folgt dies nicht allein daraus, dass Schienenverkehr intermittierende, also zeitlich schwankende Geräusche mit teils hohen Pegelspitzen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Juni 2017, 3 A 1/16 juris, Rn. 64 ff. m. w. E. zum fehlenden Erfordernis, auf Maximalpegel abzustellen). Vor dem Hintergrund der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu dieser Thematik bedarf es keiner Einholung von akustischen- und umweltmedizinischen Gutachten.

Der Behauptung, dass eine vollständige Umrüstung der Güterwagen auf lärmindernde Bremssohlen im Jahr 2030 nicht abgeschlossen sein wird, musste im Zuge der Planfeststellung nicht nachgegangen werden. Gem. § 3 Abs. 1 SchlärmschG ist das Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz seit dem 13. Dezember 2020

verboten und nur noch in Ausnahmefällen zulässig. Vor diesem Hintergrund ist die Annahme des Ordnungsgebers, dass bis zum Jahr 2030 nur noch leise Güterzüge unterwegs sind, was in der Berechnungsvorschrift der Schall 03 hinterlegt ist (s. Tabelle 4, Anmerkung zu Zeile 16), nicht zu beanstanden. Da die Vorhabenträgerin im Zuge des überobligatorischen Schallschutzes das Jahr 2025 zur Grundlage gemacht hat, sind Güterzüge mit leisen Verbundstoff-Klotzbremsen lediglich zu einem Anteil von 80 % berücksichtigt.

Die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind entgegen der Auffassung der Einwender geeignet und angemessen. Hinzuweisen ist zunächst noch einmal darauf, dass bei einem Abstellen auf die geforderte Fortschreibung des Prognosehorizonts 2030 die gebotene Abwägung zwischen aktivem und passivem Schallschutz nach Auffassung der Vorhabenträgerin ergeben hätte, dass die Kosten der aktiven Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck gestanden hätten. Im Zuge der Gewährung überobligatorischen Schallschutzes hat die Vorhabenträgerin neben der bereits bestehenden 2 m hohen Schallschutzwand die aktiven Maßnahmen „Schienenstegdämpfer“ und das besonders überwachte Gleis vorgesehen. Beide Maßnahmen sind nach den Vorgaben der Schall 03 als aktive Schallschutzmaßnahmen anerkannt (vgl. Nr. 4.5 der Schall 03) und die lärmindernde Wirkung dieser Maßnahmen ist mittels der vorgesehenen Pegelkorrekturen in den Berechnungen berücksichtigt worden. Hinzuweisen ist darüber hinaus auf den Umstand, dass bereits eine erhebliche, pegelbestimmende Lärmvorbelastung besteht, die von der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur ausgeht. Das Vorhaben der RTW trägt in einem vergleichsweise geringen Maß [Erhöhung des Pegels um max. 1,2 dB(A)] zur Lärmbelastung bei. Vor diesem Hintergrund sind die vorgesehenen Maßnahmen als geeignet und ausreichend anzusehen. Damit werden an allen untersuchten Immissionsorten die am Tag maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten. In der Nacht wäre selbst mit Maßnahmen am Gleis und 15 m hohen Schallschutzwänden die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes nicht zu gewährleisten, so dass passiver Schallschutz das Mittel der Wahl darstellt. Für die Prüfung anderer Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bestand vor diesem Hintergrund kein Anlass.

13. Immissionen des Baubetriebs

Im Hinblick auf die den bauzeitlichen Immissionsschutz betreffenden Forderungen wird auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 5.4 und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 2.4 verwiesen. Den Belangen der Einwender wird damit im gebotenen Umfang entsprochen.

14. Minderung des Verkehrswertes der Immobilie

Eine entschädigungspflichtige Minderung des Verkehrswertes der Immobilie

der Einwender als Folge der betriebsbedingten Immissionen des zugelassenen Vorhabens besteht nicht. Soweit die Immissionen die verbindlichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, wird den Einwendern ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt. Eines darüber hinausgehenden Ausgleichs bedarf es nicht. Auf die Darstellungen unter C. III. 17.2 wird Bezug genommen.

15. Außenwohnbereichsentschädigung

Ein Anspruch der Einwender auf Zahlung einer Außenwohnbereichsentschädigung besteht nicht.

Der für diesen Ausgleichsanspruch maßgebliche, den Tageszeitraum betreffende Immissionsgrenzwert nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV wird an der Liegenschaft der Einwender eingehalten. Auch wenn der für die immissionsrechtliche Nacht maßgebliche Grenzwert im 2. OG überschritten wird, besteht in Bezug auf dort ggf. vorhandene Außenwohnbereiche kein Anspruch, weil die in Rede stehenden Flächen nachts nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen zu dienen pflegen und daher nur am Tag schutzwürdig sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. März 2000 – 11 A 33/97 –, juris, Rn. 139).

16. Artenschutz

Soweit die Einwender die fachgerechte Erfassung von Baumhöhlen, Horstbäumen besonders geschützter Fledermausarten und Niststandorten verschiedener Vogelarten und Quartieren des Hirschkäfers in Zweifel zieht, ist festzuhalten, dass die Planunterlagen der Vorhabenträgerin die Betroffenheiten erfasst und die erforderlichen Maßnahmen vorsieht.

Die walddparkartige Grünfläche zwischen Eisenbahnbetriebsanlage und Villenkolonie bleibt mit Ausnahme sehr kleinräumiger Inanspruchnahmen am südlichen Ende erhalten.

Die von den Einwendern benannten Vogelarten werden im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag behandelt. Gelbspötter und Girlitz nisten nicht im Wald, sondern in den Hausgärten der Villensiedlung, so dass keine mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen bestehen. Trauerschnäpper und Mittelspecht nisten im Wald, jedoch außerhalb des Eingriffsbereichs. Auch für sie sind folglich keine anlagebedingten Betroffenheiten zu erwarten. Bezüglich der Fledermäuse wurde im Rahmen der Kartierungen im Waldstück am Bf. Dreieich-Buchsschlag ein Kartiertransekt angelegt (UVS, Kap. 4.2.1.2; Abb. 1). Per Detektor nachgewiesen wurden Siedlungs- und Waldarten von Fledermäusen.

Vor Baubeginn erfolgt eine Aktualisierung/Kartierung v. a. der Höhlenbäume (Vermeidungsmaßnahme V10 - Sicherung von Bäumen mit Fledermaus- bzw.

Buntspechthöhlen). Zur fachgerechten Überwachung der Maßnahmen wird eine Umweltfachliche Bauüberwachung eingesetzt (Vermeidungsmaßnahme V12).

Der Hirschkäfer wird als Art des Anhangs II der FFH-RL nicht im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, sondern in den Kap. 4.2.4.9 bzw. 5.3 der Umweltverträglichkeitsprüfung mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan abgehandelt. In der Anlage 19.4.1a Blatt 6 der UVS sind die Hinweise auf die Vorkommen des Hirschkäfers (indirekte Nachweise anhand von Käferresten, Flügeldecken, Körperteilen etc., Sichtbeobachtungen) dargestellt. Die Suchgrabungen an Stubben im Eingriffsbereich (Stubben = Larvalentwicklungsstätten, hierdurch wären direkte Nachweise möglich) ergaben im Zeitpunkt der Kartierung keine durch den Hirschkäfer besiedelten Strukturen.

Sofern sich im Zuge der Bauausführung zeigen sollte, dass dann besiedelte sowie bei der Baufeldfreimachung entstehende Eichenstubben (potentielle Larvalentwicklungsstätten) vorhanden sind, werden diese entnommen und in Abstimmung mit den Fachbehörden in geeignete Waldrandbereiche verbracht (Vermeidungsmaßnahme V8).

Mit diesen Maßnahmen sowie den der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 5 wird den natur- und artenschutzrechtlich gebotenen Anforderungen Genüge getan.

17. Wasserschutz

Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen sehen umfangreiche Maßnahmen zum Grundwasserschutz vor. Die zuständigen Wasserbehörden wurden in das Verfahren einbezogen, haben ihr Einvernehmen erteilt und bei Beachtung der auferlegten Nebenbestimmungen keine Bedenken gegen die Realisierung des Vorhabens (vgl. A. III. 1 C. III. 6). Undichtigkeiten der Pkws von Nutzern der RTW, die im öffentlichen Verkehrsraum oder auf der von der Stadt Dreieich betriebenen P+R-Anlage abgestellt werden, müssen in diese Betrachtungen nicht einbezogen werden, sie sind nicht Bestandteil des Vorhabens oder diesem zuzurechnen.

80. Sü1_E 076

Die anwaltlich vertretenen Einwender sind Eigentümer eines denkmalgeschützten Einzelkulturdenkmals, das zugleich auch Bestandteil der denkmalgeschützten Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag ist.

Die Einwendung ist inhaltsgleich mit dem Vorbringen der Einwendung Sü1_E 075, so dass auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen wird. Das gilt ausdrücklich

auch für die vergleichbare Immissionssituation und die Beurteilung der Schallschutzansprüche, so dass auch die diesbezüglichen Darlegungen für das Anwesen der Einwender gelten.

81. Sü1_E 077

Die anwaltlich vertretenen Einwender sind Eigentümer eines denkmalgeschützten Einzelkulturdenkmals, das zugleich auch Bestandteil der denkmalgeschützten Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag ist.

Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung besteht für das Anwesen der Einwender allerdings weder auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 noch auf der Basis der Verkehrsprognose 2030 ein Anspruch auf Schallschutz, so dass die diesbezüglichen Forderungen zurückgewiesen werden. Im Übrigen ist die Einwendung inhaltsgleich mit dem Vorbringen der Einwendung Sü1_E 075, so dass auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen wird.

82. Sü1_E 078

Die anwaltlich vertretene Einwenderin ist Eigentümerin eines denkmalgeschützten Einzelkulturdenkmals, das zugleich auch Bestandteil der denkmalgeschützten Gesamtanlage Villenkolonie Buchschlag ist.

Im Hinblick auf die Immissionssituation des Anwesens der Einwenderin ist zu konstatieren, dass die von der Vorhabenträgerin durchgeführte Fortschreibung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2030 zu ungünstigeren Ergebnissen führt (vgl. Anlage 20.1a, Anhang 2.4a neu). Da die Vorhabenträgerin aber im Bereich des Bf. Dreieich-Buchschlag bei der Ausgestaltung des Schallschutzes auf das Prognosejahr 2025 abstellt, besteht für die Westfassade bezogen auf den Tagzeitraum im 1. und 2. OG und bezogen auf den Nachtzeitraum in allen drei Geschossen ein Anspruch auf Schallschutz. Die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen gewährleisten die Unterschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag, in der Nacht wäre selbst durch Maßnahmen am Gleis und eine 15 m hohe Schallschutzwand die Einhaltung der Grenzwerte nicht zu gewährleisten, so dass die Vorhabenträgerin dem insoweit bestehenden Anspruch durch die Zuerkennung von passivem Schallschutz genügt. Wegen Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 5.3.1, insbesondere C. III. 5.3.1.1.6 verwiesen.

Im Übrigen ist die Einwendung inhaltsgleich mit der Einwendung Sü1_E 075, so dass auf die diesbezüglichen Darlegungen verwiesen wird.

83. Sü1_E 079

Eine Einwendungsbefugnis des Einwenders besteht nicht. Auch wenn das Abwägungsmaterial tendenziell eher weit als eng auszulegen ist, bedarf es ungeachtet dieser Tendenz zur Ausweitung einer sachgerechten Beschränkung, denn der Planer kann nicht „alles“ berücksichtigen müssen. So ist insbesondere nicht jedes Interesse an der Benutzung des ÖPNV stets ein abwägungserheblicher Belang. Voraussetzung ist vielmehr, dass das Interesse im Zeitpunkt der planerischen Entscheidung hinreichend konkret und individuell zu erfassen und dass es als Einzelinteresse schutzwürdig ist. Die vom Einwender vorgetragene Interessen teilt er jedoch mit einer nicht bestimmbar oder näher konkretisierbaren Anzahl potentieller Nutzer des ÖPNV. Dieser Aspekt ist daher nur als genereller Belang des Bahnverkehrs in die Abwägung einzustellen, nicht aber als spezielles Individualinteresse (gerade) des Einwenders (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. September 1993, 4 C 22/93, juris, Rn. 8; OVG Hamburg, Urteil vom 30. August 2019, 1 E 25/18.P, juris, Rn. 32). Entsprechendes gilt in Bezug auf das mit der Einwendung geäußerte Interesse an sauberer Luft und als Steuerzahler keine unnötigen Projekte mitfinanzieren zu müssen.

Ungeachtet dessen vermag das inhaltliche Vorbringen die Rechtmäßigkeit des Vorhabens nicht in Zweifel zu ziehen.

Soweit der Einwender moniert, der Außenbahnsteig im Bf. Buchschlag gewährleiste keinen barrierefreien Zugang, ist darauf hinzuweisen, dass die Barrierefreiheit sichergestellt ist, diese allerdings kein Recht auf Umsteigen am gleichen Bahnsteig umfasst. Einzuräumen ist, dass ein Umstieg am gleichen Bahnsteig für alle Reisenden komfortabler wäre, die Variantenentscheidung allerdings einer Vielzahl verschiedener Kriterien gerecht werden muss, die von der Vorhabenträgerin in die Betrachtung eingestellt wurden. Die diesbezüglichen Erwägungen der Vorhabenträgerin und das Ergebnis sind im Erläuterungsbericht sowie der Variantenuntersuchung dargestellt (Anlagen 1.1b und 3). Die Variantenentscheidung begegnet keinen Bedenken. Die Nutzung des Mittelbahnsteigs drängt sich nicht als besser geeignete Alternative auf (vgl. C. III. 3, insbesondere C. III. 3.3.5). Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang insbesondere darauf, dass entgegen der Einschätzung des Einwenders eine spätere Durchbindung auf die Dreieichbahn möglich bleibt.

Auch wenn Eingriffe in das Waldstück zwischen Bahngelände und Eleonorenanlage nicht gänzlich zu vermeiden sind, so wird es in seiner Substanz nicht angetastet. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Unterpflanzung gewährleisten, dass die diesem Gehölzbestand zukommende Pufferwirkung zwischen der Villenkolonie und den Betriebsanlagen der Eisenbahn erhalten bleibt bzw. sogar noch verbessert wird. Mit Blick auf den Schallschutz kommt diesem Gehölzstreifen ohnehin allenfalls unter psychologischen Gesichtspunkten eine Bedeutung zu.

84. Sü1_E 080

Eine Betroffenheit des Einwenders im Abschnitt PFA Süd 1 besteht nicht. Die vorgelegte Betroffenheit ergibt sich aus dem Planfeststellungsabschnitt Mitte. Der Einwender wird daher zur Geltendmachung der befürchteten Beeinträchtigungen für seine Liegenschaft auf dieses Verfahren verwiesen.

Unterstellt man zugunsten des Einwenders, dass eine Einwendungsbefugnis im PFA Süd 1 besteht, weil diese Planung zwangsläufig die Betroffenheit des Einwenders in dem Planungsabschnitt Mitte begründet, so lässt die Einwendung doch das gebotene Mindestmaß an Substantiiertheit vermissen. Aus dem Vorbringen geht nämlich nicht hervor, unter welchem Gesichtspunkt die Planung für den PFA Süd 1 einer rechtlichen Prüfung unterzogen werden soll.

85. Sü1_E 081

Die Einwender haben ihre Einwendungen wegen der bauzeitlichen Inanspruchnahme einer Teilfläche von 28 m² des in ihrem Eigentum stehenden Grundstücks Gemarkung Niederrad, Flur 27, Flurstück 121/6 zum Zweck der Baustelleneinrichtung erhoben.

Die zwischenzeitlich erfolgte Optimierung der Bauablaufplanung ermöglicht den Verzicht auf die Inanspruchnahme des in Rede stehenden Grundstücks. Die Einwendung kann daher für erledigt erklärt werden.

86. Sü1_E 082

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des schriftlichen Vorbringens nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als besorgte Bürgerin Neu-Isenburgs und Pendlerin reicht dafür nicht aus.

Dabei beziehen sich die von der Einwenderin geäußerte Bedenken im Wesentlichen auf den PFA Süd 2. Zwangspunkte, die diese befürchtete Betroffenheit als unausweichlich erscheinen lassen, werden mit dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt nicht geschaffen. So ist die regionalplanerisch abgestimmte Fortführung der RTW bis Neu-Isenburg-Zentrum auf bereits bestehendem eigenen Bahnkörper möglich, ohne dass damit ein wie auch immer gearteter Eingriff in den Straßenzug der L 3117 einherginge. Die Einwenderin kann daher insoweit zur Verfolgung ihrer rechtlichen Interessen auf das für den PFA Süd 2 durchzuführende Verfahren verwiesen werden.

Soweit mit der Einwendung darüber hinaus die mit dem PFA Süd 1 einhergehenden Eingriffe im Umfeld des Bahnhofs Neu-Isenburg in Natur und Landschaft sowie die

Kleingartenanlage Fischer Lucius angesprochen werden, hat die Planfeststellungsbehörde die diesbezüglichen nachteiligen Wirkungen des Vorhabens erkannt und in die Abwägungsentscheidung eingestellt. Die Regelungen dieses Beschlusses tragen dem Rechnung und gewährleisten eine möglichst weitreichende Vermeidung bzw. Minimierung der Eingriffe und sonstigen Beeinträchtigungen. Soweit jedoch Beeinträchtigungen verbleiben, überwiegt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens. Bezüglich der vermeintlich unzureichenden Berücksichtigung von Bus-Alternativen und der fehlenden Offenlegung der NKU wird auf die Darstellungen in den Kapiteln C. I. 6.3, C. III. 1.3 und C. III. 3.2 verwiesen. Festzuhalten bleibt jedoch in Bezug auf die angesprochenen Fragestellungen, dass der Einwenderin in Ermangelung einer Betroffenheit in eigenen Rechten oder rechtlich geschützten Belangen keine Rügemöglichkeit zukommt.

87. Sü1_E 083

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde in Bezug auf den verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt nicht zu erkennen. Die von dem Einwender geäußerten Bedenken betreffen erkennbar den PFA Süd 2. Zwangspunkte, die diese befürchtete Betroffenheit als unausweichlich erscheinen lassen, werden mit dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt jedoch nicht geschaffen. So ist die regionalplanerisch abgestimmte Fortführung der RTW bis Neu-Isenburg-Zentrum auf bereits bestehendem eigenen Bahnkörper möglich, ohne dass die vom Einwender dargestellten Eingriffe in den Straßenzug der L 3117 erforderlich würden. Der Einwender kann daher zur Verfolgung seiner rechtlichen Interessen auf das für den PFA Süd 2 durchzuführende Verfahren verwiesen werden.

Auch wenn in Ermangelung einer eigenen Betroffenheit keine Rügebefugnis besteht, wird in Bezug auf die vom Einwender angesprochene vermeintlich unzureichende Berücksichtigung von Bus-Alternativen und die fehlende Offenlegung der NKU auf die Darstellungen in den Kapiteln C. I. 6.3, C. III. 1.3 und C. III. 3.2 verwiesen.

88. Sü1_E 084

Der Einwender ist nicht einwendungsbefugt. Auch wenn das Abwägungsmaterial tendenziell eher weit als eng auszulegen ist, bedarf es ungeachtet dieser Tendenz zur Ausweitung einer sachgerechten Beschränkung, denn der Planer kann nicht „alles“ berücksichtigen müssen. Für ein abwägungserhebliches Individualinteresse ist vielmehr Voraussetzung, dass dieses im Zeitpunkt der planerischen Entscheidung hinreichend konkret und individuell zu erfassen und dass es als Einzelinteresse schutzwürdig ist. Die vom Einwender vorgetragene Interessen (unbeeinträchtigt IV und ÖV während der Bauzeit, Schutz des Grundwassers) sind nur als generelle Belange

des Bahnverkehrs und des Grundwasserschutzes in die Abwägung einzustellen, nicht aber als spezielles Individualinteresse (gerade) des Einwenders (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. September 1993, 4 C 22/93, juris, Rn. 8; OVG Hamburg, Urteil vom 30. August 2019, 1 E 25/18.P, juris, Rn. 32).

Ungeachtet dessen vermag das inhaltliche Vorbringen die Rechtmäßigkeit des Vorhabens nicht in Zweifel zu ziehen.

Die langwierige und sich zeitlich überlagernde Bauausführung verschiedener Planvorhaben im Planungsraum erfordert ohne Zweifel eine enge Abstimmung der Beteiligten. Diese ist aber nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern kann der nachfolgenden Ausführungsplanung überlassen werden. Dies erklärt sich schon aus dem vom Einwender zutreffend erkannten Umstand, dass die diesbezüglichen Planungen maßgeblich auch davon abhängen, welches Projekt zu welchem Zeitpunkt realisiert wird. Das ist zum Zeitpunkt der Verfahrensdurchführung nicht absehbar und kann schon allein aus diesem Grund in der Planfeststellung nicht geregelt werden.

Um Gefährdungen der Trinkwasserversorgung des Ballungsraumes auszuschließen, wurden in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und dem Versorgungsunternehmen umfangreiche Regelungen getroffen. Insbesondere wird mit Blick auf eine bauzeitliche Havarie eine Bedingung in den Beschluss aufgenommen, die sicherstellt, dass zum Zeitpunkt des Baubeginns eine ggf. erforderlich werdende Ersatzwasserbeschaffung gewährleistet ist. Bezüglich eines betriebsbedingten Havariefalls ist durch eine Nebenbestimmung gewährleistet, dass vor Betriebsaufnahme eine Auswirkungsuntersuchung und ein darauf basierender abgestimmter Maßnahmenplan zum Schutz der Trinkwassergewinnungsanlagen „Wasserwerk Goldstein“ und „Wasserwerk Oberforsthaus“ vorliegt. Weitergehender Maßnahmen bedurfte es nicht, denn die Auswirkungen einer betriebsbedingten Havarie der elektrisch betriebenen RTW sind überschaubar.

Vor diesem Hintergrund besteht kein Zweifel, dass für die erforderlichen Abstimmungen geeignete Mittel und Verfahren zur Verfügung stehen, so dass diese nachgelagert zur Planfeststellung geregelt werden können.

89. Sü1_E 085

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde in Bezug auf den verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt nicht zu erkennen. Die von dem Einwender geäußerten Bedenken betreffen erkennbar den PFA Süd 2. Zwangspunkte, die diese befürchtete Betroffenheit als unausweichlich erscheinen lassen, werden mit dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt jedoch nicht geschaffen. So ist die regionalplanerisch

abgestimmte Fortführung der RTW bis Neu-Isenburg-Zentrum auf bereits bestehendem eigenen Bahnkörper möglich, ohne dass die vom Einwender dargestellten Eingriffe in den Straßenzug der L 3117 erforderlich würden. Der Einwender kann daher zur Verfolgung seiner rechtlichen Interessen auf das für den PFA Süd 2 durchzuführende Verfahren verwiesen werden.

Auch wenn in Ermangelung einer eigenen Betroffenheit keine Rügebefugnis besteht, wird in Bezug auf die vom Einwender angesprochene vermeintlich unzureichende Berücksichtigung von Bus-Alternativen auf die Darstellungen in dem Kapitel C. III. 3.2 verwiesen. Hinsichtlich der gerügten Eingriffe in den Baumbestand und deren Kompensation an anderem Ort ist festzuhalten, dass die Möglichkeiten zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen für die mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Eingriff geprüft wurden. Über die vorgesehenen Maßnahmen hinaus bestehen jedoch keine Möglichkeiten der Realisierung. Dies gilt in besonderem Maße für die Kompensation der dauerhaften Eingriffe in den Wald (vgl. dazu die in Anlage 19.1b, Anhang 4 dokumentierte Recherche). Die daher gebotene Erweiterung des Suchraums wurde einvernehmlich mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt. Erhebliche nachteilige lokalklimatische Auswirkungen der vorhabenbedingten Rodungen sind nicht zu erwarten (vgl. C. II. 5.5).

90. Sü1_E 086

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürgerin Neu-Isenburgs und durch die erwarteten Verkehrsbehinderungen für Radfahrer/Fußgänger reicht dafür nicht aus.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen von Wegebeziehungen und Umleitungen können – wie bei jeder anderen Baustelle dieses Ausmaßes – nicht ausgeschlossen werden. Diese Beeinträchtigungen müssen jedoch hingenommen werden, weil kein Anspruch auf den unbeeinträchtigten Erhalt des bestehenden Straßen- und Wegenetzes besteht. Im Übrigen bleibt unklar, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Die weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Argumente decken sich mit der Einwendung Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

91. Sü1_E 087

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Be-

troffenheit als Bürgerin Neu-Isenburgs und durch die erwarteten Verkehrsbehinderungen für Radfahrer/Fußgänger reicht dafür nicht aus.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen von Wegebeziehungen und Umleitungen können – wie bei jeder anderen Baustelle dieses Ausmaßes – nicht ausgeschlossen werden. Diese Beeinträchtigungen müssen jedoch hingenommen werden, weil kein Anspruch auf den unbeeinträchtigten Erhalt des bestehenden Straßen- und Wegenetzes besteht. Im Übrigen bleibt unklar, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Die weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Argumente decken sich mit der Einwendung Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

92. Sü1_E 088

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs und durch die erwarteten Verkehrsbehinderungen für Radfahrer/Fußgänger reicht dafür nicht aus.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen von Wegebeziehungen und Umleitungen können – wie bei jeder anderen Baustelle dieses Ausmaßes – nicht ausgeschlossen werden. Diese Beeinträchtigungen müssen jedoch hingenommen werden, weil kein Anspruch auf den unbeeinträchtigten Erhalt des bestehenden Straßen- und Wegenetzes besteht. Im Übrigen bleibt unklar, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Die weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Argumente decken sich mit der Einwendung Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

93. Sü1_E 089

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die vorgetragene Betroffenheit als Bürger Neu-Isenburgs und durch die erwarteten Verkehrsbehinderungen für Radfahrer/Fußgänger reicht dafür nicht aus.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen von Wegebeziehungen und Umleitungen können – wie bei jeder anderen Baustelle dieses Ausmaßes – nicht ausgeschlossen werden. Diese Beeinträchtigungen müssen jedoch hingenommen werden, weil kein Anspruch auf den unbeeinträchtigten Erhalt des bestehenden Straßen- und Wegenetzes besteht. Im Übrigen bleibt unklar, welche konkreten Defizite der Planung in Bezug auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs moniert werden.

Die weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Argumente decken sich mit der Einwendung Sü1_E 001, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen verwiesen wird.

94. Sü1_E 090

Die Einwendung ist verspätet bei der Anhörungsbehörde eingegangen und daher für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen. Der Einwender wurde von der Anhörungsbehörde über diesen Sachverhalt in Kenntnis gesetzt und über die Möglichkeit einer Wiedereinsetzung in den vorigen Stand informiert. Ein entsprechender Antrag wurde nicht gestellt; Gründe, die eine Wiedereinsetzung von Amts wegen hätten begründen können, sind nicht ersichtlich. Auf die Darlegungen unter C. I. 7 wird verwiesen.

Unabhängig davon hätte die Einwendung aber auch dann keinen Erfolg haben können, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wäre, zumal damit keine Aspekte geltend gemacht werden, die den Einwender in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen berühren.

Entgegen der Annahme des Einwenders ist mit der Errichtung des Betriebsgebäudes und der Mitarbeiterparkplätze kein unzulässiger Eingriff in das Denkmalensemble Villenkolonie verbunden. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 11 wird verwiesen. Abgesehen von den Eingriffen in den Grünbereich ist bezüglich der Mitarbeiterparkplätze ohnehin nicht nachvollziehbar, inwieweit damit nachhaltig negative Auswirkungen auf das Denkmalensemble verbunden sein sollten, denn in dem Bereich ist flächendeckend Parken zulässig.

Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, im Umfeld der Bahnhöfe und Haltepunkte Stellplätze in ausreichender Anzahl bereitzustellen, besteht nicht. Die Ordnung des ruhenden Verkehrs gehört vielmehr zu den Kernaufgaben der jeweiligen Kommune. Verwiesen wird insoweit auf die Erläuterungen unter C. I. 1.

Die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen, die eine Verlängerung nach Langen ermöglichen würde, wurde geprüft, diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar. Einer Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis zu einer Entscheidung über eine Verlängerung der RTW nach Langen bedurfte es nicht. Diese Verlängerung ist gegenwärtig nicht Planungsziel und es ist offen, ob der Planungsauftrag ausgeweitet wird. Das öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsbedienung im öffentlichen Verkehr rechtfertigt kein Zuzuwarten bis eine diesbezügliche Entscheidung gefallen ist (vgl. dazu C. III. 3.3.4).

95. Sü1_E 091

Die Forderung der Einwenderin, die RTW bis Langen zu verlängern, ist als Einzelinteresse der Einwenderin nicht schutzwürdig. Es handelt sich vielmehr um einen Aspekt, der als genereller Belang des Bahnverkehrs, nicht aber als Individualinteresse der Einwenderin in die Abwägung einzustellen ist.

Im Übrigen besteht kein Anspruch auf Schaffung einer bestimmten, als günstig empfundenen Verkehrsverbindung.

Unbeschadet dessen ist festzuhalten, dass die Verlängerung der RTW nach Langen nicht Gegenstand des Antrags ist. Inwieweit eine spätere Verlängerung nach Langen erfolgt, bleibt weiteren Untersuchungen vorbehalten. Das öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsbedienung im öffentlichen Verkehr rechtfertigt kein Zuwarten bis eine diesbezügliche Entscheidung gefallen ist. Auf die Erwägungen unter C. III. 3.3.4 wird Bezug genommen.

96. Sü1_E 092

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und das zugehörige Begleitschreiben der Initiatoren beigelegt. Aus diesem Begleitschreiben ergeben sich als zusätzliche Aspekte die befürchteten Eingriffe in die denkmalgeschützte waldparkartige Grünanlage zwischen Bahnanlage und Eleonorenanlage sowie die vermeintlich fehlende Berücksichtigung des Ensemble-Denkmalsschutzes der Villenkolonie Buchschlag.

Die ebenfalls geäußerte Befürchtung, die Buslinie OF 64 zum Flughafen werde nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt, was zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen werde, ist im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht relevant. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Bezüglich der anderen Forderungen wird auf die Ausführungen zur Einwendung

Sü1_E 023 verwiesen, die auch Darlegungen zu den angesprochenen denkmalrechtlichen Aspekten der Einwendung einschl. der Auswirkungen auf den östlich angrenzenden Waldbestand umfassen.

97. Sü1_E 093

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur Nutzung des Mittelbahnsteigs sowie hinsichtlich der bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen gestrichen, die Forderung nach einer Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen und in die Kernstadt durch eine Linienführung nach Langen auf den S-Bahngleisen ersetzt und darauf hingewiesen, dass die S-Bahn auch am Wochenende viertelstündlich Buchschlag mit Frankfurt verbinde.

Die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen, die eine Verlängerung nach Langen ermöglichen würde, wurde geprüft, diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (vgl. dazu C. III. 3.3.4).

Soweit die Berechtigung der Planung der RTW unter Bezugnahme auf die bestehenden S-Bahnverbindungen an Wochenenden in Zweifel gezogen wird, verkennt die Einwenderin die mit der RTW verbundenen Planungsziele. Die Rechtfertigung des Vorhabens steht außer Frage. Zur Begründung wird auf Kapitel C. III. 1 verwiesen.

Bezüglich der weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

98. Sü1_E 094

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur Nutzung des Mittelbahnsteigs sowie hinsichtlich der bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen gestrichen und die Forderung nach einer Fortführung der Linienführung nach Sprendlingen und in die Kernstadt durch eine Linienführung nach Langen auf den S-Bahngleisen ersetzt.

Die Führung der RTW auf den S-Bahngleisen, die eine Verlängerung nach Langen ermöglichen würde, wurde geprüft, diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (vgl. dazu C. III. 3.3.4).

Bezüglich der weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

99. Sü1_E 095

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und die Forderung zur Verlegung der Planung auf die Westseite einschl. der Parkplätze besonders hervorgehoben.

Die Führung der RTW im Westen einschl. eines im Westen gelegenen Außenbahnsteiges für die RTW wurde von der Vorhabenträgerin geprüft (vgl. Anlage 1.1b, Kapitel II. 4.4.2.2), diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar. Die Planung von Parkplätzen ist grundsätzlich nicht Aufgabe der Vorhabenträgerin (vgl. C. I. 1).

Bezüglich der weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

100. Sü1_E 096

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und ergänzend die Frage aufgeworfen, weshalb die Planung nicht auf die Westseite verlegt werde.

Die Führung der RTW im Westen einschl. eines im Westen gelegenen Außenbahnsteiges für die RTW wurde von der Vorhabenträgerin geprüft (vgl. Anlage 1.1b, Kapitel II. 4.4.2.2), diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar.

Bezüglich der weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

101. Sü1_E 097

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und die Auffassung, die Planung werde besser auf die Westseite verlegt, besonders hervorgehoben.

Die Führung der RTW im Westen einschl. eines im Westen gelegenen Außenbahnsteiges für die RTW wurde von der Vorhabenträgerin geprüft (vgl. Anlage 1.1b, Kapitel II. 4.4.2.2), diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar.

Bezüglich der weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

102. Sü1_E 098

Der Einwender hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt und die Auffassung, die Planung werde besser auf die Westseite verlegt, besonders hervorgehoben.

Die Führung der RTW im Westen einschl. eines im Westen gelegenen Außenbahnsteiges für die RTW wurde von der Vorhabenträgerin geprüft (vgl. Anlage 1.1b, Kapitel II. 4.4.2.2), diese Variante stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar.

Bezüglich der weiteren mit der Einwendung vorgebrachten Forderungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen.

103. Sü1_E 099

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassennutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

104. Sü1_E 100

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassennutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

105. Sü1_E 101

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen und Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassennutzung gestrichen. Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

106. Sü1_E 102

Die Einwendung ist verspätet bei der Anhörungsbehörde eingegangen und daher für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen. Die Einwenderin wurde von der Anhörungsbehörde über diesen Sachverhalt in Kenntnis gesetzt und über die

Möglichkeit einer Wiedereinsetzung in den vorigen Stand informiert. Ein entsprechender Antrag wurde nicht gestellt; Gründe, die eine Wiedereinsetzung von Amts wegen hätten begründen können, sind nicht ersichtlich. Auf die Darlegungen unter C. I. 7 wird verwiesen.

Unabhängig davon hätte die Einwendung aber auch dann keinen Erfolg haben können, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wäre:

Die Einwenderin hat die gleichförmige Einwendung Sü1_E 023 genutzt, jedoch die Forderungen zur bauzeitlichen Hotelunterbringung bei Grenzwertüberschreitungen sowie Entschädigungszahlungen für die lärmbedingte Einschränkung der Terrassennutzung gestrichen und stattdessen eine Verlegung des Endhalts nach Neu-Isenburg, Langen oder Darmstadt gefordert.

Bezüglich der Forderung, die RTW entweder in Neu-Isenburg enden zu lassen oder aber auf den S-Bahn-Gleisen bis nach Langen zu führen, ist festzuhalten, dass das derzeitige Planungsziel den Endhalt der Linie 2 in Dreieich-Buchsschlag vorsieht und eine Rechtfertigung für diese Planung gegeben ist (C. III. 1). Eine Führung der RTW auf den S-Bahn-Gleisen wurde geprüft, aber aus nicht zu beanstandenden Gründen verworfen, eine Fortführung der RTW bis Langen oder gar bis Darmstadt ist bislang nicht Gegenstand des Planungsauftrages (s. C. III. 3.3.4).

Bezüglich der verbleibenden Forderungen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung Sü1_E 023 verwiesen werden.

107. Sü1_E 103

Die Einwender wenden sich gegen die Planung des Außenbahnsteigs im Bf. Dreieich-Buchsschlag unter Bezugnahme auf die damit verbundene Lärmbelastung und weil sie den Waldstreifen zwischen Bahnanlage und Bebauung reduziere, so dass der Charakter der unter Denkmalschutz stehenden Villenkolonie beeinträchtigt werde. Darüber hinaus fordern sie die Nachbesserung der Pläne in Bezug auf die Ausweisung von P+R-Stellplätzen sowie die Anordnung und Form zusätzlicher Betriebsgebäude.

Eine Betroffenheit der Einwender in eigenen Belangen ist allenfalls in Bezug auf den befürchteten betriebsbedingten Lärm denkbar.

Der vorgesehene Schallschutz entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Die Vorhabenträgerin geht sogar darüber hinaus und gewährt überobligatorischen Schallschutz. Für die Anwesen der Einwender besteht allerdings kein Anspruch auf Schallschutz, weil der mit der RTW einhergehende Eingriff zu keiner anspruchsbegründenden wesentlichen Änderung führt. Nach den Ermittlungen der Vorhabenträgerin beträgt die

vorhabenbedingte Zunahme der Lärmbelastung an der deutlich näher am Bahnhof, aber wie die Anwesen der Einwender außerhalb des Bauabschnitts gelegenen Liegenschaft Buchschlag Allee 8 (IP 229) weniger als 1 dB(A) und liegt sowohl im Tag- wie auch im Nachtwert deutlich unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. Nach dem Votum des Gesetz- bzw. Verordnungsgebers sind die für die Anwesen der Einwender zu erwartenden Beurteilungspegel als zumutbar zu bewerten. Wegen Einzelheiten zu der Thematik wird auf die Darlegungen unter C. III. 5, insbesondere C. III. 5.3.1.1.6, verwiesen.

Bei den weiteren von den Einwendern vorgetragenen Aspekten handelt es sich ohne jeden Zweifel um abwägungsbeachtliche Belange, sie sind allerdings nicht drittschützend und verleihen daher Einwendern keine individuelle Rechtsposition, auf die sie sich berufen können.

Unabhängig davon ist zu dem Vorbringen Folgendes festzuhalten:

Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin zugunsten des Außenbahnsteiges ist tragfähig, es gibt keine besser geeigneten Alternativen. Hinzuweisen bleibt in diesem Zusammenhang, dass die Möglichkeit einer späteren Durchbindung auf die Dreieichbahn bei dieser Variante erhalten bleibt.

Soweit die Einwender monieren, der Außenbahnsteig im Bf. Buchschlag gewährleiste anders als die Variante Mittelbahnsteig keinen komfortablen Umstieg, ist einzuräumen, dass ein Umstieg am gleichen Bahnsteig für alle Reisenden komfortabler wäre, die Variantenentscheidung allerdings einer Vielzahl verschiedener Kriterien gerecht werden muss, die von der Vorhabenträgerin in die Betrachtung eingestellt wurden. Die diesbezüglichen Erwägungen der Vorhabenträgerin und das Ergebnis sind im Erläuterungsbericht sowie der Variantenuntersuchung dargestellt (Anlagen 1.1b und 3). Die Variantenentscheidung begegnet keinen Bedenken. Die Nutzung des Mittelbahnsteigs stellt sich für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignete Alternative dar (vgl. C. III. 3, insbesondere C. III. 3.3.5).

Dies gilt auch unter Berücksichtigung der mit der Realisierung des Außenbahnsteigs einhergehenden, nicht gänzlich zu vermeidenden bauzeitlichen und anlagebedingten Eingriffe in die dem Ensembleschutz zuzurechnende waldparkartige Grünanlage. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Unterpflanzung gewährleisten, dass die diesem Gehölzbestand zukommende Pufferwirkung zwischen der Villenkolonie und den Betriebsanlagen der Eisenbahn erhalten bleibt bzw. sogar noch verbessert wird. Die der Vorhabenträgerin auferlegte Abstimmung der Ausführungsdetails mit der Denkmalschutz- und der Denkmalfachbehörde stellt sicher, dass auch von dem zu errichtenden System-Bahnsteigdach und dem Betriebsgebäude keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf die Villenkolonie und deren Grünbereiche ausgehen werden. Die

zuständige Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörde wurden bereits frühzeitig in die Planungen einbezogen und haben unter diesen Maßgaben keine Einwände geäußert. Vielmehr präferieren sie den Außenbahnsteig, weil auf diese Weise die gewichtigeren Eingriffe in die ebenfalls denkmalgeschützten Perron-Dächer des Mittelbahnsteiges (Versetzen und anschließender originalgetreuer Aufbau) vermieden werden können.

Wegen Einzelheiten zu diesen Themenkomplexen wird auf die Darlegungen unter C. III. 11 verwiesen.

Letztlich besteht auch keine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, im Umfeld der Bahnhöfe und Haltepunkte Stellplätze in ausreichender Anzahl bereitzustellen. Die Ordnung des ruhenden Verkehrs gehört vielmehr zu den Kernaufgaben der jeweiligen Kommune. Verwiesen wird insoweit auf die Erläuterungen unter C. I. 1.

108. Sü1_E 104

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Bei den vorgetragenen Aspekten handelt es sich um Belange, die dem satzungsgemäßen Aufgabenbereich der Einwenderin zuzurechnen und ohne jeden Zweifel abwägungsbeachtlich sind. Sie sind allerdings nicht drittschützend und verleihen der Einwenderin daher keine individuelle Rechtsposition, auf die sie sich berufen kann.

Unabhängig davon ist zu dem Vorbringen der Einwenderin Folgendes festzuhalten:

Der vorgesehene Schallschutz entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Die Vorhabenträgerin geht sogar darüber hinaus und gewährt überobligatorischen Schallschutz. Wegen Einzelheiten zu der Thematik wird auf die Darlegungen unter C. III. 5, insbesondere C. III. 5.3.1.1.6, verwiesen.

Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, im Umfeld der Bahnhöfe und Haltepunkte Stellplätze in ausreichender Anzahl bereitzustellen, besteht nicht. Die Ordnung des ruhenden Verkehrs gehört vielmehr zu den Kernaufgaben der jeweiligen Kommune. Verwiesen wird insoweit auf die Erläuterungen unter C. I. 1.

Entgegen der Ansicht der Einwenderin begegnet die Variantenentscheidung keinen Bedenken. Die Nutzung des Mittelbahnsteigs stellt sich für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignete Alternative dar (vgl. C. III. 3, insbesondere C. III. 3.3.5).

Dies gilt auch unter Berücksichtigung der mit der Realisierung des Außenbahnsteigs einhergehenden, nicht gänzlich zu vermeidenden bauzeitlichen und anlagebedingten Eingriffe in die dem Ensembleschutz zuzurechnende walddparkartige Grünanlage. Die

vorgesehenen Maßnahmen zur Unterpflanzung gewährleisten, dass die diesem Gehölzbestand zukommende Pufferwirkung zwischen der Villenkolonie und den Betriebsanlagen der Eisenbahn erhalten bleibt bzw. sogar noch verbessert wird. Die der Vorhabenträgerin auferlegte Abstimmung der Ausführungsdetails mit der Denkmalschutz- und der Denkmalfachbehörde stellt sicher, dass auch von dem zu errichtenden System-Bahnsteigdach und dem Betriebsgebäude keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf die Villenkolonie und deren Grünbereiche ausgehen werden. Die zuständige Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörde wurden bereits frühzeitig in die Planungen einbezogen und haben unter diesen Maßgaben keine Einwände geäußert. Vielmehr präferieren sie den Außenbahnsteig, weil auf diese Weise die aus Sicht der Fachbehörden gewichtigeren Eingriffe in die ebenfalls denkmalgeschützten Perron-Dächer des Mittelbahnsteiges (Versetzen und anschließender originalgetreuer Aufbau) vermieden werden können.

Wegen Einzelheiten zu diesen Themenkomplexen wird auf die Darlegungen unter C. III. 11 verwiesen.

109. Sü1_E 105

Eine Betroffenheit des Einwender in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde allenfalls im Hinblick auf bauzeitliche Immissionen zu erkennen. Dieser Aspekt ist aber nicht Gegenstand der erhobenen Einwendung. Die darin vorgetragenen Aspekte sind nicht drittschützend und verleihen dem Einwender daher keine individuelle Rechtsposition, auf die er sich berufen kann.

Unabhängig davon ist zu dem Vorbringen des Einwenders Folgendes festzuhalten:

Für das Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden (C. II). Die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Erhebliche nachteilige lokalklimatische Auswirkungen der vorhabenbedingten Rodungen sind nicht zu erwarten (vgl. C. II. 5.5). Die grundsätzlich wünschenswerte trassennahe Kompensation der Eingriffe ist in Ermangelung (geeigneter) Flächen nur bedingt möglich. Die trassenfernen Maßnahmen erfüllen jedoch die Voraussetzungen nach § 7 Abs. 1 HAGBNatSchG, da sie sich entweder im gleichem Naturraum wie der Eingriff oder in benachbarten Landkreisen (Wenings/ Wetteraukreis und Herchenrode/ Landkreis Darmstadt-Dieburg) befinden. Entgegen der Darstellung des Einwenders wird die Zauneidechsen-Population im Bereich des Bahnhofs Dreieich-Buchschlag nicht zerstört. Mit den vorgesehenen Maßnahmen V3 (Errichtung von Schutzzäunen für Amphibien und Reptilien) und V5 (Umsetzen von Zauneidechsen) kann die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG wirksam verhindert werden.

Zielsetzung des Vorhabens ist nicht die Förderung des Flugverkehrs, sondern die

Verbesserung der Verkehrsbedienung im ÖPNV. Die maßgeblichen Zielsetzungen des Vorhabens sind Kapitel C. III. 1 zu entnehmen.

Für die Ordnung des ruhenden Verkehrs im Umfeld der Bahnhöfe und Haltepunkte ist die jeweilige Kommune zuständig. Eine Verantwortlichkeit der Vorhabenträgerin zur Lösung dieser Problematik besteht nicht – auch nicht in Gestalt der Schaffung zusätzlichen Parkraums (vgl. dazu C. I. 1).

Die Fortführung der RTW nach Langen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, so dass die in diesem Zusammenhang geäußerten Befürchtungen (Waldverlust, faktische Schließung des schienengleichen Bahnübergangs) ebenfalls keiner Betrachtung bedürfen.

Ob und ggf. in welchem Maß die Stadt Dreieich aufgrund vertraglicher Regelungen zu den Kosten des Vorhabens herangezogen wird, ist kein Aspekt über den die Planfeststellungsbehörde zu befinden hat. Nicht anders verhält es sich mit der vermeintlich schlechteren Anbindung der Stadt Dreieich in Bezug auf die Buslinie OF 64. Die Frage, ob diese Buslinie nach Inbetriebnahme der RTW eingestellt wird und dies zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen wird, stellt sich im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

110. Sü1_E 106

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde allenfalls im Hinblick auf bauzeitliche Immissionen zu erkennen. Im Übrigen sind die vorgetragenen Aspekte nicht drittschützend und verleihen der Einwenderin daher keine individuelle Rechtsposition, auf die sie sich berufen kann.

Unabhängig davon ist zu dem Vorbringen der Einwenderin Folgendes festzuhalten:

Soweit die „Abholzung“ des Waldstreifens zwischen Bahnanlage und Villenkolonie

angesprochen wird, vermitteln die drastischen Darstellungen kein realistisches Bild der tatsächlich erforderlichen Eingriffe. Die Realisierung des Außenbahnsteigs geht mit bauzeitlichen und anlagebedingten Eingriffen in die dem Ensembleschutz zuzurechnende walddparkartige Grünanlage einher, die nicht gänzlich zu vermeiden sind. Das Waldstück wird aber nicht abgeholzt oder in seinem wesentlichen Bestand angetastet. Vielmehr werden nur einige wenige Bäume gefällt werden müssen. Nachhaltige Auswirkungen auf das Lokalklima und/oder den Grundwasserspiegel sind damit nicht verbunden. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Unterpflanzung gewährleisten, dass die diesem Gehölzbestand zukommende Pufferwirkung zwischen der Villenkolonie und den Betriebsanlagen der Eisenbahn erhalten bleibt bzw. sogar noch verbessert wird. Die zuständige Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörde wurden bereits frühzeitig in die Planungen einbezogen und haben keine grundsätzlichen Einwände geäußert. Vielmehr präferieren sie den Außenbahnsteig, weil auf diese Weise die aus Sicht der Fachbehörden gewichtigeren Eingriffe in die ebenfalls denkmalgeschützten Perron-Dächer des Mittelbahnsteiges (Versetzen und anschließender originalgetreuer Aufbau) vermieden werden können.

Zielsetzung des Vorhabens ist nicht die Förderung des Flugverkehrs, sondern die Verbesserung der Verkehrsbedienung im ÖPNV. Die maßgeblichen Zielsetzungen des Vorhabens sind Kapitel C. III. 1 zu entnehmen. Soweit in diesem Zusammenhang längere und unkomfortablere Fahrwege angesprochen werden und damit wohl auf die auch von anderen befürchtete Einstellung der Linie OF 64 abgehoben wird, ist festzuhalten, dass sich diese Frage im Zusammenhang mit der Planfeststellung nicht stellt. Insoweit ist lediglich maßgeblich, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führt, was der Fall ist (vgl. C. III. 1). Die Ausgestaltung eines anforderungsgerechten Buslinienverkehrs unter Berücksichtigung der RTW obliegt dagegen weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweils zuständigen Aufgabenträgers (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte, RMV), die Planung und Organisation des künftigen Buslinienverkehrs so zu planen, zu organisieren und zu finanzieren, dass eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV gewährleistet ist (vgl. § 5 Abs. 2 HÖPNVG). Ob bzw. welche Änderungen zum Status Quo der Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Mit der vorgeschlagenen Erarbeitung und dem Test alternativer Taktungs- und Fahrmodelle können die Planungsziele der RTW nicht erreicht werden. Es ist auch nicht ersichtlich, aus welchem Grund das geboten sein sollte. Der Bau der Betriebsanlagen wäre gleichwohl erforderlich, die aus dem Betrieb resultierende Lärmbelastung wird

mit den vorgesehenen Maßnahmen der Vorhabenträgerin und den ergänzenden Regelungen des Beschlusses einer verträglichen Lösung zugeführt (vgl. dazu C. III. 5, insbesondere C. III. 5.3.1.1.6).

Im Übrigen hat sich die Einwenderin die Argumente der Einwendung Sü1_E023 zu Eigen gemacht, so dass auf die diesbezüglichen Darlegungen verwiesen wird.

111. Sü1_E 107

Eine Betroffenheit des Einwenders in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Der Einwender ist nicht vor Ort wohnhaft, so dass keine unmittelbaren Betroffenheiten durch Grundstücksinanspruchnahmen oder mittelbare Betroffenheiten durch Immissionen gegeben sein können. Die weiteren vorgetragenen Aspekte sind nicht drittschützend und verleihen dem Einwender daher keine individuelle Rechtsposition, auf die er sich berufen kann.

Im Übrigen ist die Einwendung identisch mit der Einwendung Sü1_E 106, so dass darauf verwiesen wird.

112. Sü1_E 108

Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die Einwenderin ist nicht vor Ort wohnhaft, so dass keine unmittelbaren Betroffenheiten durch Grundstücksinanspruchnahmen oder mittelbare Betroffenheiten durch Immissionen gegeben sein können. Die weiteren vorgetragenen Aspekte sind nicht drittschützend und verleihen der Einwenderin daher keine individuelle Rechtsposition, auf die sie sich berufen kann.

Im Übrigen ist die Einwendung identisch mit der Einwendung Sü1_E 106, so dass darauf verwiesen wird.

113. Sü1_E 109

Die Beteiligte ist ein eingetragener Verein, der die Interessen von Fahrgästen vertritt. Die Stellung einer anerkannten Umweltvereinigung oder eines Trägers öffentlicher Belange kommt ihm nicht zu. Er ist daher nach den für die Öffentlichkeit maßgeblichen Regelungen zu behandeln. Insoweit ist zu konstatieren, dass die Eingabe verspätet eingegangen ist und daher für die Dauer des Verwaltungsverfahrens präkludiert ist. Im Übrigen vertritt die Beteiligte die Interessen von Fahrgästen und keine eigenen Belange, so dass eine Befugnis zur Erhebung von Einwendungen im Sinne des Gesetzes nicht besteht.

Unabhängig davon hätte die Einwendung aber auch dann keinen Erfolg haben können, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wäre, zumal damit keine Aspekte geltend gemacht werden, die den Einwender in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen berühren.

Die Einwendung thematisiert die Führung der RTW auf den S-Bahn-Gleisen, mit der aus Sicht des Einwenders im Bf. Neu-Isenburg bessere Umsteigebeziehungen zwischen RTW und S-Bahn, der Entfall des zusätzlichen Bahnsteigs, der Erhalt der P+R-Anlage in seiner heutigen Ausprägung und geringere Eingriffe in den Wald möglich würden.

114. Die Führung der RTW auf den S-Bahn-Gleisen wurde von der Vorhabenträgerin als eine von verschiedenen Varianten geprüft. Sie stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignete Alternative dar. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Darstellungen im festgestellten Erläuterungsbericht (Kapitel II. 4.3 und 4.4) und in Kapitel C. III. 3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwenderin ist Mieterin und Betreiberin eines Hotelbetriebes. Als Folge des Vorhabens befürchtet sie eine signifikant negative Beeinträchtigung des Geschäftsbetriebs und begründet dies insbesondere mit den bau- und betriebsbedingten Lärmimmissionen. Zu diesen Einwänden ist Folgendes festzuhalten:

Baulärm

Die Vorhabenträgerin hat die erwarteten Baulärmimmissionen dem Planungsstand entsprechend für die jeweils lautesten Bautätigkeiten abgeschätzt.

Danach kommt sie zu dem Ergebnis, dass die für die Beurteilung maßgeblichen, im Hinblick auf die nächtliche Vorbelastung z. T. um 2 dB(A) angehobenen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm aufgrund der im Umfeld des Hotels erforderlichen statischen Bauarbeiten – Arbeiten, die während der gesamten Bauzeit am gleichen Ort stattfinden (Betonierarbeiten beim Brücken- und Bahnsteigbau und Bohrtätigkeiten für den Verbau von Ingenieurbauwerken) – sowohl tags als auch nachts deutlich unterschritten werden. Dies ist der Entfernung dieser Bautätigkeiten zu dem Hotelkomplex geschuldet. Insoweit sind folglich keine unzumutbaren Baulärmimmissionen zu erwarten.

Die im Umfeld des Hotels erforderlichen dynamischen Bautätigkeiten – also die Arbeiten, die mit dem Baufortschritt wandern (Bohrgründung für Masten der Oberleitung, Gleisstopfmaschine) finden dagegen in einer Entfernung von lediglich ca. 120 Metern statt und werden nach Einschätzung der Vorhabenträgerin teilweise zu einer Überschreitung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle (vgl. A. V. 2.4.3) führen. Im Hinblick auf die Gründung der Oberleitungsmasten ist mit einer Belastungsdauer in der Größenordnung von max. zwei Tagen zu rechnen, falls die Baumaßnahmen in der Nacht stattfinden. Bezüglich der Gleisbauarbeiten ist innerhalb des Tagzeitraums mit einer Überschreitung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle an zwei Tagen, finden die Arbeiten nachts statt, an bis zu 8 Tagen zu rechnen. Nach Maßgabe der Regelung unter A. V. 2.4.11 bestehen demnach in Abhängigkeit vom tatsächlichen Bauablauf und den tatsächlichen Baulärmimmissionen ggf. die dem Grunde nach zuerkannten Entschädigungsansprüche. Den berechtigten Belangen der Einwenderin wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 5.4 verwiesen.

Baubedingte Verunreinigungen

Der Bau einer Schallschutzwand, die die Einwenderin mit der Befürchtung erheblicher Verunreinigungen im Innen- und Außenbereich verknüpft, ist nicht vorgesehen. Im Übrigen ist durch geeignete Vorkehrungen und Nebenbestimmungen sichergestellt, dass Staubentwicklung vermieden wird.

Erreichbarkeit des Hotels während der Bauzeit

Die Erreichbarkeit des Hotels ist durch die Vorhabenträgerin dauerhaft zu gewährleisten (A. V. 1.4).

Betriebsbedingte Lärmbelastung

Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 20.1a) ist im Tagzeitraum an keinem der untersuchten Immissionsorte des Hotelkomplexes eine Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte gem. § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV zu erwarten. Vielmehr werden die Grenzwerte deutlich unterschritten.

In der immissionstechnischen Nacht werden dagegen an nahezu allen nach Westen ausgerichteten und auch an einigen der an der Ostfassade untersuchten Immissionsorte trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahme (BüG) Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte prognostiziert. Gegen die Vorhabenträgerin besteht insoweit ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Auf die diesbezüglichen ausführlichen Darstellungen unter A. V. 2.1.2 und C. III. 5.3.1, insbesondere C. III. 5.3.1.1.4, wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Die erbrachten Aufwendungen für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage (passive Schallschutzmaßnahmen) sind der Einwenderin durch die Vorhabenträgerin zu erstatten. Erstattungsfähig sind in diesem Zusammenhang auch

nachweisliche Ertragseinbußen, die ursächlich auf den erforderlichen Einbau der Fenster und eine damit einhergehende Minderauslastung des Hotels während des Einbauzeitraums zurückgehen.

In Bezug auf die Außenbereiche des Hotels liegt eine unzumutbare betriebsbedingte Lärmbeeinträchtigung nicht vor. Dabei ist bei der rechtlichen Bewertung der Lärmauswirkungen zunächst zu berücksichtigen, dass schützenswerte Bereiche nur regelmäßig zum dauernden Aufenthalt von Menschen geeignete und bestimmte Bereiche darstellen. Daher ist allenfalls der für die Außengastronomie bestimmte Bereich des Hotels als schützenswerter Außenbereich einzustufen. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang des Weiteren, dass die gastronomische Nutzung ständig wechselnden Gästen zum vorübergehenden Aufenthalt dient und daher die Annahme einer im Vergleich zur Wohnnutzung geminderten Schutzwürdigkeit des gastronomisch genutzten Außenbereiches zu berücksichtigen ist. Die Außenterrasse befindet sich zudem an der Süd-Westseite des Hotels und damit an der zum nächstgelegenen Schienenstreckenabschnitt abgewandten Seite.

Hinsichtlich der Zumutbarkeit der Immissionsbelastung ist – wie bei Außenwohnbereichen generell (vgl. dazu C. III. 5.2) – ausschließlich auf den im Tagzeitraum maßgeblichen Immissionsgrenzwert abzustellen. An dem zur Außenterrasse des Hotels nächstgelegenen IP 374 liegen die maximalen Beurteilungspegel im EG bei 53,1 dB(A) (Verkehrsprognose 2030, mit Schallschutz). Damit liegen sie weit unterhalb der insoweit maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A), so dass auch ohne Festlegung eines die Außenterrasse repräsentierenden IP sicher darauf geschlossen werden kann, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Befürchtete Umsatzeinbußen, die mit einem vermeintlichen Lagenachteil als Folge des Vorhabens einhergehen, sind dagegen nicht entschädigungsfähig. Ertragseinbußen, z. B. durch die Furcht der Kunden vor unzumutbarem Lärm, sind nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 HVwVfG ersatzfähig, denn § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dient dem Schutz vor tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 11/11, juris, Rn. 74). Im Übrigen wird diesbezüglich auf die Erwägungen unter C. III. 17.2 verwiesen.

VI. Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu dem Ergebnis, dass die mit dem Antrag auf Planfeststellung verfolgten Ziele erreicht werden können und dem Antrag der Vorhabenträgerin nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen werden kann. Dabei

sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an einer attraktiven Ausgestaltung des ÖPNV, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Darüber hinaus werden weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Vielmehr bewertet die Planfeststellungsbehörde das öffentliche Interesse an dem Bau der RTW höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange, zumal diesen in großem Umfang durch Änderungen des Plans, Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist.

Es bietet sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber der planfestgestellten Trasse keine Variante an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch Alternativen betrachtet.

Die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die Zusagen der Vorhabenträgerin gewährleisten im Übrigen, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

D. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung findet ihre Rechtsgrundlage in § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO. Danach kann die Behörde einen Verwaltungsakt, den sie erlassen hat, für sofort vollziehbar erklären, wenn die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten liegt. Das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsaktes ist schriftlich zu begründen (§ 80 Abs. 3 VwGO).

Vorliegend ist die Anordnung der sofortigen Vollziehung erforderlich, weil der unmittelbare Beginn der Bauarbeiten sowohl im öffentlichen als auch im überwiegenden Interesse der Vorhabenträgerin geboten ist.

Ein die Anordnung sofortiger Vollziehung rechtfertigendes öffentliches Interesse ist nach der ständigen Rechtsprechung gegeben, wenn Gründe vorhanden sind, die es erfordern, im Interesse des allgemeinen Wohls unter Hintanstellung des auf präventive gerichtliche Kontrolle gerichteten Rechtsschutzanspruchs der Betroffenen den Verwaltungsakt alsbald zu vollziehen.

Diese besondere Eilbedürftigkeit des Baubeginns ist vorliegend gegeben und begründet sich wie folgt:

Das RTW-Vorhaben ist Teil des vom Bund, dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt am Main, der DB AG und der RMV GmbH getragenen Infrastrukturprogramms Frankfurt RheinMain^{plus} und leistet als solches einen gewichtigen Beitrag für die Stärkung des ÖPNV als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und zur Erreichung der – auch aus Gründen des Klimaschutzes gebotenen – Zielsetzung, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen nachhaltig zu steigern.

Verzögerungen in der baulichen Umsetzung hätten zur Folge, dass dieses bedeutsame Ziel nur mit erheblichem zeitlichem Verzug erreichbar wäre. Dies deshalb, weil die baulichen Maßnahmen an den bestehenden Strecken der DB AG und in deren Umfeld Sperrpausen erfordern, die mit Vorlaufzeiten von mehreren Jahren anzumelden sind. Es kommt hinzu, dass geplant ist, die RTW-Maßnahme mit der DB Maßnahme „Umbau Knoten Frankfurt(M) – Sportfeld, 2. Ausbaustufe“ im Bahnhof Stadion gebündelt und parallel durchzuführen. Auf diese Weise können die angemeldeten Sperrpausen für gleichzeitige Arbeiten an beiden Projekten genutzt und bauzeitliche Einschränkungen im Schienenverkehrsangebot minimiert werden.

Terminliche Verzögerungen des Baubeginns der RTW-Maßnahme hätten mithin zur Folge, dass die Sperrpausen nicht genutzt werden könnten, was Verzögerungen von mehreren Jahren zur Folge hätte. Eine zeitgleiche bauliche Umsetzung mit dem Vor-

haben „Umbau Knoten Frankfurt(M) – Sportfeld, 2. Ausbaustufe“, für das ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt und das unmittelbar zur Umsetzung ansteht, wäre nicht realisierbar, so dass zwangsläufig die gebündelte Nutzung der Sperrfenster unmöglich würde, teure Umplanungen der Bauabläufe sowie bauzeitliche Ausfälle und Einschränkungen im Schienenverkehr aufgrund zusätzlicher Sperrpausen erforderlich würden.

Aufgrund dessen könnte nicht nur die mit der RTW angestrebte aus Allgemeinwohlgründen dringend gebotene Verbesserung der Verkehrsbedienung im ÖPNV nur um Jahre verzögert umgesetzt werden, sondern auch die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes der DB AG würde durch die zusätzlich erforderlichen Sperrpausen eingeschränkt, was wegen der besonderen Bedeutung des hochbelasteten Schienenknotens Frankfurt am Main für den Eisenbahnverkehr weit über die nähere Umgebung hinausgehende Folgen haben könnte.

Eine klagebedingte Verschiebung des Baubeginns hätte zudem beträchtliche Baupreissteigerungen und Kostenmehrungen zur Folge, die durch Steuergelder zu erbringen und damit letztlich von der Allgemeinheit zu tragen wären.

Die vorgenannten Gründe tragen nicht nur die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses im öffentlichen Interesse, sondern begründen zugleich, weshalb die Anordnung auch im überwiegenden Interesse der für die Umsetzung des Vorhabens verantwortlichen Vorhabenträgerin geboten ist. Die beschriebenen erheblichen Verzögerungen im Bauablauf hätten für den Bauzeitenplan unkalkulierbare Risiken zur Folge. Verbindliche Planungen für die Umsetzung des Bauvorhabens könnten bis zum rechtskräftigen Abschluss der Klageverfahren nicht getroffen werden.

Das Interesse potentieller Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss an der aufschiebenden Wirkung einer Klage muss hinter dem erheblichen öffentlichen Interesse an der alsbaldigen Durchführung des Vorhabens zurücktreten.

Bei der Abwägung der für und wider die sofortige Vollziehung sprechenden Interessen hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass für Betroffene erhebliche Folgen durch die Anordnung der sofortigen Vollziehung eintreten können. Allerdings betreffen die maßgeblichen Grundstücksinanspruchnahmen Flächen im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main sowie der DB AG, die insoweit keine Einwände gegen das Vorhaben geltend gemacht haben. Soweit darüber hinaus Einwendungen (öffentlicher) Grundstücksbetroffener und solcher Einwender, deren vermögenswerten Rechte mit verfassungsrechtlichem Schutz nach Artikel 14 GG betroffen sind, vorliegen, wird der Schutzwürdigkeit der betroffenen - durch eine aufschiebende Wirkung



zu schützenden - Belange durch Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

Das Rechtsschutzinteresse der Betroffenen kann daher bei Abwägung aller Umstände nicht dazu führen, dass das oben dargestellte, besondere öffentliche Vollzugsinteresse und das Interesse der Vorhabenträgerin hinter dem Interesse der Betroffenen an der Beibehaltung der aufschiebenden Wirkung einer etwaigen Klage zurücktreten muss.

Der Nachteil, der etwaigen Klägern durch die sofortige Vollziehbarkeit erwachsen würde, steht in keinem Verhältnis zu dem Nachteil, den die Allgemeinheit und die Vorhabenträgerin erleiden würden, wenn mit der Durchführung des Vorhabens erst nach rechtskräftiger verwaltungsgerichtlicher Entscheidung über die Rechtmäßigkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden dürfte.

E. Kosten

Die Kostenentscheidung für die Planfeststellung beruht auf den Bestimmungen des HVwKostG i. V. m. § 1 der VwKostO-MWEVL und Nr. 3114 des zugehörigen Verwaltungskostenverzeichnisses sowie der AllgVwKostO und des zugehörigen Allgemeinen Verwaltungskostenverzeichnisses.

Die Kostenentscheidung betreffend die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis beruht auf den Bestimmungen des HVwKostG i. V. m. § 1 VwKostO-MUKLV und Nr. 161 des zugehörigen Verwaltungskostenverzeichnisses.

Gemäß § 19 WHG erstreckt sich die Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht auf wasserrechtliche Erlaubnisse. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet vielmehr unabhängig vom sonstigen Inhalt der Planfeststellung über die Erteilung der Erlaubnis. Diese Entscheidung tritt, auch wenn sie in ein und demselben Beschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung. Insofern umfasst die Planfeststellung alle Gebühren für die durch die Konzentrationswirkung ersetzten behördlichen Entscheidungen mit Ausnahme der wasserrechtlichen Zulassungen für die im Zusammenhang mit den Maßnahmen vorgesehenen Gewässerbenutzungen.

Die Festsetzung der Kosten (Gebühren und Auslagen) erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren erwachsenen Kosten – auch die eines beauftragten Rechtsanwaltes oder Gutachters – fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Das Planfeststellungsverfahren stellt kein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO dar, das mit Erhebung des Widerspruchs beginnt. Die für Widerspruchsverfahren geltende Sonderregelung in § 80 HVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG, Beschluss vom 1. September 1989, NVwZ 1990, S. 59 f., Dürr in Kodal, „Straßenrecht“, 8. Auflage 2021, Kapitel 36, Rn. 41). Dass in einem Planfeststellungsverfahren angefallene Kosten weder in diesem Verfahren noch in einem sich eventuell anschließenden Gerichtsverfahren erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschluss vom 1. September 1989, a. a. O.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn auch die Vorhabenträgerin und die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen nicht auf erfolglose Einwander abwälzen (BayVGH, Beschluss vom 23. November 1998, BayVBl. 1999, S. 307 ff.).

F. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Goethestraße 41 + 43
34119 Kassel

erhoben werden.

Die Klage ist schriftlich zu erheben. Sie ist gegen das Land Hessen, vertreten durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Luisenplatz 2, 64278 Darmstadt, zu richten.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung anzugeben (§ 18 e Abs. 5 S. 1 AEG). Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt; der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen (§ 18 e Abs. 5 S. 2 und 3 AEG). Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Vor dem VGH müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen (§ 67 Abs. 4 VwGO).

Hinweis:

Mit der Anordnung der sofortigen Vollziehung des Beschlusses entfällt die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage. Nach § 80 Abs. 5 VwGO besteht die Möglichkeit, beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage zu stellen.

Im Auftrag
gez. Ulrich Nieratzky