



Abschrift

Planfeststellungsbeschluss

mit wasserrechtlicher Erlaubnis

für den

**Neubau der Regionaltangente West –
Planfeststellungsabschnitt Nord (PFA Nord)**

vom

22. Juni 2023

III 33.1-66 e 03.02/4-2019

Gender-Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Beschluss vornehmlich die männliche Form (generisches Maskulinum) verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS.....	III
ABKÜRZUNGS- UND FUNDSTELLENVERZEICHNIS.....	VII
A. VERFÜGBARER TEIL	1
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen.....	1
1. <i>Festgestellte Planunterlagen</i>	1
2. <i>Nachrichtliche Unterlagen (nur zur Information)</i>	9
III. Wasserrechtliche Erlaubnis zur Gewässerbenutzung mit Nebenbestimmungen und Hinweisen	13
1. <i>Tenor</i>	13
2. <i>Inhaltsbestimmungen</i>	14
3. <i>Nebenbestimmungen</i>	14
4. <i>Hinweis</i>	17
5. <i>Unterlagen zur wasserrechtlichen Erlaubnis</i>	17
IV. Konzentrationswirkung der Planfeststellung	18
V. Nebenbestimmungen, Hinweise zur Planfeststellung	18
1. <i>Allgemeine baubetriebliche Nebenbestimmungen</i>	18
2. <i>Immissionsschutz</i>	20
3. <i>Wasserwirtschaft</i>	28
4. <i>Altlasten / Bodenschutz</i>	35
5. <i>Abfallwirtschaft</i>	36
6. <i>Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz</i>	39
7. <i>Waldrecht</i>	43
8. <i>Fischereirecht</i>	45
9. <i>Landwirtschaftliche Belange</i>	45
10. <i>Archäologischer Denkmalschutz</i>	46
11. <i>Straßenverkehr</i>	46
12. <i>Straßenrecht</i>	46
13. <i>Eisenbahnrecht</i>	47

14. Bau und Betrieb der Straßenbahn.....	47
15. Barrierefreiheit.....	51
16. Kampfmittelräumung	51
17. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Ver- und Entsorgung	53
18. Private Stellplätze.....	53
VI. Zusagen der Vorhabenträgerin	54
1. Magistrat der Stadt Frankfurt am Main	54
2. Magistrat der Stadt Eschborn	56
3. Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach.....	56
4. Agrarverwaltung (Kreisausschuss des Hochtaunuskreises; Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat V 51.1) und landwirtschaftlicher Berufsstand (RBV Wetterau-Frankfurt a. M. e. V., KBV Hochtaunus e. V., KBV Main-Taunus e. V., Ortsbauernverband Eschborn).....	56
5. Hessen Mobil.....	56
6. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	57
7. Deutsche Bahn AG.....	57
8. Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH.....	59
9. IHK Frankfurt am Main	59
10. DB Kommunikationstechnik GmbH	60
11. Hessenwasser GmbH & Co. KG.....	60
12. Deutsche Telekom Technik GmbH.....	87
13. Netzdienste Rhein-Main GmbH.....	87
14. PLEdoc GmbH	88
15. Avacon Netz GmbH.....	89
16. i-21 / Interoute Germany GmbH	89
17. NGN Fiber Network KG	90
VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge.....	90
VIII. Kostenentscheidung	90
B. SACHVERHALT	91
1. Trägerin des Vorhabens	91

II. Antragsgegenstand / Beschreibung des Vorhabens	91
III. Antragsbegründung	94
IV. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung.....	95
V. Ablauf des Anhörungsverfahrens.....	95
1. Antrag.....	95
2. Auslegung der Planunterlagen	95
3. Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener	98
4. Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange.....	98
5. Information der Vereinigungen	98
6. Einwendungen und Stellungnahmen.....	98
7. Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen.....	99
8. Planänderungen	100
9. Keine Erörterung zur 2. und 3. Planänderung	107
VI. Vorläufige Anordnung gem. § 28 Abs. 3a PBefG.....	107
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	108
I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen.....	108
1. Erfordernis der Planfeststellung und anzuwendendes Fachplanungsrecht.....	108
2. Antragsbefugnis	112
3. Zuständigkeit.....	112
4. Rechtswirkungen der Planfeststellung.....	113
5. Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren.....	113
6. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens.....	113
7. Formungültigkeit von Einwendungen, Präklusion und Wiedereinsetzung in den vorigen Stand.....	118
II. Umweltverträglichkeit.....	118
1. Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren.....	118
2. Beschreibung des Vorhabens	119
3. Untersuchungsraum	120
4. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten.....	121
5. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen	

<i>des Vorhabens auf die Schutzgüter</i>	122
6. <i>Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen einschl. ihrer Wechselwirkungen</i>	176
III. <i>Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen</i>	177
1. <i>Planrechtfertigung</i>	178
2. <i>Abschnittsbildung</i>	184
3. <i>Fachplanerischer Alternativenvergleich</i>	187
4. <i>Raumbezogene Gesamtplanung</i>	203
5. <i>Bauordnungsrecht</i>	213
6. <i>Immissionsschutz</i>	215
7. <i>Klimaschutz</i>	245
8. <i>Wasserwirtschaft - Gewässerbenutzungen</i>	249
9. <i>Altlasten / Bodenschutz</i>	261
10. <i>Abfallwirtschaft</i>	262
11. <i>Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz</i>	264
12. <i>Waldrecht</i>	271
13. <i>Fischereirecht</i>	275
14. <i>Landwirtschaft</i>	276
15. <i>Denkmalschutz</i>	280
16. <i>Verkehr / Verkehrsinfrastruktur</i>	281
17. <i>Barrierefreiheit</i>	285
18. <i>Brandschutz</i>	288
19. <i>Kampfmittelbelastung</i>	288
20. <i>Leitungsschutz</i>	289
21. <i>Eigentum</i>	290
IV. <i>Stellungnahmen der Behörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen</i>	294
V. <i>Einwendungen</i>	295
VI. <i>Gesamtabwägung</i>	371
D. KOSTEN	374
E. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	375

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

A	a	Jahr (Abk.)
	a. a. O.	am angegebenen Ort
	Abb.	Abbildung
	Abs.	Absatz
	AC	Wechselstrom
	AD	Autobahndreieck
	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; Arbeitsgemeinschaft
	AK	Autobahnkreuz
	AllgVwKostO	Allgemeine Verwaltungskostenordnung vom 11. Dezember 2009 (GVBl. I S. 763), zuletzt geändert durch Verordnung vom 6. Dezember 2022 (GVBl. S. 722)
	A_r / A_u	Anhaltswerte nach der DIN 4150 zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen
	AS	Anschlussstelle
	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	BAB	Bundesautobahn
	BAnz	Bundesanzeiger

BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)
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
betr.	Betreffend / betrifft
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 1 des Gesetzes vom 14. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 72)
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BHO	Bundeshaushaltsordnung vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1284), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 1. Juli 2022 (BGBl. I S. 1030)
B+R	Bike and Ride
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240))
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)
B-Plan	Babauungsplan
bspw.	beispielsweise
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
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	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz) vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert durch Artikel 112 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436)
Bw.-Vz.	Bauwerks-Verzeichnis
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 DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Schalldruckpegel nach der Bewertungskurve A
DC	Gleichstrom
DepV	Verordnung über Deponien und Langzeitlager (Deponieverordnung) vom 27. April 2009 (BGBl. I S. 900), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598)
d. h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.

DIN 1076	Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen - Überwachung und Prüfung – November 1999
DIN 18040-3	Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum – Dezember 2014
DIN 18915	Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten – Juni 2018
DIN 19731	Bodenbeschaffenheit – Verwertung von Bodenmaterial – Mai 1998
DIN 32984	Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – April 2023
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 – Dezember 2016
DIN EN	Deutsche Übernahme einer europäischen Norm
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)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
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
einschl.	einschließlich
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
EnWG	Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz) vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970; 3621), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Mai 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 133)

ESTW-A	Elektronisches Stellwerk - Außenstelle
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EÜ	Eisenbahnüberführung
F	f.; ff. folgende; fortfolgende
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)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)
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. – FuE-Vorhaben 02.237/2003/LR des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. 273 S. – Bonn, Kiel
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
gem.	gemäß
GEV	Grunderwerbsverzeichnis
GewAbfV	Verordnung über die Bewirtschaftung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von bestimmten Bau- und Abbruchabfällen (Gewerbeabfallverordnung) vom 18. April 2017 (BGBl. I S. 896), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 28. April 2022 (BGBl. I S. 700)
GFS	Geringfügigkeitsschwellenwert
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. I. S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2478)
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GMBL.	Gemeinsames Ministerialblatt, amtliches Publikationsorgan der Bundesregierung
GOK	Geländeoberkante
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung) vom 9. November 2010 (BGBl. I S. 1513), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1802)
GUW	Gleichrichterunterwerk
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)
GWM	Grundwassermessstelle
GWS-VwV	Verwaltungsvorschrift zur Erfassung, Bewertung und Sanierung von Grundwasserunreinigungen vom 18. Juli 2021 (StAnz. 32/2021, S. 1046)
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. S. 198), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. November 2022 (GVBl. S. 571)
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, FGSV – Ausgabe 2011
HDSchG	Hessisches Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmäler in der Fassung vom 28. November 2016 (GVBl. S. 211)
HeNatG	Hessisches Gesetz zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Hessisches Naturschutzgesetz) vom 25. Mai 2023 (GVBl. S. 379)
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)
Hess. ÖPNVG	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)
HFischG	Hessisches Fischereigesetz vom 17. November 2022 (GVBl. S. 576)



HFischV	Verordnung über die gute fachliche Praxis in der Fischerei und den Schutz der Fische, die Fischerprüfung, die Fischereiabgabe und die Hegegemeinschaften (Hessische Fischereiverordnung) vom 14. April 2023 (GVBl. S 318)
HLG	Hessische Landgesellschaft mbH
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)
HMUEL	Hessisches Ministerium für Umwelt, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Hp	Haltepunkt
HQ₁₀₀	100-jährliches Hochwasser
HTK	Hochtaunuskreis
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 3 des Gesetzes vom 16. Februar 2023 (GVBl. S. 78, 81)
HWG	Hessisches Wassergesetz vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Februar 2022 (GVBl. S. 126)
Hz	Hertz
I	
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
IP	Immissionsaufpunkt
i. S. d.	im Sinne des
i. V. m.	in Verbindung mit
K	
KB_{FT}	Beurteilungsschwingstärke
KBV	Kreisbauernverband
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
Km	Kilometer

km/h	Kilometer pro Stunde
KMRD	Kampfmittelräumdienst
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905)
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
L	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: Dezember 2001)
LAI	Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung
LAWA	Länderarbeitsgemeinschaft Wasser
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), teilweise geändert durch die "Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000" vom 22. Juni 2007 (GVBl. I S. 406) in der Fassung der Berichtigung vom 20. September 2007 (GVBl. I S. 578) sowie die "Verordnung über die Dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000" vom 10. September 2018 (GVBl., S. 398, 551) und die „Verordnung über die Vierte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000“ vom 3. September 2021 (GVBl. S. 394)
lfd.	laufend(e)
LFS	Landwirtschaftlicher Fachplan Südhessen, Hessischer Bauernverband (Auftraggeber), Bearbeitungszeitraum November 2017 – Juli 2021, abrufbar über: https://cdn.lv-hessen.de/hbv/210723-LFS_final.pdf
LHKW	Leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe
Lkw	Lastkraftwagen
LS	Leitsatz
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LT-Drs.	Landtags-Drucksache
M	
M	Meter
m²	Quadratmeter
m³	Kubikmeter
max.	maximal
M-BÜ-ING	Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauten, Stand: Januar 2022
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
mm	Millimeter
MTK	Main-Taunus-Kreis
müNN	Meter über Normalnull
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen

N	NachwV	Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung) vom 20. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2298), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 28. April 2022 (BGBl. I S. 700)
	39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchst-mengen) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert durch Arti-kel 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
	Nr.	Nummer
	NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
	NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
	NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
	NWZ	Nordwestzentrum
O	o. ä.	oder ähnlich(e)
	OG	Obergeschoss
	o. g.	oben genannt(e)
	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
	OVG	Oberverwaltungsgericht
	ÖV	Öffentlicher Verkehr
	OWK	Oberflächenwasserkörper
P	PBefG	Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Au-gust 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. I Nr. 56)
	PBefGZustV Hessen	Hessische Verordnung über die Zuständigkeiten nach dem Personenbeförde-rungsgesetz vom 10. Oktober 1997, zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verord-nung vom 12. November 2013 (GVBl. S. 640)
	PE-HD	High-Density-Polyethylen
	PFA	Planfeststellungsabschnitt
	PF-RL	Planfeststellungs-Richtlinien
	Pkw	Personenkraftwagen
	PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsver-fahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz) vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes

		vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)
P+R		Parken und Reisen
PVFRM		Planungsverband FrankfurtRheinMain
R	RAL-U7 53	Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V., Lärmarme Baumaschinen („Der blaue Engel“)
	RB	Regionalbahn
	REwS	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen
	Ril	Bau- und Planungsregelwerke der Deutsche Bahn AG
	RiStWag	Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten – Ausgabe 2016
	RLW 16	Richtlinien für den Ländlichen Wegebau - Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege, DWA-Regelwerk, Arbeitsblatt DWWA-A 904-1, August 2016
	RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
	Rn.	Randnummer
	ROG	Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)
	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
	RQ	Regelquerschnitt
	RTW	Regionaltangente West
S	S	Sekunde
	s. / S.	siehe / Seite / Satz
	S-Bahn	Stadtschnellbahn
	Schall 03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV
	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 am Main
SEM	Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
SO	Schienenoberkante
s. o.	siehe oben
sog.	sogenannt(e)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StAnz.	Staatsanzeiger für das Land Hessen
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)
SÜ	Straßenüberführung
T t	Tonnen
TAB	Technische Aufsichtsbehörde
TALärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 1. Juni 2017 (BAnz AT vom 8. Juni 2017 B5)
THW	Technisches Hilfswerk
TKG	Telekommunikationsgesetz vom 23. Juni 2021 (BGBl. I S. 1858), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 14. März 2023 (BGBl. I Nr. 71)
tlw.	teilweise
TrinkwV	Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch (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)
TRStrab SIG	Technische Regeln für Straßenbahnen Signal- und Zugsicherungsanlagen - Ausgabe: 1. August 2012, in der Fassung vom 17. Februar 2015
TWSG	Trinkwasserschutzgebiet
U u. a.	unter anderem



u. ä.	und ähnliche(s)
UBA	Umweltbundesamt
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Fachzeitschrift)
usw.	und so weiter
UTM	Universal Transverse Mercator, globales Koordinatensystem
u. U.	unter Umständen
UV	Ultraviolettstrahlung
u. v. m.	und vieles mehr
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
V V	Volt
VB	Vordringlicher Bedarf
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VDI 2719	Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen
VGf	Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
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)

VVBau	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau, Version 4.53; Eisenbahn-Bundesamt; Stand: 01.02.2019
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. März 2023 (BGBl. I Nr. 71)
VwKostO-MWEVW	Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 19. November 2012 (GVBl. I S. 484), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 17. November 2022 (GVBl. S. 626)
W	
WB(*)	Weiterer Bedarf (mit Planungsrecht)
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 5)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)
WSG	Wasserschutzgebiet
WW	Wasserwerk
Z	
z. B.	zum Beispiel
z. T.	Zum Teil
ZTV-ING	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauwerke, Stand: 10/2022
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 Nord vom Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe bzw. dem Haltepunkt Gewerbegebiet Frankfurt/Praunheim bis einschließlich Eisenbahnüberführung Sossenheimer Straße und der Rampenbauwerke in der Gemeinde Sulzbach (Taunus)

einschließlich der damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen wird gemäß §§ 28 und 29 PBefG 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	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 1		Erläuterungsberichte		
Anlage 1.1c	1 – 251	Erläuterungsbericht	11.05.2023	-
Anlage 5		Lagepläne		1:1.000
Anlage 5.1b	1	Praunheim Ost	14.12.2022	
Anlage 5.2b	1	Praunheim West	07.02.2023	
Anlage 5.3c	1	Eschborn Ost	14.04.2023	
Anlage 5.4b	1	Eschborn Mitte 1	14.12.2022	
Anlage 5.5b	1	Eschborn Mitte 2	14.12.2022	
Anlage 5.6b	1	Eschborn West	14.12.2022	
Anlage 5.7b	1	Eschborn / Schwalbach	14.12.2022	
Anlage 5.9b	1	Bad Homburg Bestandsstrecke 3611	14.12.2022	
Anlage 5.10b	1	Oberursel Bestandsstrecke 3611	14.12.2022	

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 5.15b	1	Praunheim Bestandsanschluss	07.02.2023	
Anlage 6		Höhenpläne		1:1.000/100
Anlage 6.1a	1	Praunheim Ost – Achse 100	30.10.2020	
Anlage 6.2a	1	Praunheim West – Achse 100	30.10.2020	
Anlage 6.3a	1	Praunheim West – Achse 130	30.10.2020	
Anlage 6.4	1	Eschborn Ost – Achse 100	15.12.2017	
Anlage 6.5b	1	Eschborn Ost – Einfädelung Be- standsstrecke 3611 – Achse 110	14.12.2022	
Anlage 6.6b	1	Eschborn Ost – Ausfädelung Be- standsstrecke 3611 – Achse 120	14.12.2022	
Anlage 6.7b	1	Eschborn Mitte 1 – Achse 100	14.12.2022	
Anlage 6.8a	1	Eschborn Mitte 2 – Achse 100	30.10.2020	
Anlage 6.9	1	Eschborn West – Achse 100	15.12.2017	
Anlage 6.10a	1	Eschborn / Schwalbach – Achse 100	30.10.2020	
Anlage 6.12b	1	Bad Homburg 1 – Achse 151	14.12.2022	
Anlage 6.13b	1	Bad Homburg 2 – Achse 150	14.12.2022	
Anlage 7		Regelquerschnitte		1:100
Anlage 7.1b	1	RQ 1, Praunheim Wendeanlage	14.12.2022	
Anlage 7.2b	1	RQ 2, Praunheim Haltepunkt	14.12.2022	
Anlage 7.3b	1	RQ 3, Praunheim Bestands- anschluss	14.12.2022	
Anlage 7.4b	1	RQ 4, Eschborn Ost Dammbereich	14.12.2022	
Anlage 7.5b	1	RQ 5, Eschborn Ost Einfädelung Bestandsstrecke 3611	14.12.2022	
Anlage 7.6b	1	RQ 6, Eschborn Ost Zufahrt Abstellanlage	14.12.2022	
Anlage 7.7b	1	RQ 7, Eschborn Mitte Dammbereich	14.12.2022	
Anlage 7.8b	1	RQ 8, Eschborn West	14.12.2022	
Anlage 7.9b	1	RQ 9, Eschborn / Schwalbach	14.12.2022	
Anlage 7.10b	1	RQ 10, Sulzbach	14.12.2022	

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 7.11c	1	RQ 3a, Praunheim Bestand VGF	14.04.2023	
Anlage 7.12b	1	RQ 7a, Eschborn Mitte, Dammbereich	14.12.2022	
Anlage 8		Bahnsteigpläne		1:250
Anlage 8.1b	1	Bahnhof Bad Homburg, EBO	14.12.2022	
Anlage 8.2b	1	Haltepunkt Praunheim, BOStrab	14.12.2022	
Anlage 8.3b	1	Haltepunkt Eschborn Ost, BOStrab	14.12.2022	
Anlage 8.4b	1	Haltepunkt Eschborn Süd (Ebene 1), BOStrab	14.12.2022	
Anlage 8.5b	1	Haltepunkt Eschborn Süd (Ebene 0), EBO	14.12.2022	
Anlage 8.6b	1	Haltepunkt Carl-Sonnenschein- Siedlung / Düsseldorfer Straße, BOStrab	07.02.2023	
Anlage 9	1	Systemplan Geschwindigkeit		
Anlage 9.1b	1	Geschwindigkeitsübersichtsplan V_{max} , $V_{Tatsächlich}$, V_{LST}	28.11.2022	ohne
Anlage 10		Grunderwerbspläne		1:1.000
Anlage 10.1b	1	Praunheim Ost	24.02.2023	
Anlage 10.2b	1	Praunheim West	15.02.2023	
Anlage 10.3b	1	Eschborn Ost	15.02.2023	
Anlage 10.4b	1	Eschborn Mitte 1	15.02.2023	
Anlage 10.5b	1	Eschborn Mitte 2	15.02.2023	
Anlage 10.6b	1	Eschborn West	15.02.2023	
Anlage 10.7c	1	Eschborn / Schwalbach	15.05.2023	
Anlage 10.9b	1	Eschborn – In der Wolfslach	15.02.2023	
Anlage 10.10a	1	Eschborn – Helfmannpark	30.10.2020	
Anlage 10.12b	1	Praunheim Bestandsanschluss	14.12.2022	
Anlage 10.13a	1	Praunheim Heerstraße	30.10.2020	

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 10.17b	1	Herchenrode	15.02.2023	
Anlage 10.18c	1	Langenhain	14.04.2023	
Anlage 10.19b	1	Eschborn – In der Ochseneck	14.12.2022	
Anlage 10.20b	1	Eschborn – Oberwiesen	14.12.2022	
Anlage 10.21b	1	Fechenheimer Mainbogen	14.12.2022	
Anlage 10.22b	1	Sulzbach – Maushöhlchen	14.12.2022	
Anlage 10.23b	1	Eschborn - Steinbachsgewann	15.02.2023	
Anlage 10.24b	1	Sossenheim – Auf den Bach	14.12.2022	
Anlage 11c	1 – 112	Grunderwerbsverzeichnis	15.05.2023	-
Anlage 12c	1 - 77	Bauwerksverzeichnis	14.04.2023	-
Anlage 13		Ingenieurbauwerke		
Anlage 13.1b	1	Neubau Stützwand um Hochspannungsmast Nr. 56 Tennet	28.11.2022	1:200/100
Anlage 13.2b	1	Neubau Eisenbahnüberführung BAB A 5	28.11.2022	1:200/100/ 50
Anlage 13.3b	1	Neubau Stützwand um Hochspannungsmast Nr. 1445 DB Energie	28.11.2022	1:200/100
Anlage 13.4a	1	Neubau EÜ Bahnstrecke 3611	30.10.2020	1:200/100
Anlage 13.5a	1	Neubau EÜ Lorscher Straße / L 3005	30.10.2020	1:200/100
Anlage 13.6b	1	EÜ Westerbach – EÜ HP Eschborn Süd (Strecke 3615) – EÜ Wilhelm-Fay-Straße – Trogbauwerk Elisabethenstraße (Teil 1)	28.11.2022	1:250/100
Anlage 13.7a	1	EÜ Westerbach – EÜ HP Eschborn Süd (Strecke 3615) – EÜ Wilhelm-Fay-Straße – Trogbauwerk Elisabethenstraße (Teil 2)	30.10.2020	1:250/100
Anlage 13.8a	1	EÜ Westerbach – EÜ HP Eschborn Süd (Strecke 3615) – EÜ Wilhelm-Fay-Straße – Trogbauwerk Elisabethenstraße (Teil 3)	30.10.2020	1:250/100

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 13.9b	1	Neubau EÜ Sossenheimer Straße / EÜ Düsseldorfer Straße (Teil 1) – EÜ Sossenheimer Straße	28.11.2022	1:250/100
Anlage 13.13b	1	Neubau EÜ Sossenheimer Straße / EÜ Düsseldorfer Straße (Teil 2) – EÜ Düsseldorfer Straße	28.11.2022	1:250/100
Anlage 13.14b	1	Neubau EÜ Sossenheimer Straße / EÜ Düsseldorfer Straße (Teil 3) – Spindel und Radwegüberführung Düsseldorfer Straße	28.11.2022	1:250/100
Anlage 14		Lagepläne Baustelleneinrich- tungsflächen und Baustraßen	14.12.2022	1:2.000
Anlage 14.1b	1	Praunheim Ost / Eschborn Mitte		
Anlage 14.2b	1	Eschborn Mitte / Sulzbach		
Anlage 15		Systemskizze Fahrleitung		
Anlage 15.1a	1	Einspeisung Fahrleitung	30.10.2020	-
Anlage 16		Lagepläne Entwässerung		1:1.000
Anlage 16.1b	1	Praunheim Ost	14.12.2022	
Anlage 16.2b	1	Praunheim West	07.02.2023	
Anlage 16.3b	1	Eschborn Ost	14.12.2022	
Anlage 16.4b	1	Eschborn Mitte 1	14.12.2022	
Anlage 16.5b	1	Eschborn Mitte 2	14.12.2022	
Anlage 16.6b	1	Eschborn West	14.12.2022	
Anlage 16.7b	1	Eschborn / Schwalbach	07.02.2023	
Anlage 17		Lagepläne Leitungstrassen		
Anlage 17.1b	1	Praunheim Ost	07.02.2023	1:1.000
Anlage 17.2b	1	Praunheim West	07.02.2023	1:1.000
Anlage 17.3b	1	Eschborn Ost	07.02.2023	1:1.000
Anlage 17.4b	1	Eschborn Mitte 1	14.12.2022	1:1.000
Anlage 17.5b	1	Eschborn Mitte 2	23.02.2023	1:1.000

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 17.6b	1	Eschborn West	23.02.2023	1:1.000
Anlage 17.7b	1	Eschborn / Schwalbach	23.02.2023	1:1.000
Anlage 17.9	1	Freileitung Syna	11.12.2017	1:1.000
Anlage 17.10a	1	Gasleitung NRM	30.10.2020	1:500
Anlage 17.11b	1	Praunheim Bestandsanschluss	14.12.2022	1:1.000
Anlage 17.12b	1	Oberursel Bestandsstrecke 3611	14.12.2022	1:1.000
Anlage 17.13b	1	Umlegung Trinkwasserleitung Hes- senwasser Querung Praunheim West (Teil 1)	09.02.2023	1:2.000 1:250
Anlage 17.14b	1	Umlegung Trinkwasserleitung Hes- senwasser Querung Praunheim West (Teil 2)	09.02.2023	1:2.000 1:250 1:50
Anlage 17.15b	1	Umlegung Trinkwasserleitung Hes- senwasser Querung Praunheim West - Bauwerk	09.02.2023	1:2.000 1:250 1:100 1:25
Anlage 17.16b	1	Umlegung Trinkwasserleitung Hes- senwasser Eschborn Mitte	14.12.2022	1:1.000 1:100 1:50 1:20
Anlage 17.17b	1	Umlegung Trinkwasserleitung Hessenwasser 6,5-6,7 Trassen-km Bahn / Eschborn West (Tiefbauplan / Rohrbauplan TP1)	09.02.2023	1:1.000 1:100 1:50 1:20
Anlage 17.18b	1	Umlegung Trinkwasserleitung Hessenwasser 6,5-6,7 Trassen-km Bahn / Eschborn West (Tiefbauplan / Rohrbauplan TP2)	09.02.2023	1:1.000 1:100 1:50 1:20
Anlage 18		Hydrogeologisches Gutachten / Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis		
Anlage 18.1a	1 – 4	Wasserrechtliche Antragsgegen- stände	23.10.2020	-

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 18.2c	69 107 10 31	Hydrologisches Gutachten mit Anlagen 1 - 13 Bodenchemisches Gutachten (Anhang II) mit Anlagen 1 - 6 Ergänzungen zum bodenchemischen Gutachten (Anhang II Ergänzungen) Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Anhang IIIc) mit Anlagen 1 – 3	21.04.2023 März 2015 15.07.2015 April 2023	
Anlage 18.3c	1 - 33	Berechnungen zur wasserrechtlichen Genehmigung	14.04.2023	-
Anlage 18.4b	1	Lageplan Einzugsgebietsflächen Praunheim Ost / Eschborn Mitte	14.12.2022	1:5.000
Anlage 18.5b	1	Lageplan Einzugsgebietsflächen Eschborn Mitte / Sulzbach	14.12.2022	1:5.000
Anlage 18.6b	1	Längsschnitt mit Gründungsebene Bauwerke	28.11.2022	1:500
Anlage 19		Umwelt		
Anlage 19.1		Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischem Begleitplan		
Anlage 19.1.1c	1 – 304	Erläuterungsbericht	18.04.2023	-
Anlage 19.1.2		Bestands- und Konfliktpläne zur Umweltverträglichkeitsprüfung		
Anlage 19.1.2.1b	2	Bestand, Bewertung und Konflikte - Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild, Kulturgüter	15.12.2022	1:5.000
Anlage 19.1.2.2b	1	Bestand - Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Kulturgüter und Wasser (Bad Homburg)	14.12.2022	1:2.500
Anlage 19.1.2.3b	3	Bestand - Schutzgüter Tiere und Pflanzen	14.12.2022 (Blatt 2, 4) 03.02.2023 (Blatt 3)	1:2.500

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 19.1.2.5b	1	Bewertung und Konflikte - Schutz- güter Tiere, Pflanzen, Kulturgüter und Wasser (Bad Homburg)	14.12.2022	1:2.500
Anlage 19.1.2.6b	3	Bewertung und Konflikte - Schutz- güter Tiere und Pflanzen	15.12.2022 (Blatt 2) 03.02.2023 (Blatt 3) 14.12.2022 (Blatt 4)	1:2.500
Anlage 19.1.2.7b	3	Bestand, Bewertung und Konflikte - Schutzgüter Boden und Wasser	14.12.2022 (Blatt 1, 3) 15.12.2022 (Blatt 2)	1:2.500
Anlage 19.1.2.8b	1	Bestand – Schutzgüter Tiere, Pflan- zen, Kulturgüter und Wasser (Ober- ursel)	14.12.2022	1:2.500
Anlage 19.1.2.9b	1	Bewertung und Konflikte – Schutz- güter Tiere, Pflanzen, Kulturgüter und Wasser	14.12.2022	1:2.500
Anlage 19.1.3		Maßnahmenpläne zum Land- schaftspflegerischen Begleitplan		
Anlage 19.1.3.2b/c	17	Maßnahmenpläne (trassennah und trassenfern)	14.12.2022 (Blatt 1, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 18) 15.12.2022 (Blatt 7, 10, 12, 17) 03.02.2023 (Blatt 2, 3) 13.02.2023 (Blatt 6, 11) 24.04.2023 (Blatt 16)	1:1.000
Anlage 19.2c	1 - 222	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag einschl. Anlagen	18.04.2023	-

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 23		Brand- und Katastrophenschutz		
Anlage 23.1a	1	Übersicht Rettungswege	30.10.2020	1:20.000

2. Nachrichtliche Unterlagen (nur zur Information)

Folgende zur Planfeststellung herangezogene Unterlagen werden nachfolgend nachrichtlich aufgeführt:

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 0		Lesehilfe		
Anlage 0.0b	1 - 20	Lesehilfe zur 2. Planänderung	24.02.2023	-
Anlage 1		Erläuterungsberichte		
Anlage 1.1	1 - 40	Ergebnisbericht zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	15.12.2017	-
Anlage 2		Übersichtskarten		
Anlage 2.1a	1	Gesamtübersicht RTW Planfeststellungsabschnitte	30.10.2020	1:40.000
Anlage 2.2a	1	Gesamtübersicht RTW Linien	30.10.2020	1:40.000
Anlage 2.3b	1	Gesamtübersicht RTW EBO/BOStrab	14.12.2022	1:40.000
Anlage 2.4a	1	Gesamtübersicht RTW Energieversorgung	30.10.2020	1:40.000
Anlage 2.5a	1	Übersicht Planfeststellungsabschnitt Nord	30.10.2020	1:25.000
Anlage 3		Varianten	30.10.2020	
Anlage 3.1a	1	Gesamtübersicht Untersuchungsbereiche		1:10.000
Anlage 3.2a	1	Variantenübersicht Praunheim / Eschborn Ost		1:5.000
Anlage 3.3a	1	Varianten 1 – 9, Praunheim / Eschborn Ost		1:15.000
Anlage 3.4a	1	Variantenübersicht Eschborn West / Sossenheim		1:5.000

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 3.5a	1	Varianten 1 – 8, Eschborn West / Sossenheim		1:15.000
Anlage 3.6a	1	Variantenübersicht Eschborn Süd – Varianten einzeln Eschborn Süd		1:5.000 1:15.000
Anlage 3.7a	1	Varianten Praunheim / Eschborn Ost – Lageplan Variante 8 (Blatt 1 von 2)		1:1.000
Anlage 3.8a	1	Varianten Praunheim / Eschborn Ost – Lageplan Variante 8 (Blatt 2 von 2)		1:1.000
Anlage 4		Übersichtslagepläne		1:5.000
Anlage 4.1b	1	Praunheim Ost / Eschborn Mitte	07.02.2023	
Anlage 4.2b	1	Eschborn Mitte / Sulzbach	14.12.2022	
Anlage 4.3b	1	Eschborn / Stierstadt Bestandsstrecke 3611	14.12.2022	
Anlage 4.4b	1	Stierstadt / Oberursel Bestandsstrecke 3611	14.12.2022	
Anlage 4.5b	1	Oberursel / Bad Homburg Bestandsstrecke 3611	14.12.2022	
Anlage 19		Umwelt		
Anlage 19.3	1 - 56	Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse	15.12.2017	-
Anlage 19.4	1 - 43	Kleinklimagutachten einschl. Abbildungen 1 – 11.3	10.10.2016	-
Anlage 20		Schwingungs- und schalltechnische Untersuchungen		
Anlage 20.1b	1 - 72	Schalltechnische Untersuchung - Neubau Gleistrasse und Abstellanlage einschl. Anhänge	13.12.2022	-
Anlage 20.1.1a/b	1 - 3	Schallimmissionspläne	31.01.2020 (Blatt 2a und 3a) 13.12.2022 (Blatt 1b)	1:2.500

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 20.2a	1 - 81	Schalltechnische Untersuchung - Lärmerhöhung auf der Bestands- strecke 3611 einschl. Anhänge	28.01.2020	-
Anlage 20.2.1a	1 - 6	Beurteilungspegel Bestandsstre- cke 3611 im Null- und Planfall	31.01.2020	1:2.500
Anlage 20.3a	1 - 67	Erschütterungstechnische Unter- suchung einschl. Anhänge	05.06.2020	-
Anlage 20.4b	1 - 179	Schalltechnische Untersuchung – Gesamtverkehrs-lärmimmissionen einschl. Anhänge	23.02.2023	-
Anlage 20.4.1a/b	1 - 4	Schallausbreitungsmodell	31.01.2020 (Blatt 1a, 4a) 04.06.2020 (Blatt 3a) 23.02.2023 (Blatt 2b)	1:5.000
Anlage 20.5a	1 - 135	Baulärmgutachten einschl. An- hänge	05.06.2020	-
Anlage 20.6a	1 - 74	Bauerschütterungen	28.01.2020	-
Anlage 21		Geotechnische Gutachten		
Anlage 21.1a	4	Grundlagen der Bearbeitung der geotechnischen Gutachten	30.10.2020	-
Anlage 21.2	1 – 33 und Anlage 1 - 6	Bf. Bad Homburg	13.07.2017	- diverse
Anlage 21.2a	1 – 3 und Anlage 1	Bf. Bad Homburg – Deckblatt zum geotechnischen Bericht	19.09.2019	- 1:1.000
Anlage 21.3	1 – 65 und Anlage 1 - 6	Streckenabschnitt Praunheim - Sulzbach	08.03.2017	- diverse
Anlage 21.3a	1 – 3	Streckenabschnitt Praunheim – Sulzbach – Deckblatt zum geo- technischen Bericht	26.09.2019	-
Anlage 21.4	1 – 39 und Anlage 1 - 6	Neubau EÜ BAB A5	30.09.2017	- diverse
Anlage 21.4a	1 – 4 und Anlage 1	Neubau EÜ BAB A5 – Deckblatt zum geotechnischen Bericht	19.09.2019	1:1.000

Anlage	Blatt/Seite <small>(ohne Deckblätter)</small>	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 21.5	1 – 40 und Anlage 1 – 6	Neubau EÜ Strecke 3611	31.05.2016	- diverse
Anlage 21.5a	1 – 3 und Anlage 1	Neubau EÜ Strecke 3611 – Deck- blatt zum geotechnischen Bericht	19.09.2019	- 1:1.000
Anlage 21.6	1 – 39 und Anlage 1 - 6	Neubau EÜ Lorscher Straße L 3005	07.06.2016	- diverse
Anlage 21.6a	1 – 3 und Anlage 1	Neubau EÜ Lorscher Straße L 3005 – Deckblatt zum geotech- nischen Bericht	19.09.2019	- 1:1.000
Anlage 21.7	1 – 52 und Anlage 1 - 6	Neubau EÜ Westerbach / Strecke 3615 / Wilhelm-Fay-Straße	30.08.2016	- diverse
Anlage 21.7a	1 – 5 und An- lage 1	Neubau EÜ Westerbach / Strecke 3615 / Wilhelm-Fay-Straße – Deckblatt zum geotechnischen Bericht	19.09.2019	- 1:500
Anlage 21.8	1 – 48 und Anlage 1 - 6	Neubau EÜ Sossenheimer Straße L 3006	30.06.2016	- diverse
Anlage 21.8a	1 – 4 und Anlage 1	Neubau EÜ Sossenheimer Straße L 3006 – Deckblatt zum geotech- nischen Bericht	19.09.2019	- 1:1.000
Anlage 21.10a	1 – 21 und Anlagen 1 - 4	Bodenverwertungs- und Entsor- gungskonzept (BoVEK) Feinkon- zept	30.10.2020	- diverse
Anlage 22		EMV-Gutachten	08.06.2020	-
Anlage 22.0a	1 - 41	EMV-Gutachten		
Anlage 22.1a	1 - 12	Dokumentation der Maßnahmen zur Feldminimierung bei Oberlei- tungsanlagen nach 26. BImSchV VwV		
Anlage 22.2a	1 - 4	Dokumentation der Maßnahmen zur Feldminimierung bei Gleich- richterunterwerken nach 26. BIm- SchV VwV		
Anlage 24		Kampfmittel		
Anlage 24.1	1 - 2	Stellungnahme Kampfmittelräum- dienst	06.10.2016	-

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufge- stellt	Maßstab
Anlage 24.2	1	Übersichtsplan Kampfmittelunter- suchung	-	-
Anlage 24.3	1 - 2	Merkblatt Kampfmittelräumung	-	-
Anlage 24.4	1 - 6	Merkblatt Bauaushubüber- wachung	-	-
Anlage 25a	1 - 6	Betriebskonzept	26.06.2020	-
Anlage 26a	1 - 16	Verkehrsprognose für die Regionaltangente West	26.06.2020	-

Unterlagen, die Änderungen oder Ergänzungen erfahren haben, sind an einem Index erkennbar. Dabei entspricht der Index A der ersten, der Index B der zweiten und der Index C der dritten 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), in der Farbe Magenta (2. Änderung) bzw. in grüner Farbgebung (3. 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 zur Gewässerbenutzung mit Nebenbestimmungen und Hinweisen

1. Tenor

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 Main-Taunus-Kreises die Erlaubnis zur Gewässerbenutzung erteilt. Die erlaubte Gewässerbenutzung umfasst:

- die Einleitung von Niederschlagswasser in das Fließgewässer Westerbach einschl. Bau der insoweit erforderlichen Entwässerungsanlagen und Errichtung einer Einleitestelle sowie
- das Einbringen von Stoffen (Großbohrpfähle zur Gründung von Bauwerken und Rüttelstopfsäulen) in das Grundwasser.

2. Inhaltsbestimmungen

- 2.1** Die Menge der vorgesehenen Einleitung von Niederschlagswasser in den Westerbach wird auf 8 l/s begrenzt.
- 2.2** Die Einleitestelle in den Westerbach befindet sich in der Gemarkung Sossenheim der Stadt Frankfurt am Main, Flur 22, Flurstück 119/10 bei ~km 2,75.

3. Nebenbestimmungen

3.1 Einleitung von Niederschlagswasser in den Westerbach

Im Zuge der Ausführungsplanung sind der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde Frankfurt am Main und nachrichtlich der Genehmigungsbehörde prüffähige Unterlagen (Erläuterung, Lage- und Querschnittspläne) des geplanten Regenrückhaltebeckens vorzulegen. Hierbei müssen die Versickerungs- und abgedichteten Schichten erkennbar sein.

Die Hebeanlage sowie das Einleitbauwerk in den Westerbach sind zu beschreiben und zeichnerisch darzustellen.

3.2 Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

- 3.2.1** Für die Bohr- bzw. Gründungsarbeiten sind nur ausreichend qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten in Grundwasser verfügen und nach DVGW-Arbeitsblatt W 120 zertifiziert sind, einzusetzen.
- 3.2.2** Die Bauausführung muss durch eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauleitung überwacht werden. Sie hat dafür zu sorgen, dass die anerkannten Regeln der Technik beachtet, die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt ange-

wandt und die behördlichen Auflagen eingehalten werden. Die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Ordnung des Wasserhaushaltes, sind zu gewährleisten.

- 3.2.3** Es ist ein unabhängiger Baugrundgutachter zu bestellen und der zuständigen Wasser- und Bodenschutzbehörde sowie nachrichtlich der Genehmigungsbehörde zu benennen. Der Gutachter hat den Eingriff in den Untergrund zu überwachen, den Bauherrn in dieser Fragestellung bzw. Zielerreichung zu beraten und die Ausführung der Arbeiten vor Ort zu begleiten.
- 3.2.4** Der zuständigen Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde sowie nachrichtlich der Genehmigungsbehörde ist vor Baubeginn ein ausgearbeitetes Bauwassermanagement vorzulegen. Eine Versickerung der ggf. bei Ankerarbeiten anfallenden Wässer in der Baugrube ist dabei nicht zustimmungsfähig. Bei den Bohrungen bzw. beim Betonieren der Pfähle auftretendes Wasser (verdrängtes Wasser) bzw. verwendetes Wasser ist aufzufangen und im Kreislauf zu führen bzw. zu entsorgen.
- 3.2.5** Baubeginn und -dauer sind der zuständigen Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde mindestens zwei Wochen im Voraus anzuzeigen. Baustellen-einrichtungsflächen sind dabei anhand eines Lageplans mitzuteilen.
- 3.2.6** Nach Abschluss der Bauarbeiten sind der zuständigen Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde sowie nachrichtlich der Genehmigungsbehörde eine Dokumentation der Bohrungen einschließlich einer Beschreibung des Verlaufs der Arbeiten inklusive Bohrtiefen und eingebauter Materialien sowie auf einer Vermessung mit UTM-Koordinaten basierende Lagepläne der Bohrpfähle vorzulegen.
- 3.2.7** Das geplante Grundwassermonitoring ist entsprechend Kapitel 8 des Hydrologischen Gutachtens (Anlage 18.2c) durchzuführen.
- 3.2.8** Zusätzlich zu der vorgeschlagenen Grundwassermessstelle 1-74 ist eine weitere Messstelle zu errichten, die den Bereich der Rüttelstopfsäulen erfasst und für deren Überwachung geeignet ist.
- 3.2.9** Für den Bereich der EÜ BAB 5 sind insgesamt 3 Grundwassermessstellen (GWM 1, GWM 4 und GWM 5) zu errichten. Die Grundwassermessstellen sind entsprechend den zu überwachenden Grundwasserbereichen zu verfiltern.
- 3.2.10** Die Herstellung der erforderlichen zusätzlichen Grundwassermessstellen ist im Vorfeld mit der zuständigen Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde

abzustimmen und nachrichtlich der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

- 3.2.11** Der Parameterumfang des Monitorings ist ggf. durch eventuell noch zu benennende Bau- bzw. Hilfsstoffe zu ergänzen.
- 3.2.12** Grundwassermessstellen, welche nicht im Grundwassermonitoring der Betriebsphase eingebunden sind und nicht von der Hessenwasser GmbH & Co. KG übernommen werden, sind fachgerecht zurückzubauen.
- 3.2.13** Die Bereiche der Rüttelstopfsäulen sind abzudichten. Wasserwegsamkeiten entlang der Bohrpfähle sind auszuschließen. Wenn bei den Gründungsarbeiten (z. B. bei Herstellung der Rüttelstopfsäulen und Gründungspfähle) deckende wasserundurchlässige Schichten durchörtert werden, ist die Grundwasser schützende Funktion wiederherzustellen. Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (hydraulischer Kurzschluss). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.
- 3.2.14** Der Verlust der Schutzwirkung durch das Einbringen der Rüttelstopfsäulen im Bereich der Geländeoberfläche ist auszugleichen und vertikale Durchlässigkeiten sind zu verhindern. Alle Bereiche, in denen Rüttelstopfsäulen eingebracht werden, sowohl innerhalb als auch außerhalb des beantragten Trinkwasserschutzgebiets, sind daher mittels Dichtungsbahnen und / oder Vermörtelung der Rüttelstopfsäulen abzudichten.
- 3.2.15** Im Zuge der Ausführungsplanung sind Plan- und Schnittzeichnungen mit Darstellung der jeweiligen Abdichtungen der Rüttelstopfsäulen und Gründungspfähle anzufertigen und der zuständigen Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde vorzulegen; dabei muss der gesamte Trassenverlauf erkennbar sein.
- 3.2.16** Die Gründungs- und Bohrpfähle sind mit vorausseilender Verrohrung und entsprechender Wasserauflast herzustellen. Der Grundwasserstand ist während der Pfahlgründung zu beobachten und zu dokumentieren.
- 3.2.17** Für die Herstellung sämtlicher Rüttelstopfsäulen und Bohrpfähle, sowohl innerhalb als auch außerhalb der betroffenen Wasserschutzgebiete einschl. des beantragten Trinkwasserschutzgebiets Praunheim II, dürfen ausschließlich inerte, nicht grundwassergefährdende Baustoffe gem. anerkannter Regeln der Technik (analog der Zuordnung der Klasse Z 0 nach LAGA) verwendet werden (siehe auch Nebenbestimmung A. V. 3.2.1.4).

Ggf. erforderliche Zusatzstoffe o. ä. müssen zur Anwendung im Grundwasser zugelassen sein und sind der zuständigen Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde vor Beginn der Arbeiten mitzuteilen.

- 3.2.18** Die im hydraulischen Gutachten vom 23.10.2020 beschriebene Vorgehensweise betreffend „Arbeiten in Wasserschutzgebieten und baustellenbezogener Grundwasserschutz“, Kapitel 4.3, ist in Ausführungsplanung und Ausschreibung zu übernehmen und einzuhalten.

Die Handlungsanforderung der Hessenwasser GmbH & Co. KG bei Arbeiten innerhalb von Wasserschutzgebieten in der jeweils aktuellen Fassung ist zu befolgen.

- 3.2.19** Sollten während der Arbeiten Auffälligkeiten am Bohrgut oder Grundwasser festgestellt werden, so sind die zuständige Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde und nachrichtlich die Genehmigungsbehörde sofort zu verständigen.

- 3.2.20** Während der Bohrung ist unbedingt dafür Sorge zu tragen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Erdreich und das Grundwasser gelangen können. Deshalb dürfen keine wassergefährdenden Stoffe im Arbeitsbereich gelagert oder umgefüllt werden.

4. Hinweis

Sollte entgegen der derzeitigen Planung während der Arbeiten eine Grundwasserhaltung erforderlich werden, bedarf es eines entsprechenden Antrages, der bei der Planfeststellungsbehörde einzureichen ist (§ 19 WHG).

5. Unterlagen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

Die unter A. II. 1 aufgeführte Anlage 18 (Hydrogeologisches Gutachten / 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 gefährdungsfreie 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, Haltepunkten und Bahnhöfen ist zu gewährleisten.
- 1.3** Es ist sicher zu stellen, dass bauzeitliche Einschränkungen der Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke auf das geringstmögliche Maß beschränkt werden

und eine ständige Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten bleibt; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten und Zugänge einzurichten.

- 1.4** Baustellenzufahrten von und zu Straßen des überörtlichen Verkehrs sind auf die notwendige Mindestzahl zu beschränken und deren Lage und Ausbildung ist frühzeitig mit der zuständigen Straßenbauverwaltung abzustimmen. An den Baustellenzufahrten sind geeignete Maßnahmen vorzusehen, um Verschmutzungen öffentlicher Verkehrsflächen auszuschließen.
- 1.5** 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, sind Beweissicherungsverfahren durchzuführen, die die Ausgangssituation und den Zustand nach Abschluss der Baumaßnahme erfassen. Der ursprüngliche Zustand ist anforderungs-, verkehrs- und funktionsgerecht wiederherzustellen.
- 1.6** Die Details der vorübergehenden Inanspruchnahme öffentlicher Straßen im Zuge der Bauausführung sind im Zuge der Ausführungsplanung mit den jeweils zuständigen Straßenbaubehörden abzustimmen.
- 1.7** 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.
- 1.8** 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.
- 1.9** 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.

- 1.10** 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

2.1.1 Anlage Rasengleis

Es ist sicherzustellen, dass die Anlage des im Bereich des Gewerbegebietes Praunheim vorgesehenen Rasengleises rechtzeitig vor Betriebsaufnahme fertiggestellt ist, um sicherzustellen, dass die erwarteten akustischen Vorteile zum Tragen kommen.

2.1.2 Lärmvorsorge – passiver Schallschutz

Auf der Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 20.1b) wird für das Gebäude Wilhelm-Fay-Straße 53 (IP 141), Nord-Fassade, 1. bis 4. OG wegen Überschreitung der für Gewerbegebiete geltenden, den Nachtzeitraum betreffenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV 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.

2.1.3 Lärmzunahme auf baulich unveränderter Strecke 3611 – passiver Schallschutz

Für schutzwürdige Nutzungen im Einwirkungsbereich der baulich unveränderten Eisenbahnstrecke 3611, an denen der Beurteilungspegel im Planfall als Folge des zugelassenen Vorhabens Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. 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 der Räume so zu erhöhen, dass der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel die vorgenannten Pegel überschreitet, zumindest kompensiert wird. Bei den schutzwürdigen Nutzungen, bei denen bereits aufgrund der Vorbelastung Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, wird Aufwendungsersatz

für die durchzuführenden passiven Schutzmaßnahmen gewährt, die erforderlich sind, um die für den Planfall prognostizierte Erhöhung der Lärmbelastung zumindest auszugleichen.

Soweit der für den Tag maßgebliche Schwellenwert von 70 dB(A) überschritten bzw. weiter erhöht wird und davon schutzwürdige Außenwohnbereiche betroffen sind, sind die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld auszugleichen. Maßgebliche Beurteilungsgrundlage ist auch insoweit der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel den vorgenannten Schwellenwert bzw. die Belastungssituation des Prognosenullfalls überschreitet.

Die dem Grunde nach anspruchsberechtigten Nutzungen ergeben sich für jede betroffene Fassade stockwerkscharf und für die maßgeblichen Beurteilungszeiträume (Tag/Nacht) aus den Anhängen 3 und 4 der im Übrigen nur nachrichtlichen Anlage 20.2a.

2.1.4 **Gesamtlärm**

Für schutzwürdige Nutzungen¹, an denen der verkehrsbedingte Gesamtlärm im Planfall Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erstmals überschreitet oder sich diese Werte weiter erhöhen, wird passiver Lärmschutz in Form von Aufwendungsersatz für die durchzuführenden Schutzmaßnahmen gewährt, die erforderlich sind, um die Schalldämmung der Räume so zu erhöhen, dass der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel die vorgenannten Pegel überschreitet, zumindest kompensiert wird. Bei den schutzwürdigen Nutzungen, bei denen bereits aufgrund der Vorbelastung Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, wird Aufwendungsersatz für die durchzuführenden passiven Schutzmaßnahmen gewährt, die erforderlich sind, um die für den Planfall prognostizierte Erhöhung der Lärmbelastung zumindest auszugleichen.

Soweit der für den Tag maßgebliche Schwellenwert von 70 dB(A) überschritten bzw. weiter erhöht wird und davon schutzwürdige Außenwohnbereiche betroffen sind, sind die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld auszugleichen. Maßgebliche Beurteilungsgrundlage ist auch insoweit der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel den vorgenannten Schwellenwert überschreitet.

Die dem Grunde nach anspruchsberechtigten Nutzungen ergeben sich aus Anhang 2 der im Übrigen nur nachrichtlichen Anlage 20.4b. Kein Anspruch

¹ Wird die zu schützende Nutzung nur am Tag oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist in entsprechender Anwendung des § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV nur die für diesen Zeitraum relevante Zumutbarkeitsschwelle beurteilungsrelevant.

besteht insoweit für die Nutzungen, die nicht wahrnehmbare Zusatzbelastungen von 0,1 dB(A) erfahren.

2.1.5 Hinweispflicht der Vorhabenträgerin

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

2.1.6 Ermittlung der Entschädigung

Die Entschädigung ist in analoger Anwendung der Abschnitte 51 - 55 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärm-SchR 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, VkBf. 1997, 434).

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

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 Erdbauwerke 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 mit höheren als den in Anlage 20.3a der Planunterlagen prognostizierten Einwirkungen und einer Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 bzw. der gewählten Grenzwerte zur Beurteilung der Sekundärschallimmissionen zu rechnen ist, sind noch 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 un-
tunlich sein sollten, bleibt vorbehalten.

2.3 Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder

2.3.1 Zur Minimierung der von der Fahrleitungsanlage im Bereich zwischen dem
Abzweig der Bestandsstrecke 3611 und dem Abschnittsende ausgehenden
elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder sind

- im Bereich des Betriebsgebäudes bei Bau-km 4,6+50 zwei Rücklei-
terseile einzusetzen, wobei diese Maßnahme über mindestens eine
Abspannlänge anzuwenden ist, und
- in Eschborn (West) zwischen Bau-km 5,3+16 und Bau-km 6,0+94
zwei Rückleiterseile einzusetzen.

2.3.2 Für die dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV unterfallenden, neu zu
errichtenden Anlagen (Gleichrichterwerk mit Zuleitungen in Praunheim und
Fahrleitungsanlage im Bereich zwischen dem Abzweig der Bestandsstre-
cke 3611 und dem Abschnittsende in der Gemarkung Sulzbach) ist zu ge-
währleisten, dass die technischen Möglichkeiten zur Vermeidung erheblich
belästigender oder potenziell zu Schäden führender Wirkungen wie Funken-
entladungen auch zwischen Personen und leitfähigen Objekten ausgeschöpft
werden.

2.3.3 Die ordnungsgemäße Ausführung der der 26. BImSchV unterliegenden An-
lagen einschl. der der Vorhabenträgerin auferlegten Minimierungsmaßnah-
men ist im ersten Monat nach der Inbetriebnahme sachverständig nachzu-
weisen.

2.4 Bauzeitlicher Immissionsschutz

2.4.1 Es ist bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauf-
tragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baufahrzeuge so-
wie Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall-, Erschütte-
rungs- und Schadstoffemissionen als Mindestanforderung dem Stand der
Technik entsprechen. Hinsichtlich Radladern und Kraftstromerzeugern sind
lärmmarme 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,

eingrichtet 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 lärm- und/oder erschütterungsintensive Baumaßnahmen in der Nachtzeit (Baulärm: 20:00 Uhr – 07:00 Uhr; Erschütterungen: 22:00 Uhr – 06:00 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 Nachtarbeiten unausweichlich notwendig sind, sind sie auf eine Zeitdauer von 3 Stunden zu beschränken. Ist darüber hinaus Nachtarbeit 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. Für die Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sind die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm 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 tagsüber durch Baumaßnahmen an

bis zu 78 Tagen verursachte Erschütterungseinwirkungen anhand der jeweils maßgeblichen Anhaltswerte der Tabelle 2 Stufe II der DIN 4150-2. Für nachts auftretende sowie für generell länger als 78 Tage andauernde Erschütterungen gelten die Immissionswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-2. Die in Kapitel 6.5.4.3 der DIN 4150-2 beschriebenen Maßnahmen zur Minderung erheblicher Belästigungen sind umzusetzen.

- 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 realisierende 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 und die Erschütterungen – 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 Erschütterungsimmissionen 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 Lichtimmissionen 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 Main-Taunus-Kreises 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 Vor-

habenträgerin 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 Immissionsrichtwert 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 im Tagzeitraum, wie z. B. im Schichtdienst Beschäftigte, besteht auch im Tagzeitraum ein Anspruch auf Ersatzwohnraumgestaltung für Schlafräume, sofern der Beurteilungspegel von 60 dB(A) überschritten wird.
- 2.4.11.3** 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 bei einer baubedingten Überschreitung des vorgenannten Beurteilungspegels ausnahmsweise auch im Tagzeitraum ein Anspruch auf Zurverfügungstellung von Ersatzwohnraum.
- 2.4.11.4** Der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung entfällt für die Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.
- 2.4.11.5** 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 nachzuweisen,

sofern dies nicht möglich sein sollte, in geeigneter Weise glaubhaft zu machen.

- 2.4.11.6** 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.
- 2.4.11.7** 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 / Beantragtes Trinkwasserschutzgebiet Praunheim II

- 3.1.1** Für den Havariefall ist eine Auswirkungsuntersuchung durchzuführen und es ist ein darauf basierender Maßnahmenplan zum Schutz der Trinkwassergewinnungsanlage „Wasserwerk Praunheim II“ zu erstellen und mit den Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Rettungsdienste usw.) sowie der Hessenwasser GmbH & Co. KG abzustimmen.

Die Auswirkungsuntersuchung und der abgestimmte Maßnahmenplan sind dem Regierungspräsidium Darmstadt – Abteilung Umwelt Frankfurt, Dezernat IV/F 41.1 - spätestens 6 Monate vor Inbetriebnahme zur Kenntnis zu geben.

Die Festsetzung diesbezüglicher weiterer Anforderungen bleibt vorbehalten.

- 3.1.2** Im Bereich der geplanten Schutzzone II der Brunnen 1 und 2 des Wasserwerks Praunheim II der Hessenwasser GmbH & Co. KG ist eine Multibarriere-Abdichtung gemäß Anlage 7.11c der Antragsunterlagen für den Schutz des Grundwassers einzubauen. Die Multibarriere-Abdichtung muss von der

Schnittstelle auf Höhe des Flurstücks 4/7 in Flur 19 bis zum Kreuzungsbe-
reich Heerstraße hergestellt werden und nördlich nahtlos an die in der
Schutzzone IIIA des geplanten Wasserschutzgebietes Wasserwerk Praun-
heim II vorgesehenen Dichtungsbahnen anschließen.

- 3.1.3** Der fachgerechte Einbau der Multibarriere-Abdichtung in der geplanten
Schutzzone II des Wasserwerks Praunheim II ist dem Regierungspräsidium
Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, Dezernat IV/F 41.1 in einem Ab-
schlussbericht nachzuweisen.
- 3.1.4** Die Multibarriere-Abdichtung ist unter allen vorhandenen Gleisen im in Auf-
lage A. V. 3.1.2 genannten Streckenabschnitt herzustellen.
- 3.1.5** Die Multibarriere-Abdichtung gemäß Auflage A. V. 3.1.2 ist so herzustellen,
dass ein nahtloser Anschluss der Abdichtung der angrenzend geplanten Stra-
ßen möglich ist.

3.2 Bauen im beantragten Trinkwasserschutzgebiet Praunheim II

3.2.1 Gestaltung der Bauwerke

- 3.2.1.1** Für den Bau der Dämme dürfen nur Materialien, die nachweislich nicht was-
sergefährdend sind (analog der Zuordnung der Klasse Z 0 nach LAGA ent-
sprechend), verwendet werden.
- 3.2.1.2** Gründungspfähle sind so zu planen und herzustellen, dass keine Wasser-
wegsamkeiten entlang der Pfähle zum Grundwasser hin vorhanden sind.
- 3.2.1.3** Die Rüttelstopfsäulen sind mit Dichtungsbahnen und / oder Vermörtelung zur
Trasse hin abzudichten.
- 3.2.1.4** Für die Herstellung sämtlicher Rüttelstopfsäulen darf nur Material, welches
nicht wassergefährdend ist (analog der Zuordnung der Klasse Z 0 nach
LAGA) verwendet werden. Dies gilt auch für die Errichtung von Rüttelstopf-
säulen in Bereichen außerhalb des beantragten Trinkwasserschutzgebiets.
- 3.2.1.5** Werden im Rahmen der Niederbringung der Rüttelstopfsäulen oder der Pfahl-
gründungen Zusatzstoffe, Bindemittel o.ä. verwendet, sind diese der Unteren
Wasser- und Bodenschutzbehörde vorab mitzuteilen.

3.2.2 Bauausführung

- 3.2.2.1** Die Ausführung ist durch einen sachverständigen Gutachter zu überwachen.
- 3.2.2.2** Bei allen Arbeiten sind die Vorgaben der Schutzgebietsverordnung und die „Anforderungen zum vorsorgenden Gewässerschutz für Arbeiten in Wasserschutzgebieten“ der Hessenwasser GmbH & Co. KG in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten und einzuhalten.
- 3.2.2.3** Bei der Ausführung ist darauf zu achten, dass keine grundwassergefährdenden Stoffe, wie Treibstoff, Hydrauliköl oder sich schädlich auswirkende auslaugbare Baustoffe in den Untergrund gelangen können.
- 3.2.2.4** Bohrgeräte sind während der Bohrung auf unbefestigtem Gelände unbedingt auf flüssigkeitsdichter Dichtbahn, die eine ausreichende Dicke gegenüber der mechanischen Belastung durch die Bereifung bzw. die Ketten der Bohrfahrzeuge besitzt (z. B. 3 mm starke Deponiedichtfolie) oder durch Verwendung einer Wanne zu sichern. Die Dichtbahnen sind an den Rändern – z. B. mit Kanthölzern aufzuhöhen, gegen Verwehen und/oder Verrutschen zu sichern und arbeitstäglich auf Beschädigungen zu prüfen. Anfallendes Niederschlagswasser ist zu entsorgen.
- 3.2.2.5** In den Bohrgeräten sind ausschließlich biologisch leicht abbaubare Betriebsöle zu verwenden.
- 3.2.2.6** Eine Betankung von mobilen Bohr- und Baugeräten sowie Baufahrzeugen muss in Zone IIIA auf wasserdicht, in Straßenbauweise befestigtem Untergrund einer Baustelleneinrichtung erfolgen. In begründeten Ausnahmefällen (z. B. Betankung nicht mobiler Baugeräte, insbesondere von Bohrgeräten im Bohrvorgang) ist die Betankung durch eine Folie und eine Auffangwanne, in der das Bau- /Bohrgerät aufgestellt wird, zu sichern. Sämtliche Einzelfälle sind auf ein Minimum zu beschränken und mit der umweltfachlichen Bauüberwachung abzusprechen.
- 3.2.2.7** In Zone IIIA des beantragten Trinkwasserschutzgebiets dürfen mit wassergefährdenden Stoffen beaufschlagte Geräte nur auf flüssigkeitsdicht befestigtem Untergrund abgestellt werden.
- 3.2.2.8** Eingesetzte Gerätschaften sind mindestens arbeitstäglich auf einwandfreien Zustand und Dichtigkeit zu prüfen.
- 3.2.2.9** Für einen eventuellen Schadensfall (Bodenverunreinigung) ist notwendiges

Material und Gerät zur Schadensminimierung (Bindemittel, Schaufel, Folie etc.) bereitzuhalten. Eingetretene Schäden mit grundwasserschädigender Auswirkung sind sofort der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG zu melden.

3.2.2.10 Die durchgeführten Maßnahmen zur Schadensminimierung und -behebung sind zu protokollieren und zu dokumentieren (Datum, Unterschrift, Bilder etc.).

3.2.3 Bauausführung in der vorläufigen Zone II

Zusätzlich gelten für die Arbeiten in der vorläufigen Zone II des beantragten Trinkwasserschutzgebietes Praunheim II, welche mit einem Radius von 200 m um die Brunnen 1 und 2 anzusetzen ist, folgende Auflagen:

3.2.3.1 Baustelleneinrichtungsflächen, Logistikflächen oder sonstige Lager für Baumaschinen und Baustoffe sind in Zone II grundsätzlich unzulässig. Alle Tätigkeiten und Lagerungen, die außerhalb der Zone II möglich sind, sind entsprechend zu verlagern. Sollte die Einrichtung solcher Flächen in der Zone II nachweislich unvermeidlich sein, sind sie mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen, zu befestigen und vollständig abzudichten. Die Fläche ist ordnungsgemäß zu entwässern.

3.2.3.2 Die Lagerung von Baustoffen über den unmittelbaren Verwendungszweck hinaus ist unzulässig.

3.2.3.3 Die Lagerung oder Benutzung von wassergefährdenden Stoffen ist unzulässig.

Hiervon ausgenommen ist die Betankung von nicht mobilen Großgeräten aus Handkanistern (max. 30 l) unter Berücksichtigung der im hydrologischen Bericht (Anlage 18.2c, Ziffer 4.3, S.19, 20) genannten Sicherungsmaßnahmen.

3.2.3.4 Die bauausführenden Unternehmen und deren Mitarbeiter sind detailliert über die Anforderungen von Arbeiten in der vorläufigen Zone II des Trinkwasserschutzgebiets zu unterrichten. Die Einweisung und Sensibilisierung der Unternehmen und der Beschäftigten ist schriftlich zu dokumentieren.

3.2.3.5 Um die besonderen Anforderungen an den Gewässerschutz sicherzustellen, ist rechtzeitig im Vorfeld, mindestens aber 12 Monate vor Baubeginn, zumindest der Entwurf eines Maßnahmenkonzeptes der Nutzung der Baustraße in der vorläufigen Zone II der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde zur Zustimmung und nachrichtlich der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Bestandteil des Konzepts können beispielsweise Maßnahmen wie der Ausschluss von Begegnungsverkehr, Wendemanöver nur unter Absicherung eines zweiten Kollegen oder die Unterweisung der Arbeiter in den erforderlichen Grundwasserschutzmaßnahmen sein.

3.2.4 Ausführung und Monitoring der Grundwassermessstellen

3.2.4.1 Das geplante Grundwassermonitoring ist entsprechend Kapitel 8 des Hydrologischen Gutachtens (Anlage 18.2c) durchzuführen.

3.2.4.2 Die endgültige Lage sowie der Ausbau der Messstellen sind vor Herstellung mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde abzustimmen.

3.2.4.3 Die Bohrtermine sind der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde sowie nachrichtlich der Genehmigungsbehörde zwei Wochen vor Bohrbeginn mitzuteilen. Dabei ist mitzuteilen, welches Bohrunternehmen beauftragt wurde und dessen Qualifikation nachzuweisen (Zertifizierung nach DVGW W 10).

3.2.4.4 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.

3.2.4.5 Die einschlägigen Richtlinien des DVGW (insbes. W 115, ggf. W 121) sowie die DIN-Normen für Bohrungen und die abschließende Dokumentation sind zu berücksichtigen und anzuwenden.

3.2.4.6 Nach Abschluss der Arbeiten ist der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde sowie nachrichtlich der Genehmigungsbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG die Abschlussdokumentation einschl. aller Bohrprofile und Lagepläne unverzüglich vorzulegen.

3.2.5 Anschluss an die Bestandsgleise der VGF

Der in der vorläufigen Zone II des beantragten Trinkwasserschutzgebiets vorgesehene Bau des Schienenweges zwischen dem geplanten Haltepunkt Praunheim und dem Anschluss an die Bestandsgleise der VGF darf erst nach Freigabe der Detailplanung für das Multibarrieresystem (s. dazu A. V. 3.3.3) durch die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde erfolgen.

3.2.6 Betrieb

Die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln und Schädlingsbekämpfungsmitteln ist im beantragten Trinkwasserschutzgebiet Praunheim II verboten.

3.3 Entwässerung der Gleise und Bau der Entwässerungsanlagen

3.3.1 Die Trasse ist innerhalb des gesamten Trinkwasserschutzgebiets mit Dichtungsbahnen abzudichten. Die Dichtbahnen sind ausreichend überlappend und verschweißt zu verlegen.

3.3.2 Die Dichtungsbahnen sind im WSG bis unter die Sickerpackungen und ableitenden Rohrleitungen zu führen.

3.3.3 Im Zuge der Ausführungsplanung ist der zuständigen Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde auf Basis der Anlage 7.11c (Querschnitt mit Darstellung des Multibarrieresystems) eine Detailplanung für die Entwässerung der oberen Barriere (insbesondere zur Rillenenwässerung mit Gleisablaufkästen) zur Freigabe vorzulegen. Die Detailplanung muss neben einer ausführlichen Beschreibung eine schematische Darstellung der Entwässerung der oberen Barriere sowie detaillierte Schnittzeichnungen beinhalten. Die Entwässerung muss monitoringfähig sein.

3.4 Bauen im Gewässer, Uferbereich und Überschwemmungsgebiet von Westerbach

3.4.1 Der mit dem Bauvorhaben verbundene Retentionsraumverlust ist umfang-, funktions- und zeitgleich auszugleichen. Die Ausgleichsmaßnahmen im Detail sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der oberen Wasserbehörde [(Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, Dez. IV/F 41.2 – Oberflächengewässer (Stadtgebiet Frankfurt am Main) bzw. IV/Wi 41.2 (Main-Taunus-Kreis))] abzustimmen.

3.4.2 Baubeginn und –dauer sind der oberen Wasserbehörde mindestens 10 Tage im Voraus anzuzeigen.

3.4.3 Die Bauausführung muss durch eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauleitung überwacht werden. Sie hat dafür zu sorgen, dass die anerkannten Regeln der Technik und der Wasserwirtschaft beachtet, die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt angewandt und die behördlichen Auflagen eingehalten werden. Die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Ordnung des Wasserhaushaltes, sind zu gewährleisten.

- 3.4.4** Die Bauwerke sind hochwasserangepasst und auftriebssicher auszuführen, so dass die Gefahr von Bauschäden bei Hochwasserereignissen minimiert wird.
- 3.4.5** Innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes sind keine Auffüllungen und Geländeerhöhungen zulässig. Für den Wiedereinbau vorgesehene Material ist außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets zwischenzulagern.
- 3.4.6** Die Baustelleneinrichtung ist möglichst außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets vorzusehen. Hierbei ist auch zu beachten, dass im Hochwasserfall die Zu- und Abfahrten bzw. Rettungswege zur bzw. von der Baustelle weg gewährleistet bleiben.
- 3.4.7** Die zum Einsatz kommenden Baustoffe und Bauhilfsstoffe dürfen nicht wasser- bzw. grundwassergefährdend sein, insbesondere dürfen sie keine auswasch- bzw. auslaugbaren wassergefährdenden Stoffe enthalten.
- 3.4.8** Bei der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, dass keine wassergefährdenden Stoffe (z. B. Öle u. ä.) in das Oberflächengewässer oder in das Grundwasser gelangen. Baumaschinen müssen gegen Tropfverluste von Öl und Treibstoffen gesichert werden. Fahrzeuge und Baumaschinen, die Kraftstoff- und/oder Ölverluste aufweisen, sind unverzüglich zu entfernen. Es sind ausreichende Mengen an Ölbindemitteln vorzuhalten.
- 3.4.9** In Zeiten von Starkregengefahr sowie bei auflaufendem Hochwasser sind abschwemmbare Materialien und die Baumaschinen rechtzeitig aus dem hochwassergefährdeten Bereich zu entfernen bzw. so zu sichern, dass eine Gewässergefährdung oder ein Aufschwimmen und Abtreiben nicht möglich ist. Treib- und Schmierstoffe sind grundsätzlich außerhalb des flutbaren Bereiches in überdachten Auffangwannen zu lagern.

3.5 Hinweise

- 3.5.1** Soweit das Vorhaben im Hochtaunuskreis
- die Zonen C und D zum Schutz gegen quantitative Beeinträchtigungen des mit Verordnung vom 28. November 1985 festgesetzten Heilquellenschutzgebietes für die staatlich anerkannten Heilquellen der Kur- und Kongress-GmbH Bad Homburg v. d. Höhe (StAnz. 51/1985, S. 2340),

- die Schutzzone III des mit Verordnung vom 15. März 1974 festgesetzten Wasserschutzgebietes (WSG) für die Trinkwassergewinnungsanlage „Lange Meile I“ zugunsten der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe (StAnz. 15/1974, S. 744) und
- die Schutzzonen III A, III A-2 und III B des mit Verordnung vom 23. September 1988 festgesetzten WSG für die Wassergewinnungsanlagen der Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH, Sitz in Oberursel (Taunus) (StAnz. 43/1988, S. 2342), geändert mit Verordnung vom 13. März 2017 (StAnz. 16/2017, S. 450)

berührt, sind die Regelungen der Schutzgebietsverordnungen einzuhalten.

- 3.5.2** Soweit die Entwässerungsplanung die Einleitung in die Kanalisation vorsieht, ist bei den Abwasserbeseitigungspflichtigen (Städte Frankfurt am Main, Eschborn und Schwalbach am Taunus) eine Anschlussgenehmigung einzuholen.

4. Atlasten / Bodenschutz

4.1 Vorsorgender Bodenschutz

- 4.1.1** 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.

- 4.1.2** Durch geeignete Vorkehrungen sind Bodenverdichtungen und Gefügeschäden – bspw. durch Anlage und Rückbau von Baustraßen und der sichtbaren Abgrenzung von Lagerflächen – soweit wie möglich zu vermeiden. Unvermeidliche Bodenverdichtungen und Gefügeschäden sind nach Abschluss der Baumaßnahme zu beheben.

- 4.1.3** Das Befahren nicht befestigter Flächen sowie angrenzender Flächen, die nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens sind, ist zu unterbinden. Dies gilt insbesondere in Zeiten starker Bodenvernässung durch Niederschläge oder Frostperioden.

4.2 Nachsorgender Bodenschutz

- 4.2.1** Werden im Rahmen der vorgesehenen umwelttechnischen Bauüberwachung bei Bodeneingriffen organoleptische Auffälligkeiten bzw. anthropogene Ver-

füllmaterialien festgestellt, sind das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/Wi 41.1 – Grundwasser, Bodenschutz (HTK/MTK) bzw. Frankfurt Dezernat IV/F 41.5 – Bodenschutz West (Frankfurt), bei entsprechenden Funden im Zuge der Realisierung der trassenfernen LBP-Maßnahmen die jeweils zuständige Bodenschutzbehörde zu beteiligen.

4.3 Bestandsmessstelle im Trassenbereich

4.3.1 Die Messstelle im Bereich der Elisabethenstraße (rote Markierung, Koordinaten wie angegeben) ist ordnungsgemäß unter Berücksichtigung des DVGW-Arbeitsblattes W 135 „Sanierung und Rückbau von Bohrungen, Grundwassermessstellen und Brunnen“ (in der jeweils aktuellen Fassung) zurückzubauen.

Zuvor ist eine Pumpprobe zu entnehmen und auf LHKW zu untersuchen. Die Ergebnisse sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, Dezernat IV/F 41.5 vorzulegen.



4.3.2 Die Rückbaumaßnahme ist durch eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauleitung zu überwachen.

4.3.3 Über die Rückbaumaßnahme ist eine Dokumentation zu erstellen und in einfacher Ausfertigung dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt, Dezernat IV/F 41.5 Bodenschutz West, vorzulegen.

5. Abfallwirtschaft

5.1 Die Vorhabenträgerin wird Erzeugerin der durch den Bau/Abbruch entstehenden Abfälle im Sinne von § 3 Abs. 8 KrWG.

Erfolgt die Nachweisführung nach der Nachweisverordnung (NachwV) erzeu-

gerseitig nicht durch die Vorhabenträgerin, ist dies der zuständigen Abfallbehörde [Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV Umwelt Frankfurt, Dezernat IV/F 42.2 – Abfallwirtschaft West (Frankfurt) bzw. Wiesbaden Dezernat IV/Wi 42 – Abfallwirtschaft (HTK/MTK) unter Benennung der/des ausführenden Unternehmen/s vor Entstehung der Abfälle schriftlich mitzuteilen. Sofern dabei mehrere Unternehmen (z. B. für verschiedene Tätigkeiten) tätig werden, sind diese einzeln unter Angabe der jeweiligen Tätigkeit und der dabei entstehenden Abfälle zu benennen.

5.2 Die Erkenntnisse und Festlegungen des im Übrigen nur nachrichtlichen Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts (Feinkonzept) der DB Immobilien Region Mitte vom 30. Oktober 2020 (Anlage 21.10a) sind beim Bau/Abbruch zu berücksichtigen und einzuhalten.

5.3 Die Aushub- und Abbrucharbeiten sind von einem sach- und fachkundigen Gutachter zu begleiten. Dazu sind insbesondere die im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (Feinkonzept) der DB Immobilien Region Mitte vom 30. Oktober 2020 (Anlage 21.10a) formulierten Fragestellungen etwaiger weiterer Schadstoffquellen im Rahmen des Rückbaus/Aushubs zu berücksichtigen. 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 09. Juni 2003, S. 2288) anzuwenden.

5.4 Bodenaushub

Für die Bodenaushubmassen, die nicht vor Ort wieder eingebaut werden können und somit extern entsorgt werden müssen, ist ein detailliertes Beprobungs- und Untersuchungskonzept zu erstellen und der zuständigen Abfallbehörde zur Zustimmung vorzulegen. Dabei ist insbesondere auf die anhand der Voruntersuchungen des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts (Feinkonzept) der DB Immobilien Region Mitte beschriebenen Unterschiede in der Homogenität der Auffüllungshorizonte einzugehen. Bei der Erstellung des Beprobungs- und Untersuchungskonzepts sind die Regelungen unter Nr. 3.2 des Baumerkblatts (Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsidien in Hessen, Stand: 1. September 2018, Download unter www.rp-darmstadt.hessen.de → Menü → Umwelt und Energie → Abfall - Bau- und Gewerbeabfall → Bodenmaterial und Bauschutt) der Regierungspräsidien in Hessen in der jeweils aktuellen Fassung anzuwenden.

Weiterhin ist sicherzustellen, dass die Aushubmassen zur abfalltechnischen Deklaration nach den Vorgaben der Probenahmerichtlinie PN 98 (LAGA

PN 98 - Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung / Beseitigung von Abfällen) unter Berücksichtigung der Handlungshilfe zur Anwendung der LAGA Mitteilung 32 (LAGA PN 98, Download unter https://www.laga-online.de/documents/hinweise_pn98_stand_2019_mai_1564665128.pdf) beprobt und auf den Parameterumfang der LAGA M20 (LAGA M20 – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von Abfällen/Reststoffen - Technische Regeln) untersucht werden.

5.5 Bauschutt

Die beim Rückbau anfallenden mineralischen Fraktionen Beton (Abfallschlüssel 17 01 01), Ziegel (Abfallschlüssel 17 01 02), Fliesen und Keramik (Abfallschlüssel 17 01 03), Baustoffe auf Gipsbasis (Abfallschlüssel 17 08 02) und Bitumengemische (Abfallschlüssel 17 03 02) sind – soweit technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar – jeweils getrennt zu halten, zu sammeln, zu befördern und vorrangig der Vorbereitung zur Wiederverwendung oder dem Recycling zuzuführen.

Diese Fraktionen sowie die anfallende gemischte mineralische Bauschuttfraktion (Abfallschlüssel 17 01 07) sind zur abfalltechnischen Deklaration nach den Vorgaben der Probenahmerichtlinie PN 98 unter Berücksichtigung der Handlungshilfe zur Anwendung der LAGA Mitteilung 32 zu beproben und auf den Parameterumfang der LAGA M20 zu untersuchen.

Die Aushubmassen sind zur abfalltechnischen Deklaration nach den Vorgaben der Probenahmerichtlinie PN 98 unter Berücksichtigung der Handlungshilfe zur Anwendung der LAGA Mitteilung 32 zu beproben und auf den Parameterumfang der LAGA M20 zu untersuchen.

Beabsichtigt die Vorhabenträgerin von den Vorgaben der PN 98, insbesondere der vorgesehenen Mindestanzahlen an Einzel-, Misch-, Sammel- und Laborproben der Tabelle 2 der PN 98 abzuweichen, ist der zuständigen Abfallbehörde vor Beginn der Abbrucharbeiten ein detailliertes und begründetes Beprobungs- und Untersuchungskonzept zur Zustimmung vorzulegen.

5.6 Im Rahmen des Aushubs/Abbruchs ist sicherzustellen, dass es nicht zu Vermischungen von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen kommt. Abbruchabfälle aus Bereichen, in denen Schadstoffe bzw. gefährliche Substanzen verbaut sind und die vor dem Abbruch nicht vollständig entnommen werden konnten, sind getrennt zu halten und als gefährliche Abfälle einzustufen. Diese Abfälle sind im Entsorgungskonzept zu kennzeichnen.

Weiterhin ist der Aushub/Abbruch und die Bereitstellung der Aushub- und Abbruchmassen so zu steuern, dass es nicht zu Vermischungen von Aushub- und Abbruchmassen unterschiedlicher Z-Kategorien gemäß der LAGA M20 kommt.

5.7 Der Abschluss der Abbruch- und Entsorgungsarbeiten ist durch einen Abschlussbericht zu dokumentieren, der der zuständigen Abfallbehörde spätestens 3 Monate nach Beendigung der Bau-/Abbrucharbeiten vorzulegen ist. Der Abschlussbericht muss dabei die angefallenen gefährlichen Bauabfälle und deren Entsorgungswege in tabellarischer Form beinhalten. Weiterhin sind die Entsorgungswege von Bodenaushub und Bauschutt oberhalb einer Zuordnungskategorie Z2 nach LAGA M20 mit in den Abschlussbericht aufzunehmen.

5.8 Hinweise

5.8.1 Die Regelungen des Baumerkblatts in der jeweils aktuellen Fassung sind anzuwenden.

5.8.2 Sofern nicht ausgeschlossen werden kann, dass die entstehenden Abbruchmassen auf einer Deponie entsorgt werden müssen, ist der Untersuchungsumfang auf die Parameter nach Anhang 3, Tabelle 2 der Deponieverordnung (DepV) zu erweitern.

6. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

6.1 Vermeidung und Minimierung, Artenschutz

6.1.1 Baubeginn und Bauabschluss sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V – Landwirtschaft, Weinbau, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz, Dezernat V 53.1-Naturschutz unverzüglich anzuzeigen.

6.1.2 Alle Baumaßnahmen sind unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Biotope und durch den Einsatz umweltschonender Arbeitstechniken durchzuführen. Die im Kapitel 8.3 der UVS mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und den Maßnahmenblättern beschriebenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind umzusetzen.

6.1.3 Soweit bei der Ausführung der Baumaßnahme zusätzliche Eingriffe oder Änderungen der im LBP geplanten Maßnahmen erforderlich sind, ist hierfür vor-

her die schriftliche Zustimmung des Dezernats V 53.1 einzuholen. Die Änderungen sind in der Abschlussbilanzierung zu berücksichtigen.

- 6.1.4** Die landschaftspflegerischen Vermeidungsmaßnahmen V2, V3, V4 und V6 sowie die CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse (K1, K17) und die Feldlerche (K9) wurden in einer landschaftspflegerischen Ausführungsplanung LAP 1 vom 23. März 2023 konkretisiert. Diese sind entsprechend der Ausführungsplanung umzusetzen. Die Umsetzung der Maßnahmen V1, V8 und V9 ist entsprechend der Maßnahmenblätter durchzuführen.
- 6.1.5** Die funktionsfähige Herstellung der Maßnahmen K1 und K17 ist dem Dezernat V 53.1 jeweils vor der Umsiedelung der Eidechsen nachzuweisen. Die funktionsfähige Herstellung der CEF-Maßnahmenflächen für die Feldlerche (K9) ist zu dokumentieren. Die Herstellung auf den Flächen Nr. 1, 2 und 3 ist vor Baubeginn und auf den Flächen Nr. 4 und 5 im Jahr 2024 nachzuweisen.
- 6.1.6** Das Ergebnis der artenschutzrechtlichen Kontrollen (V1) von Bäumen und Bauwerken ist dem Dezernat V 53.1 vor der Rodung bzw. den Arbeiten an den Bauwerken vorzulegen. 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.
- 6.1.7** Zum Schutz der Vögel sind die neuen Oberleitungen und Maste konstruktiv so auszuführen, dass die Vögel gegen Stromschlag geschützt sind.
- 6.1.8** 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 von Bauwerken auf winterschlafende Fledermäuse; Herstellung der Eidechsenhabitate, Umsiedlungsmaßnahmen etc.) sind durch die ökologische Baubegleitung zeitnah Ergebnisprotokolle zu erstellen und dem Dezernat V 53.1 vorzulegen.

6.2 Ausgleich und Ersatz

6.2.1 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 für die Waldrandgestaltung der Maßnahme W11 sind außerdem in Abstimmung mit dem Waldeigentümer zu erstellen.

Die Maßnahme W6 „Wiederherstellung von gärtnerisch gepflegten Anlagen“ ist auf dem Blatt 5 der Anlage 19.1.3.2b zu überprüfen. Die Maßnahme kann im Außenbereich nur realisiert werden, wenn die vorhandene gärtnerische Nutzung der beiden Grundstücke naturschutzrechtlich legal war. Andernfalls ist zur Wiederherstellung in den Bereichen die Maßnahme W10 „Naturnahe Grünlandeinsaat (Kräuterwiese), Ansaaten des Landschaftsbaus“ vorzusehen.

Für die Bepflanzungen und Einsaaten bei den Maßnahmen K1, K2, K4, K9, K10, K17, K18, K19, W5, W8, W10, W11, W14, G1, G2, G3 und G6 sind standortheimische Baum- und Straucharten regionaler Herkunft aus dem Gebiet 4 „Westdeutsches Bergland mit Oberrheingraben“ und zertifiziertes gebietseigener Saatgut aus der Herkunftsregion 9 „Oberrheingraben“ gemäß Kapitel 8.6 des LBP zu verwenden.

In der Ausführungsplanung ist für die Wiederherstellungsmaßnahmen, insbesondere wenn diese Gehölzpflanzungen beinhalten, eine Fertigstellungs- und Entwicklungspflege vorzusehen.

6.2.2 Für die Maßnahmen K13 und K14, die auf Ökokonten bei den zuständigen unteren Naturschutzbehörden der Stadt Frankfurt am Main und des Main-Taunus-Kreises gebucht sind, sind spätestens 4 Wochen nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Abbuchungsbelege von den zuständigen unteren Naturschutzbehörden vorzulegen. Mit der Abbuchung ist durch die unteren Naturschutzbehörden die Zuordnung der Maßnahmen im Natureg zu dem Verfahren mit der ID 36861 vorzunehmen. Die Aufforstung der Maßnahme K12 ist nach Möglichkeit im Jahr der Rodung nachzuweisen.

6.2.3 Das im LBP ermittelte Kompensationsdefizit in Höhe von 281.194 Biotopwertpunkten (Ökokontomaßnahme Weschnitzinsel) ist gemäß der Freistellungserklärung der Hessischen Landgesellschaft mbH (HLG) vom 7. März 2023 (Anlage 19.1.1c, Anhang 3) bis spätestens 12 Monate nach Baubeginn durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Nach Umsetzung der Maßnahmen ist dem Dezernat V 53.1 durch die HLG eine Vollzugsdokumentation (mit An-

gaben zu Maßnahmen und Flächen in Text und Karte) und graphischen Daten im shape-Format vorzulegen.

- 6.2.4** Spätestens 3 Monate nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses sind dem Dezernat V 53.1 die Daten über die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen K1, K2, K4, K9, K10, K12 und K19 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“ (<https://natureg.hessen.de/mapapps/resources/apps/natureg/index.html?lang=de>) heruntergeladen werden. Gemäß Anlagen 1-3 des Merkblattes sind ein vollständig ausgefülltes Begleitblatt zur Bereitstellung der Naturschutzdaten, Sachdaten zum Verfahren und zu den Kompensationsmaßnahmen in Form von Tabellen und graphische Daten im shape-Format abzugeben.
- 6.2.5** 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.
- 6.2.6** 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 sowie die Änderungen bei den landschaftspflegerischen Maßnahmen zu bilanzieren. Soweit sich aus der Abschlussbilanzierung ein Kompensationsdefizit ergibt, sind zusätzliche Kompensationsmaßnahmen oder Ökomaßnahmen zu benennen und ergänzend festzusetzen.
- 6.2.7** Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind dauerhaft zu erhalten und entsprechend der Angaben in den Maßnahmenblättern zu pflegen. Die Unterhaltungspflege der Maßnahmen K1, K2, K4 und K9 ist gemäß § 2 Abs. 5 der KV 2005/2015 für mindestens 30 Jahre vertraglich mit den Eigentümern zu sichern, sofern die Fläche nicht durch die Vorhabenträgerin erworben wird.
- 6.2.8** 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.

- 6.2.9** Für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ins Landschaftsbild durch die Erhöhung des Mastes Nr. 3019/ 1032 wird eine Ersatzzahlung in Höhe von 986,33 Euro festgesetzt. Sie ist innerhalb von 30 Tagen ab dem Datum des Planfeststellungsbeschlusses an das HCC-HMUKLV Transfer, Landesbank Hessen Thüringen, BIC HELADEFXXX, IBAN DE74 5005 0000 0001 0063 03, unter Angabe der Referenznummer 895002923113460 einzuzahlen.

7. Waldrecht

7.1 Waldumwandlung und waldrechtlicher Ausgleich (Ersatzaufforstung)

- 7.1.1** Für die dauerhafte Waldumwandlung von 772 m² ist gemäß § 12 Abs. 4 S. 1 HWaldG flächengleicher forstrechtlicher Ersatz (Ersatzaufforstung) zu leisten.
- 7.1.2** Die Ersatzaufforstungen werden endgültig auf das Aufforstungsdefizit angerechnet, wenn die Waldneuanlagen durch die obere Forstbehörde als forstfachlich gesichert festgestellt sind.
- 7.1.3** Bis zur Erfüllung der Ersatzaufforstungsverpflichtungen von 772 m² und der Wiederaufforstungsverpflichtung von 186 m² ha ist dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V – Landwirtschaft, Weinbau, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz, Dezernat V 52 (Forsten) jährlich eine tabellarische Waldbilanz (Gegenüberstellung der dauerhaften und vorübergehenden Waldumwandlungen und der Ersatz- bzw. Wiederaufforstung einschließlich Bilanzierung) 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.

Hinweis:

Die Aufforstung Modautal/Herchenrode, Flur 1, Nr. 99 tlw. (Maßnahme K12)

ist als Ersatzaufforstung für die Waldumwandlung Praunheim, Flur 19, Nr. 4/2 tlw. anerkennungsfähig.

7.2 Forstfachliche Minimierungsmaßnahmen:

7.2.1 Unbeabsichtigte Inanspruchnahme

Die Grenzen zwischen Umwandlungs- und Waldfläche 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.

7.2.2 Waldböden

Die Wiederaufforstungsfläche ist 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.

7.3 Ersatzaufforstung und Wiederaufforstung:

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

7.3.2 Die Aufforstungen haben hinsichtlich Baumartenwahl, Forstschutzmaßnahmen und der fachtechnischen Ausführung in Abstimmung mit dem Dezernat V 52 zu erfolgen. Im Hinblick auf die Baumartenwahl ist zusätzlich auch das Amt „Stadtforst“ der Stadt Frankfurt am Main einzubinden. Bis zur Feststellung der forstfachlich gesicherten Kultur durch das Dezernat V 52 ist rechtzeitig vor jeder Pflanzperiode der Anwuchserfolg zu prüfen und ggf. nachzubessern. Forstfachlich gebotene Forstschutzmaßnahmen sind durchzuführen

und ggf. nachzubessern.

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

8. Fischereirecht

8.1 Information der Fischereirechtsinhaber sowie der Fischereiausübungsberechtigten

Zur Wahrung der Belange Dritter sind vor Maßnahmendurchführung der Fischereirechtsinhaber (Verpächter) oder der Fischereiausübungsberechtigte (Pächter) der betroffenen Gewässerabschnitte des Westerbaches zu informieren und nach Möglichkeit frühzeitig in die Planung einzubinden.

Hinweis:

Kontakte zum Fischereirechtsinhaber und Auskünfte, ob das Gewässer verpachtet ist, können bei der zuständigen Unteren Fischereibehörde des Landkreises Main-Taunus abgefragt werden.

- 8.2** Während der Bauarbeiten zur Errichtung der Eisenbahnüberführung Westerbach ist ein Eintrag von Material (Sediment, Staub, Beton) in das Gewässer durch eine Unterkonstruktion aus Bohlen und Folien zu vermeiden. Entsprechende Vorkehrungen zur Vermeidung sind erforderlichenfalls ebenfalls während der weiteren Bautätigkeiten im Bereich der Eisenbahnüberführung Westerbach zu treffen. Die Bauarbeiten sind unter Einhaltung der Sorgfaltspflicht auszuführen und wassergefährdende Handlungen wie der Eintrag von Sediment, Brückenaushub oder von Betriebsmitteln sind zu vermeiden.

9. Landwirtschaftliche Belange

- 9.1** Zur Feststellung möglicher, durch die Bautätigkeiten verursachter Wege-, Flur- und Aufwuchsschäden ist im Vorfeld der Bauausführung ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.
- 9.2** Eine Unterbrechung des Wirtschaftswegenetzes nördlich der BAB 66 und westlich der Sossenheimer Straße darf erst erfolgen, wenn ein geeigneter Ersatz zur Verfügung steht.

10. Archäologischer Denkmalschutz

Der Baubeginn ist der Denkmalfach- und den zuständigen Denkmalschutzbehörden mindestens vier Wochen vorher mitzuteilen.

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

11. Straßenverkehr

11.1 Baumaßnahmen, die Auswirkungen auf die Bundesautobahnen haben können, sind frühzeitig mit der Autobahn GmbH, Funktionale Straßenverkehrsbehörde Autobahn Frankfurt zeitlich und im Hinblick auf die vorgesehenen bauzeitlichen Verkehrsführungen fachtechnisch abzustimmen.

11.2 Es ist zu gewährleisten, dass die zur Errichtung vorgesehene EÜ über die BAB 5 den störungsfreien Betrieb der Streckenbeeinflussungsanlagen AQ 55 (km 487,92) in Fahrtrichtung Frankfurt am Main und AQ 123 (km 487,97) in Fahrtrichtung Kassel weder bauzeitlich noch anlagebedingt beeinträchtigt. Im Zuge der Ausführungsplanung hat hierzu eine Abstimmung mit der Funktionalen Straßenverkehrsbehörde sowie den Fachbereichen Operatives Verkehrsmanagement und Telematik Autobahn Frankfurt der Verkehrszentrale Deutschland zu erfolgen.

12. Straßenrecht

Die Bauwerksentwürfe der Eisenbahnüberführungen von klassifizierten Straßen sind der Straßenbaubehörde des jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers vorzulegen.

Nach Fertigstellung der Bauwerke sind die Bestandsunterlagen der Straßenbaubehörde des jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers im pdf-Format zu übergeben.

Hinweis:

Die Prüfung der Bauwerke gem. DIN 1076 (z. B. jährliche Besichtigung, Einfache und Hauptprüfung) obliegt der Vorhabenträgerin als Eigentümerin.

13. Eisenbahnrecht

- 13.1** Es ist sicherzustellen, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf den angrenzenden Bahnstrecken 3611 und 3615 nicht gefährdet oder gestört werden.
- 13.2** Zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs ist die Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau des Eisenbahn-Bundesamtes (VV BAU) in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten, soweit das Vorhaben Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes berührt.

14. Bau und Betrieb der Straßenbahn

- 14.1** Vor Baubeginn ist der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) bei dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1 – Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene die Ausführungs-/Werkplanung der Betriebsanlage (Statische Berechnungen, Zeichnungen, Messkonzepte usw.) zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen.
- Zusammen mit dem Antrag auf Zustimmung sind der TAB die zugehörigen Prüfberichte des bautechnischen Prüfers sowie der jeweiligen Prüfsachverständigen vorzulegen.
- 14.2** Für die Prüfung der Ausführungs-/Werkplanung hat die Vorhabenträgerin mindestens die nachfolgenden Prüfer zu beauftragen:
- Bautechnischer Prüfer (Prüfingenieur für Baustatik),
 - Prüfsachverständiger Geotechnik,
 - Prüfsachverständiger Leit- und Sicherungstechnik, Nachrichtentechnische Anlagen,
 - Prüfsachverständiger Elektrotechnische Anlagen, Fahrstromversorgung, einschließlich Erdung u. Streustromschutz,
 - Prüfsachverständiger Oberbau,
 - Prüfsachverständiger Aufzugsanlagen,
 - Prüfsachverständiger Schweißtechnik,

- Prüfsachverständiger Kunststoffabdichtungen.

Vor Beauftragung der Prüfer/Prüfsachverständigen ist die Zustimmung der TAB einzuholen.

Der Bautechnische Prüfer ist auch mit der statisch-konstruktiven Prüfung der Fahrleitungsanlage sowie der Traggerüste der Brücken zu beauftragen.

- 14.3** Die zu beauftragenden Prüfindenieure 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.
- 14.4** Bei der Prüfung der Ausführungs-/Werkplanung ist die Unabhängigkeit und Weisungsfreiheit der beteiligten Prüfindenieure und Prüfsachverständigen grundsätzlich sicherzustellen. Das Vier-Augen-Prinzip ist zu beachten.
- 14.5** Zur Gewährleistung der Qualität der Ausführungs-/Werkplanung und aufgrund der Komplexität der Planungsaufgaben ist ein Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN ISO 9000ff. von den beteiligten Planungsbüros aufzustellen.
- 14.6** 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.
- 14.7** Zur Sicherstellung ausreichender Zeiträume für die Prüfung- und Genehmigung der Ausführungs-/Werkplanung ist ein Planungsterminplan zu Beginn der Ausführungsplanung zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben.
- 14.8** Für die Genehmigung der Ausführungs-/Werkplanung nach § 60 BOSTrab bei der TAB sind jeweils 6 Kalenderwochen vorzusehen. Die Ausführungsplanung ist in prüffähigen Teilpaketen zur Genehmigung einzureichen.
- 14.9** Die Details bezüglich der formalen Anforderungen an die Ausführungs-/Werkplanung und der Dokumentenprüflauf sind rechtzeitig mit der TAB abzustimmen.
Es wird dringend empfohlen, ein leistungsfähiges Planmanagement-/Dokumentenmanagementsystem zu installieren.
- 14.10** Zur Gewährleistung der Qualität und Sicherheit sind gem. § 5 Abs. 3 BOSTrab mit der Planung, Bauleitung und Bauausführung nur qualifizierte Personen und Unternehmen zu beauftragen, die über nachweisbare Erfahrung mit –

bezüglich Umfang und Schwierigkeitsgrad – vergleichbaren Baumaßnahmen verfügen.

- 14.11** Bei der Örtlichen Bauüberwachung ist das Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauten (M-BÜ-ING) als Mindestanforderung anzuwenden.
- 14.12** Die Aufsicht über den Bau nach § 61 Abs. 1 BOStrab ist im Einvernehmen mit der TAB einer sachkundigen Person im Sinne des § 5 Abs. 2 BOStrab zu übertragen. Die Details sind mit der TAB abzustimmen.
Überprüfungen der Bauausführung durch die TAB bleiben hiervon unberührt.
- 14.13** Aufgrund des Umfangs und Schwierigkeitsgrads der Erd-, Tiefbau- und Spezialtiefbauarbeiten ist eine qualifizierte Geotechnische Fachbauleitung einzusetzen.
- 14.14** Zur Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung bei der Bauausführung ist ein geotechnisches Mess- und Überwachungskonzept, einschließlich Maßnahmen- und Handlungsplan bei Messwertüberschreitungen aufzustellen und der TAB zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen.
- 14.15** Bei der Verwendung unregelmäßiger Bauprodukte und Bauarten, die nicht durch Normen und allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen geregelt sind, ist eine Zustimmung im Einzelfall nach § 60 BOStrab bei der TAB zu beantragen.
- 14.16** Für den Erdbau ist ein Qualitätssicherungsplan aufzustellen.
- 14.17** Spätestens in der Phase der Ausführungsplanung der Abdichtung der Gleistrasse ist ein Qualitätssicherungsplan aufzustellen und der zu beauftragende Prüfsachverständige für Kunststoffabdichtungen ist einzubeziehen.
- 14.18** Die Gründungs-/Aushubsohlen sind vom Sachverständigen für Geotechnik abnehmen zu lassen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren.
- 14.19** Es sind Last- und Berechnungsvorgaben für die Ingenieurbauwerke der RTW im Rahmen der Ausführungsplanung aufzustellen und der TAB zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen.
- 14.20** Im Bereich der Brückenbauwerke
- BW 401 (Brücke über BAB 5, Bau-km 3,2+82) und
 - BW 403 (Brücke über DB-Strecke 3611, Bau-km 3,6+53)
- sind einseitig Leiteinrichtungen in Form von Führungsschienen zum Schutz

vor Entgleisungen und vor dem Absturz von entgleisten Schienenfahrzeugen nach § 29 Abs. 2 BOStrab anzuordnen.

Dies gilt auch für die beiden Stützwände BW 400 (Bau-km 3,0+96 bis 3,1+29) und BW 402 (Bau-km 3,3+94 bis 3,4+36).

Die Ausführungsplanung der Führungsschienen ist der TAB zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen.

- 14.21** Im Bereich der Verbindungsstrecke zwischen der Station Hp Praunheim und dem Anschluss an das Bestandsnetz der VGF im Bereich der Wende- und Abstellanlage Heerstraße, der mit einer Fahrsignalanlage nach § 21 BOStrab für das Fahren auf Sicht ausgerüstet werden soll, sind die Weichensteuerungen in die Fahrsignalanlage einzubinden.

Weiterhin ist aufgrund der geplanten Abstellung von Fahrzeugen auf der Verbindungsstrecke sowie in der Wende- und Anstellanlage der VGF durch die Fahrsignalanlage (bzw. Fahrsignalanlagen) sicherzustellen, dass nur in unbesetzte Abschnitte eingefahren werden kann und ein Gegenfahrtausschluss - aufgrund einer betrieblichen Eingleisigkeit durch abgestellte Fahrzeuge - gewährleistet ist (siehe auch § 49 Abs. 5 BOStrab).

Die Fahrwege sind gemäß TRStrab SIG zu sichern.

- 14.22** Eine Kompatibilität der Bordsysteme von RTW- und VGF-Fahrzeugen ist vorzusehen. Für den Bereich des Anschlusses an den Bestand im Gewerbegebiet Praunheim (Wende- und Abstellanlage Heerstraße) sind der TAB die Nachweise zum sicheren Fahrzeugübergang in das Intermodale Transport und Control System (ITCS) der VGF und umgekehrt („betriebsübergreifender Datenaustausch“) im Rahmen der Ausführungsplanung zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen.

- 14.23** Spätestens zur Inbetriebnahme der beiden Anschlussgleise der RTW an das Netz der VGF ist eine einvernehmlich zwischen der Vorhabenträgerin und der VGF aufgestellte betriebliche Anweisung über die Benutzung der beiden Gleise der VGF-Abstellanlage Heerstraße vorzulegen.

- 14.24** Die technische Sicherung der Bahnübergänge für Fußgänger ist auch mit akustischen und taktilen Signalgebern auszustatten.

- 14.25** Für alle Bahnübergänge sind im Rahmen der Ausführungsplanung Verkehrszeichenpläne zu erstellen.

Die Verkehrszeichenpläne dienen als Grundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach § 45

Abs. 2 Satz 3 StVO – an den Bahnübergängen über unabhängige Bahnkörper – durch die TAB.

- 14.26** Das Gesamterdungskonzept ist der TAB im Rahmen der Ausführungsplanung vorzulegen.
- 14.27** Vor Inbetriebnahme der Betriebsanlage ist die Inbetriebnahmegenehmigung nach § 62 BOStrab bei der TAB zu beantragen.
- 14.28** Die Streckenhöchstgeschwindigkeit im PFA Nord wird für die BOStrab-Abschnitte auf 70 km/h festgelegt.

14.29 Hinweis:

Bei den Strecken zwischen Bau-km 0,2+59 bzw. 0,3+78 (Übergang EBO-Strecke 3611) und Bau-km 7,0+00 (Grenze PFA Mitte) sowie dem Abzweig ins Gewerbegebiet Praunheim bis Bau-km 2,7+50 handelt es sich um unabhängige Bahnkörper im Sinne des § 16 Abs. 4 BOStrab.

Für die restlichen Streckenabschnitte im Gewerbegebiet Praunheim ist eine Zuordnung im Sinne des § 16 Abs. 4 BOStrab noch nicht möglich, da Angaben zum Verkehrsraum der öffentlichen Straßen im Gewerbegebiet noch nicht hinreichend vorliegen.

15. Barrierefreiheit

- 15.1** 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.
- 15.2** Im Zuge der Ausführungsplanung für den Umbau der EBO-Bahnsteiganlagen und den Neubau der BOStrab-Stationen sind die kommunalen Behindertenbeauftragten im Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung dieser Verkehrsanlagen einzubinden.

16. Kampfmittelräumung

- 16.1** Auf allen Flächen, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden und auf denen durch Nachkriegsbebauung noch keine bodeneingreifenden Bau-

maßnahmen 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 21. März 2018, Az.: I 18 KMRD- 6b 06/05- N 3499-2018 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.

- 16.2** 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.

16.3 Hinweise

- 16.3.1** 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.

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

- 16.3.3** 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 Detektionsverfahren und ggf. die KMIS-R-Datei benötigt.

17. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Ver- und Entsorgung

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

17.2 Die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz, zur Sicherung, Änderung und Umlegung 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 einvernehmlich abzustimmen. Soweit die fachgerechte Ausführung der erforderlichen Maßnahmen es gebietet, bleibt die Durchführung der Arbeiten dem betroffenen Unternehmen vorbehalten.

17.3 Die jeweils maßgeblichen Merkblätter, Normen und sonstigen technischen Anweisungen und Regelwerke sind zu beachten, soweit dies nach den vor Ort gegebenen Randbedingungen möglich ist.

17.4 Eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung ist zu gewährleisten.

18. Private Stellplätze

18.1 Die in der 1. Bauphase bauzeitlich entfallenden Parkplätze auf den Flurstücken Gemarkung Eschborn, Flur 36, Flurstücke Nr. 26/1, 52/27, 53/27, 54/27, 42/5 und 24/5 sind durch Ersatzparkplätze im Bereich des Baufeldes der 2. Bauphase (in etwa von Bau-km 5,9 bis in Höhe des Flurstücks Gemarkung Eschborn, Flur 36, Nr. 43/3) so weit als möglich auszugleichen. Die Zuteilung der Ersatzstellplätze hat entsprechend dem prozentualen Anteil der auf dem jeweiligen Grundstück entfallenden Stellplätze an den insgesamt während der Bauzeit entfallenden Stellplätzen zu erfolgen.

Ggf. erforderliche bauzeitliche Umorganisationen auf den verbleibenden, weiterhin nutzbaren Parkplatzflächen sind durch die Vorhabenträgerin im Einvernehmen mit den Grundstückseigentümern durchzuführen.

- 18.2** Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Grundstückseigentümer über die bauzeitlichen Einschränkungen und die zur Verfügung stehenden Ersatzstellplätze mit einem Vorlauf von 6 Monaten zu unterrichten.
- 18.3** Die als Folge der RTW-Planung durchschnittenen Parkplatzflächen auf den Flurstücken Gemarkung Eschborn, Flur 36, Flurstücke Nr. 26/1, 52/27, 53/27 und 54/27 sind durch die Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der festgestellten Planunterlagen und im Einvernehmen mit den betroffenen Eigentümern neu zu ordnen.
- 18.4** Die Vorhabenträgerin hat innerhalb von 6 Monaten nach Bestandskraft des Beschlusses im Zusammenwirken mit der Stadt Eschborn festzustellen, ob aufgrund des Entfalls von Stellplätzen im Bereich der Grundstücke Gemarkung Eschborn, Flur 36, Nr. 26/1, 52/27, 53/27 und 54/27, welche verschiedenen gewerblichen Immobilien in der Düsseldorfer Straße und der Frankfurter Straße in Eschborn zugeordnet sind, unter Berücksichtigung der Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Eschborn in der am 26. Januar 2023 beschlossenen Fassung Stellplätze in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Ist dies nicht der Fall, so hat die Vorhabenträgerin der Stadt Eschborn nach Maßgabe des § 7 der vorgenannten Satzung einen Ablösebetrag zu entrichten.

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, nachstehend bestätigt.

1. Magistrat der Stadt Frankfurt am Main

1.1 Grünflächenamt

Das Grünflächenamt wird im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig vor Baubeginn in die seinen Aufgabenbereich betreffenden Planungen einbezogen. Dies umfasst insbesondere

- die Beachtung der Baumschutzmaßnahmen der Stadt Frankfurt am Main und deren Abstimmung vor Baubeginn,
- die Abstimmung zur Instandsetzung der bauzeitlich genutzten Flächen für ihre ursprüngliche Funktion nach Beendigung der Baumaßnahme,

- die Abstimmung der Planarten der Einzelbäume zur Eingrünung des GUW,
- die Ausführung der Maßnahme W8 im Bereich zwischen dem Steinbacher Stadtweg und dem Abzweig der RTW zur Anbindung an die VGF-Bestandstrasse in Übereinstimmung mit den Planungen des Grünkonzepts des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 696 und die Abstimmung der vorgesehenen Gehölzpflanzungen,
- die Ausführung der Maßnahmen V5, K10, W5 und W10.

1.2 Amt für Straßenbau und Erschließung

1.2.1 Die Trassenplanung der Ver- und Entsorgungsleitungen werden von der Vorhabenträgerin koordiniert und dem Amt für Straßenbau und Erschließung zur Genehmigung vorgelegt.

1.2.2 Die gültigen Richtlinien und die Baustandards der Stadt Frankfurt am Main werden bei der Oberbaubemessung von Verkehrsflächen beachtet.

1.3 Stadtplanung

Die Ausführung der notwendigen Umlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen werden im Zuge der Ausführungsplanung mit Umlegungsmaßnahmen der Stadt Frankfurt am Main koordiniert.

1.4 Stadtentwässerung

1.4.1 Für den Bau des Anschlusskanals an den öffentlichen Regenwasserkanal „Steinbacher Hohl“ wird im Nachgang zur Planfeststellung ein Kanalbauvertrag abgeschlossen.

1.4.2 Ggf. erforderliche Sicherungen bzw. Umlegungen der unter den lfd. Nummern 619 und 902 des Bauwerksverzeichnisses aufgeführten Schmutzwasserkanäle werden im Zuge der Ausführungsplanung mit der SEF abgestimmt.

1.5 traffiQ

1.5.1 Im Zuge der weiteren Projektphasen wird eine Anpassung der Bahnsteighöhe für die neu zu errichtenden RTW-Stationen im BOStrab-Bereich auf 81 cm geprüft.

2. Magistrat der Stadt Eschborn

- 2.1 Nicht planfeststellungsrelevante Gestaltungswünsche bezüglich der Haltepunkte in Eschborn werden im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt Eschborn abgestimmt.
- 2.2 Im Nachgang zur Planfeststellung werden bezüglich der von der RTW-Trasse gekreuzten Leitungen der Stadt Eschborn Kreuzungsvereinbarungen abgeschlossen, in denen auch die Kostenverteilung geregelt wird.

3. Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach

Nicht planfeststellungsrelevante Ausstattungs- und Gestaltungswünsche bezüglich der Haltestellen werden im Hinblick auf die Erreichbarkeit für Radfahrer im Zuge der Ausführungsplanung mit der Gemeinde Sulzbach abgestimmt.

4. Agrarverwaltung (Kreisausschuss des Hochtaunuskreises; Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat V 51.1) und landwirtschaftlicher Berufsstand (RBV Wetterau-Frankfurt a. M. e. V., KBV Hochtaunus e. V., KBV Main-Taunus e. V., Ortsbauernverband Eschborn)

Die Betroffenen werden im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit frühzeitig über das Bauvorhaben und den Baufortschritt informiert. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen wird sichergestellt.

5. Hessen Mobil

- 5.1 Baustellenzufahrten von/zu Straßen des überörtlichen Verkehrs werden auf die notwendige Mindestzahl beschränkt und deren Lage und Ausbildung wird frühzeitig mit Hessen Mobil abgestimmt. An den Baustellenzufahrten werden geeignete Maßnahmen vorgesehen, um Verschmutzungen öffentlicher Verkehrsflächen möglichst auszuschließen.
- 5.2 Bezüglich der zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehenen Flächen erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit Hessen Mobil.

6. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Der Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme werden dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, E-Mail: LKdoHEVerkInfra@bundeswehr.org schriftlich angezeigt.

7. Deutsche Bahn AG

7.1 DB Netz AG

7.1.1 Für alle Baumaßnahmen auf, über oder in unmittelbarer Nähe von DB-Gelände (Stellwerke auf DB-Gelände, Brücken über DB-Strecken, Bauarbeiten an Böschungen und neben Stützwänden oder Mastfundamenten, Abgrabungen neben oder in unmittelbarer Nähe von DB-Anlagen, neue Anschlussverbindungen und Abzweigungen, Kabelanlagen, Kabellagen Entwässerungen, Durchlässen und oder ähnliche technische und bauliche Anlagen) wird mindestens 8 Wochen vor Beginn der Arbeiten eine Baudurchführungsvereinbarung (BDV) mit der DB Netz AG, Tech. Baurecht (I.NF-MI-D), E-Mail: Baurecht-Netz-Mitte@deutschebahn.com abgeschlossen. In der Baudurchführungsvereinbarung werden die technischen Rahmenbedingungen und die Sicherheitsmaßnahmen, die bei der Bauausführung zu beachten sind, geregelt. Die hieraus entstehenden Kosten werden von der Vorhabenträgerin oder ihren Rechtsnachfolgern getragen. Dem Antrag wird die Gesamtstellungnahme der DB Immobilien vom 21. April 2023, TÖB-HE-23-153983/GO beigefügt.

7.1.2 Für Kreuzungsmaßnahmen mit DB-Gelände wird vor Baubeginn zwischen der DB Netz AG und der Vorhabenträgerin eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EBKrG abgeschlossen.

7.1.3 Erforderliche Leitungskreuzungen der RTW sowie Leitungskreuzungen Dritter, die aufgrund des RTW-Vorhabens angepasst werden müssen, werden rechtzeitig vorher bei der DB Netz AG beantragt.

7.1.4 Für die Einrichtung von Ausgleichsflächen, Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen auf Flächen im Eigentum der DB Netz AG werden Gestattungsverträge mit der DB Netz AG geschlossen.

7.1.5 Die notwendigen Sicherheitsabstände zu Masten und Leitungen werden bei

Durchführung der Bauarbeiten beachtet. Bei Fragen, die in den weiteren Planungsphasen auftreten, wird sich die Vorhabenträgerin an die DB Energie GmbH, Technisches Büro (I.ET-W-MI 1), Alexander Bulling, Tel: 069 265 43934, E-Mail: Alexander.A.Bulling@deutschebahn.com, wenden.

7.2 DB Station & Service

7.2.1 Umbau Bahnsteig 2 im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe

7.2.1.1 Die ausreichende Ausleuchtung der Bahnsteigenden wird gewährleistet und die Beleuchtungsanlage ggf. im Zuge der Ausführungsplanung angepasst. Die Beleuchtungsanlage wird gemäß Ril 945, 997 und 813 errichtet. Mit der Fachplanung 50 Hz wird ein DB-präqualifiziertes Planungsbüro beauftragt.

7.2.1.2 Die Entwurfsplanung 50 Hz wird gemäß Ril 813.0103A02 und 954.0102-/A01 ausgeführt. Für die fachtechnische Einzelplanung Starkstromanlagen, 50 Hz, Erdung wird die Gliederung nach dem Musterplanungsheft „Erneuerung von Elektrotechnischen Anlagen in Personenverkehrsanlagen (PVA)“ nach Ril 813.01 in der aktuellen Fassung benutzt.

7.2.1.3 Die Elektrische Versorgung wird gemäß Niederspannung-Versorgungskonzept (Stand: 08.2014) durchgeführt. Die Leuchten werden gemäß der Ril 813.05 DB Leuchtenauswahlliste festgelegt und mit der DB Station & Service AG abgestimmt.

7.2.1.4 Das Erdungskonzept wird mit der DB Netz AG abgestimmt und deren Zustimmung entsprechend Ril 954.0102 Abschnitt 2 (14) eingeholt.

7.2.1.5 Die Dienstreppen an den Bahnsteigenden werden in den künftigen Projektphasen gemäß der fortgeschriebenen Ril 813.02 ausgebildet und anstelle von Klappbügeln werden Drehtüren verbaut.

7.2.2 Umbau Hp *Eschborn Süd*

7.2.2.1 Die Ausbildung des Blindenleitsystems erfolgt nach Ril 813.0205. Alle antragsgegenständlichen Treppen im Bereich der Station Eschborn-Süd werden eine Mindestzugangsbreite von 2,40 m aufweisen.

7.2.2.2 Die neuen Zuwegungen vom öffentlichen Raum zum Hp *Eschborn Süd*, Ebene 0, welche die Reisenden auf die Ebene 1 führen sollen, werden beleuchtet. Für die Reisenden wird eine ausreichende und durchgehende Beleuchtung zum öffentlichen Bereich (Straße/Parkplatz) zur Verfügung stehen.

Die Schnittstellen der Beleuchtung (hier der Treppenaufgang inkl. Zuwegung) werden beachtet.

- 7.2.2.3 Die Beleuchtungsanlage der Zuwegungen wird gemäß Ril 945, 997 und 813 errichtet. Mit der Fachplanung 50 Hz wird ein DB-präqualifiziertes Planungsbüro beauftragt.
- 7.2.2.4 Die Entwurfsplanung 50 Hz wird gemäß Ril 813.0103A02 und 954.0102-/A01 ausgeführt. Für die fachtechnische Einzelplanung Starkstromanlagen, 50Hz, Erdung wird die Gliederung nach dem Musterplanungsheft „Erneuerung von Elektrotechnischen Anlagen in Personenverkehrsanlagen (PVA)“ nach Ril 813.01 in der aktuellen Fassung benutzt.
- 7.2.2.5 Die Leuchten im BOStrab-Bereich des Haltepunkts und im Bereich der Zuwegungen werden gemäß der Ril 813.05 DB Leuchtauswahlliste festgelegt und mit der DB Station & Service AG abgestimmt, um entsprechend der getroffenen Absprachen zu gewährleisten, dass alle Bahnsteige im EBO- wie BOStrab-Bereich mit einheitlichen Leuchten nach DB-Standard ausgestattet werden.
- 7.2.2.6 Das Erdungskonzept wird mit der DB Netz AG abgestimmt und deren Zustimmung entsprechend Ril 954.0102 Abschnitt 2 (14) eingeholt.

8. Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

- 8.1 Im Zuge der weiteren Projektphasen wird eine Anpassung der Bahnsteighöhe für die neu zu errichtenden RTW-Stationen im BOStrab-Bereich auf 81 cm geprüft.
- 8.2 Bei der Planung der Fahrleitungsanlagen und –versorgung im Anschlussbereich wird in den weiteren Projektphasen berücksichtigt, dass die Betriebsspannung im VGF-Netz in Zukunft von 600 V DC auf ebenfalls 750 V DC erhöht wird.

9. IHK Frankfurt am Main

Sollten im Zuge der Bauarbeiten verkehrliche Einschränkungen notwendig werden, erfolgt eine frühzeitige Information durch die Vorhabenträgerin. Die Vorhabenträgerin wird die Beeinträchtigungen auf das erforderliche Mindestmaß reduzieren. Eine fortwährende Kommunikation im Vorfeld und während

der Baumaßnahme wird gewährleistet.

10. DB Kommunikationstechnik GmbH

- 10.1** Es erfolgt keine Beeinträchtigung der von dem Vorhaben berührten Fernmeldekabel der DB Netz AG in Lage und Funktion. Kabel bzw. Anlagen werden nicht fest überbaut. Ein ständiger Zugang wird gewährleistet.
- 10.2** Die Vorhabenträgerin wird die DB Kommunikationstechnik GmbH im Hinblick auf die beim Vorhandensein von Kabeln/Anlagen erforderliche örtliche Einweisung mindestens 7 bis 10 Arbeitstage vor Baubeginn unter Angabe des Geschäftszeichens 2020- per E-Mail (BB.KT.Dokumentationsservices-Hannover@deutschebahn.com) informieren. Die erfolgte Einweisung wird protokolliert.
- 10.3** Im Falle von Zweifeln an der Plangenaugigkeit wird mit der Baumaßnahme nicht begonnen, bevor diese von der DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind.
- 10.4** Ohne Mitwirkung der DB Kommunikationstechnik GmbH werden keine Veränderungen an der Kommunikationsanlage der DB Netz AG vorgenommen.

11. Hessenwasser GmbH & Co. KG

Im Hinblick auf die Betroffenheit des in Ausweisung befindlichen Trinkwasserschutzgebietes Praunheim II hat die Vorhabenträgerin folgende Zusagen ausgesprochen:

11.1 Allgemeine Anforderungen zur Trassenentwässerung

- 11.1.1** Die Entwässerung der neu gebauten Trassenabschnitte wird wie in den vorgelegten Unterlagen dargestellt umgesetzt, insbesondere unter Beachtung folgender Aspekte:
- Auf den Gleisen werden keine Güterzüge verkehren.
 - Der Gleisbereich im Trinkwasserschutzgebiet wird durchgehend und vollständig mittels Kunststoffdichtungsbahnen abgedichtet.
 - Das Niederschlagswasser vom Gleisbereich wird komplett gesammelt und in dauerhaft dichten Systemen abgeleitet.
 - Das auf die Dämme auftreffende Niederschlagswasser wird durch

eine, die im Weiteren aufgeführten Anforderungen erfüllende Bodenzone lokal versickert.

- Im Randbereich der Gleise wird durch eine möglichst effektive Maßnahme (Innengefälle, Überstand, Schwelle) verhindert, dass geringe Niederschlagsmengen auf den durchlässigen Damm gelangen.
- Im Gleisbereich inkl. Rasengleisen, auf den Dämmen und in den Gräben innerhalb des WSG werden keine Pflanzenbehandlungs- und Schutzmittel eingesetzt und bei der Anlage und Flächenpflege von Rasengleisen, Damm und Gräben werden Düngemittel nur in einer Menge aufgebracht, die durch den Aufwuchs vollständig und kurzfristig aufgenommen werden kann, so dass es nicht zu einer Auswaschung kommt.

11.1.2 Alle Entwässerungssysteme werden nach dem Stand der Technik und unter Beachtung der jeweils aktuellen relevanten Richtlinien (RiStWag, Richtlinien für die Entwässerung von Straßen REwS, DWA-A 138, DWA-M 153, ATV-A 166) geplant, ausreichend dimensioniert, ausgeführt und betrieben.

11.1.3 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.

11.1.4 Die Ausführung der Entwässerungsanlagen gemäß den Anforderungen wird durch die Umwelt-Bauüberwachung sichergestellt.

11.1.5 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.

11.1.6 Trassenausführung und Entwässerungskonzeption werden unabdingbar mit einem Havariemanagement, einem Herbizidverzicht im WSG und der Entwicklung und Durchführung eines Wartungs- und (Betriebs-)Monitoringkonzeptes für die Entwässerungsanlagen verknüpft. Alle diesbezüglichen Zusagen werden umgesetzt.

11.1.7 Von den in den Entwässerungsanlagen eingesetzten Materialien wird keine

Grundwassergefährdung ausgehen. Entsprechende Nachweise werden durch die Umwelt-Bauüberwachung überprüft. Der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden die Unbedenklichkeitszertifikate auf Anforderung vorgelegt.

- 11.1.8** Für die Leitungen werden Dichtigkeitsnachweise erbracht. Die Dichtigkeitsprüfungen werden gemäß den jeweils gültigen Vorschriften durchgeführt und dokumentiert. Die Prüfungstermine werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG zwecks Teilnahme mitgeteilt.
- 11.1.9** Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen wird gewährleistet. Es werden Wartungskonzepte entsprechend der Vorgaben in den jeweils aktuellen Richtlinien DWA-A 138, 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.
- 11.1.10** Für den Havariefall wird ein Havarie-managementkonzept gemäß A. VI. 11.13 entwickelt, das durch Festlegung von konkreten Sofortmaßnahmen und ggf. Folgemaßnahmen gewährleistet, dass in durchlässige Bereiche gelangtes Löschwasser, sonstiges verunreinigtes Wasser oder andere wassergefährdende Flüssigkeiten schnellstmöglich abgepumpt werden. Verunreinigter Boden wird danach ausgekoffert und neu aufgebaut.
- 11.1.11** Es wird ein regelmäßiges und dauerhaftes qualifiziertes Betriebsmonitoring des Grundwassers im Abstrom der Anlagen sowie zur Kontrolle auch an Referenz-Messstellen im Oberstrom erfolgen (vgl. A. VI. 11.14). Das Konzept wird in Abstimmung mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG erstellt. Entsprechende Probenahmemöglichkeiten werden im Ab- und Zustrom der Trasse vorgesehen.
- 11.1.12** Sollte sich aus dem Monitoring ergeben, dass das Grundwasser durch die getroffenen Maßnahmen unzureichend geschützt ist, werden Nachbesserungen an den bestehenden Anlagen durchgeführt. Auch bei geändertem Betriebskonzept können nachträgliche Auflagen und die Anordnung einer Nachrüstung des vorliegenden Entwässerungskonzeptes erforderlich werden.

11.2 Anforderungen an die Ausführung der Trassen- und Grabenabdichtung

- 11.2.1** Die Abdichtung der Bestandsanlage in Zone II des WSG wird mit einem verbreiterten Übergangsbereich ausgeführt, um den Anschluss an die Abdichtung der später zu errichtenden Straße ohne erneuten Eingriff an der Schienenanlage zu ermöglichen.
- 11.2.2** Die Ausführungspläne der Abdichtungen werden mindestens vier Wochen vor Baubeginn mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.
- 11.2.3** Alle Dichtbahnen werden so verlegt, dass sämtliches vom Gleiskörper ablaufendes Sickerwasser durch die Ableitungssysteme aufgefangen wird und die Versickerung von belastetem Niederschlagswasser durch den Gleiskörper oder unterhalb der Gräben ausgeschlossen ist.
- 11.2.4** 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 nichtbindigen Böden von mindestens 10 cm Schichtdicke aufgelegt. Die wasserdichte Verschweißung wird nach Herstellerangaben vorgenommen und durch die Bauüberwachung kontrolliert.
- 11.2.5** 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 von der Umwelt-Bauüberwachung kontrolliert und der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main mittels Vorlage einer allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung des Deutschen Institutes für Bautechnik und/oder eines EU-Übereinstimmungsnachweises für solche Anwendungsfälle nachgewiesen. Gleiches gilt für die Eignung für Zwangsführungen, Einbindungen, Einspannungen und Verankerungen. Eine Abstimmung mit dem Produkthersteller über die Eignung der Dichtbahnen/Folien für diesen speziellen Anwendungsfall wird vorgenommen und seitens der Umwelt-Bauüberwachung kontrolliert. Auf Verlangen wird die Abstimmung mit dem Hersteller der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main nachgewiesen.

11.2.6 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 Deutschen Instituts für Bautechnik und/oder eines entsprechenden EU-Übereinstimmungsnachweises durchgeführt. Die Ergebnisse der Fremdüberwachung werden gegenüber der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main dokumentiert.

11.3 Anforderungen für Planung und Bau der Gräben und nicht abgedichteten Dämme

11.3.1 Die Gräben werden gemäß den Anforderungen der jeweils aktuellen DWA-A 138 und REwS erstellt und werden damit die dort festgelegten technischen Anforderungen an Versickerungsmulden erfüllen.

11.3.2 Die Ausführungspläne der Entwässerungsanlagen werden mindestens vier Wochen vor Baubeginn mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.

11.3.3 Baubeginn und Fertigstellung der Entwässerungsanlagen werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main angezeigt.

11.3.4 Die Gräben werden für Wartungs- und Sanierungsmaßnahmen anfahrbar sein.

11.3.5 Gräben und Dämme 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.

11.3.6 Das für den Oberboden in Gräben und Dämmen 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. Die Materialeigenschaften werden durch die Umwelt-Bauüberwachung überprüft. Der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden die entsprechenden Nachweise auf Anforderung vorgelegt.

- 11.3.7** Die Begrünung der Gräben und Dämme wird die jeweils aktuellen Anforderungen von DWA-A 138 und 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 nicht gepflanzt. Die dauerhafte Begrünung wird durch eine entsprechende Flächenpflege und ggf. Neueinsaat sichergestellt.
- 11.3.8** Bäume und Sträucher werden in so großer Entfernung von den Gräben angeordnet, dass es durch Wurzeleinwuchs nicht zu Beschädigungen der Anlagen und insbesondere nicht zur Bildung von Wasserwegsamkeiten unter den Gräben kommt.
- 11.3.9** Die Gräben werden mit mindestens 20 cm hohen Schwellen ausgestattet, um die Ausbreitung von Treibstoff und Löschwasser im Havariefall einzugrenzen. Die Ausführung der Schwellen wird auf Basis der REwS mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG und der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.
- 11.3.10** Der Boden unterhalb der Trasse wird bei verdächtigen Verfüllungen auf Belastungen untersucht. Die Analysen werden zumindest die Parameter für Feststoff und Eluat nach LAGA umfassen und werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main vorgelegt. Während der Arbeiten angetroffene organoleptische Auffälligkeiten werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main umgehend mitgeteilt.
- 11.3.11** Der anstehende Boden unterhalb von 1,50 m Tiefe unter der Dammoberfläche wird nur verbleiben, wenn 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.
- 11.3.12** Die Bauausführung der Gräben und Dämme nach den genannten Anforderungen wird von einem unabhängigen Sachverständigen überwacht und endabgenommen. Der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden die Teilnahme an der Bauabnahme ermöglicht.

11.3.13 Spätestens ein halbes Jahr nach Fertigstellung der Anlagen werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main folgende Unterlagen vorgelegt:

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

11.4 Anforderungen für den Betrieb der Entwässerungsanlagen

11.4.1 Für die Gräben und Dämme wird ein umfassendes Wartungskonzept entsprechend der jeweils aktuellen Vorgaben in den Richtlinien DWA-A 138, REwS und RiStWag in Abstimmung mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main entwickelt und dauerhaft umgesetzt. Dabei werden auch die Berichtspflichten festgelegt. Sofern Inspektion und Wartung im Rahmen der Vegetationskontrollen erfolgen, werden die Anforderungen der genannten Richtlinien erfüllt. Alle Anlagen werden für die notwendigen Wartungsarbeiten anfahrbar bzw. zugänglich sein.

11.4.2 Für die Gräben 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 vom April 2005, Tabelle 5 durchgeführt und dokumentiert.

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

11.4.4 Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Anlagen wird durch die Vorhabenträgerin gewährleistet.

11.4.5 Störungen beim Betrieb der Anlagen werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main unverzüglich angezeigt. Vor der vorübergehenden Außerbetriebnahme der Anlage oder wesentlicher Anlagenteile wird die Zustimmung der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main eingeholt.

- 11.4.6** Die Gräben werden mindestens halbjährlich als Minimum auf Erosionserscheinungen, den Zustand der Vegetation und Verschlammungen/Dichtsetzungen kontrolliert.
- 11.4.7** Die Kontrollprüfungen und durchgeführten Wartungsmaßnahmen werden schriftlich in den Betriebsbüchern dokumentiert. Die Dokumentation wird jährlich der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main zur Verfügung gestellt.
- 11.4.8** In den ersten drei Betriebsjahren erfolgt eine Fertigstellungspflege der Gräben und Dämme, durch die Ausfälle beim Bewuchs und Veränderungen in der Profilierung korrigiert werden.
- 11.4.9** Nach der Etablierung des Bewuchses werden Gräben und Dämme 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.
- 11.4.10** Pflanzenschutzmitteln kommen auf den Gräben und Dämmen innerhalb des WSG nicht zur Anwendung. Eine evtl. erforderliche Beikrautregulierung erfolgt mechanisch oder thermisch.
- 11.4.11** Dauerhafte Kolmation auch von Teilbereichen der Gräben wird der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main gemeldet und ein Vorschlag zur Wiederherstellung der Versickerungsfähigkeit vorgelegt.
- 11.4.12** Der Aufbau und die Begrünung der Gräben und Dämme werden nach Eingriffen oder Beschädigungen (z. B. Erosion durch Starkregenereignisse) wiederhergestellt.
- 11.4.13** Der Boden in den Gräben und unter den Dämmen wird unmittelbar nach Unfällen auf Schadstoffgehalte sowie die Rückhaltekapazität untersucht. Berücksichtigt wird der Parameterumfang nach LAGA, erweitert um spezifische freigesetzte Stoffe.
- 11.4.14** Die Ergebnisse der Bodenuntersuchungen werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main sofort nach Vorlage der Ergebnisse vorgelegt.

11.4.15 Bei kritischer Schadstoffkonzentration, d. h. Erreichen einer Einstufung entsprechend den Kriterien nach LAGA von Z1.2, sonstiger heranzuziehender Regelwerke im Havarie- und/oder Brandfall oder Kolmation werden die betroffenen Bodenschichten abgetragen und 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 Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main festgelegt.

11.5 Anforderungen zur Entwässerung von Straßen und Wegen

11.5.1 Sämtliche Straßen und Wege, die im Rahmen des Baus der Regionaltangente West - PFA Nord neu gebaut, verlegt oder wiederhergestellt werden, werden nach den Vorgaben der RiStWag in der jeweils gültigen Fassung (aktuell 2016) für die entsprechende 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.

11.5.2 Auch provisorische Umlegungen von Straßen werden grundsätzlich nach RiStWag erstellt und damit die Anforderungen des Grundwasserschutzes erfüllen. Abweichungen für zeitlich befristet zu nutzende Straßen erfolgen nur im Einvernehmen mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und bei Umsetzung von alternativen technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen.

11.5.3 Alle Versickerungsanlagen für Straßen und Wege werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.

11.6 Anforderungen zur bauzeitlichen Entwässerung

11.6.1 Die bauzeitliche Entwässerung erfolgt – soweit technisch umsetzbar – nach den Vorgaben der REwS. Abweichungen erfolgen nur im Einvernehmen mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und bei Umsetzung von alternativen technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen.

11.6.2 Tag-, Sicker- und Schichtwässer von den Baustellen werden so weit als möglich gesammelt und abgeleitet. Versickerungen erfolgen nur nach Passage

von Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidefunktion über eine belebte Bodenzone. Bei baustoffbedingter Erhöhung des pH-Wertes erfolgt zusätzlich die Zwischenschaltung einer Neutralisationsanlage.

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

11.7 Einsatz von Herbiziden zur Gleisentkrautung

11.7.1 Auf den Einsatz von Herbiziden zur Gleisentkrautung auf den Neubaustrecken sowie den technischen Bauwerken der RTW wird im gesamten in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebiet Praunheim II der Hessenwasser GmbH & Co. KG verzichtet.

11.7.2 Auf den im Rahmen der Maßnahme K9 angelegten Kombinationsbrachen innerhalb des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebietes Praunheim II der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden keinerlei Pflanzenbehandlungs- und -schutzmittel eingesetzt.

11.8 Untergrund- und Grundwassereingriffe inkl. Rüttelstopfsäulen

Die Herstellung wasserundurchlässiger Rüttelstopfsäulen und anderer Baugrundverbesserungsverfahren, die eine Wasserwegsamkeit verhindern, wird unter Hinzuziehung eines geotechnischen Sachverständigen überprüft und im Zuge der weiteren Planungsphasen mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG sowie der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.

11.9 Vertiefende Planung und Bewertung der Untergrund- und Grundwassereingriffe

11.9.1 Im Rahmen der Ausführungsplanung werden für alle bauzeitig oder dauerhaft in das Grundwasser einbindenden Bauwerke detaillierte, aktualisierte Planunterlagen und Bewertungen erstellt, den zuständigen Wasserbehörden (Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt und Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main) sowie der Hessenwasser GmbH & Co. KG vorgelegt und mit den Wasserbehörden sowie der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt.

11.9.2 In der Ausführungsplanung wird zur Bemessung dauerhafter Bauwerke der anthropogen unbeeinflusste Grundwasserspiegel herangezogen, der sich

nach Abschalten der Wasserförderung durch das WW Praunheim II einstellen würde.

- 11.9.3** In der Ausführungsplanung wird zur Bewertung des Grundwassereingriffes während der Bauzeit und der Bewertung des Einflusses auf das Grundwasser als bauzeitiger Bemessungsgrundwasserstand ein mittlerer Grundwasserstand unter Förderbedingungen berücksichtigt. Der hierfür heranzuziehende Zeitpunkt wird mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt.
- 11.9.4** Die Lage der bauzeitig oder dauerhaft in das Grundwasser einbindenden Bauwerke wird in einer Übersichtskarte dargestellt.
- 11.9.5** In Einzel- und ggf. Gruppenprofilen der Bauwerke wird mindestens Folgendes dargestellt:
- endgültig vorgesehene maximale Einbindetiefen und -breiten sowie die dazugehörigen Kubaturen,
 - bauzeitliche Eingriffe z. B. in Form von Verbauten und Spundwänden, die ggf. tiefer reichen als die dauerhaften Einbindetiefen, sowie Anker,
 - die unter A. VI. 11.9.2 und A. VI. 11.9.3 genannten Bemessungsgrundwasserstände,
 - Höhenskalierungen in müNN,
 - Bemaßungen in vertikaler Richtung und
 - geologischer Aufbau des Grundwasserleiters, z. B. anhand schematisierter Bohrprofile.
- 11.9.6** Für das endgültige Ausmaß der Eingriffe werden Nachweise in Form einer Darstellung und Berechnung der prozentualen Reduzierung des hydraulisch wirksamen Querschnitts des Grundwasserleiters vorgelegt.
- 11.9.7** Auf Basis dieser Bewertungen wird in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG festgelegt, 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.
- 11.9.8** Bei der ggf. durchzuführenden Grundwassermodellierung wird Folgendes berücksichtigt:
- Es werden Modellierungen für niedrige, mittlere und hohe Grundwasserstände im bauzeitlichen und im Betriebszustand durchgeführt. Die

hierfür heranzuziehenden Zeitpunkte werden mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt.

- Die Modellierung des bauzeitlichen Eingriffes wird temporäre Verbauten, wie Spundwände, berücksichtigen.
- Die Dokumentation der Auswirkungen wird für alle modellierten Zustände mindestens folgende Darstellungen umfassen:
 - Kartendarstellungen des Grundwasserspiegels bzw. der Absenkung inklusive der Auswirkung im Zentrum der Maßnahme,
 - Querschnitte mit Darstellung des jeweiligen Grundwasserspiegels,
 - die durch die Baumaßnahme bzw. den Betriebszustand nach Fertigstellung zu erwartenden Änderungen der Standrohrspiegelhöhen des Grundwassers der in Abstimmung mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG festzulegenden Grundwassermessstellen,
 - Zieldifferenzpläne für Bauzeit und Betriebszustand, die den Vergleich mit witterungsbedingten Niedrigwasserständen zeigen (der herangezogene Bezugszeitpunkt wird mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt)
- Die Modelldokumentation wird einen Differenzplan zwischen den gemessenen und modellierten Grundwasserständen sowie die Modellabweichungen in einzelnen Grundwassermessstellen (Diagramm, Spannbreite) enthalten.

11.9.9 Nach Vorlage der vertiefenden Untersuchungen werden in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG ggf. erforderliche Maßnahmen zum Ausgleich der Barrierewirkungen und Wasserentnahmen festgelegt.

11.9.10 Anhand der Ergebnisse der Bewertungen wird das Monitoring in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG an die erfolgenden Untergrundeingriffe und die tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen angepasst (s. A. VI. 11.14).

11.10 Anforderungen für die Durchführung von Untergrund- und Grundwassereingriffen

11.10.1 In der Baudurchführung werden grundsätzlich alle Anforderungen eingehalten, die für Untergrund- und Grundwassereingriffe relevant sind (Zusagen unter A. VI. 11.8 bis einschließlich A. VI. 11.10).

- 11.10.2** Es werden nur ausreichend qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten in Trinkwasserschutzgebieten verfügen, eingesetzt.
- 11.10.3** Die bei der Durchführung von Untergrund- und Grundwassereingriffen einzuhaltenden Anforderungen werden auf der Baustelle vorgehalten.
- 11.10.4** Es werden keine Materialien in den Untergrund eingebracht, die signifikante, länger anhaltende Veränderungen des pH-Wertes oder sonstige schädliche Grundwasserbeeinflussungen zur Folge haben. Es wird chromat- und vanadiumarmer Beton eingesetzt. Soweit möglich, werden bei allen Arbeitsschritten Dichtungsmaterialien, Betonsuspensionen und Verfüllbaustoffe mit Freigabe für den Einsatz beim Bau von Trinkwasserbrunnen verwendet. Der Einsatz anderer Materialien erfolgt nur, wenn es belegbar keine Alternativen gibt.
- 11.10.5** 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.
- 11.10.6** Arbeitsabläufe, Geräte, Materialien und insbesondere eingesetzte Hilfsmittel bzw. Zusatzstoffe werden den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG mindestens zwei Wochen vor Beginn der jeweiligen Baumaßnahme benannt. Die Unbedenklichkeit eingebrachter Materialien wird durch die Umwelt-Bauüberwachung sichergestellt. Der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden die Unbedenklichkeitszertifikate auf Anforderung vorgelegt.
- 11.10.7** Untergrund- und Grundwassereingriffe (inkl. Bohr- und Rammarbeiten, Bau von Grundwassermessstellen, Herstellung von Bohrpfählen und Rückbau von Brunnen, Grundwassermessstellen etc.) 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 der Vorhabenträgerin beauftragt ist. Die Qualifikationsnachweise werden den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG mindestens zwei Wochen vor Beginn der Arbeiten vorgelegt.
- 11.10.8** 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.

11.10.9 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.

11.10.10 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.

11.10.11 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 in den Brunnen des WW Praunheim II durch Kompensation der nachteiligen Veränderungen dennoch gewährleistet werden kann. Die Kosten für ggf. erforderliche Maßnahmen werden von der Vorhabenträgerin getragen.

11.11 Baustellenerschließung

11.11.1 Beim Anlegen von Baustraßen innerhalb des Wasserschutzgebietes, die vorübergehend auf nicht befestigtem Gelände hergestellt werden müssen, wird dem Grundwasserschutz höchste Priorität eingeräumt. Abweichungen von den Anforderungen der RiStWag erfolgen nur im Einvernehmen mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und bei Umsetzung von alternativen technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen.

11.11.2 Recyclingmaterial und insbesondere Bauschutt werden nicht verwendet.

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

- 11.11.4** In Zone II werden grundsätzlich keine Baustelleneinrichtungsflächen, Logistikflächen oder sonstige Lager für Baumaschinen und Baustoffe angelegt. Alle Tätigkeiten und Lagerungen, die außerhalb der Zone II möglich sind, werden entsprechend verlagert. Sollte die Einrichtung solcher Flächen in der Zone II nachweislich unvermeidlich sein, werden sie mit der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt, befestigt und vollständig abgedichtet.
- 11.11.5** Logistik- und Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb der Zone IIIA werden auf das erforderliche Minimum begrenzt und mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.
- 11.11.6** Der Aufbau aller Baustelleneinrichtungsflächen wird vor Baubeginn mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt. Vor Arbeitsbeginn werden Lagepläne mit detaillierter Darstellung vorgelegt. Sämtliche Logistik- und Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb des Wasserschutzgebietes 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.
- 11.11.7** Unabhängig von der WSG-Zone wird eine geordnete Entwässerung und Abwasserentsorgung aller Baustelleneinrichtungsflächen, Logistikflächen und sonstiger Lager sichergestellt. Niederschlagswasser von der Baustelle wird nicht unkontrolliert innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes versickert.
- 11.11.8** 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 sein.
- 11.11.9** Baustelleneinrichtungsflächen, Logistikflächen oder sonstige Lager sowie Baustraßen werden in das Konzept zur Bauüberwachung einbezogen.

11.12 Baudurchführung und Baumaterialien

- 11.12.1** Die jeweils aktuellen "Anforderungen zum Gewässerschutz für Arbeiten in Einzugsgebieten von Trinkwassergewinnungsanlagen der Hessenwasser GmbH & Co. KG" werden beachtet und eingehalten.
- 11.12.2** Es wird durch organisatorische Maßnahmen sichergestellt, dass durch die

Arbeiten, vor allem durch Geräte- und Maschineneinsatz, keine Verunreinigung des Bodens und somit des Grundwassers erfolgt.

- 11.12.3** 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 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.
- 11.12.4** 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.
- 11.12.5** Vor Baubeginn werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main der verantwortliche Bauleiter sowie dessen Stellvertreter benannt. Als Ansprechpartner für Fragen des Grundwasserschutzes wird zudem ein Gewässerschutzbeauftragter benannt.
- 11.12.6** Für die gesamte Maßnahme von der Planung bis zur Bauabnahme wird eine hydrogeologische Baubegleitung und Baustellen-Fremdüberwachung hinsichtlich der Grundwasserschutzmaßnahmen (Umwelt-Bauüberwachung) 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 Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt und rechtzeitig vor Baubeginn beauftragt.
 - Die Aufgaben der Umwelt-Bauüberwachung werden die Kontrolle und Überwachung der Auflagen bezüglich des Gewässerschutzes, inkl. der Prüfung der Unbedenklichkeit eingesetzter Materialien und der Ausführung der Entwässerungsanlagen gemäß den Anforderungen umfassen.

- Im Konzept werden auch die Dokumentations- und Berichtspflichten gegenüber der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main festgelegt. Die Nichteinhaltung von Gewässerschutzauflagen und Unfälle oder Havarien mit Freisetzung wassergefährdender Stoffe werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main unverzüglich gemeldet.
- Die Baustellenüberwachung wird von vorab zu benennenden, qualifizierten Sachverständigen vorgenommen, die wirtschaftlich unabhängig von allen beim Bau tätigen Firmen sind und auch unabhängig seitens der Vorhabenträgerin beauftragt sind. Die Qualifikationsnachweise werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main zwei Wochen vor Beginn der Maßnahme vorgelegt.
- Vertraglich wird eine Weisungsberechtigung für die mit der Überwachung beauftragten Firmen und deren Mitarbeiter festgelegt.

11.12.7 Der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main, der Hessenwasser GmbH & Co. KG und den von ihnen Beauftragten wird zur Aufsicht jederzeit Zutritt zu den Anlagen und den betroffenen Grundstücken gestattet. Sie sind berechtigt, Unterlagen wie z. B. Unbedenklichkeitszertifikate anzufordern, Einblick in die Genehmigungsunterlagen zu nehmen und Untersuchungen an Ort und Stelle inkl. Beprobung von Material und Wasser durchzuführen, um sich von der Einhaltung der Bedingungen und Auflagen zu überzeugen. Die hierfür erforderlichen Hilfeleistungen erfolgen unentgeltlich.

11.12.8 Der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main, 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 werden zu Beginn oder Ende des jeweiligen Termins im Beisein der Hessenwasser GmbH & Co. KG behandelt.

11.12.9 Mit den Arbeiten werden nur Unternehmen beauftragt, bei denen die erforderliche Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit vorhanden ist. Die Unternehmen werden für die ordnungsgemäße Ausführung der ihnen übertragenen Arbeiten und für die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften bei der Ausführung sorgen.

- 11.12.10** Für die baubeteiligten Unternehmen und etwaige Subunternehmen werden durch die beauftragte Umwelt-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 werden schriftlich bestätigen, dass sie die Inhalte der Einweisung und Belehrung verstanden haben. Der Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG wird die Teilnahme an diesen Terminen ermöglicht.
- 11.12.11** Die hinsichtlich Baudurchführung und Baumaterialien einzuhaltenden Anforderungen werden auf der Baustelle vorgehalten.
- 11.12.12** Alle Ausführungsplanungen, die Belange der Wasserversorgung betreffen, werden rechtzeitig mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt.
- 11.12.13** Der Beginn der Gesamtmaßnahme sowie der jeweilige Baubeginn einzelner, grundwasserrelevanter Anlagen und Bauabschnitte (z. B. einbindende Bauwerke, Arbeiten in den sensiblen Bereichen) werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG mindestens zwei Wochen im Voraus schriftlich angezeigt. An der Bauabnahme der Anlagen werden die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und die Hessenwasser GmbH & Co. KG beteiligt.
- 11.12.14** Während der Bauzeit wird eine geordnete Entwässerung und Abwasserentsorgung sichergestellt. Niederschlagswasser von der Baustelle wird nicht unkontrolliert innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes versickern. Deshalb wird die bauzeitige Entwässerung nach den Vorgaben der REwS erfolgen.
- 11.12.15** 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.
- 11.12.16** Auf unbefestigtem Gelände werden keine wassergefährdenden Stoffe gelagert oder aufgestellt, insbesondere keine Betriebsstankstellen. Weiterhin werden keine hydraulisch angetriebenen Anbauteile von Baumaschinen ohne Schutzvorrichtungen (Folien, Wannen) abgelegt, da es aus den Schläuchen regelmäßig zu Tropfverlusten kommt.

- 11.12.17** Bei der Bauausführung wird unbedingt darauf geachtet, dass keine grundwassergefährdenden Stoffe, wie z. B. Treibstoffe und Hydrauliköl, in den Untergrund gelangen.
- 11.12.18** Es werden ausschließlich biologisch abbaubare Hydrauliköle und Schmiermittel verwendet. Der Einsatz von Biodiesel ist zielführend und wird favorisiert.
- 11.12.19** 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. Das Betanken in der Zone II erfolgt 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.
- 11.12.20** 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.
- 11.12.21** In der und angrenzend an die Zone II werden nur mit nachweislich frisch gewarteten und auf einwandfreie Funktionsfähigkeit überprüften Fahrzeugen, Maschinen und Gerätschaften Arbeiten durchgeführt. Es wird sichergestellt, dass ausschließlich Fahrzeuge, Maschinen und Gerätschaften zum Einsatz kommen, die zuvor nicht an kontaminierten Baustellen zum Einsatz gekommen sind oder die nachweislich vorab ausreichend gereinigt wurden. Dies wird durch die ausführenden Firmen dokumentiert. 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.
- 11.12.22** In der und angrenzend an die Zone II werden allen fest zur Verwendung aufgestellten oder abgestellten Fahrzeugen, Maschinen, Gerätschaften etc. 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 UV-beständigem 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. Sollte das Unterlegen von Folien oder Planen etwa bei schweren Raupenfahrzeugen nicht möglich sein, wird eine Unterlage mit einem Geotextil und einem hellen Splittgemisch, auf dem Austritte gut zu erkennen sind, hergestellt.

11.12.23 Baugruben in der Zone II und im Nahbereich der Zone IIIA, in denen keine direkten Bautätigkeiten stattfinden, werden durch seitlich aufgekantete Folien gesichert. Das anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und entsorgt.

11.12.24 Treibstoffe, Öle, Fette etc. werden sicher in überdachten Auffangwannen gelagert. In der Zone II unterbleibt das Lagern von Baustoffen, Treibstoffen, Ölen, Fetten usw.

11.12.25 Das Auslaufen über Tropfleckagen hinausgehender Mengen an Leichtflüssigkeiten (Öl / Diesel / Benzin) sowie eintretende oder eingetretene Schäden mit boden- bzw. grundwasserschädigender Auswirkung werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG unverzüglich telefonisch gemeldet und nachfolgend schriftlich angezeigt. Das zur Schadensminimierung notwendige Material und Gerät (Bindemittel, Schaufel, mindestens 1 mm starke flüssigkeitsdichte Folie, Ölauffangmatten, Spillblockerdeiche etc.) wird bereitgehalten. Die durchgeführten Maßnahmen zur Schadensminimierung und -behebung werden protokolliert und dokumentiert (Datum, Unterschrift, Bilder etc.).

11.12.26 Für alle Baustoffe, die mit dem Untergrund in Kontakt kommen oder durchsickert werden, inklusive wiedereinzubauende Materialien, wird die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Vorgabe, dass innerhalb des Wasserschutzgebietes aufgrund der Vorgaben der Muster-Wasserschutzgebietsverordnung nur nicht recyceltes Z0-Material zu verwenden ist, beachtet. Es wird sichergestellt, dass in den Untergrund eingebrachte Materialien keine signifikanten, länger anhaltenden Veränderungen des pH-Wertes und keine sonstigen schädlichen Grundwasserbeeinflussungen zur Folge haben. Es wird chromat- und vanadiumarmer Beton eingesetzt. Die Unbedenklichkeit eingebrachter Materialien wird durch die Umwelt-Bauüberwachung sichergestellt. Der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden die Unbedenklichkeitszertifikate auf Anforderung vorgelegt. Diese Vorgaben werden auch bei der

Herstellung von Mischungen oder Verwendung als Zuschlagsstoff eingehalten. Für den Wiedereinbau vorgesehene Materialien werden baubegleitend beprobt und alle nicht wieder einbaufähigen Materialien werden ordnungsgemäß entsorgt. Lediglich in zu begründenden Einzelfällen, wie bei der gegebenen Überschreitung der Werte für Zink, wird in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden ein Wiedereinbau von Z1.1 oder Z1.2-Material auch in Zone IIIA in Betracht gezogen.

11.12.27 Bei der Ausführung der Maßnahmen wird durch die Umwelt-Bauüberwachung sichergestellt, 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 Auftragen von weißer Schienenfarbe als Hitzeschutz wird diese keine wassergefährdenden Stoffe enthalten.

11.12.28 Bei Arbeiten im Bereich oder in der Nähe von bekannten Altlasten, Verdachtsflächen sowie sonstigen vorliegenden Bodenbelastungen werden Bodenuntersuchungen vorgesehen. Im Baufeld angetroffene belastete Materialien werden ausgehoben und entsorgt.

11.12.29 Wird bei den Erdarbeiten organoleptisch auffälliges Bodenmaterial angetroffen, wird dieses separiert, getrennt und abgedeckt zwischengelagert, repräsentativ beprobt und untersucht. Die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main wird unverzüglich informiert, damit die weitere Vorgehensweise abgestimmt werden kann.

11.12.30 Aushub wird auf wasserundurchlässigen Flächen zwischengelagert und abgedeckt.

11.12.31 In Zone II wird kein Abfall inklusive belastetes, nicht wiedereinbaufähiges Bodenmaterial gelagert oder zwischengelagert; aus der Zone IIIA wird er schnellstmöglich abtransportiert. In Zone II wird auch die Lagerung von noch nicht untersuchtem und daher nicht sicher als unbelastet eingestuftem Material minimiert.

11.12.32 Kanäle und Schächte werden absolut dicht hergestellt. Die Dichtigkeitsprüfungen werden gemäß den jeweils gültigen Vorschriften durchgeführt und dokumentiert. Die Prüfungstermine werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG zwecks Teilnahme mitgeteilt. Dichtigkeitsprüfungen in der

Zone II erfolgen über die Angaben in DIN 4033 bzw. 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.

11.12.33 Eingriffe in die belebte Bodenzone werden so gering wie möglich gehalten.

11.12.34 Wo die Grundwasserüberdeckung verringert wird, werden schnellstmöglich wieder Verhältnisse hergestellt, die dem natürlichen Schutzcharakter des Untergrundes entsprechen.

11.12.35 Bei der Erstellung von Bohrpfählen, Grundwassermessstellen, anderen Bohr- und Rammarbeiten sowie dem Rückbau von Brunnen, Grundwassermessstellen etc. werden folgende Anforderungen beachtet:

- Für die erforderlichen Bohrarbeiten sowie das Verfüllen bzw. Zementieren werden nur Unternehmen mit nachgewiesener Qualifikation entsprechend einer Zertifizierung gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 120 oder vergleichbar eingesetzt ("Anforderungen der Hessenwasser GmbH & Co. KG an Bohrfirmen ohne W 120-Zertifizierung, Stand Februar 2010"). Die Nachweise werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG zwei Wochen vor Beginn der Bohrarbeiten vorgelegt.
- Bohrverfahren, Arbeitsabläufe, Geräte, Materialien und insbesondere eingesetzte Hilfsmittel werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG zwei Wochen vor Beginn der Bohrarbeiten benannt. Die Unbedenklichkeit eingebrachter Materialien wird durch die Umwelt-Bauüberwachung sichergestellt. Der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden die Unbedenklichkeitszertifikate auf Anforderung vorgelegt.
- Die Bohrpfähle der Überführungsbauwerke werden als verrohrte Bohrungen im Trockenbohrverfahren erstellt. Als Auflast wird Trinkwasser verwendet. Anfallendes Bohrgut wird entsorgt. Das beim Betonieren der Pfähle verdrängte Wasser wird aufgefangen und entsorgt.
- Es wird chromat- und vanadiumarmer Beton eingesetzt.
- 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 Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main, dem Hessischen Landesamt für Umwelt, Naturschutz 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.

11.13 Havariemanagementkonzept

11.13.1 Die Vorhabenträgerin wird vor der Inbetriebnahme der Trasse ein Havariemanagementkonzept vorlegen.

11.13.2 Das Havariemanagementkonzept wird mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgestimmt.

11.13.3 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 Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main als auch der Feuerwehr zur Zustimmung vorgelegt wird.
- Im Brandfall wird Löschwasser weitestgehend aufgefangen und nach Möglichkeit im Kreislauf verwendet. Über den Verbleib des Löschwassers und anderer freigewordener oder angestauter Flüssigkeiten wird in jedem Havariefall die Entscheidung der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgewartet.
- Grundwassergefährdende Stoffe, die in die Gräben eingetragen wurden, werden nach Abstimmung mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgesaugt und fachgerecht entsorgt. Kontaminierter oder beschädigter Boden in den Gräben und auf den Dämmen wird abgetragen und neu aufgebaut.
- Planunterlagen des Entwässerungssystems und Möglichkeiten der Absperrung werden in Abstimmung mit den für Notfälle zuständigen

Stellen und Rettungsorganisationen (Feuerwehr, THW, Polizei) bei diesen hinterlegt. Hierbei werden die angeschlossenen Flächen, Leitungen und Fließrichtungen, Lage, Zugänglichkeit über bahnbegleitende Wege und Funktion von Havarieschiebern sowie die bei Unfällen auf den verschiedenen Flächen erforderlichen Maßnahmen dokumentiert und festgelegt.

- Es wird eine Verständigungskette festgelegt, über die auch die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und die Hessenwasser GmbH & Co. KG über den Vorfall und ggf. freige-wordene Stoffe kurzfristig informiert werden.

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

11.14 Monitoring

11.14.1 Für das Monitoring in der Bauzeit und Nachbauphase wird spätestens drei Monate vor Baubeginn ein detailliertes, mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG einvernehmlich abgestimmtes Konzept vorgelegt.

11.14.2 Für das Betriebsmonitoring wird spätestens drei Monate vor Betriebsbeginn ein detailliertes, mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG einvernehmlich abgestimmtes Konzept vorgelegt.

11.14.3 Das Monitoring wird zumindest folgende Überwachungsziele umfassen:

- Basisaufnahme vor Beginn der Bauarbeiten,
- Grundwasserqualität im Abstrom der neuen Trassenabschnitte (Bau-, Nachbau- und Betriebsphase),
- Grundwasserqualität im Abstrom von Baustelleneinrichtungsflächen (Bau- und Nachbauphase),
- Grundwasserstände und -qualität im Bereich relevanter, temporär oder dauerhaft in das Grundwasser eingreifender Bauwerke, insbesondere im Anstrom der östlichen Brunnen des WW Praunheim II (Bau-

und Nachbauphase, ggf. Betriebsphase),

- Grundwasserqualität im Zustrom der Brunnen (Bau- und Betriebsphase) und
- Grundwasserqualität im Zustrom der Trasse an festzulegenden Referenz-Messstellen zur Kontrolle (Bau- und Betriebsphase).

11.14.4 Für das Monitoring neu zu errichtende Grundwassermessstellen werden hinsichtlich Lage, Tiefe, Abdichtung und Verfilterung mit der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt. Beim Bau werden alle relevanten Anforderungen aus den unter A. VI. 11.12 aufgenommenen Zusagen berücksichtigt. Die Bestandspläne der neu gebauten wie auch der bestehenden Grundwassermessstellen werden der Hessenwasser GmbH & Co. KG vorgelegt.

11.14.5 Die Untersuchungsprogramme werden auf ggf. vorliegende Altlasten bzw. Vorbelastungen und eingesetzte Baustoffe abgestimmt sowie dynamisch an eingesetzte Betriebsmittel wie Schmierstoffe und Tenside angepasst.

11.14.6 Es werden genormte analytische Untersuchungsverfahren eingesetzt, bei denen die Bestimmungsgrenze der untersuchten Parameter unter den einzuhaltenden Qualitätsnormen liegen.

11.14.7 Bei einem zeitlich stark versetzten Baubeginn in verschiedenen Bereichen erfolgt ggf. eine bereichsweise differenzierte Basisaufnahme.

11.14.8 Im Einvernehmen mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main 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.

11.14.9 Das quantitative Monitoring wird anhand der Ergebnisse der vertiefenden Bewertungen der Untergrundeingriffe (vgl. A. VI. 11.9) in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG unter Berücksichtigung der tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen konzeptioniert. Dabei wird auch berücksichtigt, dass in das Grundwasser eingreifende Tiefgründungen, die keinen Aufstauereffekt haben, bauzeitlich und in der Nachbauphase dennoch qualitativ zu überwachen sind.

11.14.10 Während der Bauzeit erfolgt im Nahbereich der Untergrundeingriffe ggf. der Einbau von Loggern für eine Erfassung des Grundwasserstandes in kurzen Intervallen.

11.14.11 Es wird sichergestellt, dass das Monitoring auch bei laufender Baumaßnahme durchgeführt werden kann (Erhalt und Zugänglichkeit der Grundwassermessstellen).

11.14.12 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.

11.14.13 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 Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung – GrwV),
- Geringfügigkeitsschwellenwerte gemäß Verwaltungsvorschrift zur Erfassung, Bewertung und Sanierung von Grundwasserverunreinigungen (GWS-VwV),
- Grenzwerte und Anforderungen der Trinkwasserverordnung (TrinkwV) und
- Leitwerte (LW) und gesundheitliche Orientierungswerte (GOW) des Umweltbundesamts (UBA) für Einzelparameter bzw. –gruppen.

11.14.14 Berichte über die Untersuchungsergebnisse werden spätestens zwei Monate vor Baubeginn (Basisaufnahme) sowie jährlich (Bau- und Betriebsphase) erstellt und der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main sowie der Hessenwasser GmbH & Co. KG vorgelegt.

11.14.15 Qualitätsnormüberschreitungen werden der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main und der Hessenwasser GmbH & Co. KG sofort mitgeteilt.

11.14.16 Gemäß den grundsätzlichen Maßgaben im Sinne des Gewässerschutzes oder Vorgaben der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main wird ggf. bei untersuchungsbedürftigen Trends eine situationsangepasste Erweiterung der qualitativen wie auch quantitativen Monitoringmaßnahmen, z. B. durch einen erweiterten Parameterumfang oder einen engmaschigeren Turnus, durchgeführt.

11.14.17 Der Monitoringaufwand, der sich aufgrund des Baus und Betriebs der Regionaltangente West - PFA Nord ergibt, wird durch die Vorhabenträgerin als Zustandsstörer getragen.

Im Hinblick auf die betroffenen Anlagenteile sowie die Leitungs- und sonstigen Anlagenrechte hat die Vorhabenträgerin die folgenden Zusagen ausgesprochen:

11.15 Anlagen der öffentlichen Wasserversorgung

11.15.1 Die genaue Lage der Leitungen und in deren Bereichen befindlichen Steuerkabel werden vor Ort festgestellt.

11.15.2 Innerhalb des Schutzstreifens der Rohrleitungen (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.

11.15.3 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.

11.16 Grundstücksangelegenheiten, Leitungs- und Anlagenrechte

Die Leitungs- und sonstigen Anlagenrechte der Hessenwasser GmbH & Co. KG werden beachtet und nicht beeinträchtigt.

11.17 Grundwassermessstellen

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

11.17.2 Grundwassermessstellen, die durch die Arbeiten selbst oder Nebentätigkeiten, wie die Materialanlieferung oder –lagerung, beschädigt werden könnten, werden geschützt.

11.17.3 Im Falle einer Beschädigung einer Grundwassermessstelle wird die Hessen-

wasser GmbH & Co. KG unverzüglich informiert und der entstandene Schaden wird durch die Vorhabenträgerin ersetzt.

11.17.4 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 dem DVGW-Arbeitsblatt W 135 "Sanierung und Rückbau von Bohrungen, Grundwassermessstellen und Brunnen" 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 im WSG (siehe A. VI. 11.12) werden hierbei eingehalten.

11.17.5 Sämtliche für den Rückbau und die Neuerrichtung der Grundwassermessstelle anfallenden Kosten, einschließlich evtl. anfallender Nebenkosten wie Vermessungsdienstleistungen, Grundbucheintragungen, Planungsleistungen etc. werden durch die Vorhabenträgerin getragen.

11.17.6 Die Zugänglichkeit zu den Grundwassermessstellen wird während und nach der Baumaßnahme, auch mit Fahrzeugen, gewährleistet. Bei dauerhafter Beeinträchtigung der Zugänglichkeit werden betroffene Grundwassermessstellen 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 werden hierbei eingehalten.

12. Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Vorhabenträgerin wird der Fertigungssteuerung (E-Mail: T-NL-SW-PTI34-FS@telkom.de, Tel.: 06104/78-1240) den Baubeginn mindestens drei Monate vorher mitteilen.

13. Netzdienste Rhein-Main GmbH

13.1 Im Zuge der Bauausführung wird beachtet, dass sich im Bereich der Planfeststellung Versorgungsleitungen und Hausanschlüsse befinden. Deren Bestand und Betrieb werden gewährleistet. Sämtliche Arbeiten im Bereich der

Leitungen und deren Schutzstreifen werden mit der NRM abgestimmt und angemeldet.

- 13.2** Der Schutzstreifen der Erdgasleitungen wird freigehalten und nicht für Baustelleneinrichtungen oder als Lagerfläche verwendet. Jegliche Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens der Gas-Hochdruckleitung werden der NRM GmbH angezeigt.
- 13.3** Die Detailabstimmungen bezüglich der erforderlichen Stromtrassenumlegungen und -sicherungen werden bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt. Die erforderlichen Neuanschlüsse werden zeitnah beantragt.

14. PLEdoc GmbH

- 14.1** Die Feintrassierung der Umverlegungstrassen für die betroffenen Gashochdruckleitungen der Open Grid Europe GmbH und KSR-Anlagen der GasLINE GmbH (Bw.-Vz. lfd. Nrn. 771, 772, 799, 801, 814, 820, 823, 828, 882 und 883) wird im Zuge der Ausführungsplanung mit allen Beteiligten unter Beachtung der DVGW-Richtlinien sowie der technischen Vorschriften der DB (Kreuzungsrichtlinien) im Rahmen der Erstellung eines koordinierten Gesamttrassenleitungsplans abgestimmt. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die Abstimmung zur Lage der Ausblaseinheit an der neuen Schiebergruppe der betroffenen Gasleitung der Open Grid Europe GmbH (betr. lfd. Nr. 801, 814 BwVz.).
- 14.2** Der zeitliche Vorlauf für erforderliche Leitungsverlegungen von mindestens einem Jahr wird beachtet.
- 14.3** Im Rahmen der Bauausführung erfolgt eine Sicherung der im Bereich des Wirtschaftsweges *In der Wolfslach* vorhandenen Schieberstation S41 in Abstimmung mit der Open Grid Europe GmbH.
- 14.4** Die Vorhabenträgerin gewährleistet, ggf. durch geeignete Maßnahmen, die Einhaltung der zulässigen Grenzwerte bezüglich der Wechsel-, Gleich- und Streustrombeeinflussung zwischen RTW und den betroffenen Gasleitungen.
- 14.5** Anpflanzungen im Zuge der landschaftspflegerischen Maßnahmen, die die betroffene Ferngasleitung gefährden könnten, werden nur außerhalb des Schutzstreifens vorgenommen. Darüber hinaus wird sichergestellt, dass die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen zu keinen Nachteilen

für den Bestand und den Betrieb der Ferngasleitung sowie zu keinen Einschränkungen oder Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Versorgung notwendigen Arbeiten, wie Überwachung, Wartung, Reparatur etc. führen werden.

- 14.6** Baustelleneinrichtungsflächen jeglicher Art und sonstige Baumaßnahmen erfolgen im Bereich des Schutzstreifens der bestehenden Gashochdruckleitung nur in Abstimmung mit der Leitungsbetreiberin. Von bauzeitlichen Einwirkungen im Schutzstreifen, die den Bestand oder den Betrieb der Leitung gefährden könnten, wird abgesehen.

15. Avacon Netz GmbH

- 15.1** Es werden keine Abgrabungen an den Maststandorten vorgenommen. Sofern innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 10 m um einen Maststandort Abgrabungsarbeiten erforderlich werden sollten, erfolgt eine detaillierte Abstimmung mit der Leitungsbetreiberin.
- 15.2** Die Maststandorte werden für Unterhaltungsarbeiten zu jeder Zeit, auch mit schwerem Gerät, wie Lkw oder Kran, zugänglich sein.
- 15.3** Vorgesehene Reklameeinrichtungen, Fahnenstangen, Signalanlagen sowie Beleuchtungseinrichtungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches werden mit der Leitungsbetreiberin abgestimmt.
- 15.4** Innerhalb des Leitungsschutzbereiches werden keine hochwüchsigen Bäume angepflanzt.

16. i-21 / Interoute Germany GmbH

- 16.1.1** Der Beginn der Arbeiten im Näherungsbereich von Telekommunikationsleitungen der i-21 / Interoute Germany GmbH wird 2 Wochen vorher angezeigt.
- 16.1.2** Der bei einem Parallelverlauf zu Leitungen der i-21 / Interoute Germany GmbH empfohlene Mindestabstand von 1 Meter wird nach Möglichkeit beachtet.
- 16.1.3** Die Beachtung der Anforderungen des Merkblattes „Merkblatt zum Schutz unserer Telekommunikationsanlagen“ wird durch die Vorhabenträgerin überwacht.

17. NGN Fiber Network KG

Der im Fall von Umverlegungsmaßnahmen erforderliche zeitliche Vorlauf von bis zu 12 Wochen wird beachtet.

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. 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 Trägern öffentlicher Belange 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

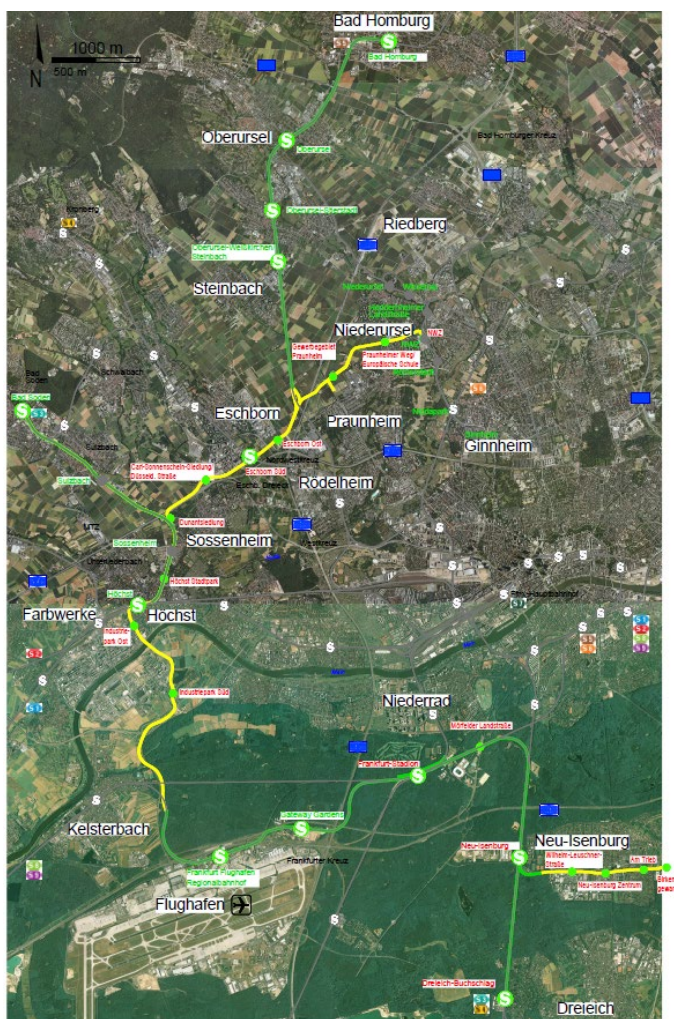


Abbildung 1: Verlauf der RTW-Linien (EBO-Abschnitte: grün, BOStrab-Abschnitte: gelb), Quelle: RTW, Planfeststellungsunterlage, Anlage 2.3b, 2023

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

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. Vorgeesehen ist zwischenzeitlich darüber hinaus, die Züge der Linie 2 im Haltepunkt Dunantsiedlung zu teilen (flügeln), 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 ca. 50 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 nördliche Abschnitt der RTW 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.

Die Linie 1 des PFA Nord beginnt mit Umbaumaßnahmen im *Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe* (Verlängerung des Bahnsteigs 2, Ertüchtigung des mit einem Gleisabschluss versehenen Gleises 316 und Einbau einer Weiche zum Anschluss an Gleis 302, Austausch der Abzweigweiche Nr. 305 durch eine Weiche anderer Bauform).

Anschließend verläuft die RTW auf der zweigleisigen Eisenbahnstrecke 3611 (Friedrichsdorf – Frankfurt am Main) unter Nutzung der bestehenden Stationen Bahnhof Oberursel, Haltepunkt Oberursel-Stierstadt und Bahnhof Oberursel-Weißkirchen/Steinbach bis zu den geplanten eingleisigen Ein- und Ausfädelungen auf die Neubaustrecke der RTW im Bereich Eschborn (Abzweigstelle Wolfslach). In diesem Abschnitt erfolgt lediglich eine Modernisierung der Stellwerkstechnik durch die Errichtung der elektronischen Stellwerke ESTW-A-Oberursel und ESTW-A-Weißkirchen, jeweils mit Nebenanlagen und Freiflächen (s. Lagepläne Anlagen 5.3c und 5.10b). Abgesehen davon erfolgen keine baulichen Änderungen, so dass die Bestandsstrecke insoweit lediglich bezüglich der im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigenden, kausal auf das Vorhaben zurückgehenden Immissionsbelastungen Gegenstand der Planfeststellung ist.

Der zweite, in Praunheim beginnende und neu zu errichtende zweigleisige Linienast beginnt mit einer Wende- und Abstellanlage sowie dem daran anschließenden Halte-

punkt *GE Praunheim* und verläuft vom Beginn des Planfeststellungsabschnitts nordwestlich der Steinbacher Hohl bis zur Kurve an den Steinbacher Stadtweg in Mittellage der von der Stadt Frankfurt vorgesehenen Erschließungsstraße (in Aufstellung befindlicher B-Plan 696 „Nördlich Heerstraße“). Anschließend steigt die Gradiente an, um die BAB 5 sowie die Eisenbahnstrecke 3611 zu überführen. Hier – an der Abzweigstelle Wolfslach - vereinigen sich die beiden RTW-Linienäste und die Neubaustrecke folgt in ihrem Kernbereich zunächst der BAB 5, um dann nordöstlich des Nordwestkreuzes in südwestliche Richtung abzuschwenken. In diesem Bereich wird der neue Haltepunkt *Eschborn-Ost* geländegleich errichtet. Anschließend überquert die RTW-Trasse die Lorscher Straße (L 3005) mit einem Brückenbauwerk und führt in Dammlage zu dem neuen RTW-Haltepunkt *Eschborn-Süd*, der auf dem zu errichtenden, den Westerbach, die S-Bahnstrecke 3615 (Frankfurt-Rödelheim – Kronberg) und die Wilhelm-Fay-Straße überführenden Brückenbauwerk direkt oberhalb des bestehenden S-Bahn-Haltepunkts *Eschborn-Süd* angeordnet wird. An dem bestehenden Haltpunkt entsteht infolge der RTW-Planungen das Erfordernis baulicher Anpassungen.

Die Gradiente wird im weiteren Verlauf in einem Trogbauwerk zunächst bis etwa auf das bestehende Geländeniveau abgesenkt und verläuft in Parallellage südlich der Elisabethenstraße. Östlich des Eschborner Dreiecks steigt die Gradiente dann wieder – ebenfalls in einem Trogbauwerk – an und die Trasse schwenkt in westliche Richtung, um den Parkplatz östlich der Sossenheimer Straße (L 3006), die Betriebsumfahrung an der Direktabfahrt Düsseldorf Straße und anschließend die Sossenheimer Straße selbst mittels eines Brückenbauwerkes zu überführen. Auf diesem Brückenbauwerk wird der Haltepunkt *Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorf Straße* angeordnet. Anders als in der ursprünglichen Planung vorgesehen, erfolgt die Zuwegung für Radfahrer und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen aus nordöstlicher Richtung nicht mehr durch einen Aufzug, sondern durch ein Spindelbauwerk.

Unmittelbar nach dem Brückenbauwerk fällt die Gradiente wieder und kommt etwa bei Bau-km 6,8 in eine geländenahe Lage. Im weiteren Verlauf wird die Trasse in südwestlicher Richtung bis an die BAB 66 herangeführt, wo der PFA Nord bei Bau-km 7+0 endet. Hier schließt der PFA Mitte in Richtung Höchst und Flughafen Frankfurt/Main an.

Weitere maßgebliche Bestandteile der Planung sind:

- Bau eines ca. 300 m langen Abzweigs im verkehrlichen Erschließungskorridor der Stadt Frankfurt am Main mit Anschluss an die Bestandsgleise im Bereich der bestehenden VGF-Wendeanlage zwecks Anbindung an die bestehende Zentralwerkstatt in der Heerstraße,
- Errichtung einer dreigleisigen Abstellanlage mit Betriebsgebäude und Betriebsleitzentrale im Bereich des Haltepunkts *Eschborn-Ost*,

- Errichtung von Stützwänden um die Hochspannungsmaste Nr. 56 der Tennet und Nr. 1445 der DB Energie GmbH,
- Bau der betriebsnotwendigen elektrischen, elektrotechnischen, maschinentechnischen und leit- und sicherungstechnischen Anlagen,
- Bau der erforderlichen Entwässerungsanlagen,
- passiver Schallschutz im Bereich der mitgenutzten und baulich unveränderten Eisenbahnstrecke 3611,
- Anpassungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes,
- Sicherungen und bauliche Änderungen betroffener Ver- und Entsorgungsleitungen,
- Landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen im Rand-/Nahbereich der Strecke bzw. im Bereich querender Straßen und im weiteren Umfeld des Vorhabens, Ankauf von Ökopunkten und vertragliche Regelung über die Freistellung von Kompensationsverpflichtungen zum Ausgleich des verbleibenden Kompensationsdefizits,
- bauzeitliche Nutzung von Flächen für die Baustelleneinrichtung, die Lagerung und als Transportwege.

Für die Realisierung des Bauvorhabens werden (unter Einbeziehung der Kompensationsmaßnahmen einschl. Ökokontomaßnahmen) Grundstücke in der Gemarkung Eschborn der Stadt Eschborn, den Gemarkungen Praunheim, Rödelheim, Sossenheim und Fechenheim der Stadt Frankfurt am Main, der Gemarkung Schwalbach der Stadt Schwalbach am Taunus, der Gemarkung Sulzbach der Gemeinde Sulzbach (Taunus), der Gemarkung Herchenrode der Gemeinde Modautal sowie den Gemarkungen Wildsachsen und Langenhain der Stadt Hofheim am Taunus beansprucht. Neben dem Erwerb sind vorübergehende Inanspruchnahmen für die Dauer der Bauzeit sowie dauernde Belastungen für Leitungs- und Wegerechte sowie zur Gewährleistung von Zugang und 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 15. Dezember 2017 (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 § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 HVwVfG das Anhörungsverfahren durchgeführt.

1. Antrag

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 25. Oktober 2017, eingegangen am gleichen Tage, die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 28 und 29 PBefG 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 20. Dezember 2017, mitgeteilt.

Die endgültig überarbeiteten Antragsunterlagen hat die Vorhabenträgerin am 2. Januar 2018 vorgelegt.

Daraufhin hat das Regierungspräsidium Darmstadt das Anhörungsverfahren mit Verfügung vom 3. Januar 2018 eingeleitet.

2. Auslegung der Planunterlagen

Auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Darmstadt lagen die Planunterlagen

gem. § 29 Abs. 1a Nr. 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 2 und Abs. 3 HVwVfG für die Dauer eines Monats, und zwar in der Zeit vom 8. Januar 2018 bis einschließlich 7. Februar 2018, bei

- dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, Rathausplatz 1, 61343 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadtladen, Erdgeschoss Rathauspassage,
- dem Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus) im Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Rathausplatz 1, 61440 Oberursel (Taunus), Gebäude A, 4. Obergeschoss, Info-Center,
- dem Magistrat der Stadt Steinbach, Rathaus, Gartenstraße 20, 61449 Steinbach (Taunus) 1. Stock, Vorraum des Sitzungszimmers,
- dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main im Stadtplanungsamt, Kurt-Schumacher-Straße 10, 60311 Frankfurt am Main, Atrium,
- dem Magistrat der Stadt Eschborn, Rathaus, Rathausplatz 36, 65760 Eschborn, Zimmer 8 im Erdgeschoss,
- dem Magistrat der Stadt Schwalbach am Taunus, Rathaus, Marktplatz 1-2, 65824 Schwalbach am Taunus, IV. Obergeschoss und
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach (Taunus), Rathaus, Hauptstraße 11, 65843 Sulzbach (Taunus), Foyer,

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

- der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 16. Dezember 2017 in der Taunus-Zeitung und der Frankfurter Rundschau,
- dem Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus) am 27. Dezember 2017 in der Taunus-Zeitung,
- dem Magistrat der Stadt Steinbach am 15. Dezember 2017 in der Taunus-Zeitung,
- dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main in der am 19. Dezember 2017 erschienenen Nr. 51 des Amtsblattes,
- dem Magistrat der Stadt Eschborn am 21. Dezember 2017 im Höchster Kreisblatt, der Rhein-Main-Zeitung der Frankfurter Allgemeine Zeitung und in der Frankfurter Rundschau,
- dem Magistrat der Stadt Schwalbach am Taunus am 16. Dezember 2017 im Höchster Kreisblatt und
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach (Taunus) in der am 15. Dezember 2017 erschienenen Nr. 50 des Sulzbacher Anzeigers

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. Sie wurde auf den 2. April 2018 festgelegt und endete – da der 2. April 2018 ein Feiertag war (Ostermontag) – am 3. April 2018.

Ein Hinweis, wonach alle Äußerungen und Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Äußerungsfrist für die Dauer des Verwaltungsverfahrens 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; 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 → Übersicht aller Öffentlichen Bekanntmachungen“) 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).

Da im Betreff der Bekanntmachungen der Städte Bad Homburg v. d. Höhe, Frankfurt am Main und Steinbach (Taunus) bei der Aufzählung der betroffenen Kommunen *Bad* Schwalbach statt Schwalbach genannt war, wurden aus Gründen der Rechtssicherheit Berichtigungen der diesbezüglichen Bekanntmachungen wie folgt veranlasst:

- Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 21. Dezember 2017 in der Taunus-Zeitung und der Frankfurter Rundschau,
- Stadt Frankfurt am Main am 9. Januar 2018 in dem Amtsblatt Nr. 1/2018,
- Stadt Steinbach (Taunus) am 22. Dezember 2017 in der Taunus-Zeitung.

Des Weiteren wurde nach Beginn der Auslegung festgestellt, dass die Bekanntmachung der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe bezüglich des Auslegungsortes weder Adressdaten noch andere konkretisierende Angaben zum Auslegungslokal enthielt. Die Bekanntmachung genügte damit weder den gesetzlichen noch den in der Hauptsatzung der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe hinterlegten Anforderungen. Daher wurde eine nochmalige Bekanntmachung veranlasst, die am 29. Januar 2018 in der Taunus-

Zeitung und am 31. Januar 2018 in der Frankfurter Rundschau veröffentlicht wurde. Der Auslegungszeitraum wurde auf den 5. Februar 2018 bis einschl. 5. März 2018 angepasst und für die Äußerung wurde die Monatsfrist des § 21 Abs. 2 UVPG festgesetzt, so dass diese mit Ablauf des 5. April 2018 endete.

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 Träger öffentlicher Belange

Den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, wurde der Plan zugeleitet und Gelegenheit zur Äußerung bis zum 2. April 2018 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, der Hessische Bauernverband und andere anerkannte Vereinigungen, die gegenüber der Planfeststellungsbehörde ihr Interesse an der Einbindung in Planfeststellungsverfahren bekundet haben, ohne Anerkenntnis einer Rechtspflicht mit Schreiben vom 3. Januar 2018 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.

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

Nachdem die Erwidern am 2. Juli 2018 bei der Anhörungsbehörde eingegangen waren, wurden die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die hierzu eingeholten Stellungnahmen der beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erörtert.

Die Teilnehmer wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 4. Juli 2018 zu dem für den 14. und 15. August 2018 im Saalbau Volkshaus Sossenheim in Frankfurt am Main anberaumten Erörterungstermin schriftlich eingeladen. In der Einladung wurde u. a. darauf hingewiesen, dass die Verhandlung – falls erforderlich – am 16. August 2018 am gleichen Ort und zur gleichen Zeit fortgesetzt wird. Die Erwidern der Vorhabenträgerin wurden beigefügt.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden von

- der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 6. August 2018 in der Taunus-Zeitung und der Frankfurter Rundschau,
- dem Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus) am 1. August 2018 in der Taunus-Zeitung,
- dem Magistrat der Stadt Steinbach am 6. August 2018 in der Taunus-Zeitung,
- dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main in der am 7. August 2018 erschienenen Nr. 23 des Amtsblattes,
- dem Magistrat der Stadt Eschborn am 6. August 2018 im Höchster Kreisblatt, der Rhein-Main-Zeitung der Frankfurter Allgemeine Zeitung und in der Frankfurter Rundschau,
- dem Magistrat der Stadt Schwalbach am Taunus am 6. August 2018 im Höchster Kreisblatt und
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach (Taunus) in der am 3. August 2018 erschienenen Nr. 30 und 31 des Sulzbacher Anzeigers

und damit rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht.

Über den Erörterungstermin wurde ein stenografisches Protokoll gefertigt, das den Beteiligten, welche um eine Zuleitung gebeten hatten, mit E-Mail vom 25. September 2018 zur Kenntnisnahme übersandt wurde.

8. Planänderungen

8.1 1. Planänderung

8.1.1 Gegenstand des ersten Planänderungsantrags

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

- der Verkürzung der Abstell- und Wendeanlage Praunheim,
- der Umplanung des Bestandsanschlusses Praunheim,
- der Umplanung des Gleichrichterunterwerks Praunheim,
- der Umplanung des Bahnübergangs Steinbacher Stadtweg,
- der Umplanung der Bahnsteigverlängerungen im Bf. Bad Homburg v. d. Höhe,
- der Ergänzung des Elektronischen Stellwerkes Oberursel,
- der Ergänzung des Elektronischen Stellwerkes Wolfslach,
- der Anpassung der Kilometrierung im Abzweig Wolfslach,
- der Umplanung des Bahnübergangs Niederurseler Weg,
- der Umplanung der Abstellanlage Eschborn Ost,
- der Umplanung der Zuwegung zum Betriebsgebäude an der Station „Eschborn Ost“,
- der Umplanung des Bahnübergangs unmittelbar westlich der Station „Eschborn Ost“,
- der Verschiebung des Betriebsgebäudes an der Station „Eschborn Ost“,
- des Entfalls des Bauwerks „Stützwand Düsseldorfer Straße“ und der Ergänzung des Bauwerks „Eisenbahnüberführung Parkplatz Düsseldorfer Straße“,
- der Ergänzung des Bauwerks „Spindel inklusive Anschlussbauwerke“ an der Station „Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße“,
- der Umplanung des Bauwerks „Eisenbahnüberführung Sossenheimer Straße“ und eines in diesem Bereich geplanten Wirtschaftsweges,
- der Verschiebung der Abschnittsgrenze zum Planfeststellungsabschnitt Mitte von Bau-km 7,8+00 nach Bau-km 7,0+00,
- der Abdichtung der Erdkörper in den Schutzzonen IIIA und IIIB des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebietes Pumpwerk Praunheim II,
- des Entfalls von beidseitig parallel zur RTW-Trasse verlaufenden Betriebswegen,
- der Umplanung der Leiteinrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen an den Stationen,

- der Änderung der Streckenentwässerung,
- der Anpassungen am Baustraßenkonzept,
- der Änderung des Lastmodells im BOStrab-Bereich,
- der Korrektur der Darstellung von Lichtraumprofilen und Sicherheitsräumen,
- der Überarbeitung und Ergänzung der Variantenuntersuchungen,
- der Anpassung der Umweltverträglichkeitsstudie und des Landschaftspflegerischen Begleitplans,
- der Anpassung und Ergänzung des Hydrologischen Gutachtens,
- der Anpassung und Ergänzung der schwingungs- und schalltechnischen Untersuchungen,
- der Änderung und Ergänzung des Gutachtens zur elektromagnetischen Verträglichkeit,
- der Ergänzung der Geotechnischen Gutachten im Hinblick auf die Darstellung der Auswirkungen der 1. Änderung des Plans,
- der Anpassung des Übersichtsplans Rettungswege,
- der redaktionellen Überarbeitung und Anpassung des Betriebskonzeptes an die aktualisierte Linienführung und Projektplanung und
- der Ergänzung der Planunterlagen um eine Verkehrsprognose.

beschrieben werden (Anlage 0).

8.1.2 Auslegung der geänderten Planunterlagen

Da der Kreis der von den Änderungen des Plans Betroffenen nicht klar abgrenzbar war, erfolgte die nochmalige Beteiligung der Öffentlichkeit zu dem geänderten Plan.

Aufgrund der COVID19-Pandemie wurde die Anhörung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 PlanSiG durch Veröffentlichung im Internet durchgeführt. Zu diesem Zweck wurden die Planunterlagen in der Zeit vom 16. November bis einschließlich 15. Dezember 2020 auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt (<https://rp-darmstadt.hessen.de> – Rubrik: „Presse / Öffentliche Bekanntmachungen / Verkehr / Straßenbahnen und U-Bahnen“) und im UVP-Portal des Landes Hessen (<https://www.uvp-verbund.de/he>) veröffentlicht.

Darüber hinaus erfolgte die Auslegung im gleichen Zeitraum als zusätzliches Informationsangebot (§ 3 Abs. 2 PlanSiG) in der von den Änderungen des Plans betroffenen Gemeinden. Der Plan hat daher in der Zeit vom 16. November bis einschließlich 15. Dezember 2020 unter Beachtung der allgemeinen Abstands- und Hygienevorschriften bei

- dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, Rathausplatz 1, 61343 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadtbüro, Erdgeschoss,

- dem Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus), Rathausplatz 1, 61440 Oberursel (Taunus), Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Erdgeschoss,
- dem Magistrat der Stadt Steinbach, Rathaus, Gartenstraße 20, 61449 Steinbach (Taunus), Erdgeschoss, Bürgerbüro,
- dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main im Stadtplanungsamt, Kurt-Schumacher-Straße 10, 60311 Frankfurt am Main, Atrium,
- dem Magistrat der Stadt Eschborn, Rathaus, Rathausplatz 36, 65760 Eschborn, Zimmer 8 im Erdgeschoss,
- dem Magistrat der Stadt Schwalbach am Taunus, Rathaus, Marktplatz 1-2, 65824 Schwalbach am Taunus, IV. Obergeschoss,
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach (Taunus), Rathaus, Hauptstraße 11, 65843 Sulzbach (Taunus), Foyer, und
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Modautal, Odenwaldstraße 34, 3. OG, 64397 Modautal

zur allgemeinen Einsicht ausgelegen (§ 29 Abs. 1a Nr. 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 2, 3 HVwVfG). Zeit und Ort der Veröffentlichung bzw. Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von

- der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 4. November 2020 in der Taunus-Zeitung und der Frankfurter Rundschau,
- dem Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus) am 11. November 2020 in der Taunus-Zeitung,
- dem Magistrat der Stadt Steinbach am 11. November 2020 in der Taunus-Zeitung,
- dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main in der am 10. November 2020 erschienenen Nr. 46 des Amtsblattes,
- dem Magistrat der Stadt Eschborn am 9. November 2020 im Höchster Kreisblatt, der Rhein-Main-Zeitung der Frankfurter Allgemeine Zeitung und in der Frankfurter Rundschau,
- dem Magistrat der Stadt Schwalbach am Taunus am 6. November 2020 im Höchster Kreisblatt,
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach (Taunus) in der am 6. November 2020 erschienenen Nr. 45 des Sulzbacher Anzeigers und
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Modautal in der am 13. November 2020 erschienenen Nr. 46 der Modautaler Nachrichten

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

In den Bekanntmachungen wurden das Regierungspräsidium Darmstadt (Anhörungs-

behörde) 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 geänderten 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 1. Februar 2021 festgelegt.

Ein Hinweis, wonach alle Einwendungen gegen den geänderten Plan nach Ablauf der Äußerungsfrist für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen und nur noch solche Einwendungen zugelassen sind, die sich auf die antragsgegenständlichen Änderungen des Plans beziehen, war in den Bekanntmachungen ebenfalls enthalten (§ 21 Abs. 4 UVPG). Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden kann (§ 29 Abs. 1a PBefG) und statt eines Erörterungstermins eine Online-Konsultation durchgeführt oder diese mit Einverständnis der Beteiligten durch eine Telefon- oder Videokonferenz ersetzt werden kann (§ 5 PlanSiG). Des Weiteren erging der Hinweis, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen der Änderungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1b UVPG a. F. verbunden ist. Letztlich wurde auch darauf hingewiesen, dass der Inhalt der Bekanntmachung und die geänderten Planunterlagen über die Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt (<https://rp-darmstadt.hessen.de>, Rubrik: „Presse“ / Öffentliche Bekanntmachungen / Verkehr / Straßen- und U-Bahnen“) und das UVP-Portal des Landes Hessen (<https://www.uvp-verbund.de/he>) zugänglich gemacht werden (§ 27a Abs. 1 HVwVfG, § 20 Abs. 2 S. 2 UVPG).

8.1.3 Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener

Die in dem Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Betroffenen, die von der geänderten Planung nachteilig betroffen werden, 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.

8.1.4 Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Den Behörden und Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Änderungen des Plans berührt werden, wurde der Plan zugeleitet und Gelegenheit zur Äußerung bis zum 10. Februar 2021 gegeben.

Da die Bundesautobahnen gemäß Artikel 90 Abs. 2, Artikel 143e Abs. 1 GG seit dem 1. Januar 2021 in Bundesverwaltung geführt werden und insoweit keine Zuständigkeit von Hessen Mobil im Wege der Auftragsverwaltung mehr besteht, erfolgte im Nachgang die Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes und der Autobahn GmbH. Die

Frist zur Stellungnahme endete für diese Beteiligten am 15. März 2021.

8.1.5 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 geänderten Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Darüber hinaus wurden die vom Land Hessen anerkannten Naturschutzverbände, der Hessische Bauernverband und andere anerkannte Vereinigungen, die gegenüber der Planfeststellungsbehörde ihr Interesse an der Einbindung in Planfeststellungsverfahren bekundet haben, ohne Anerkenntnis einer Rechtspflicht mit Schreiben vom 12. November 2020 von der Einleitung des Anhörungsverfahrens und den bestehenden Möglichkeiten zur Einsichtnahme in die geänderten Planunterlagen in Kenntnis gesetzt.

8.1.6 Einwendungen und Stellungnahmen zur 1. Planänderung

Auch im Zuge der Anhörung zu den Änderungen des Plans sind von Privaten Einwendungen erhoben worden.

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.

8.1.7 Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen zur 1. Planänderung

Nachdem die Erwidern vorlagen, hat die Anhörungsbehörde das Erfordernis eines weiteren Erörterungstermins geprüft.

Soweit nach Einschätzung der Anhörungsbehörde keine weitere Sachverhaltsaufklärung erforderlich war bzw. keine Ansatzpunkte für eine einvernehmliche Lösung bestanden, wurde den Beteiligten mitgeteilt, dass keine Veranlassung gesehen werde, von dem in § 29 Abs. 1a Nr. 2 PBefG vorgesehenen Regelfall, bei Änderungen des Plans von einer Erörterung abzusehen, abzuweichen. Einwände gegen diese Verfahrensweise wurden von den Beteiligten nicht vorgetragen.

Mit den Beteiligten, bei denen aufgrund der Erwidern unklar war, ob das Erfordernis einer weiteren Erörterung bestand, erfolgte eine direkte Klärung mit den Beteiligten.

Ein zweiter Erörterungstermin wurde im Ergebnis mit den Beteiligten durchgeführt,

- die ein diesbezügliches Interesse äußerten und
- bei denen die Anhörungsbehörde selbst zu der Einschätzung gelangte, dass eine Erörterung zweckdienlich sein könnte.

Der Teilnehmerkreis wurde von dem für den 29. Juni bis 1. Juli 2022 im Saalbau Volkshaus Sossenheim in Frankfurt am Main anberaumten Erörterungstermin benachrichtigt. Die Erwiderungen der Vorhabenträgerin wurden beigefügt.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden von

- der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 1. Juni 2022 in der Taunus-Zeitung und der Frankfurter Rundschau,
- dem Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus) am 4. Juni 2022 in der Taunus-Zeitung,
- dem Magistrat der Stadt Steinbach am 7. Juni 2022 in der Taunus-Zeitung,
- dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main in der am 7. Juni 2022 erschienenen Nr. 23 des Amtsblattes,
- dem Magistrat der Stadt Eschborn am 7. Juni 2022 im Höchster Kreisblatt, der Rhein-Main-Zeitung der Frankfurter Allgemeine Zeitung und in der Frankfurter Rundschau,
- dem Magistrat der Stadt Schwalbach am Taunus am 28. Mai 2022 im Höchster Kreisblatt,
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Sulzbach (Taunus) in der am 10. Juni 2022 erschienenen Nr. 23 des Sulzbacher Anzeigers und
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Modautal in der am 10. Juni 2022 erschienenen Nr. 23 der Modautaler Nachrichten

und damit rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht.

Aufgrund der Absage aller für den 29. Juni 2022 eingeladenen Beteiligten konnte von der für diesen Tag anberaumten Erörterung abgesehen werden.

Über die am 30. Juni und am 1. Juli 2022 durchgeführten Erörterungen wurden stenografische Protokolle gefertigt, die den Beteiligten, welche um eine Zuleitung gebeten hatten, mit E-Mail vom 17. August 2022 zur Kenntnisnahme übersandt wurden.

Der in der Verhandlung am 30. Juni 2022 mit einzelnen Beteiligten vereinbarte ergänzende Termin wurde am 25. Oktober 2022 durchgeführt. In diesem Termin konnten zum Teil einvernehmliche Regelungen erzielt werden. Über die Besprechung wurden Protokolle gefertigt, die den Beteiligten mit E-Mail vom 4. November 2022 zur Kenntnisnahme übersandt wurden.

8.2 2. Planänderung

Die Erkenntnisse aus dem Anhörungsverfahren haben die Vorhabenträgerin veranlasst, weitere Änderungen der Planunterlagen vorzunehmen. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl kleinerer Änderungen, die in der Lesehilfe zur 2. Änderung des Planes (Anlage 0.1b) beschrieben sind.

Für diese Planänderungen wurde ein vereinfachtes Anhörungsverfahren im Sinne des § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 Abs. 8 HVwVfG durchgeführt. Dazu wurden die Planänderungen den in ihrem Aufgabenbereich bzw. in ihren Belangen erstmals oder stärker als bisher betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange, Vereinigungen sowie Dritten mit Schreiben der Behörde vom 10. März 2023 mitgeteilt und ihnen wurde Gelegenheit zur Äußerung innerhalb von 14 Tagen ab Zugang gegeben.

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

8.3 3. Planänderung

Die im Zuge der 2. Planänderung eingegangenen Äußerungen gaben der Vorhabenträgerin Veranlassung, nochmals Änderungen der Planunterlagen vorzunehmen. Im Wesentlichen wurde damit den Hinweisen und Forderungen der Beteiligten Rechnung getragen, so dass keine nochmalige Anhörung erforderlich wurde.

Etwas anderes gilt lediglich in Bezug auf nochmalige Änderungen der Grunderwerbsunterlagen. Im Einzelnen betrifft dies die vom Plan betroffenen, in der Gemarkung Schwalbach, Flur 34, Nr. 44/5 (Ifd. Nr. 070.59 GEV) und Nr. 46/2 (Ifd. Nr. 070.65 GEV) gelegenen Flurstücke. Hier wurde festgestellt, dass das GEV – anders als in der planerischen Darstellung vorgesehen – keinen Erwerb einer Teilfläche der Grundstücke vorsah. Aus diesem Grund wurden die Grunderwerbsunterlagen entsprechend geändert.

Darüber hinaus wurden auf den Flurstücken Gemarkung Eschborn, Flur 36, Nr. 52/27 (Ifd. Nr. 070.16 GEV) und Nr. 53/27 (Ifd. Nr. 070.10 GEV) ergänzend dauernd zu belastende Flächen ausgewiesen, um die Erschließung der jeweiligen Hinterliegergrundstücke sicherzustellen.

Die von den Änderungen betroffenen Eigentümer wurden schriftlich über die nochmaligen Änderungen informiert und es wurde ihnen Gelegenheit gegeben, sich dazu innerhalb von 14 Tagen ab Zugang zu äußern (§ 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 Abs. 8 HVwVfG).

Bezüglich des Eigentümers des Flurstücks Nr. 44/5 war eine diesbezügliche Anhörung entbehrlich, weil er schriftlich sein Einverständnis zu der geänderten Inanspruchnahme

erklärt hat.

Auch die zu diesen Änderungen des Plans eingegangenen Äußerungen wurden der Vorhabenträgerin zur Erwidmung zugeleitet.

9. Keine Erörterung zur 2. und 3. Planänderung

Die 2. und 3. Änderung des Plans sowie die dazu eingegangenen Äußerungen Beteiligter boten der Anhörungsbehörde keinen Anlass für die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins.

Es bestand keine Notwendigkeit einer weiteren Aufklärung des Sachverhaltes, so dass von dem bei Planänderungen vorgesehenen Regelverfahren, von einer Erörterung abzusehen, Gebrauch gemacht wurde (§ 29 Abs. 1a Nr. 2 PBefG).

VI. Vorläufige Anordnung gem. § 28 Abs. 3a PBefG

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 10. März 2023 den Erlass einer vorläufigen Anordnung gem. § 28 Abs. 3a PBefG beantragt.

Gegenstand des Antrages war die vorgezogene Umsetzung zweier artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen (V2 „Vergrämung – Unattraktives Gestalten von Zauneidechsenflächen“ und V6 „Umsetzen von Zauneidechsen“) in Teilbereichen auf Flächen in den Gemarkungen Eschborn der Stadt Eschborn (Flur 26, Flurstücke 51, 52, 105/53; Flur 27, Flurstück 76/44 und Flur 41, Flurstück 24/1) und Rödelheim der Stadt Frankfurt am Main (Flur 19, Flurstücke 1, 5/13, 5/14, 5/16, 64/1 und 64/3).

In pflichtgemäßer Ausübung des ihr eingeräumten Ermessens hat die Planfeststellungsbehörde dem Antrag der Vorhabenträgerin mit Bescheid vom 3. April 2023 entsprochen.

Der Bescheid wurde der Vorhabenträgerin, den betroffenen Gemeinden und den von den vorbereitenden Maßnahmen betroffenen Beteiligten zugestellt (§ 28 Abs. 3a S. 3 PBefG).

Mit Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses verliert die der Vorhabenträgerin erteilte Vorläufige Anordnung ihre Wirksamkeit. Festsetzungen der Vorläufigen Anordnung werden – soweit sie weiterhin erforderlich sind – mit diesem Planfeststellungsbeschluss neu festgesetzt.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erfordernis der Planfeststellung und anzuwendendes Fachplanungsrecht

Der mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassene Planfeststellungsabschnitt Nord der RTW ist planfeststellungspflichtig.

Nach § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Straßenbahnen in diesem Sinne sind gem. § 4 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 PBefG Schienenbahnen, die

- den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder
- einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den vorbezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln und
- ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen.

Als Straßenbahnen gelten gem. § 4 Abs. 2 PBefG auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind (Unabhängige Bahnen).

Der mit diesem Beschluss zugelassene Bau von Betriebsanlagen dient dem Betrieb von Straßenbahnen im vorgenannten Sinne.

So ist die Betriebsanlage in dem Neubauabschnitt von Praunheim über Eschborn bis zum Ende des PFA in Sulzbach durchgängig als besonderer und unabhängiger Bahnkörper im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 PBefG geplant. Die Betriebsweise der Bahn in diesem Abschnitt erfolgt nach den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen. Der PFA Nord wird betrieblich wie infrastrukturell nach spezifischen straßenbahnrechtlichen Regularien gebaut und betrieben und in allen wesentlichen Komponenten auf die Aufnahme von Straßenbahnverkehr abge-

stimmt (vgl. dazu Kapitel II. 4, insbesondere 4.1.2 und 4.13.3 der Anlage 1.1c – Erläuterungsbericht). Diese Anforderungen an die Trassenplanung tragen insbesondere der mit der RTW verfolgten verkehrlichen Zielsetzung Rechnung, eine über die im Eisenbahnverkehr übliche Erschließungsqualität hinausgehende Bedienung sicherstellen und mit den Haltestellen näher an die zu erschließenden Wohn- und Arbeitsquartiere heranrücken zu können.

Letztlich dient die Schienenbahn auch der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich. Zum Nachbarschaftsbereich gehören nach der Begründung des Gesetzentwurfs vom 8. März 1958 „...neben den Nachbarorten auch Siedlungen, Arbeitsstätten usw., auch wenn sie nicht mehr zum Nachbarort gehören. Der Begriff schließt auch solche Orte ein, die nicht unmittelbar mit ihrer Gemeindemarkung aneinandergrenzen, aber in einem weiteren Sinne einander benachbart sind“ (BT-Drs. 3/255, S. 25). In diesem Sinne benachbart sind Orte eines wirtschaftlich zusammenhängenden Raumes auch dann, wenn sie nicht unmittelbar aneinandergrenzen, aber verkehrsmäßig durch ein einheitliches und eng verflochtenes Verkehrsnetz erschlossen sind oder eine solche Erschließung erfordern. In besonderem gilt dies für um eine größere Stadt liegende, zu dieser wirtschaftlich ausgerichtete Gemeinden (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 7. Juli 2009, 5 S 967/08 - juris - mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 20. Juni 1969 – VII C 32.68 – juris; OVG Saarland, Urteil vom 28. April 1998 – 2 M 2/98 – juris; Fielitz / Grätz, Kommentar zum PBefG, Rn. 2 zu § 4 PBefG).

Im Zusammenhang mit dem gesetzlichen Begriff der Straßenbahn gewinnt auch die Definition des öffentlichen Personennahverkehrs durch § 8 Abs. 1 PBefG Bedeutung, der die allgemein zugängliche Beförderung von Personen - u. a. mit Straßenbahnen - im Linienverkehr umfasst, die überwiegend dazu bestimmt ist, 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 (vgl. OVG Saarland, Urteil vom 28. April 1998 – 2 M 2/98, a. a. O.).

Die von der RTW erschlossenen und durch sie miteinander verbundenen Städte und Gemeinden liegen in dem eng besiedelten, wirtschaftlich und durch eine Vielzahl von Straßen- und Stadtbahnen, S-Bahnen, Buslinien sowie Straßen verkehrstechnisch eng verflochtenen Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, wie der lokale Liniennetzplan für die Stadt Frankfurt am Main belegt (vgl. Abbildung 2).

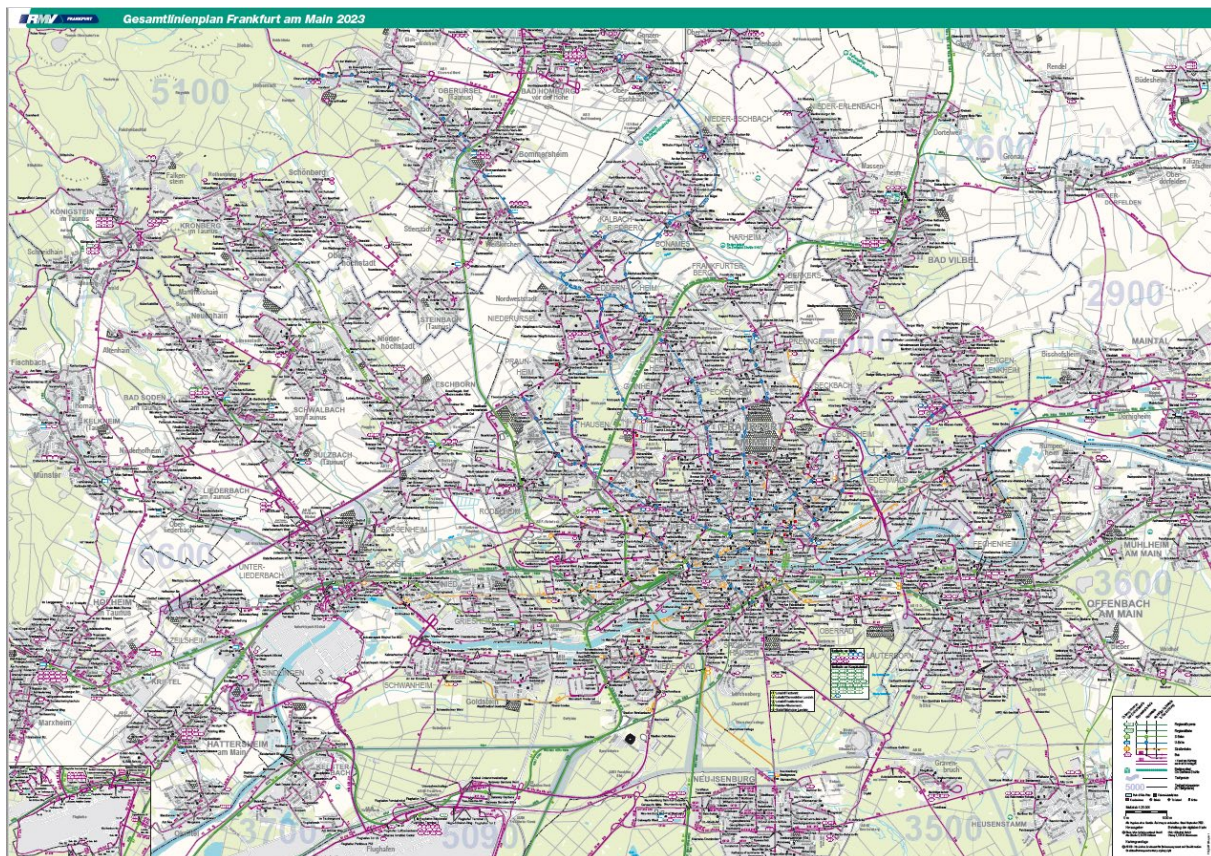


Abbildung 2: Gesamtliniennetzplan Frankfurt am Main, Quelle: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, in: Internetseite RMV, 2023, URL: https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/RMV_DE/Linien_und_Netze/RMV_Gesamtliniennetze/Gesamtliniennetzplan_Frankfurt.pdf, Abruf am 01.06.2023

Diese bereits bestehenden Verkehrsverbindungen sollen durch die bislang fehlende direkte Verbindung der durch die RTW erschlossenen Kommunen und durch die mit ihr einhergehende Schaffung einer großen Anzahl von Umsteige- bzw. Verknüpfungsbeziehungen nochmals erheblich verbessert werden.

Die in Hessen einmalige Besiedelungs- bzw. Bebauungsdichte und die vielfältigen Verflechtungen zwischen Wohnorten einerseits sowie den Arbeitsstätten, Geschäften und Freizeiteinrichtungen andererseits lassen für die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel daran, dass es sich bei der RTW in dem hier verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt ebenso wie in der Gesamtkonzeption um ein Verkehrsmittel handelt, das der Personenbeförderung im Orts- und Nachbarschaftsverkehr zu dienen bestimmt ist.

Dass die RTW im PFA Nord die bestehende Eisenbahnstrecke 3611 mitbenutzt, ist unschädlich. Sie verkehrt in diesem Abschnitt als Eisenbahn nach den insoweit maßgeblichen Bestimmungen der EBO (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. November 2019 – 3 C 12/18 –, juris).

Die dem Planfeststellungsvorbehalt des § 18 AEG unterliegenden Änderungen an dieser bestehenden bundeseigenen Eisenbahnstrecke (im Bereich der Ein-/Ausfädelung,

im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe sowie im Hinblick auf die Elektronischen Stellwerke Oberursel und Wolfslach) und die Änderungen an planfeststellungspflichtigem Leitungsbestand im Sinne des § 43 Nrn. 1 und 2 EnWG (110 kV-Hochspannungsleitung Höchst – Bommersheim (vgl. Anlage 1.1c, Kapitel II. 4.16.2) sowie Gashochdruckleitung DN 400 DP 40 (vgl. Anlage 1.1c, Kapitel II. 4.16.3) sind als notwendige Folgemaßnahmen 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. Die darüber hinaus notwendige und in den Planfeststellungsabschnitt Nord hineinreichende Umverlegung der 110kV/380 kV-Höchstspannungsfreileitung Abschnitt Kriftel – Pkt. Eschborn Bl. 4228 der Amprion GmbH wird im Verfahren für den PFA Mitte behandelt, da der überwiegende Teil dieser Maßnahme in diesem Abschnitt liegt.

P+R-Anlagen, deren Einbeziehung in die Planfeststellung von verschiedenen Beteiligten gefordert wird, sind dagegen im Regelfall keine planfeststellungsfähigen Betriebsanlagen von Straßenbahnen und Eisenbahnen, auch wenn einzuräumen ist, 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, weshalb das Land Hessen und der RMV diese Anlagen finanziell fördern. Unabhängig davon ist es nach Aussage der Vorhabenträgerin das Planungsziel der RTW und sie generiert ihren Nutzen daraus, dass die Fahrgäste von ihrem Wohn- oder Arbeitsort zu den Haltepunkten der RTW gelangen, ohne ein Kraftfahrzeug zu nutzen (vgl. Protokoll über den Erörterungstermin am 30. Juni 2022, S. 28 ff., 47).

Die Einbeziehung der o. g. Abstellanlagen in die Planfeststellung kommt ausnahmsweise dann in Betracht, wenn es sich um eine Anlage handelt, die von dem Infrastrukturunternehmen betrieben wird, in räumlicher Nähe zu einem Personenbahnhof steht und dazu bestimmt ist, Fahrzeuge von Reisenden aufzunehmen (vgl. EBA, PF-RL 2019, S. 102 mit Verweis auf VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 24. Februar 1989, 5 S 958.88, LS 1, juris in Bezug auf Eisenbahnbetriebsanlagen, sinngemäß übertragbar auf Straßenbahnbetriebsanlagen). Dies ist vorliegend von der Vorhabenträgerin aber nicht beabsichtigt und gehört auch nicht zu ihren Kernaufgaben, die vielmehr in dem Bau der Bahnbetriebsanlagen und deren dauerhaften 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 Fahrzeuge zu errichten, besteht nicht. Die Verantwortung für die Bereitstellung und Bewirtschaftung ausreichenden Parkraums für Kraftfahrzeuge und von Abstellanlagen für Fahrräder gehört vielmehr zu den Aufgaben der jeweiligen Kommune (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB).

Letztlich kann der Gegenstand der Planfeststellung auch nicht im Sinne der Nahmobilität auf den Bau trassenbegleitender Rad- und Gehwege erweitert werden. Eine Erweiterung des Gegenstands der Planfeststellung in diesem Sinne ist nicht statthaft. Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung ist auf den Bau und die Änderung der Betriebsanlagen für Straßenbahnen und die aus Anlass des Bauvorhabens notwendig werdenden Anpassungen an Anlagen Dritter (notwendige Folgemaßnahmen) begrenzt. Auch wenn es wünschenswert sein mag, wird der Bau neuer Rad- und Gehwege davon nicht erfasst und kann daher, aufgrund der damit einhergehenden Beeinträchtigung der Rechtspositionen Dritter – verwiesen sei hier insbesondere auf den erforderlichen Grunderwerb – nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden.

2. Antragsbefugnis

Die Antragsbefugnis der Regionaltangente West Planungsgesellschaft mbH, vertreten durch die Geschäftsführung, ergibt sich aus § 3 Abs. 3 PBefG. Danach dürfen Straßenbahnanlagen u. a. von einem anderen als dem Unternehmer gebaut werden. Anlass für die mit dem Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 906) aufgenommene Bestimmung war es, klarzustellen, dass zwischen demjenigen, der den Verkehr betreibt und demjenigen, der die Straßenbahn baut, rechtlich keine Einheit bestehen muss. Gedacht war dabei an die damals bestehende und auch heute noch geübte Praxis, dass Straßenbahnbetriebsanlagen nicht nur von den rechtlich selbstständigen Verkehrsbetrieben, sondern auch von den betroffenen Gebietskörperschaften gebaut werden (vgl. dazu den schriftlichen Bericht des Ausschusses für Verkehr, Post und Fernmeldewesen vom 12. Mai 1965, Drucksache IV/3472). Die Antragstellung durch die RTW GmbH führt diesen Rechtsgedanken konsequent fort, denn ihre Gesellschafter sind entsprechend des Linienvlaufes durch das Gemarkungsgebiet mehrerer Gebietskörperschaften neben dem Land Hessen sieben Städte und Gemeinden, drei Landkreise sowie die RMV GmbH, die ihrerseits ein Zusammenschluss aus 15 Landkreisen, 11 Städten und dem Land Hessen ist.

3. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Darmstadt ist gem. § 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 1 Nr. 2a) PBefGZustV Hessen und § 2 des Gesetzes über die Regierungspräsidien und Regie-

rungsbezirke des Landes Hessen vom 16. September 2012², § 78 Abs. 2 HVwVfG zuständige Planfeststellungsbehörde. Dabei versteht sich der Begriff „Planfeststellungsbehörde“ in einem weiten, auch die Zuständigkeit als Anhörungsbehörde umfassenden Sinn.

4. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung ersetzt gem. §§ 28, 29 PBefG 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 – rechtsgestaltend geregelt, indem die Zulässigkeit des Vorhabens RTW 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 Ziffer A. III und die Darlegungen unter C. III. 8.2).

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. V. 18 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 § 29 Abs. 1a PBefG sowie des § 73 HVwVfG fanden Beachtung.

² Verkündet als Artikel 1 des Gesetzes über die Regierungspräsidien und Regierungsbezirke des Landes Hessen und zur Änderung anderer Rechtsvorschriften vom 16. September 2011 (GVBl. I S. 420).

6.1 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 entgegen der Einschätzung verschiedener Beteiligter 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.

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 von dem im November 2019 gefassten Beschluss zur Realisierung des Vorhabens und zur Bereitstellung der erforderlichen Mittel abrücken. So ist der PFA Süd 1 bereits im Bau und der diesen Abschnitt betreffende Zuwendungsbescheid zur Gewährung von Bundes- und Landesmitteln in

Höhe von 189 Mio. € ist bereits im November 2022 ergangen.

Bezüglich der Variantenentscheidung ist die NKU allenfalls dann relevant, wenn die Abwägung der Variantenentscheidung maßgeblich auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der unterschiedlichen Varianten abstellt.

Soweit Beteiligte unter Hinweis auf das Urteil des BVerwG vom 9. November 2017 – 3 A 2/15 –, juris eine Pflicht zur Einbeziehung und Berücksichtigung der NKU in der Planfeststellung ableiten, beruht dies auf einem falschen Verständnis des Urteils.

Das BVerwG bringt in seinem Urteil zum Ausdruck, welchem Zweck die NKU grundsätzlich dient, nämlich der gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Vorhabens und der Beurteilung der Förderwürdigkeit. In Ausnahmefällen kann eine vergleichende NKU aber auch dazu dienen, die Variantenentscheidung zu begründen und auf Schlüssigkeit zu kontrollieren, wenn die Auswahlentscheidung auf anderer Grundlage nicht hinreichend überzeugend erscheint. Stützt sich die Variantenwahl des jeweiligen Vorhabenträgers auf eine solche vergleichende NKU, muss sie zum Gegenstand des Verfahrens gemacht werden und einer rechtlichen Prüfung standhalten, mithin methodisch und rechnerisch korrekt sein (vgl. dazu auch Wysk, Weitere Neuigkeiten aus der Leipziger eisenbahnrechtlichen „Werkstatt“, Unterkapitel F., „Pingelheini“: Straßenbahn auf Eisenbahn, UPR 11/2020, S. 431 ff.).

Dies alles trifft auf die RTW aber nicht zu, weil die Variantenwahl gerade nicht auf vergleichende Nutzen-Kosten-Untersuchungen zurückgeht und das Nutzen-Kosten-Verhältnis damit kein Auswahlkriterium der planerischen Entscheidung darstellt (vgl. zu dem Gesamtkomplex: Urteil des VGH Kassel vom 17. November 2011 – 2 C 2165/09.T –, juris, Rn. 97 – m. w. N.; Urteil des BVerwG vom 9. November 2017 – 3 A 2.15 –, juris, Rn. 31. ff).

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.

Der von dem Einwender NE 32 beantragten Akteneinsicht in die NKU konnte nicht entsprochen werden, da sie der Planfeststellungsbehörde nicht vorliegt. Für die ebenfalls beantragte Beiziehung bestand vor dem Hintergrund der obigen Darlegungen zur fehlenden Relevanz dieser Unterlage für die Planfeststellung keine Veranlassung, so dass auch dieser Antrag erfolglos blieb.

6.2 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Das mit dem Ziel der Herbeiführung eines Diskurses von Vorhabenträgerin und Öff-

fentlichkeit 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 keiner Aufklärung der von Einwendern vorgetragene Behauptung einer unterbliebenen Ankündigung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, welcher die Vorhabenträgerin entgegengetreten ist.

6.3 Anhörung zur 2. Änderung des Plans

Die Prüfung der Unterlagen zur 2. Änderung des Plans hat ergeben, dass die Voraussetzungen zur Durchführung des Anhörungsverfahrens unter den erleichterten Bedingungen des § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 Abs. 8 HVwVfG gegeben waren.

Auch wenn Gegenstand der 2. Änderung des Plans eine Vielzahl (kleinerer) Änderungen ist, die in der Lesehilfe (Anlage 0.1b) beschrieben sind, lassen diese die Identität des Vorhabens unberührt.

Im Wesentlichen handelt es sich um Änderungen im Detail, die den im Zuge des Anhörungsverfahrens gewonnenen Erkenntnissen Rechnung tragen und im Hinblick auf Art, Gegenstand und Betriebsweise des Vorhabens zu keinen wesentlichen Änderungen führen. Dies gilt explizit auch für die Änderungen und Ergänzungen der naturschutz- und artenschutzfachlichen Maßnahmenplanung. Die Gesamtkonzeption des Vorhabens bleibt trotz der vorgesehenen Änderungen gewahrt.

Zugleich ist der Kreis derjenigen, die durch die Änderungen erstmals oder stärker belastet werden, bekannt und klar abgrenzbar. Dies gilt sowohl im Hinblick auf diejenigen, die mit Grundstücken erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, als auch in Bezug auf den kleinen Personenkreis, der durch die vorgenommenen Anpassungen der schalltechnischen Untersuchungen stärker als bisher betroffen wird.

Andere Aspekte der 2. Änderung des Plans, 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 sowie die Vereinigungen sind in die Anhörung einbezogen worden.

Letztlich ergab sich auch aufgrund der Regelung des § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG a. F. kein Erfordernis von der vereinfachten Anhörung abzusehen und stattdessen ein Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung und deutlich längeren Äußerungsfristen durchzuführen,

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 Anpassung der schalltechnischen Untersuchungen vereinzelt höhere und im Einzelfall auch erstmals die für die Beurteilung der Gesamtlärmbelastung relevanten nächtlichen Schwellenwerte 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 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).

Auf der Grundlage dieser Erwägungen bestand für die Anhörungsbehörde keine Veranlassung, von dem in § 73 Abs. 8 HVwVfG vorgegebenen Verfahren bei Planänderungen abzuweichen.

Bei der den Beteiligten eingeräumten Äußerungsfrist von zwei Wochen handelt es sich um eine gesetzliche Frist, die materiell-rechtlichen Charakter besitzt und nicht zur Disposition der Anhörungsbehörde steht.

Der Antrag des Einwenders NE 032 auf Verlängerung der Äußerungsfrist wurde daher mit Schreiben der Behörde vom 22. März 2023 abgelehnt (vgl. dazu BVerwG, Gerichtsbescheid vom 30. Juli 1998 – 4 A 1/98 -, juris, Rn. 19).

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

6.4 Anhörung zur 3. Änderung des Plans

Die Prüfung der nochmals geänderten Unterlagen (3. Änderung des Plans) hat ergeben, dass sich nachteilige Änderungen lediglich auf den veränderten Grunderwerb von vier Grundstücken ergeben, wobei einer der betroffenen Eigentümer schriftlich sein Einverständnis zu der geänderten Inanspruchnahme erklärt hat. Die anderen drei betroffenen Grundstückseigentümer konnten unter den erleichterten Bedingungen des

§ 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 Abs. 8 HVwVfG angehört werden. Im Übrigen war eine Anhörung Beteiligter nicht geboten, weil mit den vorgenommenen Änderungen lediglich redaktionelle Fehler behoben wurden oder Forderungen und Hinweisen Beteiligter entsprochen wurde. Anlass für die Einbeziehung weiterer Beteiligter oder gar die nochmalige Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung bestand nicht.

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

Die Äußerung des Einwenders NE 035 ist nach Ablauf der am 3. April 2018 endenden Äußerungsfrist eingegangen und genügt 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 und das Anhörungsverfahren auch im Übrigen ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Die Einwendung ist darüber hinaus ausschließlich per E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur erhoben worden und genügt damit nicht dem gesetzlichen Schriftformerfordernis des § 73 Abs. 4 S. 1 HVwVfG.

Der Einwender ist auf den Einwendungsausschluss und die Formungültigkeit seiner Einwendung mit E-Mail des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 27. Juni 2019 hingewiesen worden. Der Empfehlung, die Einwendung in einer dem Schriftformgebot entsprechenden Weise nachzureichen, ist der Einwender nicht nachgekommen.

Unbeschadet dieser formalen Rechtslage wurde das Vorbringen des 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 Nord der Regionaltangente West auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG a. F. eingehend ermittelt und beschrieben. Die Anwendbarkeit des UVPG in der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung hat u. a. zur Folge, dass diesen Prüfungen der Schutzgüterbegriff des § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG a. F. zugrunde gelegt werden durfte. Das bedeutet, dass der in der aktuellen Fassung des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG neu aufgenommene Schutzgutbegriff der „Fläche“ nicht bzw. nur indirekt über das Schutzgut „Boden“ und derjenige des „Klimas“ nach der hier zur Anwendung kommenden Fassung des Gesetzes in § 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 UVPG a. F. nur nach dem allgemein engen Verständnis im Sinne des standörtlichen lokalen Klimas betrachtet werden musste. Das großräumige Klima war dagegen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erst mit der hier nicht anzuwendenden Fassung des § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG vom 20. Juli 2017 (BGBl. I. S. 2808) in den Blick zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Februar 2021 – 9 A 8/20 -, juris, LS 1, Rn. 33 ff.).

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.

2. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der UVP ist der Bau des ca. 16 km langen Planfeststellungsabschnitts

Nord 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 beginnt im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe bzw. im Gewerbegebiet Praunheim, verläuft über Eschborn und endet am Ende des Rampenbauwerks der Brücke über die Sossenheimer Straße in der Gemarkung Sulzbach der Gemeinde Sulzbach. Einzelheiten sind der Beschreibung des Vorhabens in Kapitel B. II. dieses Beschlusses zu entnehmen.

3. Untersuchungsraum

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 „Westliche Untermainebene“ sowie zu einem kleinen Teil in der nördlich angrenzenden Haupteinheit 235 „Main-Taunus-Vorland“.

Zur Erfassung der auf das Vorhaben zurückgehenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen wurde der räumliche Umgriff des Untersuchungsraums dem Grunde nach auf 500 m beidseits der Trasse festgelegt.

In dem Bereich zwischen der Heerstraße und dem westlichen Ende des Untersuchungsbereiches wurde für den südlich der Trasse gelegenen Bereich wegen der großen Barrierewirkung der BAB 66 dagegen ein Korridor von ca. 200 m als ausreichend erachtet. Der gleiche räumliche Umgriff (beidseits der Trasse) wurde für die Untersuchung der Umweltauswirkungen der baulichen Änderungen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe gewählt.

Für das Schutzgut Landschaft erfolgte dagegen im Bereich der Überführung über die Eisenbahnstrecke 3611 aufgrund der in diesem Bereich gegebenen naturräumlichen Bedingungen bezüglich der Sichtbarkeit bzw. der Fernwirkung der in der offenen Feldflur geplanten Trasse nach Norden hin eine Ausweitung des Untersuchungsraumes auf 1.000 m. Im Bereich Praunheim wird beidseits der Trasse der gesamte Raum zwischen der BAB 5, dem nördlichen Ortsrand von Praunheim und dem Steinbach zur Betrachtung im vorgenannten Schutzgut herangezogen.

Am Ende des Planfeststellungsabschnitts Nord wurde der Untersuchungsraum nach Süden bis in etwa auf Höhe der Josef-Fenzl-Straße in Frankfurt am Main-Höchst ausgeweitet, um die Umweltauswirkungen der Fortführung der RTW berücksichtigen zu können. Diese Abgrenzung des Untersuchungsraums wurde trotz der Verkürzung des PFA Nord beibehalten.

In dem Bereich, in dem die RTW in die Eisenbahnstrecke 3611 einbindet, erstreckt sich der Untersuchungsbereich 200 m über das Ende der Baustrecke hinaus.

Der daran anschließende Streckenabschnitt, der über die bestehende Eisenbahnstrecke 3611 verläuft, bedarf in der Umweltverträglichkeitsstudie lediglich in Bezug auf die antragsgegenständliche Errichtung eines Modulgebäudes zur Unterbringung eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) nebst Zuwegung und die kausal auf die RTW zurückgehenden immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen einer Betrachtung, weil mit Ausnahme des vorgenannten ESTW an der bestehenden Strecke selbst keine planfeststellungsrelevanten Änderungen vorgenommen werden.

Der Untersuchungsraum umfasst damit Gemarkungen der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel und Steinbach (Hochtaunuskreis), der Städte Eschborn und Schwalbach, der Gemeinde Sulzbach (alle Main-Taunus-Kreis) 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 Umbaumaßnahmen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe, die Verortung der Abstellanlage und die Untersuchungsbereiche von Praunheim bis Eschborn-Ost sowie von Eschborn-West bis Sossenheim (vgl. Anlage 1.1c: Erläuterungsbericht, Kapitel II. 3.2 – 3.5; Anlage 3: Varianten und Anlage 19.1.1c: 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 Auswirkung der planfestgestellten Trasse auf Natur und Landschaft konnte 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 19.1.1c (Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischem Begleitplan) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

5.1 Menschen, einschl. der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

5.1.1.1 Wohn- und Wohnumfeld

Am vorläufigen Endhaltepunkt in Praunheim grenzt auf der Nordseite eine gewerbliche Nutzung an, die auch ein Wohnzwecken dienendes Gebäude umfasst. Südöstlich der Endhaltestelle befindet sich Wohnbebauung und daran anschließend eine Fläche für Gemeinbedarf mit einem Krankenhaus. Zwischen dem Bauanfang und dem Ende des Haltepunkts Praunheim befindet sich ein nach dem Stand des RegFNP geplantes Gewerbegebiet, das bereits teilweise bebaut ist. Im weiteren Verlauf ist auf der Südseite (bei Bau-km 3,0) ein Aussiedlerhof vorhanden. Der südliche Randbereich des Untersuchungsraumes ist östlich Heerstraße/Karl-Klee-Weg nahezu vollständig mit gewerblichen Nutzungen und westlich davon mit Wohngebäuden bebaut. Nordwestlich der Trasse verläuft die stark befahrene BAB 5.

In Eschborn ist die Strecke entlang der südlichen Ortsrandlage trassiert und passiert dabei zunächst in ca. 150 m Abstand das Gewerbegebiet Helfmannpark mit ca. 6 Gebäudekomplexen. Nach Querung des Haltepunkts Eschborn-Süd verläuft sie in Parallellage zur Elisabethenstraße südlich weiter – teilweise auch auf Schwalbacher Gemarkung gelegenen - gewerblichen Nutzungen und nähert sich dabei der Bebauung auf bis auf wenige Meter an.

Die Ortsrandlage von Eschborn und die der Stadt Schwalbach zugehörigen Gewerbeflächen sind durch bestehende Verkehrswege (insb. BAB 66, Bahnstrecke 3615) immissionstechnisch erheblich vorbelastet.

Gleiches gilt für die südlich angrenzende Ortslage von Sossenheim. Hier verläuft die Trasse zunächst unmittelbar nördlich zweier an die Elisabethenstraße angrenzenden Gebäudekomplexe (Gewerbebetrieb, Hotel). Im weiteren Verlauf befinden sich südlich der Trasse und getrennt durch das Eschborner Dreieck sowie die BAB 66 zwei Wohngebiete sowie ein Mischgebiet. Das nördlich angrenzende Gelände ist unbebaut.

Am Ende des Untersuchungsraumes in Frankfurt-Höchst befinden sich südlich des Sossenheimer Wegs Wohn- und Mischnutzungen.

Im Umfeld des Bahnhofs Bad Homburg v. d. Höhe befindet sich ein Mischgebiet, das neben Verwaltungsgebäuden und Gewerbeeinrichtungen auch einige Hotels und Gaststätten umfasst. Im südlichen Bereich des Untersuchungsteilraums, vom Bahnhof etwa 100 m entfernt, besteht eine Wohnbebauung. Die Siedlungsbereiche sind insbesondere durch den Eisenbahnbetrieb bezüglich Lärm- und Erschütterungseinwirkungen vorbelastet.

Der Standort für das ESTW Oberursel befindet sich in der Einschussfläche zwischen einer zweigleisigen Bahntrasse und dem Einmündungsbereich der Homburger Landstraße in die mehrstreifige Nassauer Straße. Südlich dieses Standortes befindet sich ein Wohngebiet, nach Norden schließen ein Misch- und ein Gewerbegebiet an.

In den Bereichen, in denen die RTW ohne bauliche Änderungen bereits bestehende Eisenbahnstrecken nutzt, berührt sie die Siedlungsbereiche der Gemarkungen Steinbach, Stierstadt, Weißkirchen, Bommersheim, Oberursel und Bad Homburg v. d. Höhe mit unterschiedlichen Nutzungen. Die betroffenen Ortslagen sind durch die bestehende Bahnnutzung und sonstige Verkehrsimmissionen ebenfalls erheblich vorbelastet.

5.1.1.2 Erholung

Das Untersuchungsgebiet ist von zahlreichen Verkehrswegen durchzogen. Das nähere Umfeld der Autobahnen (BAB 66, BAB 648, BAB 5) ist aufgrund der Lärm- und Abgasbelastung nur mäßig für die Erholung geeignet.

Wälder mit besonderer Eignung für die Erholung liegen im Untersuchungsraum nicht vor.

Die Erholungseignung der "Sulzbachwiesen" sowie der nördlich an die BAB 66 angrenzenden Sulzbachau und der Feldflur wird im Landschaftsplan des Regionalverbands Frankfurt RheinMain als mäßig bis gut eingestuft. Der in größerer Entfernung zur BAB 66 gelegene nördliche Teil der Sulzbachau wird sogar als gut bis sehr gut geeignet für die Erholung bewertet. Die gute Erholungseignung wird durch die vorhandenen Radwege, insbesondere den gut genutzten Radweg zwischen Sossenheim und

Sulzbach, und das im RegFNP ausgewiesene Vorranggebiet für einen Regionalparkkorridor belegt.

Auch die weiträumige Feldflur westlich von "Camp Phönix" wird für die siedlungsnahen Erholung genutzt.

Das im östlichen Teil des Untersuchungsraumes gelegene, zum LSG "Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main" gehörende Umfeld des Westerbaches im Stadtgebiet Frankfurt ist wenig erschlossen, während der auf Eschborner Gemarkung liegende Teil der Westerbachaue ("Freizeitpark Unterwiesen") für die siedlungsnahen Erholung genutzt wird.

Der östlich von Eschborn gelegenen weiträumigen Feldflur mit wenig gliedernden Elementen kommt hinsichtlich der Erholungseignung insbesondere wegen der Störwirkung der BAB 5 keine besondere Bedeutung zu.

Östlich der BAB 5 hat die Stadt Frankfurt am Main im Bereich der ebenfalls im LSG "Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main" gelegenen Ausgleichsflächen Wege angelegt, aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zur BAB 5 ist die Erholungseignung dieses Gebietes jedoch erheblich eingeschränkt.

Auch im östlichen Teil des Untersuchungsraumes sind verschiedene Radwege vorhanden, bspw. die

- als Vorranggebiet für den Regionalparkkorridor ausgewiesene Wegeverbindung, die von Niederursel kommend südlich der Tank- und Rastanlage Taunusblick die BAB 5 quert, um nach Nordwesten weiter in Richtung Steinbach (Taunus) abzuschwenken,
- die im RegFNP als überörtliche Radwege ausgewiesenen Verbindungen zwischen Praunheim und Steinbach bzw. Eschborn sowie
- die Radwegerouten zwischen Eschborn und Sossenheim sowie Rödelheim.

An siedlungsnahen Freiräumen, insbesondere für ortsnahe Spaziergänge („Feierabenderholung“), sind neben dem bereits erwähnten Freizeitpark Unterwiesen das LSG "Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main" und der geschützte Landschaftsbereich "Steinbach-Aue" zu nennen. Allerdings sind auch diese Bereiche durch den Lärm der bestehenden Verkehrswege vorbelastet.

5.1.2 Auswirkungen

5.1.2.1 Baubedingte Auswirkungen

In der Bauphase wird das von der Maßnahme betroffene Umfeld in Praunheim, Eschborn und Sossenheim 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 sechs Orten, Gleisbauarbeiten) und statischer, während der gesamten Bauzeit am gleichen Ort verbleibender Baustellen (Neu- und Umbau Bahnsteige am Bahnhof Bad Homburg, in Praunheim, Eschborn-Ost und der Abstellanlage in Eschborn-Ost auf dem Betriebsgelände, Betonierarbeiten beim Brückenbau, Rammarbeiten und Bohrtätigkeiten für den Verbau von Ingenieurbauwerken), wurden in einer Untersuchung (Planfeststellungsunterlage 20.5a) ermittelt und anhand der insoweit maßgeblichen AVV Baulärm bewertet.

Die Abschätzung der Geräuscheinwirkungen hat für statische, über einen längeren Zeitraum an Ort und Stelle durchgeführte Baumaßnahmen ergeben, dass die Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Baustelle erheblichen Belastungen ausgesetzt sind. Dies betrifft in besonderem Maße den Nachtzeitraum, aber auch am Tag sind – wenn auch an deutlich weniger Immissionsorten und in geringerer Ausprägung – Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten.

In den dynamischen Baubereichen kommt es ebenfalls zu Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Auch hier betreffen die gravierendsten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte den Nachtzeitraum, während im Tagzeitraum an weniger Immissionsorten und in geringerem Maße Überschreitungen zu erwarten sind. Anders als in den statischen Baubereichen beschränken sich die insoweit zu erwartenden Beeinträchtigungen jedoch voraussichtlich auf wenige Tage:

- Bohren der Oberleitungsmasten im Bereich Steinbacher Hohl: 1 Tag,
- Bohren der Oberleitungsmasten im Bereich Eschborn Süd: 2 Tage,
- Gleisbauarbeiten im Bereich Eschborn Ost: 2 Tage,
- Gleisbauarbeiten im Bereich Eschborn Süd: 5 Tage.

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) und auf einen Zeitraum von max. 8 Stunden; nachts 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 lärmarmen 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 (Erstellung von Rüttelstopfsäulen zur Bodenverbesserung, Verdichtungsarbeiten beim Neubau einiger Ingenieurbauwerke und als Grundlage der Gleisbauarbeiten, Einsatz von Vibrationsrammen für Verbaumaßnahmen) auftretenden Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden anhand der DIN 4150-2 beurteilt.

Unter der Annahme, dass die Einwirkdauer der erschütterungsintensiven Bauarbeiten für das jeweils betroffene Gebäude nicht mehr als 4 Tage andauern wird, werden die insoweit maßgeblichen Anhaltswerte der Stufe II für tagsüber durchgeführte erschütterungsintensive Bauarbeiten an besonders nah gelegenen Gebäuden nach Einschätzung des Gutachters eingehalten, sofern die täglichen Einwirkzeiten zeitlich begrenzt werden.

Im Nachtzeitraum können die Anhaltswerte der Stufe II nach der insoweit maßgeblichen Tabelle 1 DIN 4150-2 dagegen nicht eingehalten werden.

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, Durchführung von Messungen) ergriffen, um die psychischen Auswirkungen der Erschütterungseinwirkungen zu mildern. Von erschütterungsintensiven Bautätigkeiten im Nachtzeitraum wird im näheren Umfeld schutzbedürftiger Gebäudenutzungen abgesehen.

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 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).

5.1.2.1.4 Erholung

Baubedingt kommt es durch Baufelder, Baustelleinrichtungsflächen, Baustraßen, Bereitstellungsfelder und den Baustellenverkehr zu vorübergehenden Störungen und Beeinträchtigungen von für die siedlungsnahen Erholung geeigneten Flächen. Nach Abschluss der Maßnahmen werden die bauzeitlich genutzten Wege und Flächen in den Zustand vor Durchführung der Baumaßnahme zurückversetzt, sofern als Folge des Vorhabens Schäden eingetreten sein sollten.

In Bezug auf die Auswirkungen der bauzeitlichen Immissionen auf die landschaftsbezogene Erholungsnutzung ist zu konstatieren, dass die Neubaumaßnahmen in einem durch die Autobahnen BAB 5 und BAB 66 bereits erheblich vorbelasteten Bereich stattfinden.

5.1.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es zu keinen Beeinträchtigungen von Wohn- und Wohnumfeldfunktionen. Flächen von Wohn-, Gewerbe oder Mischgebieten werden ebenso wenig in Anspruch genommen wie Einrichtungen im Wohnumfeld (Parkanlagen, Spielplätze, Sportanlagen).

Die anlagebedingten Zerschneidungen von Wegebeziehungen werden durch Anpas-

sungen der Wegebeziehungen oder die Schaffung von Querungsmöglichkeiten ausgeglichen, so dass keine relevanten, die Erholungseignung einschränkenden Zerschneidungs- und Trenneffekte verbleiben.

Weitergehende schutzgutbezogene anlagebedingte Auswirkungen des Vorhabens sind nicht zu erwarten.

5.1.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch den Betrieb der Regionaltangente West wird es Auswirkungen durch Lärm, Erschütterungen, Körperschall und elektromagnetische Felder geben. 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.

Die auf dem vorgesehenen Betriebsprogramm beruhenden, alle emissionserhöhenden und –mindernden Parameter (Fahrplandaten, Fahrzeugtypen und –längen, Gleisoberbau, Kurvenzuschläge, Geschwindigkeit) berücksichtigenden Berechnungen für den Neubauabschnitt haben ergeben, dass eine Überschreitung der Beurteilungsspiegel der 16. BImSchV ohne Schallschutzmaßnahmen lediglich an zwei Objekten im Gewerbegebiet von Eschborn und nur im Hinblick auf die für die Nacht maßgeblichen Immissionsgrenzwerte zu erwarten ist. Da eines dieser Objekte keine Nachtnutzung aufweist, sind insoweit keine Schutzmaßnahmen erforderlich. Für das andere Objekt, das Hotel in der Wilhelm-Fay-Straße 53, ist zur Einhaltung der Grenzwerte passiver Schallschutz (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter) vorgesehen.

Die Umbauarbeiten im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe stellen nach den Bewertungen der Vorhabenträgerin keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar und bedürfen daher keiner schalltechnischen Beurteilung.

Die Geräuscheinwirkungen der Abstellanlagen in Eschborn und Praunheim hat die Vorhabenträgerin differenzierend betrachtet. Dabei hat sie zwischen den nach der 16. BImSchV zu beurteilenden Immissionen aus Fahrvorgängen und den in den Anwendungsbereich der TA Lärm fallenden, nicht auf Fahrvorgängen beruhenden Immissionen der Betriebsanlagen unterschieden, wobei insoweit vorliegend lediglich die Geräusche der Klimaanlage abgestellter Züge relevant sind. Nach den Untersuchungen

der Vorhabenträgerin führt der Betrieb der Abstellanlagen zu keinen Immissionskonflikten an den nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen.

In dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe und dem Abzweig in die RTW-Neubaustrecke bei Eschborn/Praunheim nutzt die RTW die Eisenbahnstrecke 3611 ohne bauliche Änderungen. Als Folge der Zusatzbelastung durch den Betrieb der RTW kommt es im Wesentlichen zu einer Erhöhung der Geräuscheinwirkungen um 1,2 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung der aus Gründen des Gesundheitsschutzes relevanten Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) nachts entlang des gesamten Streckenabschnittes und der für den Tag maßgeblichen Schwelle von 70 dB(A) an einzelnen schutzwürdigen Nutzungen.

Diesen Überschreitungen begegnet die Vorhabenträgerin durch die Zuerkennung eines Anspruches auf passiven Schallschutz (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter) dem Grunde nach an allen schutzwürdigen Nutzungen, an denen die vorgenannten Schwellenwerte kausal auf das Vorhaben zurückgehend überschritten werden.

Die Betrachtung der Gesamtlärsituation als Zusammenwirken aller verkehrsbedingten Immissionseinträge führt zu folgenden kausal auf das Vorhaben zurückgehenden Ergebnissen:

Im Umfeld des Bahnhofs Bad Homburg v. d. Höhe werden die für den Tag maßgeblichen Zumutbarkeitsschwellen an einem und in der Nacht an der überwiegenden Zahl der untersuchten Immissionsorte erstmals überschritten bzw. bereits vorher bestehende Überschreitungen weiter erhöht.

Die verfassungsrechtlich relevanten Zumutbarkeitsschwellen (tags und nachts) werden in dem baulich unveränderten Streckenabschnitt zwischen Bad Homburg v. d. Höhe und dem Abzweig in die Neubaustrecke an weiteren Objekten überschritten.

Die vorhabenbedingten Zusatzbelastungen führen in Eschborn dazu, dass die verfassungsrechtlich relevante Zumutbarkeitsschwelle am Tag an keinem der untersuchten Immissionsorte, dagegen der nachts maßgebliche Wert von 60 dB(A) an der überwiegenden Zahl der untersuchten Gebäude überschritten wird. Eine Nachtnutzung weist jedoch lediglich das Objekt Wilhelm-Fay-Straße 53 auf, für das bereits im Rahmen der Lärmvorsorge ein Anspruch festgestellt wurde, der durch die Zuerkennung passiven Schallschutzes befriedigt wird.

In der Ortslage von Praunheim sind auch nach Realisierung des Vorhabens keine verfassungsrechtlich beachtlichen Immissionseinträge bzw. keine Zusatzbelastungen aus dem Vorhaben zu erwarten.

In Sossenheim wird die Gesamtlärmbelastung maßgeblich durch den von der BAB 66 und der BAB 648 ausgehenden Straßenverkehrslärm bestimmt. Die immissionserhöhende Wirkung der RTW beläuft sich in den Bereichen, in denen verfassungsrechtlich relevante Immissionseinträge ermittelt wurden, auf lediglich 0,1 dB(A).

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 für den Neubauabschnitt durchgeführten Untersuchungen der Vorhabenträgerin kommen zu dem Ergebnis, dass sowohl die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden als auch die zur Beurteilung des sekundären Luftschalls herangezogenen zulässigen Innenraumpegel nach der 24. BImSchV eingehalten werden.

Für den baulich nicht veränderten Abschnitt der Eisenbahnstrecke 3611 zwischen Bad Homburg und dem Abzweig in die Neubaustrecke, die nach Realisierung der RTW durch deren Fahrzeuge mitgenutzt wird, sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten, weil die unter Berücksichtigung der Verkehrsmehrung zu erwartenden Erschütterungsimmissionen nicht nur die für die Annahme gesunder Wohnverhältnisse maßgeblichen Anhaltswerte (A_r) für Dorf-, Kern- und Mischgebiete, sondern sogar die für Wohngebiete maßgeblichen Anhaltswerte unterschreiten.

Von der Betrachtung der schienenverkehrsinduzierten Immissionen aus sekundärem Luftschall in dem baulich unangetastet bleibenden Bereich wurde abgesehen, weil nach der von den beteiligten Immissionsschutzbehörden nicht in Zweifel gezogenen Einschätzung des Gutachters die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der 24. BImSchV nur dann überschritten werden, wenn die Erschütterungsimmissionen die Anhaltswerte der DIN 4150-2 überschreiten. Dies ist, wie oben dargestellt, nicht der Fall.

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.

Die im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe vorgesehenen Umbaumaßnahmen stellen

keine wesentliche Änderung der Niederfrequenzanlage dar, die durch die RTW mitgenutzte Bestandsstrecke 3611 erfährt bezüglich der Oberleitungsanlage keine Änderungen, so dass diese Anlagen keiner erneuten Beurteilung bedürfen.

Die Neubaustrecke in Praunheim zwischen dem Ein-/Ausfädelungsbereich und dem derzeitigen Endhaltepunkt wird mit 750 V Gleichstrom betrieben und unterliegt damit nicht dem Regelungsgegenstand der 26. BImSchV.

Von den geplanten Betriebsanlagen unterliegen daher nur das in Praunheim in Höhe des Abzweigs zur Stadtbahnzentralwerkstatt vorgesehene Gleichrichterunterwerk (Bauwerk Nr. 301) und seine Zuleitungen sowie die im Neubauabschnitt zwischen dem Ein-/Ausfädelungsbereich aus der/in die Bestandsstrecke 3611 und der Abschnittsgrenze zum PFA Mitte mit 15 kV Wechselstrom betriebene Fahrleitungsanlage dem Anwendungsbereich der Verordnung.

Bei der Ermittlung der elektrischen Feldstärke und der magnetischen Flussdichte wurden Hintergrundbelastungen, die durch andere Niederfrequenzanlagen verursacht werden, berücksichtigt. Hochfrequenzanlagen im Sinne des § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Nach den Ermittlungen der Vorhabenträgerin werden die Grenzwerte nach § 3 i. V. m. Anhang 1a der 26. BImSchV für das elektrische Feld mit kleiner 5 kV/m eingehalten und für die magnetische Flussdichte weit unterschritten.

Bezüglich des auf § 4 Abs. 2 der 26. BImSchV zurückgehenden Minimierungsgebotes hat die Vorhabenträgerin ermittelt, dass im Bewertungsabstand (Betriebsgebäude am Haltepunkt Eschborn-Ost) bzw. im Einwirkungsbereich [westlich des Haltepunkts Eschborn-Süd beidseits der Trasse (Bebauungspläne 110, 09 und 233 der Stadt Eschborn, Bebauungsplan 341Ä der Stadt Frankfurt am Main) und nördlich des Haltepunkts Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße] der neu zu errichtenden, der 26. BImSchV unterliegenden Niederfrequenzanlagen maßgebliche Minimierungsorte vorhanden sind. Sie hat daher die in Betracht kommenden Minimierungsmaßnahmen geprüft und bewertet. Im Ergebnis sieht sie für die Minimierungsorte am Haltepunkt Eschborn-Ost und westlich des Haltepunkts Eschborn-Süd beidseitige Rückleitungsseile vor, mit denen die Felder der magnetischen Induktion wirksam gesenkt werden können. Für die Minimierungsorte nördlich des Haltepunkts Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße wird dagegen davon abgesehen, Minimierungsmaßnahmen zu ergreifen, weil die Wirksamkeit dieser Maßnahmen aufgrund der großen Entfernung zu den maßgeblichen Minimierungsorten nur gering wäre.

5.1.3 Bewertung

Bezüglich der während der Bauausführung entstehenden Luftschallimmissionen sind

für die im Nahbereich zu statischen Baustellen gelegenen schutzwürdigen Nutzungen vor allem nachts, zum Teil 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 einige wenige Tage an.

Erheblich nachteilige bauzeitliche Erschütterungsimmissionen für tagsüber durchgeführte Bauarbeiten 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 im näheren Umfeld schutzbedürftiger Nutzungen keine erschütterungsintensiven Bautätigkeiten durchgeführt.

Erheblich belästigende bauzeitliche Körperschallimmissionen können ausgeschlossen werden.

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

Dies gilt auch für den Aspekt der betriebsbedingten Gesamtlärmbelastung und der Erschütterungseinwirkungen in dem baulich unveränderten Bereich (Eisenbahnstrecke 3611).

Zwar ergeben sich im Bereich Sossenheim als Folge des Vorhabens Lärm-Zusatzeinträge im Umfang von 0,1 dB(A). Diese sich im Bereich mathematischer Rundungsgenauigkeiten bewegend marginalen Zusatzbelastungen sind für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar und haben unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zur Folge.

Im Hinblick auf die betriebsbedingten Erschütterungseinwirkungen im Bereich der baulich unveränderten Eisenbahnstrecke ergeben sich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen unter dem Aspekt des Eigentums- und Gesundheitsschutzes. Diese Bewertung gilt selbst dann, wenn man in Analogie zur Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Abwägungserheblichkeit eines kausal auf das Vorhaben zurückgehenden Lärmzuwachses an bestehenden Strecken auf das Bestehen gesun-

der Wohnverhältnisse abstellen wollte, was das BVerwG ungeachtet weiterer Voraussetzungen jedenfalls bei Einhaltung der für Dorf-, Kern- und Mischgebiete geltenden Anhaltswerte annimmt. Im Terminus der DIN 4150 entspricht dies Einwirkungsorten, in deren Umgebung weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind (Tabelle 1, Zeile 3 der DIN 4150-2). Danach und i. V. m. Nr. 6.5.3.3 der Norm (Oberirdischer Schienenverkehr des ÖPNV) gelten Anhaltswerte (A_r) von 0,15 am Tag und 0,11 in der Nacht, die ebenfalls deutlich unterschritten werden.

5.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

5.2.1 Bestand

5.2.1.1 Flora

Der Untersuchungsraum umfasst Siedlungsflächen der Gemarkungen Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel, Eschborn, Schwalbach, Praunheim, Sossenheim und Höchst.

Die Siedlungsbereiche um die Bahnhöfe Bad Homburg v. d. Höhe und Oberursel sind vorwiegend durch versiegelte Flächen geprägt. Am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe befinden sich zwischen den versiegelten Flächen stellenweise strukturarme gärtnerisch gepflegte Anlagen. Im Süden verläuft der Dornbach, begleitet von Gehölzen, welche sich auch entlang der Gleisbereiche finden. Im Westen befindet sich eine Fläche mit wärmeliebender, ausdauernder Ruderalflur meist trockener Standorte und im Osten eine Wiesenbrache.

Die Einschlussfläche zwischen Bahntrasse und Straßen am Bahnhof Oberursel wird von einem Gehölz bedeckt, das rundherum von einer Ruderalflur gesäumt wird. Auf der Seite zur Eisenbahn liegt ein derzeit nicht in Betrieb befindliches Gleis, das von einer trockenen Vegetation überwachsen ist.

Die Siedlungsflächen bei Eschborn beinhalten die Gewerbe- und Industriegebiete Helfmann-Park, Eschborn-Süd und das z. T. auch auf Schwalbacher Gemarkung gelegene Gebiet „Camp-Phönix-Park“.

Zwischen Praunheim, Eschborn und Sulzbach befinden sich vorwiegend ackerbaulich genutzte Flächen, deren relative Strukturarmut durch Brachestreifen, Wegsäume, Wasserläufe, Hecken und Einzelgehölze unterbrochen wird. Besonders zu erwähnen sind die von der Stadt Frankfurt angelegten Ausgleichsmaßnahmen östlich der BAB 5 (extensive Grünlandflächen und eine Obstwiese). Die Gehölzsäume entlang der Autobahnunterführung (Richtung Rastanlage Taunusblick) stellen wichtige Vernetzungselemente im Biotopverbund dar.

Im Bereich der Feldfluren verlaufen kleinere Fließgewässer. Entlang des Steinbaches (im Norden zwischen Niederursel und Praunheim) und des Sulzbaches (zwischen Sulzbach und Sossenheim) sind kleinräumig noch wertvolle und geschützte Vegetationsbestände wie Auwald oder Feuchtwiesen vorhanden. Der Sulzbach mit seinem schmalen Auwaldstreifen aus Schwarzerlen, Eschen und Weiden mit angrenzendem Extensivgrünland stellt ein naturnahes Gewässer dar.

Auch der Westerbach und die angrenzenden Auenbereiche haben eine hohe Bedeutung für den innerstädtischen Arten- und Biotopschutz. Auf der westlich des Westerbaches und nördlich des Haltepunktes Eschborn Süd befindlichen Ruderalflur trockenwarmer Standorte, auf der eine Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen ist, befindet sich unter anderem ein großer Bestand des geschützten Echten Tausendgüldenkrautes (*Cantaurium erythraea*). Diese Pflanzenart wurde auch auf einer ebenfalls als BE-Fläche vorgesehenen, zwischen Westerbach und dem Eschborner Dreieck gelegenen intensiv genutzten Wirtschaftswiese mit typischen Grünlandarten kartiert.

Kleinräumig verteilt kommen im Untersuchungsraum immer wieder strukturreichere Offen- und Halboffenlandflächen mit Obstwiesen/-brachen und Bachauen sowie Kleingärten vor. Am Sulzbach finden sich eine grasreiche, mit Apfelbäumen bestandene, teilweise brachliegende Streuobstwiese nördlich der BAB66 und größere Gehölzbestände, die sich aus einheimischen Baum- und Straucharten zusammensetzen. Der Sulzbach mit seinen unmittelbaren Auenbereichen und den Streuobst- und Gehölzbeständen besitzt eine hohe Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz.

Südlich der BAB 66 und westlich der Eisenbahnstrecke 3640 (Sodener Bahn) bestimmen erneut landwirtschaftlich genutzte Flächen das Landschaftsbild. Am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes ist der Höchster Friedhof gelegen.

Über den gesamten Untersuchungsraum verteilt finden sich Einzelbäume und Baumgruppen.

Im Untersuchungsraum befinden sich verschiedene nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG gesetzlich geschützte Biotope. Nordwestlich von Praunheim gibt es einen Gehölz-Ruderalvegetations-Komplex in einer ehemaligen Lehmgrube sowie eine trockenwarme Ruderalflur (Anlage 19.1.2.3 b Blatt 2). Am Westerbach südöstlich von Eschborn und am Sulzbach sind Ufergehölzsäume (Biotoptyp 04.400) kartiert worden (Anlage 19.1.2.3 b Blatt 3 und 4). Darüber hinaus sind das Obstgehölz am Eschborner Dreieck nordöstlich Sossenheim (Nr. 311), die Streuobstwiese östlich von Eschborn, Gehölze nördlich von Sossenheim, die Streuobstwiese und das Gehölz Helle Burg südöstlich Sulzbach und die Streuobstwiese nördlich Helle Burg (Anlage 19.1.2.3 b Blatt 3 und 4) als geschützte Biotope benannt.

Das für die Beurteilung der Umweltauswirkungen relevante Landschaftsschutzgebiet

wird in Kapitel C. II. 5.2.1.4 benannt.

5.2.1.2 Fauna

5.2.1.2.1 Säugetiere

Im Untersuchungsgebiet wurden acht Fledermausarten nachgewiesen (vgl. S. 46 f. des Erläuterungsberichtes LBP). Der Aktivitätsschwerpunkt der Fledermausfauna befindet sich aufgrund der günstigen Standortbedingungen entlang des Sulzbaches südlich der BAB 66 und in den angrenzenden Gehölzbeständen. Die Gebüsche und Feldhecken haben im Wesentlichen kein Quartierpotenzial für die im Untersuchungsraum vorkommenden Fledermausarten Breitflügelfledermaus, kleine bzw. große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Kleiner Abendsegler, Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus, Zwergfledermaus und Mückenfledermaus. In den zwischen Praunheim und Eschborn liegenden, weitläufigen und strukturarmen Landwirtschaftsflächen finden sich auch keine relevanten Strukturen für die Nahrungssuche oder als Leitlinien für Fledermäuse. Lediglich am Ortsrand von Praunheim werden die dort vorhandenen Gehölzstrukturen durch Zwergfledermäuse zur Jagd genutzt. In den Gehölzbeständen entlang des Westerbachs ist das Vorhandensein von Quartieren denkbar, da dort Bäume mit Höhlen und Spalten erfasst wurden. Quartiere an Gebäuden oder vorhandenen Brückenbauwerken sind im Eingriffsbereich keine bekannt.

Da keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse nachgewiesen wurden, jedoch ein durchschnittliches Vorkommen von Fledermausarten vorliegt, wird die Bedeutung des Raums für die Fledermausfauna insgesamt mit mittel eingestuft.

Feldhamstervorkommen konnten, obwohl die Habitateignung in den Feldfluren von Praunheim, Eschborn und Sulzbach gegeben ist, nicht nachgewiesen werden. Zudem wurden in den vergangenen Jahren auch keine Beobachtungen von Feldhamstern aus den untersuchten Gebieten gemeldet. Betrachtet man alle vorliegenden Erkenntnisse zum Feldhamster aus den untersuchten Teilräumen und sieht sie im Kontext mit den insgesamt aus dem weiteren Umfeld vorliegenden Ergebnissen der letzten Jahre und den Eignungen der Teilräume, so ist zu folgern, dass aktuell in keinem der Teilräume noch mit einem Vorkommen der Art zu rechnen ist. Der funktionale Wert des Untersuchungsraums für den Feldhamster ist daher als gering zu bewerten.

Habitateignungen für andere (artenschutzrelevante) Säugerarten sind im Untersuchungsraum nicht gegeben.

5.2.1.2.2 Reptilien

Als Reptilienart des Anhangs IV der FFH-Richtlinie wurde im Untersuchungsraum lediglich die Zauneidechse nachgewiesen. Deren Habitate befinden sich vor allem im Bereich der Eisenbahnstrecke 3611 nordwestlich von Praunheim und südöstlich des

Gewerbegebiets Eschborn Ost entlang der Feldwege auf Höhe des Autobahnkreuzes „Nordwestkreuz Frankfurt“. Da sowohl juvenile als auch adulte Tiere nachgewiesen werden konnten und die Entfernung zwischen beiden Fundorten ca. 500 Meter beträgt, ist davon auszugehen, dass es sich um eine genetisch zusammenhängende lokale Population handelt. Die gleiche Einschätzung gilt für die weiteren Fundorte auf einer Streuobstwiesenbrache nordwestlich von Sossenheim (am Sulzbach) und in den Ackerrandbereichen nördlich von Sossenheim am ehemaligen „US-Camp Phoenix“.

Am Bf. Oberursel konnten im Bereich des geplanten ESTW keine Eidechsen nachgewiesen.

In Praunheim wurden im Rahmen der Untersuchungen zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Frankfurt Nordwest“ zwischen der Ludwig-Landmann-Straße und dem Endpunkt der U7 innerhalb einer Ruderalflur Zauneidechsen nachgewiesen.

Mit dem Vorkommen weit verbreiteter Reptilienarten, wie der besonders geschützten Ringelnatter oder Blindschleiche, muss in den im Untersuchungsraum gelegenen Bächen gerechnet werden, auch wenn kein Nachweis gelang.

Der Wert des Untersuchungsraumes im Hinblick auf die Eignung als Lebensraum für Reptilien wird mit mittel eingestuft, weil es nur einzelne durch Zauneidechsen besiedelte Habitate gibt. Die einzelnen Teilpopulationen sind voneinander getrennt und relativ klein.

5.2.1.2.3 Amphibien

Die Untersuchungen der Amphibienfauna an den stehenden und fließenden Gewässern des Untersuchungsraumes haben Nachweise der besonders geschützten Arten Teichmolch (jeweils 2 Exemplare an zwei Parkteichen bei Eschborn) und Erdkröte (zwei wandernde Exemplare auf der Ausgleichsfläche am Sulzbach nördlich der BAB 66, die den Untersuchungsraum als Nahrungshabitat oder Aufenthaltsort nutzen) erbracht. Trotz intensiver Suche konnten keine Fortpflanzungsstätten innerhalb des Untersuchungsraumes nachgewiesen werden.

Der funktionale Wert des Untersuchungsraumes im Hinblick auf die Eignung als Lebensraum für Amphibien wird mit gering bewertet, da die neu angelegten Gewässer aufgrund des Schotterbetts und des Fehlens schützender Ufer- und Wasservegetation keine gute Habitatqualität aufweisen.

5.2.1.2.4 Avifauna – Brutvögel

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 53 Arten erfasst. Für 43 Arten besteht ein Brut- oder Revierhinweis, vier Arten sind als Durchzügler einzustufen und weitere

sechs Arten nutzen das Gebiet nur als Nahrungsraum (vgl. Anlage 19.1.1c - Erläuterungsbericht zum LBP, Tabelle 16, S. 53). Sechs der nachgewiesenen Arten, davon drei Brutvogelarten, befinden sich landesweit in einem schlechten, weitere 14 Arten, davon zehn Brutvogelarten, befinden sich in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Alle anderen kartierten Vogelarten werden in Hessen mit einem günstigen Erhaltungszustand bewertet.

Die häufigsten wertgebenden Brutvögel in den siedlungsnahen Gebüsch- und Gehölzbeständen waren Klappergrasmücke und Gartenrotschwanz, zudem kamen dort auch Bluthänflinge, Gelbspötter und Feldsperlinge vor. Ein flächendeckendes Vorkommen der Feldlerche mit durchschnittlichen Siedlungsdichten konnte in den landwirtschaftlich geprägten Offenlandbereichen zwischen Praunheim und Eschborn (32 Brutpaare auf ca. 100 ha) und zwischen Eschborn und Sossenheim (7 Brutpaare auf ca. 35 ha) nachgewiesen werden.

In den Siedlungsbereichen konnten zahlreiche Reviere des wertgebenden Haussperlings und Girlitz festgestellt werden. Die Rauchschnalbe brütete 2013 nordwestlich von Praunheim an einem Pferdestall. Ein Eisvogel brütete vermutlich am Sulzbach, ein konkreter Brutplatz und damit -Nachweis konnte allerdings nicht festgestellt werden.

Für die Avifauna wird der Untersuchungsraum als mittel bewertet, weil durchschnittlich viele Arten der Roten Liste, darunter auch einige streng geschützte Arten, erfasst werden konnten.

5.2.1.2.5 Heuschrecken

Im Untersuchungsbereich konnten insgesamt 10 Heuschreckenarten nachgewiesen werden.

Auf der im Bereich des Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe untersuchten sandig-kiesigen Brachfläche mit Pionierbewuchs wurden eine große Population der nach dem BNatSchG besonders geschützten, nach der Roten Liste Deutschlands als stark gefährdet und in Hessen als vom Aussterben bedroht geführten Blauflügeligen Sand-schrecke (*Sphingonotus caeruleus*) sowie der weit verbreitete Nachtigall-Grashüpfer (*Chorthippus biguttulus*) kartiert.

Auf der Probefläche bei Praunheim (langgrasige Feldränder und Streuobstwiesen) wurden insgesamt fünf Heuschreckenarten, darunter der nach den Roten Listen Deutschlands bzw. Hessens als stark gefährdet geltende Buntbäuchige Grashüpfer (*Omocestus rufipes*) und der in Hessen als gefährdet geltende Heidegrashüpfer (*Stenobothrus lineatus*), kartiert.

Am Sulzbach nahe der BAB 66 wurden eine Streuobstwiese, eine Ruderalbrache und

entlang von Bachufersäumen beprobt. Bei den insgesamt acht nachgewiesenen Heuschreckenarten handelt es sich vorwiegend um typische Vertreter der trockenen bis mittelfeuchten Wiesen und Weiden. Neben weit verbreiteten Arten wurden die in Hessen als gefährdet geltenden Wiesengrashüpfer (*Chorthippus dorsatus*) und Heidegrashüpfer (*Chorthippus lineatus*) festgestellt.

Das Ergebnis der Kartierung zeigt, dass im Verhältnis zu der sonstigen Situation in Deutschland in den Probeflächen bei Praunheim und Sulzbach durchschnittlich viele Arten der Roten Liste nachgewiesen wurden. Diese Flächen werden entsprechend als mittel bewertet.

5.2.1.2.6 Libellen

Im gesamten Untersuchungsraum wurden am Sulzbach, am Westerbach und am Dornbach insgesamt sechs Libellenarten (Blaugrüne Mosaikjungfer, Frühe Adonislibelle, Gebänderte Prachtlibelle, Hufeisen-Azurjungfer, Plattbauch, Weidenjungfer) nachgewiesen. Von diesen Arten wird lediglich die Gebänderte Prachtlibelle (*Calopteryx splendens*), die entlang des Westerbachs festgestellt wurde, auf der Roten Liste Deutschland auf der Vorwarnliste geführt.

Insgesamt wurden nur wenige und weit verbreitete Libellenarten im Untersuchungsraum dokumentiert. Der funktionale Wert von Dornbach, Westerbach und Steinbach ist aufgrund der sehr wenigen Arten und der geringen Habitatqualität für Libellen als sehr gering einzustufen. Der Funktionale Wert des Sulzbachs ist als gering zu bewerten. Hier gibt es zwar eine höhere Anzahl nachgewiesener Arten, wertgebende Arten fehlen aber.

5.2.1.2.7 Nachtkerzenschwärmer

Nachtkerzenschwärmer konnten im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt werden. Aufgrund fehlender Nachweise wird der Wert des Untersuchungsraums als sehr gering eingeschätzt.

5.2.1.2.8 Fische und Makrozoobenthos

Die Beurteilung der Fisch- und Makrozoobenthosfauna in Sulzbach, Westerbach und Steinbach erfolgte unter Auswertung der Datenbank des HLNUG zu den Monitoringergebnissen für die genannten Gewässer. Hinsichtlich der Makrozoobenthos wurden im Zuge der Erfassung verschiedene Stellen je Bach untersucht.

Während sich die ökologische Zustandsklasse des Sulzbaches in dem untersuchten Abschnitt von schlecht (2007) bis zum Jahr 2015 zu mäßig verbesserte, verharrte der Zustand des Westerbaches in einem schlechten ökologischen Zustand. Im Westerbach konnten keine besonders oder streng geschützten bzw. in der Roten Liste ge-

fürten Fischarten nachgewiesen werden. Im Sulzbach wurden ein Exemplar des besonders geschützten Aals (*Anguilla anguilla*) und die nach Anhang II der FFH-RL geschützte Groppe (*Cottus gobio*) nachgewiesen, ansonsten finden sich auch hier nur allgemein verbreitete Arten ohne besonderen Schutz- oder Gefährdungsstatus.

Der Steinbach war sowohl im Jahr 2009 als auch im Jahr 2012 ausgetrocknet, so dass keine Fischbestände vorhanden waren und der ökologische Zustand des Gewässers mit schlecht bewertet wurde.

Die ökologische Zustandsklasse der untersuchten Gewässerabschnitte befindet sich auch im Hinblick auf die Makrozoobenthosfauna in einem unbefriedigenden bis schlechten ökologischen Zustand mit einer geringen Artenzusammensetzung. Lediglich in den Untersuchungsabschnitten Sulzbach Sossenheim-Nord und Westerbach konnte eine mittlere Artenvielfalt festgestellt werden. Mit Ausnahme der im Steinbach am nördlichen Ortsrand von Praunheim nachgewiesenen Köcherfliegenart (*Stenophylax permistus*), die in der Roten Liste Hessen auf der Vorwarnstufe geführt wird, konnten nur ungefährdete Arten ohne besonderen Schutzstatus erfasst werden.

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 eine durchschnittliche Bedeutung zu.

5.2.1.4 Schutzgebiete

Innerhalb des Untersuchungsraumes liegen die bestehenden Ausgleichs- und Ersatzflächen (Stadt Frankfurt) zwischen Praunheim und der BAB 5, die Aue des Westerbachs, die Sulzbachwiesen südlich der BAB 66 und die westlich gelegenen Bereiche um den Friedhof Höchst im Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“.

Die vorgenannten Flächen liegen überwiegend in der Zone II des Gebiets. Als Schutzzweck ist in der Zone II nach § 2 der Verordnung über das oben genannte Landschaftsschutzgebiet vom 12. Mai 2010 (St.Anz. 22/2010, S. 1508), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Oktober 2017 (St.Anz. 46/2017, S. 1100) u. a. der Schutz und die Förderung artenreicher Lebensräume u. a. in den Auenbereichen, sowie von Streuobstbeständen, Mauerrasen, Quellfluren und naturnahen Waldbeständen benannt. Darüber hinaus sind die natürliche Vegetation und die vielfältigen Biotopstrukturen als Lebensstätten und Standort zahlreicher Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.

Weitere für die Beurteilung der Umweltauswirkungen relevante besonders geschützte bzw. schützenswerte Gebiete oder Landschaftsteile – bspw. Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke, Alleen u. ä. – sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

5.2.2 Auswirkungen

5.2.2.1 Pflanzen

5.2.2.1.1 Baubedingte Auswirkungen

Hauptsächlich für die Baustelleneinrichtung und für Baustraßen werden Flächen im Umfang von ca. 20 ha in Anspruch genommen.

Im Wesentlichen handelt es sich bei den in Anspruch genommenen Biotoptypen um intensiv bewirtschaftete Äcker und intensiv genutztes Grünland.

Unter den mittelwertigen Biotoptypen, die baubedingt in Anspruch genommen werden, nehmen Hecken-/ und Gebüschpflanzungen sowie bewachsene Feldwege den größten Anteil ein. Daneben werden Grünland-Biotope, Streuobstwiesenbrachen, Schlagfluren, arten- und strukturreiche Hausgärten sowie strukturarme, gärtnerisch gepflegte Anlagen im besiedelten Bereich bauzeitlich beeinträchtigt.

Auf einer geplanten BE-Flächen westlich des Westerbaches in der Nähe des Eschborner Dreiecks (s. Konflikt Ko5, Anlage 19.1.2.6b, Blatt 3 der Planunterlagen) befinden sich auf einer Ruderalflur teils große Bestände des besonders geschützten Tausendgüldenkrauts (*Centaurium erythraea*).

Bei km 3,1 wird eine junge Aufforstungsfläche (Biototyp Nr. 01.127) im Umfang von 186 m² bauzeitlich in Anspruch genommen.

Im Bereich einer bestehenden Ausgleichsmaßnahme nördlich von Praunheim, im Bereich des B-Plans 246 der Stadt Eschborn und dem angrenzenden Parkplatz Düsseldorfstraße sowie östlich des Haltepunkts Eschborn Süd gehen baubedingt insgesamt 15 Einzelbäume verloren bzw. können nicht mehr in der im Bebauungsplan vorgesehenen Weise gepflanzt werden.

Im Hinblick auf das gesetzlich geschützte Biotop eines Ufergehölzes am Westerbach südöstlich von Eschborn (Nr. 305/622) kommt es zu bauzeitlichen Eingriffen in die bestehende Ufergehölzvegetation durch Rückschnitte, Rodungen o. ä. Weitergehende Beeinträchtigungen des angrenzenden Ufergehölzes können ohne Schutzmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Letzteres gilt auch im Hinblick auf den Gehölz-Ruderalvegetation-Komplex in einer Lehmgrube nördlich von Praunheim (Biotopkomplex-Nr. 12), da sich das Baufeld dem geschützten Biotop bei Bau-km 2,3 auf 7 bis 9 Meter nähert.

5.2.2.1.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt werden ca. 16 ha Vegetationsflächen in Anspruch genommen.

Ein Großteil entfällt auf intensiv genutzte Ackerflächen (ca. 11 ha). Daneben werden weitere geringwertige Biototypen (befestigte und begrünzte Flächen, bereits versiegelte Flächen, Schotter-, Kies- u. Sandwege, Teile einer Baumschule, Brombeergebüsche und Straßenränder) dauerhaft in Anspruch genommen.

Unter den mittelwertigen Biototypen, die anlagebedingt in Anspruch genommen werden, sind strukturarme gärtnerisch gepflegte Anlagen im besiedelten Bereich, ausdauernde Ruderalfluren meist frischer Standorte, bewachsene Feldwege und Hecken-/Gebüschpflanzungen. Des Weiteren sind intensiv genutzte Frisch- und Wirtschaftswiesen, naturnahe Grünlandeinsaat, Gehölzsukzession und Streuobstwiesenbrachen betroffen.

An hochwertigen Biototypen werden trockene bis frische, basenreiche, voll entwickelte Gebüsch, Hecken, Säume heimischer Arten sowie Wiesenbrachen und ruderalen Wiesen beansprucht.

Im Bereich der Überführung über die BAB 5 geht auf Praunheimer Gemarkung eine junge Aufforstungsfläche im Umfang von insgesamt 772 m² verloren.

Darüber hinaus werden anlagebedingt insgesamt 34 Einzelbäume im Bereich einer bestehenden Ausgleichsmaßnahme nördlich von Praunheim, im Bereich des in Auf-

stellung befindlichen B-Plans 696, auf dem Parkplatz Düsseldorfer Straße und am südöstlichen Ende von Eschborn (Straße Helfmann-Park) gefällt bzw. können nicht mehr in der im Bebauungsplan vorgesehenen Weise gepflanzt werden.

Das unter dem besonderen Schutz des § 30 BNatSchG stehende Biotop „Ufergehölz am Westerbach südöstlich von Eschborn“ wird zur Errichtung einer Pfeilergründung des zur Überführung des Westerbaches und seines Überflutungsgebiets vorgesehenen Brückenbauwerkes anlagebedingt im Umfang von 40 m² dauerhaft in Anspruch genommen.

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 Baufeldfreimachung eine Bauzeitenregelung (V1) vorgesehen. Außerdem sind zum Schutz angrenzender Vegetation Vegetationsschutzzäune (V3) und Einzelbaumschutzmaßnahmen (V4) geplant. Der Samenbestand des Tausendgüldenkrauts soll durch eine gesonderte Behandlung des Oberbodens oder ein Umsetzen von Individuen (V8) gesichert werden.

Eine umweltfachliche Bauüberwachung (V7) kontrolliert die korrekte Umsetzung aller natur- und artenschutzfachlichen Maßnahmen.

Auf den bauzeitlich beeinträchtigten Flächen werden die dargestellten Wiederherstellungsmaßnahmen durchgeführt. Die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G3 beinhalten die Gestaltung der entstehenden Bahnböschung. Die Grünlandeinsaat mit Gehölzpflanzung auf einer Straßenböschung sowie einer Ansaat südlich des Haltepunkts Eschborn Süd ist als Maßnahme G6 geplant. Als Kompensation ist u. a. die dauerhafte Herrichtung von Biotopen für die Zauneidechsen (K1, K2) mit Grünlandanssaten und einzelnen Gebüschern vorgesehen. Der Verlust von Gehölzen, Einzelbäumen und der Aufforstungen werden durch die Maßnahmen K4 (Neuanlage einer Streuobstwiese), K10 (Anpflanzung von Gebüschern), K12 (Waldneuanlage Herchenrode), K18 (Ersatz von Bäumen) und K19 (Neuanlage Ufergehölz) kompensiert. Außerdem werden als Ökokontomaßnahmen die Anlage eines Teichs im Fechenheimer Mainbogen (K13) und der Amphibienzaun Wildsachsen (K14) für die Kompensation herangezogen.

Das verbleibende Kompensationsdefizit im Umfang von 281.194 Biotopwertpunkten wird durch eine Ausgleichs-/Ersatzmaßnahme kompensiert, zu deren Durchführung sich die Hessische Landgesellschaft mbH (HLG) mit Freistellungserklärung vom

7. März 2023 mit befreiender Wirkung für die Vorhabenträgerin verpflichtet hat (§ 5 Abs. 6 KV).

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 Ökokontomaßnahmen bzw. durch die HLG 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 Fledermäuse

Baubedingte Auswirkungen

Grundsätzlich denkbar sind nachteilige Auswirkungen auf Fledermäuse durch temporäre Lichtemissionen im Bereich der Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen, da manche Arten ausgeleuchtete Bereiche weniger häufig frequentieren oder gar ganz meiden. Da im Untersuchungsraum kein für das Überleben der Arten im Betrachtungsgebiet notwendiges Jagdgebiet überbaut oder durchschnitten wird, und die Bautätigkeiten außerhalb der Nachtstunden stattfinden, ist mit keinen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Entsprechendes gilt in Bezug auf den Baulärm, zumal es diesem für eine nachhaltige negative Beeinflussung des Jagderfolges an Intensität und Kontinuität fehlt.

Eine Rodung bzw. ein Rückschnitt von Gehölzen im Bereich der Baustelle bzw. der BE-Flächen ist lediglich in geringem Umfang erforderlich. Die Betroffenheit von potentiellen Höhlenbäumen kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben für Gleisanlagen, Hochbauten, Oberleitungen, Brückenbauwerke, neue Haltepunkte etc. erfordert ebenfalls nur in geringem Umfang Rodungen, wobei vorwiegend Gebüsche und Feldhecken betroffen sind, die kein Quartierpotenzial aufweisen. Gleichwohl ist eine Betroffenheit potentieller Höhlenbäume und von Quartieren an Bauwerken für Fledermäuse nicht

auszuschließen.

Eine Beeinträchtigung durch die Zerschneidung von Flugrouten oder Leitlinien von Fledermäusen ist, wenn überhaupt, dann nur kleinräumig, zu erwarten.

Von einem Kollisionsrisiko für Fledermäuse durch die technische Anlage, insbesondere die Fahrleitungsanlage, ist nicht auszugehen, weil es sich um statische und damit für die Fledermäuse gut wahrnehmbare Anlagen handelt.

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.

Betriebsbedingt entstehen Lärm- und Lichtemissionen, die Fledermäuse grundsätzlich beeinträchtigen können. Diese Beeinträchtigungen treten allerdings nur kurzzeitig während der Zugvorbeifahrt und damit nicht dauerhaft auf. Beeinträchtigungen durch die Beleuchtung der Haltepunkte sind nicht zu erwarten, weil die Haltepunkte innerhalb oder zumindest am Rand von Siedlungen mit bereits vorhandener Straßenbeleuchtung liegen und daher keine über die Vorbelastung hinausgehenden Beeinträchtigungen eintreten werden. Überdies wurden in den Siedlungsrandbereichen nur Fledermausarten nachgewiesen, die an Siedlungen mit nächtlichen Lichtquellen gewöhnt sind und durch diese nicht beeinträchtigt werden.

Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen

Im Rahmen der Vermeidungsmaßnahme V1 sind eine Bauzeitenregelung, die Kontrolle von Höhlenbäumen und Bauwerken vorgesehen, um zu vermeiden, dass Fledermäuse in potenziellen Quartieren zu Schaden kommen oder erheblich gestört werden. Es sind auch weitere Maßnahmen für den Fall, dass im Zuge der Kontrollen Fortpflanzungs- und Ruhestätten angetroffen werden, vorgesehen (z.B. Bauausschlusszeiten, vorsichtiges Fällen nicht kontrollierbarer Bäume unter Beteiligung der Umweltfachlichen Bauüberwachung (V7), Bereitstellen von Ersatzquartieren im Um-

feld). Als Maßnahme V9 ist zudem eine insektenschonende Baustellen- und Haltepunktbeleuchtung geplant.

Bewertung

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

5.2.2.2 Reptilien

Baubedingte Auswirkungen

Im Bereich des aus Gründen der Hindernisfreiheit zu versetzenden Freileitungsmastes an der bestehenden Eisenbahnstrecke nach Bad Homburg (Ostseite) befindet sich ein Zauneidechsen-Vorkommen.

Im Zusammenhang mit den Erdarbeiten für die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik an der Bestandeseisenbahnstrecke 3611 ist nicht auszuschließen, dass Habitate der Zauneidechse beeinträchtigt werden.

Am Bauanfang bei km 2,3 nähert sich das Baufeld dem gesetzlich geschützten Biotop „Gehölz-Ruderalvegetation-Komplex in einer Lehmgrube nördlich Praunheim“ an. In diesem Bereich ist ebenfalls mit dem Vorkommen von Zauneidechsen zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Als Folge der anlagebedingten Flächeninanspruchnahme gehen ca. 4.000 m² Zauneidechsen-Lebensräume verloren [ca. 1.800 m² als Folge der Anbindung der RTW an die vorhandene Eisenbahnstrecke 3611 (km 9,0 – 9,6 der Bestandsstrecke) und ca. 2.200 m² entlang der Saumbereiche südlich der Baumschule auf Höhe des Nordwestkreuzes Frankfurt (Bau-Km 4,7–4,8)].

Betriebsbedingte Auswirkungen

Erhebliche nachteilige betriebsbedingte Umweltauswirkungen auf die Zauneidechsenvorkommen sind nicht zu erwarten. Ihr regelmäßiges Vorkommen an Bahnanlagen unmittelbar im Böschungsbereich belegt, dass ihre Störimpfindlichkeit vergleichsweise gering ist, so dass die zusätzlichen Schall- und Erschütterungsimmissionen keine Beeinträchtigung der angrenzenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten erwarten lassen.

Auch das Risiko betriebsbedingter Tötungen von Zauneidechsen liegt bei der prognostizierten Verkehrsbelastung der RTW im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos wildlebender Tiere in der Kulturlandschaft (vgl. insoweit auch die Ausführungen zu Fledermäusen) und erfährt auch mit Blick auf die Vorbelastung durch die in weiten Teilen

parallel verlaufenden Verkehrswege der BAB 5 und der BAB 66 sowie der Eisenbahnstrecke 3611 keine signifikante Erhöhung.

Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen

Für Zauneidechsen werden zur Vermeidung von Tötungen bei der Baufeldfreimachung und den Bauarbeiten eine Vergrämung – unattraktives Gestalten von Zauneidechsenflächen (Pessimierung von Lebensräumen) - mit gleichzeitigem Umsetzen von Zauneidechsen auf Maßnahmenflächen, durchgeführt (V2, V6). Außerdem sind in der Maßnahme V3 auch Reptilienschutzzäune enthalten, durch die ein Einwandern von Eidechsen ins Baufeld vermieden werden soll. Für die Verbringung der Eidechsen während der Bauphase wird als temporärer Lebensraum die Maßnahme K17 angelegt. Darüber hinaus werden zum dauerhaften Ausgleich zwei Ersatzhabitate (Gleiseinschlussflächen nordöstlich von Eschborn) geschaffen, in die die betroffenen Tiere nach Bauabschluss umgesiedelt werden.

Die Arbeiten zur Verlegung der Erdkabel an der Strecke 3611 nach Bad Homburg sind – soweit technisch möglich - vom Gleis aus vorzunehmen, damit die Beeinträchtigungen (v. a. im Hinblick auf geschützte Arten) so gering wie möglich sind. Des Weiteren sind die Arbeiten innerhalb der Aktivitätsphasen der Zauneidechsen vorzunehmen, damit möglicherweise angetroffene Tiere beim Beginn der Arbeiten flüchten können. Der Bauvorgang wird kurz vor und während der Arbeiten (Aushebung des Grabens und Einsetzen des Betonteils, das die Kabel aufnimmt) durch die Umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert. Bei der Kontrolle angetroffene artenschutzrechtlich relevante Tiere, z. B. Zauneidechsen, werden abgefangen und aus dem Eingriffsbereich verbracht. Die Verlegung der Kabel erfolgt händisch.

Bewertung

Bei den Reptilien sind bei Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu befürchten.

5.2.2.2.3 Amphibien

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Amphibienfauna können mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Anlagebedingte Auswirkungen auf Amphibien können ebenfalls ausgeschlossen werden, weil in Gewässer nicht eingegriffen wird und mit dem Vorhaben kein über die bereits durch die Autobahntrasse bestehende Barriere hinausgehendes Wanderhindernis geschaffen wird.

5.2.2.2.4 Avifauna - Brutvögel

Baubedingte Auswirkungen

Als Baustraßen werden vorwiegend bestehende Feld- und Wirtschaftswege genutzt und zu diesem Zweck geringfügig verbreitert, nach Abschluss der Baumaßnahme jedoch wieder zurückgebaut. Diesbezüglich sind keine Konflikte zu erwarten.

Durch baubedingte Flächeninanspruchnahmen (BE-Flächen) geht ein Brutplatz der Feldlerche (nordöstlich von Eschborn).

Nachteilige Auswirkungen durch die bauzeitlich entstehenden Stäube und Abgase sind in Bezug auf Vögel nicht zu erwarten. Die nachgewiesenen Vogelarten gelten auch nicht als besonders lärmempfindlich gegenüber Straßenlärm. Es ist davon auszugehen, dass diese Aussage auch in Bezug auf den Baulärm gilt, zumal die vorhandenen Vogelarten bereits heute erheblichen Lärmemissionen der angrenzenden Verkehrswege (BAB 66, BAB 5, Bahnstrecke 3611) ausgesetzt sind.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme geht nördlich der BAB 66 auf Höhe der Ausfahrt 17 Eschborn je ein Brutplatz des Gelbspötters und der Klappergrasmücke verloren.

In Bezug auf die Feldlerche ist neben der direkten Flächeninanspruchnahme auch eine Scheuchwirkung durch Abstandsverhalten zu Dämmen, Böschungen und Gebäuderiegeln (Einschränkung des Blickfelds) zu betrachten. Unter Berücksichtigung der wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Abstandsverhalten der Feldlerche in Bezug auf derartige Strukturen hat die Vorhabenträgerin in einer worst-case-Betrachtung für die im Vergleich dazu deutlich geringeren Wirkungen der RTW-Dämme und Böschungen für einen Bereich von 100 Metern um die Trasse eine Abnahme der Habitateignung für Feldlerchen angenommen. In dem so festgelegten Wirkungsbereich entfallen neben der baubedingt betroffenen Fortpflanzungsstätte fünf weitere Brutreviere.

Als Folge der neuen Fahrleitungsanlage besteht für Vögel grundsätzlich das Risiko von Kollisionen mit dem Fahrdraht oder der Speiseleitung bzw. von Tierverlusten durch Überspannungsschäden beim Ansitz.

Betriebsbedingte Auswirkungen

An Bahnstrecken besteht grundsätzlich ein signifikantes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko vor allem für in niedriger Höhe jagende Greifvögel und Eulen. Von diesen Arten kommt im Untersuchungsraum nur der östlich von Praunheim brütende Mäusebussard vor. Für diese Art ist in der Literatur anerkannt, dass sie an Bahnrassen und Straßen häufig nach überfahrenen Kleinsäufern sucht und hierdurch selber einem erhöhten

Kollisionsrisiko ausgesetzt ist. Im Brut- und Jagdrevier des Mäusebussards verlaufen allerdings bereits mehrere hochfrequentierte, das Kollisionsrisiko im Naturraum bestimmende Verkehrswege (insb. BAB 5, BAB 66, Eisenbahnstrecke 3611). Die Neubaustrasse wird mit im Vergleich zu den Autobahnen wenigen, zudem deutlich langsameren Fahrzeugen befahren. Es kommt hinzu, dass aufgrund der Vorbelastung im Untersuchungsraum von einer gewissen Gewöhnung der Tiere an die Gefährdungssituation ausgegangen werden kann. Unabhängig davon stehen der Art weiterhin weitläufige, vom Vorhaben ungestörte Bereiche als Nahrungshabitat zur Verfügung.

Für alle anderen im Untersuchungsbereich vorkommenden Arten ist eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos als Folge des Vorhabens nicht zu erwarten, das Risiko einzelner Individuen liegt im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos wildlebender Arten in der Kulturlandschaft. Einerseits ist für diese Arten kein besonderes Kollisionsrisiko bekannt, andererseits ist die Zerschneidungswirkung aufgrund der Vorbelastung und engen Bündelungslage mit vorhandenen Verkehrswegen und damit einhergehend das Risiko kollisionsbedingter Tötungen deutlich geringer als bei einer vollkommenen Neuzerschneidung eines Gebietes.

Betriebsbedingte Lärmemissionen können Vögel grundsätzlich beeinträchtigen. Die Lärmeinwirkungen treten aber nur gelegentlich für die Dauer der Vorbeifahrt eines Zuges auf. Bei den prognostizierten Zugzahlen sind die Pausen zwischen den Vorbeifahrten ausreichend, um die innerartliche Kommunikation selbst bei lärmempfindlichen Arten zu gewährleisten, so dass diesbezüglich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind (vgl. dazu Garniel et al., 2007).

Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen

Um die Tötung von Individuen und die Zerstörung von Gelegen/Eiern zu vermeiden, wird eine Bauzeitenregelung (Maßnahme V1) vorgesehen, die die Rodung von Gehölzen außerhalb der Vegetationsperiode (01.10. bis 28.02.) und die Baufeldfreimachung im Bereich der Feldlerchenvorkommen außerhalb der Brutzeit der Art (August bis März) vorsieht.

Für die Feldlerche ist die vorlaufende Kompensationsmaßnahme K9_{CEF} „Anlage von Kombinationsbrachen (Bunt- und Schwarzbrachen)“ in Eschborn und Sulzbach im Umfang von ca. 20.285 m² vorgesehen. Für die gehölzbrütenden Arten werden mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen K10 (Anpflanzung von gebietseigenen und standortgerechten Gebüschern mittlerer Standorte in Praunheim, 3.782 m²) und K1 (Anlage eines Zauneidechsen- und Klappergrasmücken-Ersatzlebensraums) neue Gebüsche aus einheimischen Sträuchern entwickelt.

Das Kollisions- bzw. Tötungsrisiko kann durch die geplante Ausführung der Fahrleitungsanlage in Anlehnung an die Ril 997.9114 der DB Netz AG wirksam vermieden werden.

Bewertung

Durch die Bauzeitenregelung und die Gestaltung der Fahrleitungsanlage können Verluste von Nestern oder Tötungen von Vögeln wirksam vermieden werden. Durch die Kompensationsmaßnahmen wird sichergestellt, dass die ökologischen Funktionen der vom Vorhaben betroffenen Ruhe- und Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang erhalten werden. Alle weiteren, anlagebedingt möglicherweise betroffenen Vogelarten sind nicht gefährdet, weit verbreitet, allgemein häufig und ihre Populationen befinden sich sowohl auf lokaler als auch auf biogeografischer Ebene in einem günstigen Erhaltungszustand. Beeinträchtigungen sind für diese also auszuschließen.

5.2.2.2.5 Heuschrecken

Bei dem Bauvorhaben kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Artengruppe, weil kein Eingriff in Flächen mit wertgebenden Arten erfolgt.

5.2.2.2.6 Libellen

Die erfassten Libellenarten wurden an den Fließgewässern nachgewiesen. Es erfolgen keine Eingriffe in die Gewässer. Somit sind keine erheblichen 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 Fische und Makrozoobenthos

Baubedingte Auswirkungen

Im Bereich des Westerbaches sind Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen. Die Vorhabenträgerin stellt sicher, dass von den Baumaschinen keine Betriebsstoffe in die Gewässer eingetragen werden und zur Minimierung von Staubeinträgen die Flächen feucht gehalten werden. Die Schadstoffemissionen der Baumaschinen und –fahrzeuge können in Bezug auf nachteilige Auswirkungen auf die Fisch- und Makrozoobenthosfauna vernachlässigt werden.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingte Eingriffe in den Steinbach, den Sulzbach und den Westerbach erfol-

gen nicht. Die Lichtverhältnisse in dem durch ein neues Brückenbauwerk überspannten, bereits heute durch Ufergehölze stark beschatteten Westerbach werden sich nicht nachteilig verändern.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die Emissionen aus dem Bahnbetrieb sind vornehmlich auf den Abrieb von Rad, Schiene und Fahrleitung (Schwermetalle) sowie auf Tropfverluste und Schmierstoffe (Kohlenwasserstoffe) zurückzuführen. Die Emissionen sind jedoch so gering, dass ein möglicher Stoffeintrag in den Westerbach beim Überfahren des Brückenbauwerkes zu vernachlässigen ist und zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen führt.

5.2.2.3 Biologische Vielfalt

Das Tatbestandsmerkmal der biologischen Vielfalt steht in engem Zusammenhang mit den Schutzgütern Tiere und Pflanzen. Um nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Artenvielfalt auszuschließen, sieht die Planung der Vorhabenträgerin die in den Maßnahmenblättern beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation vorhabenbedingter Eingriffe vor, mittels derer die Strukturvielfalt erhalten und eine Aufwertung des Raumes bewirkt werden soll. Der Austausch zwischen Populationen der planungsrelevanten Arten wird durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt bzw. durch geeignete Maßnahmen kompensiert. Die zusätzliche Heranziehung von Ökokontomaßnahmen trägt zur Stützung der Vielfalt im weiteren Umfeld des Vorhabens bei.

5.2.2.4 Auswirkungen auf Schutzgebiete

Durch das Vorhaben kommt es zu bau- und anlagebedingten Eingriffen in das Landschaftsschutzgebiet "Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main" (Zone II). Der größte Teil dieser Eingriffe mit 1,8 ha ist baubedingt, so dass sichergestellt wird, dass die Flächen nach Bauende wiederhergestellt werden (siehe LBP, Kap. 8.3.3 W1-W18). Ein geringer Anteil (ca. 1,0 ha) wird überbaut (Gleisanlagen, Versiegelung). Wegen der umfangreichen Eingrünungsmaßnahmen und Neupflanzungen (s. Kap. 8.3.4), von denen allein die Begrünung der Böschungen und Entwässerungsmulden ca. 0,5 ha ausmachen, werden die Eingriffe jedoch als nicht erheblich eingestuft. Die Trasse durchschneidet eine Teilfläche des LSG (Zone II) am Rande an zwei Stellen (ca. bei km 2,8 und ca. bei km 3,2 bis 3,3). Aufgrund der Flächengröße und Lageverhältnisse ist das jedoch nicht als Fragmentierung des LSG anzusehen.

Auswirkungen auf NATURA 2000-Schutzgebiete gehen mit dem Vorhaben nicht einher.

5.2.3 Bewertung

Die mit dem Vorhaben verbundene bauzeitliche Flächeninanspruchnahme im Umfang von ca. 20 ha und die ursprünglich vorhandenen Biotoptypen werden mittels der vorgesehenen Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten im Umfang des Voreingriffszustands wiederhergestellt.

Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme wird mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie der zum Ausgleich des verbleibenden Defizits in das Verfahren eingebrachten Ökokontomaßnahme kompensiert.

Der anlagebedingte und damit dauerhafte Eingriff in das LSG Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main umfasst eine Fläche von ca. 1,0 ha und ist damit im Vergleich zu der Gesamtfläche des Landschaftsschutzgebiets von 10.850 ha verschwindend gering. Die randliche Durchschneidung des LSG führt mit Blick auf die Größe der Überbauung und die Lageverhältnisse zu keiner Fragmentierung des Schutzgebietes. Die umfangreich vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen, die der Eingrünung oder sonstigen landschaftsgerechten Einbindung der RTW-Anlagen dienen, minimieren die Eingriffe, so dass diese im Ergebnis als nicht erheblich bewertet werden.

Auch im Hinblick auf die von dem Vorhaben betroffenen Tierarten ist unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes sichergestellt, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nicht vermieden werden können, vollständig kompensiert werden.

Die Verwirklichung von Verbotstatbeständen in Bezug auf die von dem Vorhaben betroffenen, dem besonderen Artenschutzrecht unterliegenden Tierarten kann mittels der vorgesehenen, zum Teil auch vorlaufenden Maßnahmen vermieden werden. Außerdem werden die ökologischen Funktionen der von dem Vorhaben in Anspruch genommenen Ruhe- und Fortpflanzungsstätten für die betroffenen Tierarten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die biologische Vielfalt sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht zu erwarten.

5.3 Boden

5.3.1 Bestand

5.3.1.1 Bodentypen

Im Untersuchungsraum liegen ganz überwiegend Parabraunerden aus Löss, die in einigen Bereichen zu Pararendzinen mit Parabraunerden und besonders im Südwesten

zu Parabraunerden erodiert sind. In Dellen und linienhaften Dellentälern, wo sich Abschwemmmassen anreicherten, bildeten sich Kolluvisole. In den Bachauen von Sulzbach und Westerbach liegen Auengleye mit Gleyen vor. Zwischen dem Westerbach und der L3005 befinden sich Pseudogleye und Parabraunerde-Pseudogleye mit Haftpseudogleyen.

In Siedlungsflächen, bspw. in Bad Homburg v. d. Höhe oder Oberursel, sind die Böden zum großen Teil versiegelt oder anthropogen überprägt, so dass sie die Bodenfunktionen nur noch teilweise erfüllen können.

5.3.1.2 Bodenfunktionen

Der Untersuchungsraum ist ganz überwiegend von hochwertigen, sehr ertragreichen Böden (Stufe 5) geprägt, die aufgrund der hohen natürlichen Fruchtbarkeit ganz überwiegend als Acker genutzt werden. In den Bachauen wird ein hohes Ertragspotenzial erreicht (Stufe 4) und nur stellenweise liegt ein mittleres Ertragspotenzial (Stufe 3) vor.

Das Potential zur Entwicklung seltener Biotope, die vor allem auf nährstoffarmen Böden zu finden sind, liegt dagegen im gesamten Untersuchungsraum nur im mittleren Bereich (Stufe 3).

Die Funktion des Bodens im Wasserhaushalt (Kriterium Feldkapazität) und als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium (Kriterium Nitratrückhaltevermögen) ist überwiegend mittel bis hoch (Stufen 3 und 4) und ein lediglich geringer Wert (Stufe 2) wird nur an wenigen Stellen erreicht.

In der aggregierten Gesamtbewertung der Bodenfunktionen erreichen die Werte im Untersuchungsraum aufgrund des sehr hohen Ertragspotenzials überwiegend die Stufe 5, in einigen Bereichen nur Stufe 4. In den Bachauen liegt ein Gesamtwert von Stufe 3 vor. Nur an zwei Stellen (geringe Flächenausdehnung) wird ein geringer Gesamtwert von 2 erreicht.

Die räumlichen Abgrenzungen der Bodenfunktionen und der Bodentypen, die sich in ihren räumlichen Abgrenzungen nicht entsprechen, sind Anlage 19.1.2.7b (Bestandsplan Boden) zu entnehmen.

5.3.1.3 Altlasten

Altlastenverdachtsflächen sind im Untersuchungsbereich zwischen Praunheim, Eschborn und Sossenheim nicht bekannt, das Vorkommen lokaler Altablagerungen ist jedoch nicht auszuschließen.

Im Bahnhof Bad Homburg v. d. H. verlaufen die geplanten Gleisanlagen der RTW über die folgenden bekannten Altlastenverdachtsflächen:

- VF B-004192-012 Lokabstellplatz am Gleis 316,
- VF B-004192-008 Zurückgebauter Lokschuppen der Homburger Privatbahn von 1860,
- VF B-004192-502 Gepäcktunnel (Schmierstofflager, Altöllager).

Im Bereich der oben genannten Verdachtsflächen wurden aufgrund der Untersuchungen der Vorhabenträgerin keine erhöhten Schadstoffgehalte im Boden nachgewiesen. Ein Gefährdungspotenzial über die Wirkpfade Boden-Grundwasser und Boden-Mensch ist daher insoweit nicht zu erwarten.

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 Nord insgesamt ca. 24 ha Fläche in Anspruch genommen, die nach Bauabschluss rekultiviert und fachgerecht wiederhergestellt werden.

Ca. 6,6 ha der bauzeitlich in Anspruch genommenen Böden sind bereits versiegelt oder überbaut.

Die bodeneingreifenden Maßnahmen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe erfolgen außerhalb der bekannten Altlastenverdachtsflächen.

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 W13).
- Begleitung der Bauausführung durch eine Umweltfachliche Bauüberwachung (Maßnahme V7).

5.3.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt werden insgesamt ca. 16 ha Boden in Anspruch genommen. Davon werden ca. 5 ha durch Böschungen (einschl. Grünstreifen) überschüttet, ca. 1,8 ha werden für Entwässerungsmulden abgegraben, ca. 7 ha werden mit der Betriebsanlage einschl. Haltepunkten und Wegen versiegelt bzw. überbaut und ca. 1,6 ha werden durch Wirtschaftswege und Bankette teilversiegelt.

Dabei handelt es sich überwiegend um sehr hochwertige (ca. 8,3 ha) oder hochwertige (ca. 3,2 ha) Böden.

Der anlagebedingten Inanspruchnahme steht der Rückbau versiegelter und unversiegelter, als Folge der RTW-Trasse abgeschnittener und damit funktionslos werdender Wirtschafts- und Feldwege im Umfang von ca. 0,3 ha gegenüber.

Das Erfordernis zur Errichtung von Überführungsbauwerken und neuen Haltepunkten in Praunheim und Eschborn hat zur Folge, dass dem anfallenden Bodenaushub von rd. 232.100 m³ ein Einbaubedarf von verdichtungsfähigem Bodenmaterial in Bahndämmen, als Hinterfüllmaterial u. a. von ca. 458.100 m³ gegenübersteht.

Die 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 Böschungsflächen 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 des vorgesehenen, oben beschriebenen Maßnahmenkonzeptes können die den Boden betreffenden bau- und anlagebedingten Konflikte in ihrer Wirkung für die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts kompensiert werden. Es verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Boden.

5.4 Wasser

5.4.1 Bestand

Oberflächengewässer

Der Untersuchungsbereich liegt in der Flussgebietseinheit Rhein im hessischen Teil des Bearbeitungsgebietes Main.

Die RTW durchfährt in ihrem nördlichen Planfeststellungsabschnitt die folgenden Fließgewässer bzw. Oberflächenwasserkörper und deren Überschwemmungsgebiete (nach Definition und Nummerierung der WRRL):

Fließgewässer:

- 24892.2 „Eschbach“,
- 24894.2 „Oberer Urselbach“,
- 24896.1 „Unterer Westerbach“.

Oberflächenwasserkörper:

- 24892.2 „Oberer Eschbach“,
- 24892.1 „Unterer Eschbach“,
- 248.2 „Nidda/Bad Vilbel“,

- 24894.2 „Oberer Urselbach“,
- 24894.1 „Unterer Urselbach“,
- 24895.1 „Steinbach/Frankfurt“,
- 248.1 „Nidda/Frankfurt“,
- 24896.1 „Unterer Westerbach“,
- 24898.1 „Unterer Sulzbach“.

Der Dornbach (südwestlicher Oberlauf des Eschbachs), ein grobmaterialreicher, silikatischer Mittelgebirgsbach, durchquert den Untersuchungsraum in Bad Homburg südlich des Bahnhofs. Die Gewässerstrukturgüte des Dornbachs im Untersuchungsraum ist als stark verändert bis sehr stark verändert (Klasse 5-6), der verrohrte Abschnitt ist als vollständig verändert (Klasse 7) bewertet. Im Bereich des Vorhabens ist die gem. § 27 Abs. 2 WHG geplante Entwicklung einer naturnahen Gewässerstruktur des künstlich bzw. erheblich veränderten Gewässers abschnittsweise bereits durchgeführt, d. h. die Gewässerstrukturgüte dürfte sich dort inzwischen verbessert haben, abschnittsweise ist die geplante Maßnahme erst noch vorgesehen (HLNUG 2015). Der Dornbach ist daher mit dem funktionalen Wert 2 ("in Teilbereichen verbaut") zu bewerten.

Innerhalb des Untersuchungsraumes der Neubaustrecke befinden sich dem Fließgewässertyp feinmaterialreiche, karbonatische Mittelgebirgsbäche zugehörige Bachabschnitte des Steinbachs, des Westerbachs und des Sulzbachs.

Im Norden bildet der Steinbach abschnittsweise die Grenze des Untersuchungsraums. Er wird nicht von der geplanten Trasse gequert. Die Gewässerstrukturgüte (1999) des Steinbachabschnitts im Untersuchungsraum ist als deutlich bis stark verändert bewertet (PVFRRM 2001). Der ökologische Zustand des Gewässers wurde als schlecht bewertet (s. o.). Im Vorhabenbereich sind die im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie geplanten Maßnahmen (Bereitstellung von Flächen, Entwicklung naturnaher Gewässer) bereits durchgeführt (HMUELV 2015), d. h. die Gewässerstrukturgüte dürfte sich inzwischen verbessert haben. Der Steinbach hat im betrachteten Abschnitt einen gewundenen Verlauf mit einem Uferrandstreifen, aber nur eine geringe Abflussfunktion.

Der östlich des Haltepunkts Eschborn-Süd verlaufende Westerbach ist das einzige im Neubauabschnitt des PFA Nord gequerte Fließgewässer. Die Gewässerstrukturgüte (1999) des im Untersuchungsraum gelegenen Abschnitts ist überwiegend als deutlich verändert, die Abschnitte, die unter Straßen und Bahntrassen unterführt werden, sind als sehr stark bis vollständig verändert bewertet (PVFRRM 2001). Der chemische Zustand des Gewässers wird aufgrund hoher Gehalte an ubiquitären Stoffen als schlecht eingestuft. Für Pflanzenschutzmittel, Schwermetalle, industrielle und sonstige prioritäre Stoffe liegt keine Einstufung vor. Aus der Liste der prioritären Stoffe wird für Benzo(a)pyren die Umweltqualitätsnorm überschritten. Im Hinblick auf die Fischfauna

weist der Westerbach südlich des Ortsrandes von Eschborn eine schlechte, bezüglich der Makrophyten eine mäßige und hinsichtlich der Makrozoobenthosfauna eine unbefriedigende Zustandsklasse auf (s. o.). Der unterführte, stark verbaute Abschnitt hat einen sehr geringen funktionalen Wert, im Übrigen weist der Westerbach im Untersuchungsbereich einen geringen funktionalen Wert auf. Das Maßnahmenprogramm 2015 – 2021 zur Verbesserung der Gewässerstruktur sieht im Vorhabenbereich die Ausweisung eines Gewässerrandstreifens und die Entwicklung einer naturnahen Gewässerstruktur vor.

Westlich des Abschnittes verläuft der Sulzbach von nordwestlicher in südöstliche Richtung. Die Gewässerstrukturgüte (1999) des Sulzbaches im Untersuchungsraum ist überwiegend als mittel verändert, der von der Autobahn überführte Abschnitt ist als vollständig verändert bewertet (PVFRRM 2001). Die ökologische Zustandsklasse des Sulzbaches an der BAB 66 hat sich in Bezug auf die Fischfauna von schlecht (2007) auf mäßig (2015) verbessert, im Hinblick auf Makrozoobenthos ergaben die in den Jahren 2005 und 2006 durchgeführten Untersuchungen einen unbefriedigenden bis schlechten ökologischen Zustand. Der unterführte, stark verbaute Abschnitt des Sulzbaches hat einen sehr geringen, der nördlich anschließende Abschnitt, in dem das Bachbett teilweise mit Rasengittersteinen verbaut ist, einen geringen funktionalen Wert. Dem im Bereich der Sulzbachwiesen bei Sossenheim südlich der BAB 66 renaturierten Abschnitt des Sulzbaches kommt dagegen ein hoher funktionaler Wert zu, obgleich eine im Maßnahmenprogramm Gewässerstruktur (2015 – 2021) vorgesehene Maßnahme zur Herstellung der linearen Durchgängigkeit noch nicht umgesetzt wurde.

Für Westerbach und Sulzbach sind Überschwemmungsgebiete ausgewiesen. In der Gefahrenkarte des Hochwasserrisikomanagementplans Sulzbach/Liederbach werden für den Bereich, in dem die BAB 66 den Sulzbach überführt, für ein HQ₁₀₀ Wassertiefen ≤ 2 m angegeben. Für den Westerbach liegen entsprechende Daten nicht vor, es sind jedoch vergleichbare Wasserspiegellagen anzunehmen.

Grundwasser

Der Untersuchungsbereich wird komplett von dem Grundwasserkörper „Wetterau“ (2480_3202), der sich sowohl mengenmäßig als auch chemisch in einem guten Zustand befindet, umschlossen. Gleichwohl sind Maßnahmen (Reduzierung der Nährstoffeinträge, Aufrechterhaltung der Schutzmaßnahmen in Wasserschutzgebieten, Einrichtung verschiedener Beratungs-, Informations- und Förderprogramme) vorgesehen, um den guten Zustand zu erhalten.

Die großräumige Grundwasserfließrichtung im Untersuchungsgebiet ist parallel zu den

Vorflutern Sulzbach und Westerbach von Nordwest nach Südost gerichtet. Die Flurabstände im gesamten Untersuchungsraum betragen entlang der RTW-Trasse außerhalb des Taleinschnittes vom Sulzbach 10 Meter und mehr.

Die hydrogeologischen Standortfaktoren sind im Untersuchungsraum bzgl. des Grundwasserschutzes sehr günstig ausgebildet und bewirken damit außerhalb der Bachtäler einen hohen Schutz des Grundwasservorkommens. In den Bachtälern ist die Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung wegen der geringeren Flurabstände und der z. T. fehlenden Schluff- und Tonschichten geringer.

Die Grundwasserergiebigkeit ist östlich von Eschborn groß und südlich und westlich davon mäßig bis mittel.

Bezüglich der Verschmutzungsempfindlichkeit weist das Grundwasser im Untersuchungsraum überwiegend eine mittlere, östlich von Eschborn stellenweise eine hohe standörtliche Verschmutzungsempfindlichkeit und damit ein hohes nutzungsbedingtes Gefährdungspotenzial auf. Östlich und südlich von Eschborn hat das Grundwasser ein hohes Regenerationspotenzial.

Entlang der RTW-Trasse bilden im Niddagraben die pliozänen Sande den obersten Grundwasserleiter, in den lokal mehrere Meter mächtige Tonlagen eingelagert sind.

Die Mächtigkeit des für die Trinkwasserversorgung genutzten Aquifers beträgt an den Brunnen des Wasserwerks Praunheim II ca. 50 m. Die in Betrieb befindlichen Brunnen 1 - 8 des Wasserwerks sind bis in eine Tiefe von ca. 15 – 50 m unter GOK ausgebaut.

Neben dem Trinkwasserschutzgebiet für das Pumpwerk Praunheim II der Hessenwasser GmbH & Co. KG (WSG-ID 412-005, Zonen I bis III) ragt im Westen das Wasserschutzgebiet Tiefbrunnen I Sulzbach der Gemeindewerke Sulzbach (WSG-ID 436-034, Zone III) in das Untersuchungsgebiet hinein. Beide Wasserschutzgebiete befinden sich im Festsetzungsverfahren.

Des Weiteren liegen das ausgewiesene Trinkwasserschutzgebiet Brunnen Lange Meile I der Stadtwerke Bad Homburg v. d. Höhe (WSG-ID 434-01, Verordnung vom 15.03.1974, StAnz. 15/1974, S. 744, Zone III) und das Heilquellenschutzgebiet Bad Homburg (WSG-ID 434-060, Verordnung vom 28.11.1985, StAnz. 51/1985, S. 2340, quantitative Zonen C und D) in dem Untersuchungsraum für die Umbaumaßnahmen im Bahnhof Bad Homburg v. d. H.

Der Untersuchungsbereich für die Errichtung des ESTW in Oberursel befindet sich in der WSG-Zone IIIA des WSG Brunnen Riedwiese u. a. der Stadt Oberursel (WSG-ID 434-04, Verordnung vom 23.09.1988 (StAnz. 43/1988, S. 2342).

5.4.2 Auswirkungen

5.4.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Das Baufeld reicht bis in das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet des Westerbaches hinein.

Die Baumaßnahmen zur Errichtung des Vorhabens finden des Weiteren zu wesentlichen Teilen innerhalb des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebietes Praunheim II statt. Zur Umsetzung des Bauvorhabens sind insbesondere folgende Baumaßnahmen vorgesehen:

- Bauzeitliche Inanspruchnahmen zwecks Umlegung einer Wasserleitung, die vom Brunnen 2 aus durch die Zonen II und III des WSG Praunheim II führt,
- Baustellenfläche im Bereich der nordwestlichen Ecke WSG-Zone II des Brunnens 6 (6 m²) zwecks Errichtung des südlichen Fußes des RTW-Bahndamms,
- Baustraße durch Zone II des WSG Praunheim II bei Bau-km 4,9 und
- z. T. bis in das Grundwasser hineinreichende Bohrpfahl-Tiefgründungen der Überführungsbauwerke.

Die Baumaßnahmen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe erfolgen in der Schutzzone III des Trinkwasserschutzgebietes „Brunnen Lange Meile I“ und in der quantitativen Zone C des Heilquellenschutzgebietes Bad Homburg v. d. Höhe.

Die Baumaßnahmen zur Errichtung des ESTW Oberursel werden in der Zone IIIA des WSG Brunnen Riedwiese u. a. der Stadt Oberursel sowie in Zone D des Heilquellenschutzgebietes Bad Homburg v. d. Höhe durchgeführt.

Letztlich betreffen die im Zusammenhang mit der Errichtung der ESTW-A Wolfslach und Oberursel notwendigen Maßnahmen zur Anpassung der Kabelführungssysteme an der Bestandsstrecke 3611 nahezu auf der kompletten Länge die Zonen III, IIIA und IIIB der vorgenannten Wasserschutzgebiete.

5.4.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Die RTW wird innerhalb des festgesetzten und zur Neufestsetzung beantragten Überschwemmungsgebietes des Westerbaches errichtet, so dass die baulichen Schutzvorschriften des § 78 WHG berührt sind (Verbot des Errichtens baulicher Anlagen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet). Zur Minderung der Auswirkungen wird das im Überschwemmungsgebiet gelegene Überführungswerk in aufgeständerter Bauweise errichtet, so dass sich lediglich die Grundflächen der Stützen im Hochwasserabflussprofil befinden und der Retentionsraumverlust bei einem HQ₁₀₀ lediglich 34 m³ beträgt. Eine maßgebliche Behinderung des Fließverhaltens des Westerbaches im Hochwasserfall kann ausgeschlossen werden.

Ein anlagebedingter Eingriff in das Bachbett des Westerbaches erfolgt nicht. Die Überführung des Westerbaches in aufgeständerter Bauweise gewährleistet, dass der Gewässerrandstreifen von beidseits 10 m lediglich durch zwei Brückenpfeilergründungen und damit in unerheblicher Weise überbaut wird.

Die Entwässerung der Strecke einschl. der Bauwerke erfolgt im Wesentlichen durch Kanalanbindung. Lediglich im Bereich von Bau-km 3,34 – 5,33 sowie der neu zu bauenden Anschlussstrecken an die Bestandsstrecke 3611 ist die Einleitung des gesammelten Niederschlagswassers aus dem Streckenbetrieb in den Westerbach vorgesehen. Diese erfolgt nach einer Vorbehandlung gem. DWA-M-153 und hat daher keine Beeinträchtigungen der bereits durchgeführten Maßnahmen der Wasserrahmenrichtlinie zur Verbesserung der Gewässerstruktur, des Gewässerrandstreifens und der Durchgängigkeit des Gewässers zur Folge.

Sickerwasser, das mittels des vorgesehenen Entwässerungskonzeptes nicht abgeleitet wird, durchläuft eine Oberbodenschicht, wodurch es vor dem Eintritt in den natürlichen Bodenhorizont gereinigt wird. Dabei gilt es zu beachten, dass eine anlagebedingte Minderung der Grundwasserüberdeckung nicht erfolgt, weil der Neubauabschnitt des Vorhabens geländegleich oder in Dammlage geführt wird. Dies gilt auch mit Blick auf den wegen der schlechten Tragfähigkeit des bindigen Bodens vorgesehenen Bodenaustausch bei geländegleicher Lage der RTW-Trasse bis in 1,0 bis 1,5 Meter Tiefe, weil die bindigen Böden in der Regel oberflächennah mit mehreren Metern Mächtigkeit anstehen. Im Bereich einiger Dammlagen wird die Tragfähigkeit des Untergrundes durch Rüttelstopfsäulen erhöht.

Im Zusammenhang mit der Errichtung der erforderlichen (Überführungs-)Bauwerke (Stützwand Mast 56, EÜ BAB 5, Stützwand Mast 1445, EÜ Bahnstrecke 3611, EÜ Lorscheider Straße, EÜ Westerbach / EÜ Bahnstrecke 3615 / EÜ Wilhelm-Fay-Str., EÜ Sossenheimer Straße, EÜ Düsseldorfer Straße, Brücke über Direktabfahrt, Spindel) sind überwiegend Tiefgründungen vorgesehen, die in das Grundwasser einbinden können. Wasserhaltungen sind jedoch nicht vorgesehen.

Wegen des großen Abstandes zwischen den tiefgegründeten Bauteilen und der im Vergleich zu den Achsabständen relativ geringen Durchmesser der Bohrpfähle, die zum Teil nur in geringem Maße in das Grundwasser eindringen, ist als Folge der Bohrpfahlgründungen nur eine geringfügige Fließquerschnittsverminderung und folglich eine vernachlässigbare Aufstauwirkung zu erwarten.

Als Folge der anlagebedingten Flächenversiegelung im Umfang von ca. 65.000 m² (Streckenlänge Neubautrasse ca. 6,2 km x Trassenbreite von ca. 10,5 m) reduziert sich die Grundwasserneubildung, weil das anfallende Niederschlagswasser nicht versickert, sondern in die Kanalisation bzw. den Westerbach eingeleitet wird. Damit geht

eine Minderung der Grundwasserneubildung einher, die unter Berücksichtigung der mittleren Grundwasserneubildung im Taunusvorland und im Niddatal von 95 – 126 mm/a bei einem konservativen Ansatz knapp 8.100 m³ beträgt.

Die Neubautrasse der RTW durchfährt von km 2,4 bis 5,3 die Zone IIIA des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebietes Pumpwerk Praunheim II. Dabei verläuft sie zunächst im Zustrom der Brunnen 1 – 5 und quert bei ca. km 4,0 zwischen Brunnen 6 und 7 die Brunnengalerie.

Beim südlichen Abzweig der RTW, der zwecks Anbindung an die Stadtbahnzentralwerkstatt über das Bestandsnetz der VGF vorgesehen ist, endet die Neubaustrecke an der Grenze zur Schutzzone II der Brunnen 1 und 2.

Die vorgesehenen Um- bzw. Ausbaumaßnahmen in Bad Homburg v. d. Höhe finden innerhalb des bestehenden Bahnhofsareals statt und berühren die Schutzzone III des ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebietes Brunnen Lange Meile I und in der quantitativen Schutzzone C des Heilquellenschutzgebietes Bad Homburg.

Das ESTW Oberursel wird ebenfalls im Bereich einer bereits bestehenden Eisenbahninfrastruktur errichtet, welche in der Zone D des Heilquellenschutzgebiets Bad Homburg und der Schutzzone IIIA des TWSG Oberursel gelegen ist.

In Bezug auf diese Maßnahmenbestandteile finden keine tief in den Boden eingreifenden Maßnahmen statt, so dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgebiete zu erwarten sind.

5.4.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Da die Sickerleistung der Böden im Trassenbereich für eine breitflächige Versickerung der anfallenden Wässer nicht ausreicht, erfolgt die Streckenentwässerung im PFA Nord durch Sammlung und Einleitung in die Kanalisation bzw. den Vorfluter Westerbach.

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. Gleichwohl sind Auswirkungen auf die Wassergewinnungsanlagen im Havariefall, z. B. durch das Eindringen von Löschwasser/Löschschaum und die damit verbundene Schadstoffproblematik für das Grundwasser sowie austretende Betriebsstoffe nicht auszuschließen.

Auch im Hinblick auf den Fahrbetrieb ist zu beachten, dass wesentliche Streckenanteile des Neubauvorhabens – und die von der RTW mitgenutzte VGF-Betriebsanlage im Bereich des Bestandsanschlusses (Wende- und Abstellanlage Heerstraße) zur Durchführung von Überführungsfahrten in die Stadtbahnzentralwerkstatt – in dem in Ausweisung befindlichen WSG Pumpwerk Praunheim II gelegen sind, so dass die insoweit maßgeblichen Regelungen der Muster-Wasserschutzgebietsverordnung bezüglich des Versickerns von Abwasser und zur Anwendbarkeit von Herbiziden zu beachten sind.

Relevante betriebsbedingte, auf die RTW zurückgehende Umweltauswirkungen auf die Wasserschutzgebiete und das Heilquellenschutzgebiet Bad Homburg, dessen qualitative Schutzzonen mehrere hundert Meter von der Trasse entfernt liegen, sind nicht zu erwarten.

5.4.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Zur Vermeidung und zur Verminderung nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sieht die Vorhabenträgerin eine Reihe von Maßnahmen vor. Bei Bau, Anlage und Betrieb werden die Vorgaben der geltenden Wasserschutzgebietsverordnungen für die betroffenen Wasserschutzgebiete sowie das Heilquellenschutzgebiet Bad Homburg – und im Hinblick auf das in Ausweisung befindliche WSG Pumpwerk Praunheim II – der Muster-Wasserschutzgebietsverordnung beachtet.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Ausführung der Bauarbeiten erfolgt nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und der Wasserwirtschaft.
- Es wird ein Konzept zur Baustellenüberwachung im WSG erarbeitet und mit den zuständigen Wasserbehörden und der Hessenwasser GmbH & Co. KG abgestimmt.
- Bauarbeiten im WSG durch Unternehmen und Subunternehmen werden nur nach vorheriger Unterweisung durch die beauftragte Bauüberwachung durchgeführt.
- Innerhalb der Wasserschutzgebiete wird nur nicht-grundwassergefährdendes Z0-Material eingebaut.

- In WSG-Zone II erfolgt keine Lagerung von Baustoffen und Baumaschinen, keine Einrichtung von BE-Flächen und kein Abstellen von Kfz. auf wasserdurchlässigem Grund. Es wird darauf geachtet, dass keine wassergefährdenden Stoffe wie Treibstoff, Hydrauliköl oder sich schädlich auswirkende, auslaugbare Stoffe in den Untergrund gelangen. Bei der planmäßigen Verwendung solcher Stoffe erfolgt dies nur nach flüssigkeitsdichtem Abdichten.
- Abgetragene Deckschichten werden zügig wiederhergestellt.
- Abfall, einschließlich belastetes, nicht für den Wiedereinbau verwendbares Bodenmaterial wird in Zone II weder gelagert noch zwischengelagert. Auch innerhalb WSG-Zone III erfolgt generell kein Lagern und Ablagern von Abfällen. Lediglich nicht dem Abfallgesetz unterliegendes unbelastetes Material zum Wiedereinbau kann auch auf Bereitstellungsflächen innerhalb der WSG-Zone III genehmigungsfrei bereitgestellt werden.
- Für die Lagerung von belastetem Material außerhalb des Wasserschutzgebietes werden nur Bereitstellungsflächen genutzt, die so beschaffen sind, dass Boden und Grundwasser nicht durch Schadstoffeinträge über das Sickerwasser gefährdet werden.
- Sofern mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, wird dies bei den zuständigen Behörden angezeigt und die jeweilige Lagerverordnung, die Vorschriften über den Transport sowie die Vorschriften über brennbare Flüssigkeiten werden beachtet.
- Werden Auffälligkeiten am Bohrgut oder dem Grundwasser festgestellt, erfolgt eine umgehende Verständigung der Unteren Wasserbehörde.
- Die Bohrpfahlgründungen erfolgen unter Beachtung des Grundwasserschutzes, insbesondere mit Blick auf die Entsorgung des Bohrgutes und des beim Bohrvorgang verdrängten Wassers.
- Bei den Baumaßnahmen im Überschwemmungsgebiet des Westerbaches werden der Baubeginn und die Dauer der Bauarbeiten mitgeteilt.
- Die Baustelleneinrichtung und die Baustellenzufahrten werden außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Westerbaches vorgesehen.
- Mögliche Hochwasserereignisse während der Bauzeit werden berücksichtigt. Das Aufschwimmen und Abtreiben von Material wird durch geeignete Maßnahmen verhindert.
- Im Bereich des Überschwemmungsgebietes erfolgt eine hochwassersichere Ausführung der Bausubstanz. Zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes erfolgen geeignete Geländevertiefungen/-modellierungen im Eingriffsbereich auf den Flächen unterhalb des Überführungsbauwerkes. Die Sensibilität des Gebietes wird beim Einbau von Bodenmaterial beachtet.
- Zum Schutz des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebietes Pumpwerk Praunheim II erfolgt eine Abdichtung der gesamten, im WSG gelegenen Trasse

mit Dichtungsbahnen. Im Bereich der geplanten Schutzzone II der Brunnen 1 und 2 des Wasserwerks Praunheim II der Hessenwasser GmbH & Co. KG wird darüber hinaus zum Schutz des Grundwassers eine Multibarriere-Abdichtung eingebaut. Auch die vorgesehenen Kanäle und Schächte zur Streckenentwässerung werden zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf das Grundwasser im WSG dicht hergestellt.

- Es erfolgt kein Versickern von auf Straßen und sonstigen befestigten Flächen anfallendem gesammeltem und ungesammeltem Niederschlagswasser über die belebte Bodenzone, mit Ausnahme der breitflächigen Versickerung von gesammeltem und ungesammeltem Niederschlagswasser von Feld- und Forstwegen.
- Stoffeinträge in den Westerbach werden durch geeignete Vorkehrungen vermieden. Im Hinblick auf die Einleitung der Niederschlagswässer erfolgt eine Vorbehandlung nach dem Merkblatt DWA-M-153 in Gestalt der Durchsickerung eines 20 - 30 cm mächtigen, qualifizierten Oberbodens, welcher einen ausreichenden Stoffrückhalt gewährleistet.
- Im Bereich des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebietes Praunheim II wird bei der Unterhaltung der Strecke auf den Einsatz von Herbiziden verzichtet. Stattdessen werden in diesen Streckenabschnitten alternative Methoden zur Bekämpfung unerwünschten Pflanzenwachstums eingesetzt.
- Bei Havarien, Schäden und Betriebsstörungen, von denen eine Gefährdung des Schutzguts Wasser ausgehen kann, werden unverzüglich die Untere Wasserbehörde sowie die nächstgelegene Polizeidienststelle informiert. Geeignete Maßnahmen zur Schadensbegrenzung werden sofort eingeleitet und eingetretene Schäden mit grundwasserschädigenden Auswirkungen werden umgehend der Unteren Wasserbehörde und der Hessenwasser GmbH & Co. KG gemeldet.
- Durchführung eines Grundwassermonorings zur Überwachung der baubedingten und betrieblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserqualität.

5.4.4 Bewertung

Bei einer dem Stand der Technik entsprechenden Bauausführung und unter Beachtung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Überwachungsmaßnahmen sowie der der Vorhabenträgerin darüber hinaus auferlegten Nebenbestimmungen sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Wasser zu besorgen.

Dies gilt auch im Hinblick auf die in den §§ 27 und 47 WHG verankerten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser (Verschlechterungsverbote bzw. Verbesserungsgebote).

Auswirkungen des Vorhabens auf den ökologischen und chemischen Zustand des Westerbaches sind aufgrund der vorgesehenen Bauausführung und der Regelungen für den Betrieb (Einleitung nach Vorbehandlung durch Bodenpassage, Ableitung der Niederschlagswässer über dichte Kanäle und Schächte in die Kanalisation, Verzicht auf Herbizide) auszuschließen. Auswirkungen auf andere oberirdische Gewässer ergeben sich im PFA Nord nicht.

Das vorgesehene Entwässerungskonzept gewährleistet zugleich, dass nachteilige Auswirkungen auf den ökologischen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers 2480_3202 vermieden werden. Die vorhabenbedingte Minderung der Grundwasserneubildung ist aufgrund der geringen Mengen in der Gebietswasserbilanz vernachlässigbar.

5.5 Klima / Luft

5.5.1 Bestand

5.5.1.1 Klima

Der Untersuchungsraum lässt sich grob in drei Bereiche aufteilen:

Bad Homburg v. d. H. und Oberursel erfordern in Bezug auf das Schutzgut Klima keine Betrachtung, weil schutzgutrelevante Änderungen in diesen Bereichen nicht vorgesehen sind.

Die *Ackerflächen zwischen Praunheim und Eschborn* stellen wichtige Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete mit einer hohen Bedeutung für alle angrenzenden Siedlungsgebiete dar. Die bei Praunheim entwickelten Ausgleichsmaßnahmen der Stadt Frankfurt mit ihren großflächigen Gehölzbeständen sind lokalklimatisch als wichtige Frischluftproduzenten zu bewerten. Mit zunehmender Höhe und Dichte sind diese Gehölzbestände mittel- bis langfristig auch geeignet, die von der BAB 5 ausgehenden Verkehrsemissionen in Richtung Praunheim abzupuffern.

Die *Ackerflächen zwischen Eschborn und der Sulzbachau* und die *Flächen westlich Sossenheim* stellen ebenfalls wichtige Kaltluftentstehungsgebiete für die umliegenden Siedlungsgebiete dar. Allerdings ist der Kaltluftabfluss in Richtung Frankfurt durch die BAB 66 erheblich gestört. Für den Bereich südlich der BAB 66 weist der Klimaplanatlas Frankfurt 2016 im Bereich der Sulzbachwiesen Luftleitbahnen mit einer in südöstlicher Richtung verlaufenden Kaltluftabflussrichtung aus.

Die von der BAB 66 ausgehenden Emissionen führen im Übrigen zu einer hohen Luftschadstoffbelastung. Die Gehölzbestände des Naherholungsgebietes "Sulzbachwie-

sen" sowie die östlich angrenzenden Gehölzbestände können die Schadstoffemissionen teilweise mindern und stellen lokalklimatisch wichtige Frischluftproduzenten dar.

Dem größten Anteil der Siedlungsbereiche weist der nur für das Gebiet der Stadt Frankfurt am Main geltende Klimaplanatlas 2016 ein Überwärmungspotential (Vorstadtklima), teilweise auch eine moderate Überwärmung (Stadtklima) zu.

Die mittlere Jahrestemperatur liegt in Frankfurt und Umgebung bei ca. 10 – 11 °C. Die mittleren jährlichen Niederschlagsmengen in Frankfurt und Umgebung erreichen ca. 600 - 700 L/m². Die Winde verlaufen meist parallel zur BAB 66 in Südwestrichtung.

Vorbelastungen des Schutzguts Klima/Luft ergeben sich insbesondere durch die Emissionen des Kfz-Verkehrs und ferner der Heizungsanlagen in den Siedlungs- und Gewerbegebieten.

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.

In sehr geringem Umfang werden klimawirksame Gehölze als Baustelleinrichtungsflächen vorübergehend in Anspruch genommen. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird der Voreingriffszustand wiederhergestellt.

5.5.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt gehen in sehr geringem Umfang Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete auf den Ackerflächen zwischen Praunheim und Eschborn verloren. Darüber hinaus kommt es zu einem geringfügigen Verlust klimawirksamer Gehölze.

Zur Kompensation dieser Verluste ist die Eingrünung der Trasse sowie im Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 696 „Nördlich Heerstraße“ der Stadt Frankfurt die Gestaltung des Gleisbetts als Rasengleis (Maßnahme G5) vorgesehen. Die vorgesehene Neuanlage von Gebüsch und Gehölzen (Kompensationsmaßnahmen K1, K4, K10 und K17) dienen ebenfalls dem Ausgleich der geringfügigen Eingriffe in Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete.

Eine relevante nachteilige Beeinflussung der Kaltluftabflüsse von den Hängen des Taunus und der Durchlüftung der angrenzenden Siedlungsbereiche ist nicht zu erwarten.

Durch den geplanten Bau der RTW kommt es allerdings zu einer Geländemodifikation mit bis zu 8 Meter hohen Dammlagen und zu einer veränderten Landnutzung, was Veränderungen ausgewählter meteorologischer Parameter (Windgeschwindigkeiten, Temperatur) in der unmittelbaren Umgebung zur Folge hat.

Nach den Untersuchungen der Vorhabenträgerin wird die hindernisbedingte Reduzierung der Windgeschwindigkeit im Dammbereich zu einer stärkeren Abkühlung der Luft führen, wodurch die Gefahr von Spätfrösten in den Monaten März bis Mai ansteigt. Dieser Effekt steht in Abhängigkeit zur Dammhöhe und ist auf die Flächen im unmittelbaren Trassenumfeld beschränkt. An den Fußpunkten des Bahndamms sind lokal maximale Temperaturänderungen von bis zu $-0,4\text{ °C}$ zu erwarten, in weiten Trassenbereichen ist die ermittelte Temperaturänderung vernachlässigbar gering ($-0,1\text{ °C}$). Die für einen Schwellenwert der Minimumtemperatur von -1 °C ermittelte Zunahme der Spätfrostgefahr im Monat März beträgt im Bereich der höchsten Geländeaufschüttung (Überführung der RTW über die Eisenbahnstrecke 3611) mehr als 10 Tage/10 Jahren. Diese Prognose gilt jedoch nur für den Bereich der höchsten Aufschüttung und eine Entfernung zum Dammfuß von bis zu 35 Metern. Schon in einer Entfernung von 35 bis 50 Metern sinkt der ermittelte Wert auf 5 Tage/10 Jahren und in weiterer Entfernung sind Auswirkungen kaum noch feststellbar. Im April und Mai ist die vorhabenbedingt eintretende zusätzliche Spätfrostgefahr bei in etwa gleicher räumlicher Abgrenzung deutlich geringer.

5.5.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Die Stadtbahn 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.

Sowohl bauzeitlich als auch anlagebedingt werden nur in sehr geringem Umfang klimawirksame Flächen und Gehölze in Anspruch genommen. Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen werden nach Bauabschluss wiederhergestellt und mit Gehölzen bepflanzt. Die anlagebedingten Verluste werden durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen sowie die Gebüsch- und Gehölzpflanzungen kompensiert.

Lokalklimatisch ist im Bereich der Dammlagen die Bildung von Kaltluftflächen und daraus resultierend die Zunahme der Spätfrostgefahr zu konstatieren. Die Änderungen zum Ist-Zustand stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Dammhöhe und beschränken sich auf das unmittelbare Umfeld. Mit zunehmender Entfernung vom Damm nehmen die Wirkungen rasch ab. So sind selbst im Bereich der größten Dammlagen (Überführung der RTW über die Eisenbahnstrecke 3611) schon in einer Entfernung von ca. 50 Meter vom Dammfuß nur noch geringe Auswirkungen feststellbar.

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

Der Untersuchungsraum um den Bahnhof Bad Homburg ist nahezu vollständig bebaut. Für das Landschaftserlebnis relevante Strukturen sind nicht vorhanden. Entsprechendes gilt für den Untersuchungsraum um das zu errichtende ESTW Oberursel.

Im Untersuchungsraum des Neubauabschnitts wird das Landschaftsbild sehr stark durch die bestehende Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die aufgrund ihrer Geräuschkulisse und der nur teilweise vorhandenen Eingrünung akustisch und optisch sehr präsenten Autobahnen (BAB 66, BAB 648, BAB 5) sowie deren Verknüpfungsbauwerke (Eschborner Dreieck, Nordwestkreuz Frankfurt) geprägt. Die nördlich der BAB 66 angrenzenden Gewerbegebiete "Eschborn Süd" und Camp Phönix" unterstreichen mit ihren z. T. hohen und weit sichtbaren Gebäudekomplexen den vorherrschend urbanen Charakter des Abschnittes.

Das in der Ludwig-Landmann-Straße gelegene Umspannwerk und die im gesamten Untersuchungsraum nördlich der BAB 66 und beidseits der BAB 5 vorhandenen Hochspannungsfreileitungen mit diversen Masten stellen weitere prägnante, die Landschaft technisch überformende Bauwerke dar.

Nördlich der BAB 66 ist die Feldflur weiträumig und sie weist nur wenige gliedernde Landschaftselemente auf. Im Bereich des Westerbachs bzw. südlich und östlich des Gewerbegebietes "Eschborn Süd" finden sich vereinzelt durch Autobahn- und Schienentrassen zerschnittene und zunehmend durch weitere Siedlungsentwicklung – insbesondere durch die Ausdehnung bzw. weitere Bebauung der Gewerbegebiete "Eschborn Süd" und "Sossenheim" – überbaute Flächen einer kleinräumig gegliederten Of-

fen- und Halboffenlandschaft. Der Wert der Landschaftsbildeinheit wird mit gering angegeben.

Der Bereich südlich der BAB 66 mit seinen kleinräumig gegliederten Offen- und Halboffenlandschaften, Parkanlagen, Kleingärten und dem Friedhof ist deutlich mehr durchgrünt und weist einen hohen Anteil an Gehölzbeständen auf. Das Naherholungsgebiet "Sulzbachwiesen" mit den angrenzenden Kleingärten und Halboffenlandschaften sind Teil des Landschaftsschutzgebietes "Grüngürtel und Grünzüge der Stadt Frankfurt am Main". Südöstlich der Sulzbachwiesen schließt sich durchgrünte, lockere Wohnbebauung von Sossenheim an. Wegen der erwähnten Strukturierung wird die Landschaftsbildeinheit mit mittel bewertet.

In der weiträumigen Feldflur zwischen Praunheim und Eschborn sind kaum Gehölze oder sonstige gliedernde Landschaftselemente vorhanden. Der Blick fällt daher unmittelbar auf die Hochhaus-Skyline von Eschborn (Westen), in Richtung Frankfurter Skyline (Süden), wobei der Eindruck durch die querende Autobahn gemindert wird, sowie den Feldberg im Taunus (Norden). Nach Osten wird der Blick durch einen Gehölzstreifen, der einen westlich der BAB 5 in Parallellage verlaufenden asphaltierten Rad- und Gehweg säumt, unterbrochen. Die Landschaftsbildeinheit wird aufgrund der geringen Strukturierung und der bestehenden Vorbelastungen als sehr gering bewertet.

Der Bereich östlich der BAB 5 und westlich von Praunheim ist durch die Gehölzpflanzungen der Ausgleichsfläche, die Gehölzsäume um die Aussiedlerhöfe und die gewerblich genutzte Fläche am Ende der Steinbacher Hohl sowie den Gewässerlauf des Steinbachs einschl. der Saumflächen stärker gegliedert. Gleichwohl wird der Landschaftseindruck durch stark landwirtschaftlich geprägte Bereiche gestört. Aufgrund der vielfältigen Gestaltung der Landschaft ist der Wert der Landschaftsbildeinheit mit mittel angegeben.

5.6.2 Auswirkungen

Die Baumaßnahmen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe und zur Errichtung des ESTW Oberursel erfolgen innerhalb bestehender Verkehrsflächen. Bau-, anlage- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Siedlungs- und Landschaftsbildes sind mit diesen Maßnahmen nicht verbunden, so dass sie in der Auswirkungsbetrachtung unberücksichtigt bleiben können.

5.6.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Temporär erfolgt die Beeinträchtigung des durch zahlreiche Verkehrswege und Gewerbegebiete bereits vorbelasteten Orts- und Landschaftsbildes durch Baustelleneinrichtungsflächen, die Baustraßen, den Baustellenverkehr und die zum Zweck der Bau durchführung erforderliche, in geringem Umfang erfolgende Rodung von Gehölzen.

Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme in den Voreingriffszustand versetzt, die baubedingten Rodungen werden durch Nachpflanzungen ersetzt.

5.6.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Die Trasse verläuft überwiegend durch bzw. am Rand von Gewerbegebieten und im Umfeld von Verkehrswegen, insbesondere der Autobahnen BAB 66 und BAB 5. Sie stellt daher in diesen Bereichen nur eine geringfügig über den Grad der Vorbelastung hinausgehende Beeinträchtigung des Ortsbildes dar.

Zwischen der BAB 5 und dem Ortsrand von Eschborn sowie zwischen Schwalbach und Sulzbach verläuft die Trasse dagegen in der offenen Feldflur. Im Bereich der Überspannung der BAB 5 und der Eisenbahnstrecke 3611 befindet sich die Trasse in ausgeprägter, bis zu ca. 10 Meter hoher Dammlage, so dass sie in diesem Bereich deutlich wahrnehmbar ist. Der Blick auf die Skyline von Frankfurt wird durch die Trasse jedoch aufgrund des ansteigenden Geländes nicht eingeschränkt. Um die technische Anlage (einschl. des Gleichrichterunterwerkes Praunheim und des Rampenbauwerkes Eschborn Spindel) zu kaschieren, sind stellenweise trassenbegleitende Gehölzpflanzungen vorgesehen. Im Übrigen erfolgt die landschaftsgerechte Einbindung durch die Eingrünung der Böschungsflächen und Entwässerungsgräben sowie die Anlage eines Rasengleises im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 696 „Nördlich Heerstraße“ in Praunheim.

Der vorhabenbedingt notwendig werdende Ersatz durch Neuerrichtung des um ca. 10 m höheren Masts 3019/32 der 110 kV-Hochspannungsfreileitung Höchst – Bommersheim bei Bau-km 0,4 in der durch die RTW-Trasse gebildeten linsenförmigen Einschlussfläche verstärkt die vorhandene technische Überprägung des Landschaftsbildes in der Landschaftsbildeinheit „Offenland zwischen Praunheim und Sossenheim“ und damit die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

5.6.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Das Untersuchungsgebiet ist mit Verkehrswegen bereits stark vorbelastet. Betriebsbedingte Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes, die über das bestehende Maß hinausgehen, sind nicht zu erwarten.

5.6.2.4 Vermeidung und Verminderung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Landschaft“

Zur Einbindung der Trasse sind Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Die Maßnahmen G1, G2, G3 und G6 sehen eine Begrünung der Böschung und Entwässerungsgräben mit artenreichem, gebietsheimischem Saatgut in verschiedenen Abschnitten

der Trasse vor. Außerdem wird das Stadtbahngleis in Praunheim als Rasengleis (Maßnahme G5) gestaltet.

Darüber hinaus wird die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen durch eine geeignete Farbgebung der Fahrleitungsmaste sicherstellen, dass diese bestmöglich an die Landschaft angepasst werden.

Die mit der Erhöhung und Versetzung des Hochspannungsfreileitungsmasts einhergehenden zusätzlichen Beeinträchtigungen werden nach Anhang 2, Kap. 4.4 – 4.4.6 der KV 2005 durch eine Ersatzzahlung kompensiert.

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. Relevante, über die bereits bestehenden Auswirkungen hinausgehende Beeinträchtigungen aus dem Betrieb sind ebenfalls nicht zu erwarten. Entsprechendes gilt hinsichtlich der anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens für die Bereiche, in denen das Ortsbild urban geprägt ist und in denen die Trasse parallel zu vorhandenen Verkehrswegen verläuft. Aber auch die deutliche Wahrnehmbarkeit der Trasse in den ausgeprägten Dammbereichen des Offenlandes und die Versetzung sowie Erhöhung eines Freileitungsmastes um ca. 10 m hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild zur Folge, denn der betroffenen weiträumigen, kaum durch Gehölze oder in sonstiger Weise gegliederten und durch die Störwirkung der Autobahnen BAB 5 bzw. BAB 66 vorbelasteten Feldflur kommt auch ohne die Realisierung des Vorhabens eine sehr geringe Wertigkeit zu. Die im Status Quo mögliche Weitsicht bleibt erhalten. Die erfassten Landschaftsbildeinheiten werden durch das Vorhaben nicht erheblich negativ beeinträchtigt.

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 24 archäologische Denkmäler:

Name	Nummer	Art und Alter des Denkmals
Sulzbach 4	LFDH6454-11-1	Jungsteinzeitliche Siedlungsreste (Rössener Kultur) / Siedlung Römische Kaiserzeit
Sulzbach 6	LFDH6456-11-1	Gräberfeld Spätbronzezeit (Urnenfelderkultur)
Sulzbach 12	LFDH6462-11-1	Gräber der Römischen Kaiserzeit / Mittelalterliche Richtstätte
Sulzbach 13	LFDH6463-11-1	Villa Rustica (Römischer Gutshof)
Sulzbach 14	LFDH6464-11-1	Villa Rustica (Römischer Gutshof)
Sulzbach 15	LFDH6465-11-1	Villa Rustica (Römische Kaiserzeit)
Eschborn 3	LFDH7096-11-1	Altsteinzeitliche Funde (Paläolithikum)
Eschborn 4	LFDH7097-11-1	Altsteinzeitliche Oberflächenfunde (Mittelpaläolithikum)
Eschborn 5	LFDH7098-11-1	Jungsteinzeitliche Siedlung / Siedlungsfunde Vorrömische Eisenzeit
Eschborn 8	LFDH7103-11-1	Jungsteinzeitliche Oberflächenfunde (Bandkeramik)
Eschborn 11	LFDH7127-11-1	Steinkiste Hallstatt A (Spätbronzezeit)
Eschborn 13	LFDH7129-11-1	Hallstatt Befunde (B-C) (Eisenzeit)
Eschborn 15	LFDH7131-11-1	Einzelfund Vorrömische Eisenzeit
Eschborn 19	LFDH7134-11-1	Latènezeitliche Oberflächenfunde (Vorrömische Eisenzeit)
Eschborn 22	LFDH7137-11-1	Siedlungsfunde Hallstattzeit

Eschborn 28	LFDH7295-11-1	Siedlungsreste allgem.
Eschborn 35	LFDH15639-11-1	Funde Mittelpaläolithikum
Eschborn 39	LFDH19338-11-1	Römische Straßentrasse
Eschborn 42	LFDH23163-11-1	Archäologisches Denkmal
Gonzenheim 9	LFDH10784-11-1	Siedlungsfunde Jungsteinzeit (Rössener Kultur) / Brandgräber Spätbronzezeit (Urnenfelderkultur)
Gonzenheim 23	LFDH16654-11-1	Mühle/18 Jh. (Gerberei)
Bad Homburg 19	LFDH10847-11-1	Körpergräber Ältere Latènezeit
Bad Homburg 90	LFDH17527-11-1	Siedlungsreste (Geomagnetikbild) Zeitstellung unbekannt
Oberursel 24	LFDH12194-11-1	Archäologisches Bodendenkmal

Am Bahnhof Bad Homburg v. d. H. befinden sich mehrere Einzelkulturdenkmäler (Betriebsgebäude, Empfangsgebäude mit Uhrturm, Wasserturm, Fürstenbahnhof, Lokschuppen, Güterbahnhof und Stützmauer). Des Weiteren liegen im Untersuchungsraum das Gebäude der Bundesschuldenverwaltung von 1953 und die Gesamtanlage IX (Mehrfamilienhäuser am Hessenring 76 und Im Hasensprung 2 - 14).

Innerhalb des Friedhofs Höchst liegt ein Flächendenkmal mit der Kennnummer LFDH14739015559205 das eine neoklassizistische Einsegnungs-, Andachts- und Trauerhalle inkl. Orgel, Portal und Kreuzifix von 1923-25 sowie eine Begräbnisstätte von 1925 mit Portalbauten und barockem Kreuzifix umfasst.

Bei den sonstigen Sachgütern sind die landwirtschaftlichen Belange relevant. Die Flächennutzung im Untersuchungsraum ist geprägt durch die hochwertigen Böden, die einen intensiven und ertragreichen Ackerbau ermöglichen. Insgesamt werden 1.303 ha Ackerland bewirtschaftet, was einem Anteil von 87 % am Gesamtflächenbestand entspricht.

Die landwirtschaftlichen Betriebe betreiben überwiegend Marktfruchtbau und bauen vor allem Getreide (946 ha) und Zuckerrüben (193 ha) an. Die Viehhaltung spielt nur in einzelnen Betrieben eine Rolle. Die Betriebe weisen eine gute Flächenausstattung auf, wobei ca. 80 % der Flächen gepachtet sind. Derzeit sind die Entfernungen von

Feld zu Hof und das generelle Wegeverhältnis als gut einzustufen. Die betriebswirtschaftlichen Strukturen sind stabil, da die Betriebsleiter relativ jung sind und nur zwei Betriebe in den nächsten Jahren auslaufen werden.

5.7.2 Auswirkungen

5.7.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Die BE-Flächen und Baustraßen im Neubauabschnitt überschneiden sich mit den 500 m-Radien einer Vielzahl der archäologischen Denkmale des Untersuchungsraums (Eschborn, 3, 4, 5, 8, 11, 13, 15, 19, 22, 28, 35, 39, 42, Sulzbach 6 und 12). Eine baubedingte Betroffenheit dieser Denkmale ist somit nicht auszuschließen. In besonderem Maße gilt dies für die archäologischen Denkmäler Eschborn 8 und Eschborn 39, deren Mittelpunkte nahe an bzw. innerhalb geplanter BE-Flächen liegen.

In Bezug auf die Baustraßen, für die bereits bestehende Wege genutzt werden, geht lediglich die ggf. erforderliche Verbeiterung der Wege über die Vorbelastungssituation hinaus.

Da die BE-Flächen im Bestand überwiegend als landwirtschaftliche Nutzflächen bewirtschaftet werden, ist die Oberbodenschicht bereits durch die landwirtschaftliche Bodenbearbeitung (Pflughorizont) gestört und vorbelastet. Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass infolge des aus Gründen des Bodenschutzes erforderlichen Abschiebens und Wiederauftragens des Oberbodens Elemente archäologischer Denkmäler kleinflächig innerhalb einer BE-Fläche zerstreut werden.

Zur Vermeidung bzw. Minderung der baubedingten Beeinträchtigungen sieht die Vorhabenträgerin folgende Maßnahmen vor:

- Es wird mit der Denkmalfach- und der Bodenschutzbehörde abgestimmt, ob auf BE-Flächen mit archäologischen Denkmälern zur Vermeidung von Schäden der Oberboden belassen und nicht abgeschoben wird.
- Der Baubeginn 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.
- Während der Bauzeit wird zur Vermeidung von Flur- und Folgeschäden an landwirtschaftlichen Nutzflächen eine landwirtschaftliche Baubegleitung vorgesehen.

5.7.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es zur Überschneidung mit den 500 m-Radien um die archäologischen Denkmäler Eschborn 4, 5, 8, 11, 15, 19, 22 28, 39 und 42 sowie Sulzbach 6 und 12, so dass in Abhängigkeit von ihrer tatsächlichen Ausdehnung eine anlagebedingte Betroffenheit nicht auszuschließen ist.

Die besonders nah an der geplanten Trasse gelegenen Denkmäler Eschborn 8 (Gründungen von Brückenpfeilern), Sulzbach 6 und Sulzbach 12 können anlagebedingt zumindest teilweise beeinträchtigt bzw. überbaut werden.

Die Verlängerung des Bahnsteigs am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe überschneidet sich ebenfalls mit den 500 m-Radien der archäologischen Denkmäler Gonzenheim 9 und 23 sowie Bad Homburg 19 und 90, das geplante elektronische Stellwerk Oberursel mit dem 500 m-Radius um das Denkmal Oberursel 24. Da diese Baumaßnahmen auf bereits bebauten Bahnhofsf lächen erfolgen und die Baumaßnahmen nicht tief in den Boden eingreifen, ist insoweit mit keiner vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern zu rechnen.

Zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigungen wird die Vorhabenträgerin die Vorgaben des § 21 HDSchG beachten. Auf die diesbezüglichen Ausführungen zu den baubedingten Beeinträchtigungen des Vorhabens auf archäologische Denkmäler wird verwiesen.

Auswirkungen auf die am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe gelegenen Baudenkmäler ergeben sich als Folge der Verlängerung des Bahnsteigs nicht.

In Bezug auf die landwirtschaftliche Betroffenheit hat die landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse (Grontmij GmbH, 2015 bzw. sweco GmbH, 2017) ergeben, dass grundsätzlich sehr gute landwirtschaftliche Betriebsstrukturen in den landwirtschaftlichen Betrieben innerhalb des Untersuchungsraums vorherrschen. Die einzelbetrieblichen Betroffenheiten durch die RTW verteilen sich auf viele Betriebe und führen damit zu geringen bis mittleren einzelbetrieblichen Betroffenheiten. Für zwei Betriebe steht jedoch aufgrund der vorhabenbedingten Flächenverluste die Gefährdung der betrieblichen Existenz im Raum.

5.7.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf archäologische Denkmäler sind nicht zu erwarten.

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).

Befürchtungen zur nachteiligen Beeinflussung stöempfindlicher Geräte in benachbarten Nutzungen wurden im Übrigen im Zuge des Anhörungsverfahrens auch nicht vorgebracht.

Nachteilige betriebsbedingte Auswirkungen durch Stoffeinträge in benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen sind vernachlässigbar gering. Auf die Darstellungen beim Schutzgut Boden wird insoweit verwiesen.

5.7.3 Bewertung

Unter Berücksichtigung der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen wird gewährleistet, dass den Belangen des Denkmalschutzes im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird und insoweit keine erheblichen Umweltwirkungen verbleiben.

In Bezug auf die Betroffenheit landwirtschaftlicher Betriebe ist festzuhalten, dass die baubedingten Inanspruchnahmen reversibel sind. Ob die anlagebedingten Flächenverluste ohne Gegenmaßnahmen für zwei Betriebe zu erheblichen, ihre Existenz gefährdenden nachteiligen Betroffenheiten führen, ist nach den Ergebnissen der vorgelegten Sachverständigengutachten zumindest zweifelhaft. Zugunsten der Betriebe wird von einer Gefährdung der betrieblichen Existenz ausgegangen.

Weitere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für das Schutzgut sind nicht zu besorgen.

5.8 Wechselwirkungen

Weitere entscheidungserhebliche Wechselwirkungen, als diejenigen, deren schutzgutübergreifende Wirkungen bei den einzelnen Schutzgütern dargestellt und bewertet worden sind, bestehen nicht.

6. Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen einschl. 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 Erwiderungen 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 des Anhörungsverfahrens für den PFA Nord 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 vorneherein 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 Planfeststellungsbeschluss 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 PBefG 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 PBefG entspricht.

Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planung zu messen ist, sind für Straßenbahnen in § 8 PBefG enthalten. Danach dient der öffentliche Personennahverkehr im Sinne des PBefG dazu, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen (§ 8 Abs. 1 PBefG). Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach dem PBefG (hier: §§ 28, 29) und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen, den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit sowie die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse berücksichtigenden Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger obliegenden Aufgabe, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Nahverkehr sicherzustellen, mit. Sie hat dabei einen unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 S. 6 PBefG zustande gekommenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3a PBefG).

Diese allgemeine Zielbestimmung des ÖPNV durch das PBefG wird durch die in dem HÖPNVG normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen des ÖPNV konkretisiert. 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 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 HÖPNVG).

Es steht außer Frage, dass das zugelassene Straßenbahn-Vorhaben mit den Zielen dieser beiden für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblichen Gesetze in Einklang steht und deren Verwirklichung dient.

In diesem Zusammenhang ist zunächst noch einmal festzuhalten, dass das Vorhaben

in dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt den Bau von Straßenbahn-Betriebsanlagen zum Gegenstand hat und mit dem PBefG daher das korrekte Fachplanungsrecht zur Anwendung kommt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die diesbezüglichen Erwägungen unter C. I. 1 verwiesen.

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 Umsteigeeerfordernisse 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 als Vorhaben des Schienenpersonennahverkehrs im Sinne des § 1 Abs. 2 HÖPNVG³ 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 Schienenpersonennahverkehrs 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.

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

³ Schienenpersonennahverkehr ist auch der öffentliche Personennahverkehr, der sowohl auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des AEG als auch auf einer Schieneninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 1 PBefG erbracht wird und dessen regionaler Charakter von Bedeutung ist.

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, mit den Zielsetzungen des PBefG und des HÖPNVG übereinstimmenden 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. Ob in der Standardisierten Bewertung das Aufkommen an Passagieren auf der Strecke zutreffend beziffert ist, kann vielmehr dahinstehen. Es ist der Vorhabenträgerin nämlich nicht verwehrt, mit Blick auf eine erwünschte Entwicklung der Verkehrsverhältnisse das Angebot an Verkehrsverbindungen im ÖPNV objektiv zu verbessern, und dadurch eine Lenkungswirkung zu erzielen, indem Verkehrsströme stimuliert, vereinfacht oder umgelenkt werden, ohne dass eine Nachfrage schon konkret und mit belastbaren Zahlen belegt sein müsste. Diese Nachfrage bleibt

dennoch nicht fiktiv, sondern ist allein schon mit Blick auf die räumlichen Verhältnisse, insbesondere die auf das Zentrum Frankfurts ausgerichteten bestehenden ÖPNV-Verbindungen und die fehlenden tangentialen Verbindungen, sowie die sich daraus ergebenden Pendlerströme in dem verkehrstechnisch eng verflochtenen Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main plausibel (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. November 2019 – 3 C 13/18 –, juris, Rn. 16).

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 Schieneninfrastruktur 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. 15.1). Einer darüberhinausgehenden Behandlung im Zuge der Planfeststellung bedarf es nicht. Wegen weiterer Einzelheiten zur Barrierefreiheit wird auf Kapitel C. III. 17 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 im Klimaschutzgesetz niedergelegten Zielsetzungen übergeordnete Gesichtspunkt einer Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene (Verkehrswende) rechtfertigt die gegenständliche Planung der RTW (vgl. bereits 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/eisenbahnrechts-datenbank/detailseite/vgh-muenchen/21-02-1995/20-a-9340080>).

Der im Zuge des Anhörungsverfahrens vorgebrachte Einwand, die Realisierung der RTW beeinträchtige die öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des § 13 Abs. 2 Nr. 3 a) und b) PBefG, weil der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden könne und ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen solle, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen würden, ist nicht nachvollziehbar. Aus dem zuvor Gesagten ergibt sich unzweifelhaft, dass die diesbezüglichen Voraussetzungen gegeben sind: Mit der Regionaltangente West wird eine neue tangentiale Schienenverbindung geschaffen, die eine direkte Verbindung zwischen den von ihr bedienten Wohnorten, den Arbeitsstätten und den Verkaufs- wie Freizeiteinrichtungen schafft. Dieser umsteigefreie und mit kürzeren Reisezeiten verbundene Verkehrsdienst übernimmt damit Verkehrsaufgaben, die durch bestehende ÖPNV-Angebote nicht wahrgenommen werden und führt damit zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrsbedienung. Diese Bewertung wird durch den Regionalen Nahverkehrsplan der RMV GmbH bestätigt, wonach die RTW als eines der Projekte beschrieben ist, die für die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs im RMV-Gebiet von besonderer Bedeutung sind und in der Bewertung durch die RMV GmbH in weiten Teilen ein echtes zusätzliches Netzelement und ein neues Leitungsangebot darstellt, das mit Ausnahme der Regionalbahn Bad Soden – Höchst keine der schon vorhandenen Bahnen ersetzt (Regionaler Nahverkehrsplan (2021), Kapitel 6.2.4, S. 190).

Letztlich vermag auch die von Beteiligten vorgetragene Einschätzung, andere Vorhaben – etwa die in frühen Planungsstadien befindliche Ost- und/oder Südtangente – seien dringlicher, 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 -, juris, Rn. 59).

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 –, juris, Rn. 101). 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 Vollzugshindernis der mangelnden Finanzierbarkeit auf den gesetzlich bestimmten Zeitrahmen für den Beginn der Durchführung des Plans von bis zu fünf Jahren ab Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses, der um höchstens fünf Jahre verlängert werden kann (§ 29 Abs. 4 Nr. 1 PBefG), abgestellt werden, in dem die Unsicherheiten einer Plandurchführung als zumutbar erscheinen und von den Planbetroffenen hinzunehmen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08. Februar 2007 – 5 S 2257/05 –, juris, Rn. 76 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 werden kann, liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Im Übrigen wird auf die Darlegungen unter C. I. 6.1 verwiesen. Letztlich ist in diesem Zusammenhang auch darauf hinzuweisen, dass die Vorhabenträgerin mit den Baumaßnahmen in dem bestandskräftig festgestellten PFA Süd 1 bereits begonnen hat.

2. Abschnittsbildung

Die Vorhabenträgerin hat die Gesamtplanung der Regionaltangente West in vier Planfeststellungsabschnitte (PFA) aufgeteilt, die in jeweils eigenständigen Planfeststellungsverfahren behandelt werden:

1. **PFA Nord:** Von Bad Homburg vor der Höhe bzw. dem Gewerbegebiet Praunheim bis einschließlich Eisenbahnüberführung Sossenheimer Straße und Rampenbauwerke

Streckenlänge: ca. 16 km

Betroffene Städte und Gemeinden: Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel, Steinbach, Eschborn, Schwalbach am Ts., Sulzbach (Taunus) und Frankfurt am Main

2. **PFA Mitte:** Vom Ende des Rampenbauwerkes der Eisenbahnüberführung Sossenheimer Straße bzw. von Bad Soden Bf. bis zur Einbindung in die Bestandsstrecke 3683 bei Kelsterbach

Streckenlänge: ca. 14 km

Betroffene Städte und Gemeinden: Bad Soden am Ts., Sulzbach (Taunus), Frankfurt am Main, Kelsterbach

3. **PFA Süd 1:** Von der Einschleifung in die Bestandsstrecke 3683 bei Kelsterbach 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 Straßenrecht – 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 Planfeststellungsabschnitts Nord im Besonderen werden den oben dargestellten Maßstäben gerecht und sind somit tragfähig. Die Planfeststellung der einzelnen Abschnitte nach unterschiedlichen fachplanungsrechtlichen Bestimmungen – nämlich einerseits nach dem PBefG (Abschnitte Nord, Mitte und Süd 2) und andererseits dem AEG (Abschnitt Süd 1) – ist Ausfluss dieser Erwägungen und hält sich damit im Rahmen der Rechtsprechung des BVerwG, wonach sich das maßgebliche Fachplanungsrecht daran orientiert, welcher Verkehrsfunktion bzw. welchem fachplanungsrechtlichen Regime die Schieneninfrastruktur zu dienen bestimmt ist. In den Abschnitten, in denen die RTW nach dem eisenbahnrechtlichen Regime planfestgestellt wird bzw. Eisenbahninfrastruktur nutzt, verkehrt sie als Eisenbahn nach den Regeln der EBO, in den Abschnitten, in denen Betriebsanlagen einer Straßenbahn errichtet werden, verkehrt sie als Straßenbahn nach den Bestimmungen der BOStrab. Durch die gebotene Änderung der Betriebsweise und den Wechsel des Rechtsregimes werden unerwünschte „Mischverkehre“, die sich teils nach Eisenbahn-, teils nach Personenbeförderungsrecht zu richten hätten, verhindert (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. November 2019 – 3 C 12/18 –, juris). Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Abschnittsbildung auf die ausführlichen Darlegungen der Vorhabenträgerin in dem planfestgestellten Erläuterungsbericht (Anlage 1.1c, Kapitel I. 1.3, S. 4 ff.) verwiesen.

Herauszustellen ist insoweit, dass die Vorhabenträgerin die Bedenken verschiedener Einwender zur Aufteilung des Brückenbauwerkes über die BAB 66 im Zuge der 1. Änderung des Plans aufgegriffen hat. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass das Brückenbauwerk über die BAB 66 und die damit einhergehenden Sachfragen, insbesondere zur Lärmbetroffenheit der Henri-Dunant-Siedlung, verfahrensrechtlich einheitlich in dem nachfolgenden PFA Mitte in Angriff genommen werden (Geiger in Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Auflage 2014, § 3 Rn. 61).

In Bezug auf das Gesamtvorhaben sind unter Beachtung des von der Rechtsprechung entwickelten Erfordernisses einer Vorausschau nach Art eines vorläufig positiven Ge-

samturteils 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 Scopingverfahrens, das für das Gesamtvorhaben durchgeführt wurde. Der Umstand, dass das Vorhaben zwischenzeitlich bis Bad Soden bzw. bis in das Wohngebiet Birkengeborn 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. Die diesbezüglichen Änderungen sind Gegenstand des in Aufstellung befindlichen neuen RPS/RegFNP.

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 weder für das

Gesamtvorhaben Regionaltangente West noch für den verfahrensgegenständlichen PFA Nord eine andere – auch keine von Beteiligten im Zuge des Anhörungsverfahrens vorgeschlagene – 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 Planteil 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 Be-

rücksichtigung 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 1.1c, Kapitel II. 3.1) Bezug genommen.

Dieses Ergebnis ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schlüssig. Es beruht insbesondere darauf, dass bereits vorhandene Eisenbahn- und Straßenbahnbetriebsanlagen 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 den Nachteil der 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 und anderer wichtiger Arbeitsstätten (Gewerbegebiet Eschborn, Industriepark Höchst, Gateway Gardens) mittels einer Westtangente direkt zu verbinden, determiniert die Grobtrassierung. Die dagegen gerichteten Forderungen, anstelle einer Westtangente eine Südtangente 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 es keiner Prüfung, ob eine Trassenführung über Rödelheim unter Nutzung bestehender Eisenbahnstrecken möglich wäre, weil mit dieser Variante wesentliche Ziele der RTW – eine Anbindung der in Eschborn und auf Schwalbacher Gemarkung gelegenen Gewerbegebiete sowie die Anbindung von Sossenheim (westlicher Siedlungsbereich), Höchst (nördliches Siedlungsgebiet), Sulzbach und Bad Soden – nicht erreichbar wären. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf nehmen zu müssen. Die Aufgabe selbstständiger Teilziele, wie dies hier mit der Aufgabe einer Streckenführung, für die relevante Fahrgastpotentiale bestehen, der Fall wäre, muss dagegen nicht berücksichtigt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 – 9 A 20/05 –, juris, Rn. 143 m. w. N.).

Abgesehen davon, dass die Forderung, die RTW-Linie 2 über den vorgesehenen Endhaltepunkt im Bf. Dreieich/Buchschlag hinaus bis nach Langen zu verlängern, nicht den verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt berührt, bedarf sie keiner Betrachtung im Zuge der Alternativenprüfung. Diese Verlängerung ist 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 – 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.).

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 Nord betrifft dies den Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe, die Untersuchungsbereiche Praunheim bis Eschborn Ost und Eschborn-West bis Sulzbach sowie die Verortung der Abstellanlage.

Die Untersuchungsbereiche von Praunheim bis Eschborn-Ost sowie Eschborn-West bis Sulzbach hat die Vorhabenträgerin anhand der Kriterien „Verkehrlicher Nutzen/Erschließungswirkung“, „Auswirkungen auf Siedlungsstrukturen und Gewerbegebiete“, „Betroffenheiten von Planungen Dritter/private und kommunale Entwicklungsziele“, „Flächeninanspruchnahme/landwirtschaftliche Belange“, „Naturschutzfachliche Belange“, „Wasserrechtliche Belange“, „Eisenbahntechnische und –betriebliche Belange“, „Bautechnische Belange“ und „Auswirkungen auf Leitungstrassen“ vergleichend gegenübergestellt und daraus Vorzugsvarianten abgeleitet.

3.3.1 Untersuchungsbereich Praunheim bis Eschborn Ost

Der Untersuchungsbereich beginnt am nordöstlichen Ende des PFA Nord, der sich im Bereich des Bebauungsplan-Entwurfs 696 „Nördlich Heerstraße“ sowie der derzeit laufenden vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Frankfurt Nordwest“ befindet. Die Stadt Frankfurt am Main hat auf Nachfrage bestätigt, dass der schon im geltenden Gesamtverkehrsplan ausgewiesene und in den Bebauungsplan-Entwurf 696 übernommene gemeinsame Verkehrskorridor für die Haupteinleitungsstraße, die ihrerseits Teil der Ortsumfahrung Praunheim ist, und die RTW-Trasse unabhängig vom Ergebnis der o. g. städtebaulichen Untersuchungen in unveränderter Lage erhalten bleiben wird. Die Vorhabenträgerin hat die diesbezüg-

lichen städtischen Planungen berücksichtigt und zur Gewährleistung der der RTW zugeordneten adäquaten Erschließungsfunktion sowie dem Optimierungsgebot, Verkehrswege nach Möglichkeit zu bündeln, ihre Einpassung in den vorgenannten Straßenzug vorgesehen. Dies ist sachgerecht und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Das südwestliche Ende des Untersuchungsbereiches befindet sich am bestehenden S-Bahn-Haltepunkt Eschborn-Süd. Hier liegt ein Zwangspunkt der Trassenführung, weil anders die beabsichtigte Verknüpfung der RTW mit den S-Bahn-Linien S3 und S4 nicht zu realisieren ist.

Innerhalb des so definierten Untersuchungsbereichs hat die Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der gegebenen planerischen Randbedingungen insgesamt neun Varianten untersucht (s. Abbildung 3).

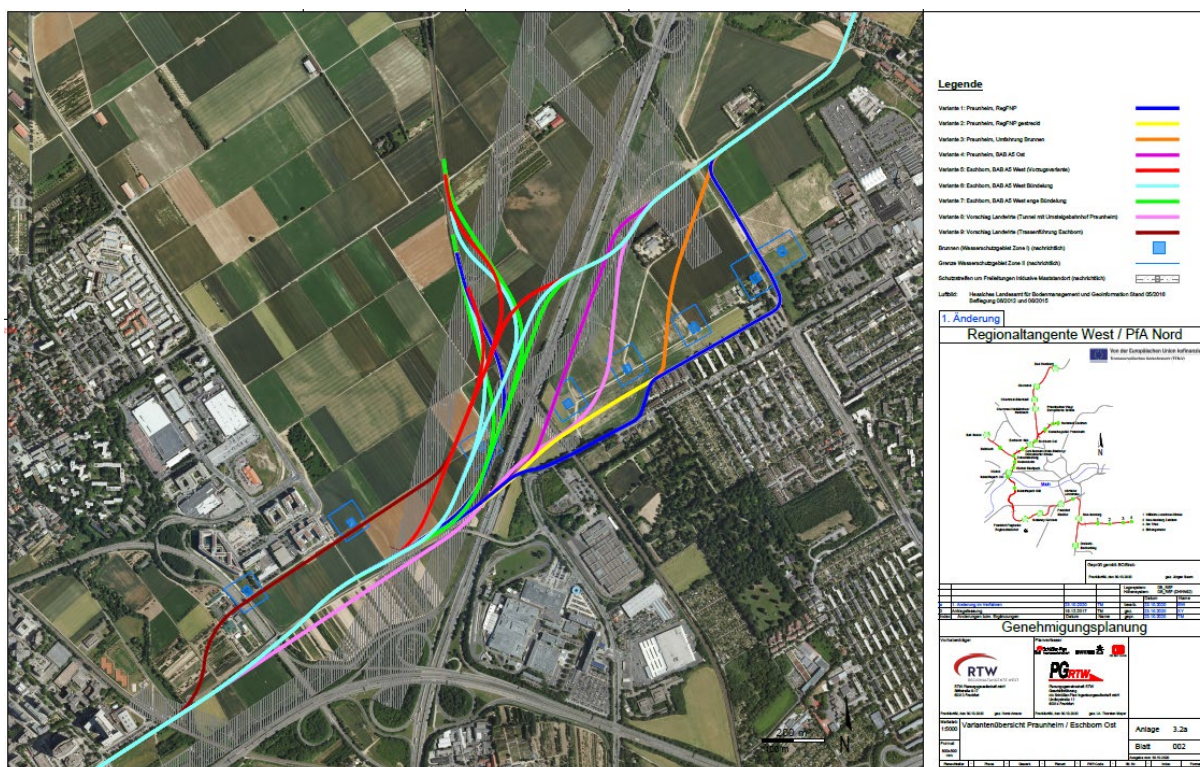


Abbildung 3: Variantenübersicht Praunheim – Eschborn/Ost, Quelle: RTW, Planfeststellungsunterlagen, Anlage 3.2a, 2020

Die detaillierte Beschreibung der einzelnen Varianten ist Kapitel II. 3.2.4 des festgestellten Erläuterungsberichts (Anlage 1.1c) zu entnehmen.

Die Varianten 1 bis 4 wurden von der Vorhabenträgerin verworfen, weil die vergleichende Prüfung der berührten öffentlichen und privaten Belange ergab, dass die Variante 5 gegenüber diesen Varianten eindeutig besser geeignet ist. Im Vergleich zu diesen Varianten hat die Variante 5 lediglich im Hinblick auf die Eingriffe in Natur und

Landschaft (im Vergleich zu Varianten 1 und 2) sowie das Kriterium „Flächeninanspruchnahme/landwirtschaftliche Belange“ (Varianten 1 – 4) Nachteile. Insoweit ist allerdings zu konstatieren, dass der der minimierten Flächeninanspruchnahme zugrundeliegende plangleiche Anschluss der RTW an die Eisenbahnstrecke 3611 aus betrieblichen Gründen nicht möglich und das Ziel der Anbindung der Stationen Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel (Taunus), Oberursel-Stierstadt und Oberursel-Weißkirchen/Steinbach an die RTW folglich nur mit der Variante 5 erreichbar ist. Auch mit Blick auf das bedeutsame Ziel des Trinkwasserschutzes hat diese Variante gegenüber den Varianten 1 bis 4 deutliche Vorteile, weil nur bei dieser Variante neue Eingriffe in Schutzzone II des in Ausweisung befindlichen WSG des Wasserwerks Praunheim II vermieden werden können.

Die Bewertung der Vorhabenträgerin ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Wegen weiterer Einzelheiten wird daher auf die im planfestgestellten Erläuterungsbericht niedergelegten Erwägungen der Vorhabenträgerin, die sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht, verwiesen.

Die bei Variante 5 vorgesehene planfreie Einbindung der RTW in die Eisenbahnstrecke 3611 führt allerdings zu erheblichen Eingriffen in landwirtschaftliche Nutzflächen, aufgrund derer die mögliche Existenzgefährdung zweier landwirtschaftlicher Betriebe im Raum steht. Aus diesem Grund hat die Vorhabenträgerin weitere – z. T. von der Landwirtschaft selbst vorgeschlagene – Varianten untersucht.

Dabei wurde mit der Variante 6 eine Variante untersucht, die auf der Basis der Variante 5 näher an die BAB 5 herangerückt verläuft. Dies führt zu unvermeidlichen Eingriffen in Zone II des Brunnens 6 des im Festsetzungsverfahren befindlichen Wasserwerks Praunheim II. Darüber hinaus können durch die Bündelungslage mit der Autobahn zwar die direkten Flächenverluste verringert werden. Die zwischen RTW und BAB 5 verbleibende Restfläche kann jedoch mit den gängigen landwirtschaftlichen Maschinen nicht mehr wirtschaftlich bearbeitet werden. Unter Berücksichtigung dieser unwirtschaftlichen Restflächen ist der Flächenverlust bei Variante 6 sogar größer als bei Variante 5 (19,68 ha gegenüber 16,18 ha bei Variante 5).

Die Variante 7, die zur Vermeidung der unwirtschaftlichen Restflächen eine noch engere Bündelung mit der BAB 5 vorsieht, greift ebenfalls in die engere Schutzzone des Brunnens 6 des Wasserwerks Praunheim II ein und führt im Saldo wegen der größer werdenden, nicht mehr zu bewirtschaftenden linsenförmigen Einschlussfläche im Bereich der Einfädung in die bzw. der Ausfädung aus der Eisenbahnstrecke 3611 zu einer noch größeren Flächeninanspruchnahme als bei Variante 6 (20,05 ha).

Die Variante 9 entspricht von Praunheim kommend bis jenseits der Überführung über

die BAB 5 der Variante 5, verläuft in Eschborn allerdings nicht im Bereich der Elisabethenstraße, sondern ca. 150 m nördlich entlang des Elisabethenwegs. Diese Modifikation der Streckenführung hat Eingriffe in die engere Schutzzone der Brunnen 7 und 8 des Wasserwerks Praunheim II zur Folge, hat trassierungstechnische Nachteile (engere Radien, geringere Geschwindigkeit) und würde in den Gebäudebestand der Liegenschaft Fasanenweg 1 eingreifen sowie das Grundstück mittig zerschneiden.

Gesichtspunkte, die den Varianten 6, 7 oder 9 trotz der beschriebenen nachteiligen Auswirkungen zu einem Vorteil gegenüber der Variante 5 verhelfen würden, sind nicht erkennbar.

Da verschiedene Einwander im Zuge des Anhörungsverfahrens vorgetragen haben, die Variante 8 sei unter Berücksichtigung aller in die Abwägung einzustellenden Belange und unter besonderer Würdigung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen als Vorzugslösung anzusehen, hat die Vorhabenträgerin diese Variante in Entwurfsqualität ausgearbeitet und mit der Variante 5 vergleichend untersucht.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der mit dieser Variante verbundene Umsteigebahnhof dem planerischen Ziel der RTW, umsteigefreie Direktverbindungen der Stationen Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel (Taunus), Oberursel-Stierstadt und Oberursel-Weißkirchen/Steinbach mit den weiteren Stationen der RTW-Linie 1 zu schaffen, widerspricht. Die Reisezeit zwischen Bad Homburg v. d. H. und allen Stationen jenseits des Umsteigebahnhofs würde sich infolge des erforderlichen Umstiegs und der daraus resultierenden Wartezeiten nach Aussage der RMV GmbH als der für den Schienenpersonennahverkehr zuständigen Aufgabenträgerorganisation – voraussichtlich erheblich – verlängern und damit unattraktiv. Die mit der Umsteigefreiheit einhergehenden kurzen Reisezeiten und das dadurch entfallende Erfordernis, Anschluss- und Übergangssicherheit gewährleisten zu müssen, stellen wichtige Kriterien für die Bewertung der Qualität der Verkehrsbedienung dar. Die einen Umstieg bedingende Variante 8 ist daher gegenüber der geplanten Direktverbindung nicht als verkehrlich gleichwertig zu betrachten.

Es kommt hinzu, dass betriebliche Untersuchungen der RMV GmbH ergeben haben, dass ein zusätzlicher Halt der Linie S 5 an dem zu errichtenden Umsteigebahnhof einen Ausbau der Infrastruktur und zusätzliche Investitionen in Fahrzeuge und Fahrpersonal bedingen würde, daher fahrplanseitig nicht eingerichtet werden kann und damit das Ziel einer Anbindung der Städte Steinbach, Oberursel und Bad Homburg v. d. Höhe an die RTW aufgegeben werden müsste. Die mit der Schaffung des angelegten Verknüpfungsbahnhofs theoretisch mögliche zusätzliche Verknüpfung mit dem bestehenden Netz ist daher ohne praktische Relevanz. Nur am Rande sei deshalb erwähnt, dass das von Beteiligten vorgetragene Argument, der Verknüpfungsbahnhof schaffe auch neue Möglichkeiten im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung der von

der Stadt Frankfurt beabsichtigten Entwicklung eines neuen Stadtteils im Nordwesten, keines ist, das von der RTW zu berücksichtigen gewesen wäre. Einerseits ist die diesbezügliche Planung der Stadt Frankfurt noch in einem frühen Planungsstadium und es ist derzeit nicht absehbar, ob und in welchem Umfang das Projekt verwirklicht werden wird. Andererseits ist die Verlängerung der RTW bis zum Nordwestzentrum noch immer ein mittelfristig zu verwirklichendes Planungsziel, so dass der Planungsraum insoweit von der RTW abgedeckt wird. Eine darüber hinaus gehende Erschließung des Bereiches Frankfurt Nordwest entspricht dagegen nicht der Zielsetzung der RTW.

Einzuräumen ist, dass sich im Erläuterungsbericht eine zumindest missverständliche Aussage findet, wonach der verkehrliche Nutzen aller Varianten annähernd gleich gut sei (vgl. Kapitel II. 3.2.5.1). In den weiteren Ausführungen des Erläuterungsberichts und in der Bewertungsmatrix spiegelt sich diese Aussage aber – zutreffender Weise – nicht wider. Vor dem Hintergrund der oben dargelegten Erwägungen ist es vielmehr nachvollziehbar, dass die Vorhabenträgerin den vorgenannten Aspekten bei der Bewertung des verkehrlichen Nutzens eine besondere Bedeutung beigemessen und die Variante 8 in dieser Hinsicht schlechter bewertet hat.

Der Bau des Umsteigebahnhofs, aber auch die Querung der BAB 5 (in Tieflage) oder die Überführung von BAB 5 und der in Dammlage geführten Eisenbahnlinie 3611 wären des Weiteren mit einem erhöhten Aufwand bezüglich Bautechnik und Kosten verbunden.

Zudem gerät die Trassenführung der Variante 8 mit dem vorhandenen Bahnstrom-Unterwerk sowie den zuführenden Hochspannungsfreileitungen in Konflikt, so dass deren Umlegung erforderlich würde.

Letztlich verläuft die Variante 8 zwischen den Schutzzonen II der Brunnen 4 und 5 des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebietes Wasserwerk Praunheim II hindurch, wobei Schutzzone II des Brunnens 5 tangiert wird. Daher ist diese Variante auch in Bezug auf den Trinkwasserschutz schlechter zu beurteilen als die Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin.

Die im Verfahren von verschiedenen Beteiligten geäußerte Auffassung, die Umsetzung der Variante 8 und die damit entfallende Notwendigkeit der Nutzung der Eisenbahnstrecke 3611 durch die RTW habe weitere positive Wirkungen, weil keine Zweisystemfahrzeuge benötigt würden und das Projekt daher kostengünstiger umgesetzt werden könne (keine Beschaffung spezieller Fahrzeuge, keine Anpassung Stromversorgung, keine Anpassung der Fahrzeughöhe/Haltepunkte etc.), ist unzutreffend. Dabei wird verkannt, dass die RTW in anderen Abschnitten (PFA Mitte, PFA Süd 1) ebenfalls Eisenbahninfrastruktur nutzt und daher der Einsatz von Zweisystemfahrzeugen unverändert erforderlich bleibt. Im Übrigen gewährleistet das Planungskonzept einer

weitgehenden Nutzung bereits existierender Eisenbahnbetriebsanlagen unter Ergänzung durch Straßenbahninfrastruktur gerade die Möglichkeit zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme und der Kosten für den Bau der Infrastruktur (vgl. dazu C. III. 3.2).

Nach alledem würde die Realisierung der Variante 8 lediglich im Hinblick auf den Belang „Flächeninanspruchnahme/landwirtschaftliche Belange“ zu signifikant geringeren Beeinträchtigungen führen. Dies allerdings nur zu dem Preis, dass der Streckenast nach Bad Homburg v. d. Höhe, für den nach der Verkehrsprognose der Vorhabenträgerin bis zu 6.100 werktägliche Personenfahrten prognostiziert sind, komplett entfielen. Es kann offen bleiben, ob diese Zahlen im Detail belastbar sind. Für die Planfeststellungsbehörde steht nämlich unabhängig davon außer Zweifel, dass das Einzugsgebiet Steinbach / Oberursel / Bad Homburg v. d. H. mit zusammen mehr als 100.000 Einwohnern ein relevantes Fahrgastpotential aufweist, für das die RTW zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führen wird.

Angesichts der oben dargelegten Erkenntnisse stellt Variante 8 keine zumutbare Alternative dar, die in der Alternativenbetrachtung zu berücksichtigen wäre, weil die von der Vorhabenträgerin zulässiger Weise verfolgten Ziele – hier die Anbindung des Streckenastes nach Bad Homburg v. d. Höhe an die RTW - nicht mehr erreicht werden können. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel C. III. 3.2 wird Bezug genommen.

Aber selbst wenn man dies anders beurteilen wollte, ist die Variantenwahl der Vorhabenträgerin nicht zu beanstanden. Sie hat dem mit der Variante 5 einhergehenden hohen Flächenverbrauch einschl. der damit verbundenen Auswirkungen auf die Sicherung der Ernährungs- und Versorgungsfunktion der Landwirtschaft und der einzelbetrieblichen Betroffenheiten bereits einen hohen Stellenwert eingeräumt. Selbst wenn man der Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange durch die zur Planfeststellung beantragte Variante – bspw. im Hinblick auf den mit dem Angriffskrieg Russlands in der Ukraine gewichtiger werdenden Belang der Ernährungs- und Versorgungsfunktion der Landwirtschaft – ein noch größeres Gewicht beimessen wollte als die Vorhabenträgerin dies bereits getan hat („-“ in der Bewertungsmatrix), würden daraus keine Konsequenzen für die Variantenwahl resultieren.

In die Beurteilung der Varianten einzubeziehen wäre letztlich auch, dass

- die Vorhabenträgerin im Zuge des Anhörungsverfahrens geeignetes Ersatzland angeboten hat und damit die bei Umsetzung der Variante 5 vorgetragenen Existenzgefährdungen abgewendet werden können und
- die Umsetzung der Variante 8 den – von der RMV GmbH abgelehnten – Ausbau der Eisenbahnstrecke 3611 erfordert und daraus resultierend zusätzliche

Kosten und zusätzlicher Flächenverbrauch anfallen würden.

3.3.2 Untersuchungsbereich Eschborn West bis zum Ende des PFA Nord

Die Betrachtungen in diesem Abschnitt beruhen auf der ursprünglich vorgesehenen Abschnittsbildung, bei der der PFA Nord erst im Bereich der Einbindung in die Eisenbahnstrecke 3640, die für die Fortführung der RTW in Richtung Bahnhof Frankfurt-Höchst genutzt werden soll, endete. Trotz des mittlerweile verkürzten Planfeststellungsabschnitts (vgl. hierzu C. III. 2) ist die Beibehaltung dieses Untersuchungsbereiches in der Alternativenprüfung sachgerecht. Dies deshalb, weil nur unter Berücksichtigung dieses Zwangspunktes sinnvolle Alternativen entwickelt werden können.

Der Beginn des Untersuchungsbereiches befindet sich am S-Bahn-Haltepunkt Eschborn-Süd, welcher aus den bereits dargestellten Gründen einen Zwangspunkt darstellt (s. dazu C. III. 3.3.1).

Unter Berücksichtigung der innerhalb dieses Untersuchungsbereiches gegebenen Randbedingungen und der im Rahmen des Anhörungsverfahrens gewonnenen Erkenntnisse hat die Vorhabenträgerin 8 Varianten entwickelt (s. Abbildung 4).

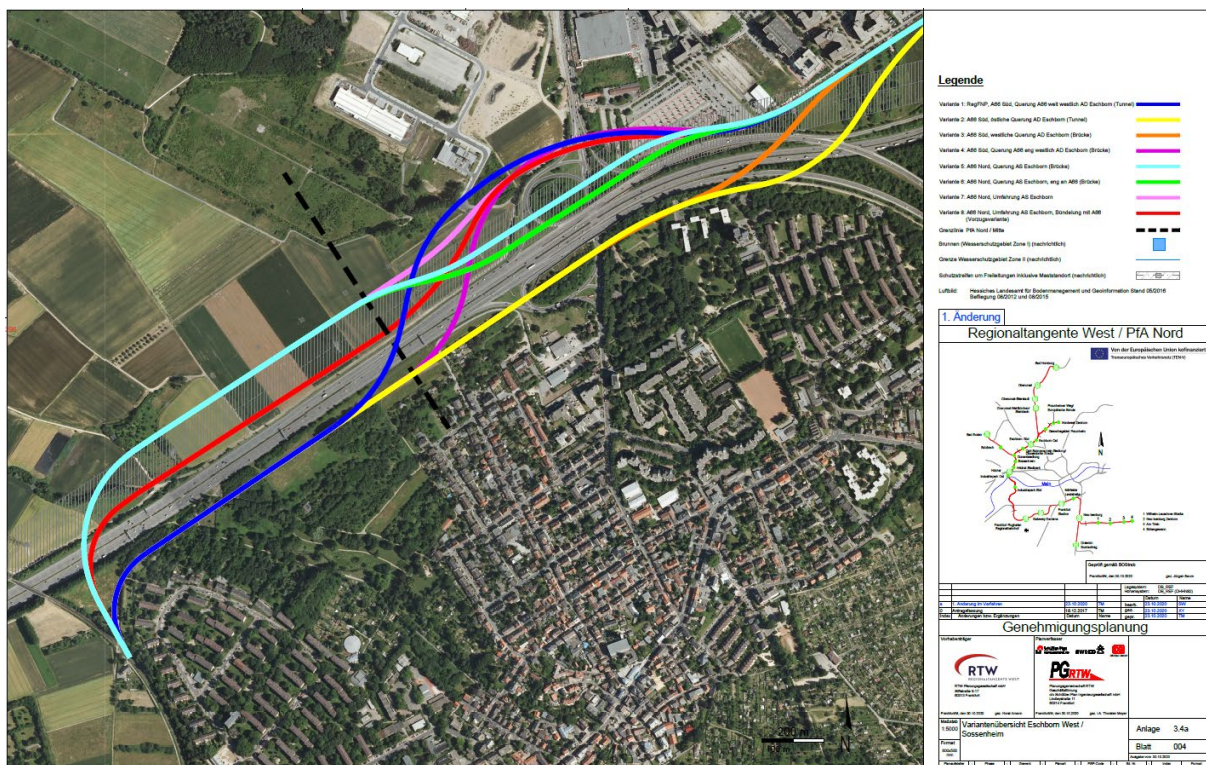


Abbildung 4: Variantenübersicht Eschborn West - Sossenheim, Quelle: RTW, Planfeststellungsunterlagen, Anlage 3.4a, 2020

Die detaillierte Beschreibung der einzelnen Varianten ist Kapitel II. 3.3.3 des festgestellten Erläuterungsberichts (Anlage 1.1c) zu entnehmen.

Die anhand der definierten Kriterien durchgeführte vergleichende Bewertung der Varianten (vgl. Anlage 1.1c – Erläuterungsbericht, Kapitel II. 3.3.4) kommt zu dem aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Ergebnis, dass die Variante 8 die Vorzugsvariante darstellt.

Sie ist bautechnisch am einfachsten umzusetzen, weil bei dieser Variante im Bereich des Autobahndreiecks Eschborn nicht die bei Variante 1 – 6 erforderlichen sehr aufwändigen und schwierig zu realisierenden Brücken- oder Tunnelbauwerke notwendig sind. Auch hinsichtlich der Auswirkungen auf Planungen und Entwicklungen Dritter ist sie (wie die Varianten 4 – 7) am günstigsten zu beurteilen, weil sie weder die städtebauliche Entwicklung im Bereich der Katharina-Paulus-Straße nachteilig beeinflusst (Variante 1), noch das Gebiet des Bebauungsplans 341Ä der Stadt Frankfurt am Main zerschneidet (Varianten 2 und 3), sondern an dessen nördlichen Rand und damit deutlich verträglicher mit der städtebaulichen Entwicklung verläuft. Auch die Auswirkungen auf bestehende Siedlungsstrukturen fallen – wie bei allen anderen nördlich der BAB 66 verlaufenden Varianten – am geringsten aus, weil die besonders schützenswerte Wohnbebauung südlich der BAB 66 gelegen ist. Anders als bei den Südvarianten können Beeinträchtigungen des LSG *Sulzbachwiesen* vermieden werden. Letztlich gewährleistet die Variante 8, insbesondere als Folge der vorgesehenen Bündelung mit der BAB 66, insgesamt einen moderaten Flächeneingriff, besonders für landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die mit dieser Variante verbundenen dauerhaften Eingriffe in die zwischen der Düsseldorfer Straße und der BAB 66 gelegene Parkplatzfläche „An den Drei Steinen“ konnten im Zuge des Verfahrens nochmals deutlich minimiert werden.

Aufgrund der im Zuge des Anhörungsverfahrens gegen die Vorzugsvariante vorgetragenen Einwendungen hat die Vorhabenträgerin für den Bereich zwischen dem S-Bahn-Haltepunkt Eschborn-Süd und dem Eschborner Dreieck geprüft, ob die Verschiebung der Trasse an die BAB 66 zu einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme führt und sich somit als vorteilhaft erweist.

Diese Prüfung hat jedoch ergeben, dass eine solche Trassierung nicht möglich ist, ohne Konflikte mit der bestehenden Bebauung an der Wilhelm-Fay-Straße zu erzeugen. Will man diese Konflikte vermeiden, so bedeutet dies eine Verschiebung der RTW-Station Eschborn-Süd von der Mitte an das südliche Ende der Bahnsteige des S-Bahn-Haltepunktes, wodurch die Umsteigebeziehungen nachteilig beeinflusst und privateigene, bebaubare Flächen zwischen der Stuttgarter Straße, der Wilhelm-Fay-Straße, der BAB 66 und der Eisenbahnstrecke 3615 zerschnitten würden. Da die Vorzugsvariante Baufenster südlich der Elisabethenstraße nur am nördlichen Rand tangiert und diese nicht zerschneidet, ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin an ihrer Variantenwahl festhält.

3.3.3 Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe

Im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe war nach den Vorplanungen die Nutzung des sog. Fürstenbahnsteigs angedacht. Im Zuge der Konkretisierung der Planung ist die Vorhabenträgerin jedoch zu der Erkenntnis gelangt, dass die Nutzung des Bahnsteigs 2 die besser geeignete Variante darstellt.

Diese Lösung erfordert lediglich geringfügige Anpassungen am Bestand (Signalisierung, Verlängerung Bahnsteig, Anpassung der Gleisanlage), während für die Ertüchtigung des Fürstenbahnsteigs deutlich aufwändigere und damit kostenintensivere Maßnahmen (Erneuerung und in Teilbereichen Neuerrichtung des zum Bahnsteig führenden Gleises, Anpassung Signalstandorte, Errichtung Oberleitung, Abriss und Neubau des vorhandenen baufälligen nicht barrierefreien Bahnsteigs, Errichtung neue Treppeanlage und barrierefreie Zugangslösung) erforderlich würden.

Betrieblich sind beide Varianten umsetzbar. Bei der Vorzugsvariante wird der Bahnsteig 2 sowohl von der Regionaltangente West als auch von der RB 15 „vor Kopf“ genutzt, was kurze Umsteigebeziehungen zwischen diesen Linien gewährleistet. Die Variante Fürstenbahnsteig hätte dagegen den Vorteil einer Entzerrung der Verkehre und würde kurze Umsteigebeziehungen zur U 2, deren Verlängerung bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe planfestgestellt ist, ermöglichen.

Insgesamt begegnet die Bewertung der Vorhabenträgerin, der Nutzung des Bahnsteigs 2 gegenüber der Variante Fürstenbahnsteig den Vorzug zu geben, keinen Bedenken. Dritte haben die Variantenwahl im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nicht in Zweifel gezogen.

3.4 Verortung der Abstellanlage

Der Betrieb der RTW erfordert eine Abstellanlage für die Abstellung der RTW-Fahrzeuge vor allem in der nächtlichen Betriebspause, die Durchführung der im täglichen Betrieb anfallenden Maßnahmen an den Fahrzeugen – bspw. Innenreinigung, allseitige Sichtprüfungen und einfache Instandsetzungsarbeiten – sowie ein in unmittelbarer Nähe zu platzierendes Betriebsgebäude mit den erforderlichen Räumlichkeiten für das Betriebs- und Reinigungspersonal.

Die Vorhabenträgerin hat unter Beachtung der relevanten Kriterien „Flächenverbrauch und Flächenverfügbarkeit“, „betriebliche Belange“, „straßenseitige Anbindung“, „Eingriffe in schutzwürdige Flächen“ und „Immissionskonflikte“ verschiedene Varianten für deren Verortung geprüft und sich im Ergebnis für eine Abstellanlage (einschl. Betriebsgebäude) im Bereich des Haltepunkts Eschborn-Ost entschieden.

Diese Entscheidung ist von den folgenden Erwägungen getragen:

Die aus betrieblichen Gründen grundsätzlich wünschenswerte Anordnung an einem der Anfangs- bzw. Endpunkte der RTW-Linien scheidet aus Gründen der mangelnden Flächenverfügbarkeit bzw. der Kollision mit Planungen Dritter aus (vgl. hierzu Erläuterungen in Anlage 1.1c: Erläuterungsbericht, Kapitel II. 3.5.).

Die Anordnung entlang der durch die RTW mitgenutzten Eisenbahnstrecken hat die Vorhabenträgerin ausgeschlossen, weil der auf diesen Strecken abgewickelte Verkehr durch Leerfahrten zur Abstellanlage über das vertretbare Maß hinaus beeinträchtigt würde.

Aufgrund der Nähe zu Siedlungsstrukturen (Flächenverfügbarkeit, Emissionen, Konflikte mit städtebaulichen Belangen) sowie den Randbedingungen aus Trassierung und Gradienten (Führung der RTW inmitten von Straßenzügen, Brücken- und Rampenbauwerke) verbleiben mögliche Standorte für die Abstellanlage nur im Bereich zwischen

- dem Anschluss an die Eisenbahnstrecke 3611 und dem Beginn des Brückenbauwerkes des Haltepunkts *Eschborn-Süd*,
- der Brücke über die Sossenheimer Straße und der Brücke über den Sulzbach sowie
- der Leunastraße und dem Schwanheimer Knoten (entlang des Kelsterbacher Weges).

Diese möglichen Standorte der Abstellanlage befinden sich auf landwirtschaftlich genutzten Flächen ohne besondere Schutzwürdigkeit nach anderen gesetzlichen Bestimmungen, sie sind straßenseitig gut erreichbar und liegen außerhalb immissionsempfindlicher Siedlungsgebiete.

Die beiden Standorte in Eschborn bzw. Sulzbach sind gegenüber dem Standort am Kelsterbacher Weg aus betrieblichen Gründen deutlich besser geeignet, weil sie sich in relativer Nähe zu den Endhaltepunkten in Bad Homburg v. d. Höhe, Bad Soden am Taunus bzw. Praunheim befinden, während der Standort am Kelsterbacher Weg etwa in der Mitte der RTW-Strecke liegt und damit von allen Start-/Endhaltepunkten weit entfernt ist. Der Standort in Eschborn befindet sich etwas näher an den Endhaltepunkten in Praunheim bzw. Bad Homburg v. d. Höhe, während sich der Standort in Sulzbach etwas näher an dem Endhaltepunkt in Bad Soden am Taunus befindet.

Für die Standorte am geplanten Haltepunkt Eschborn-Ost und in Sulzbach streitet darüber hinaus, dass für die Abstellanlage Restflächen zwischen der RTW-Trasse und der Elisabethenstraße (Eschborn-Ost) bzw. zwischen RTW-Trasse und BAB 66 (Sulzbach) in Anspruch genommen werden könnten, die landwirtschaftlich ohnehin nicht mehr sinnvoll nutzbar sind.

Vor diesem Hintergrund wurde der Standort am Kelsterbacher Weg ausgeschieden.

Genauere Untersuchungen für die beiden verbleibenden Standorte haben ergeben, dass die am Standort in Sulzbach nutzbare Restfläche zwischen der RTW-Trasse und der BAB 66 nicht ausreichend groß ist, um neben den Gleisanlagen der Abstellanlage auch das erforderliche Betriebsgebäude für das Betriebspersonal unterzubringen. Diese Erkenntnis resultiert aus dem Umstand, dass in den seitlichen Randbereichen der Restfläche zwischen RTW-Trasse und BAB 66 die Böschung des Überführungsbauwerks über die BAB 66 vorgesehen und auch das Überschwemmungsgebiet des Sulzbaches zu beachten ist. Das Betriebsgebäude müsste daher nördlich der RTW-Trasse auf Höhe der Abstellgleise vorgesehen werden, um im erforderlichen Maße für die Betriebsbediensteten fußläufig erreichbar zu sein. Dies hätte neben den betrieblichen Nachteilen durch das Erfordernis eines Bahnüberganges vor allem eine zusätzliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Bewirtschaftungsflächen zur Folge. Eine Verschiebung der RTW-Trasse nach Norden, um die Gleisanlage und das Betriebsgebäude gemeinsam in der Restfläche unterbringen zu können, hätte neben noch weitreichenderen Eingriffen in die landwirtschaftlichen Nutzflächen zur Folge, dass zur Vermeidung einer Kollision zwischen der RTW-Trasse und der Amprion-Höchstspannungsfreileitung letztere noch weiter nach Norden verschoben werden müsste und sich daraus Konflikte mit dem nordwestlich gelegenen gesetzlich geschützten Biotop „Helle Burg“ ergäben. Eine beliebige Verschiebung der RTW-Trasse ist zudem auch deshalb nicht möglich, weil diese durch die Radien des Überführungsbauwerkes vorgegeben ist. Letztlich müsste die Errichtung der Abstellanlage und des Betriebsgebäudes in der Anbauverbots-/Anbaubeschränkungszone des § 9 Abs. 1, 2 FStrG erfolgen. Danach dürfen Hochbauten längs der Bundesautobahn in einem 40 m breiten Streifen grundsätzlich nicht, allenfalls ausnahmsweise und sonstige bauliche Anlagen in einem Streifen von 100 m nur mit Genehmigung errichtet werden.

Bei dieser Ausgangslage ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin sich für die Realisierung der Abstellanlage und des Betriebsgebäudes am geplanten Haltepunkt Eschborn-Ost entschieden hat. Die diesbezügliche Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin ist tragfähig. Ein eindeutig besser geeigneter Standort für die aus betrieblichen Gründen erforderliche Abstellanlage und das angegliederte Betriebsgebäude ist nicht erkennbar und wurde auch von den Beteiligten, die die Abstellanlage an dem vorgesehenen Ort ablehnen, nicht aufgezeigt.

3.5 Verortung von Stellwerksgebäuden

Im Zuge der technischen Anpassungen an der bestehenden Eisenbahnstrecke 3611, die durch die RTW ohne sonstige planfeststellungsrelevante baulichen Änderungen mitgenutzt wird, ist zur Optimierung des Betriebsablaufes der Rückbau alter Stellwerkstechnik im Bahnhof Weißkirchen und im Bahnhof Oberursel (Taunus) vorgesehen. Die Planung sieht vor, stattdessen zwei von Bad Homburg v. d. Höhe aus gesteu-

erte ESTW-Außenstellen (ESTW-A) zu errichten, die im Bereich des Bahnhofes Oberursel (Taunus) und in Höhe des BÜ Wolfslach, gegenüber des heutigen BÜ-Schalthauses, errichtet werden. Die Anlagen müssen im Bereich der Eisenbahnbetriebsanlage errichtet werden.

Die Errichtung des ESTW-A Oberursel (mit Freifläche und Nebenanlagen) ist auf DB-Gelände im Bereich des Bahnhofes Oberursel (Taunus) vorgesehen und betrifft eine Zwickelfläche zwischen der Gleisanlage und der Homburger Landstraße. Grundstücke Dritter werden nicht benötigt. Der im Zuge der 2. Änderung des Plans nochmals verschobene Standort des ESTW nimmt auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für die Realisierung eines Radschnellweges Friedrichsdorf – Oberursel – Eschborn – Frankfurt am Main Rücksicht und gewährleistet, dass die darin als sinnvollste Variante ausgewiesene Trassenführung nördlich entlang der DB-Gleise realisierbar bleibt. Im Hinblick auf die zur Umsetzung der Planung erforderliche Inanspruchnahme von Gehölz- und Vegetationsflächen wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt und diese wird unter Beachtung der artenschutzrechtlich gebotenen Aspekte über das vorgesehene Maßnahmenkonzept kompensiert. Eine strikte Beachtung der bauplanungsrechtlichen Festsetzungen des überplanten Bebauungsplanes 164B – *Bahnhofsvorplatz / Nassauer Entlastungsstraße zwischen Brennersmühle und Brücke „An den Drei Hasen“* ist nicht geboten, dem Rücksichtnahmegebot wird durch die Umplanung Genüge getan (vgl. C. III. 4.3.3).

Das ESTW-A Weißkirchen (mit Freifläche und Nebenanlagen) wird im Bereich der Ein- und Ausfädelung der RTW-Strecke in die Eisenbahnstrecke 3611 auf einem bereits heute im Eigentum der DB AG befindlichen Grundstück (Zwickelfläche zwischen Eisenbahnstrecke 3611 und Wirtschaftsweg) errichtet.

Die vorgesehenen Standorte der ESTW-A begegnen keinen Bedenken, da mit der Errichtung der Anlagen keine nachteiligen Wirkungen auf die Belange Dritter einhergehen.

3.6 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. Trotz der Inanspruchnahme von Grundstücken und der planungsbedingt eintretenden Erschwernisse für Betroffene sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der festgestellten Planungsvariante in Frage stellen könnten. Dies gilt umso mehr, als dass die Vor-

habenträgerin Angebote unterbreitet hat, mit denen die vorgetragene Existenzgefährdung zweier landwirtschaftlicher Betriebe abgewendet werden kann (vgl. dazu C. III. 21.2).

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 überregional 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

U-/Stadt- und Straßenbahnen werden im Regelfall im RPS/RegFNP nicht mit Zielbestimmung aufgenommen. Aufgrund der Wirkungen der RTW auf die Leistungssteigerung des Netzknotens Frankfurt hat der LEP 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 einzurichtenden Haltepunkten in den RPS/RegFNP 2010 aufgenommen und mit verschiedenen textlich und zeichnerisch bestimmten Zielen gesichert worden:

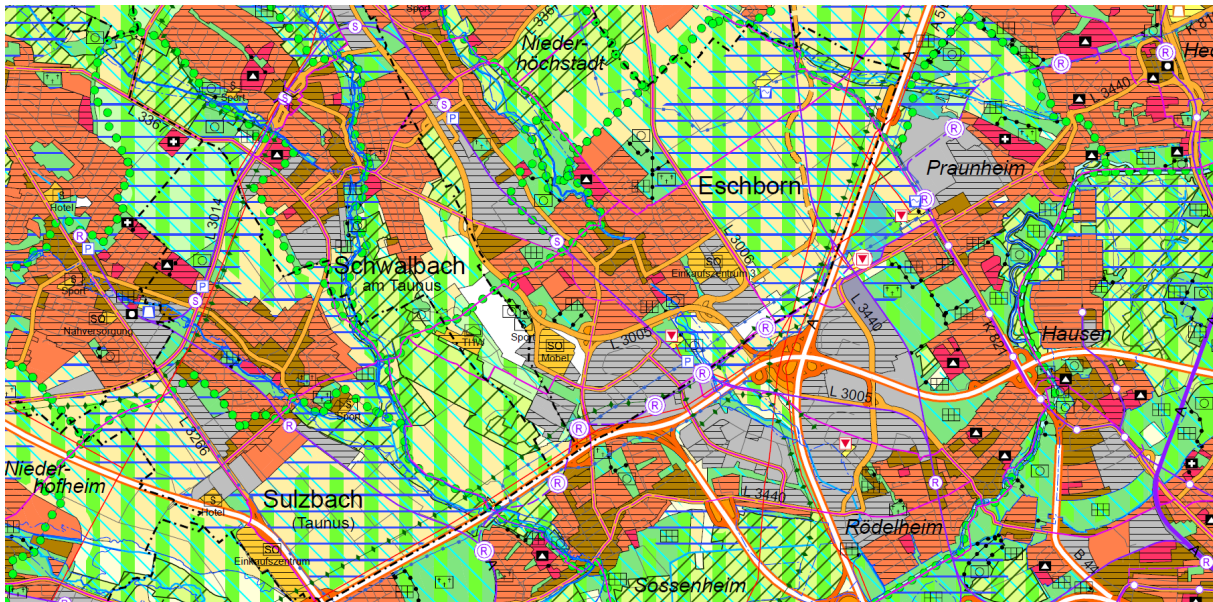
- Im Ziel Z5.1-5 ist die Realisierung der RTW mit den Linien Bad Homburg – Neu-Isenburg Zentrum und Frankfurt Nordweststadt – Dreieich-Buchsschlag festgelegt.
- Im Ziel Z5.1-4 wird die Verlegung der Trasse der S-Bahnlinien S 8/S 9 ins Baugebiet Frankfurt Gateway-Gardens festgelegt und bestimmt, dass die Trasse gleichzeitig durch die RTW genutzt werden soll.
- Die von der RTW in Anspruch genommene Schienenstrecke der Sodener Bahn (früher RB 13, heute: RB 11) ist ab dem geplanten Haltepunkt Dunantsiedlung in Sossenheim bis zum Bahnhof Frankfurt-Höchst im RPS/RegFNP 2010 als „regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecke Bestand“ mit dem Ziel Z5.1-10 „Ausbaustrecke 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 Trassenkorridors der Neu- und Ausbaustrecken entgegenstehende Raum- und Nutzungsansprüche ausgeschlossen.
- Die neu zu bauenden Streckenabschnitte der RTW sind in der Karte des RegFNP 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 Abweichung von den Festlegungen des RPS/RegFNP 2010 infolge der Konkretisierung der RTW-Planung

Die Fortentwicklung und Konkretisierung der Planung, wie sie im Planfeststellungsantrag zum Ausdruck kommt, führt dazu, dass die in den Planfeststellungsabschnitten

vorgesehene Trassenführung in Teilbereichen von den Festlegungen der „Projekt-RTW“ des RPS/RegFNP 2010 abweicht (vgl. Abbildung 5).

Auszug aus der Hauptkarte, Blatt 3 Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan 2010



Auszug aus der Legende

	Straßentunnel	§ 9 Abs. 4 Nr. 3 HLPFG		Straße (allg.), räumlich bestimmt, regionalplanerisch nicht abgestimmt, nachrichtlich übernommen/vermerkt	§ 9 Abs. 4 BauGB
	P+R-Platz (ab ca. 50 Stellplätzen)	§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB		Ausbaustrecke Straße/Schiene	s.o.
	Überörtliche Fahrradrouten, Bestand/geplant	s.o.		Straßen-/Bahntunnel	s.o.
	Fläche für den Schienenverkehr	§ 9 Abs. 4 Nr. 3 HLPFG § 9 Abs. 2 Nr. 3 BauGB		Schienenstrecke (allg.), räumlich bestimmt, regionalplanerisch nicht abgestimmt, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Schienenformverkehrsstrecke, Bestand/geplant	§ 9 Abs. 4 Nr. 3 HLPFG		Segelfluggelände, nachrichtlich übernommen	s.o.
	Regional bedeutsame Schienenverkehrsstrecke oder örtliche Schienenhauptverkehrsstrecke, Bestand/geplant**	§ 9 Abs. 4 Nr. 3 HLPFG § 9 Abs. 2 Nr. 3 BauGB		Lage einer/mehrerer Fläche(n), deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind	§ 9 Abs. 3 Nr. 3 BauGB
	Ausbaustrecke Schiene	§ 9 Abs. 4 Nr. 3 HLPFG		Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU (FFH), nachrichtlich übernommen/vermerkt	§ 9 Abs. 4 BauGB
	Trassenänderung stillgelegter Strecke	s.o.		Europäisches Vogelschutzgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Bahntunnel**	§ 9 Abs. 4 Nr. 3 HLPFG § 9 Abs. 2 Nr. 3 BauGB		Naturschutzgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Haltepunkt im Fernverkehr, Bestand/geplant	§ 9 Abs. 4 Nr. 3 HLPFG		Landschaftsschutzgebiet, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Haltepunkt im Regionalverkehr, Bestand/geplant	§ 9 Abs. 4 Nr. 3 HLPFG		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+Stad- oder Straßenbahnverkehr, Bestand/geplant	§ 9 Abs. 2 Nr. 3 BauGB		Naturdenkmal, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Fläche für den Luftverkehr, Bestand/geplant	§ 9 Abs. 4 Nr. 3 HLPFG		Naturdenkmal, linienhaft, nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Flughafen, Bestand/geplant	s.o.		Naturdenkmal, punktuell (einzel/mehrerer), nachrichtlich übernommen/vermerkt	s.o.
	Verkehrslandeplatz, Bestand/geplant	s.o.		Naturpark, nachrichtlich übernommen	s.o.

Abbildung 5: Auszug aus dem RPS/RegFNP 2010, Genehmigungsexemplar, Hauptkarte 3 und Legende, Quelle: <https://www.region-frankfurt.de/Unsere-Themen-Leistungen/Regionaler-Flächennutzungsplan/Beteiligung-und-aktueller-Stand-/Der-gültige-RegFNP-2010/>, abgerufen am 1. Juni 2023

So erfolgt im Gegensatz zur Projekt-RTW die Überquerung der BAB 5 deutlich weiter im Norden, weil durch die ursprünglich vorgesehene Trassenführung im Bereich der Wohnbebauung Heerstraße mit erheblichen Betroffenheiten aufgrund von Schallmissionen zu rechnen wäre. Ein Trassenverlauf wie im RPS/RegFNP 2010 vorgesehen würde im genannten Bereich eine ca. 500 m lange Lärmschutzwand erfordern. Darüber hinaus besteht die Problematik, dass der gesamte Streckenabschnitt östlich der BAB 5 aus trassierungstechnischen Randbedingungen heraus maximal mit einer

Geschwindigkeit von 50 km/h befahren werden könnte, was erhebliche betriebliche Einschränkungen und Fahrzeitverluste bedeuten würde. Zudem zeigte sich im Nachgang in Abstimmung mit der oberen Wasserbehörde (OWB), dass die Führung der Trasse durch die Wasserschutzzone II im Bereich Heerstraße kritisch gesehen wird.

Die Ein- und Ausfädelung in bzw. aus der Bestandsstrecke 3611 erfolgt jeweils eingeleisig und auch nicht im vorgesehenen Trassenkorridor, weil die mit der ursprünglichen Planung vorgesehene schienengleiche Anbindung an die bestehende Eisenbahnstrecke aus betrieblichen Gründen nicht möglich ist.

Die zwischenzeitlich in den PFA Mitte verschobene Überquerung der BAB 66 erfolgt weiter westlich, sodass die Trasse zunächst nördlich parallel zur BAB 66 geführt wird. Grund für diese Änderung war, dass die ursprünglich vorgesehene Querung der BAB 66 ein Tunnelbauwerk bzw. aufwändige Brückenlösungen erforderlich gemacht hätte. Zudem wäre die Trassenführung aus dem RPS/RegFNP 2010 mit einem Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Sulzbachwiesen einhergegangen. Um diesen Eingriff zu vermeiden, wurde die Vorzugstrasse der RTW um das Landschaftsschutzgebiet herumgeführt und die BAB 66 so spät wie möglich gequert.

Die Haltepunkte *Heerstraße* und *Steinbacher Hohl* wurden durch den neuen (vorübergehenden) Endhaltepunkt *GE-Praunheim* ersetzt, weil der Haltepunkt *Heerstraße* durch die weiter im Norden erfolgende Überquerung der BAB 5 nicht mehr dazu dienen kann, eine Weiterführung bis ins NWZ zu realisieren. Dennoch wurde der Haltepunkt *Steinbacher Hohl* nicht als vorläufiger Endhaltepunkt verwendet, da der Endhaltepunkt *GE-Praunheim* einen strategisch sinnvolleren Endhaltepunkt im Hinblick auf die Erschließung des Nordens von Frankfurt und des NWZ darstellt.

Die Haltepunkte *Düsseldorfer Straße* und *Sossenheim Nord* sind entfallen, weil sich beide Haltepunkte sowohl aus betrieblicher Sicht als auch aus wirtschaftlicher Sicht als nicht sinnvoll erwiesen. Durch den Wegfall der Haltepunkte kann nicht nur eine erhebliche Reisezeitersparnis generiert werden, sondern es werden auch die Kosten für zwei weitere Haltepunkte eingespart, ohne dass die Versorgungsfunktion maßgeblich nachteilig tangiert wird.

4.2.3 Landesplanerische Beurteilung

Die Trassenänderung und die damit einhergehende Optimierung der Haltepunkte sind raumordnerisch vertretbar und berühren nicht die Grundzüge der Planung im Sinne des § 6 Abs. 2 S. 1 ROG.

Das gilt auch in Bezug auf die Abweichung von den Zielen des RPS/RegFNP2010 hinsichtlich des von der geänderten Trassenführung betroffenen „Vorranggebiet für Landwirtschaft“, so dass diese Zulassung durch die Planfeststellung ersetzt wird (§ 6

Abs. 2 ROG i. V. m. § 8 Abs. 3 HLPG; § 75 Abs. 1 HVwVfG).

Durch die ab dem Gewerbegebiet Frankfurt-Praunheim bis zum Haltepunkt „Eschborn Ost“ geplante Verschiebung des Trassenverlaufs nach Norden einschließlich der damit verbundenen Anpassung der Ein- und Ausschleifung an den geänderten Trassenverlauf sowie die geplante Verschiebung der Trasse ab dem Haltepunkt „Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße“ in Eschborn bis zum Haltepunkt „Dunantsiedlung“ von Sossenheimer Gemarkung südlich der BAB 66 auf Sulzbacher Gemarkung nördlich der BAB 66 werden gegenüber den Festlegungen des RPS/RegFNP 2010 insgesamt rund 8 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen für die Verkehrsinfrastruktur zusätzlich in Anspruch genommen. Darüber hinaus entstehen hierdurch Restflächen in einer Größe von insgesamt ca. 4,5 ha, die weitgehend isoliert werden und daher landwirtschaftlich nicht mehr sinnvoll genutzt werden können. Die genannten Flächen sind im RPS/Reg FNP 2010 als „Vorranggebiet für die Landwirtschaft“ und damit mit Zielstatus festgelegt.

Raumordnerische Vertretbarkeit der Änderungen und der damit verbundenen Zielabweichung

Die Abweichung vom Ziel „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ in einer Größenordnung von rund 12,5 ha ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar, weil die anderen, mit dem Ziel Z5.1-5 kompatiblen Trassenalternativen nicht besser geeignet sind.

Die Planung der Vorhabenträgerin gewährleistet, dass die durch das Vorhaben erforderlich werdenden natur- und artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen vorrangig auf unwirtschaftlichen, von der Trasse isolierten Restflächen sowie durch Ökomaßnahmen umgesetzt werden. Auf diese Weise werden die Eingriffe in hochwertige landwirtschaftliche Nutzflächen auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt.

Der Errichtung einer Abstellanlage für die RTW-Züge am Standort Eschborn Ost ist ebenfalls auf einer Restfläche geplant und daher mit Blick auf das Vorranggebiet für Landwirtschaft ebenfalls zulassungsfähig.

Die neu in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen sind zudem auch als „Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz“ und „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ festgelegt. Gegen die Inanspruchnahme der Vorbehaltsgebiete bestehen keine Bedenken, da die Verschiebung der Trasse insbesondere vor dem Hintergrund der Belange der Wasserwirtschaft (Schutz der Brunnengalerie in Frankfurt-Praunheim) erfolgt und keine relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die betroffenen Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete sowie die Kalt- und Frischluftabfluss-

schneisen, die im räumlichen Zusammenhang mit belasteten Siedlungsbereichen stehen und wichtige Aufgaben für den Klima- und Immissionsschutz erfüllen, entstehen.

Entsprechendes gilt im Hinblick auf die geringfügige Inanspruchnahme des angrenzend an die Gewerbefläche in Praunheim ausgewiesenen Vorbehaltsgebiets Forstwirtschaft (Flächen für Wald Zuwachs).

Die mit dem Vorhaben verbundenen Zielsetzungen und die oben dargestellten, die Trassierungsänderung tragenden Gründe rechtfertigen die Überlagerung dieser konkurrierenden Nutzungsansprüche.

Die ebenfalls mit der Trassenänderung einhergehende stärkere Inanspruchnahme eines „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ wird ebenfalls von den für die Trassenänderung maßgeblichen Gründen getragen, ist geringfügiger Natur und beeinträchtigt daher nicht die den Regionalen Grünzügen zugeordnete Funktion (vgl. Z4.3-2), so dass eine Abweichungszulassung insoweit entbehrlich ist.

Gegen die Querung der westlich der BAB 5 festgelegten Gasleitung sowie der im Bereich der BAB 5 festgelegten Hochspannungsleitungen bestehen ebenfalls keine Bedenken, da eine Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern erfolgt ist.

Die Verschiebung des Trassenverlaufs und die Optimierung der Haltepunkte sind auch mit Blick auf weitere Festlegungen des RPS/RegFNP 2010 sowie übergeordnete Fachplanungen Dritter unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar, da

- der Haltepunkt *Gewerbegebiet Praunheim* unter Berücksichtigung des Grundsatzes G5.1-23 als Ersatz für den wegfallenden Verknüpfungspunkt „Heerstraße“ eine Netzverbindung zwischen regionalem Schienennetz und vorgesehener Verlängerung der U-/ Stadtbahn U7 bei baulichen Anpassungen sicherstellen kann,
- die technische Ausführung der Ein- und Ausschleifung des geänderten Trassenverlaufs in die Eisenbahnstrecke 3611 der im Ziel Z5.2-7 festgelegten Ortsumgehung Steinbach – Oberursel-Weißkirchen im Zuge der L 3006/L 3019 nicht entgegensteht,
- der im Ziel Z5.2-7 festgelegte und in Planung befindliche Ausbau der BAB 5 zwischen AK Bad Homburg und dem AK Frankfurt West auf acht Fahrstreifen (BVWP 2030, VB) und den im Bereich Frankfurt-Praunheim geplanten und planfestgestellten Erdwall östlich der BAB 5 im Bereich der Querung der BAB 5 bei Kreuzungskilometer 3,2+84 berücksichtigt wurden,
- die Planung zum Ausbau der AS Eschborn im Zuge der BAB 66/Anbindung der Düsseldorfer Straße – BAB 66 (Bebauungsplan Nr. 246 der Stadt Eschborn) berücksichtigt wurde,

- keine Konfliktpunkte mit dem 6-streifigen Ausbau der BAB 648 vom AK Westkreuz Frankfurt - AD Eschborner Dreieck (BVWP 2030, WB) sowie dem 8-streifigen Ausbau der BAB 66 zwischen dem Wiesbadener Kreuz und dem Nordwestkreuz (BVWP, WB*) bestehen und
- alle rechtskräftigen sowie in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne der vom PFA Nord betroffenen Städte und Gemeinden berücksichtigt wurden (s. dazu auch C. III. 4.3).

Keine Berührung der Grundzüge der Planung im Sinne des § 6 Abs. 2 S. 1 ROG

Die Trassenänderung und Optimierung der Haltepunkte sowie die Abweichung vom „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ berühren auch nicht die Grundzüge der Planung im Sinne des § 6 Abs. 2 S. 1 ROG.

Wären die Konkretisierung des Trassenverlaufs sowie die unter heutiger Schwerpunktsetzung durchgeführte Optimierung der Anordnung der Anzahl und Standorte der Haltepunkte zum Zeitpunkt der Aufstellung des RPS/RegFNP 2010 bekannt gewesen, so wären diese ausweislich der Stellungnahme der Regionalversammlung Südhessen entsprechend den Planfeststellungsunterlagen des PFA Nord im RPS/RegFNP 2010 als Ziele festgelegt worden.

Die Planungskonzeption, die die wesentlichen, mit der RTW verbundenen Ziele trägt und damit den für sie wesentlichen Gehalt bestimmt, wird durch die vorgenommenen Änderungen nicht berührt.

Zwar entfallen durch die Verschiebung des Trassenverlaufs neben der in Teilstücken nicht mehr benötigten „regional bedeutsamen Schienennahverkehrsstrecke geplant“, die bisher in der Hauptkarte des RegFNP Blatt 3 festgelegten „Haltepunkte im Regionalverkehr geplant“ *Düsseldorfer Straße* sowie *Sossenheim Nord* und die bisherigen Haltepunkte *Steinbacher Hohl* und *Heerstraße* werden zu einem neuen Haltepunkt *Gewerbegebiet Praunheim* zusammengelegt. Auch ist auf die nicht mehr erforderlichen Teilabschnitte der Festlegungen „regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecke geplant“ und wegfallenden „Haltepunkte im Regionalverkehr geplant“ das Ziel Z5.1-10 nicht mehr anzuwenden.

Das in der textlichen Beschreibung ausformulierte Ziel der Realisierung der RTW mit den Linien Bad Homburg – Neu-Isenburg Zentrum und Frankfurt Nordweststadt – Dreieich-Buchsschlag (Z5.1-5), bleibt für den hier relevanten Planungsabschnitt jedoch unverändert.

Das gilt auch mit Blick auf die im PFA Nord vorgenommene Anpassung der Linie 2 mit einem vorläufigen Trassenbeginn/Trassenende in Frankfurt/Praunheim anstatt in Frankfurt/Nordweststadt. Diese Änderung ist mit dem textlichen Ziel Z5.1-5 vereinbar,

da die Fortführung der Linie 2 bis Frankfurt/Nordweststadt weiterhin beabsichtigt ist, auch wenn das Baurecht in einem eigenständigen Verfahren geschaffen werden soll. Der durch die Errichtung der Europäischen Schule entstandene Konflikt einer nur mittels aufwändiger Bauwerks- und Tunnellösungen zu verwirklichenden Anbindung des Nordwestzentrums ist allerdings planerisch noch nicht abschließend bewältigt und erfordert umfangreiche Abstimmungen. Um den Planungs- und späteren Realisierungsprozess nicht zu behindern, ist es aus regionalplanerischen Gesichtspunkten gerechtfertigt, die Anbindung des Nordwestzentrums vorerst zurückzustellen, wobei perspektivisch die Anbindung des NWZ nach wie vor das Ziel der RTW ist. In diesem Verfahren wird dann auch darzulegen sein, welcher Haltepunkt als Verknüpfung mit dem bestehenden U-/Stadt- und Straßenbahnnetz vorgesehen ist. Eine Verknüpfung des vorläufigen Endhaltepunkts *Gewerbegebiet Praunheim* mit einer möglichen Verlängerung der U7 ist jedenfalls möglich, so dass die Verknüpfung mit dem U-/Stadt- und Straßenbahnnetz auch dann sichergestellt werden kann, wenn die beabsichtigte Verlängerung der RTW bis zum Nordwestzentrum nicht umgesetzt werden könnte.

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-Entwurf Nr. 696 - Erweiterung Bebauungsgebiet *Nördlich der Heerstraße* (in Aufstellung, Aufstellungsbeschluss vom 12.12.1991, 2. Trägerbeteiligung und öffentliche Auslegung vom 23.01.2013 – 25.02.2013),
- B-Plan NW 44a Nr. 2 – *Stadttangente* (in Kraft getreten am 04.03.1969),
- B-Plan NW 45b Nr. 2 – *Stadttangente* (in Kraft getreten am 04.03.1969),
- B-Plan NW 45d Nr. 3 – *Eschborner Landstraße* (in Kraft getreten am 26.04.1974),
- B-Plan Nr. 341 Ä – *Gewerbegebiet Sossenheim* – 1. vereinfachte Änderung (in Kraft getreten am 12.07.2005),
- B-Plan NW 25a Nr. 2 – *Stadttangente* (in Kraft getreten am 22.05.1975).

4.3.1.2 Stadt Eschborn

- B-Plan 225 – *Verkehrsanbindung GE Ost / S-Bahnhof Süd*, 1. Änderung (in Kraft getreten am 25.02.2003),
- B-Plan Nr.110 – *Gewerbegebiet Süd* (in Kraft getreten am 08.09.1976),
- B-Plan 98 – *Gewerbegebiet Süd (Frankfurter Straße)* (in Kraft getreten am 08.09.1976),
- B-Plan 116 – *Am Rasthaus* (in Kraft getreten am 08.09.1976, geändert durch B-Pläne Nr. 98, 202 und 233),
- B-Plan 202 – *Bereich zwischen der Frankfurter Straße, Düsseldorfer Straße, dem östlich der Rahmannstraße angrenzenden Bebauungsplan Nr. 110 und dem US-Camp* (in Kraft getreten am 19.05.1993),
- B-Plan 246 – *Anbindung Düsseldorfer Straße - BAB A 66*, 1. Änderung des Bebauungsplans 240 (in Kraft getreten am 13.05.2019),
- B-Plan 253 – *Fuß- und Radwegebrücke Sossenheimer Straße* (in Aufstellung, Aufstellungsbeschluss vom 13.06.2019),
- B-Plan 216 – *Camp Phoenix-Eschborn* (in Kraft getreten am 25.01.2000).

4.3.1.3 Stadt Schwalbach am Taunus

- B-Plan Nr. 98 – *Am weißen Stein* (in Kraft getreten am 25.01.2000).

4.3.1.4 Stadt Oberursel

B-Plan Nr. 164B – *Bahnhofsvorplatz / Nassauer Entlastungsstraße zwischen Brennersmühle und Brücke „An den Drei Hasen“* (in Kraft getreten am 13.09.1997).

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 Nord 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).

Die Variantenwahl minimiert die Auswirkungen auf Siedlungsstrukturen sowie Gewerbegebiete, berücksichtigt die kommunalen Entwicklungsziele und ist von dem Bestreben getragen, unvermeidliche Eingriffe in Bebauungspläne möglichst verträglich zu gestalten (randliche Beanspruchungen anstatt diagonale Durchschneidungen, höhenfreie Querungen bestehender Anlagen etc.).

Insbesondere greift die Planung den von der Stadt Frankfurt am Main im Rahmen ihrer beabsichtigten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung geplanten verkehrlichen Erschließungskorridor für die in Praunheim vorgesehene Haupterschließungsstraße auf und vermeidet durch die Variantenwahl die Immissionskonflikte mit der vorhandenen Wohnbebauung an der Heerstraße. Entsprechendes gilt in Bezug auf die von dem PFA Nord berührte Wohnbebauung Sossenheims, die durch die Verschiebung der Trasse auf die Nordseite der BAB 66 keine nachteilige immissionstechnische Betroffenheit erfährt. Mit der im Verlauf des Anhörungsverfahrens durchgeführten 1. Änderung des Plans wird gewährleistet, dass der zur Anbindung der Düsseldorfer Straße an die BAB 66 (B-Plan 246 der Stadt Eschborn) erforderliche Betriebsweg für Räumfahrzeuge der Straßenmeisterei in veränderter Lage erhalten bleibt. Auch die Eingriffe in den durch den B-Plan 116 ausgewiesenen Parkplatz an der Düsseldorfer Straße und die damit einhergehende Inanspruchnahme von Stellplätzen, die zum Teil durch Eintragung im Baulastenverzeichnis öffentlich-rechtlich gesichert sind, können durch die im Zuge der Änderungen vorgesehene Umplanung (Brücken- anstatt des ursprünglich vorgesehenen Erdbauwerks) minimiert werden; im verbleibenden Umfang sind die Eingriffe zur Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesse gebotenen Vorhabens erforderlich. Varianten, die eine geringfügigere Inanspruchnahme (Varianten 5 und 6) oder gar eine Inanspruchnahme aussparen (Varianten 2

und 3), stellen sich in der Gesamtschau der in die Abwägung einzustellenden Belange nicht als besser geeignet dar. Auf die Darlegungen unter C. III. 3.3.2 wird insoweit Bezug genommen.

5. Bauordnungsrecht

5.1 Hochbauten

Die Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erstreckt sich auch auf die von der Planung erfasste Errichtung eines Betriebsgebäudes am Haltepunkt Eschborn-Ost mit den erforderlichen Räumlichkeiten für das Betriebs- und Reinigungspersonal (Ifd. Nr. 302 des Bauwerks-Verzeichnisses). Bei diesem Gebäude handelt es sich folglich um eine dem Betrieb dienende Anlage im Sinne des § 1 Abs. 7 BOStrab. Materiell-rechtlich sind für diesen Hochbau die gesetzlichen Regelungen der Hessischen Bauordnung zu beachten (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 1 HBO).

In Abstimmung mit der Bauaufsichtsbehörde des Main-Taunus-Kreises bedarf es keiner weitreichenderen Regelungen, um sicherzustellen, dass durch die Errichtung des Betriebsgebäudes die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere Leben, Gesundheit und die natürlichen Lebensgrundlagen nicht gefährdet werden (§ 3 HBO).

5.2 Baulasten, Stellplatzsatzung

Zwischen der Düsseldorfer Straße in Eschborn und der BAB 66 befindet sich der private Parkplatz „An den Drei Steinen“, der durch das festgestellte Vorhaben teilweise in Anspruch genommen wird. Betroffen sind die in der Gemarkung Eschborn, Flur 36 gelegenen Flurstücke Nr. 26/1, 52/27, 53/27, 54/27 und 55/28. Auf dem Flurstück 52/27 sind keine, auf den übrigen Flurstücken insgesamt 475 Stellplätze für Pkw durch Baulast zugunsten von gewerblichen Immobilien in der Frankfurter Straße und der Düsseldorfer Straße öffentlich-rechtlich gesichert (§ 85 HBO).

Im Zuge des Verfahrens hat die Vorhabenträgerin die Planung optimiert, um die Inanspruchnahme von Stellplätzen zu minimieren. Gleichwohl entfallen bauzeitlich ca. 140 per Baulast gesicherte Stellplätze im Bereich des Flurstücks 26/1. Interimistisch stellt die Vorhabenträgerin den Betroffenen für den Zeitraum von ca. 30 Monaten (1. Bauphase während der Errichtung des Brückenbauwerks) ca. 220 Ersatzstellplätze im Bereich des noch ungenutzten Baufeldes des Vorhabens (zwischen der Zufahrt zu dem in Rede stehenden Parkplatz und der Kölner Straße) zur Verfügung, so dass die per Baulast gesicherten, bauzeitlich entfallenden Stellplätze alle ersetzt werden können.

Anlagebedingt entfallen 64 zugunsten der Flurstücke 36/11 und 36/12 per Baulast gesicherte Stellplätze auf dem Flurstück 26/1. Alle anderen per Baulast gesicherten Stellplätze können erhalten bleiben.

Eine weitere Optimierung der Planung durch die Vorhabenträgerin ist nicht möglich. Sie hat in ihrer Variantenprüfung den Konflikt mit dem Parkplatz erkannt und mit dem ihm zukommenden Gewicht in ihre Erwägungen eingestellt. Sie hat aber aus tragfähigen Gründen der planfestgestellten Variante den Vorzug gegenüber den Varianten eingeräumt, die keine oder lediglich eine geringere Betroffenheit des Parkplatzes auslösen. Auf die diesbezüglichen Darlegungen im Erläuterungsbericht (vgl. Anlage 1.1c, Kapitel 3.3) sowie die Ausführungen unter C. III. 3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die öffentlich-rechtliche Baulast stellt kein von vornherein unüberwindbares Planungshindernis dar, sondern ist in der Abwägung mit dem ihr zukommenden Gewicht zu berücksichtigen.

Ein Erhalt der Stellplätze in annäherndem Umfang der heute per Baulast gesicherten Stellplätze (Entfall von lediglich 5 baulastgesicherten Stellplätzen) wäre möglich, bedarf allerdings eines Grundstückstauschs der beiden betroffenen Grundstückseigentümer (Tausch des Grundstücks 52/27 gegen die Fläche 55/28), um auf diese Weise eine Optimierung der Stellplatzanordnung realisieren zu können.

Die Vorhabenträgerin hat den Betroffenen einen diesbezüglichen Vorschlag unterbreitet und den Grundstückstausch angeregt. Sie hat damit alle ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgeschöpft, um die Verluste an baulastgesicherten Stellplätzen auf ein Minimum zu begrenzen.

Die Vertragsverhandlungen der Parteien konnten aber bislang zu keinem Abschluss gebracht werden. Die Teilnahme an dem Erörterungstermin am 29. Juni 2022, an dem die beiden Eigentümerinnen und eine weitere Betroffene, die durch die Baulast mit ihrer Immobilie begünstigt ist, eingeladen waren, um die Angelegenheit eingehend zu erörtern, wurde von den Betroffenen kurzfristig abgesagt, weil ein Vertragsabschluss bevorstehe. Der Grundstückstausch wurde aber bis zum heutigen Tage nicht vollzogen. Ein weiteres Zuwarten ist mit Blick auf die Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht zu rechtfertigen.

Weitreichendere Erwägungen, wie die Errichtung eines Parkhauses auf der betroffenen Fläche, bedürfen bauplanungsrechtlicher Entscheidungen der Gemeinde und sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zu regeln.

In der Abwägung zwischen den widerstreitenden Belangen überwiegt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens das öffentlich-rechtliche Interesse an dem uneingeschränkten Erhalt der baulastgesicherten Stellplätze.

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass seit der Eintragung der Baulast der öffentliche Nahverkehr immer leistungsfähiger ausgebaut wurde. Nicht zuletzt die RTW wird eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbedienung des Gewerbegebietes

Eschborn-Süd mit Verkehrsmitteln des ÖPNV (zwei Haltepunkte, Bedienung im 15 Minuten-Takt) gewährleisten. Es kommt hinzu, dass sich die Arbeitswelt in jüngerer Vergangenheit massiv verändert hat. Das Arbeiten im Homeoffice und mobile Arbeit haben stark zugenommen, was den Stellplatzbedarf reduziert. Dieser Befund wird durch mehrfache Inaugenscheinnahmen des Parkplatzes bestätigt. So zeigte sich insgesamt eine nur geringe Auslastung.

Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen und Feststellungen erscheint es der Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf eine gewisse Lenkungswirkung hin zur verstärkten Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen gerechtfertigt, die per Baulast gesicherten Stellplätze auf dem Grundstück 26/1 um etwa ein Drittel zu reduzieren. Der insoweit erforderliche Verzicht auf die Baulast wird durch die Planfeststellung ersetzt.

Den betroffenen Grundstückseigentümern bleibt es unbenommen, den von der Vorhabenträgerin angeregten Grundstückstausch außerhalb der Planfeststellung zum Abschluss zu bringen, so dass die Neuordnung der Stellplatzflächen, zu der die Vorhabenträgerin verpflichtet ist (vgl. A. V. 18.3), auf der Grundlage der dann maßgeblichen Eigentumsverhältnisse erfolgen kann.

Darüber hinaus wird die Vorhabenträgerin mit der Nebenbestimmung unter A. V. 18.4 verpflichtet, im Zusammenwirken mit der Stadt Eschborn auf der Grundlage des § 52 HBO i. V. m. der aufgrund dieser Regelung erlassenen Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Eschborn vom 1. März 2023 festzustellen, ob im Hinblick auf die durch die Baulast begünstigten Liegenschaften (Flur 36, Nr. 36/11 und 36/12) nach dem Wegfall der Parkplätze weiterhin Stellplätze in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Sollte dies nicht der Fall sein, hat die Vorhabenträgerin die Pflicht zur Bereithaltung von Stellplätzen in ausreichender Anzahl durch Zahlung eines Geldbetrages nach Maßgabe des § 7 der vorgenannten Satzung abzulösen. Grundstücke, die geeignet wären, die entfallenden Stellplätze zu ersetzen, stehen nicht zur Verfügung. Ein Erhalt der Stellplätze wäre demnach nur möglich, in dem eine andere, in der Gesamtschau der einzustellenden Belange weniger gut geeignete Variante umgesetzt würde. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die zum Verzicht auf die Baulast angestellten Erwägungen, die entsprechend gelten, kommt die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung der widerstreitenden Belange zu dem Schluss, dass das Interesse am Erhalt der Stellplätze in der heute vorhandenen Anzahl zurückgestellt werden kann.

6. Immissionsschutz

Das zugelassene Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 UVPG ver-

einbar. Es genügt den aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu stellenden Anforderungen.

6.1 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 in den Neubauabschnitten sicher, dass Umweltauswirkungen auf die schutzwürdige Nachbarschaft weitgehend vermieden werden. So werden im Abschnitt Praunheim – Eschborn-Ost die mit den Varianten 1 bis 3 verbundenen Lärmkonflikte für die Wohnbebauung in der Heerstraße durch die Wahl der Variante 5 ausgeschlossen. Die Wahl einer nördlich der BAB 66 geführten Variante gewährleistet, dass die durch die RTW hervorgerufene Lärmbelastung für die südlich der BAB 66 gelegene, vom PFA Nord betroffene schutzwürdige Bebauung Sossenheim die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschreitet.

Auch für die Bebauung im Bereich der Steinbacher Hohl sind als Folge der zugelassenen Planung keine Immissionsbelastungen zu erwarten, die die Besorgnis schädlicher Umwelteinwirkungen begründen könnten. Stärkere Lärmeinwirkungen sind erst bei der nicht verfahrensgegenständlichen Fortführung der RTW in Richtung Nordwestzentrum zu erwarten. Im Hinblick auf den in unmittelbarer Nähe zur Trasse gelegenen Aussiedlerhof an der Ludwig-Landmann-Straße berücksichtigt die Planung die Entwicklungsabsichten der Stadt Frankfurt am Main (vgl. C. III. 4.3.3, Rücksichtnahmegebot). Dies ist sachgerecht und begegnet daher keinen Bedenken, zumal Immissionsbelastungen deutlich unterhalb der maßgeblichen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung prognostiziert werden. Zu bedenken ist insoweit jedoch auch, dass dem ÖPNV dienende Schienenbahnen notwendiger Weise eine räumliche Nähe zur schützenswerten Wohnbebauung und sonstiger Bebauung bedingen, damit sie von den Nutzern angenommen werden und der ihnen zugedachten Verkehrsfunktion gerecht werden können.

Im Übrigen verläuft die Trasse im Bereich von weniger schutzwürdigen Nutzungen

(Gewerbegebiete von Eschborn und Frankfurt am Main einschl. Hotels). Diese räumliche Nähe ist jedoch gewünscht und Bestandteil des planerischen Konzeptes, kurze Wege zwischen der RTW und diesen Schwerpunkten gewerblicher Nutzung zu gewährleisten. Gleichwohl werden lediglich an zwei Gebäuden in der Wilhelm-Fay-Straße 53 (Hotel) und 54 (Bürogebäude) Überschreitungen der für die Nacht maßgeblichen Immissionsgrenzwerte prognostiziert, wobei der Nachtzeitraum für die Büronutzung nicht beurteilungsrelevant ist. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wiegt dieser Umstand nicht so schwer, als dass der beantragte Trassenverlauf nicht festgestellt werden könnte, zumal Varianten, die diesen Konflikt vermeiden, deutlich weniger gut geeignet sind, um die mit der Planung verbundenen Zielsetzungen zu erreichen. Die Abwägungsentscheidung der Vorhabenträgerin ist damit tragfähig.

6.2 Betriebsbedingte Immissionen

6.2.1 Lärm

6.2.1.1 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“ geeigneter und bestimmter Flächen (Außenwohnbereiche; § 42 Abs. 2 S. 2 BImSchG i. V. m. § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG).

Der festgestellte Plan sowie die Regelungen dieses Beschlusses genügen den aus den vorgenannten Bestimmungen abzuleitenden Anforderungen.

6.2.1.1.1 Grundlagen und Methodik der Schalltechnischen Untersuchung

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung (Anlage 20.1b) 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, Vorbelastungen bestehender Verkehrswege werden 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. 6.2.1.3).

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 (hier: 2030) 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, die für die Betroffenen ausnahmslos ungünstige Voraussetzungen berücksichtigen, 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 20.1b) begründet keine Zweifel an der methodisch ordnungsgemäßen Ermittlung der Beurteilungspegel. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass die Vorhabenträgerin davon abgesehen hat, die Pegelkorrektur zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung von Schienenverkehrsgeräuschen gegenüber Straßenverkehrsgeräuschen (sog. Schienenbonus) in den Berechnungen zum Ansatz zu bringen, obwohl das Verfahren für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt der RTW bereits vor dem 1. Januar 2019 eingeleitet wurde (§ 43

Abs. 1 S. 2,3 BImSchG).

6.2.1.1.2 Neubau Straßenbahnbetriebsanlage

Bei dem planfestgestellten Straßenbahnvorhaben handelt es sich in dem Abschnitt zwischen der vorläufigen Endhaltestelle in Praunheim bzw. der Anbindung an die vorhandene Eisenbahnstrecke 3611 und dem Ende des Planfeststellungsabschnittes Nord in der Gemarkung Sulzbach bei Bau-km 7,0+00 um eine Neubaumaßnahme im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV, so dass sich die Untersuchungen der Vorhabenträgerin (vgl. Anlage 20.1b) zutreffend an den insoweit maßgeblichen Regelungen orientieren.

Zur Beurteilung der Luftschallimmissionen aus dem Betrieb der Regionaltangente West wurden in diesem Abschnitt 33 repräsentative Immissionsaufpunkte 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.

In die Untersuchung einbezogen wurde ein fiktiver zweigleisiger Betrieb der U 7 über den in südliche Richtung abzweigenden Anschluss an das VGF-Bestandsnetz im Bereich der Wende- und Abstellanlage Heerstraße. Eine Verlängerung der U 7 ist zwar nicht antragsgegenständlich; vielmehr soll die Verknüpfung lediglich dazu dienen, RTW-Fahrzeuge zwecks Wartung und Reparatur in die Stadtbahnzentralwerkstatt der VGF in der Guerickestraße überführen zu können. Es ist allerdings auch nicht auszuschließen, dass diese Gleisverbindung künftig ohne bauliche Änderung genutzt werden wird, um die U 7, die bislang in der Heerstraße endet, zumindest bis zum RTW-Haltepunkt Gewerbegebiet Praunheim zu verlängern. Da es dazu u. U. keiner weiteren fachplanungsrechtlichen Zulassungsentscheidung bedarf, hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin angehalten, die etwaigen Immissionsbelastungen aus einem solchen Betrieb in die Untersuchungen einzubeziehen.

Im Ergebnis der Berechnungen ist festzuhalten, dass durch die Emissionen der festgestellten Stadtbahntrasse die jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV lediglich an zwei der untersuchten Immissionsorte überschritten werden. Dabei handelt es sich um zwei im Gebiet des Bebauungsplans B341Ä der Stadt Frankfurt am Main („Gewerbegebiet Sossenheim“) gelegene Nutzungen, an denen die für Gewerbegebiete maßgeblichen, den Nachtzeitraum betreffenden Beurteilungspegel im 1. bis 4. OG (IP 141) bzw. im 3. bis 5. OG (IP 144) überschritten werden.

Bei dem IP 144 handelt es sich um ein Bürogebäude, das nachts nicht genutzt wird. Da die zu schützende Nutzung dieser baulichen Anlage nur am Tag ausgeübt wird, ist auch nur der (eingehaltene) Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum maßgeblich (§ 2 Abs. 3 der 16. BImSchV). Ein Anspruch auf Schallschutz aus Gründen der Lärmvorsorge besteht folglich nicht.

Das Gebäude Wilhelm-Fay-Straße 53 (IP 141) wird dagegen als Hotel genutzt, so dass aufgrund der für den Nachtzeitraum festgestellten Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im 1. bis 4. OG der Nordfassade ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach besteht.

Gemäß § 41 BImSchG grundsätzlich vorrangiger aktiver Schallschutz kommt insoweit jedoch nicht in Betracht, weil dieser bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen nur durch Errichtung einer schallabsorbierenden Wand von beträchtlicher Länge und Höhe gewährleistet werden könnte. Die dafür aufzuwendenden Kosten zum Schutz einer einzelnen baulichen Anlage stehen ohne Zweifel außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, zumal der prognostizierte Verkehrslärm nur im 3. – 5. OG der Nordfassade und lediglich im Nachzeitraum auftritt. Dem bestehenden Anspruch auf Lärmschutz wird daher durch 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.

Soweit ein Beteiligter die Untauglichkeit von Schienenstegdämpfern thematisiert, ist festzuhalten, dass in dem hier relevanten PFA Nord diese Schallschutzmaßnahme nicht zum Einsatz kommt. Unabhängig davon findet die geäußerte Annahme, Schienenstegabschirmungen seien nur im Hinblick auf den Lärm von Güterwagen in dem in der Schall 03 hinterlegten Maße wirksam, in den Regelungen dieser verbindlich anzuwendenden Berechnungsvorschrift keine Stütze [vgl. § 4 der 16. BImSchV i. V. m. Nr. 4.5 der Anlage 2 (Schall 03)].

6.2.1.1.3 Änderung Eisenbahnbetriebsanlage

Die im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe geplanten Anpassungen an den vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlagen sehen folgende Maßnahmen vor:

- Ausbau der an den Stirnseiten des Bahnsteigs 2 vorhandenen Rampen zu einem vollwertigen Bahnsteig,
- Wiederherrichtung des bestehenden, bisher mit einem Gleisabschluss versehenen Gleises 316,
- Ersatz der vorhandenen Abzweigweiche Nr. 305 durch eine Weiche anderer

Bauform zwecks Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit.

Diese baulichen Maßnahmen stellen keine erheblichen baulichen Eingriffe im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung dar, so dass deren Anwendungsbereich nicht eröffnet ist.

6.2.1.2 Verkehrslärm im baulich unveränderten Bereich der Eisenbahnstrecke 3611

Im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe und dem Abzweig der RTW-Neubautrasse nördlich der Ortslage von Frankfurt am Main/Praunheim wird die vorhandene Eisenbahnstrecke 3611 durch die Fahrzeuge der RTW genutzt, ohne dass bauliche Änderungen der Eisenbahnbetriebsanlage erfolgen.

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).

Im verfahrensgegenständlichen Fall geht die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Bestandsstrecke 3611 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 3611 für die hier relevanten Fahrbeziehungen 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.

Im hier zu entscheidenden Fall betragen die Pegelerhöhungen durch die zusätzlich verkehrenden Züge max. 0,8 dB(A) am Tag bzw. 1,3 dB(A) in der Nacht. Allerdings wird an 103 Gebäuden der für den Nachtzeitraum maßgebliche Schwellenwert von 60 dB(A) und an 4 dieser 103 Gebäude zusätzlich auch der Tagwert von 70 dB(A) überschritten bzw. eine bereits zuvor bestehende Überschreitung weiter erhöht (vgl. Anlage 20.2a).

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse ist den betroffenen Liegenschaften Lärmschutz zuzuerkennen. Etwas anderes gilt lediglich insoweit, als die mit der Verkehrszunahme einhergehenden Pegelerhöhungen lediglich 0,1 dB(A) betragen und sich damit im Bereich mathematischer Rundungsungenauigkeiten bewegen. Derart niedrige, nicht wahrnehmbare Pegelerhöhungen vermögen keinen Anspruch auf zusätzlichen Schallschutz zu begründen.

Anders als im Rahmen der Lärmvorsorge ist für die hier zu treffende Entscheidung nicht die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV maßgeblich. Sicherzustellen ist vielmehr lediglich, dass es als Folge des Vorhabens zu keiner kausal auf das Vorhaben zurückgehenden Lärmerhöhung kommt.

Im Hinblick auf die Art des vorzusehenden Lärmschutzes hat die Vorhabenträgerin passiven Schallschutz und für die betroffenen Siedlungsbereiche mit hoher Wohn-dichte auch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Besonders überwachtes Gleis (BüG), Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmung, Lärmschutzwände) 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 die in Betracht kommenden Maßnahmen des aktiven Schallschutzes

- untauglich bzw. unwirtschaftlich (BüG) sind,
- mit hohen Kosten (Lärmschutzwände, Schienenstegabschirmung, Schienenstegdämpfer) verbunden und unwirtschaftlich wären,
- mit zusätzlichen Eingriffen in das Eigentum Dritter sowie in Natur und Landschaft (Lärmschutzwände) einhergehen und
- nur eine vergleichsweise geringe Schutzwirkung aufweisen (Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmung: Minderung um ca. 2 dB(A)).

Auf die diesbezüglichen, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Erwägungen in Anlage 1.1c, Kapitel II. 8.1.2.1 und Anlage 20.2a, Kapitel 7.4 wird Bezug genommen.

Maßnahmen des passiven Schallschutzes bieten aus Sicht der Vorhabenträgerin dagegen die Möglichkeit eines effektiven Schallschutzes für die in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräume bei einem gleichzeitig deutlich geringeren Kostenaufwand.

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 Räume so zu erhöhen, dass der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel als Folge des Vorhabens ansteigt, kompensiert wird. Dem rechtlich gebotenen Schutzanspruch wird daher im Regelfall genügt werden, wenn ein Schallschutzfenster der gegenüber dem Bestand nächst höheren Schallschutzklasse eingebaut wird und die dafür notwendigen Aufwendungen erstattet werden.

Sofern an den vier Gebäuden, an denen auch am Tag die Schwelle der Erheblichkeit überschritten wird (IP 136, IP 152, IP 277 und IP 279), Außenwohnbereiche betroffen sind, was ebenfalls im Nachgang zur Planfeststellung objektbezogen festzustellen ist, wird darüber hinaus eine Außenwohnbereichsentschädigung festgesetzt, mit der die vorhabenbedingte Erhöhung der Lärmbelastung auszugleichen ist. Die Höhe der Entschädigung ist in Anlehnung an die VLärmSchR 97 zu bestimmen (vgl. A. V. 2.1.6).

Festzuhalten ist abschließend, dass Gegenstand der vorgenannten Prüfung nur der genehmigte Gebäudebestand sein kann.

6.2.1.3 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 oder/und 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.

In neueren Entscheidungen 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.

Ein Rückgriff auf das in § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung niedergelegte 3-dB(A)-Kriterium zur Bestimmung der Wesentlichkeit der Änderung scheidet in diesem Zusammenhang aus, da analog zur Regelung in § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV jedwede Erhöhung der Beurteilungspegel als wesentlich einzustufen ist.

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 Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr einbezogen.

Die Fluglärmbelastung wurde in der Untersuchung ebenfalls betrachtet. Ausweislich der sachverständigen Ermittlungen sind die Immissionen aus Fluglärm gegenüber den Immissionen des landgebundenen Verkehrs jedoch als untergeordnet einzustufen und

eine auf den Fluglärm zurückzuführende Erhöhung der Gesamtbelastung kann aufgrund der hohen Pegeldifferenzen ausgeschlossen werden.

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass an einer Vielzahl schutzwürdiger Nutzungen in Bad Homburg, Oberursel, Stierstadt und Steinbach in der immissionsschutzrechtlichen Nacht, zum Teil auch am Tag grundrechtsrelevante Lärmpegel erreicht bzw. bereits zuvor bestehende grundrechtsrelevante Immissionsbelastungen weiter erhöht werden.

In der Ortslage von Praunheim kommt es dagegen an bestehenden Nutzungen zu keiner verfassungsrechtlich relevanten Gesamtlärmbelastung.

In Eschborn wird – abgesehen vom 6. OG des IP 48 – am Tag für alle Nutzungen eine unbedenkliche Gesamtlärmbelastung prognostiziert, in der Nacht sind abgesehen von dem IP 164 (Hotel), an dem eine Erhöhung der verfassungsrechtlich relevanten Gesamtlärmbelastung erfolgt, ausnahmslos Nutzungen betroffen, die in der Nacht nicht genutzt werden.

Erhöhungen der Gesamtlärmbelastung von max. 0,1 dB(A) – dies betrifft insbesondere die im Einwirkungsbereich der neu zu bauenden RTW-Trasse gelegenen Nutzungen in der Ortslage von Frankfurt am Main/Sossenheim und Nutzungen an der baulich unveränderten Eisenbahnstrecke 3611 in Oberursel – bewegen sich im Bereich mathematischer Rundungsgenauigkeiten. Die Planfeststellungsbehörde teilt daher die Bewertung der Vorhabenträgerin, dass derart niedrige, nicht wahrnehmbare Pegelerhöhungen keinen Anspruch auf zusätzlichen Schallschutz zu begründen vermögen.

Für alle anderen schutzwürdigen Nutzungen, an denen als Folge des Vorhabens grundrechtsrelevante Gesamtlärmbelastungen erstmals erreicht bzw. eine bereits zuvor bestehende verfassungsrechtlich unzumutbare Lärmbelastung weiter erhöht werden, hat die Planfeststellungsbehörde einen Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt, dessen Dimensionierung im Nachgang zur Planfeststellung objektbezogen und in Anlehnung an die 24. BImSchV erfolgt.

Sofern die vorgenannten Kriterien auch am Tag erfüllt und Außenwohnbereiche betroffen sind, was ebenfalls im Nachgang zur Planfeststellung objektbezogen festzustellen ist, wird darüber hinaus eine Außenwohnbereichsentschädigung festgesetzt, mit der die vorhabenbedingte Erhöhung der Gesamtlärmbelastung auszugleichen ist. Die Höhe der Entschädigung ist in Anlehnung an die VLärmSchR 97 zu bestimmen.

Im Hinblick auf die Auswahlentscheidung zur Art der Lärmschutzmaßnahmen und den Umfang des rechtlich gebotenen Schutzanspruches wird auf die Darlegungen unter C. III. 6.2.1.2 verwiesen, welche für die Gesamtlärmbelastung entsprechend gelten.

Soweit ein Beteiligter die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle mit den Auslösewerten zur Lärmsanierung nach Maßgabe der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBf. 1997, 434) – VlärmschR 97 (67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten; 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht in Kern-, Dorf- und Mischgebieten) gleichsetzt, ist festzuhalten, dass es sich insoweit um rechtlich unterschiedlich zu behandelnde Aspekte des Lärmschutzes handelt.

Während die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle mit Blick auf die Grundrechte die absolute Grenze zunehmender Lärmbeeinträchtigungen beschreibt, handelt es sich bei der Lärmsanierung um eine freiwillige Maßnahme, die nach Maßgabe finanzieller Spielräume im Haushalt umgesetzt wird. Die Auslösewerte für die freiwillige Lärmsanierung orientieren sich erkennbar nicht an verfassungsrechtlichen Erwägungen und sollen daher unterhalb der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ansetzen. Der Hinweisbeschluss des BVerwG vom 25. April 2018 - 9 A 16.16 -, juris, der eine weitere Absenkung der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle für überdenkenswert erachtet und sich dabei an den Auslösewerten für die Lärmsanierung zu orientieren gedenkt, mündete in keine, diesen Gesichtspunkt aufgreifende Rechtsprechung, auch nicht in dem Verwaltungsstreitverfahren, in dem der oben zitierte Hinweisbeschluss erging (vgl. BVerwG, Urteil vom 30. November 2020 – 9 A 5/20 -, juris, Rn. 40). Vielmehr wird auch in nachfolgenden Entscheidungen an der gebietsunabhängigen verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht festgehalten.

6.2.1.4 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 Fall betrifft dies die durch das Gleichrichterunterwerk, die Elektronischen Stellwerke sowie die von Klimaanlage in der Wende- und Abstellanlage Praunheim und in der Abstellanlage Eschborn abgestellten Züge ausgehenden Geräuscheinwirkungen. Die Beurteilung der von diesen Anlagen ausgehenden Geräusche erfolgt auf der Grundlage der TA Lärm.

Bei einem Zusammentreffen beider Voraussetzungen (Fahrvorgänge und Anlagenlärm), wie dies bspw. in Abstellanlagen der Fall ist, bedarf es einer getrennten Ermittlung und immissionsschutzrechtlichen Bewertung der einzelnen Lärmanteile aus dem Schienenweg und aus den Anlagen.

Gleichrichterunterwerk und Elektronische Stellwerke

Das in Praunheim vorgesehene Gleichrichterunterwerk sowie die Elektronischen Stellwerke in Höhe des BÜ Wolfslach und im Bereich des Bahnhofs Oberursel, die in Gebäuden untergebracht sind, verursachen praktisch keine Lärmemissionen. Eine weitere Betrachtung ist insoweit entbehrlich.

Abstellanlagen

Die von den Abstellanlagen ausgehenden Geräuscheinwirkungen wurden von der Vorhabenträgerin untersucht (Anlage 20.1b, Kapitel 8).

Außer der Abstellung von jeweils bis zu sechs Zügen erfolgen in diesen Anlagen keine weiteren immissionsschutzrechtlich relevanten Vorgänge, wie Wartungs- oder Wasch- und Reinigungsarbeiten.

Immissionsschutzrechtlich relevant sind somit allein die Geräuscheinwirkungen der vor der Ausfahrt der Züge in Betrieb genommenen Klimaanlageanlagen und die aus den Fahrvorgängen (Rangierfahrten, Ein- und Ausfahrten in die bzw. aus den Abstellanlagen) resultierenden Emissionen.

Die Emissionen dieser (wenigen) Fahrten sind jedoch so gering, dass nach der nicht zu beanstandenden Bewertung des Gutachters von einer gesonderten Ermittlung und Beurteilung der durch diese Fahrvorgänge ausgelösten Geräuscheinwirkungen abgesehen werden kann.

Im Hinblick auf die anlagebedingten Geräuscheinwirkungen aus den Abstellanlagen an den den Anlagen nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen in Praunheim und Eschborn im hier relevanten Nachtzeitraum ist Kapitel 8.4.2 der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 20.1b) zu entnehmen, dass die Unterschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1 der TA Lärm um deutlich mehr als 6 dB(A) zu erwarten ist. Die Anlagen leisten damit keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung (vgl. Ziffer 3.2.1 der TA Lärm). Kurzzeitige Geräuschspitzen aufgrund impulshaltiger Geräusche treten beim Betrieb der Klimaanlageanlagen nicht auf.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse werden die Anforderungen der TA Lärm an den erforderlichen nächtlichen Immissionsschutz der benachbarten Bebauung vollständig erfüllt.

6.2.1.5 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 Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV ausweislich der schalltechnischen Untersuchung der Vorhabenträgerin überwiegend sehr deutlich unterschritten werden. Im Hinblick auf die Gesamtlärmbelastung und die Lärmzunahme im Abschnitt der baulich unverändert genutzten Bestandsstrecke 3611 durfte neben den oben dargelegten Erwägungen nicht unberücksichtigt bleiben, dass der durch das Vorhaben überplante Raum durch Verkehrslärmimmissionen bereits in erheblichem Maße vor geprägt ist und der Beitrag des verfahrensgegenständlichen Vorhabens an der Gesamtlärmbelastung vergleichsweise gering ist.

6.2.2 Sekundärer Luftschall (Körperschall) und Erschütterungsimmissionen

Beim Betrieb eines schienengebundenen Fahrzeugs regen Unebenheiten auf der Radlaufläche 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 oder Körperschall 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 den Neubauabschnitt als auch für den baulich unveränderten Bereich der Eisenbahnstrecke 3611, der durch die RTW eine Verkehrsmehrung erfährt.

6.2.2.1 Rechtliche Grundlagen

Auf Körperschall- und Erschütterungsimmissionen findet grundsätzlich das Bundes-Immissionsschutzgesetz Anwendung (§ 1 i. V. m. § 3 BImSchG), im Hinblick auf den Bau oder die Änderung von Straßenbahnen 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 Erschütterungsimmissionen 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 Zumutbarkeit 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 die dargestellte Vorgehensweise nachvoll-

ziehbar und geeignet, die Zumutbarkeit der betriebsbedingten Körperschall- und Erschütterungsimmissionen zu beurteilen.

6.2.2.2 Ermittlung und Bewertung

Für die Vorausbestimmung betriebsbedingter Körperschall- und Erschütterungsimmissionen steht kein rein analytisches Verfahren zur Verfügung.

Der Gutachter hat die Körperschall- und Erschütterungsimmissionen im Neubauabschnitt wie in dem Abschnitt, der eine Fahrtenmehrung erfährt, 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.

Neubauabschnitt

Im Neubauabschnitt hat der Gutachter anhand dieser Eingangsdaten in Abhängigkeit vom Abstand und der Deckeneigenfrequenz für typische Streckenquerschnitte, Streckenführungen und Geschwindigkeiten in Praunheim (MQ1 bis MQ3) und den Gewerbegebieten von Sossenheim (MQ4) und Eschborn (MQ5) die Beurteilungsschwingstärken KB_{FT} (Erschütterungen) bzw. die Beurteilungspegel (Körperschall) ermittelt.

In sog. Einwirkungsmatrizen wird dargestellt, bis zu welchen Grenzabständen der Beurteilungsanhaltswert A_r und damit zugleich die Anforderungen der DIN 4150-2 eingehalten werden können bzw. die für die Beurteilung der Körperschallimmissionen maßgeblichen Beurteilungspegel die Immissionsrichtwerte der 24. BImSchV unter- oder überschreiten.

Vorliegend ergibt der Vergleich der ermittelten Grenzabstände mit den tatsächlichen Mindestabständen schutzwürdiger Nutzungen, dass letztere stets größer sind.

Es ist daher nicht zu erwarten, dass aus dem Betrieb auf den neu zu errichtenden Streckenabschnitten erheblich belästigende Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall resultieren. Die festgestellte Planung beinhaltet für den Neubauabschnitt 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 Erschütterungsimmissionen 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.

Verkehrsmehrung im Bestandsnetz

Im Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe – Oberursel – Steinbach bis zum Abzweig der Neubautrasse der RTW erfolgt keine bauliche Änderung, sondern lediglich eine tatsächliche, kausal auf das Vorhaben zurückgehende Erhöhung der Streckenbelastung durch die Züge der RTW, die mit Blick auf die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 das vom BVerwG definierte Erheblichkeitskriterium (Erhöhung der Erschütterungsintensität um mindestens 25 %, vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010, 7 A 14/09, juris, Rn. 31 ff.) erfüllt.

Die Untersuchungen des Gutachters zeigen, dass die Beurteilungsschwingstärken selbst bei den nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen die für Wohngebiete maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150-2 unterschreiten, so dass die Anforderungen der Norm eingehalten werden. Dabei wurde ein Worst-Case-Szenario zugrunde gelegt, in dem für alle zukünftig auf der Strecke 3611 verkehrenden Zuggattungen das Emissionsspektrum der S-Bahn zugewiesen wurde, welches höhere Emissionen als der RTW-Zug aufweist (vgl. Anlage 20.3a, Kapitel 7.2).

Weitere Betrachtungen, die sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde an der Rechtsprechung des BVerwG zur fachplanungsrechtlichen Abwägung eines Lärmzuwachses auf baulich nicht veränderten Verkehrswegen orientieren müsste (vgl. C. III. 6.2.1.2), bedarf es daher nicht.

6.2.3 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.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang zunächst darauf, dass die Umbaumaßnahmen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe keine wesentliche Änderung der Oberleitungsanlage zur Folge haben, und die Oberleitungsanlage der durch die RTW mitgenutzten Bestandsstrecke 3611 keine Änderungen erfährt. Eine Beurteilung nach der 26. BImSchV ist daher insoweit entbehrlich.

Entsprechendes gilt für die Neubaustrecke in Praunheim zwischen dem Abzweig der Bestandsstrecke 3611 und dem derzeitigen Endhaltepunkt: Sie wird mit 750 V Gleichstrom betrieben und unterliegt damit nicht dem Regelungsgegenstand der 26. BImSchV.

Dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV unterliegen daher nur das in Praunheim in Höhe des Abzweigs zur Stadtbahnzentralwerkstatt vorgesehene Gleichrichterunterwerk (Bauwerk Nr. 301) und seine Zuleitungen sowie die im Neubauabschnitt zwischen dem Abzweig der Bestandsstrecke 3611 und der Abschnittsgrenze zum PFA Mitte mit 15 kV Wechselstrom betriebene Fahrleitungsanlage.

Im Einwirkungsbereich der Stromrichteranlagen des Gleichrichterunterwerkes befinden sich keine dem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Orte, so dass keine Betroffenheiten bestehen und weitergehende Prüfungen nicht erforderlich sind.

Hinsichtlich der untersuchten Fahrleitungsanlage werden nach den Ermittlungen der Vorhabenträgerin die Grenzwerte nach § 3 i. V. m. Anhang 1a der 26. BImSchV für das elektrische Feld mit kleiner 5 kV/m eingehalten und für die magnetische Flussdichte weit unterschritten. Soweit Hintergrundbelastungen, die durch andere Niederfrequenzanlagen 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 so minimiert werden, dass die Immissionen 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 Fahrleitungsanlage ermittelt, dass mit dem Betriebsgebäude am Haltepunkt Eschborn-Ost im Bewertungsabstand⁴ bzw. westlich des Haltepunkts Eschborn-Süd beidseits der Trasse (Bebauungspläne 110, 09 und 233 der Stadt Eschborn, Bebauungsplan 341Ä der Stadt Frankfurt am Main) und nördlich des Haltepunkts Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße im Einwirkungsbereich⁵ der neu zu errichtenden, der 26. BImSchV unterliegenden Niederfrequenzanlagen (Fahrleitungsanlage) maßgebliche Minimierungsorte vorhanden sind. Sie hat daher die in Betracht kommenden Minimierungsmaßnahmen geprüft und bewertet. Im Ergebnis sieht sie für die Minimierungsorte am Haltepunkt Eschborn-Ost und westlich des Haltepunkts Eschborn-Süd beidseitige Rückleitungsseile vor, mit denen die Felder der magnetischen Induktion wirksam gesenkt werden können. Für die Minimierungsorte nördlich der Trasse im Umfeld des Haltepunkts Carl-Sonnenschein-Siedlung /Düsseldorfer Straße sieht die Vorhabenträgerin dagegen davon ab, Minimierungsmaßnahmen zu ergreifen, weil die Wirksamkeit dieser Maßnahmen aufgrund der großen Entfernung zu den maßgeblichen Minimierungsorten nur gering wäre. Diese Bewertung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Wegen Einzelheiten wird auf Anlage 22.1a Bezug genommen.

Die der Vorhabenträgerin unter A. V. 2.3.1 auferlegten Nebenbestimmungen tragen der Umsetzung des Minimierungsgebotes im vorgenannten Umfang Rechnung.

⁴ Das ist ein Streifen von 5 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.

⁵ 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 abhebbende 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).

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin die dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV unterfallenden Anlagen so zu errichten, dass erhebliche Belästigungen und Schäden bspw. durch Berührungsspannungen oder Funkenentladungen vermieden werden (§ 3 Abs. 4 26. BImSchV), was durch die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 2.3.2) ebenfalls sichergestellt wird.

Schädliche Umwelteinwirkungen durch das Gleichrichterunterwerk und die Fahrleitungsanlage können auf dieser Grundlage sicher ausgeschlossen werden.

6.2.4 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 26a) 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.

6.3 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 untunlich sind, bieten die Regelungen des Beschlusses die Anspruchsrundlage für die Bereitstellung von Ersatzwohnraum bzw. die Zuerkennung einer Entschädigung.

6.3.1 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 unzulässig 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.

6.3.2 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. Auf Anhang 3

der Anlage 20.5a wird insoweit verwiesen.

Von einer Anhebung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm aufgrund einer tatsächlich bestehenden Lärmvorbelastung hat die Vorhabenträgerin vorliegend abgesehen.

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 Fahrleitungsmasten und Gleisbauarbeiten in vier repräsentativen Bereichen) und statischen Bautätigkeiten (Rück- und Neubauarbeiten an den Bahnsteigen am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe, in Praunheim und Eschborn-Ost einschl. der dort vorgesehenen Abstellanlage, Betonierarbeiten, Rammarbeiten für den Verbau von Ingenieurbauwerken, Rammarbeiten der Stützwände und Bohrarbeiten für den Verbau von Ingenieurbauwerken) die im Zuge der Bauausführung zu erwartenden Baulärmimmissionen auf der Grundlage von Erfahrungswerten der für die Baumaßnahmen voraussichtlich eingesetzten Geräte und Maschinen abgeschätzt. Daneben wurden die Emissionen des Betriebs auf den Baustelleneinrichtungsflächen im Sinne einer oberen Abschätzung mit einem flächenbezogenen Schalleistungspegel in Höhe von 60 dB(A)/m² berücksichtigt.

Die Untersuchung betrachtet repräsentative Immissionsorte im näheren Umfeld der Bautätigkeiten und beinhaltet darüber hinaus eine flächendeckende Ermittlung der Schallausbreitung für die Bebauung im weiteren Umfeld anhand von Schallimmissionsplänen (Anlage 20.5a, Anhang 4).

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 berücksichtigt.

Im Ergebnis dieser Betrachtungen ist für die schutzwürdigen Nutzungen mit erheblichen Baulärmimmissionen, in besonderem Maße bei nächtlichen Bauarbeiten, zu rechnen. Die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm wird voraussichtlich in weiten 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

stärksten Belastungen ergeben sich dabei für die Gleisbauarbeiten mit Überschreitungen von ca. 2 Tagen, wenn die Arbeiten am Tag durchgeführt werden (Bereich südwestlich der Haltepunkts Eschborn Ost und südlich des Haltepunkts Eschborn-Süd) beziehungsweise von 4 bis 5 Tagen, wenn die Arbeiten nachts ausgeführt werden (südlich/südwestlich der Steinbacher Hohl in Praunheim, südlich des Haltepunkts Eschborn/Süd).

Bei den statischen Baustellen entstehen die Baulärmimmissionen dagegen über die gesamte Dauer der Bauzeit am gleichen Ort. Alle betrachteten statischen Bautätigkeiten lassen ganz erhebliche Überschreitungen der für die Nacht maßgeblichen Immissionsrichtwerte an den untersuchten Immissionsorten erwarten. 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 – auch im Tagzeitraum mit Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte in unterschiedlich starker Ausprägung, zu rechnen ist.

Wegen Einzelheiten wird auf die Anhänge 3 und 4 zur Anlage 20.5a verwiesen.

6.3.3 Erschütterungen

Die Zumutbarkeit der bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden und auf Gebäude 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 20.6a).

6.3.3.1 Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden

Die zu erwartenden Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden anhand der geplanten, besonders erschütterungsintensiven Bautätigkeiten (Bohrgründungen, Verdichtungsarbeiten, Rüttelstopfverdichtungen 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

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 vier Tage andauern, so dass die maßgeblichen Anhaltswerte zu interpolieren waren (vgl. dazu Anlage 20.6a, Kapitel 7.2.1). Für nachts auftretende Erschütterungen gelten die für nicht baubedingte Erschütterungen maßgeblichen Anhaltswerte nach Tabelle 1 der DIN 4150-2.

Nach den Feststellungen des Gutachters sollte im Hinblick auf die zu erwartenden bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden aufgrund der ermittelten Ergebnisse auf schwingungsintensive Baumaßnahmen im Nachtzeitraum in näherer Umgebung zu schutzbedürftigen Nutzungen verzichtet werden, weil die maßgeblichen Anhaltswerte nicht eingehalten werden können.

Im Hinblick auf die Erschütterungseinwirkungen im Tagzeitraum ist zu konstatieren, dass die bauzeitlichen Erschütterungen in weiten Bereichen als unkritisch zu betrachten sind.

Für die in unmittelbarer Nähe zu den Baumaßnahmen gelegenen schutzwürdigen Nutzungen in Praunheim und in den Gewerbegebieten von Eschborn und Frankfurt am Main treten jedoch in Abhängigkeit von den betrachteten Bautätigkeiten, dem 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 mittels zum Teil sehr deutlicher Beschränkungen der reinen Einwirkdauern der jeweiligen Bautätigkeiten erreicht werden kann.

So kann dieses Ziel bei Verdichtungsarbeiten im Umfeld der nächstgelegenen schutzwürdigen Bebauung, die laut dem Gutachten in Praunheim bis zu 10 Meter an die Bautätigkeiten heranreicht, bei Gebäuden mit Stahlbetondecken nur eingehalten werden, wenn die reine Einwirkdauer auf unter zwei Stunden beschränkt wird. Bei Rammarbeiten, wie sie im Umfeld der etwas weiter entfernt gelegenen gewerblichen Bebauungen in Eschborn und Frankfurt am Main/Sossenheim (≥ 15 m) durchgeführt werden, sind die reinen Einwirkdauern ebenfalls auf zwei Stunden zu beschränken, um Erschütterungseinwirkungen unterhalb der Stufe II erreichen zu können.

Die obere Stufe III, bei deren Unterschreiten im Falle von flankierenden Maßnahmen noch nicht von der Unzumutbarkeit der Erschütterungseinwirkungen auszugehen ist, kann bei diesen Bautätigkeiten an den nächstgelegenen Nutzungen noch eingehalten

werden, wenn die Einwirkzeit auf weniger als 4,5 Stunden (Verdichtungsarbeiten) bzw. 5 Stunden (Rammarbeiten) beschränkt wird.

Die in besonderem Maße erschütterungsintensiven Rüttelstopfverdichtungen finden nach den Darlegungen im allgemeinen Erläuterungsbericht (Anlage 1.1c, Tabelle 5) nicht in unmittelbarer Nähe zu schutzwürdigen Nutzungen statt.

Die Bohrpfahlgründungen sind dagegen aus erschütterungstechnischer Sicht unkritisch. Selbst wenn die nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen in Praunheim (≥ 10 m) über Holzbalkendecken verfügen sollten, so sind die reinen Einwirkzeiten für die jeweilige betroffene Nutzung infolge dieser dynamischen Bautätigkeit - am Tag können 4 Masten gestellt werden, die Wandergeschwindigkeit der Baustelle beträgt mind. 120 m pro Tag – in jedem Fall geringer als die für die Unterschreitung der Stufe II max. mögliche Einwirkzeit von etwas weniger als 9 Stunden.

6.3.3.2 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 (Rüttelstopfverdichtungen, 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 20.6a, Kapitel 7.2.2).

6.3.4 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.

6.3.5 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.

6.3.6 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.

6.3.7 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) nachts und an Sonn- sowie gesetzlichen Feiertagen keine 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 Verschmutzungen 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 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, Durchführung von Messungen), um die psychischen Auswirkungen der Erschütterungseinwirkungen zu mildern.

Darüber hinaus wird im Rahmen der Immissionsminderungsplanung 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.

Sofern nachts bzw. an Sonn- und Feiertagen ausnahmsweise erschütterungsintensive Bauarbeiten im Einwirkungsbereich schutzwürdiger Nutzungen unabdingbar notwendig sein sollten (Sperrpausen, notwendige Fortführung von Arbeiten, die im Tagzeitraum nicht abgeschlossen werden können), so sind nach den Regelungen der DIN 4150-2 besondere Maßnahmen zu ergreifen. In Betracht kommt insoweit auch eine Ersatzwohnraumgestaltung.

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). Bis zu 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. 1.9 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 monatsweise 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 des Vorhabens 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 Nachtschlafs 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 Konfliktlagen 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.

7. Klimaschutz

Das zugelassene Vorhaben genügt den Anforderungen des Klimaschutzgebotes des Artikel 20a GG und des Berücksichtigungsgebots des § 1a PBefG sowie des § 13 Abs. 1 KSG.

Danach ist der Klimaschutz als Aspekt in die Abwägungsentscheidung über die Zulassung von planfeststellungspflichtigen Infrastrukturvorhaben einzustellen.

Die in Artikel 20a GG enthaltene Verpflichtung zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, die die Verpflichtung zum Klimaschutz und das Ziel der Herstellung von Klimaneutralität beinhaltet, sowie das in § 1a PBefG enthaltene Gebot, bei der Anwendung des PBefG die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen, wird durch das Klimaschutzgesetz konkretisiert. Der rechtliche Maßstab für die Bewertung im Zuge der Abwägung ergibt sich aus dem in § 1 KSG umschriebenen Zweck, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur zu begrenzen, und den in § 3 KSG festgelegten Zielen, die Treibhausgasemissionen zu mindern. Dementsprechend ist die Frage in den Blick zu nehmen, ob und ggf. inwieweit das Vorhaben die Erreichung der Klimaziele gefährden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7.21 –, juris, Rn. 78).

Relevante Treibhausgasemissionen sind sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu betrachten und können im Zusammenhang mit der Zulassung von Verkehrsinfrastrukturprojekten nach dem aktuellen Erkenntnisstand aus dem Verkehr, der Veränderung der Landnutzung und der Errichtung sowie der Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur (sog. Lebenszyklusemissionen) entstehen.

Aufgrund fehlender Relevanzschwellen hat die Prüfung und Bewertung solcher Treibhausgasemissionen im Rahmen der Abwägung und mit einem auf die konkrete Planungssituation bezogen vertretbaren Aufwand zu erfolgen (vgl. BVerwG, Urteil vom

4. Mai 2022 – 9 A 7.21 –, juris, LS 4). Dabei sind Klimagesichtspunkte in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen. Der Berücksichtigungspflicht kommt keine gesteigerte Bedeutung, insbesondere kein Vorrang gegenüber anderen Belangen zu; sie ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebotes zu verstehen. Auch die aktuelle Rechtsprechung des BVerfG und des BVerwG räumt dem Klimaschutz keinen absoluten Vorrang ein.

Dies vorangestellt werden die Auswirkungen des Vorhabens der RTW – PFA Nord auf die Klimaschutzziele wie folgt bewertet.

Verkehr

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben dient dazu, den ÖPNV als emissionsarmes Verkehrsmittel zu stärken, damit einhergehend den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität zu befördern und so die Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs, der im Jahr 2021 mit 140,6 Mio. t CO₂-Äquivalente ca. 98 % der Verkehrsemissionen ausmacht (vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2021, S. 11, <https://dserver.bundestag.de/btd/20/000/2000047.pdf>, abgerufen am 23. Mai 2023), zu minimieren. Die Standardisierte Bewertung weist für das Gesamt-Vorhaben der RTW eine Senkung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen von 5.500 t/Jahr aus.

Die Aufteilung dieser CO₂-Minderung anhand der Streckenlänge der jeweiligen Planfeststellungsabschnitte führt für den PFA Nord zu einer erwarteten CO₂-Minderung im Umfang von 1.760 t/Jahr.

Unter Berücksichtigung eines CO₂-Kostensatzes für das Prognosejahr 2030 der Methodenkonvention 3.1 des Umweltbundesamtes (UBA 2020: Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten - Kostensätze, Dessau-Roßlau, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-12-21_methodenkonvention_3_1_kostensaetze.pdf, abgerufen am 23. Mai 2023) in Höhe von 215 €/t CO₂ ergibt sich so für den PFA Nord eine monetarisierte Minderung der Schadenskosten für Abgasemissionen in Höhe von **378.400 €/Jahr**.

Landnutzung

Der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung, Forstwirtschaft ist im Hinblick auf nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Treibhausgasemissionen dann in den Blick zu nehmen, wenn für die Realisierung des Vorhabens Kohlenstoffsenken, also solche Gebiete, die vorübergehend oder dauerhaft Kohlenstoff aufnehmen und speichern (bspw. Wälder oder Moore), beseitigt werden.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Regionaltangente West, PFA Nord erfolgt eine temporäre, also bauzeitliche Umnutzung von Waldflächen für Baufelder im Umfang von 186 m². Sie wird durch die flächengleiche Wiederherstellungsmaßnahme

W11 [Wiederherstellung von Eichenaufforstung vor Kronenschluss (Anpflanzung von Waldrandarten)] an Ort und Stelle kompensiert. Die anlagebedingt erforderliche dauerhafte Waldumwandlung von 772 m² wird durch eine Waldneuanlage in Herchenrode (Maßnahme K12) in entsprechendem Umfang ausgeglichen.

Damit entspricht die Planung den Kompensationsvorstellungen, wie sie etwa dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung zugrunde liegen. Dieser benennt als sinnvolle weitere Maßnahme für den Bereich Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft, dass bei Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen im Zuge von Waldrodungen im Rahmen von Infrastrukturprojekten mindestens eine der Rodungsfläche entsprechende Waldfläche wieder aufgeforstet wird (Klimaschutzplan 2050 S. 68 f., https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/klimaschutzplan-2050.pdf?__blob=publicationFile&v=6, abgerufen am 23. Mai 2023). Weitergehender Abwägungserwägungen bedarf es bezüglich des Aspektes Landnutzung – auch, weil es hierfür zurzeit an Maßstäben fehlt – nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7.21 –, juris, Rn. 102).

Lebenszyklusemissionen

Unter Lebenszyklusemissionen der Verkehrsinfrastruktur werden alle Treibhausgasemissionen verstanden, die durch den Bau und die Unterhaltung des Verkehrsweges entstehen. Einen praktikablen Ansatz zur Abschätzung der Lebenszyklusemissionen beinhaltet das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Das BVerwG hat gegen diesen Ansatz keine Bedenken geäußert (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7.21 –, juris, Rn. 90 ff.).

Auch wenn der Bundesverkehrswegeplan für das verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht maßgeblich ist, spricht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nichts gegen eine entsprechende Anwendung der darin enthaltenen Berechnungsmethodik für die Abschätzung der Lebenszyklusemissionen von Schienenverkehrswegen. Danach ergeben sich die Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen für Schienenverkehrswege in €/Jahr (NL) wie folgt (vgl. Tabellen 103 und 104 des Methodenhandbuches zum Bundesverkehrswegeplan 2030):

$$NL = EMW \times akt_{CO_2} \times (-1) \times 10^{-3}$$

mit

EMW⁶: Treibhausgasemissionen von Verkehrswegen in t CO₂-e⁷,

akt_{CO₂}: spezifische Abgasemissionskosten für Treibhausgase in €/t CO₂-e, hier 215 €/t CO₂-e.

Daraus ergeben sich in Bezug auf den PFA Nord der RTW die folgenden jährlichen Lebenszyklusemissionen:

NL = 2 x 16 km Einzelgleis x 68 t CO₂-e/km Einzelgleis x 215 €/t CO₂-e spezifische Abgasemissionskosten x (-1) x 10⁻³ = -467,84 €/Jahr

In der Summe bewirkt das Vorhaben eine deutliche Reduktion der Treibhausgasemissionen und stellt einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar. Nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung wird die Verlagerung von Verkehren u. a. von der Straße auf die Schiene als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt. Die vorstehenden Erwägungen und Berechnungen zu den relevanten bau-, anlage- und betriebsbedingten Treibhausgasemissionen veranschaulichen dies eindrücklich. Die durch die Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖPNV erreichbare monetarisierte Minderung der jährlichen Schadenskosten für Treibhausgase übersteigt die mit dem Bau und der Unterhaltung einhergehenden jährlichen Lebenszyklusemissionskosten um ein zig-Hundertfaches, selbst wenn das nach der Standardisierten Bewertung erwartete Minderungspotential zu hoch eingeschätzt worden sein sollte.

Das Vorhaben kann somit zu keiner Gefährdung der Erreichung der Klimaschutzziele führen. Einer weitergehenden Abwägung des Aspektes Klimaschutz im Rahmen der Zulassungsentscheidung bedarf es daher nicht.

⁶ EMW = $\sum_k L_k \times te_k$

mit

L_k: Längen der Neu- und Ausbaustrecken der Kategorie k in km Einzelgleis, hier vereinfacht: 2 Gleise á 16 km Neubau im PFA Nord. Aus Vereinfachungsgründen wird im Sinne einer oberen Abschätzung so getan, als würde in dem gesamten Abschnitt PFA Nord ein neuer zweigleisiger Schienenverkehrsweg entstehen, obwohl dies nur auf ca. 6 km Länge der Fall ist. Im restlichen Streckenabschnitt wird eine bestehende Eisenbahninfrastruktur nahezu unverändert genutzt.

te_k: spezifische Treibhausgasemissionen bei der Streckenkategorie k in t CO₂-e/km Einzelgleis und Jahr; hier: 68 t CO₂-e/km Einzelgleis und Jahr für Neubausstrecke im Mittelgebirge im PFA Nord

⁷ Unter CO₂-e werden CO₂-Äquivalente verstanden, in denen sämtliche Arten von Treibhausgasen zusammengefasst sind.

⁸ Verwendet wurden hier die gegenüber dem Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zwischenzeitlich fortgeschriebenen Kostenansätze der Methodenkonvention 3.1 des UBA, Stand 2020.

8. Wasserwirtschaft - Gewässerbenutzungen

8.1 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, Eschborn und Schwalbach am Taunus) eine Anschlussgenehmigung einzuholen.

Im Übrigen werden die wasserrechtlichen Genehmigungstatbestände von Gewässern (§ 8 WHG) von der Planfeststellung erfasst und durch sie ersetzt.

Wasserrechtliche Belange, die gem. § 4 Abs. 6 AEG in den Zuständigkeitsbereich des EBA als Wasserbehörde fielen, werden von dem Vorhaben nicht berührt.

8.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

Die Entscheidung über die beantragte wasserrechtliche Erlaubnis erfolgt im Rahmen des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens nach § 28 PBefG und ist durch die Planfeststellungsbehörde (§ 19 Abs. 1 WHG) im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (vgl. § 19 Abs. 3 WHG) zu treffen.

Der Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis (§§ 8, 9 WHG) umfasst

- die Einleitung von Niederschlagswasser in das Fließgewässer Westerbach einschl. des Baus der insoweit erforderlichen Entwässerungsanlagen und Errichtung einer Einleitestelle sowie
- das Einbringen von Stoffen (Großbohrpfähle zur Gründung von Bauwerken und Rüttelstopfsäulen) in das Grundwasser.

Eine bauzeitliche Grundwasserhaltung ist dagegen ausweislich der Antragsunterlagen (Anlage 18.2c) 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.

8.2.1 Einleitung von Niederschlagswasser in den Westerbach

Die Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in den Westerbach konnte gemäß § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 11, § 13, § 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 Ermessenserwägungen gem. § 12 Abs. 2 WHG stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Letztlich wird das Vorhaben auch den Anforderungen des § 57 Abs. 1 WHG gerecht. Die Erlaubnis kann daher antragsgemäß unter den aufgeführten Nebenbestimmungen erteilt werden. Die Festsetzung der Inhalts- und Nebenbestimmungen gemäß § 13 WHG war geboten, um den Schutz des Vorfluters sicherzustellen.

Die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main hat am 10. Februar 2022 das Einvernehmen zu der beabsichtigten Gewässerbenutzung erteilt.

Vorgesehen ist, das gesammelte Niederschlagswasser aus dem Streckenbetrieb des Entwässerungsabschnitts TE02 (Streckenabschnitt von km 3,34 - 5,33 sowie von den neu zu bauenden Anschlussstrecken an die Bestandsstrecke 3611) in den Westerbach einzuleiten.

Die Einleitmenge von zuletzt 9,6 l/s wurde im Verlauf der Planungen angepasst und nochmals reduziert. Mit Drosselung durch ein Regenrückhaltebecken (Volumen mindestens 1.200 m³) werden der in der Gemarkung Sossenheim der Stadt Frankfurt am Main, an der bestehenden EÜ der Bahnstrecke 3615 über den Westerbach liegenden Einleitstelle (Flur 22, Flurstück 119/10 bei ~km 2,75) Regenmengen von max. 8,0 l/s zugeführt. Dies kann als hydraulisch unbedenklich eingestuft werden.

Für das Gewässer wurde die zu erwartende stoffliche Belastung durch die Regenentwässerung mittels einer Berechnung gemäß ATV M 153 nachgewiesen. Die Behandlung der stofflichen Belastung wird durch die 30 cm mächtige Passage der belebten Bodenzone der Mulden gewährleistet.

Dies zugrunde gelegt sind Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten und damit Versagungsgründe nicht ersichtlich.

Die ursprünglich beantragte Einleitung von Niederschlagswasser in den Steinbach entfällt (ersetzt durch die Einleitung in die Kanalisation der Stadt Frankfurt am Main).

8.2.2 Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Die Planungen der Vorhabenträgerin sehen vor, zur Gründung der Stützwand Mast 56, der EÜ BAB 5, der Stützwand Mast 1445, der EÜ Eisenbahnstrecke 3611, der EÜ Lorscher Straße, der EÜ Westerbach / EÜ Bahnstrecke 3615 / HP Eschborn Süd, der EÜ Wilhelm-Fay-Straße, der EÜ Sossenheimer Straße / Düsseldorfer Straße und der Brücke über Direktfahrbahn und Spindel Großbohrpfähle in das Grundwasser einzubringen.

Darüber hinaus werden zur Verbesserung des Baugrundes zur Errichtung der Dämme nach den Überführungsbauwerken im Bereich der EÜ Lorscher Straße / Westerbach / Eschborn Süd und EÜ Sossenheimer Straße / Düsseldorfer Straße Rüttelstopfsäulen aus Sand-Kiesgemischen in das Grundwasser eingebracht.

Der Vorhabenträgerin konnte die für die Gründung und die Verbesserung des Baugrundes der vorgenannten Bauwerke notwendige Erlaubnis zur dauerhaften und temporären Gewässerbenutzung durch das Einbringen von Bohrpfählen und Rüttelstopfsäulen 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). Auch Ermessungserwägungen gem. § 12 Abs. 2 WHG stehen der Erteilung der Erlaubnis nicht entgegen. Nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit sind ebenfalls nicht zu besorgen (vgl. § 48 WHG).

Hiervon ist, nachdem die zuständigen Unteren Wasserbehörden den Antrag der Vorhabenträgerin sowie die dazu vorgelegten Planunterlagen geprüft und diesem unter der Voraussetzung der Einhaltung der von ihnen formulierten Nebenbestimmungen bei der Herstellung der Bohrpfähle und Rüttelstopfsäulen zugestimmt haben, auszugehen.

Gründe, die zum Versagen der Erlaubnis führen könnten, sind nach alledem 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.

8.3 Beachtung der Bewirtschaftungsziele für die Oberflächengewässer und das Grundwasser

Das Vorhaben ist mit den Zielen der WRRL und den §§ 27, 47 WHG sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, durch die die WRRL in nationales Recht umgesetzt wurde, vereinbar.

Eine Betrachtung im Hinblick auf die Beachtung der Bewirtschaftungsziele ist lediglich in Bezug auf die RTW-Neubaustrecke erfolgt. Dies ist sachgerecht, weil die mit dem Vorhaben einhergehenden Änderungen auf der Bestandsstrecke zwischen dem Abzweig Wolfslach und dem Bf. Bad Homburg v. d. Höhe keine für die Bewertung der Auswirkungen auf die Wasserkörper relevanten Wirkungen zur Folge haben.

8.3.1 Oberflächengewässer

Im Streckenverlauf des PFA Nord der RTW-Neubaustrecke befinden sich mehrere Oberflächenwasserkörper (24892.2 „Oberer Eschbach“, 24895.1 „Steinbach/Frankfurt“, 248.1 „Nidda/Frankfurt“ und 24898.1 „Unterer Sulzbach“). Wechselwirkungen mit dem zugelassenen Vorhaben bestehen insoweit nicht, da das auf der Strecke und den Bauwerken anfallende Oberflächenwasser in den Bahnseitengraben entwässert und abgeleitet wird, so dass keine Einleitung in die vorgenannten Gewässer erfolgt.

Anders verhält es sich mit dem Westerbach, der durch die RTW-Neubaustrecke südwestlich von Praunheim bei Eschborn etwa bei Strecken-km 5,2 gekreuzt wird und in den die Einleitung des im Entwässerungsabschnitt TE02 anfallenden Oberflächenwassers vorgesehen ist.

Der Oberflächenwasserkörper Unterer Westerbach erstreckt sich entlang des Westerbaches von der Nidda bis nach Oberursel und nimmt den Abschnitt der Neubaustrecke von etwa Strecken-km 3,9 bis 5,8 auf.

Der Untere Westerbach befindet sich in einem schlechten ökologischen und chemischen Zustand, welcher weitgehend auf unbekannte anthropogene Belastungen sowie die Belastung mit Nährstoffen zurückzuführen ist. Physische Änderungen des Bachlaufs durch Kanalisierungen und Querbauwerke führen zu einer punktuellen Veränderung der Habitate. Am Beobachtungspunkt wurde ein schlechter Zustand der Fische

festgestellt, der Zustand des Makrozoobenthos ist als unbefriedigend und der Zustand der Makrophyten als mäßig eingestuft.

Der chemische Zustand wurde aufgrund hoher Gehalte an ubiquitären Stoffen als schlecht eingestuft. Für Pflanzenschutzmittel, Schwermetalle, industrielle und sonstige prioritäre Stoffe liegt keine Einstufung vor. Aus der Liste der prioritären Stoffe wird für Benzo(a)pyren die Umweltqualitätsnorm überschritten.

Der LAWA-Maßnahmenkatalog sieht im Bereich der RTW-Neubaustrecke die Entwicklung naturnaher Gewässer als Vorschlag vor, weiterhin ist die Bereitstellung von Flächen als Maßnahme vorgeschlagen.

Das Ziel eines guten ökologischen und chemischen Zustands wird voraussichtlich im Jahre 2027 erreicht.

Potentielle Auswirkungen des Vorhabens auf den OWK können sich durch baubedingte Schadstoffeinträge und infolge der Einleitung von Stoffen aus der Streckenentwässerung ergeben.

Nachteilige Auswirkungen aus dem Baubetrieb werden durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen im Rahmen des Baustellenmanagements, die die Vorhabenträgerin laut Planung bereits vorsieht, die als Zusage in den Beschluss aufgenommen und deren Umsetzung ihr zum Teil durch Nebenbestimmungen auferlegt wurden, vermieden.

Im Hinblick auf die Einleitung von Wässern aus der Streckenentwässerung sind den nachvollziehbaren Erwägungen der Vorhabenträgerin zufolge (vgl. insoweit Anlage 18.2c, Anhang IIIc, Fachbeitrag WRRL) nachteilige Auswirkungen des Vorhabens der RTW auf den ökologischen und den chemischen Zustand des Westerbachs aufgrund des geringen Stoffaustrages, des Rückhalte- und Abbauvermögens des Oberbodens und der Verdünnung im Westerbach auszuschließen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass sich der Entwässerungsabschnitt TE02 vollständig in Zone III des in Ausweisung befindlichen WSG Praunheim II befindet, in welcher die Anwendung von Herbiziden zur Vegetationskontrolle ausgeschlossen ist.

Damit trägt das Vorhaben den Bewirtschaftungszielen des § 27 Abs. 1 WHG Rechnung: Es steht dem Verbesserungsgebot nicht entgegen und das Verschlechterungsverbot bleibt gewahrt.

8.3.2 Grundwasser

Von dem Vorhaben berührt ist allein der Grundwasserkörper DEHE_2480_3202, der nördlich des Mains beginnt und sich bis in die Wetterau erstreckt. Der Grundwasserkörper ist sowohl mengenmäßig als auch chemisch in einem guten Zustand. Auch

wenn die Ziele der EG-WRRL somit erreicht sind, sind Maßnahmen geplant, um den guten Zustand zu erhalten. So sollen Nährstoffeinträge reduziert, die Schutzmaßnahmen in Wasserschutzgebieten aufrechterhalten und verschiedene Beratungs-, Informations- und Förderprogramme eingerichtet und weiterbetrieben werden.

Potentielle Auswirkungen des Vorhabens auf den Grundwasserkörper können sich durch baubedingte Schadstoffeinträge, den Eintrag von Stoffen in der Frischbetonphase der geplanten Großbohrpfähle, die mit den Bohrpfahlgründungen einhergehenden Änderungen der Grundwasserströmung (Barrierewirkung), infolge des Eintrags von Stoffen aus der Streckenentwässerung sowie der Änderung der Grundwasserneubildung als Folge des Entwässerungskonzeptes mit der Einleitung eines Großteils des anfallenden Oberflächenwassers in die Kanalisation bzw. den Westerbach ergeben.

Nachteilige Auswirkungen aus dem Baubetrieb werden durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen im Rahmen des Baustellenmanagements, die die Vorhabenträgerin laut Planung bereits vorsieht, die als Zusage in den Beschluss aufgenommen und deren Umsetzung ihr zum Teil durch Nebenbestimmungen auferlegt wurden, vermieden. Entsprechendes gilt in Bezug auf die Großbohrpfähle, für deren Erstellung ausschließlich nicht wassergefährdende und für die Anwendung im Grundwasser zugelassene Baustoffe verwendet werden. Auf die diesbezüglichen Zusagen und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen wird verwiesen.

In Bezug auf grundsätzlich mögliche signifikante Aufstauwirkungen des Grundwassers als Folge der Bohrpfahlgründungen konnte die Vorhabenträgerin im Hydrogeologischen Gutachten nachvollziehbar darlegen, dass solche aufgrund der Abstände der Bohrpfähle zueinander und ihrer Einbindetiefe, die nicht bis auf den Boden des Aquifers reichen, nach derzeitigem Planungsstand auszuschließen sind.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf den guten chemischen Zustand des Grundwasserkörpers DEHE_2480_3102 durch den Eintrag von Stoffen können aufgrund der im in Ausweisung befindlichen WSG Praunheim II vorgesehenen Abdichtung des Oberbaus im Gleisbereich sowie die Ableitung des dort anfallenden Oberflächenwassers in die Kanalisation bzw. den Westerbach, der streckenweise vorherrschenden Versickerung über die belebte, mindestens 30 cm mächtige Bodenzone und die damit einhergehende Reinigungswirkung, die gute Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung und die geringen Sickerwassermengen ausgeschlossen werden.

Die durch die Abdichtung des Oberbaus im Gleisbereich entstehende undurchlässige Fläche, auf der das anfallende Oberflächenwasser in die Kanalisation oder in den Vorfluter Westerbach abgeleitet wird, beträgt etwa 6,5 ha. Die prognostizierte Minderung der jährlichen Grundwasserneubildung im Umfang von etwa 6.500 bis 8.100 m³ ist in der Gebietswasserbilanz vernachlässigbar.

Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen sind keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Bewirtschaftungsziele des Grundwassers im Sinne des § 47 Abs. 1 WHG (Verschlechterungsverbot, Verbesserungsgebot) zu besorgen.

8.4 Sicherstellung der Wasserversorgung / Beantragtes Trinkwasserschutzgebiet Praunheim II

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, in dem ausgeschlossen wird, dass das Vorhaben die wasserrechtlich zugelassene Grundwasserentnahme aus dem Wasserwerk Praunheim II, das für die Wasserversorgung der Stadt Frankfurt unentbehrlich ist, und damit der Zweck des für das Wasserwerk geplanten Wasserschutzgebiets durch das Vorhaben gefährdet werden.

Die Nebenbestimmung unter A. V. 3.1.1 trägt dem Umstand Rechnung, dass die Trasse der RTW unmittelbar die Schutzzone II des in Festsetzung befindlichen Wasserschutzgebiets für das Wasserwerk Praunheim II der Hessenwasser GmbH & Co. KG berührt (hier insb. Brunnen 1, 2 und 6), und infolge dessen 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 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.

In Bezug auf die fachlichen Anforderungen an die Abdichtung und Entwässerung des Anschlusses der RTW an die Bestandsgleise der VGF, insbesondere im Bereich der Schutzzone II des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebiets „Wasserwerk Praunheim II“, wurden die Planunterlagen um maßgebliche Unterlagen und Aussagen (Anlage 7.11c: Regelquerschnitt RQ 3a Praunheim Bestand VGF; Abschnitt II. 4.1.1.3 des Erläuterungsberichts) ergänzt, so dass die Unterlagen nunmehr wesentliche Bestandteile der Abstimmungen enthalten. Unter Berücksichtigung der in diesem Zusammenhang aufgrund der Stellungnahme der für die Detailregelungen zum Aufbau des Abdichtungssystems und ihrer baulichen Umsetzung zuständigen Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde aufgenommenen Nebenbestimmungen unter A. V. 3.3 be-

darf es insoweit keiner darüber hinausgehenden Nachweise über die baulichen, betrieblichen und organisatorischen Maßnahmen zum Schutz der Trinkwassergewinnungsanlagen der Hessenwasser GmbH & Co. KG.

Einer fachlichen Ergänzung bedurfte es jedoch hinsichtlich der Trassenlänge, in der eine 2-stufige Abdichtung im Bereich der geplanten Schutzzone II der Brunnen 1 und 2 des Wasserwerks Praunheim II erforderlich wird. Die für die Wasserversorgung bedeutsamen Brunnen 1 und 2 sollen durch die Abdichtung umfassend und langfristig geschützt werden. Die in Anlage 18.02.02.02b dargestellte voraussichtliche Abgrenzung der WSZ II in nördliche Richtung entspricht der aktuellen Abschätzung von Seiten des HLNUG und des RP Darmstadt, Dezernat IV/F 41.1. Die genaue Abgrenzung der Zone II wird jedoch erst nach Abschluss des Wasserschutzgebiets-Festsetzungsverfahrens feststehen. In südlicher Richtung ist die 2-stufige Abdichtung bis zur Heerstraße ausreichend. Die Multibarriere-Abdichtung muss zudem alle in Nord-Süd-Richtung verlaufenden vorhandenen Gleise umfassen und nahtlos an die Straßen anschließen, die westlich und östlich der Schienentrasse vorgesehen sind. Zudem muss sie sich über den Planfeststellungsbereich hinaus auf den derzeitigen Gleisbestand erstrecken, weil durch die RTW eine Änderung der Nutzung dieses Bestandes erfolgt und damit einhergehend der aktuelle Stand der Technik umzusetzen ist. Die Nebenbestimmungen unter A. V. 3.1.2 bis A. V. 3.1.5 tragen diesen Anforderungen im gebotenen Maße Rechnung.

Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen machen eine vorläufige Anordnung gemäß § 52 Abs. 2 WHG zur Sicherung des geplanten Wasserschutzgebiets „Wasserwerk Praunheim II“ entbehrlich.

8.5 Bauen und Betrieb im Wasserschutzgebiet

Das Vorhaben befindet sich innerhalb des in Ausweisung befindlichen, aber noch nicht festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes Praunheim II. Vor diesem Hintergrund waren die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen, wasserwirtschaftlich relevanten Einzelmaßnahmen im Lichte der beantragten Schutzgebietsausweisung einer detaillierten Prüfung zu unterziehen.

Diese Prüfung hat ergeben, dass dem Bauen im beantragten Trinkwasserschutzgebiet Praunheim II, Zone II + IIIA [zugrunde gelegt wurde hier die bisher vorgenommene Zonengliederung (Zone I, Zone II, Zone IIIA und Zone IIIB) der Darstellung unter www.geoportal.hessen.de → Gruschu] unter Auflagen (vgl. A. V. 3.2) zugestimmt werden kann. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen gewährleisten, dass eine Gefährdung des beantragten Schutzgebiets auszuschließen ist.

Im Rahmen des Trassenbaus werden verschiedene Brückenbauwerke errichtet, die

mit bis zu 30 m tiefen Gründungspfählen gesichert werden. Zum Teil liegen diese Bauwerke in Zone IIIA des Trinkwasserschutzgebiets. Um im Hinblick auf die Bohrpfähle, die in großer Anzahl niedergebracht werden, eine Gefährdung des Grundwassers auszuschließen, war es erforderlich, der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, durch geeignete Maßnahmen Wegsamkeiten für Grundwasserbeeinflussungen entlang der Bohrpfähle zu unterbinden (A. V. 3.2.1.2).

Die Antragsunterlagen beinhalten auch Ausführungen zu Schutzmaßnahmen hinsichtlich der Arbeiten in der vorläufigen Zone II des Trinkwasserschutzgebietes (Anlage 18.2c, Hydrologisches Gutachten). Die Nebenbestimmungen unter A. V. 3.2.3 tragen den besonderen Schutzanforderungen bei Arbeiten in der vorläufigen Schutzzone II Rechnung. In Zone IIIA ist eine Lagerung von und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffe nur auf befestigten bzw. dichtem Untergrund zulässig und wird auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Die Nebenbestimmung unter A. V. 3.2.2.6 stellt sicher, dass eine Betankung außerhalb von wasserdicht, in Straßenbauweise befestigtem Untergrund in Zone III nur ausnahmsweise, unter Beachtung geeigneter Schutzmaßnahmen und in Absprache mit der umweltfachlichen Bauüberwachung erfolgt, um das Risiko einer Bodenverunreinigung zu minimieren.

Um den besonderen Anforderungen an den Gewässerschutz in Zusammenhang mit der Nutzung der durch die vorläufige Zone II verlaufenden Baustraße Rechnung zu tragen, bedarf es der Erstellung eines Maßnahmenkonzeptes, in dem dargelegt wird, wie das Risiko möglicher Unfälle und der Austritt wassergefährdender Stoffe verhindert bzw. verringert werden kann (vgl. A. V. 3.2.3.5).

Nach eingehender Prüfung hat die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt am Main auch dem zunächst kritisch gesehenen Anschluss an die Bestandsgleise der VGF im Bereich der Wende- und Abstellanlage Heerstraße und der damit verbundenen Errichtung bzw. geänderten Nutzung von Gleisen in der vorläufigen Zone II des beantragten Trinkwasserschutzgebietes unter Auflagen zugestimmt (vgl. dazu A. V. 3.2.5 und A. V. 3.3). Die signifikante Änderung der Betriebsweise der Bestandstrasse erfordert dabei auch die Anpassung der bestehenden Betriebsanlagen an den aktuellen Stand der Technik (d. h. hier doppelte Barriere zum Grundwasser innerhalb Zone II, monitoringfähig); der Bestandsschutz greift nicht ein.

Grundsätzlich werden die Errichtung und der Betrieb von Gleisanlagen in Zone II eines beantragten Trinkwasserschutzgebietes seitens der Wasserbehörden kritisch gesehen und sind im Allgemeinen, so auch analog zur RiStWag, verboten.

Allerdings konnte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu Straßen- und Schienenbetrieb in der hier betrachteten Zone II des beantragten Trinkwasserschutzgebietes Praunheim II und eines angrenzenden B-Planentwurfs der Stadt Frankfurt am Main

jedoch ermittelt werden, unter welchen Rahmendbedingungen ein Schienenverkehr und damit auch ein Anschluss der RTW an die Bestandsgleise möglich ist und nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung vermieden werden können.

Im Ergebnis der Gespräche über die Machbarkeit hat die Vorhabenträgerin zugesagt, den bereits bestehenden, innerhalb der Zone II gelegenen Gleisbereich der VGF mit einem Multibarriereabdichtungssystem gemäß Variante II der Machbarkeitsstudie auszustatten. Dieses besteht im Wesentlichen aus einer Kunststoffdichtungsbahn, einer dichten Asphaltenschicht und einer geeigneten Entwässerung.

Die Planunterlagen (Anlage 1.1c Erläuterungsbericht, Ziffer 4.1.1.3; Anlage 7.11c RQ3a Praunheim Bestand) beinhalten eine solche Multibarriereabdichtung, welche eine separate Entwässerung der beiden Barrieren vorsieht, so dass der Planung seitens der zuständigen Unteren Wasserbehörde grundsätzlich zugestimmt werden konnte.

Allerdings fehlen eine Erläuterung sowie eine detaillierte Beschreibung der Entwässerung der oberen Barriere. Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen ist nicht nachvollziehbar, wie ohne erneuten Eingriff an der Schienenanlage eine durchgehende Abdichtung erreicht werden soll. Auch die Funktionsweise der Entwässerung mittels Rillenentwässerung mit Gleisablaufkästen ist aus der vorgelegten Zeichnung nicht ersichtlich.

Die in einem früheren Planungsstadium angestrebte Abdichtung mittels Lehmschlag unter der Tiefenentwässerung wird seitens der Vorhabenträgerin nicht weiterverfolgt. Stattdessen wurde in der Erwidierung gegenüber der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde eine Abdichtung mit Kunststoffdichtungsbahnen, die bis unter die Sickerpackungen und die Rohrleitungen geführt werden, zugesagt und die entsprechenden Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Plan und- Schnittzeichnungen) wurden entsprechend angepasst.

Vor diesem Hintergrund waren der Vorhabenträgerin die unter A. V. 3.3 aufgenommenen Nebenbestimmungen aufzuerlegen, um sicherzustellen, dass eine Planung zur Umsetzung gelangt, die den wasserrechtlich gebotenen Anforderungen gerecht wird (kein seitliches Überlaufen und Versickern des anfallenden Oberflächenwassers, sondern getrennte Abführung der Wässer der unteren und oberen Barriere in die Kanalisation).

Das der Vorhabenträgerin auferlegte Verbot der Anwendung von Pflanzenschutz- und Schädlingsbekämpfungsmitteln (A. V. 3.2.6) trägt ebenfalls den besonderen Anforderungen des Gewässerschutzes innerhalb des in Ausweisung befindlichen Trinkwasserschutzgebietes während der Betriebsphase Rechnung. Eine Ausweitung dieses die

Vorhabenträgerin bindenden Verbots auch auf die von der RTW genutzten Bestandsstrecken kommt dagegen nicht in Betracht, da diese Betriebsanlagen im Eigentum und in der Unterhaltungslast Dritter stehen.

8.6 Bauen im Gewässer, Uferbereich und Überschwemmungsgebiet des Westerbachs

Die Realisierung des Vorhabens geht mit der Errichtung baulicher Anlagen (Brückenstützen sowie Widerlager der Brücke über den Westerbach) in dem festgesetzten Überschwemmungsgebiet vom Westerbach und der Errichtung des Überführungsbauwerks (Anlage i. S. des § 36 Abs. 1 WHG) über das Fließgewässer Westerbach einher.

Die insoweit erforderlichen wasserrechtlichen Zulassungen (Genehmigungen nach § 78 WHG zur Errichtung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet und nach § 22 HWG zur Errichtung von Anlagen an und über oberirdischen Gewässern) werden durch die Planfeststellung ersetzt, da das Vorhaben die Voraussetzungen des § 78 Abs. 5 Nr. 1 WHG sowie des § 22 Abs. 1 HWG erfüllt. Abweichend vom grundsätzlichen Verbot nach § 78 Abs. 4 WHG konnte daher der Errichtung der baulichen Anlagen im Überschwemmungsgebiet bei Beachtung der unter A. V. 3.4 verfügbaren Nebenbestimmungen, die dem Ausgleich nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens im Sinne des § 22 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 HWG dienen, zugestimmt werden.

Durch die vorgesehene aufgeständerte, hochwasserangepasste Bauweise wird der Verlust an Retentionsraum in dem Überschwemmungsgebiet minimiert. Das geplante Kreuzungsbauwerk lässt weder eine wesentliche Beeinträchtigung der Hochwasserrückhaltung noch eine nachteilige Veränderung des Hochwasserabflusses erwarten.

Gemäß Anlage 18.1a der Antragsunterlagen (Stand 23.10.2020) kann der Verlust an Retentionsraum durch entsprechende Geländemodellierungen unterhalb der Bauwerke ausgeglichen werden. Die der Vorhabenträgerin auferlegte Nebenbestimmungen A. V. 3.4.1 bis A. V. 3.4.3 dienen der Sicherstellung einer fachgerechten Umsetzung der noch nicht im Detail festgelegten Ausgleichsmaßnahmen.

Die Nebenbestimmungen A. V. 3.4.4 bis A. V. 3.4.6 dienen der Sicherstellung des Hochwasserabflusses, die Nebenbestimmungen A. V. 3.4.7 bis A. V. 3.4.9 der Verhinderung nachteiliger Auswirkungen auf die Gewässereigenschaften während der Baumaßnahme.

Festzuhalten ist, dass die Errichtung von Stützen für das Überführungsbauwerk innerhalb des Gewässerrandstreifens des Westerbaches nicht den Verbotstatbestand des § 23 Abs. 2 Nr. 3 HWG erfüllt und die Planfeststellung daher keine Befreiung gem. § 23 Abs. 3 HWG i. V. m. § 38 Abs. 5 WHG ersetzen musste. Bei dem den Westerbach kreuzenden Brückenbauwerk einschl. der Brückenpfeiler handelt es sich nämlich

nach der Rechtsprechung um eine standortgebundene Anlage im Sinne des Wasserrechts, die typischerweise nur am Gewässer errichtet werden kann (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 2. Februar 2016, 2 L 7/14, juris, Rn. 133; OVG Saarland, Urteil vom 23. Mai 2011, 2 C 505/09, juris, Rn. 59). Die Genehmigung standortbezogener Anlagen richtet sich abschließend nach § 22 HWG (vgl. LT-Drs. 19/5462, S. 14).

Aber auch wenn man dies anders bewerten wollte, stünde einer Befreiung nach § 23 Abs. 3 i. V. m. § 38 Abs. 5 WHG nichts entgegen, da überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit das Bauen im Gewässerrandstreifen erfordern würden und ein Verbot überdies zu einer unbilligen Härte für die Vorhabenträgerin führen würde.

Eine unbillige Härte wäre darin zu sehen, dass eine Aufweitung der Spannweite des Brückenbauwerkes von den derzeit geplanten 17,85 m auf 28,5 m, um die Brückensäulen außerhalb des Gewässerrandstreifens zu positionieren, unter den örtlichen Gegebenheiten unzumutbar wäre. Die dann statisch erforderlichen Anpassungen von Stützenraster und Brückenfeldern würden sich nach den überzeugenden Darlegungen der Vorhabenträgerin aufgrund des vorhandenen schlechten Baugrundes erfahrungsgemäß negativ auf die Gründungssituation auswirken. Darüber hinaus hätten die größere Dimensionierung des Bauwerkes und die Verlagerung der Säulen einen zusätzlichen Konflikt mit der bestehenden 110kV-Leitung (Anlage 12c, Bw.-Nr. 734) zur Konsequenz und würden eine weiträumige Umlegung dieser Trasse sowie Anpassungen geplanter Umlegungen betroffener Telekommunikationsanbieter unter ggf. zusätzlicher Querung des Westerbaches erforderlich machen. In einer angepassten Dimensionierung des Brückenbauwerkes wäre folglich keine sinnvolle Planungsalternative zu sehen. Demgegenüber können mit der vorliegenden Planung – wie oben dargelegt – nachteilige Auswirkungen auf den von § 23 HWG bezweckten Hochwasserschutz und die Gewässereigenschaften ausgeschlossen werden. Der flächenmäßige Eingriff wird durch die zweisäulige Bauweise auf das notwendige Mindestmaß begrenzt. Die Inanspruchnahme von Retentionsraum wird umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen und Beeinträchtigungen des Abflusses des Westerbaches im Hochwasserfall können aufgrund der geringen Verengung des Fließquerschnitts ausgeschlossen werden (vgl. Anhang IIIc zu Anlage 18.2c, Kapitel 4.5). Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen stellen sicher, dass die Auswirkungen auf den Gewässerrandstreifen insgesamt als eher gering einzustufen sind.

Schließlich würden auch überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Ausführung des Brückenbauwerkes in der beantragten Form rechtfertigen, da dem öffentlichen Interesse an intakten Gewässerrandstreifen das im Ergebnis überwiegende öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens gegenüberstünde. Während die nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerrandstreifen als eher gering einzustufen sind, werden mit dem Vorhaben gewichtige Belange der Daseinsvorsorge verfolgt (vgl. dazu die Erläuterungen unter C. III. 1), für dessen Realisierung auch das

Enteignungsrecht gegeben ist. Die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen können nach dem tragfähigen Ergebnis der Variantenuntersuchung nicht in einer anderen, den Gewässerrandstreifen noch weniger beanspruchenden Trassenführung verwirklicht werden. Auf die diesbezüglichen Darlegungen in Anlage 1.1c Erläuterungsbericht, Kapitel II.3.2, insb. Kapitel II.3.2.6 wird insoweit verwiesen.

Eine Betroffenheit des Sulzbaches ist mit der im Zuge der 1. Änderung des Plans eingehenden Verschiebung des Abschnittsendes nicht mehr gegeben.

9. Altlasten / Bodenschutz

Belange des Altlasten- und Bodenschutzes 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). Dieser Aspekt wird in den Planunterlagen der Vorhabenträgerin im gebotenen Maße berücksichtigt. Die zu diesem Aspekt ergänzend aufgenommenen Nebenbestimmungen unter A. V. 4.1 dienen der Präzisierung und Konkretisierung sowie der Einhaltung und Umsetzung der aus Gründen des vorsorgenden Bodenschutzes erforderlichen Maßnahmen.

Des Weiteren ist zu prüfen, ob die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke für den ihnen zgedachten 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 Bodenschutzes (nachsorgender Bodenschutz).

Die Planunterlagen weisen alle bekannten Altstandorte, Altablagerungen oder schädlichen Bodenverunreinigungen im Bereich der geplanten Baumaßnahmen aus. So ist ggf. im Bereich der geplanten Eisenbahnüberführung (Neubau EÜ Lorscher Straße) mit einer Altablagerung zu rechnen. Sie wird im hessischen Altlasten-Informationssystem ALTIS unter der Schlüsselnummer 436.003.010-001.155 geführt (Hochwert: 555571, Rechtswert: 3470288). Nach aktuellem Kenntnisstand handelt es sich bei dem Verfüllmaterial um ein sehr inhomogenes Gemenge aus bindigem und nichtbindigem Erdaushub mit unterschiedlichen Gewichtsanteilen an Schlacke, Bauschutt und organischen Anteilen sowie vereinzelt Folienteilen. Die Ausdehnung der Altablagerung ist nicht bekannt.

Auch im Hochtaunuskreis befindet sich die geplante Trasse innerhalb von bekannten Altflächen der Deutschen Bahn AG (DB Standorte 4192 Bad Homburg und 4219 Oberursel). Aufgrund der durchgeführten Untersuchungen der Deutschen Bahn AG sind die

Altflächen weitgehend untersucht. Es ist nicht mit unerkannten schädlichen Bodenveränderungen zu rechnen.

Somit bestehen aus bodenschutzrechtlicher Sicht bei Einhaltung der in Anlage 21.10a (Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept), Kapitel 4.4 (Darstellung der Kontaminationssituation) beschriebenen Vorgehensweise keine Bedenken gegen die Baumaßnahmen.

Die Nebenbestimmung unter A. V. 4.2 stellt sicher, dass eine Beteiligung der zuständigen Bodenschutzbehörde für den Fall erfolgt, dass die LAGA-Untersuchungen von Bodenmaterial wider Erwarten Hinweise auf deutlich erhöhte Schadstoffgehalte ergeben.

Die Nebenbestimmungen unter A. V. 4.3 sind erforderlich, um einen ordnungsgemäßen Rückbau der im Bereich des Dammbauwerkes für die EÜ Lorsche Straße gelegenen Bestandsmessstelle sicherzustellen, zumal die Planunterlagen dazu keine Aussagen treffen.

10. Abfallwirtschaft

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. Im Einzelnen begründen sich die in den Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen wie folgt:

Zu A. V. 5.1:

Durch die gutachterlichen Vorarbeiten der Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts (Feinkonzept) der DB Immobilien Region Mitte vom 30. Oktober 2020 verfügt die Vorhabenträgerin über die wesentlichen Informationen zu Art und Menge der beim Abbruch entstehenden Abfälle und kann so Entstehung, Bewertung und Entsorgung der Abfälle entsprechend steuern. Damit wird der Begriff des Erzeugers nach § 3 Abs. 8 KrWG erfüllt, denn die Tätigkeit der Vorhabenträgerin bewirkt die Entstehung der Abfälle.

Da die NachwV für die Nachweisführung selbst festlegt, wer Abfallerzeuger (Erzeuger oder Besitzer von Abfällen, § 1 Abs. 1 Nr. 1 NachwV) ist, kann es zu einem Auseinanderfallen von Erzeuger i. S. d. § 3 Abs. 8 KrWG und Abfallerzeuger i. S. d. NachwV kommen. In diesem Fall ist es wichtig, dass die Behörde vor dem Entstehen der Abfälle weiß, wer als Abfallerzeuger i. S. d. NachwV im Nachweisverfahren auftritt. Daher sind

hier sowohl das jeweils ausführende Unternehmen als auch die betroffenen Abfälle zu benennen. Die Verantwortlichkeit des Erzeugers aus § 22 Abs. 3 KrWG bleibt davon unberührt.

Zu A. V. 5.2:

Die gutachterlich festgestellten Untersuchungsergebnisse und die nachfolgend beschriebenen, ergänzenden Regelungen sind zwingend beim Aushub/Abbruch zu berücksichtigen, da nur so die Einhaltung der nach § 9 KrWG formulierten Getrennthaltungspflichten sowie das Verdünnungs- und Vermischungsverbot gewährleistet werden können.

Zu A. V. 5.3:

Laut dem Gutachten ist nicht auszuschließen, dass bisher nicht festgestellte kontaminierte Bauteile und Materialien vorliegen können und diese erst bei den Aushub- und Abbruchmaßnahmen freigelegt werden. Um sicherzustellen, dass diese und auch die bereits festgestellten Materialien und Schadstoffe zutreffend erkannt und bewertet werden, ist eine fachgutachterliche Begleitung zwingend erforderlich.

Zu A. V. 5.4:

Die Regelungen zum Beprobungs- und Untersuchungskonzept sowie zum Entsorgungskonzept stützen sich auf die allgemeine Auskunftspflicht nach § 47 Abs. 3 KrWG und sollen für eine rechtssichere und schnelle Vorgehensweise zur Abfallbeurteilung und Entsorgungswegentscheidung sorgen.

Zu A. V. 5.5:

§ 8 Abs. 1 der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) sieht eine Getrennthaltung der vorgenannten Fraktionen vor. Ausnahmen sind nach § 8 Abs. 2 GewAbfV nur zulässig, wenn die getrennte Erfassung und Bereitstellung technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar ist. Damit wird auch eine regelkonforme Beprobung und Untersuchung der getrennt vorliegenden mineralischen Abfälle ermöglicht, so dass ein möglichst hochwertiger Entsorgungsweg gewählt werden kann.

Die Probenahmerichtlinie PN 98 stellt eine einheitliche und fundierte Basis zur regelkonformen Beprobung und Untersuchung evtl. anfallender Aushubmassen sicher. Abweichungen von dieser Vorgehensweise sind fachlich zu begründen und mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

Zu A. V. 5.6:

Nach § 9 Abs. 2 KrWG darf es nicht zu Vermischungen gefährlicher und nicht gefährlicher Abfälle kommen. Daher ist sicherzustellen, dass etwaige Schadstoffe gutachterlich erkannt werden und dass der Rückbau bzw. Aushub so erfolgt, dass diese Schadstoffe nicht anderen Baurestmassen untergemischt werden.

Weiterhin fordert § 9 Abs. 1 KrWG die Getrennthaltung von Abfällen, die nach den Grundsätzen des § 7 Abs. 2 bis 4 KrWG und des § 8 Abs. 1 KrWG der Entsorgungshierarchie unterliegen. Als Regelvermutung für mineralische Abfälle unterschiedlicher Qualität (Z-Kategorie) gilt, dass hier unterschiedlich hochwertige Verwertungen realisiert werden können.

Zu A. V. 5.7:

Die Forderung nach Vorlage eines Abschlussberichtes dient der geordneten Zusammenstellung aller anfallenden Abfälle und zur Prüfung auf Plausibilität der Maßnahme. Diese Forderung wird von der Auskunftspflicht nach § 47 Abs. 3 KrWG umfasst.

11. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Natur und Landschaft sowie des Artenschutzes vereinbar.

11.1 Naturschutzrechtliche Tatbestände und Zulassungen

11.1.1 Eingriffsregelung

Der Bau der RTW im PFA Nord 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. 16 ha dauerhaft und 20 ha baubedingt in Anspruch genommen. Es werden im Wesentlichen intensiv genutzte Acker- und Grünlandflächen, jedoch auch Hecken und Gehölzbestände, eine Aufforstungsfläche, Streuostwiesenbrachen, Teile einer Baumschule, Gärten und gärtnerisch gepflegte Anlagen, Wiesen, Ruderalflure etc. beeinträchtigt. Für die neue Trasse sind Abgrabungen und Aufschüttungen vorzunehmen. Eingriffe in natürlich gewachsene Böden sind anlagebedingt durch die erforderlichen Abgrabungen und Aufschüttungen sowie durch die Überbauung der Trasse im Umfang von rd. 15,8 ha zu erwarten. Es werden rund 7,3 ha mit Betriebsanlagen (Gleise, Verkehrsstationen) überbaut und außerdem weitere 1,6 ha teilversiegelt, wobei bereits 2,4 ha im Bestand versiegelt sind.

An bestehenden Straßen, Bahnstrecken und dem Westerbach sind Brückenbauwerke geplant. Durch die Bauwerke und die Oberleitungsmasten sowie die Erhöhung eines Mastes kommt es 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 HAGBNatSchG⁹ aufgrund der in der Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan der Baader Konzept GmbH vom 18. April 2023 vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Wiederherstellung, Gestaltung und Kompensation der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen unter Beachtung der unter A. V. 6 verfügten Nebenbestimmungen hergestellt.

11.1.2 Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“

Das Vorhaben ist im Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ geplant und gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung über o. g. Landschaftsschutzgebiet vom 12. Mai 2010 (StAnz. S. 1508), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Oktober 2017 (StAnz. 46/2017, S. 1100) nur mit Genehmigung zulässig.

Gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG wird die erforderliche landschaftsschutzrechtliche Genehmigung durch die Planfeststellung ersetzt. Das hierfür erforderliche Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG wurde hergestellt.

Die Genehmigung ist nach § 6 Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ zu erteilen, da überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Erteilung der Genehmigung erfordern. Das Erfordernis ist unter C. III. 1 dieses Beschlusses sowie in Kapitel I. 3. „Planrechtfertigung und bisheriges Planungsgeschehen/Planungsgrundlagen“ des festgestellten Erläuterungsberichts (Anlage 1.1c) dargestellt.

11.1.3 Gesetzlich geschützte Biotop

Die Umsetzung des Vorhabens führt dazu, dass mit dem Ufergehölz am Westerbach ein gesetzlich geschütztes Biotop nach § 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG erheblich beeinträchtigt wird.

Gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG wird die nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderliche Ausnahme durch die Planfeststellung ersetzt. Das gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG hierfür erforderliche Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde wurde

⁹ Die Vorhabenträgerin hat sich mit Schreiben vom 15. Juni 2023 gem. § 65 HeNatG für die Anwendung des zuvor geltenden Rechts (HAGBNatSchG) entschieden.

hergestellt.

Die Voraussetzungen für eine biotopschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG sind aufgrund der im Landschaftspflegerischen Begleitplan nachgewiesenen Wiederherstellungs- und Ausgleichsmaßnahmen W14 und K19 gegeben.

11.1.4 Besonderer Artenschutz

Von dem Vorhaben sind europäische Vogelarten und nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Arten betroffen.

Es werden Gebüsche und Feldhecken gerodet. Diese haben im Wesentlichen kein Quartierpotenzial für die im Untersuchungsraum vorkommenden Fledermausarten Breitflügelfledermaus, Kleine bzw. Große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Kleiner Abendsegler, Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus, Zwergfledermaus und Mückenfledermaus. In den zwischen Praunheim und Eschborn liegenden, weitläufigen und strukturarmen Landwirtschaftsflächen finden sich auch keine relevanten Strukturen für die Nahrungssuche oder als Leitlinien für Fledermäuse. Lediglich am Ortsrand von Praunheim werden die dort vorhandenen Gehölzstrukturen durch Zwergfledermäuse zur Jagd genutzt. In den Gehölzbeständen entlang des Westerbachs ist das Vorhandensein von Quartieren denkbar, da dort Bäume mit Höhlen und Spalten erfasst wurden. Quartiere an Gebäuden oder vorhandenen Brückenbauwerken sind im Eingriffsbereich keine bekannt. Bau- und anlagebedingt sind aufgrund des Verlusts potenzieller Quartiere und der Lichtemissionen durch die Beleuchtungen von Baustellen oder Haltepunkten Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG nicht von vornherein auszuschließen. Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag ist jedoch nachvollziehbar dargestellt, warum kein erhöhtes Kollisionsrisiko oder keine erheblichen betriebsbedingten Störungen der o. g. Fledermausarten eintreten.

Durch die Inanspruchnahme der Ackerflächen sowie von Gebüschen und Hecken werden regelmäßig genutzte Niststätten der im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag genannten Arten Feldlerche, Gelbspötter und Klappergrasmücke sowie weiterer allgemein häufiger Vogelarten beeinträchtigt. Bei der Feldlerche sind neben den direkten Flächenverlusten auch Scheuchwirkungen durch deren Meideverhalten zu Dämmen und Böschungen relevant. Durch die bau- und anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens gehen insgesamt 6 Brutreviere der Feldlerche verloren. In den siedlungsnahen Gebüschen und Gehölzbeständen im Eingriffsbereich geht je 1 Brutplatz der Hecken- und Gebüschbrüter Gelbspötter und Klappergrasmücke verloren.

Für den Bau der Strecke werden an den bestehenden Bahnböschungen der Eisenbahnstrecke 3611 und südöstlich von Eschborn nahe des Nordwestkreuzes Frankfurt zudem bestehende Habitate der Zauneidechse beseitigt.

Daher kann es für die vorgenannten Arten zu Tötungen oder Verletzungen von Tieren und zu einem Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie – unter Berücksichtigung des Urteils des Europäischen Gerichtshofes vom 4. 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 13. Februar 2023 vorgesehenen Maßnahmen und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 6.1 können die artenschutzrechtlichen Verbotsstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG jedoch vermieden werden, so dass eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich ist.

11.2 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 8.3 und den Maßnahmenblättern V1 bis V9 der Umweltverträglichkeitsstudie mit landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) vom 18. April 2023 vorgesehenen Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen durch den Eingriff teilweise vermieden und vermindert.

Die der Vorhabenträgerin unter A. V. 6.1 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. 6.1.3 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. 6.1.4 bis A. V. 6.1.7 sind aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich.

Für die landschaftspflegerischen Vermeidungsmaßnahmen V2, V3, V4 und V6 sowie die CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse (K1, K17) und die Feldlerche (K9) liegt bereits eine Ausführungsplanung vom 23. März 2023 vor, der das Dezernat V 53.1 zugestimmt hat. Die Maßnahmen V1, V8 und V9 sind entsprechend der Maßnahmenblätter durchzuführen. Die Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen wird mit der Nebenbestimmung A. V. 6.1.4 verbindlich aufgegeben.

Mit der Nebenbestimmung A. V. 6.1.5 wird für die Umsiedelungsflächen der Zauneidechsen ein Nachweis über die Herstellung gefordert, da die Flächen zum Zeitpunkt der Umsiedelung voll funktionsfähig sein müssen. Für die Maßnahme K17 ist der Nachweis der Funktionsfähigkeit bereits erfolgt. Dies wurde der Vorhabenträgerin seitens des Dezernates V 53.1 bereits bestätigt. Die CEF-Maßnahmen für die Feldlerchen müssen wirksam sein, bevor der Eingriff in deren Lebensräume erfolgt. Außerdem sind die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Kontrollen (V1) gegenüber dem Dezernat V 53.1 als zuständiger Naturschutzbehörde zu dokumentieren. Die Kontrollen der Zäune werden der Vorhabenträgerin aufgegeben, um deren Funktionsfähigkeit (Maßnahmen V3 und V 4) zu garantieren.

Die Nebenbestimmung A. V. 6.1.7 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. 6.1.8 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 erkennen und durch kurzfristige Abstimmung mit der Naturschutzbehörde zeitnah lösen zu können.

Die in der Umweltverträglichkeitsstudie mit landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) vom 18. April 2023 dargestellten Wiederherstellungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind geeignet, die Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG zu erfüllen, da hiermit die Eingriffe durch den Bau der RTW im PFA Nord vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Bei den Kompensationsmaßnahmen sind auch die CEF-Maßnahmen benannt (K17 für die Zauneidechsen und K9 für die Feldlerche). In den Unterlagen ist zutreffend dargestellt, dass nur die Maßnahme K9 für die naturschutzrechtliche Kompensation herangezogen werden kann, weil diese dauerhaft erhalten bleibt.

Bei der Maßnahme K17 handelt es sich dagegen um eine temporäre Maßnahme. Als dauerhafter Zauneidechsenlebensraum dienen die Maßnahmen K1 und K2. Diese sind naturschutzrechtlich geeignet, die Beeinträchtigungen in gleichartiger Weise auszugleichen.

Bei der Maßnahme K12 handelt es sich um eine Waldneuanlage von 772 m², die nach

§ 1 Abs. 2 der KV 2005/2015¹⁰ auf die naturschutzrechtliche Kompensation anzurechnen ist. Die Aufforstungsgenehmigung vom 12. September 2018 für die Maßnahme liegt der Behörde vor. Die Aufforstung wurde gemeinsam mit einer Aufforstung für den PFA Süd 1 der RTW (K14) vorlaufend durchgeführt. Die forstrechtliche Anerkennung der Maßnahme durch die obere Forstbehörde ist erfolgt.

Die Anerkennung der Ökokontomaßnahmen K13 und K14 erfolgt auf der Grundlage von § 10 Abs. 4 HAGBNatSchG. Die Vorhabenträgerin hat Schreiben der unteren Naturschutzbehörde des Main-Taunus-Kreises vom 27. Februar 2023 und der Stadt Frankfurt am Main vom 2. März 2023 vorgelegt, mit denen die im LBP zu Grunde gelegte Bewertung der Maßnahmen im Sinne von § 10 Abs. 3 HAGBNatSchG bestätigt werden. Die vorgenannten trassenfernen Ökokontomaßnahmen erfüllen die Voraussetzungen nach § 7 Abs. 1 HAGBNatSchG, da sie sich entweder im gleichem Naturraum wie der Eingriff oder im gleichen Landkreis (Frankfurt-Fechenheim/ kreisfreie Stadt Frankfurt am Main, Hofheim-Wildsachsen/ Main-Taunus-Kreis) befinden.

Die in Tabelle 44 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. Für die vertraglich zwischen der Vorhabenträgerin und der Hessische Landgesellschaft mbH (HLG) vereinbarte Aufwertung aus der Ökokontomaßnahme K16 von 281.194 Wertpunkten wurde durch die HLG eine Freistellungserklärung vom 7. März 2023 vorgelegt. In Verbindung mit den Vorschriften des § 11 HAGBNatSchG kann deshalb von einer vollständigen Kompensation des Eingriffs gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ausgegangen werden, da die HLG als Ökoagentur des Landes Hessen auf Basis der vorgelegten Freistellungserklärung die Verpflichtungen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG für das in der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz ermittelte Biotopwertdefizit mit befreiender Wirkung für den Eingriffsverursacher übernimmt.

Für den Neubau des Mastes 2019/1032 verbleiben trotz des Rückbaus des bestehenden Mastes nicht kompensierbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Nach den Berechnungen in den Tabellen 40-41 nach der Anlage 2 Ziffer 4.4 der KV 2005/2015 wird hierfür eine Ersatzzahlung in Höhe von 986,33 Euro fällig.

Die nachstehend benannten Nebenbestimmungen unter A. V. 6.2 sind erforderlich, um

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.

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. 6.2.1 wird die Vorlage einer Ausführungsplanung verbindlich aufgegeben. In der Ausführungsplanung ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahme W6 „Wiederherstellung von gärtnerisch gepflegten Anlagen“ auch im Außenbereich vorgesehen ist. Die Wiederherstellung des vorherigen Zustandes (als gärtnerisch genutzte Anlage) kann 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 W10 fortzuführen. Die Verwendung von zertifiziertem Saatgut und standortheimischem Baum- und Straucharten in der Nebenbestimmung A. V. 6.2.1 wird auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 BNatSchG festgesetzt. Mit der auferlegten Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für die Wiederherstellungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass die Verantwortlichkeit für die Ersatzpflanzungen erst nach dem Pflegezeitraum und dem geschuldeten Anwacherfolg auf den jeweiligen Eigentümer übergehen.

Die Nebenbestimmungen A. V. 6.2.2 bis A. V. 6.2.8 werden aufgrund von § 17 Abs. 7 BNatSchG festgesetzt, um die fristgerechte Durchführung der Maßnahmen sicherzustellen und die Kontrolle der Maßnahmen zu vereinfachen.

Für die Ökokontomaßnahmen K13 und K14, die auf Ökokonten gebucht sind, werden Abbuchungsbelege nach § 10 Abs. 5 HAGBNatSchG verlangt (A. V. 6.2.2).

Die Freistellungserklärung der HLG, die seitens der Vorhabenträgerin zum Gegenstand der Planunterlagen gemacht wurde (Anlage 19.1.1c, Anhang 3), wird mit der Nebenbestimmung A. V. 6.2.3 festgesetzt. Sie ersetzt die in den Unterlagen ursprünglich enthaltene Ökokontomaßnahme K16. Die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen in Höhe des Defizits von 281.194 Wertpunkten erfolgt durch die HLG.

Die mit Nebenbestimmung A. V. 6.2.4 aufgegebenen Übermittlung digitaler Daten dient der gemäß § 4 HAGBNatSchG erforderlichen Übernahme von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in das landesweite Naturschutzinformationssystem (NATUREG). Dabei sind die erforderlichen Daten nur für die in der Nebenbestimmung benannten dauerhaften Kompensationsmaßnahmen vorzulegen. 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 Ministeriums 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 Grundlage des § 17 Abs. 7 BNatSchG aufgegeben. Die Zuordnung der Ökokon-
tomaßnahmen ist durch die unteren Naturschutzbehörden (vgl. Nebenbestimmung
A. V. 6.2.2) vorzunehmen. Soweit die HLG mit der Freistellungserklärung die Verpflich-
tung zur Kompensation übernommen hat, hat diese auch die notwendigen Unterlagen
für den Eintrag ins NATUREG vorzulegen (siehe Nebenbestimmung A. V. 6.2.3).

Die Nebenbestimmung A. V. 6.2.5 erfolgt, um eine fristgerechte Kompensation sicher-
zustellen.

Die mit Nebenbestimmung A. V. 6.2.6 aufgegebenen naturschutzrechtliche Abschluss-
bilanzierung ist erforderlich, da im Falle von Abweichungen von der Planung bei der
Ausführung der Bau- und der Kompensationsmaßnahmen ggf. Änderungen in der Be-
wertung notwendig werden. Die naturschutzrechtliche Abschlussbilanzierung soll die
vollständige Kompensation des Projektes sicherstellen.

Die Nebenbestimmungen A. V. 6.2.7 und A. V. 6.2.8 sind notwendig, da nach § 15
Abs. 4 BNatSchG Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen
Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern sind. Die in der Nebenbestimmung
A. V. 6.2.7 genannten Maßnahmen bedürfen einer Funktionssicherung durch Pflege-
maßnahmen. Die Pflege ist nach der § 2 Abs. 5 der KV 2005/2015 für mindestens
30 Jahre sicherzustellen. Der Eintragungsnachweis der dinglichen Sicherung in der
Nebenbestimmung A. V. 6.2.8 dient der rechtlichen Sicherung der Maßnahmen.

Die Festsetzung einer Ersatzzahlung in der Nebenbestimmung A. V. 6.2.7 erfolgt, da
der Eingriff ins Landschaftsbild durch die Umverlegung der Amprion-Leitung nicht voll-
ständig kompensierbar ist. Gründe für ein Versagen der Eingriffszulassung nach § 15
Abs. 5 BNatSchG liegen jedoch nicht vor, weil der Neubau des Mastes als Folgemaß-
nahme des Baus der RTW erforderlich ist.

Die Berechnung der Ersatzzahlung erfolgt in den Tabellen 40.41-55 gemäß der Anlage
2 Ziffer 4.4 der KV 2005/2015. Aus der Berechnung ergibt sich eine Ersatzzahlung in
Höhe von 986,33 Euro. Die Ersatzzahlung ist nach § 9 Abs. 1 Satz 2 HAGBNatSchG
zugunsten des Landes Hessen zu erheben.

12. Waldrecht

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Waldrechtes vereinbar.

12.1 Waldumwandlung und waldrechtlicher Ausgleich

Waldbelange werden durch das Vorhaben nur in vergleichsweise geringem Umfang
berührt.

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die Umwandlung von insgesamt 958 m²

Wald im Sinne des § 2 HWaldG. Davon werden 772 m² dauerhaft und 186 m² vorübergehend umgewandelt.

Die Rodung zum Zwecke der dauerhaften Nutzungsänderung sowie zum Zwecke einer vorübergehenden Nutzungsänderung mit dem Ziel der späteren Wiederbewaldung bedarf einer Waldumwandlungsgenehmigung gem. § 12 Abs. 2 HWaldG, die durch die Planfeststellung ersetzt wird.

Bei dem betroffenen Wald handelt es sich um Wald ohne waldrechtliche Schutzkategorie.

	Dauerhafte Waldumwandlung [m ²]	Vorübergehende Waldumwandlung [m ²]	Summe
Wald ohne waldrechtliche Schutzkategorie (Praunheim, Flur 19, Nr. 4/2 tlw., Rodungs- karte, Anlage 19.1.1c, Abb. 7)	772	186	958

Gemäß § 12 Abs. 3 HWaldG soll die Rodungsgenehmigung versagt werden, wenn die Walderhaltung im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt; dies ist insbesondere der Fall, wenn die Waldumwandlung dem Raumordnungsplan widerspricht, durch die Umwandlung Belange des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, der Landeskultur oder der Landschaftspflege erheblich beeinträchtigt sind oder der betreffende Wald für den Naturhaushalt, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist.

Die Waldinanspruchnahme erfolgt für den Ausbau von Schienenverkehrsinfrastruktur. Da selbst Bannwalderklärungen ganz oder teilweise aufgehoben werden können, sofern dies zur Umsetzung von im überwiegenden öffentlichen Interesse liegenden Vorhaben zum Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur erforderlich ist (§ 13 Abs. 2 Buchstabe b) HWaldG), ist von einer Privilegierung von Schieneninfrastrukturmaßnahmen durch das Waldrecht auszugehen.

Zugleich trägt die Planung der Vorhabenträgerin durch Wahl der Variante 3 im Bereich Praunheim – Eschborn dafür Sorge, dass eine größere Waldbetroffenheit vermieden werden kann. Die Wertung der Vorhabenträgerin, die gleichwohl verbleibende Waldinanspruchnahme in der Abwägung mit anderen bedeutsamen Schutzgütern, bspw. dem Trinkwasserschutz und dem Lärmschutz, geringer zu gewichten, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und tragfähig. Der Waldeingriff ist jedoch

auf das unbedingte Maß beschränkt. Die Waldfunktionen werden nur in vertretbarem Maße eingeschränkt.

Auf der Grundlage dieser Erwägungen und Erkenntnisse kann aus walddrechtlicher Sicht bezüglich der Versagungsgründe des § 12 Abs. 3 HWaldG ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Walderhaltung der konkret beantragten Waldumwandlungsflächen nicht konstatiert werden.

Gemäß § 12 Abs. 4 HWaldG kann die Waldumwandelungsgenehmigung 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.

Für den dauerhaften Waldverlust erfolgt außerhalb des betroffenen Naturraums der flächengleiche forstrechtliche Ausgleich im Rahmen einer größeren Ersatzaufforstung.

Ersatzaufforstungen	Fläche [m ²]	Bemerkung
Modautal/Herchenrode, Flur 1, Nr. 99 tlw.	772	Aufforstungskarte Anl. 19.1.3.2c, Blatt 16 „Waldneuanlage Her- chenrode“, Maßnahmen- blatt K12 (S. 242)

Von der Leistung einer Walderhaltungsabgabe musste deshalb kein Gebrauch gemacht werden.

Waldrechtlich ist es nicht zu beanstanden, dass die Ersatzaufforstungsmaßnahme in

einem anderen Naturraum stattfindet, da geeignete Ersatzaufforstungsflächen in unmittelbarer Nähe zum Vorhabenbereich nicht zur Verfügung stehen. Bei umfangreichen Waldrodungen wie denjenigen, die zur Umsetzung der Regionaltangente West erforderlich werden, müssen im Verdichtungsraum auch größere Distanzen zwischen den Rodungsflächen und den Ersatzaufforstungen akzeptiert werden, wenn der Vorrang der Ersatzaufforstung umgesetzt werden soll.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der Waldumwandelungsgenehmigung sind aus den dargelegten Gründen gegeben, so dass sie durch die Planfeststellung ersetzt werden konnte.

Die genauen Abgrenzungen der Waldumwandlungsflächen entsprechen der Darstellung in der Waldumwandlungskarte Anlage 19.1.1c, Abb. 7 sowie in der Karte 19.1.2.3b Blatt 2.

12.2 Forstfachliche Minimierungsmaßnahmen

12.2.1 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, sodass ungewollte Eingriffe und Beeinträchtigungen bspw. durch Maschineneinsatz und Ablagerungen im angrenzenden Waldbestand verhindert werden.

Im Bereich des Trassenbaus sieht die Vorhabenträgerin darüber hinaus die Errichtung eines Schutzzaunes vor (Maßnahme V3, s. Anlage 19.1.3.2b). Weitergehende Maßnahmen zum Schutz des Waldes werden als nicht erforderlich angesehen, da der zuständigen oberen Forstbehörde Grenzverletzungen im Zusammenhang mit der Errichtung von Schieneninfrastruktur bislang nicht bekannt geworden sind.

12.2.2 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.

12.3 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. Die der Vorhabenträgerin darüber hinaus auferlegte Einbeziehung des Stadtforstes dient dazu, bei der Baumartenwahl die örtlichen Erfahrungen über die Wuchsverhältnisse einzubeziehen.

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.

13. Fischereirecht

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Fischerei vereinbar.

Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen dienen mit Blick auf die im Bereich des Westerbaches vorgesehenen Baumaßnahmen der Wahrung der in § 1 HFischG verankerten gesetzlichen Zielsetzungen.

Der Fischereirechtsinhaber hat gemäß § 3 HFischG das Recht und die Pflicht, Fische und Fischnährtiere zu hegen, und die Befugnis, sie zu fangen und sich anzueignen. Die Pflicht zur Hege umfasst hierbei u. a. den Aufbau und die Erhaltung eines der Größe und Beschaffenheit des Gewässers entsprechenden heimischen Fischbestandes in naturnaher Vielfalt sowie den Schutz der Fischbestände vor Beeinträchtigungen ihrer Lebensräume. Bei einer fischereilichen Verpachtung von Gewässern in vollem Umfang gemäß § 14 Abs. 1 Ziffer 1 HFischG werden das Aneignungsrecht und die Hegepflicht auf den Pächter übertragen. Da das beabsichtigte Vorhaben negative Auswirkungen auf den Fischbestand sowie den Lebensraum entfalten kann, sind der/die Fischereirechtsinhaber bzw. Fischereiausübungsberechtigte/n über die Maßnahmen

zu informieren und nach Möglichkeit in die Planung einzubinden (vgl. A. V. 8.1). Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass etwaige, aufgrund von Vorsatz oder Fahrlässigkeit auftretende Fischschäden, die kausal auf das Vorhaben zurückgehen, privatrechtlich durchzusetzende Schadensersatzansprüchen des Fischereiberechtigten gegenüber der Vorhabenträgerin begründen können.

Die fischereiliche Nebenbestimmung unter A. V. 8.2 dient dem Schutz vor temporären und dauerhaften Beeinträchtigungen der Fischbestände sowie ihrer Lebensstätten im Einflussbereich der Maßnahme im Sinne des § 3 HFischG sowie zur Umsetzung spezieller fischereirechtlicher Regelungen, die sich aus der HFischV ergeben.

14. Landwirtschaft

Das planfestgestellte Vorhaben wahrt die Belange der Landwirtschaft und ist auch unter deren Berücksichtigung im öffentlichen Interesse erforderlich.

14.1 Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Durch das Vorhaben werden rund 11,4 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen anlagebedingt unmittelbar in Anspruch genommen. Hinzu kommen rund 4,8 ha unwirtschaftliche Restflächen.

Bauzeitlich werden landwirtschaftlich genutzte Flächen im Umfang von ca. 14 ha in Anspruch genommen. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden diese Flächen rekultiviert, so dass sie der Landwirtschaft weiterhin zur Verfügung stehen. Die Nebenbestimmung unter A. V. 9.1 gewährleistet, dass die aufgrund der Bautätigkeiten verbleibenden Schäden festgestellt und dadurch bedingte Erwerbsverluste im Zuge des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens reguliert werden können.

Betroffen ist ein agrarischer Vorzugsraum mit hochwertigen Böden zur landwirtschaftlichen Produktion und hoher Ertragssicherheit. Diese Bewertung findet ihren Niederschlag im LEP [Kapitel 4.4, insb. Erhaltung und Sicherung besonders geeigneter Gebiete für die Landwirtschaft, 4.4.7 (Z) und Plankarte I], im RPS/RegFNP 2010 (Kapitel 10.1, insb. Vorrang der landwirtschaftlichen Bodennutzung vor anderen Nutzungsformen im „landwirtschaftlichen Vorranggebiet“, Z10.1-10 und Hauptkarte, Blatt 3 des RegFNP) und letztlich auch in dem vom Hessischen Bauernverband in Auftrag gegebenen Landwirtschaftlichen Fachplan Südhessen.

Die Vorhabenträgerin hat dies erkannt, die Belange der Landwirtschaft hinreichend ermittelt und ihren Erwägungen zur Variantenfindung zugrunde gelegt. Die vorgetragenen Bedenken der Landwirtschaftsbehörden, der landwirtschaftlichen Interessenvertretungen und der betroffenen Landwirte haben sie darüber hinaus dazu bewogen, die von diesen Beteiligten unterbreiteten Varianten zum Gegenstand der Prüfungen zu

machen und im Vorfeld der 1. Planänderung noch einmal zu überprüfen. Dabei hat die Vorhabenträgerin die Flächeninanspruchnahme bzw. die Betroffenheit landwirtschaftlicher Belange zu einem eigenständigen Kriterium der Variantenbewertung gemacht und diesen Aspekt damit besonders gewichtet, kommt aber gleichwohl unter Abwägung aller in die Entscheidungsfindung einzubeziehenden Belange zu dem nicht zu beanstandenden Ergebnis, dass die Variante 5 im Untersuchungsraum Praunheim bis Eschborn-Ost die Vorzugsvariante darstellt. Auf die diesbezüglichen ausführlichen Darlegungen unter C. III. 3, insbesondere C. III. 3.3.1 wird zur Vermeidung von Wiederholungen vermieden.

Auch die mit Hinweis auf den Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche angegriffene Abwägungsentscheidung zugunsten der Abstellanlage Eschborn-Ost ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde tragfähig (vgl. dazu Kapitel II. 3.5 des Erläuterungsberichts und C. III. 3.4 dieses Beschlusses).

Dem auf § 1a Abs. 2 BauGB gestützten Einwand der Beteiligten, die Vorhabenträgerin sei dem Erfordernis, auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen und gute Böden nur insoweit in Anspruch zu nehmen, wie es unumgänglich sei, nicht hinreichend nachgekommen, ist zunächst entgegenzuhalten, dass die in Bezug genommene Vorschrift für die Aufstellung von Bauleitplänen und nicht für das Planfeststellungsverfahren einschlägig ist. Die für die Planfeststellung maßgebliche, aus dem BBodSchG abzuleitende Verpflichtung zu einem sparsamen und schonenden Umgang mit Boden, u. a. durch Begrenzung der Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung auf das notwendige Maß, hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Variantenbetrachtungen in ihre Erwägungen eingestellt und die Planungen im Zuge der vorgenommenen Planänderungen auch unter diesem Blickpunkt optimiert. Der Flächenverbrauch ist aber nur einer von vielen für die Variantenwahl relevanten Aspekte. Er genießt keinen absoluten Vorrang.

Das Bestreben der Vorhabenträgerin zur flächenschonenden Trassierung im Allgemeinen und zur Minimierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzfläche im Besonderen findet ihren Ausdruck beispielsweise in einer weitgehenden Mitnutzung bereits bestehender Eisenbahnstrecken, aber auch darin, dass die erforderlichen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen im Wesentlichen auf unwirtschaftlichen Restflächen erfolgen und Ökokontomaßnahmen zum Einsatz kommen. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin im Verlauf des Verfahrens sowohl im Hinblick auf die technische Planung als auch auf die natur- und artenschutzrechtliche Kompensationsplanung weitere Maßnahmen zur Optimierung und zur Minimierung des Flächenbedarfs umgesetzt. Im Hinblick auf die landschaftspflegerische Begleitplanung wird insoweit auf die zwischenzeitlich nicht mehr als eigenständige Planung weiterverfolgte Maßnahme K15 verwiesen. Stattdessen erfolgt eine multifunktionale Kompensation auf der Maßnahmenfläche K1, wodurch auch der Flächenverbrauch minimiert wird.

Die ursprünglich vorgesehene produktionsintegrierte Maßnahme der Feldlerchenfenster mit Blüh- und Brachestreifen, die einen Flächenbedarf von lediglich 0,36 ha aufgewiesen hätte, ist nicht mehr Gegenstand der Planung. Um die rechtssichere Umsetzung dieser zur Berücksichtigung agrarstruktureller Belange auf wechselnden Flächen vorgesehenen Maßnahme gewährleisten zu können, wäre die dingliche Sicherung von Flächen im Umfang von mehr als 5 ha erforderlich gewesen. Im Verlauf des Verfahrens hat sich jedoch gezeigt, dass dies auf erhebliche Widerstände stößt. So wurde gefordert, dass die Entscheidung zur Umsetzung der Maßnahme den Landwirten überlassen bleiben müsse, die dingliche Sicherung konkreter Flurstücke wurde abgelehnt. Eine im Jahr 2022 durchgeführte Anfrage über den Ortslandwirt hat zudem ergeben, dass seitens der Landwirte zwischenzeitlich überhaupt keine Bereitschaft zur Umsetzung von Lerchenfenstern mehr besteht. Es hat sich damit bereits im Vorfeld Konfliktpotential bei der Umsetzung der artenschutzrechtlich gebotenen Maßnahme angedeutet, wobei zu bedenken ist, dass die Abstimmungen mit den betroffenen Eigentümern, Bewirtschaftern und Behörden alljährlich und dauerhaft vorzunehmen wären, so dass sich die Maßnahmenumsetzung äußerst komplex und aufwändig gestaltet hätte. Es kommt hinzu, dass nach den Erkenntnissen der Staatlichen Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland klassische Lerchenschutzfenster von Lerchen kaum angenommen werden.

Bei dieser Ausgangslage ist der Entschluss der Vorhabenträgerin, von dieser Maßnahmenplanung Abstand zu nehmen und die vorlaufende Kompensation des Verlusts von Lebensräumen der Feldlerche (Brut- und Nahrungshabitate) stattdessen mittels Brache-/Blühstreifen vorzunehmen, nachvollziehbar und tragfähig. Die diesbezüglich erforderliche Flächeninanspruchnahme im Umfang von 2,3 ha ist fachlich hergeleitet, erfolgt auf fachlich geeigneten Flächen der öffentlichen Hand und ist mit den betroffenen Eigentümern und den Bewirtschaftern einvernehmlich abgestimmt [vgl. Anlage 3 zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 19.2c)]. Der größere Flächenumfang hat zur Folge, dass durch die Maßnahme eine höhere Aufwertung generiert wird, welche den Kompensationsbedarf an anderer Stelle verringert.

Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen im nunmehr vorgesehenen Umfang ist zur Umsetzung des Vorhabens erforderlich. Das gilt auch im Hinblick auf die gebotenen, örtlich nicht frei disponiblen artenschutzrechtlichen Maßnahmen.

Richtig ist, dass der Umsetzung der Planung zunächst die mit Zielstatus festgelegte Einordnung weiter Bereiche des in Rede stehenden Planungsraums als „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ entgegensteht. Die insoweit erforderliche Abweichungszulassung wird durch die Planfeststellung ersetzt. Die obere Landesplanungsbehörde und die Regionalversammlung Südhessen wurden in das Anhörungsverfahren einbezogen und haben den vorgesehenen Abweichungen zugestimmt. Zur Begründung dieser Entscheidung wird auf die Darlegungen unter C. III. 4.2 verwiesen.

Soweit Beteiligte im Zusammenhang mit der durch die Variantenwahl einhergehenden Betroffenheit öffentlicher Belange der Landwirtschaft monieren, dass eine zugesagte frühzeitige Abstimmung mit der Agrarverwaltung und dem Berufsstand, auch und insbesondere im Hinblick auf die zugesagte Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse, allenfalls unzureichend und darüber hinaus im Verlauf des Verfahrens keine Aktualisierung erfolgt sei, ist auf Folgendes hinzuweisen:

Die Vorhabenträgerin hat im Zuge des Scoping-Verfahrens die Erstellung einer landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse zugesagt (vgl. S. 9 der Niederschrift über den Scoping-Termin). Das Regierungspräsidium Darmstadt hat aber bereits damals davon abgesehen, diese Zusage in das Unterrichtungsschreiben aufzunehmen, da eine solche Untersuchung normativ nicht vorgesehen ist und aus Sicht der zuständigen Behörde kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn für die Entscheidungsfindung zu erwarten war. Diese Einschätzung basiert auf dem Umstand, dass sich die öffentlichen Belange der Landwirtschaft aus den insoweit einschlägigen Planwerken (LEP und RPS/RegFNP) ergeben. Im Bedarfsfall kann ergänzend der zwischenzeitlich vorliegende, im Auftrag des Hessischen Bauernverbands und in Zusammenarbeit mit dem HMUKLV, der Agrarverwaltung und dem Regierungspräsidium Darmstadt (obere Landwirtschaftsverwaltung) erarbeitete LFS herangezogen werden. Die privaten Belange der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe müssen dagegen, wie von jedem anderen betroffenen Privaten auch, eigenverantwortlich vorgetragen werden, wenn sie in die Entscheidungsfindung einbezogen werden sollen. Es besteht eine Mitwirkungslast und es sind keine Aspekte ersichtlich, die es rechtfertigen könnten, den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben insoweit einen normativ nicht gebotenen Sonderstatus einzuräumen. Vor diesem Hintergrund bedurfte es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse von vornherein nicht. Die mit dem Vorhaben einhergehenden Auswirkungen werden anhand des Vortrags der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe unter Beachtung der Amtspflicht zur Aufklärung des Sachverhalts beurteilt. In diesem Zusammenhang wird auch die vorliegende Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse als zusätzliches Erkenntnismittel genutzt.

Ungeachtet der vorstehenden Darlegungen zur Entbehrlichkeit der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse hat die Vorhabenträgerin die zugesagte Untersuchung erstellt und war entsprechend der im Verfahren vorgetragene Forderungen auch bereit, diese zu aktualisieren. Allerdings haben die Betriebe nicht in dem gebotenen Maße mitgewirkt, so dass für eine sinnvolle Aktualisierung der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse keine ausreichende Datengrundlage geschaffen werden konnte. Eine Verpflichtung zur Aktualisierung bestand unter Bezugnahme auf die obigen Erwägungen nicht.

14.2 Wirtschaftswegenetz

Das bestehende Wirtschaftswegenetz wird durch den Trassenverlauf der RTW teilweise durchschnitten. Die Planung trägt jedoch dafür Sorge, dass die Wegeverbindungen grundsätzlich erhalten bleiben und durch die parallel zur RTW vorgesehenen Wirtschaftswege angebunden bleiben. Querungen der RTW-Strecke sind für den landwirtschaftlichen Verkehr im Bereich der Brückenbauwerke und der Bahnübergänge Niederurseler Weg, Steinbacher Stadtweg und Elisabethenstraße möglich.

Die auch bauzeitliche Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen hat die Vorhabenträgerin zugesagt (A. VI. 4). Diese Zusage wird durch die Nebenbestimmung A. V. 9.2 konkretisiert, um sicherzustellen, dass eine geeignete Zufahrt im Zuge der jährlichen Rübenkampagne und für die Eschborner Landwirte in die angrenzende Feldflur nördlich der BAB 66 ununterbrochen zur Verfügung steht.

Grundlage der Planung des landwirtschaftlichen Wegenetzes ist das DWA-Regelwerk, Arbeitsblatt DWA-A 904-1, Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege (August 2016). Eine Ausnahme hiervon bildet der an die Lage des Dammfußes und unter Berücksichtigung des bestehenden Wendehammers nach Norden verschobene Wirtschaftsweg im Bereich von Bau-km 4,9+80 bis Bau-km 5,2+00. Da der Weg in diesem Abschnitt für den Linienbusverkehr freigegeben ist, erhält er abweichend von den sonstigen Wirtschaftswegen eine befestigte Breite von 4,5 m.

15. Denkmalschutz

Denkmalschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Im Untersuchungsbereich des PFA Nord befinden sich 24 archäologische Denkmäler im Sinne des § 2 Abs. 2 HDSchG. Des Weiteren existieren in Bad Homburg v. d. Höhe und im Bereich des Friedhofs Höchst, der noch in den Untersuchungsraum hineinreicht, verschiedene Baudenkmäler (vgl. Anlage 19.1.1c, Kapitel 4.7.2).

Eine bau- bzw. anlagebedingte Betroffenheit von archäologischen Denkmälern des Untersuchungsbereiches ist nicht auszuschließen. Gleichwohl bestehen keine Bedenken gegen die Umsetzung des Bauvorhabens. Die unter A. V. 10 aufgenommene Nebenbestimmung trägt den denkmalschutzrechtlichen Belangen im gebotenen Umfang Rechnung und gewährleistet 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. Der zugleich aufgenommene Hinweis zur Sicherung von Bodendenkmälern verweist auf die Gesetzeslage, deren Beachtung die Vorhabenträgerin aber ohnehin bereits in den Planunterlagen zugesichert hat (vgl. Anlage 19.1.1c, Kapitel 5.8.2).

Nachteilige Auswirkungen auf Baudenkmäler gehen mit dem Vorhaben nicht einher.

16. 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.

16.1 Straßenverkehr

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.

Zudem wurde die Notwendigkeit der frühzeitigen zeitlichen und fachtechnischen Abstimmung bauzeitlicher Verkehrsführungen mit der Autobahn GmbH, insbesondere im

Zusammenhang mit den seitens des Bundes geplanten Maßnahmen an den Bundesautobahnen im Umfeld des zugelassenen Vorhabens, durch die Nebenbestimmung A. V. 11.1 besonders hervorgehoben.

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. Auf die Anlage 14 (Lagepläne Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen) sowie die diesbezüglichen Regelungen in den Grunderwerbsunterlagen wird Bezug genommen.

Die Nebenbestimmung unter A. V. 11.2 gewährleistet die Einbeziehung der zuständigen Fachbereiche der Autobahn GmbH in die Ausführungsplanung des Brückenbauwerkes über die BAB 5, um sicherzustellen, dass sowohl für die Dauer der Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Überführungsbauwerkes ein störungsfreier Betrieb der betroffenen Streckenbeeinflussungsanlagen gewährleistet ist. Dies ist zur Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs geboten, denn die Streckenbeeinflussungsanlagen bestehen aus dynamischen Verkehrszeichen, mit denen bei Bedarf vor Gefahren wie Stau, Unfällen oder witterungsbedingten Einschränkungen gewarnt und variable, situationsangepasste Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverbote angeordnet werden.

16.2 Straßenrecht

Das zugelassene Vorhaben hat Auswirkungen auf bestehende und geplante Wege und Straßen, insbesondere kreuzt es verschiedene Straßen und Wege höhenfrei mittels Eisenbahnüberführungen. Die aus Anlass des Vorhabens notwendigen baulichen Änderungen und Anpassungen an bestehenden Wegen, Straßen und sonstigen, nicht dem Straßenrecht unterliegenden Verkehrsflächen werden als notwendige Folgemaßnahmen von der Planfeststellung umfasst. Die gebotenen Abstimmungen mit den Wegeeigentümern und Straßenbaulastträgern sind erfolgt und ggf. erforderliche Änderungen wurden in die Planunterlagen eingearbeitet.

Insbesondere der im vordringlichen Bedarf (Engpassbeseitigung) des Bundesfernstraßenausbaugesetzes ausgewiesene 8-streifige Ausbau der BAB 5 wird durch die vorgenommenen Änderungen des Planes berücksichtigt. Bezüglich des 10-streifigen Ausbaus der BAB 5 zuzüglich Ein- und Ausfahrtstreifen im Knotenbereich mit dem Nordwestkreuz Frankfurt sind die Beteiligten übereingekommen, diese Änderung nicht zum Gegenstand des Verfahrens zu machen, sondern in einem weiteren Verfahren zu behandeln. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dies insbesondere vor dem Hintergrund der aktuell unterschiedlichen Bewertung des Erfordernisses zum 10-streifigen Ausbau der BAB 5 durch Land und Bund sachgerecht, um zunächst die weiteren Entwicklungen in dieser Angelegenheit abwarten zu können.

Die Nebenbestimmungen, die zur Wahrung der Rechte der betroffenen Wegeeigentümer und Straßenbaulastträger sowie zur Gewährleistung einer dem Stand der Technik entsprechenden, den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügenden Bauausführung geboten sind, 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 Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleiben bezüglich der diesem Gesetz unterliegenden Maßnahmen unberührt.

16.3 Betriebsanlagen der Straßenbahn

Gem. § 3 Abs. 1 BOStrab müssen Straßenbahn-Betriebsanlagen so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert.

Die Prüfung der der Planfeststellung zugrunde gelegten Bauunterlagen durch die TAB hat ergeben, dass die Vorschriften der BOStrab bei Beachtung der unter A. V. 14 festgesetzten Nebenbestimmungen eingehalten werden.

Dabei sind die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen insbesondere von folgenden Erwägungen getragen:

Die Freigabe der Ausführungsplanung durch die TAB gem. § 60 Abs. 3 BOStrab ist ebenso wie die Begleitung der Baumaßnahme durch die TAB und Sachverständige zur Sicherstellung der Ausführungsqualität und aufgrund der Komplexität der Baumaßnahmen sowie der damit einhergehenden Gefahren geboten.

Die Auflagen betreffend die Aufsicht über den Bau ergeben sich aus § 61 BOStrab.

Die auferlegte Erstellung und Beachtung von Konzepten, Planungen und Qualitätssicherungsmaßnahmen sowie die Durchführung von Überwachungsmaßnahmen unter Beachtung der maßgeblichen technischen Anweisungen und Regelwerke dient der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit, der Sicherheit der Nachbarschaft und der bei der Bauausführung Beteiligten bei dieser gefahrgeneigten, teilweise in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bebauung erfolgenden Baumaßnahme.

Daraus begründen sich auch die besonderen Anforderungen an die Qualifikation der an Planung und Bauausführung Beteiligten. Rechtsgrundlage hierfür ist § 5 Abs. 3 BOStrab.

Mit der Auflage zur Berücksichtigung der ZTV-ING sollen die teilweise fehlenden Anforderungen der BOStrab an Ingenieurbauwerke von Verkehrswegen kompensiert und das erforderliche Sicherheitsniveau gewährleistet werden.

Das Erfordernis zur Abnahme der Betriebsanlagen geht auf § 62 BOStrab zurück.

Die auf der Grundlage von § 50 Abs. 1 BOStrab erfolgte Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 70 km/h, obwohl im PFA Nord grundsätzlich trassierungstechnisch eine höhere Streckenhöchstgeschwindigkeit möglich wäre, beruht auf einer Entscheidung der Vorhabenträgerin und geht auf die ursprünglich beabsichtigte Betriebsweise „Fahren auf Sicht“ zurück. Da die Vorhabenträgerin in ihren Planungen, insbesondere im Hinblick auf die immissionstechnischen Untersuchungen darauf abstellt, war es geboten, die Vorhabenträgerin auf die Beachtung dieser Höchstgeschwindigkeit zu verpflichten.

Die aus der vorgesehenen Streckenhöchstgeschwindigkeit resultierende Fahrzeitverlängerung ist gering und mit Blick auf die fachplanerische Zielsetzung der Schaffung einer attraktiven und leistungsfähigen Verkehrsverbindung, die sich im Wesentlichen durch hohe Fahrgeschwindigkeiten und damit kurze Reisezeiten auszeichnet, akzeptabel.

Die Zulässigkeit dieser, den Betrieb betreffenden Regelungen in der (Bau-)Planfeststellung ist in der Rechtsprechung des BVerwG anerkannt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. November 2013, 7 A 28/12).

16.4 Betriebsanlagen der Eisenbahn

16.4.1 Eisenbahnen des Bundes

Das Vorhaben kreuzt die Eisenbahnlinien 3611 und 3615 und macht zudem planfeststellungsrelevante bauliche Änderungen an Betriebsanlagen bundeseigener Eisenbahnen erforderlich (Ein-/Ausfädelung in die/aus der Eisenbahnstrecke 3611, Bau neuer ESTW-A, bauliche Änderungen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe). Die insoweit erforderlichen baulichen Maßnahmen werden als notwendige Folgemaßnahmen von der Planfeststellung umfasst und sind mit der DB AG abgestimmt.

Das für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zuständige Eisenbahnbundesamt wurde beteiligt, ohne dass Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen oder das Erfordernis zur Aufnahme von Nebenbestimmungen geltend gemacht worden wären.

Bei Beachtung der vorgelegten Planung, der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen sowie der von ihr ausgesprochenen und unter A. VI. 7 bestätigten Zu-

sagen 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 von der Vorhabenträgerin zugesagten Abschluss einer Baudurchführungsvereinbarung mit der DB AG wird in diesem Zusammenhang besonders hingewiesen.

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.

16.4.2 Nicht bundeseigene Eisenbahnen

Von der ursprünglich vorgesehenen Errichtung einer nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur in den kurzen Abschnitten der Ein- und Ausfädelung zwischen der bundeseigenen Eisenbahnstrecke 3611 und der geplanten BOStrab-Strecke wurde in Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin, dem EBA und der LEA Abstand genommen. Stattdessen wird ein sog. Sicherheitsraum eingerichtet, der auch ohne die zwischengeschaltete nicht bundeseigene Eisenbahninfrastruktur eine sichere Betriebsabwicklung ermöglicht, in dem gewährleistet wird, dass fehlgeleitete Eisenbahnen notfalls in die BOStrab-Bereiche einfahren und dort zum Stillstand gebracht werden können. Auf diese Weise wird ohne Einbußen der Sicherheit ein zusätzlicher und mit Blick auf die aktuelle Planung unnötiger mehrfacher Wechsel des Rechtsregimes der Verkehrsinfrastruktur auf kurzem Raum vermieden. Die Systemwechselstellen, denen die Aufgabe zukommt, die unterschiedlichen Spannungsarten zwischen den EBO-Strecken (15 kV AC) und den BOStrab-Strecken (750 V DC) elektrisch zu trennen, im Fehlerfall die Abschaltung der Spannungsversorgung zu gewährleisten und dem Zweisystemfahrzeug einen sicheren Übergang von einem zum anderen Spannungssystem zu ermöglichen, befinden sich im BOStrab-Bereich (vgl. Anlage 5.3c Lageplan Eschborn Ost).

Regelungen bezüglich Bau und Überwachung einer nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur sind somit nicht mehr erforderlich.

17. 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.

Maßgebliches Fachrecht in diesem Sinne ist für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt der RTW das Personenbeförderungsgesetz. Nach dessen § 8 Abs. 3 S. 3 hat der von den Aufgabenträgern aufzustellende und von der Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigende Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die zuvor genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Eine § 8 Abs. 3 PBefG 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.

Gemäß § 3 Abs. 1, 5 BOStrab müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert, wobei zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen gehören, die Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen. Die Zugänglichkeit ebenerdiger Haltestellen möglichst ohne Stufen ist in § 31 Abs. 3 BOStrab geregelt.

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) für die Bahnsteige und Zuwegungen im EBO-Bereich, die Normalie für oberirdische Haltestellen der VGF für die Bahnsteige und Zuwegungen im BOStrab-Bereich sowie die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV und der Arbeitsplan Barrierefreiheit der Stadt Frankfurt am Main für den Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen anzusehen.

Den darin beschriebenen Anforderungen wird die zugelassene Planung der Betriebsanlagen, z. B. im Hinblick auf die Stufenfreiheit der Haltepunkte (Aufzug, lange Rampe), dem taktilen Leitsystem zum und auf dem Bahnsteig mit baulichen Leitelementen und – bei Bedarf – Bodenindikatoren u. ä., 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 im PBefG geforderte vollständige Barrierefreiheit nicht vereitelt wird.

Die RTW wird drei unterschiedliche Bahnsteighöhen bedienen, nämlich 0,96 m und 0,76 m über Schienenoberkante (SO) im Bereich der EBO-Strecken und 0,8 m über SO im BOStrab-Bereich.

Im Bereich der Neubaustrecke des PFA Nord werden ausschließlich Haltepunkte neu errichtet, die den personenbeförderungsrechtlichen Bestimmungen (Höhe über SO: 0,8 m) unterliegen und die vollständige Barrierefreiheit gewährleisten. Die Planung zur Änderung des Bahnsteiges 2 im Bahnhof Bad Homburg orientiert sich an dem in § 13 Abs. 1 EBO normierten Regelfall, wonach Bahnsteigkanten von Personenbahnsteigen auf 0,76 m gelegt werden sollen, und wird damit der im Eisenbahnrecht geforderten möglichst weitreichenden Barrierefreiheit ebenfalls gerecht.

Darüber hinaus werden von der RTW im PFA Nord weitere Bestandsbahnsteige bedient, deren Bahnsteigkanten eine Höhe von 0,76 m aufweisen (Bf. Oberursel Weißkirchen/Steinbach), aber auch solche, die zum S-Bahn-Netz gehören und daher über Bahnsteigkanten von 0,96 m (Bf. Oberursel, HP Oberursel Stierstadt) verfügen. Eine bauliche Anpassung ist insofern nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich.

Aus den vorstehenden Darlegungen ergibt sich, dass die aus der unterschiedlichen Bahnsteighöhe resultierende Problematik von Stufen beim Ein- bzw. Ausstieg sich nicht aus der Entscheidung zugunsten einer Zweisystembahn ergibt, sondern bereits im Eisenbahnrecht angelegt ist, welches 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).

Besondere Anforderungen ergeben sich insoweit im Hinblick auf die mitbedienten S-Bahnsteige. In Anlehnung an die VO (EU) Nr. 1300/2014 sind bei Ein-/Ausstiegsdifferenzen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug bei 0,96 m-Bahnsteigen Höhendifferenzen von +23/-23 cm zugelassen (vgl. TSI, Anhang, Nr. 7.3.2.6, Tabelle 20, "Sonderfall Deutschland"). Formal sind damit die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt. Allerdings ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei Ausstiegsdifferenzen von +/- 16 cm eine Nutzung der Betriebsanlagen ohne besondere Erschwernis und

grundsätzlich ohne fremde Hilfe nicht zu gewährleisten und wird damit heutigen Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht gerecht.

Neben den Höhendifferenzen sind aufgrund systembedingter differierender Lichtraumprofile von Eisenbahnen und Stadtbahnen auch unterschiedliche Abstände zur Bahnsteigkante zu überbrücken.

Die Gewährleistung der Barrierefreiheit kann nach alledem nur fahrzeugseitig sichergestellt werden. Die Berücksichtigung der daraus resultierenden 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 unter A. V. 15.1 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.

Die der Vorhabenträgerin auferlegte Abstimmung der Planungen mit den kommunalen Behindertenbeauftragten soll gewährleisten, dass deren Expertise in die Planungen zur barrierefreien Gestaltung dieser Anlagen Eingang findet (vgl. A. V. 15.2).

18. Brandschutz

Belange des Brandschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Vorhabenträgerin hat die Neubaustrecke der RTW in Anlehnung an die EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG, 2012“ geplant, ein Rettungswegekonzept (Anlage 23.1a) vorgelegt und die diesem Konzept zugrundeliegenden Erwägungen in Kapitel II. 11 des Erläuterungsberichtes (Anlage 1.1c) beschrieben. Dieses Konzept wurde den zuständigen Behörden zur Prüfung vorgelegt. Beanstandungen ergaben sich nicht.

19. 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 (Ziffer

A. V. 16) aufzuerlegen. Die darüber hinaus angeordneten Dokumentationspflichten sind erforderlich, um die Kampfmittel-Räumdaten auf einem aktuellen Stand zu halten.

20. Leitungsschutz

Das Vorhaben berührt die Anlagen verschiedener Leitungsträger, die in das Anhörungsverfahren einbezogen wurden.

Unter anderem ist auch planfeststellungspflichtiger Leitungsbestand im Sinne des § 43 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 5 EnWG (110 kV-Hochspannungsfreileitung Höchst – Bommersheim der Syna GmbH, Gas-Hochdruckleitung DN 400 der NRM GmbH) betroffen, der aufgrund von Konfliktpunkten mit der RTW-Trassenplanung baulich geändert werden muss.

Diese baulichen Änderungen sind als notwendige Folgemaßnahmen Bestandteil der antragsgegenständlichen Planfeststellung. Die erforderlichen planerischen Darstellungen sind in den Antragsunterlagen enthalten (vgl. insbesondere Anlage 1.1c: Erläuterungsbericht, Anlage 12c: Bauwerksverzeichnis, Anlage 17.9: Lageplan Trassen Freileitung Syna und Anlage 17.10a: Lageplan Trassen Gasleitung NRM). Mit den betroffenen Leitungsträgern konnte Einvernehmen über die vorgesehenen Änderungen erzielt werden, Bedenken Dritter wurden gegen die diesbezüglichen Planungen nicht vorgebracht.

Auch im Hinblick auf den nicht-planfeststellungspflichtigen Leitungsbestand wurden die mit der Antragstellung vorgelegten Planunterlagen – insbesondere die Lagepläne Leitungstrassen und das Bauwerksverzeichnis – im Zuge des Verfahrens auf der Grundlage der Stellungnahmen der betroffenen Leitungsträger fortgeschrieben. Soweit Leitungen nicht nur gesichert, sondern auch verlegt werden müssen, sind die diesbezüglichen dinglichen Sicherungen – soweit erforderlich – in die Grunderwerbsunterlagen aufgenommen worden.

Mit den unter A. V. 17 aufgenommenen Nebenbestimmungen sowie den seitens der Vorhabenträgerin gegebenen Zusagen wird den berechtigten Belangen der betroffenen Leitungsträger 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.

21. Eigentum

21.1 Unmittelbare Inanspruchnahme

Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens (Schienenweg und Kompensationskonzept) erfordert den unmittelbaren Zugriff auf privates Eigentum in Gestalt des dauerhaften Entzugs im Umfang von ca. 31 ha, die auf die Bauzeit beschränkte vorübergehende Nutzung im Umfang von ca. 22 ha und die dingliche Belastung von Grundstücken bzw. Teilen davon (ca. 9,5 ha).

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 den nachgelagerten Verhandlungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Grundstücksbetroffenen bzw. dem ggf. erforderlichen gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (§ 30 PBefG). In diesem nachgelagerten Verfahren wird nicht nur über die Entschädigung für den Rechtsverlust, sondern auch über sonstige Vermögensnachteile wie Verkehrswertminderungen, Erwerbsverluste und Bewirtschaftungserschwernisse durch Um- und Mehrwege oder An- und Durchschneidungen entschieden. Die diesbezüglichen Erwägungen müssen auch in den Blick nehmen, ob und ggf. in welchem Umfang die im Kleinklimatischen Gutachten zur Spätfrostgefährdung ausgewiesene Zunahme der Spätfrostgefahr im Nahbereich zu den RTW-Dammbauwerken eine Entschädigungspflicht begründet (vgl. C. II. 5.5.2.2).

Unabhängig davon, dass diese Entscheidungen nachgelagerten Verfahrensschritten vorbehalten bleiben, macht die enteignungsrechtliche Vorwirkung der Planfeststellung es erforderlich, dass sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinandersetzt, ob der mit dem Vorhaben einhergehende Eingriff in das Eigentum erforderlich ist (§ 30 S. 1 PBefG). Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass jede Inanspruchnahme privaten Grundeigentums grundsätzlich mit einem, mitunter auch schwerwiegenden Eingriff für die betroffenen Eigentümer verbunden ist. Trotz des verfassungsrechtlich gewährleisteten Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG) genießt das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz aber 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 – ggf. auch nur temporäre, auf die Bauzeit beschränkte - Inanspruchnahme des Grundeigentums Dritter zu minimieren. Die Kompensationsplanung wird überwiegend auf unwirtschaftlichen Restflächen und im Übrigen nach Möglichkeit auf Flächen der öffentlichen Hand durchgeführt. Der darüberhinausgehende Kompensationsbedarf wird durch Ökokontomaßnahmen, bereits genehmigte Ersatzaufforstungen und eine Freistellungserklärung der HLG abgedeckt, um das Erfordernis der Inanspruchnahme von Flächen Dritter zu minimieren.

Die dingliche Belastung von Grundstücken bzw. Grundstücksteilen zum Zweck der dauerhaften Sicherung von Kompensationsmaßnahmen, Leitungs- sowie Wegerechten u. ä. hat im Verlauf des Verfahrens ebenfalls eine Optimierung erfahren. Darüber hinaus ist die in den Grunderwerbsunterlagen vorgesehene dauernde Belastung der in der Gemarkung Eschborn, Flur 32 gelegenen Grundstücke 87/1, 87/2, 87/3, 88/1, 89/1, 90/1, 91/1 und 92/1 nicht erforderlich, weil die ihrer Eintragung zugrundeliegende Kompensationsmaßnahme K17_{CEF} (Anlage eines temporären Ersatzlebensraums für Zauneidechsen) lediglich vorübergehender Natur ist, so dass eine vorübergehende Inanspruchnahme ausreichend ist. Die entsprechenden Änderungen wurden durch Violetteintrag der Planfeststellungsbehörde vorgenommen. (s. Anlage 11c, S.21,22 und Anlage 510.05b). Im verbleibenden Umfang sind die vorgesehenen dauernden Belastungen von Grundstücken und Grundstücksteilen jedoch erforderlich.

Eine weitere Minimierung der Inanspruchnahme kommt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht, so dass die verbleibenden Eingriffe in das Grundeigentum bei der Abwägung mit den für das Vorhaben streitenden Belangen zurückgestellt werden können.

21.2 Existenzgefährdung

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde von zwei landwirtschaftlichen Betrieben geltend gemacht, als Folge des Vorhabens in ihrer betrieblichen Existenz gefährdet zu sein.

Eine solche Existenzgefährdung stellt kein von vornherein unüberwindbares Hindernis dar, da sie durch Grundstückstausche verhindert und notfalls im Wege der Abwägung überwunden werden kann. Die Planfeststellungsbehörde muss sich allerdings mit diesem Einwand auseinandersetzen und den Sachverhalt umfassend aufklären.

Um dem gerecht zu werden, wurden Sachverständigengutachten erstellt und die betrieblichen Belange der beiden betroffenen Betrieben wurden mehrfach erörtert.

Im Ergebnis der durchgeführten Ermittlungen und Verhandlungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass die Vorhabenträgerin Angebote für eine Ersatzlandgestellung unterbreitet hat, die geeignet sind, die behauptete Existenzgefährdung abzuwenden. Zur näheren Begründung dieser Bewertung wird auf die unter C. V. 30 und C. V. 31 abgehandelten Erwägungen zu den Einwendungen der beiden betroffenen Betrieben verwiesen.

Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und entschieden werden muss. § 30 und § 30a PBefG weisen sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu. Weitergehende Regelungen im Beschluss sind daher nicht erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001 – 4 A 13/99 –, juris, Rn. 44).

21.3 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. 6 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. 2.1.4, A. V. 2.2.2 und A. V. 2.4 sowie C. III. 6.2.1, C. III. 6.2.2 und C. III. 6.3 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. Entschädigungsregelungen 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 Einfluss-sphäre 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 Träger öffentlicher Belange, die Einwendungen erhoben haben, 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. NT 01

Die Einwenderin ist als Eigentümerin von Grundstücken und Energieversorgungseinrichtungen sowie als Netzbetreiberin für Energieversorgungsnetze der Hoch-, Mittel- und Niederspannung durch das Vorhaben unmittelbar betroffen.

Die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen richten sich im Wesentlichen gegen die aus Sicht der Beteiligten fehlende Trassenkoordination und die Beeinträchtigung bestehender Versorgungsleitungen, insbesondere als Folge der Neuerrichtung und Umgestaltung der Haltepunkte sowie die vorgesehenen Leitungskreuzungen.

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens fanden zwischen der Einwenderin und der Vorhabenträgerin Gespräche statt, um Lösungen für die Konfliktpunkte zu entwickeln und die Durchführung der sich daraus ergebenden Maßnahmen in einer vertraglichen Vereinbarung (Planungsvereinbarung) zu regeln.

Die geforderten Änderungen der Planung haben Eingang in die Planunterlagen gefunden. Diesbezügliche Vorbehalte und Änderungsforderungen werden seitens der Einwenderin nicht mehr erhoben. Allerdings bemängelt die Beteiligte, dass die in Vorbereitung befindliche Planungsvereinbarung zwischen den Beteiligten noch nicht abgeschlossen sei. Gegenstand der Planungsvereinbarung ist nach Darstellung der Einwenderin die Regelung von Maßnahmen, mit denen die Konflikte zwischen der Durchführung des Vorhabens und den Stromversorgungseinrichtungen aufgelöst werden

können. Darüber hinaus solle mit den in der Planungsvereinbarung vorgesehenen Regelungen gewährleistet werden, dass auch bei Durchführung des Vorhabens jederzeit die vor allem überörtliche Stromversorgung für die Allgemeinheit sichergestellt bleibe und Beschädigungen an den Stromversorgungseinrichtungen der Einwenderin vermieden werden. So seien in der Planungsvereinbarung unter anderem Regelungen zur Abstimmung der durchzuführenden Maßnahmen, zur Koordinierung der Maßnahmen und zur Verteilung der Aufgaben zur Durchführung der Maßnahmen enthalten. Ohne den Abschluss der Planungsvereinbarung könnten die Maßnahmen zur Beseitigung der benannten Konflikte nicht ordnungsgemäß, also gemäß dem Stand der Technik und ohne Gefährdung der Stromversorgungseinrichtungen, geplant und durchgeführt werden. Die Planungsvereinbarung sei die Grundlage für die Koordination zwischen der Vorhabenträgerin und der Beteiligten. Sie bilde den erforderlichen rechtlichen und organisatorischen Rahmen für die Planung und Ausführung der erforderlichen Maßnahmen. Die Beteiligte erhält ihre Einwendungen daher aufrecht.

Die in Rede stehende Planungsvereinbarung ist zwischen den Beteiligten in Vorbereitung, kann durch die Planfeststellung jedoch nicht ersetzt werden. Die unter A. V. 17.2 aufgenommene Nebenbestimmung gewährleistet aber, dass die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz, zur Sicherung, Änderung und Umlegung von Leitungen 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 einvernehmlich abzustimmen sind. Darüber hinaus bleibt die Durchführung der Arbeiten der Einwenderin vorbehalten, sofern sie dies für die fachgerechte Ausführung der notwendigen Maßnahmen als erforderlich ansieht. Den Forderungen der Beteiligten wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Kostenregelungen bezüglich der Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung können im Planfeststellungsbeschluss nicht getroffen werden.

2. NE 01

Der Einwender begründet seine Betroffenheit mit dem Umstand, dass er Einwohner Neu-Isenburgs und durch die beabsichtigte Verlängerung des Vorhabens über den Hp *Neu-Isenburg – Zentrum* hinaus bis zum Endhaltepunkt *Birkengewann* betroffen sei.

Eine Einwendungsbefugnis lässt sich daraus nicht ableiten, da der verfahrensgegenständliche Planfeststellungsabschnitt Neu-Isenburg nicht berührt und mit ihm auch keine Vorfestlegungen in Bezug auf die von dem Einwender angesprochene, den PFA Süd 2 betreffende Verlängerung der RTW bis zum Hp *Birkengewann* begründet werden.

Unabhängig davon sei in Bezug auf die in der Einwendung ebenfalls angesprochenen

vermeintlichen Fehler und Unzulänglichkeiten der Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung auf Folgendes hingewiesen: Die vorgenannten Untersuchungen dienen dem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit eines Vorhabens, sind haushaltsrechtlich geboten (§ 7 Abs. 2 S. 1 BHO) und sollen eine Planung sichern, die den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beachtet. Dessen Beachtung ist Voraussetzung einer Förderung nach dem GVFG. Der geforderten Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und der im Zuge der Nutzen-Kosten-Untersuchung erarbeiteten Verkehrsprognose bedarf es im Rahmen der Planfeststellung dagegen nicht. Zur Begründung dieser Rechtsauffassung wird auf die Kapitel C. I. 6 und C. III. 1.3 verwiesen.

Auch die Frage, wer die RTW betreibt, ist entgegen der Einschätzung des Einwenders nicht Gegenstand der (Bau-)Planfeststellung und muss nicht im Vorfeld festgelegt werden (vgl. dazu § 3 Abs. 3 PBefG, § 6 AEG).

3. NE 02

Die Einwender sind grundstücksbetroffen und fordern, die Trasse der RTW zur Schonung ihrer Grundstücke in der Gemarkung Sossenheim (Flur 21, Flurstücke 27, 28, 29, 32, 44/2) zwischen dem Hp *Eschborn-Süd* und dem AD Eschborn an die BAB 66 heran- und in Bündelungslage zu führen. In Folge des zwischenzeitlich rechtskräftig abgeschlossenen Umlegungsverfahrens Nr. 60 – Gewerbegebiet Westerbach der Stadt Frankfurt am Main sind die Einwender nunmehr mit den ihnen zugewiesenen Grundstücken Gemarkung Sossenheim, Flur 21, Nr. 60 und 61 von dem Vorhaben betroffen.

Die Vorhabenträgerin hat den Vorschlag der Einwender geprüft, kommt aber aufgrund der in Kapitel II. 3.3a des Erläuterungsberichtes sowie der unter C. III. 3.3.2 dargelegten Erwägungen zu der nicht zu beanstandenden Bewertung, dass sich die vorgeschlagene Alternative nicht als vorteilhaft erweist.

Gleichwohl ist es der Vorhabenträgerin gelungen, die Inanspruchnahme der im Eigentum der Einwender befindlichen Grundstücke im Zuge der vorgenommenen Änderungen des Plans deutlich zu minimieren, indem der die Grundstücke der Einwender betreffende Erwerb zum Zweck der Errichtung eines trassenbegleitenden Betriebsweges und die vorgesehene Baustelleneinrichtung entfallen ist und die Planung nur noch eine Erwerbsfläche von 1.665 m² (statt 2.380 m²) und die vorübergehende Inanspruchnahme (Arbeitsraum) im Umfang von insg. 355 m² (statt 3.300 m²) vorsieht. Zur Sicherung von Leitungsrechten und zum Zweck der Unterhaltung des EÜ Wilhelm-Fay-Straße sind dagegen ursprünglich von der Erwerbsfläche umfasste dauernde Belastungen von Grundstücksflächen im Umfang von insgesamt 315 m² vorgesehen. Im vorgenannten Umfang ist die Inanspruchnahme der Grundstücke der Einwender zur

Realisierung des Vorhabens erforderlich (vgl. insoweit die Darlegungen unter C. III. 21.1). Weitere Möglichkeiten einer Verringerung der Betroffenheit vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

4. NE 03

Der Einwender ist nicht grundstücksbetroffen.

Gegenstand seiner Einwendung ist im Wesentlichen die seiner Einschätzung zufolge fehlerhafte Variantenwahl im Abschnitt Praunheim – Eschborn-Ost. Aus seiner Sicht wäre die Linienführung der Variante 1 oder der Variante 8 mit Anordnung eines Umsteigebahnhofs unter Verzicht auf den Streckenast nach Bad Homburg v. d. Höhe zu wählen gewesen.

Zur Begründung, weshalb die Variantenwahl der Vorhabenträgerin tragfähig ist, wird zunächst auf die Erwägungen unter C. III. 3.3.1 sowie die Darlegungen der Vorhabenträgerin in Kapitel II. 3.2 des Erläuterungsberichts verwiesen. Entgegen der Ansicht des Einwenders ist eine Verortung der Abstellanlage im Bereich der Stadtbahnzentralwerkstatt kapazitiv nicht möglich. Die von dem Einwender in Zweifel gezogene betriebliche Machbarkeit der höhenfreien Ein- bzw. Ausfädelung in die/aus der Eisenbahnstrecke 3611 wurde im Rahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung nachgewiesen. Die insoweit betroffene DB Netz AG und die RMV GmbH als die für die Organisation des SPNV zuständige Aufgabenträgerin haben gegen die zur Planfeststellung beantragte Variante keine Vorbehalte vorgetragen.

Die vom Einwender ebenfalls angesprochene Verlängerung der RTW bis zum Nordwestzentrum ist seitens der Vorhabenträgerin nach wie vor beabsichtigt. Insoweit sind aber die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Frankfurt Nordwest“ abzuwarten, bevor eine bedarfsorientierte ÖPNV-Planung in Angriff genommen werden kann. Anders verhält es sich mit dem temporären Endhaltepunkt *Gewerbegebiet Praunheim*. Diesbezüglich hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen (§ 2080 vom 14. Dezember 2017), dass die bisherigen Planungen zum Gewerbegebiet Nördlich Heerstraße – Teilgebiet 2 (Bebauungsplan B696, im Verfahren) mit dem Ziel einer urbanen Entwicklung für Gewerbe und Wohnen weiterentwickelt und in die Planung für das neue Baugebiet Frankfurt-Nordwest integriert werden. Der bereits realisierte Bebauungsplan B854 – Gewerbegebiet Nördlich Heerstraße – Teilbereich 1 gibt mit der Ziegelei-Allee als Teil der HAUPTerschließung des gesamten Gebiets nördlich der Heerstraße bereits den Verlauf der HAUPTerschließungsstraße vor. Die RTW-Planung, die entgegen der Einschätzung des Einwenders in dem gesamten Neubauabschnitt des PFA Nord die Errichtung einer Straßenbahnbetriebsanlage zum Gegenstand hat, trägt dem Rechnung und sieht in Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Frankfurt am Main einen

Verlauf in Mittellage dieser geplanten HAUPTerschließungsstraße als Teil der Ortsumfahrung Praunheim vor. Vor dem Hintergrund der vorgenannten Darlegungen und der dringend benötigten Erweiterungsflächen sowohl für Gewerbe als auch für Wohnbebauung in Frankfurt am Main erscheint eine spätere Umsetzung der wie auch immer gearteten städtebaulichen Entwicklung dieses Bereiches hinreichend sicher. Zugleich ist es nicht zu beanstanden, dass das Planfeststellungsverfahren der RTW bereits vor der vollständigen Entwicklung des Gebietes betrieben wird. Einerseits besteht bereits heute in gewissem Umfang gewerbliche und Wohnbebauung im Einzugsgebiet des Haltepunktes. Andererseits zeigt die Erfahrung, dass die Planung und bauliche Umsetzung von Infrastrukturvorhaben langwierig ist und nicht erst begonnen werden kann, wenn die städtebauliche Entwicklung des Gebietes weit vorangeschritten ist.

Soweit der Einwender darüber hinaus Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den oberhalb der S-Bahnstation *Eschborn-Süd* angeordneten RTW-Haltepunkt und die damit einhergehende Inanspruchnahme wertvoller landwirtschaftlicher Nutzfläche anspricht, ist festzuhalten, dass die diesbezüglichen Auswirkungen in die Abwägungsentscheidung eingestellt wurden. Im Hinblick auf die vom Einwender präferierte Anordnung der RTW-Station in Tieflage verkennt der Einwender, dass auch diese Planung – abgesehen von bautechnischen Fragestellungen – durch die dann erforderliche Einschnittslage der Gleistrasse in erheblichem Umfang landwirtschaftlich hochwertige Fläche in Anspruch nehmen würde.

Im Übrigen wurde die Variante eines Haltepunktes *Eschborn-Süd* in Tieflage mit Unterführung der bestehenden Strecke 3615 geprüft, aber verworfen. Denn aufgrund der einzuhaltenden Lichtraumprofile von mindestens 5 m und einer Überdeckung von mindestens 5 m (bei offener Bauweise des Tunnels und der Station) sowie einer Konstruktionshöhe von ca. 1,50 m ergäbe sich ein Höhenunterschied von mindestens 11,50 m. Da der Höhenunterschied von ca. -11,50m auf ca. +6,50m im verbleibenden Streckenabschnitt nicht realisierbar wäre, müsste ein RTW-Tunnel zusätzlich unter die Lorscher Straße geführt werden. Dies hätte enorme Eingriffe in das Grundwasser, den Bahnverkehr und den Westerbach zur Folge. Im Vorfeld der Baumaßnahmen wären Leitungstrassen in einem größeren Bereich umzulegen und insgesamt aufgrund der höheren Komplexität der Baumaßnahmen ein wesentlich höherer Eingriff zu erwarten. Demgegenüber würde sich keine Verbesserung in Bezug auf die Rampen oder den Höhenunterschied in Bezug auf die Barrierefreiheit einstellen, da zu erwarten ist, dass mit einer Tiefebene ein größerer Höhenunterschied überwunden werden müsste als mit der Antragsvariante. Da die vorhandene Personenunterführung ggf. als Verteiler Ebene komplett umgebaut oder abgerissen und neugebaut werden müsste, würde diese keine Vorteile in Bezug auf die Barrierefreiheit bringen. Aus diesen Gründen wurde eine Variante mit einem Haltepunkt *Eschborn Süd* in Tieflage nicht weiterverfolgt.

Entgegen der Ansicht des Einwenders genügt die Planung der Vorhabenträgerin, die die Erschließung der Bahnsteige für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in Übereinstimmung mit den insoweit maßgeblichen Regelungen (DIN 18040-3, H BVA, DB-RL 813) mittels Fahrstühlen vorsieht, den Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage (vgl. insoweit auch C. III. 17).

Letztlich besteht auch kein Erfordernis, über die RTW-Planung gesamtheitlich zu entscheiden. Auf die Darlegungen zur Abschnittsbildung (C. III. 2) wird verwiesen.

5. NE 04

Die Einwender wenden sich gegen die geplante Streckenführung der RTW im Bereich der Querung der BAB 66 und im Abschnitt zwischen Sossenheim und Höchst.

Durch die mit der 1. Änderung des Plans vorgenommene Verkürzung des PFA Nord sind nunmehr beide in der Einwendung angesprochenen Trassenbereiche der RTW einheitlich Gegenstand der Planfeststellung des PFA Mitte. Im Hinblick auf die angesprochene Querung der BAB 66 und die damit einhergehende Trassenführung nach Einschleifung in die Sodener Bahn gewährleistet die nunmehr vorgesehene Abschnittsbildung, dass die damit einhergehenden Sachfragen einheitlich im PFA Mitte behandelt werden (vgl. C. III. 2).

Mit Blick auf das Vorbringen der Einwender vermag die Planfeststellungsbehörde daher im PFA Nord keine Betroffenheit in eigenen Belangen mehr zu erkennen. Vielmehr kann sich eine Betroffenheit erst im nachfolgenden PFA Mitte ergeben. In Bezug auf die Kritikpunkte der Einwendung werden mit der Planung im PFA Nord auch keine Zwangspunkte geschaffen, die bereits im Verfahren für den PFA Nord eine Einwendungsbefugnis begründen könnten. Ihre rechtlichen Interessen müssen die Einwender vielmehr im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den PFA Mitte wahrnehmen.

6. NE 05

Zu dem Zeitpunkt, als die Beteiligte Einwendungen erhoben hat, war sie Eigentümerin verschiedener Grundstücke in der Gemarkung Sossenheim. Eine unmittelbare Inanspruchnahme ergab sich jedoch nur in Bezug auf das Grundstück Flur 21, Flurstück 66¹¹ (ehemals Flur 21, Flurstück 5/4). Dieses Grundstück wurde zwischenzeitlich veräußert, so dass eine diesbezügliche Betroffenheit der Einwenderin nicht mehr gegeben ist.

Alle anderen in der Einwendung angeführten Grundstücke befinden sich in größerem

¹¹ Flurstücksbezeichnung berücksichtigt den rechtskräftigen Abschluss des Umlegungsverfahrens Nr. 60 – Gewerbegebiet Westerbach

Abstand zu der Betriebsanlage, so dass auf das Vorhaben zurückgehende Lärmbelastungen, die Ansprüche auf Schallschutz begründen könnten, ausweislich der schalltechnischen Untersuchung von vornherein auszuschließen sind.

Nur der Vollständigkeit halber wird daher auf Folgendes hingewiesen: Bezüglich des Einwands der Einwenderin, die Abwägung der Schallschutzmaßnahmen sei fehlerhaft erfolgt und stelle sich im Hinblick auf aktiven Schallschutz neu, weil ihre bislang unbebauten Grundstücke unberücksichtigt geblieben seien, ist zunächst einzuräumen, dass entgegen der Annahme der Vorhabenträgerin bebaubaren Grundstücken eine Schutzbedürftigkeit nicht grundsätzlich deshalb abgesprochen werden kann, weil sie (noch) unbebaut sind. Eine Bebauung der im Eigentum der Einwenderin verbleibenden Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung des zugelassenen Vorhabens zukünftig möglich, soweit der maßgebliche Bebauungsplan 341Ä der Stadt Frankfurt eine Bebaubarkeit des Grundstückes dem Grunde nach ermöglicht. Ob ein Gebiet (oder eine Anlage) gegenüber Verkehrslärm schutzbedürftig ist, bestimmt sich grundsätzlich danach, ob die Art der Nutzung einen Lärmschutz verlangt; eine rechtlich zulässige und tatsächlich ausgeübte (Wohn-)Nutzung ist hierfür keine notwendige Voraussetzung. Vielmehr ist gem. § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG auch unter Berücksichtigung der Grundstücke der Einwenderin zu prüfen, ob die Kosten des grundsätzlich vorrangigen aktiven Schallschutzes außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen und von aktiven Maßnahmen daher abgesehen werden konnte (vgl. VGH Kassel, Gerichtsbescheid vom 8. April 2013 – 2 C 595/12.T -, juris, Rn. 22 ff. m. w. N. aus der Rechtsprechung).

Bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen könnte aktiver Schallschutz – abgesehen von der Frage, ob dies aufgrund der technischen Randbedingungen und der städtebaulichen Gesichtspunkte überhaupt in sinnvoller Weise möglich wäre – nur durch Errichtung einer schallabsorbierenden Wand in beträchtlicher Länge und Höhe gewährleistet werden. Die dafür aufzuwendenden Kosten stehen auch bei nur überschlägiger Ermittlung in jedem Fall außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck.

Aufgrund des Ergebnisses der Schalltechnischen Berechnung einschl. der Schallimmissionspläne sind Überschreitungen der für Gewerbegebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nämlich nur an zwei Gebäuden, nur im Nachtzeitraum und nur in den oberen Etagen, für die die schallmindernde Wirkung von Lärmschutzwänden nur in begrenztem Maß zum Tragen kommt, zu erwarten (vgl. Anlage 20.1b und 20.1.1a, Blatt 2). Eines dieser beiden Gebäude weist keine nächtliche Nutzung und insoweit kein Schutzbedürfnis auf (vgl. § 2 Abs. 3 16. BImSchV).

Selbst wenn man unterstellt, dass auch für das auf dem ehemaligen Grundstück der Einwenderin errichtete Gebäude Grenzwertüberschreitungen in diesem Umfang eintreten und eine schutzbedürftige Nachnutzung stattfände, ist es bei der beschriebenen

Ausgangslage nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin von der Errichtung aktiver Schallschutzmaßnahmen im Bereich des Gewerbegebietes abgesehen hat.

Entgegen der Einschätzung der Einwenderin ist es auch nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin für die Ermittlung der Lärmbelastung ein Fahrzeug des Typs „Niederflurfahrzeug mit Klimaanlage“ zugrunde gelegt hat. Es existieren derzeit noch keine konkreten Angaben zu dem im Betrieb der RTW eingesetzten Fahrzeug, es wird allerdings voraussichtlich dem der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegenden Fahrzeugtyp U5 von Bombardier ähneln. Bei dem für die schalltechnische Untersuchung gewählten Fahrzeugtyp „Niederflurfahrzeug mit Klimaanlage“ ist die Schallquelle „Klimaanlage“ schalltechnisch ungünstig in 4 Meter Höhe angebracht, so dass die Fahrzeugauswahl im Hinblick auf dessen Emissionsverhalten als Worst-Case-Betrachtung anzusehen ist (vgl. 16. BImSchV, Anlage 2, Beiblatt 2).

Dem Vorbringen zur fehlerhaften Ermittlung der Belastungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder hat die Vorhabenträgerin mit der 1. Änderung des Plans Rechnung getragen. So wurde die von der 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Kriftel – Pkt. Eschborn ausgehende Hintergrundbelastung in den Untersuchungen berücksichtigt. Für die Grundstücke der Einwenderin kommt die Vorhabenträgerin aber zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass sich keine Überschneidung mit dem Bewertungsabstand der 110-/380-kV-Leitung ergibt und damit auch keine Summenbildung zur Berücksichtigung von Immissionsbeiträgen dieser Anlage nach Anhang 2a der 26. BImSchV erfolgen muss (vgl. Anlage 22 – EMV-Gutachten).

Die Unterlagen zur 26. BImSchV mussten in Bezug auf die in ihrem Eigentum verbliebenen Grundstücke der Einwenderin auch keine Ausführungen zu § 6 der 26. BImSchV enthalten, wonach weitergehende Anforderungen, bspw. zur elektromagnetischen Verträglichkeit von Geräten, zum Telekommunikationsrecht, zum Medizinproduktegesetz oder zum Arbeitsschutz, unberührt bleiben. Soweit die Grundstücke der Einwenderin bebaubar sind, sind sie bislang unbebaut. Eine spätere Nutzung ist unklar und daher spekulativ.

Letztlich fehlt es der Planung auch nicht an der Rechtfertigung. Bezüglich der in diesem Zusammenhang vorgetragenen Einschätzung der Einwenderin, die verkehrlichen Ziele des Vorhabens seien auch mit einer Schnellbusverbindung zu erreichen, ist festzustellen, dass es sich insoweit um keine Alternative handelt, die im Wege der Variantenprüfung zu betrachten gewesen wäre (vgl. C. III. 3, insbesondere C. III. 3.2). Unabhängig davon sei aber darauf hingewiesen, dass der pünktlichen Abwicklung von Busverkehren aufgrund des Umstandes, dass sie, wenn überhaupt, nur abschnittsweise vom übrigen Straßenverkehr unabhängig durchgeführt werden können, Grenzen gesetzt sind. Das zugelassene Vorhaben mit einem vom übrigen Verkehr unabhängigen

Bahnkörper dient dagegen der Leistungssteigerung des ÖPNV durch Erhöhung der Zuverlässigkeit und leistet auch insoweit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV. Wegen weiterer Einzelheiten zur Rechtfertigung des Vorhabens und zur Variantenbetrachtung wird auf die Kapitel C. III. 1 und C. III. 2 dieses Beschlusses verwiesen.

7. NE 06

Der Einwenderin sollen nach eigenen Angaben in dem rechtskräftig abgeschlossenen Umlegungsverfahren Nr. 60 – Gewerbegebiet Westerbach die Grundstücke Flur 21, Nr. 67, 68 und 75 sowie Flur 46, Nr. 17 zugewiesen worden sein. Eine unmittelbare Inanspruchnahme ergibt sich für keines dieser Grundstücke.

Allerdings ist laut Grunderwerbsverzeichnis die Inanspruchnahme des in der Flur 16 der Gemarkung Sossenheim gelegenen Flurstücks 13/3 vorgesehen. Auch insoweit hat die Vorhabenträgerin den vorgesehenen Erwerb im Zuge der 1. Planänderung durch Entfall des Bahnseitenweges minimiert (von 295 auf 160 m²). In Bezug auf notwendige Leitungsführungen in dem Korridor des ursprünglich vorgesehenen Bahnseitenweges wird allerdings eine dingliche Sicherung im Umfang von 80 m² zugunsten des Leitungsbetreibers erforderlich. Darüber hinaus ist für die Dauer der Bauzeit eine Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstücks (225 m²) vorgesehen. Die Inanspruchnahme des Grundstücks ist in diesem Umfang zur Realisierung des Vorhabens erforderlich.

Ausweislich des Bebauungsplans 341Ä der Stadt Frankfurt ist eine Bebaubarkeit des Grundstücks nicht möglich. Es handelt sich vielmehr um festgesetzte öffentliche und private Grünflächen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB.

Bezogen auf Lärmschutz ergibt sich folglich für dieses Grundstück weder eine Schutzbedürftigkeit noch eine Schutzwürdigkeit. Die diesbezüglichen Erwägungen zur fehlerhaften Abwägung der Schallschutzmaßnahmen betreffen daher keine eigenen Belange der Einwenderin. Im Übrigen wird auf die diesbezüglichen, entsprechend geltenden Ausführungen zu C. V. 6 verwiesen.

Für alle anderen von der Einwenderin angeführten Grundstücke sind auf das Vorhaben zurückgehende Lärmbelastungen, die Ansprüche auf Schallschutz begründen könnten, von vornherein auszuschließen.

Nur der Vollständigkeit halber sei daher an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegende Ansatz, das Emissionsverhalten eines Fahrzeugs des Typs „Niederflurfahrzeug mit Klimaanlage“ zur Grundlage ihrer Berechnungen zu machen, nicht zu beanstanden ist. Es existieren derzeit noch keine konkreten Angaben zu dem im Betrieb der RTW eingesetzten Fahrzeug, es wird

allerdings voraussichtlich dem der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegenden Fahrzeugtyp U5 von Bombardier ähneln. Bei dem für die schalltechnische Untersuchung gewählten Fahrzeugtyp „Niederflurfahrzeug mit Klimaanlage“ ist die Schallquelle „Klimaanlage“ schalltechnisch ungünstig in 4 Meter Höhe angebracht, so dass die Fahrzeugauswahl im Hinblick auf dessen Emissionsverhalten als Worst-Case-Betrachtung anzusehen ist (vgl. 16. BImSchV, Anlage 2, Beiblatt 2).

Dem Vorbringen zur fehlerhaften Ermittlung der Belastungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder hat die Vorhabenträgerin mit der 1. Änderung des Plans Rechnung getragen. So wurde die von der 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Kriftel – Pkt. Eschborn ausgehende Hintergrundbelastung in den Untersuchungen berücksichtigt. Für die von der Einwenderin benannten Grundstücke kommt die Vorhabenträgerin aber zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass sich keine Überschneidung mit dem Bewertungsabstand der 110-/380-kV-Leitung ergibt und damit auch keine Summenbildung zur Berücksichtigung von Immissionsbeiträgen dieser Anlage nach Anhang 2a der 26. BImSchV erfolgen muss (vgl. Anlage 22 – EMV-Gutachten). Bei dem im Miteigentum der Einwenderin befindlichen, im Grunderwerbsverzeichnis ausgewiesenen Grundstück Gemarkung Sossenheim, Flur 16, Nr. 13/3 handelt es sich aufgrund der Nutzung des Grundstücks (bestockte Grünfläche) um keinen Ort, der zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt ist, so dass eine Betrachtung nach der 26. BImSchV entbehrlich war. Unabhängig davon sei darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf die von der Vorhabenträgerin untersuchten benachbarten Minimierungsorte 3/2 und 4 trotz Überlagerung mit 50 Hz-Feldern der 110-/380-kV-Freileitung deutliche Unterschreitungen der Grenzwerte für die elektrische Feldstärke und magnetische Flussdichte ermittelt wurden (vgl. Anlage 22.0a – EMV-Gutachten, S. 19 f., S. 30 f.).

Soweit die Einwenderin zur Begründung ihrer Einwendung wortgleich mit der Einwendung NE 05 auf die Nichtberücksichtigung des § 6 der 26. BImSchV sowie eine vermeintlich fehlende Planrechtfertigung abhebt, wird auf die dazu niedergelegten Argumente unter C. V. 7 verwiesen.

8. NE 07

Ausweislich des Grundbuches ist die Einwenderin keine Eigentümerin des von dem Bauvorhaben umfassten, in ihrer Einwendung konkret bezeichneten Grundstücks Gemarkung Sossenheim, Flur 21, Nr. 5/5, so dass eine Betroffenheit in eigenen Belangen nicht besteht. Die Einwendung wird daher für erledigt erklärt.

9. NE 08

Der Einwender ist Miteigentümer des durch das Vorhaben in Anspruch genommenen

Grundstücks Gemarkung Eschborn, Flur 27, Flurstück 89/6. Durch Verzicht auf den Bahnseitenweg hat die Vorhabenträgerin den ursprünglich vorgesehenen Erwerb im Zuge der 1. Planänderung minimiert (2.020 statt 2.405 m²). Der verbleibende Teil des Grundstücks wird bauzeitlich für die Umsetzung des Bauvorhabens benötigt (2.860 statt 2.475 m²). Ansatzpunkte für eine Verringerung der Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

Die vom Einwender vorgetragene Ablehnung des Vorhabens, insbesondere mit Blick auf die damit einhergehenden Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie das Erfordernis zur Inanspruchnahme auch hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen wurden in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt (vgl. C. II. 5.6, C. III. 13). Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch zu der Überzeugung gelangt, dass trotz der damit verbundenen Auswirkungen das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt. Die Regionaltangente West ist Bestandteil des Projektes Frankfurt Rhein-Main^{plus} und damit ein bedeutsames Vorhaben zur anforderungsgerechten Entwicklung des Schienenverkehrs und zur Gestaltung der Verkehrswende. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 1.

Die von dem Einwender für den Fall der Realisierung der RTW bevorzugte Variante 8 wurde von der Vorhabenträgerin eingehend geprüft (s. dazu insbesondere Anlage 1.1c - Erläuterungsbericht, Kapitel II. 3.2 sowie Anlagen 3.7a und 3.8a), sie stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (s. C. III. 3.3.1).

Bezüglich der befürchteten Bodenverdichtung auf den bauzeitlich genutzten Flächen hat die Vorhabenträgerin verschiedene Vermeidungsmaßnahmen einschl. Etablierung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung vorgesehen (vgl. Anlage 19.1.1c). Darüber hinaus wurde ihr die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zur Dokumentation möglicher baubedingter Wege-, Flur- und Aufwuchsschäden auferlegt (A. V. 9.1). Sollten Schäden verbleiben, so sind diese – ggf. nach Durchführung eines nachgelagerten Entschädigungsfestsetzungsverfahrens – zu entschädigen.

Die Frage, ob es sich bei der nach Bauabschluss im Eigentum des Einwenders verbleibenden Teilfläche des Grundstücks im Umfang von 2.860 m² um eine unwirtschaftliche Restfläche handelt, die mit übernommen werden muss, ist einer Entscheidung im Planfeststellungsverfahren nicht zugänglich. Sollte es im Zuge der nachfolgenden Verhandlungen zwischen Vorhabenträgerin und Einwender zu keiner Einigung kommen, bleibt die Entscheidung über eine Entschädigung für die Folgewirkungen des Zugriffs auf das Teilgrundstück des Einwenders in Bezug auf das verbleibende Restgrundstück – bis hin zur Frage einer Übernahmeverpflichtung – dem dann erforderlichen Enteignungsverfahren vorbehalten (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. Juli 2004 – 9 A 21/03 –, juris, LS).

Ob verbleibende Restflächen zu größeren Bewirtschaftungseinheiten zusammengelegt werden können, ist ebenfalls keine Frage, über die im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden wäre. Dies gilt auch – mit Ausnahme von existenzgefährdenden Eingriffen – im Hinblick auf den Ausgleich der zur Realisierung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen. Mit der Planfeststellung wird über die Zulässigkeit des Vorhabens und darüber entschieden, welche Grundstücke zur Umsetzung des Vorhabens in Anspruch genommen werden müssen. Alles Weitere ist den nachgelagerten Verhandlungen zwischen den Beteiligten und - falls auf diesem Wege keine Einigung erzielt werden kann – dem Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren vorbehalten.

Letztlich bedarf es auch keiner Überprüfung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung des Vorhabens im Rahmen der Planfeststellung. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. I. 6 und C. III. 1.3 wird Bezug genommen.

10. NE 09

Die anwaltlich vertretene Einwenderin ist Miteigentümerin der in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten, von dem Vorhaben beanspruchten Grundstücke in der Gemarkung Eschborn¹²:

Lfd. Nr.	GEV	Flur	Flurstück	Größe m ²	Erwerb m ²	VIA ¹³ m ²	DS ¹⁴ m ²	Bemerkungen
070.10	10.07C	36	53/27	2.636	1.080 25 125	90 548 545 405	0 335 240 1.015	Bahnanlage, Weg, LBP-Maßnahme Arbeitsraum, Baustelleneinrichtung Leitung Bahnanlage Erschließung
070.11	10.07C	36	55/28	2.355	120 0	95 24		Bahnanlage, Weg Arbeitsraum, Baustelleneinrichtung
070.13	10.07C	36	26/1	5.069	3.470			Bahnanlage, Weg, LBP-Maßnahme

¹² Blaueintragungen stellen Änderungen im Zuge der 1., Magentaeintragungen Änderungen im Zuge der 2. und Grüneintragungen Änderungen im Zuge der 3. Planänderung dar.

¹³ Vorübergehende Inanspruchnahme

¹⁴ Dauernd zu belastende Fläche

					955	420 1.968	0 445	Arbeitsraum Leitung
070.14	10.07C	36	54/27	2.636	610 0	95 186	0 215	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum, Baustelleneinrichtung Leitung, Bahnanlage

Die Grundstücke sind Teil des Parkplatzes „An den Drei Steinen“ in Eschborn. Wie aus der obigen Darstellung ersichtlich wird, hat die Vorhabenträgerin ihre Planung im Verlauf des Anhörungsverfahrens optimiert und die Grundstücksinanspruchnahmen sowie den damit einhergehenden dauerhaften Entfall auf ca. 125 Stellplätze minimiert.

Die Einschätzung der Einwenderin, die vorgenommenen Änderungen führten zu einer Verschlechterung der Nutzbarkeit der Flurstücke, ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr schaffen die Planänderungen die Voraussetzung dafür, dass die Grundstücksflächen südlich des Brückenbauwerkes im Eigentum der Einwender verbleiben können, nutzbar bleiben und somit deutlich mehr Stellplätze erhalten werden können, als dies nach der ursprünglichen Planung möglich gewesen wäre. So sehen die Planänderungen neben einem Verzicht auf den Erwerb der südwestlich des Brückenbauwerkes gelegenen Grundstücksteilflächen zugunsten der Einwenderin eine dingliche Sicherung auf dem Grundstück Gemarkung Eschborn, Flur 36, Flurstück 52/27 vor, mit der die Erschließung ihres Hinterliegergrundstückes 26/1 gesichert wird. Umgekehrt wird die auf dem Flurstück 53/27 der Einwenderin vorgesehene dingliche Sicherung, soweit sie ein Wegerecht (Erschließung) vorsieht, zugunsten der Eigentümerin der Fläche 52/27 erforderlich, um die Erschließung dieses Flurstückes sicherzustellen.

Die Durchfahrts Höhe unter dem Brückenbauwerk beträgt in dem maßgeblichen Bereich – vorbehaltlich der Ausführungsplanung – zwischen 2,50 und 2,95 m (tatsächlicher Lichtraum), so dass eine Nutzung der jenseits des Brückenbauwerkes gelegenen Grundstücksteilflächen für Pkw und Transporter ohne besondere Bauformen möglich bleibt.

Eine weitere Minimierung der Betroffenheit wäre nur bei dem von der Vorhabenträgerin angeregten, bislang aber nicht vollzogenen Grundstückstausch (vgl. dazu C. III. 5.2) oder bei Realisierung einer anderen Trassenvariante möglich. Die Variantenauswahl der Vorhabenträgerin ist jedoch tragfähig und begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken (s. C. III. 3.3.2). Vielmehr ist die Inanspruchnahme der Grundstücke im verbleibenden Umfang erforderlich, um das im überwiegenden öffentlichen Interesse stehende Vorhaben einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen –

ggf. auch gegen den Willen der Eigentümer – realisieren zu können (enteignungsrechtliche Vorwirkung).

In die Abwägung einbezogen wurde der Umstand, dass mit der Inanspruchnahme des Flurstücks 26/1 64 per Baulast gesicherte Stellplätze entfallen. Die Planfeststellungsbehörde kommt jedoch unter Einbeziehung aller in die Abwägung einzustellenden Belange zu dem Schluss, dass zur Umsetzung des Vorhabens ein Verzicht auf die Baulast gerechtfertigt ist. Auf die diesbezüglichen Erwägungen unter C. III. 5.2 wird Bezug genommen.

Angesichts der Flächenkonkurrenz im Umfeld der Düsseldorfer Straße stehen keine Flächen zur Verfügung, die zur Kompensation der entfallenden Stellplatzflächen herangezogen werden könnten. Das Erfordernis einer Stellplatzzahl im heute gegebenen Umfang ist aber aufgrund mehrfacher Inaugenscheinnahmen des Parkplatzes mehr als zweifelhaft.

Bauzeitlich können die ca. 80 darüber hinaus entfallenden, per Baulast gesicherten Stellplätze durch eine Ersatzfläche in dem noch ungenutzten Baufeld des 2. Bauabschnittes der RTW eingriffsnah kompensiert werden. Insgesamt können den vom Stellplatzentfall Betroffenen dort ca. 220 Parkplätze ersatzweise eingerichtet werden (vgl. A. V. 18.1). Damit kann der Entfall eines Großteils aller im Bereich des Parkplatzes „An den Drei Steinen“ bauzeitlich in Anspruch genommenen Stellplätze (ca. 310) kompensiert werden. Ein vollständiger 1:1-Ersatz ist jedoch nicht möglich.

Die mit der Grundstücksinanspruchnahme einhergehenden Entschädigungsfragen sind einer Regelung im Wege der Planfeststellung nicht zugänglich, sondern werden im nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahren behandelt. In diesem Verfahren werden nicht nur die Entschädigungen für die Inanspruchnahme von Grund und Boden geregelt, sondern es wird auch über ggf. entstehende Mietmindereinnahmen als Folge des Entfalls von Stellplätzen zu entscheiden sein. In diesem Zusammenhang wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 21 verwiesen.

11. NE 10

Der Einwender ist seinen Angaben zufolge Bewirtschafter verschiedener landwirtschaftlicher Nutzflächen, die für die RTW in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund der Inanspruchnahme hochwertiger Ackerflächen fordert er die grundsätzliche Überprüfung des Vorhabens sowie der Variantenwahl, insbesondere im Hinblick auf die Varianten 8 und 9 des Untersuchungsbereiches Praunheim – Eschborn Ost.

Die Planfeststellungsbehörde hat sowohl die grundsätzliche Rechtfertigung des Vorhabens als auch die Variantenwahl der Vorhabenträgerin überprüft. Sie ist dabei zu der Überzeugung gelangt, dass trotz der damit verbundenen Auswirkungen das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt. Die Regionaltangente West ist Bestandteil des Projektes Frankfurt RheinMain^{plus} und damit ein bedeutsames Projekt zur anforderungsgerechten Entwicklung des Schienenverkehrs und zur Gestaltung der Verkehrswende (vgl. C. III. 1).

Die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Variantenuntersuchung umfasst die vom Einwender angesprochenen Varianten. Dabei wurde die von den Landwirten bevorzugte Variante 8 einer vertiefenden Prüfung unterzogen (vgl. dazu Anlage 1.1c - Erläuterungsbericht, Kapitel 3.2 sowie Anlagen 3.7a und 3.8a). Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin zugunsten der Variante 5 ist tragfähig, die vom Einwender präferierten Varianten stellen sich für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar. Wegen Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 3.3.1 verwiesen. Darüber hinaus ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin die zur Minimierung der Eingriffe in die landwirtschaftlichen Nutzflächen vorgeschlagene Führung der RTW auf „Stelzen“ anstelle der vorgesehenen Dammbauwerke mit Verweis auf die beträchtlichen Mehrkosten abgelehnt hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. November 2011 – 9 A 23/10 –, BVerwGE 141, 171-196).

12. NE 11

Die anwaltlich vertretene Einwenderin ist Eigentümerin der in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten, von dem Vorhaben beanspruchten Grundstücke in der Gemarkung Eschborn¹⁵:

Lfd. Nr.	GEV	Flur	Flurstück	Größe m ²	Erwerb m ²	VIA ¹⁶ m ²	DS ¹⁷ m ²	Bemerkungen
070.15	10.07C	36	42/5	66		66		Baustelleneinrichtung
070.16	10.07C	36	52/27	2.635	1.440 225	85 922 790	0 130 250	Bahnanlage, Weg, LBP-Maßnahme Arbeitsraum, Baustel- leneinrichtung Leitung, Brücke, Er- schließung

¹⁵ Blaeintragungen stellen Änderungen im Zuge der 1., Grüneintragungen Änderungen im Zuge der 3. Planänderung dar.

¹⁶ Vorübergehende Inanspruchnahme

¹⁷ Dauernd zu belastende Fläche

070.18	10.07C	36	24/5	256	15 0	241 256		Weg Arbeitsraum, Baustelleneinrichtung
070.87	10.07C	36	28/5	784		784		Arbeitsraum, Baustelleneinrichtung
070.94	10.07C	36	42/8	27		27		Arbeitsraum, Baustelleneinrichtung
070.95	10.07C	36	56/28	2.553		2.553		Arbeitsraum

Abgesehen von dem Flurstück 42/8 sind die vorgenannten Flurstücke Teil des Parkplatzes „An den Drei Steinen“ in Eschborn. Wie aus der obigen Darstellung ersichtlich wird, hat die Vorhabenträgerin ihre Planung im Verlauf des Anhörungsverfahrens optimiert und die Grundstücksinanspruchnahmen sowie den damit einhergehenden dauerhaften Entfall auf ca. 35 Stellplätze minimiert. Eine dauerhafte Überplanung von per Baulast gesicherten Stellplätzen ist mit dem Vorhaben nicht verbunden, so dass das von der Einwenderin angeführte Urteil des OVG Münster vom 19. April 2013 – 20 D 84/12.AK -, juris zur vermeintlichen Notwendigkeit eines Angebots von Ersatzstellplätzen schon aus diesem Grund nicht übertragbar ist.

Die Voraussetzung dafür, dass die Grundstücksflächen südlich des Brückenbauwerkes im Eigentum der Einwenderin verbleiben können, nutzbar bleiben und somit deutlich mehr Stellplätze erhalten werden können, als dies nach der ursprünglichen Planung möglich gewesen wäre, wurden mit den Planänderungen geschaffen. So sieht die Planung der Vorhabenträgerin keinen Erwerb der südwestlich des Brückenbauwerkes betroffenen Grundstücksteilfläche und darüber hinaus zugunsten der Einwenderin eine dingliche Sicherung auf dem Grundstück Gemarkung Eschborn, Flur 36, Flurstück 53/27 vor, mit der die Erschließung ihres Hinterliegergrundstückes gesichert wird. Umgekehrt wird die auf dem Flurstück 52/27 der Einwenderin vorgesehene dingliche Sicherung, soweit sie ein Wegerecht (Erschließung) vorsieht, zugunsten der Eigentümerin der Fläche 26/1 erforderlich, um die Erschließung dieses Flurstückes sicherzustellen.

Soweit die Einwenderin in diesem Zusammenhang vorträgt, die zur Erschließung des Flurstückes 26/1 vorgesehene dauernde Belastung ihres Grundstückes 52/27 diene nicht der Verwirklichung des Vorhabens und sei dafür nicht unverzichtbar, übersieht sie, dass mit der Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Mit der Planfeststellung hat eine umfassende Bewältigung der durch sie aufgeworfenen Konflikte zu erfolgen. Ohne die vorgesehenen dauernden Belastungen der vorgenannten Grundstücke zugunsten Dritter, einer

in der Planfeststellung – bspw. im Hinblick auf die Sicherung von Leitungen der Ver- und Versorgungsunternehmen – üblichen Regelung, wären die jeweiligen Hinterliegergrundstücke nicht mehr erschlossen und folglich nicht mehr nutzbar. Die dingliche Belastung ist im Vergleich zu dem ansonsten erforderlichen Erwerb der nicht mehr erschlossenen Flächen der mildere Eingriff in das Eigentum. Eine andere Möglichkeit der Erschließung der südwestlich des Brückenbauwerkes gelegenen Teilfläche des Flurstücks 26/1 ist entgegen der Auffassung der Einwenderin nicht gegeben. Über das von ihr angeführte Flurstück 43/3 kann diese Teilfläche des Grundstücks nach Verwirklichung der RTW nicht mehr erreicht werden. Letztlich ist entgegen der Darstellung der Einwenderin auf dem Flurstück 53/27 in analoger Weise zu dem Flurstück 52/27 eine dauernde Belastung zwecks Erschließung geplant und in dem Grunderwerbsplan 10.07c auch eingetragen. Sie dient erkennbar der Erreichbarkeit der Grundstücksteile Dritter, die als Folge des RTW-Brückenbauwerkes nicht mehr anderweitig erschlossen sind. Die vermeintliche Ungleichbehandlung der betroffenen Grundstückseigentümer vermag die Planfeststellungsbehörde insoweit nicht zu erkennen.

Die Durchfahrtshöhe unter dem Brückenbauwerk beträgt in dem maßgeblichen Bereich – vorbehaltlich der Ausführungsplanung – zwischen 2,50 und 2,95 m (tatsächlicher Lichtraum), so dass eine Nutzung der jenseits des Brückenbauwerkes gelegenen Grundstücksteilflächen für Pkw und Transporter ohne besondere Bauformen möglich bleibt.

Im Übrigen ist die dingliche Sicherung des Flurstücks 52/27 im Umfang von 130 m² für den Zugang zur Hebeanlage der geplanten Tiefenentwässerung und zum Bauwerk sowie das Leitungsrecht für die geplante Tiefenentwässerung vorgesehen. Eine Einschränkung in der Nutzung zum Zwecke des Parkens erfolgt insoweit nicht.

Eine weitere Minimierung der Betroffenheit wäre nur bei dem von der Vorhabenträgerin angeregten, bislang aber nicht vollzogenen Grundstückstausch (vgl. dazu C. III. 5.2) oder bei Realisierung einer anderen Trassenvariante möglich.

Angesichts der Flächenkonkurrenz im Umfeld der Düsseldorfer Straße stehen keine Flächen zur Verfügung, die zur Kompensation der entfallenden Stellplatzflächen herangezogen werden könnten. Das Erfordernis einer Stellplatzzahl im heute gegebenen Umfang ist aber aufgrund mehrfacher Inaugenscheinnahmen des Parkplatzes auch mehr als zweifelhaft.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Variantenprüfung den Konflikt mit dem Parkplatz erkannt und mit dem ihm zukommenden Gewicht in ihre Erwägungen eingestellt. Sie hat aber aus tragfähigen Gründen der planfestgestellten Variante den Vorzug gegenüber den Varianten eingeräumt, die keine oder lediglich eine geringere Betroffenheit des Parkplatzes auslösen. Auf die diesbezüglichen Darlegungen im Erläuterungsbericht

(vgl. Anlage 1.1c, Kapitel 3.3) sowie die Ausführungen unter C. III. 3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Vielmehr ist die Inanspruchnahme der Grundstücke im verbleibenden Umfang erforderlich, um das im überwiegenden öffentlichen Interesse stehende Vorhaben einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen – ggf. auch gegen den Willen der Eigentümer – realisieren zu können (enteignungsrechtliche Vorwirkung).

Es ist zwar zutreffend, dass die Nutzung der Parkplatzfläche entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplans erfolgt. Die Planung der Vorhabenträgerin ist jedoch nicht daran gebunden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Darlegungen unter C. III. 4.3.2 verwiesen. Auf die bestehenden Bebauungspläne hat die Vorhabenträgerin so weit als möglich Rücksicht genommen. Eine weitere Optimierung der Planung ist nicht möglich (vgl. C. III. 4.3.3).

Für die Dauer der Bauzeit im Bereich der Grundstücke der Einwenderin, die voraussichtlich 2,5 Jahre betragen wird, entfallen 90 Stellplätze. Eine Ersatzfläche in dem noch ungenutzten Baufeld des 2. Bauabschnittes der RTW macht es möglich, dass diese Stellplätze teilweise und eingriffsnah kompensiert werden können. Insgesamt können den vom Stellplatzentfall Betroffenen dort ca. 220 Parkplätze ersatzweise eingerichtet werden (vgl. A. V. 18.1). Damit kann der Entfall eines Großteils aller im Bereich des Parkplatzes „An den Drei Steinen“ bauzeitlich in Anspruch genommenen Stellplätze (ca. 310) kompensiert werden. Ein vollständiger 1:1-Ersatz ist jedoch nicht möglich.

Sofern Anpassungen auf den verbleibenden Stellplatzflächen bauzeitlich bzw. dauerhaft erforderlich werden, so sind diese von der Vorhabenträgerin im Einvernehmen mit der Einwenderin abzustimmen und auszuführen (vgl. A. V. 18.1 und A. V. 18.3).

Die mit der Grundstücksinanspruchnahme einhergehenden Entschädigungsfragen sind einer Regelung im Wege der Planfeststellung nicht zugänglich, sondern werden im nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahren behandelt. In diesem Verfahren werden nicht nur die Entschädigungen für die Inanspruchnahme von Grund und Boden geregelt, sondern es wird auch über ggf. entstehende Mietmindereinnahmen als Folge des Entfalls von Stellplätzen zu entscheiden sein (vgl. C. III. 21).

Sofern die Einwenderin als Folge der bauzeitlichen Immissionsbelastung empfindliche Einschränkungen in der Büronutzung ihrer Gewerbeimmobilien und damit einhergehend Mietminderungen oder gar Kündigungen und daraus resultierende Mietausfälle befürchtet, ist festzuhalten, dass den berechtigten Belangen durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen im gebotenen Umfang Rechnung getragen wurde. Auf die Nebenbestimmungen unter A. V. 2.4 sowie Kapitel C. III. 6.3 im begründenden Teil wird Bezug genommen. Ein darüber hinausgehender Anspruch auf Ausgleich von mit dem Vorhaben einhergehender (vermeintlicher) Nachteile besteht nicht (vgl. C. III. 21.3).

Dies gilt auch im Hinblick auf den Vortrag, derzeit leerstehende Büroflächen ihrer Gewerbeimmobilie seien in Erwartung der Baustelle nicht zu vermieten, da bloße Gewinnerwartungen keine geschützte Rechtsposition zu begründen vermögen.

Bezüglich der von der Einwenderin darüber hinaus vorgetragenen Argumente ist Folgendes festzuhalten:

Abschnittsbildung

Entgegen der Einschätzung der Einwenderin erfolgte die Abschnittsbildung fehlerfrei. Auf die Darlegungen unter C. III. 2 wird insoweit Bezug genommen. Das von der Einwenderin unter Bezugnahme auf ein Urteil des OVG Lüneburg vom 26. August 2016 (Az: 7 KS 41/13) angenommene Erfordernis, alle Abschnitte eines Gesamtvorhabens seien nach einem einheitlichen Fachplanungsregime festzustellen, existiert nicht. Für die Frage des anzuwendenden Fachplanungsrechtes kommt es nur auf die Qualifizierung der zu bauenden oder zu ändernden Anlage an, nicht auf die darauf verkehrenden Fahrzeuge. Das hängt mit der Anlagenbezogenheit des Planfeststellungsrechtes zusammen, die ihrem Herkommen nach vornehmlich den Grunderwerb für deren Bau ermöglichen soll (Wysk, Weitere Neuigkeiten aus der Leipziger eisenbahnrechtlichen „Werkstatt“, UPR 11/2020, S. 431 f. mit Bezug auf das Urteil des BVerwG vom 11. April 2019 – 3 C 19.16 -, juris, mit dem die vorgenannte Entscheidung des OVG Lüneburg revidiert wird). Es ist folglich nicht ausgeschlossen, dass ein Abschnitt des Gesamtvorhabens nach Eisenbahnrecht (RTW PFA Süd 1) und die anderen Abschnitte nach Personenbeförderungsrecht planfestzustellen sind. Dem vom BVerwG zu beurteilenden Vorhaben, der Bedienung der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn durch Straßenbahnfahrzeuge der Bremer Stadtbahn, lag ein vergleichbarer Fall zugrunde (Planfeststellung nach PBefG auf Bremer Stadtgebiet, Planfeststellung nach AEG in Niedersachsen).

Verstoß gegen das Abwägungsgebot

Die von der Einwenderin vorgetragenen Mängel in der Abwägung bestehen nicht. Wie bereits dargelegt, hat die Vorhabenträgerin die Belange der Einwenderin in die Variantenprüfung eingestellt, diese aber in der Gesamtschau der widerstreitenden Belange zurückgestellt. Dieser Umstand vermag eine abwägungsfehlerhafte Variantenauswahl nicht zu begründen. Es ist vielmehr das Wesen jedes Abwägungsvorgangs, dass kollidierende Belange gegeneinander abzuwägen sind und dabei die Bevorzugung des einen notwendigerweise die Zurückstellung eines anderen Belangs bedingt (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. Februar 1975, DVBl 1975, 713). Entgegen der Einschätzung der Einwenderin hat die Vorhabenträgerin in ihrer Abwägung auch die Eingriffe in das Eigentum berücksichtigt. Die Einwenderin verkennt aber, dass auch mit anderen Varianten in unterschiedlich starkem Maße Eingriffe in das Eigentum Dritter verbunden wären und die Eigentumseingriffe, auch wenn ihnen ein besonderes Gewicht beizu-

messen ist, nur einen Abwägungsposten darstellt. Die nachfolgende Bewertungsmatrix (Abbildung 6) macht deutlich, dass die Vorhabenträgerin eine differenzierte Bewertung von 8 verschiedenen Varianten vorgenommen hat und aus nachvollziehbaren Erwägungen zu dem Ergebnis kam, dass die Variante 8 als Vorzugsvariante weiterverfolgt wird.

Bewertungskriterien der Variantenuntersuchung Eschborn West bis Sossenheim	Variante 1 RegFNP BAB A 66 Süd	Variante 2 BAB A 66 Süd, östl. Querung AD Eschborn (Tunnel)	Variante 3 BAB A 66 Süd, westl. Querung AD Eschborn (Brücke)	Variante 4 BAB A 66 Süd, Querung BAB A 66 eng westl. AD Eschborn (Brücke)	Variante 5 BAB A 66 Nord, Querung AS Eschborn (Brücke)	Variante 6 BAB A 66 Nord, Querung AS Eschborn eng an BAB A 66 (Brücke)	Variante 7 BAB A 66 Nord, Umfahrung AS Eschborn	Variante 8 BAB A 66 Nord, Umfahrung AS Eschborn, Bündelung
Verkehrlicher Nutzen / Erschließungswirkung	+	+	+	+	+	+	+	+
Auswirkungen auf Siedlungsstrukturen und Gewerbegebiete	0	-	-	0	+	+	+	+
Betroffenheiten von Planungen Dritter / private und kommunale Entwicklungsziele	0	-	0	+	+	+	+	+
Flächeninanspruchnahme / landwirtschaftliche Belange	0	+	++	0	-	-	-	0
Naturschutzfachliche Belange einschließlich wasserrechtlicher Belange	-	-	-	-	0	0	0	0
Eisenbahntechnische und -betriebliche Belange	0	0	0	0	0	0	0	0
Bautechnische Belange	--	--	-	-	0	-	+	+
Auswirkungen auf Leitungstrassen	--	-	-	-	-	-	-	-
Zusammenfassende Bewertung	●	●	●	●	●	●	●	●

Abbildung 6: Bewertungsmatrix Variantenuntersuchung Eschborn West bis Sossenheim, Quelle: RTW, Planfeststellungsunterlagen, Erläuterungsbericht, Kapitel II. 3.3.4.9, 2023

Es kommt hinzu, dass die Vorhabenträgerin ihre Planung im Verlauf des Anhörungsverfahrens optimiert und damit die Beeinträchtigungen für die Einwenderin weiter minimiert hat, so dass das Bewertungskriterium „Flächeninanspruchnahme“ mit Blick auf die Einwender eher noch günstiger zu beurteilen ist. Vollständig neue Varianten waren nicht zu untersuchen, zumal die Einwenderin diese Forderung lediglich in den Raum stellt, ohne darzulegen, wie solch eine Variante hätte aussehen können. Der Planfeststellungsbehörde drängt sich keine weitere Variante auf, die zu untersuchen gewesen wäre.

Entgegen der Ansicht der Einwenderin erfolgte auch die Gewichtung der einzelnen Belange bei den unterschiedlichen Varianten in nicht zu beanstandender Weise. So wurde hinsichtlich der Lärmauswirkungen zulässiger Weise differenziert, dass mit der Variante 2 und 3 schützenswerte Wohnbebauung betroffen ist, während die Variante 8 lediglich ein weniger schutzbedürftiges Gewerbegebiet berührt. Unabhängig davon gewährleistet die Vorhabenträgerin den gebotenen Immissionsschutz (vgl. dazu C. III. 6). Für die Gewerbeimmobilien der Einwenderin bestehen jedoch weder aus dem Aspekt der Lärmvorsorge noch aus dem der Gesamtlärmbelastung Ansprüche auf Schallschutz.

Variantenwahl im Hinblick auf die Sicherung landwirtschaftlicher Nutzflächen

Entgegen der Ansicht der Einwender ist der öffentliche Belang der Landwirtschaft auch unterhalb der Schwelle der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe als Abwägungsposten in die Variantenwahl einzustellen.

Die diesbezüglichen Erwägungen der Vorhabenträgerin sind nachvollziehbar und vollständig in die Abwägung eingeflossen. Der Vortrag der Einwenderin, der Umstand, dass mit den Varianten 2 und 3 keine Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen einhergingen, sei unberücksichtigt geblieben, erschließt sich angesichts der vorstehenden Bewertungsmatrix nicht. Soweit die Einwenderin im Hinblick auf die Bewertung der Varianten 5 und 6 in Abrede stellt, dass die Betroffenheit landwirtschaftlicher Nutzfläche durch die Bündelung mit der BAB 66 deutlich geringer ausfällt, ist diese Einschätzung nicht nachvollziehbar. Es liegt auf der Hand, dass ein Abrücken der Trasse von der BAB 66 unweigerlich zu einer größeren Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzfläche führt. Dementsprechend wurde die Variantenwahl von den Landwirtschaftsbehörden und den landwirtschaftlichen Interessenvertretern in diesem Bereich auch nicht moniert. Die Situation im Bereich Eschborn-Ost, die von der Einwenderin als Vergleich herangezogen wurde, ist eine gänzlich andere. Denn hier war zu bewerten, wie sich das Abrücken von bzw. das Heranrücken an die BAB 5 in der Zusammenschau mit der notwendigen Überführung der BAB 5 und dem Einschleifen in bzw. der Ausfädelung aus der Eisenbahnstrecke 3611 in Bezug auf die direkte und indirekte Betroffenheit landwirtschaftlicher Nutzfläche auswirkt. Diesem Umstand und den diesbezüglichen Forderungen der Landwirtschaftsbehörden und des landwirtschaftlichen Berufsstandes tragen die diesbezüglichen Ausführungen in der – aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlichen (vgl. C. III. 14.1) – Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse zu den Varianten im Bereich von Eschborn-Ost Rechnung. Losgelöst von den vorstehenden Erwägungen hätte aber auch eine andere Bewertung der Varianten 5 und 6 im Hinblick auf die landwirtschaftlichen Betroffenheiten diesen Varianten nicht dazu verhelfen können, dass sie in der Gesamtbewertung besser als die Vorzugsvariante einzustufen gewesen wären (s. Bewertungsmatrix).

BE-Flächen / Rechtswidrige Inanspruchnahme der Flurstücke 24/5 und 42/5

Die vorgesehenen Baustellenflächen auf den Grundstücken der Einwenderin sind als Arbeitsraum und Baustelleneinrichtung im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens bzw. der zu errichtenden Ingenieurbauwerke örtlich gebunden und unabdingbar. Die von der Einwenderin angeführte Rechtsprechung des BVerwG, wonach Varianten zu betrachten seien, bezieht sich auf die Errichtung einer Baustraße und ist auf den gegenständlichen Sachverhalt nicht übertragbar. Die unmittelbar der Errichtung der RTW-Trasse und der Bauwerke dienenden Bauflächen können nicht an gänzlich anderer Stelle vorgehalten werden.

Die vorgenannten Flurstücke werden nach Optimierung der Planung nur noch als Arbeitsraum und für die Baustelleneinrichtung benötigt. Diese Inanspruchnahme ist erforderlich und kann nicht weiter minimiert werden.

Der Umstand, dass die vorgenannten Flächen seitens der Stadt Eschborn als Ersatzland für die Inanspruchnahme eines anderen Grundstückes der Einwenderin zur Verfügung gestellt wurden, ist im Kontext der Planfeststellung ohne Relevanz. Die lediglich bauzeitliche Inanspruchnahme der Flächen steht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ihrer Eignung als dauerhafte Ersatzfläche auch nicht entgegen.

13. NE 12

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 und Verbesserung 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. Das vom Einwender vorgetragene Interesse, die RTW-Planung so auszugestalten, dass in Zukunft unter Nutzung der S-Bahnstrecke eine Verlängerung der U 6 (jetzt: U 7) bis Bad Homburg möglich bleibt, ist jedoch allgemeiner Art und nicht als spezielles Individualinteresse (gerade) des Einwenders in die Abwägung einzustellen (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).

Unabhängig davon entspricht die vom Einwender angesprochene Verlängerung der U 6 nicht dem mit dem Bau der RTW verfolgten Planungsziel, so dass die diesbezüglich aufgeworfenen Fragen keiner Prüfung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens bedurften.

14. NE 13

Die in einer Bürgerinitiative zusammengeschlossenen Einwender sind im Dunantring 80 bis 113 wohnhaft und machen geltend, aufgrund des vorgesehenen Brückenbauwerkes über die BAB 66 und die dadurch bedingten geringen Abstände zwischen der Betriebsanlage und ihren jeweiligen Anwesen direkt betroffen zu sein.

Insoweit ist zunächst festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin den PFA Nord im Zuge der 1. Planänderung verkürzt, das Brückenbauwerk über die BAB 66 in Gänze in den PFA Mitte verschoben und damit den diesbezüglichen Forderungen der Einwender Rechnung getragen hat (vgl. dazu C. III. 2.).

Soweit die Einwender die Zielsetzungen der Planung und deren Rechtfertigung in Zweifel ziehen, wird zunächst auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 1 verwiesen. Die Umsteigefreiheit einer Verbindung im ÖPNV und die damit erreichbare Verkürzung der Transportzeit ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal (vgl. C. III. 1.2). Die in diesem Zusammenhang von den Einwendern vorgetragene Zweifel bezüglich der Entscheidung für das Konzept einer Zweisystemstadtbahn und die unterbreiteten alternativen Verkehrskonzepte sind einer Überprüfung im Wege der Variantenprüfung nicht zugänglich. Zur Begründung wird auf die ausführlichen Darlegungen unter C. III. 3 Bezug genommen. Hinsichtlich der Vorschläge betreffend den Ersatz der RTW durch Buslinien sei ergänzend auf Folgendes hingewiesen: Der pünktlichen Abwicklung von Busverkehren sind aufgrund des Umstandes, dass sie, wenn überhaupt, nur abschnittsweise vom übrigen Straßenverkehr unabhängig durchgeführt werden können, Grenzen gesetzt. Das zugelassene Vorhaben mit einem vom übrigen Verkehr unabhängigen Bahnkörper dient dagegen der Leistungssteigerung des ÖPNV durch Erhöhung der Zuverlässigkeit und leistet auch insoweit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV.

Zu dem Einwand, das prognostizierte Fahrgastaufkommen sei mit den zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeugen von angenommenen 750 Sitz- und Stehplätzen nicht zu bewältigen, so dass die vorgesehene Konzeption zur Erreichung der Planungsziele ungeeignet sei, ist nochmals herauszustellen, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Bewertung der Rechtfertigung des Vorhabens nicht entscheidungstragend auf die der Standardisierten Bewertung entnommenen Zahlen der Fahrgastprognose abgestellt hat. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass die Gestaltung der Betriebsanlagen, bspw. im Hinblick auf die Bahnsteiglängen und die Annahmen der Gutachten, bspw. in Bezug auf die Anzahl der prognostizierten Fahrten und die eingesetzten Fahrzeuge in den schall- und erschütterungstechnischen Gutachten, realistischen Annahmen genügen. Das von den Einwendern angestellte Rechenexempel vermag daran keine Zweifel zu begründen. Weshalb die Fahrzeugkapazität der zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge, die laut Erläuterungsbericht bei einem 100 m-Zug ca. 780 Plätze betragen wird, angesichts von jeweils 64 Fahrten im Tag- und jeweils 20 Fahrten im Nachtzeitraum auf den beiden Linien nicht ausreichend sein sollte, um das prognostizierte Fahrgastaufkommen abzuwickeln, erschließt sich nicht. Der Berechnung der Einwender liegen abgesehen davon, dass sie die Fahrgastfluktuation zwischen den Haltepunkten unberücksichtigt lässt, mehrere Denkfehler zugrunde. Einerseits berücksichtigt sie nicht, dass die Fahrgastzahlen beide Fahrtrichtungen betreffen und demzufolge in der von ihr genannten Zeit die doppelte Anzahl von Zügen unterwegs ist. Andererseits ist der aus ihrer Berechnung gezogene Schluss, für 7 Stunden Betriebszeit könne wegen Überlastung kein Fahrgast in Richtung Flughafen mitfahren, falsch. Das Gegenteil ist der Fall. Die ungeeigneten Berechnungsannahmen der Einwender zugrunde legend,

würden in den verbleibenden 7 Stunden Betriebszeit die RTW-Fahrzeuge leer in Richtung Flughafen fahren, weil das prognostizierte Fahrgastaufkommen bereits abgewickelt wurde.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung, die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Vorhabens sind keine Aspekte, die im Zuge der Planfeststellung zu überprüfen wären (vgl. C. I. 6, C. III. 1.3). Entsprechendes gilt in Bezug auf die Fahrpreisgestaltung des RMV. Die von den Einwendern aufgeworfene Frage, welche Lenkungsinstrumentarien geeignet wären, um der durch den Straßenverkehr verursachten Luftverschmutzung entgegenzuwirken, kann nicht durch die Planfeststellungsbehörde, sondern muss durch den Gesetzgeber beantwortet werden. Festzustellen bleibt allerdings, dass die Bundesregierung in ihrem auf § 9 Abs. 1 S. 2 KSG beruhenden Klimaschutzprogramm für den Verkehrssektor zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene vorsieht (vgl. dazu auch C. III. 7).

Zur Rechtmäßigkeit des Auseinanderfallens von Vorhabenträgerin und Betreiberin des Verkehrs wird auf Kapitel C. I. 2 verwiesen. Beim Schienenpersonennahverkehr im Sinne des § 2 Abs. 2 HÖPNVG ist das Auseinanderfallen von Infrastrukturunternehmen und Verkehrsunternehmen aufgrund der regelmäßig bestehenden Verpflichtung zur Durchführung von Vergabeverfahren für das Erbringen der Verkehrsleistung im Übrigen keineswegs ungewöhnlich.

Soweit die unabhängige und objektive Entscheidungsfindung durch das Regierungspräsidium Darmstadt als Teil der hessischen Landesverwaltung angezweifelt wird, weil das Land Hessen einer der Gesellschafter der RTW GmbH ist, ist festzuhalten, dass die auch in anderen Bereichen des Fachplanungsrechtes durchaus übliche Konstellation (Eisenbahn-Bundesamt entscheidet über Planungen der zu 100 % im Eigentum des Bundes stehenden DB AG, das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen entscheidet über Anträge der Landesbehörde Hessen Mobil) die verfahrensrechtliche Sicherung der für eine sachgerechte Abwägung notwendigen Distanz und Neutralität innerhalb der öffentlichen Verwaltung nicht zu beeinträchtigen vermag. Das BVerwG geht sogar so weit, eine Identität zwischen planender und entscheidender Behörde nicht zu beanstanden, weil eine Trennung weder durch das Rechtsstaatsprinzip noch durch den Grundsatz eines fairen Verfahrens rechtlich geboten sei (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. April 1987 – 4 B 73/87 –, juris, Rn. 4, entschieden für die zwischenzeitlich überholte Konstellation, dass sowohl die Planung als auch die Planfeststellung von Eisenbahnbetriebsanlagen durch die damalige Deutsche Bundesbahn erfolgte).

15. NE 14

Der Einwender hat sich die Argumente der Bürgerinitiative zu Eigen gemacht, so dass auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. V. 14 verwiesen wird.

Darüber hinaus hat der Einwender spezielle Einwendungen vorgetragen. So fordert er, die Station Dunantsiedlung zur Vermeidung der mit dieser Station einhergehenden betriebsbedingten Lärmbelastung auf die nördliche Seite der BAB 66 zu verlegen. Insofern stellt sich zunächst einmal die Frage nach der Einwendungsbefugnis, denn mit dem – verkürzten – PFA Nord werden insoweit keine Zwangspunkte geschaffen, die die vom Einwender angeregte, den PFA Mitte betreffende Verschiebung der Station erschweren oder gar unmöglich machen würde. Der Einwender kann daher zur Verfolgung seiner diesbezüglichen Rechtsinteressen auf das Verfahren für den PFA Mitte verwiesen werden. Unabhängig davon könnte die vom Einwender angeregte Verlegung der Station nicht den ihr zugedachten Zweck erfüllen. Haltestellen sind im Einzugsgebiet von Wohn- und Arbeitsstätten, Freizeiteinrichtungen u. a. vorzusehen, um Wege kurz zu halten und so zu gewährleisten, dass die Station angenommen wird. Der Vorschlag des Einwenders sieht dagegen unabhängig von anderen Gesichtspunkten die Verortung der Station im Bereich der freien Feldflur vor. Bestrebungen zur Entwicklung des Gebietes existieren nicht. Die Erschließungsfunktion der Station ist daher nicht bzw. nur deutlich schlechter gewährleistet. Ein gänzlicher Verzicht auf die Station Dunantsiedlung ist ebenso wenig zielführend, weil diese Station im Einzugsbereich bestehender Wohnbebauung geplant ist und damit für die RTW eine wichtige Verkehrsbedeutung und –funktion hat.

Die mit der 1. Planänderung einhergehende Verschiebung der Abschnittsgrenze hat sowohl im Hinblick auf die Lärmvorsorge als auch in Bezug auf die Gesamtlärmbelastung zur Folge, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Geräuscheinwirkungen auf die Dunantsiedlung einheitlich im Abschnitt Mitte abgehandelt werden können (vgl. dazu C. III. 2), was sachdienlich ist und gerade auch der Wahrung der Rechte des Einwenders dient. Da sich aus dem verkürzten Abschnitt Nord keine rechtlich relevanten Auswirkungen auf die betriebsbedingte Lärmbelastung der Dunantsiedlung (mehr) ergeben, können die diesbezüglichen Einwendungen für erledigt erklärt werden. Eine Behandlung erfolgt im Planfeststellungsverfahren für den PFA Mitte, in dem der Einwender vergleichbare Einwendungen erhoben hat.

Unabhängig von der Frage, ob aufgrund der Verkürzung des Planfeststellungsabschnitts eine Betroffenheit des Einwenders noch besteht, wird den Anforderungen an den bauzeitlichen Immissionsschutz mit den der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen im gebotenen Umfang Rechnung getragen (vgl. A. V. 2.4 und C. III. 6.3).

Entgegen der Ansicht des Einwenders sieht die Planfeststellungsbehörde keine Besorgnis der Befangenheit des mit den Immissionsschutztechnischen Untersuchungen beauftragten Büros. Es handelt sich dabei um eine akkreditierte Messstelle im Sinne des § 29b BImSchG. Die Akkreditierung darf nur vergeben werden, wenn u. a. die erforderliche Fachkunde, Unabhängigkeit und Zuverlässigkeit gegeben ist. Die Behauptung des Einwenders bleibt unbegründet. Die Prüfung der Planfeststellungsbehörde ergab keine Anhaltspunkte dafür, dass das Gutachten Berechnungsfehler aufweist oder in sonstiger Weise nicht methodengerecht erstellt worden sein könnte.

Soweit der Einwender eine andere Trassierung über Rödelheim unter Aussparung sämtlicher Haltepunkte in Eschborn vorschlägt, ist festzuhalten, dass damit wesentliche Zielsetzungen der RTW, nämlich eine Anbindung der Gewerbestandorte in Eschborn mit beträchtlichem Fahrgastaufkommen nicht erreicht werden könnten. Die Vorhabenträgerin hat diese großräumige Variante daher zu Recht in einem frühen Verfahrensstadium verworfen.

Die aus Sicht des Einwenders gebotenen Maßnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Sicherheit (Videoüberwachung der Stationen und Haltepunkte) sind nicht planfeststellungsrelevant, so dass im Rahmen der Planfeststellung nicht darüber befunden werden muss. Entsprechendes gilt für die Bestückung der Haltepunkte und Stationen mit Müllbehältnissen. Toiletten sind keine Betriebsanlagen von Eisenbahnen und Straßenbahnen. Werden sie – in Abhängigkeit von Verkehrsfunktion und Fahrgastaufkommen – in Bahnhofs- und Stationsbauwerken oder im Umfeld von Stationen vorgesehen, handelt es sich um eine eisenbahn-/straßenbahnfremde Nutzung.

Die Annahme des Einwenders, die Einrichtung der Station Dunantring führe zu einer Vermüllung, die eine Anhebung der Straßenreinigungsgebühren nach sich zöge, betrifft erstens nicht den verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt, ist zweitens spekulativ und beschreibt drittens eine gesellschaftliche Problematik, die in dem Planfeststellungsverfahren nicht gelöst werden kann und muss. Sofern eine Vermüllung eintritt, was ungewiss ist, hat diese ihre Ursache nicht in der Errichtung der Station selbst, sondern ist auf ihre nicht bestimmungsgemäße Nutzung zurückzuführen, von Dritten zu verantworten und die daraus resultierenden Folgen können dementsprechend dem Vorhaben bzw. der Vorhabenträgerin nicht zugerechnet werden.

Im Hinblick auf die vermeintlichen Mängel des Verfahrens zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und die daraus abgeleitete Forderung einer Wiederholung dieses Verfahrens wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. I. 6.2 verwiesen.

16. NE 15

Der Wortlaut der Einwendung ist identisch mit der Einwendung NE 14, so dass auf die Darlegungen unter C. V. 15 verwiesen wird.

17. NE 16

Der Einwender wendet sich mit seinem Vorbringen gegen die zur Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung vorgesehene Inanspruchnahme der in seinem Eigentum stehenden Grundstücke Gemarkung Eschborn, Flur 29, Flurstücke 15 und 16/1.

Die im Zuge der Änderung des Planes vorgenommenen Änderungen des Kompensationskonzeptes haben zur Folge, dass die Inanspruchnahme der vorgenannten Grundstücke entfallen ist.

Die Einwendung hat daher ihre Erledigung gefunden.

18. NE 17

Die Stellungnahmen der Beteiligten befassen sich mit den nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die landwirtschaftlichen Belange. Kritisiert werden insbesondere die Variantenwahl im Abschnitt Praunheim bis Eschborn-Ost, die die gebotene Minimierung der Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzfläche vermissen lasse sowie der regionalplanerisch abgestimmten Trasse entgegenstehe. Gefordert wird stattdessen eine Variantenentscheidung zugunsten der Variante 8 sowie der Verzicht auf die Abstellanlage Eschborn-Ost. Bemängelt werden auch die fehlende Aktualität und die unterbliebene Fortschreibung der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse. Zur Begründung, weshalb die Argumente nicht verfangen und den daraus abgeleiteten Forderungen nicht entsprochen wurde, wird auf die ausführlichen Darlegungen unter C. III. 3, insbesondere C. III. 3.3.1, C. III. 4.2 sowie C. III. 14 Bezug genommen. Ergänzend wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Realisierung des Vorhabens nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie die lokalen klimatischen Verhältnisse (Beeinträchtigung Frischluftzufuhr und Kaltluftschneise) haben wird (vgl. dazu C. II. 5.5 und C. II. 5.6). Vielmehr ist zu konstatieren, dass die RTW einen Beitrag zum Klimaschutz leistet, indem Verkehr auf den klimafreundlichen Verkehrsträger „Schiene“ verlagert wird (vgl. C. III. 7).

Die in der Einwendung vom 24. März 2023 geäußerte Annahme, mit der 2. Änderung des Plans komme es zu einer Zunahme der Flächeninanspruchnahme für die ohnehin abgelehnte Abstellanlage Eschborn-Ost als Folge der Verbreiterung der Bedienstege und der vorgesehenen Stellplätze ist unzutreffend. Der vorgesehene Abstand zwischen den abzustellenden Zügen bietet auch für die verbreiterten Stege einen ausreichenden Lichtraum, so dass der Flächenumfang der Abstellanlage gleichbleibt. Auch die angesprochenen Stellplätze für Bedienstete werden in „gefangenen Inselflächen“ angeordnet, die für die Verwirklichung der Anlage ohnehin zur Inanspruchnahme vorgesehen waren.

Soweit die Beteiligte die mit der 2. Änderung des Plans vorgesehene Anpassung des Baustraßenkonzeptes „parallel zum Fasanenweg“ moniert, ist zunächst festzuhalten, dass es sich dabei um die Nutzung des bereits bestehenden Fasanenweges selbst handelt. Ausweislich der Grunderwerbsunterlagen werden ausschließlich bereits bestehende Wegeflächen für die bauzeitliche Nutzung vorgesehen. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen erfolgt dagegen nicht. Damit wird dem Anliegen des Einwenders nach einer möglichst „flächensparenden Logistik“ Genüge getan. Nach den Darlegungen der Vorhabenträgerin ist die bauzeitliche Inanspruchnahme des Fasanenwegs für die Andienung des Baufeldes zwischen dem Westerbach und dem S-Bahnhaltepunkt Eschborn Süd unerlässlich, da keine andere Querungsmöglichkeit für den Westerbach zur Verfügung steht. Eine Andienung des Baufeldes über die Ortslage von Eschborn (Unterortsstraße nördlich der L 3005) wurde aufgrund der dichten Bebauung und der durch den Baustellenverkehr entstehenden Emissionen verworfen. Diese Bewertung der Vorhabenträgerin ist nachvollziehbar und tragfähig.

Der Forderung, die Änderung der Kompensationsplanung im Hinblick auf die Maßnahme K9 „Kombinationsbrachen (Bunt- und Schwarzbrachen)“ aufzugeben und stattdessen zu den Felderchenfenstern zurückzukehren, kann nicht entsprochen werden. Zur Begründung für die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare und von der zuständigen oberen Naturschutzbehörde mitgetragene Entscheidung, die Kompensationsplanung umzustellen, wird auf die Darlegungen unter C. III. 14.1 sowie die ausführliche Begründung in Anlage 3, Kapitel 2 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Anlage 19.2c) verwiesen.

Den vorgetragenen Existenzgefährdungen ist die Planfeststellungsbehörde nachgegangen. Unabhängig von der Frage, ob eine Gefährdung der Existenzen tatsächlich gegeben ist, hat die Vorhabenträgerin geeignete Angebote unterbreitet, mit denen die Existenz der beiden betroffenen Betriebe gesichert werden kann. Einen eigenen Belang der landwirtschaftlichen Interessenvertretung vermag die Planfeststellungsbehörde jedoch insoweit nicht zu erkennen.

Den Forderungen nach einer frühzeitigen Information der Betroffenen, der dauerhaften Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen und einer Beweissicherung im Hinblick auf Wege-, Flur- und Aufwuchsschäden wird durch die der Vorhabenträgerin unter A. V. 9 auferlegten Nebenbestimmungen sowie die unter A. VI. 4 bestätigten Zusagen im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

19. NE 18

Die Einwenderin ist laut Grunderwerbsverzeichnis Eigentümerin der Grundstücke Gemarkung Eschborn, Flur 29, Flurstücke 49/1 und 50/1 sowie Flur 32, Flurstück 96/1.

Die im Zuge der 1. Änderung des Plans vorgenommenen Änderungen des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes haben zur Folge, dass die Inanspruchnahme der Flurstücke 49/1 und 50/1 – vorgesehen war deren dingliche Sicherung – entfallen ist und die Einwendung insoweit für erledigt erklärt werden kann.

Die bauzeitliche Inanspruchnahme des kompletten Flurstücks 96/1 (629 m²) ist dagegen weiterhin Gegenstand der Planung. Das Grundstück wird als Bestandteil einer insgesamt 7.200 m² großen Baustelleneinrichtungsfläche in unmittelbarer Nähe des geplanten Bauwerkes zur Überführung der Eisenbahnstrecke 3611 mit Errichtung des Haltepunkts *Eschborn-Süd* benötigt.

Die Einwenderin hat das Flurstück zwischenzeitlich veräußert. Die Rechtsnachfolgerin ist in die erhobenen Einwendungen nicht eingetreten, so dass die Einwendung auch insoweit für erledigt erklärt werden kann.

20. NE 19

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Gemarkung Eschborn, Flur 28, Nr. 68/18 und Gemarkung Schwalbach, Flur 34, Nr. 46/2.

Das in Eschborn gelegene, insgesamt 3.692 m² große Grundstück wird mit einer 30 m² großen, randlich gelegenen Teilfläche bauzeitlich benötigt. Die Inanspruchnahme ist erforderlich, um den bereits bestehenden Wirtschaftsweg, über den die Zuwegung zur Baustelle westlich des Überführungsbauwerkes der Eisenbahnstrecke 3611 erfolgen soll, auf die dafür erforderliche Dimensionierung zu verbreitern. Die Nutzung bereits existenter Wege ist sinnvoll und minimiert die Grundstücksinanspruchnahmen Dritter. Die Nutzung eines anderen bereits bestehenden Weges hätte lediglich zur Folge, dass andere Grundstückseigentümer betroffen würden, das Ausmaß der Inanspruchnahme könnte nicht verringert werden. Die Nutzung gerade des in der Planung vorgesehenen Weges hat darüber hinaus den Vorteil, dass die Baustelle auf kürzestem Weg über das klassifizierte Straßennetz erreicht werden kann. Die Planung ist daher sachgerecht; Möglichkeiten einer Minimierung der Grundstücksinanspruchnahme sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Um Bodenverdichtungen der bauzeitlich genutzten Flächen und damit verbundene langfristige Ertragseinbußen zu vermeiden, hat die Vorhabenträgerin verschiedene Vermeidungsmaßnahmen einschl. der Etablierung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung vorgesehen (vgl. Anlage 19.1.1c). Darüber hinaus wurde ihr die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zur Dokumentation möglicher baubedingter Wege-, Flur- und Aufwuchsschäden auferlegt (A. V. 9.1). Sollten Schäden verbleiben, so sind diese – ggf. nach Durchführung eines nachgelagerten Entschädigungsfestsetzungsverfahrens – zu entschädigen.

Das vom Einwender im Verlauf des Anhörungsverfahrens erworbene Grundstück in der Gemarkung Schwalbach wird sowohl für die Betriebsanlage als auch für die Kompensationsmaßnahme K4 (Anlage einer Streuobstwiese), welche auf Flächen umgesetzt wird, die durch die RTW-Trasse diagonal zerschnitten werden, in Gänze beansprucht (Erwerb: 200 m², dingliche Sicherung: 829 m²). Der Voreigentümer hat keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Nach der einschlägigen Rechtsprechung des BVerwG muss der Rechtsnachfolger dieses Votum gegen sich gelten lassen. Allerdings wurde festgestellt, dass die Eintragungen in den Grunderwerbsunterlagen für dieses Grundstück in Teilen unzutreffend waren und im Grunderwerbsverzeichnis sowie dem zugehörigen Grunderwerbssfähnchen des Grunderwerbsplanes die vollständige dingliche Sicherung des Grundstückes vorgesehen, der Erwerb einer Teilfläche dagegen nicht ausgewiesen war. Vor diesem Hintergrund wurde der Einwender nochmals beteiligt und zu der vorgesehenen Inanspruchnahme angehört. Er hat seine im Ausgangsverfahren erhobenen Einwendungen darauf hin auf das neu erworbene Grundstück erweitert.

Der vorgesehene Erwerb des Grundstückes ist für die Errichtung der Betriebsanlage vorgesehen und zur Umsetzung der Variante unumgänglich. Die Planfeststellungsbehörde hat sowohl die grundsätzliche Rechtfertigung des Vorhabens als auch die Variantenwahl der Vorhabenträgerin überprüft. Sie ist dabei zu der Überzeugung gelangt, dass trotz der damit verbundenen Auswirkungen das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt. Die Regionaltangente West ist Bestandteil des Projektes Frankfurt RheinMain^{plus} und damit ein bedeutsames Projekt zur anforderungsgerechten Entwicklung des Schienenverkehrs und zur Gestaltung der Verkehrswende (vgl. C. III. 1).

Die zu Lasten des Grundstücks ausgewiesene dingliche Sicherung ist für die Maßnahme K4 „Anlage einer Streuobstwiese“ vorgesehen, die in der landwirtschaftlich nicht mehr sinnvoll nutzbaren Einschlussfläche zwischen Regionaltangente West und BAB 66 umgesetzt wird. Ihre Inanspruchnahme für die Kompensationsplanung ist daher sinnvoll, da sie die Inanspruchnahme sinnvoll nutzbarer Flächen zum Zwecke der Kompensation der mit der RTW einhergehenden Eingriffe an anderer Stelle entbehrlich macht.

Soweit der Einwender zur Begründung seiner Äußerung vorträgt, die Vorhabenträgerin hätte die Überlegungen der Stadt Frankfurt zur Entwicklung eines neuen Wohngebietes Frankfurt-Nordwest und die damit einhergehenden gegenseitigen Abhängigkeiten in ihre Planung einbeziehen müssen, ist dem zunächst entgegenzuhalten, dass sich die diesbezüglichen Planungen noch immer in einem frühen Stadium befinden. Ob, und wenn ja, in welcher Ausprägung diese städtebauliche Entwicklungsmaßnahme umgesetzt wird, ist nicht absehbar. Im Übrigen ist unklar, welche Abhängigkeiten der beiden Projekte dem Einwender vorschweben. Die verkehrlichen Zielsetzungen des

Vorhabens RTW sind klar beschrieben (vgl. B. III, C. III. 1.2). Für den Stadtteil Praunheim berücksichtigt die Planung die seitens der Stadt Frankfurt am Main beabsichtigte verkehrliche und städtebauliche Entwicklung ungeachtet der Frage, ob der Entwurf des Bebauungsplans 696 „Nördlich Heerstraße“ umgesetzt wird oder das Nutzungskonzept für den Stadtteil Praunheim aufgrund der SEM Frankfurt-Nordwest nochmals eine Änderung erfährt (vgl. C. III. 3.3.1, C. III. 4.3.3). Die verkehrliche Erschließung der westlich der BAB 5 gelegenen Flächen der SEM Frankfurt-Nordwest wird dagegen vom Planungsziel der RTW nicht umfasst.

Entgegen der Einschätzung des Einwenders erfolgt die Planfeststellung auf der zutreffenden fachplanungsrechtlichen Grundlage (vgl. C. I. 1). Die Auffassung, die der RTW zugedachten 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, findet keine Stütze im Gesetz. Vielmehr sind die Definitionen des Schienenpersonennahverkehrs (§ 2 Abs. 12 AEG) und des ÖPNV im Sinne des PBefG (§ 8 Abs. 1 PBefG) deckungsgleich. 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. Ausdrücklich hingewiesen sei in diesem Zusammenhang darauf, dass auch bei einer Planfeststellung der RTW als nichtbundeseigene Eisenbahn nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, wie bspw. im PFA Süd 1 geschehen, das Regierungspräsidiums Darmstadt und nicht etwa das EBA zuständig ist (§ 12 Abs. 2 HEisenbG i. V. m. § 45 Abs. 1 Nr. 7 StVRZustV).

Die von dem Einwender angesprochene Variante 8 wurde von der Vorhabenträgerin eingehend geprüft (s. Anlage 1.1c – Erläuterungsbericht, Kapitel II. 3.2), sie stellt sich aber für die Planfeststellungsbehörde nicht als besser geeignet dar (vgl. C. III. 3.3.1).

21. NE 20

Die Einwender sind laut Grunderwerbsverzeichnis Eigentümer/Miteigentümer der zur Inanspruchnahme vorgesehenen Grundstücke Gemarkung Eschborn, Flur 26, Nr. 81/26, Flur 27, Nr. 30 und 91/6, Flur 28, Nr. 26 und 69/19 sowie Flur 39, Nr. 31.

Mit der 1. Änderung des Plans konnte die Betroffenheit des Flurstücks 81/26 (Größe: 2.159 m²) durch Verzicht auf den Bahnseitenweg erheblich minimiert werden (kompletter Entfall der ursprünglich vorgesehenen Erwerbsfläche von 50 m², vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von nur noch 5 statt 60 m²). In dem verbleibenden Umfang ist eine Inanspruchnahme jedoch als Arbeitsraum für die Errichtung der Betriebsanlage erforderlich.

Auch die Erwerbsfläche des Flurstücks 30 (Größe: 2.926 m²) konnte durch eine Anpassung der technischen Planung reduziert werden (35 statt 60 m²). Der verbleibende Erwerb ist jedoch für die Aufrechterhaltung eines funktionierenden Wirtschaftsweernetzes ebenso erforderlich wie die vorübergehende Inanspruchnahme (1.375 statt 1.350 m²), die als Arbeitsraum und Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der Ausfädelung der RTW aus der Eisenbahnstrecke 3611 dient.

Das Grundstück 91/6 (Größe: 4.880 m²) wird nahezu vollständig für die Errichtung der Betriebsanlage, die Anlage eines notwendigen Wirtschaftsweges sowie in geringem Umfang für die in der Inselfläche zwischen Ein-/Ausfädelung RTW und der Eisenbahnstrecke 3611 gelegene Kompensationsmaßnahme K2 (Anlage eines Zauneidechsen-Ersatzlebensraumes) benötigt. Neben dieser Erwerbsfläche ist die vorübergehende Inanspruchnahme (Arbeitsraum, 160 m²) und eine dingliche Sicherung für die Entwässerungsleitung (10 m²) erforderlich.

Auch in Bezug auf das betroffene, 5.723 m² große Flurstück 26 konnte die Inanspruchnahme durch eine Umplanung im Zuge der 1. Änderung des Plans in geringem Umfang minimiert werden (Erwerb: 50 statt 60 m²; vorübergehende Inanspruchnahme: 85 statt 110 m²).

Das Flurstück 69/19 (Größe: 4.068 m²) wird mit einer 30 m² großen, randlich gelegenen Teilfläche bauzeitlich benötigt. Die Inanspruchnahme ist erforderlich, um den bereits bestehenden Wirtschaftsweg, über den die Zuwegung zur Baustelle westlich des Überführungsbauwerkes der Eisenbahnstrecke 3611 erfolgen soll, auf die dafür erforderliche Dimensionierung zu verbreitern. Bezüglich des Erfordernisses dieser Inanspruchnahme wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. V. 20 verwiesen, die entsprechend gelten.

Letztlich ist die Inanspruchnahme des Flurstücks 31 (Größe: 12.808 m²) im Zusammenhang mit der vorhabenbedingten Anpassung und Erneuerung des Bahnüberganges im Zuge des Niederurseler Weges vorgesehen (Erwerb: 30 m², vorübergehende Inanspruchnahme als Arbeitsraum: 120 m²).

Im vorgenannten Umfang ist die Inanspruchnahme der Grundstücke der Einwender zur Umsetzung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens erforderlich. Möglichkeiten einer weiteren Verringerung der Inanspruchnahme sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Bezüglich der bauzeitlichen Inanspruchnahmen wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabenträgerin zur Vermeidung langfristiger Ertragseinbußen durch Bodenverdichtungen verschiedene Vermeidungsmaßnahmen einschl. Etablierung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung vorsieht (vgl. Anlage 19.1.1c). Darüber hinaus wurde ihr die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zur Dokumentation möglicher

baubedingter Wege-, Flur- und Aufwuchsschäden auferlegt (A. V. 9.1). Sollten Schäden verbleiben, so sind diese – ggf. nach Durchführung eines nachgelagerten Entschädigungsfestsetzungsverfahrens – zu entschädigen.

Hinsichtlich der ebenfalls geltend gemachten Betroffenheit des Grundstücks Gemarkung Eschborn, Flur 28, Nr. 68/18 wird auf die Darlegungen unter C. V. 20 Bezug genommen und ergänzend darauf hingewiesen, dass der Eigentümer dieses Grundstückes die Einwendung nicht mitunterzeichnet hat.

Für die ebenfalls benannten Grundstücke Gemarkung Unterliederbach, Flur 8, Nr. 33 und 35 sind die Einwender laut GEV keine (Mit-)Eigentümer. Eine Aufklärung dieses Sachverhaltes ist entbehrlich, weil die Grundstücke aufgrund der Verkürzung des Planfeststellungsabschnittes Nord nicht mehr für eine Inanspruchnahme vorgesehen sind.

Im Übrigen wird hinsichtlich der eigentumsrechtlichen Belange auf die Darlegungen unter C. III. 21 Bezug genommen.

Die zur Begründung der Einwendung vorgetragenen Argumente sind wortgleich mit der Einwendung NE 19, so dass auf die diesbezüglichen Erwägungen unter C. V. 20 verwiesen wird.

22. NE 21

Die Einwenderin hat Ihre Einwendungen unter der Maßgabe, dass verschiedene in der Erklärung vom 22. Juni 2022 benannte Unterlagen zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden, zurückgenommen.

Da der Forderung der Einwenderin inhaltlich entsprochen wurde, bedarf es keiner Entscheidung über die Einwendungen.

23. NE 22

Die Stellungnahme des Beteiligten befasst sich mit den nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die landwirtschaftlichen Belange. Sie kritisiert insbesondere die Variantenwahl im Abschnitt Praunheim bis Eschborn-Ost, die die gebotene Minimierung der Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzfläche vermissen lasse sowie der regionalplanerisch abgestimmten Trasse entgegenstehe. Gefordert wird stattdessen eine Variantenentscheidung zugunsten der Variante 8 sowie der Verzicht auf die Abstellanlage Eschborn-Ost. Bemängelt werden auch die fehlende Aktualität und die unterbliebene Fortschreibung der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse. Zur Begründung, weshalb die Argumente nicht verfangen und den daraus abgeleiteten Forderungen nicht entsprochen wurde, wird auf die ausführlichen Darlegungen unter C. III. 3, insbesondere C. III. 3.3.1, sowie C. III. 14 Bezug genommen.

Ergänzend wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Realisierung des Vorhabens nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie die lokalen klimatischen Verhältnisse (Beeinträchtigung Frischluftzufuhr und Kaltluftschneise) haben wird (vgl. dazu C. II. 5.5 und C. II. 5.6). Vielmehr ist zu konstatieren, dass die RTW einen Beitrag zum Klimaschutz leistet, indem Verkehr auf den klimafreundlichen Verkehrsträger „Schiene“ verlagert wird (vgl. C. III. 7).

Den vorgetragenen Existenzgefährdungen ist die Planfeststellungsbehörde nachgegangen. Unabhängig von der Frage, ob eine Gefährdung der Existenzen tatsächlich gegeben ist, hat die Vorhabenträgerin geeignete Angebote unterbreitet, mit denen die Existenz der beiden betroffenen Betriebe gesichert werden kann. Einen eigenen Be-
lang der landwirtschaftlichen Interessenvertretung vermag die Planfeststellungsbehörde jedoch insoweit nicht zu erkennen.

Den Forderungen nach einer frühzeitigen Information der Betroffenen, der dauerhaften Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen und einer Beweissicherung im Hinblick auf Wege-, Flur- und Aufwuchsschäden wird durch die der Vorhabenträgerin unter A. V. 9 auferlegten Nebenbestimmungen sowie die unter A. VI. 4 bestätigten Zusagen im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

24. NE 23

Die Einwender führen einen landwirtschaftlichen Betrieb, der von dem Vorhaben betroffen ist. Eine Inanspruchnahme von Eigentumsflächen ist ausweislich der Grunderwerbsunterlagen jedoch nicht vorgesehen. Pachtflächen werden unter Berücksichtigung der in den Jahren 2014/2015 erfassten Betriebsdaten im Umfang von 0,05 ha durch die RTW und unter Berücksichtigung verfestigter Planungen Dritter im Umfang von 1,35 ha in Anspruch genommen. Rechnet man die im Zusammenhang mit der in 2021 durchgeführten Aktualisierung der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse angegebenen Pflugtauschflächen (0,1765 ha) hinzu – der Begriff des Pflugtausches legt jedoch nahe, dass im Gegenzug bislang selbst bewirtschaftete Flächen für das angegebene Wirtschaftsjahr an einen anderen Bewirtschafter abgegeben wurden – ergibt sich unter Berücksichtigung der hinreichend konkreten Planungen Dritter eine dauerhafte Inanspruchnahme von insgesamt 1,5265 ha. In Abhängigkeit davon, ob man die angegebenen Pflugtauschflächen von ca. 2,54 ha der Gesamtfläche des Betriebes (98,4 ha Eigentum und Pacht) hinzurechnet, ergibt sich daraus eine prozentuale Gesamtbetroffenheit des Betriebes von 1,55 % (ohne Pflugtausch) bzw. von ca. 1,5 % (unter Einrechnung der Pflugtauschflächen).

Die Gesamtbetroffenheit des Betriebes liegt damit deutlich unter dem in der Rechtsprechung anerkannten Wert von 5 %, bei dessen Unterschreiten regelmäßig davon

ausgegangen werden darf, dass eine existenzielle Bedrohung eines gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betriebes nicht gegeben ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. April 2010 – 9 A 13.08 –, juris, Rn. 27). Für die Annahme eines Sonderfalles, bei dem dies ggf. anders zu beurteilen wäre, wurde nichts vorgetragen. Der Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens bedurfte es daher nicht.

Die Inanspruchnahme der von den Einwendern bewirtschafteten Grundstücke ist zur Umsetzung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens im beantragten Umfang erforderlich. Die bestehenden Möglichkeiten zur Optimierung der Planung wurden im Verlauf des Anhörungsverfahrens umgesetzt. Ansatzpunkte für eine weitere Verringerung der Inanspruchnahme sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Ihre Einwendungen begründen die Beteiligten im Wesentlichen mit der aus ihrer Sicht fehlerhaften Variantenwahl im Abschnitt Praunheim – Eschborn Ost. In Übereinstimmung mit der landwirtschaftlichen Interessenvertretung sehen sie die Variante 8 als besser geeignet an, weil mit der Vorzugsvariante 5 in großem Umfang hochwertige Ackerfläche verloren gehe und die verbleibenden Restgrundstücke nur noch erschwert zu bewirtschaften seien. Die aus ihrer Sicht nicht gerechtfertigte bzw. besser an einem anderen Ort zu verwirklichende Abstellanlage Eschborn-Ost verschlimmere diese Situation. Bemängelt werden auch die fehlende Aktualität und die unterbliebene Fortschreibung der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse. Zur Begründung, weshalb die Argumente nicht verfangen und den daraus abgeleiteten Forderungen nicht entsprochen wurde, wird auf die ausführlichen Darlegungen unter C. III. 3, insbesondere C. III. 3.3.1, sowie C. III. 14 Bezug genommen. Ergänzend wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Realisierung des Vorhabens nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie die lokalen klimatischen Verhältnisse (Beeinträchtigung Frischluftzufuhr und Kaltluftschneise) haben wird (vgl. dazu C. II. 5.5 und C. II. 5.6). Vielmehr ist zu konstatieren, dass die RTW einen Beitrag zum Klimaschutz leistet, indem Verkehr auf den klimafreundlichen Verkehrsträger „Schiene“ verlagert wird (vgl. C. III. 7).

Der Forderung nach einer bauzeitlich uneingeschränkten Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen hat die Vorhabenträgerin durch die unter A. VI. 4 bestätigten Zusagen im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Die dauerhafte Erschließung aller weiterhin der Landwirtschaft zur Verfügung stehenden Nutzflächen wird durch die technische Planung sowie die der Vorhabenträgerin ergänzend auferlegte Nebenbestimmung unter A. V. 9.2 sichergestellt.

Die aus Gründen des Artenschutzes ursprünglich vorgesehene, in der Einwendung ebenfalls angesprochene produktionsintegrierte Maßnahme mittels Blühstreifen und

Felderchenfenstern, wird nicht weiterverfolgt. Stattdessen ist nunmehr eine Kompensation mittels Bunt- und Schwarzbrachen vorgesehen. Zur Begründung für die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare und von der zuständigen oberen Naturschutzbehörde mitgetragene Entscheidung, die Kompensationsplanung umzustellen, wird auf die Darlegungen unter C. III. 14.1 sowie die ausführliche Begründung in Anlage 3, Kapitel 2 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Anlage 19.2c) verwiesen.

Im Hinblick auf die monierte unzureichende Berücksichtigung der im Zuge des Verfahrens zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragene Bedenken, ist festzuhalten, dass das Ziel der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung die Herbeiführung eines Diskurses zwischen Öffentlichkeit und Vorhabenträgerin ist. Eine Verpflichtung für die Vorhabenträgerin, die von ihren planerischen Erwägungen abweichenden Vorstellungen Dritter aufzugreifen zu müssen, ist daraus nicht ableitbar.

25. NE 24

Die Einwander waren zum Zeitpunkt der Erhebung ihrer Einwendungen Eigentümer verschiedener zur Inanspruchnahme vorgesehener Grundstücke, sind dies aber ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses zwischenzeitlich nicht mehr. Eine eigene Betroffenheit ist insoweit nicht mehr gegeben. Eine Erklärung der zur Familie gehörenden Rechtsnachfolger, ob sie in die Einwendung eintreten, liegt der Planfeststellungsbehörde nicht vor, wird aber bei der Entscheidung unterstellt.

Ausweislich der Planunterlagen ist für die Realisierung der Regionaltangente West, PFA Nord die Inanspruchnahme von in der Gemarkung Eschborn gelegenen Grundstücke wie folgt vorgesehen¹⁸:

Lfd. Nr.	GEV	Flur	Flurstück	Größe m ²	Erwerb m ²	VIA ¹⁹ m ²	DS ²⁰ m ²	Bemerkungen
030.25	10.03B	26	100/24	1.906	370 225	55		Bahnanlage, Weg Arbeitsraum
030.21	10.03B	26	101/24	1.905	320 185	55		Bahnanlage, Weg Arbeitsraum
050.33	10.05B	28	46	5.464	535 435			Bahnanlage, Weg

¹⁸ Blaeintragungen stellen Änderungen im Zuge der 1. Planänderung dar.

¹⁹ Vorübergehende Inanspruchnahme

²⁰ Dauernd zu belastende Fläche

						110		Arbeitsraum
070.39	10.07B	36	15/4	2.600	2.600 1965	0 15	0 620	Bahnanlage, Brücke, Weg Arbeitsraum Leitung
021.09	10.09B	40	11/1	5.382	240 405	435 165		Bahnanlage, Weg, LBP-Maßnahme Arbeitsraum, Baustel- lenzufahrt, Freileitung
021.08	10.09B	40	12/1	3.865	355 320	95 100		Bahnanlage, Weg Arbeitsraum, Baustel- lenzufahrt, Freileitung
040.25	10.04B	41	4	3.313	705 500	455 135	0 30	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
040.21	10.04B	41	5	8.105	2.015 1.595	200 165	0 75	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
040.19	10.04B	41	6	2.100	400 260	45 40	0 70	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
040.14	10.04B	41	9/1	3.8491	15			Weg

Aus der Aufstellung wird ersichtlich, dass die Vorhabenträgerin ihre Planung im Zuge der 1. Änderung optimiert und die Grundstücksinanspruchnahmen dadurch minimiert hat. Ansatzpunkte für eine weitere Minimierung sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Vielmehr ist die Inanspruchnahme der Grundstücke im verbleibenden Umfang erforderlich, um das im überwiegenden öffentlichen Interesse stehende Vorhaben einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen – ggf. auch gegen den Willen der Eigentümer – realisieren zu können (enteignungsrechtliche Vorwirkung).

Zur Begründung macht sich die Einwendung die Äußerung des Regionalbauernverbandes Wetterau-Frankfurt e. V. zu eigen, so dass auf die Darlegungen unter C. V. 18 verwiesen wird.

26. NE 25

Die Einwenderin ist Erbbaurechtsnehmerin des Betriebsgrundstückes und Betreiberin einer Tank- und Rastanlage. Eine Grundstücksbetroffenheit durch das Vorhaben der RTW besteht nicht. Entgegen der Einschätzung der Einwenderin besteht auch keine sonstige Betroffenheit in eigenen Belangen oder schutzwürdigen Interessen. Ihr mutmaßlich wirtschaftliches Interesse an der Schaffung eines intermodalen P+R-Standortes im Bereich der BAB 5 vermag eine solche Betroffenheit nicht zu begründen.

Unabhängig davon hätte die Einwendung aber auch dann keinen Erfolg haben können, wenn eine Einwendungsbefugnis bejaht worden wäre. Die von der Einwenderin vortragenen Vorschläge für „Streckenmodelle“ 1 bis 3 stellen keine Alternativen dar, die im Zuge der Variantenbetrachtung einer vertiefenden Untersuchung hätten unterzogen werden müssen. Die Vorschläge der Einwenderin laufen nämlich im Ergebnis auf die Realisierung eines anderen als des geplanten Vorhabens hinaus. Ziel der RTW ist unter anderem die Realisierung umsteigefreier Direktverbindungen einerseits von Praunheim (mittelfristig vom Nordwestzentrum) nach Dreieich-Buchschlag und andererseits von Bad Homburg v. d. H. nach Neu-Isenburg. Bei Realisierung des Vorschlags der Einwenderin entfielen der Streckenast nach Praunheim bzw. bis zum Nordwestzentrum komplett. Die mit dem Vorhaben zulässiger Weise verfolgten Zielsetzungen könnten insoweit nicht erreicht werden, so dass der unterbreitete Vorschlag keine zumutbare Alternative darstellt, die in der Alternativenbetrachtung zu berücksichtigen gewesen wäre. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel C. III. 3.2 wird Bezug genommen.

Hinzu kommt, dass Teile des Vorschlages von der Vorhabenträgerin gar nicht umgesetzt werden könnten, weil mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie U 6 (jetzt: U 7) bis zum S-Bahn-Haltepunkt Oberursel Weißkirchen/Steinbach eine Betriebsanlage der VGF angesprochen ist, für die deren Zuständigkeit besteht. Entsprechend verhält es sich mit der Realisierung von P+R-Anlagen (vgl. C. I. 1).

Letztlich bedurfte auch das Modell 4, das eine Führung des RTW-Streckenastes nach Praunheim zunächst in nördliche Richtung parallel zur BAB 5, deren Unterquerung im Bereich einer bestehenden Autobahnüberführung und anschließend den Schwenk in südliche Richtung zur Anbindung des Gewerbegebiets Praunheim vorsieht, keiner vertiefenden Prüfung. Ungeachtet der Frage einer grundsätzlichen technischen Realisierbarkeit geht diese Trassierung mit nicht unbedeutenden Um-/Mehrwegen und daraus resultierenden Fahrzeitverlängerungen, engen Radien und damit verbundenen geringen Fahrgeschwindigkeiten einher. Darüber hinaus dürften Konflikte mit bestehenden Hochspannungsfreileitungen und nicht unerhebliche Betroffenheiten landwirtschaftlicher Flächen westlich der BAB 5 entstehen. Es leuchtet daher ohne Weiteres ein, dass

die Vorhabenträgerin eine solche Trassierung nicht in die näher untersuchten Varianten einbezogen hat.

27. NE 26

Die Einwenderin wendet sich mit ihrem Vorbringen gegen ihre Betroffenheit im Bereich der Konrad-Glatt-Straße. Dieser Bereich ist Gegenstand des Planfeststellungsabschnitts Mitte der Regionaltangente West.

Zwangspunkte für eine spätere Betroffenheit in dem Verfahren für den PFA Mitte werden mit dem verfahrensgegenständlichen PFA Nord lediglich insoweit geschaffen, als dass die Einschleifung in die Sodener Bahn (Eisenbahnstrecke 3640) determiniert ist. Weitergehende Zwangspunkte für die Betroffenheit der Einwenderin werden mit der verfahrensgegenständlichen Planfeststellung dagegen nicht geschaffen, so dass sie auf das Planfeststellungsverfahren für den PFA Mitte verwiesen werden kann. Dies zeigt sich daran, dass der zum Zeitpunkt der Einwandserhebung diskutierte zweigleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke im Bereich der Konrad-Glatt-Straße zwischenzeitlich nicht mehr weiterverfolgt wird und der in der Einwendung befürchtete Wegfall des Bahndamms mit all seinen Konsequenzen nicht Gegenstand der Planung geworden ist. Vielmehr bleibt der heutige Bestand der Eisenbahninfrastruktur im Bereich des Anwesens der Einwenderin unverändert.

28. NE 27

Der Einwender ist laut Grunderwerbsverzeichnis Eigentümer/Miteigentümer der zur Inanspruchnahme vorgesehenen Grundstücke Gemarkung Eschborn Flur 28, Nr. 44 und Flur 40, Nr. 13/6.

Mit der 1. Änderung des Plans konnte die Betroffenheit des Flurstücks 44 (Größe: 5.510 m²) durch eine Umplanung im Umfeld des Haltepunkts Eschborn Ost sowie der dort verorteten Abstellanlage minimiert werden (Erwerb: 900 statt 1.110 m²). Die vorübergehende Inanspruchnahme als Arbeitsraum hat sich dagegen leicht erhöht (110 statt 95 m²).

Der vorgesehene Erwerb des Flurstücks 13/6 (Größe: 2.504 m²), der zur Realisierung der Betriebsanlage, zum funktionsfähigen Erhalt des Wirtschaftswegenetzes, zum vorhabenbedingten Neubau eines Mastes der Hochspannungsfreileitung der Syna GmbH und der in der Inselfläche zwischen RTW-Betriebsanlage und Eisenbahnstrecke 3611 vorgesehenen Kompensationsmaßnahme K1 (Anlage eines Zauneidechsen-Ersatzlebensraums) vorgesehen ist, konnte dagegen kaum verringert werden (1.260 statt 1.290 m²). Auch die vorübergehende Inanspruchnahme als Arbeitsraum und Baustellenzufahrt bleibt annähernd gleich (1.375 statt 1.350 m²).

Im vorgenannten Umfang ist die Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders zur Umsetzung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens erforderlich. Möglichkeiten einer weiteren Verringerung der Inanspruchnahme sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Bezüglich der bauzeitlichen Inanspruchnahmen wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabenträgerin zur Vermeidung langfristiger Ertragseinbußen durch Bodenverdichtungen verschiedene Vermeidungsmaßnahmen einschl. Etablierung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung vorsieht (vgl. Anlage 19.1.1c). Darüber hinaus wurde ihr die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zur Dokumentation möglicher baubedingter Wege-, Flur- und Aufwuchsschäden auferlegt (A. V. 9.1). Sollten Schäden verbleiben, so sind diese – ggf. nach Durchführung eines nachgelagerten Entschädigungsfestsetzungsverfahrens – zu entschädigen.

Soweit der Einwender sich mit seinem Vorbringen gegen die Variantenbetrachtungen und –auswahl wendet, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 3 Bezug genommen.

Im Übrigen macht sich der Einwender die Äußerung des Regionalbauernverbandes Wetterau-Frankfurt e. V. zu eigen, so dass auf die Darlegungen unter C. V. 18 verwiesen wird.

29. NE 28

Die Einwender sind Eigentümer bzw. Miteigentümer der in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten, von dem Vorhaben beanspruchten Grundstücke in der Gemarkung Eschborn²¹:

Lfd. Nr.	GEV	Flur	Flurstück	Größe m ²	Erwerb m ²	VIA ²² m ²	DS ²³ m ²	Bemerkungen
030.14	10.03B	26	82/27	2.161	0	15	0	Arbeitsraum
040.32	10.04B	28	21/2	6.651		50		Baustellenzufahrt
050.27	10.05B	28	45	5.682	800 700	115	0 1	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung

²¹ Blaeintragungen stellen Änderungen im Zuge der 1. Planänderung dar.

²² Vorübergehende Inanspruchnahme

²³ Dauernd zu belastende Fläche



040.51	10.04B	28	66/14	1.849		15		Baustellenzufahrt
040.29	10.04B	28	71/22	5.735		40		Baustellenzufahrt
040.26	10.04B	28	72/23	5735		40		Baustellenzufahrt
040.40	10.04B	28	74/33	5.902	1.705 1.245	355 180	0 35	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
040.43	10.04B	28	75/34	5.903	1.400 1.205	340 180	0 35	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
040.46	10.04B	28	78/35	2.922	690 585	95 85	0 25	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
050.66	10.05B	32	97/1	761		761		Baustelleneinrichtung
050.67	10.05B	32	98/1	793		793		Baustelleneinrichtung
021.05	10.09B	40	3	19.048	5.275 5.010	6.420 6.415		Bahnanlage, weg, LBP-Maßnahme Arbeitsraum, Baustel- lenzufahrt, Freileitung
040.33	10.04B	41	1	6.174	1.720 1.375	220 235	0 10	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
040.30	10.04B	41	2	6.708	1.820 1.430	245 290		Bahnanlage, Weg Arbeitsraum
030.10	10.03B	26	83/29	2.348	80	55		Bahnanlage, Weg Arbeitsraum
070.36	10.07B	36	14/4	5.506	1.115 0	4.301 483	0 1.350	Weg Arbeitsraum, Baustel- leneinrichtung Leitung

Aus der Aufstellung wird ersichtlich, dass die Vorhabenträgerin ihre Planung im Zuge der 1. Änderung optimiert und die Grundstücksinanspruchnahmen dadurch minimiert hat. Ansatzpunkte für eine weitere Minimierung sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Vielmehr ist die Inanspruchnahme der Grundstücke im verbleibenden Umfang erforderlich, um das im überwiegenden öffentlichen Interesse stehende Vorhaben einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen – ggf. auch gegen den Willen der Eigentümer – realisieren zu können (enteignungsrechtliche Vorwirkung).

Die von den Einwendungsführern vorgetragene Argumente gegen eine Umsetzung des Vorhabens bieten der Planfeststellungsbehörde keine Grundlage für eine Abweisung des Antrages auf Planfeststellung. Weder verstößt das Vorhaben gegen zwingende Rechtsvorschriften noch stellen sich im Ergebnis der Abwägung der widerstreitenden Belange die Argumente der Einwendungsführer als derart gewichtig dar, dass sie höher als das Interesse an dem Bau der RTW zu gewichten wären.

Entgegen der Darstellung der Einwendungsführer verstößt das Vorhaben nicht gegen geltende Gesetze und zwingende Rechtsvorschriften. Es ist zwar richtig, dass mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll und auch das Eigentum verfassungsrechtlich gewährleistet ist. Allerdings gehören diese Aspekte zu den vom Vorhaben berührten abwägungserheblichen Belangen (vgl. C. III. 21). Die Vorhabenträgerin hat dem Rechnung getragen, in nicht zu beanstandender Weise verschiedene Varianten der Realisierung des Vorhabens geprüft und dabei u. a. auch die vorgenannten Aspekte in die Bewertung eingestellt. Das Ergebnis der Variantenwahl ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde tragfähig; besser geeignete Varianten drängen sich ihr nicht auf. Auf die Darlegungen der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht und die Erwägungen unter C. III. 3 dieses Beschlusses wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Die dagegen und unter Verkennung der Planungsziele der RTW vorgetragene Argumente verfangen nicht.

So bedurfte es entgegen des Votums der Einwender keiner Prüfung einer Verlängerung der U 6 (jetzt: U 7) mit Tunnel und Umstiegsbahnhöfen im Zuge der Variantenprüfung. Eine solche Verlängerung der U 7 entspricht weder den Zielen des Vorhabens noch könnte diese Verlängerung von der Vorhabenträgerin umgesetzt werden, denn es handelt sich um eine Betriebsanlage der VGF, für die deren Zuständigkeit besteht.

Die Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzfläche wurde mit dem diesem Aspekt zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Die Abweichung von der im RPS/RegFNP 2010 ausgewiesenen Trassierung einschl. der Abstellanlage Eschborn Ost mit Betriebsgebäude und die damit einhergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Vorrangfläche ist entgegen der Einschätzung der Einwender von sachlichen Erwägungen getragen, die insoweit erforderliche Abweichungszulassung wird durch die Planfeststellung ersetzt. Wegen Einzelheiten wird auf die ausführlichen

Darlegungen unter C. III. 4.2 verwiesen.

Soweit die Einwender in diesem Zusammenhang die Realisierung von Außenbahnsteigen monieren, sei darauf hingewiesen, dass die Wahl zwischen Außen- und Mittelbahnsteigen von verschiedenen Erwägungen abhängig ist, und es im Übrigen keineswegs so ist, dass Mittelbahnsteige per se flächensparender wären.

Die Bedenken zur Überplanung der Flächen im Bereich der Flur „Auf den Sossenheimer Weg“ hat die Vorhabenträgerin dagegen aufgegriffen und sowohl die Wirtschaftswegeplanung als auch die Planung der barrierefreien Zuwegung zu dem Haltepunkt *Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße* flächenschonender gestaltet. Auch die Planungen zur Realisierung von Feldlerchenfenstern auf Ackerflächen wurde aufgegeben. Allerdings sind artenschutzrechtlich gebotene Maßnahmen in ihrer Verortung nicht völlig frei wählbar, insbesondere können sie nicht durch Ökokontomaßnahmen ersetzt werden. Soweit dies möglich war, hat die Vorhabenträgerin die Kompensationsmaßnahmen auf unwirtschaftlichen Restflächen vorgesehen und im Übrigen Ökokontomaßnahmen bzw. bereits genehmigte Aufforstungsmaßnahmen zur Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe vorgesehen; für das verbleibende Kompensationsdefizit wurde eine Freistellungserklärung der HLG vorgelegt.

Soweit die Einwender einen Nachweis vermissen, dass der Nutzen des Vorhabens die damit einhergehenden ökonomischen und ökologischen Auswirkungen rechtfertigt, ist dem zunächst entgegenzuhalten, dass eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist (vgl. dazu C. I. 6, C. III. 1.3).

Auch die von den Einwendungsführern vorgetragene Behauptung, das Vorhaben werde aufgrund aktueller Tendenzen in der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung nicht benötigt, ist abgesehen davon, dass alle für die Gestaltung des ÖPNV verantwortlichen Institutionen mit Blick auf den Klimaschutz und die in diesem Zusammenhang angestrebte Mobilitätswende den Ausbau des ÖPNV anstreben, um diesen attraktiv zu gestalten und heute bereits bestehende Engpässe der Schieneninfrastruktur der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main zu beseitigen, für die Frage der planfeststellungsrechtlichen Rechtfertigung des Vorhabens nicht maßgeblich. Relevant ist insoweit vielmehr die Übereinstimmung mit den fachplanungsrechtlichen Zielsetzungen, so dass für das verfahrensgegenständliche Vorhaben die Frage zu beantworten war, ob das Vorhaben zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führen wird. Dies ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eindeutig der Fall. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 1 wird Bezug genommen.

Die ökologischen Auswirkungen des Vorhabens blieben entgegen der Einschätzung der Einwender nicht unbeachtet, sondern wurden im Zuge der Umweltverträglichkeits-

prüfung sowie der materiell-rechtlichen Prüfung der mit dem Vorhaben einhergehenden Auswirkungen – u. a. im Hinblick auf die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die artenschutzrechtlichen Aspekte, aber auch im Hinblick auf wasserwirtschaftliche Belange u. a. – mit dem ihnen zukommenden Gewicht gewürdigt. Auf die entsprechenden Kapitel in diesem Beschluss und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen wird insoweit verwiesen.

Soweit die Einwender zur weiteren Begründung ihrer Einwendung auf die Äußerung des Regionalbauernverbandes Wetterau-Frankfurt e. V. Bezug nehmen, wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. V. 18 verwiesen.

30. NE 29

Die Einwenderin trägt vor, einen landwirtschaftlichen Betrieb zu führen. Sie hat im Zuge des Anhörungsverfahrens aufgrund der vorhabenbedingten Inanspruchnahme von Eigentums- und Pachtflächen eine Gefährdung ihrer betrieblichen Existenz geltend gemacht, die von der Vorhabenträgerin gutachterlich untersucht wurde. Während in einem ersten Gutachten eine Existenzgefährdung bejaht wurde, kam eine aufgrund fachlicher Bedenken durch die Vorhabenträgerin beauftragte gutachterliche Stellungnahme eines anderen Sachverständigen zu dem Ergebnis, dass der Betrieb auch ohne Realisierung des Vorhabens keine Aussicht auf eine längerfristige Existenz habe und daher eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung zu verneinen sei.

Im Nachgang zu den Gutachten erfolgte mit der 1. Änderung des Plans nochmals eine Modifikation der Inanspruchnahmen. Darüber hinaus hat die Einwenderin im Erörterungstermin zur 1. Änderung des Plans vorgetragen, zwischenzeitlich deutlich mehr Flächen, die z. T. auch von dem Vorhaben in Anspruch genommen würden, zu bewirtschaften, den Betrieb auf biologischen Anbau umgestellt zu haben und zwischenzeitlich im Vollerwerb zu führen. Nach ihren eigenen Angaben umfasst die Flächenausstattung des Betriebes 29,9641 ha. Davon befinden sich 11,81 ha im Eigentum. Bei den restlichen Flächen handelt es sich um Pachtflächen und sog. Pflugtauschflächen.

Für die Eigentumsflächen ist eine Erbengemeinschaft Eigentümerin und es ist eine Teilungsversteigerung angeordnet worden. Insofern ist aktuell unklar, ob die Flächen dem Betrieb dauerhaft zur Verfügung stehen werden. Die Einwenderin hat zwar eine die Teilungsversteigerung hemmende Zuweisung des landwirtschaftlichen Betriebes nach dem Grundstücksverkehrsgesetz beantragt. Eine rechtskräftige Entscheidung über diesen Antrag liegt bis dato allerdings nicht vor und es ist auch nicht absehbar, bis wann diese vorliegen wird.

In Bezug auf die Pachtflächen ist in Ermangelung entsprechender Angaben der Einwenderin unklar, ob bzw. in welchem Umfang diese Flächen aufgrund einer vertraglichen Bindung langfristig rechtlich gesichert sind. Bei den Pflugtauschflächen ist eine

solche langfristige rechtliche Sicherung ohnehin nicht gegeben. Die Rechtsprechung stellt jedoch bei der Beurteilung der Existenzfähigkeit eines Betriebes auf Eigentums- und langfristig gesicherte Pachtflächen ab (BVerwG, Urteil vom 14. April 2010 – 9 A 13.08 -, juris, Rn. 38 ff.). In der neueren Rechtsprechung (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 7. Juli 2022 – 9 A 5/21 -, juris Rn.33 f.) zeichnen sich zwar Zweifel ab, ob an dieser Bewertung festgehalten werden wird, eine Abkehr von der bisherigen Rechtsprechung ist aber bislang nicht erfolgt.

Auf der Grundlage des dargelegten Sachverhaltes ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zweifelhaft, ob eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung bestehen kann. Ein landwirtschaftlicher Betrieb, der so nachhaltig ist, dass er in seiner Existenz gefährdet sein kann, wird überhaupt nur dann anzunehmen sein, wenn die Eigentumsflächen dauerhaft zur Verfügung stehen und die in den letzten Jahren erfolgte Entwicklung des Betriebes mit zusätzlichen Pacht- und Pflugtauschflächen im Umfang von ca. 12,4 ha Berücksichtigung findet. Von diesen zusätzlich bewirtschafteten Flächen wird entgegen der Darstellung der Einwenderin im Erörterungstermin am 30. Juni 2022 keine für das Vorhaben beansprucht.

Eine weitere Aufklärung der vorgetragenen Existenzgefährdung ist aufgrund der vorbeschriebenen Situation gegenwärtig nicht möglich.

Insbesondere vor dem Hintergrund des ungewissen Fortgangs des Zuweisungsverfahrens wurde – sowohl eine vorhabenunabhängige Existenzfähigkeit des Betriebes als auch die vorhabenbedingte Gefährdung der betrieblichen Existenz unterstellend – vereinbart (vgl. Protokoll über die Besprechung vom 25. Oktober 2022), dass die Vorhabenträgerin der Einwenderin für den Fall der Zuweisung eines landwirtschaftlichen Betriebes geeignetes Ersatzland anbietet. Dabei hat sie – der Forderung der Einwenderin folgend – sowohl bei der Flächenausstattung des Betriebes als auch bei den vorhabenbedingt in Anspruch zu nehmenden Grundstücken die von dem Betrieb bewirtschafteten Flächen uneingeschränkt und damit unter Einbeziehung auch der nur kurzfristig gesicherten Pacht- sowie der Pflugtauschflächen berücksichtigt. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin bei dieser Ermittlung die mit der 1. Änderung des Plans einhergehende Verminderung der direkten Flächeninanspruchnahme zugunsten einer worst-case-Betrachtung unberücksichtigt gelassen, weil nicht auszuschließen ist, dass sich als Folge dieses minimierten Eingriffs unwirtschaftliche Restflächen vergrößern.

Auf dieser Grundlage stellt sich die Betroffenheit des Betriebes wie folgt dar:

Flächenausstattung des Betriebes:

29,9641 ha

Durch das RTW-Vorhaben auf Dauer beansprucht:

- *Inanspruchnahme durch das Vorhaben:* 2,4653 ha
- *Unwirtschaftliche Restflächen:* 1,2670 ha

Gesamtbetroffenheit: 3,7323 ha
(entspricht 12,46 % der Flächenausstattung des Betriebes)

Unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsprechung, wonach ein Verlust von Eigentums- oder langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von 5 % der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betrieb in der Regel nicht gefährden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. April 2010 – 9 A 13/08 -, juris, Rn. 27), wäre bei Unterstellung, dass alle Bewirtschaftungsflächen Eigentums- bzw. langfristig gesicherte Pachtflächen sind, zur Abwendung einer Existenzgefährdung Ersatzland im Umfang von 2,2341 ha anzubieten.

Die Vorhabenträgerin hat bereits in der Besprechung am 25. Oktober 2022 signalisiert, die in Abstimmung mit einem anderen betroffenen Betrieb zu erwerbenden Restflächen, die von diesem konventionell wirtschaftenden Betrieb als unwirtschaftlich angesehen werden (Gemarkung Eschborn, Flur 27, Nr. 90/6, Flur 41, Nr. 18/2 und 18/5), zur Verfügung zu stellen und hat der Einwenderin im März 2023 ein Angebot unterbreitet.

Diese Restflächen übersteigen den auszugleichenden Flächenverlust und das Angebot erfüllt auch im Übrigen die Anforderungen, die im Erörterungstermin am 30. Juni 2022 gestellt wurden. So befinden sich die Grundstücke einerseits in Eschborn, andererseits könnte durch einen gewährleisteten zeitnahen Ankauf der Ersatzflächen bis zum Verlust der derzeitigen Bewirtschaftungsflächen auch eine Umstellung auf Bio-Anforderungen gewährleistet werden. Sollte bis zur Inanspruchnahme der Bewirtschaftungsflächen der Einwenderin eine rechtskräftige Entscheidung über die Zuweisung des landwirtschaftlichen Betriebes noch nicht gefallen sein, so könnte bis dahin eine Verpachtung der in Rede stehenden Ersatzflächen an die Einwenderin erfolgen.

Vorbehalte gegen dieses Angebot wurden nicht vorgetragen.

Festzustellen ist allerdings, dass die Vorhabenträgerin bislang noch nicht Eigentümerin des vorgenannten Ersatzlandes geworden ist. Sollte die in einer Besprechung mit der Planfeststellungsbehörde getroffene Übereinkunft mit dem derzeitigen Eigentümer dieser Flächen aus derzeit nicht absehbaren Gründen scheitern, so kann die Vorhabenträgerin anderes, in ihrem Eigentum stehendes und nach gutachterlicher Bewertung geeignetes Ersatzland anbieten, das nicht nur nach fachlichen Kriterien, sondern auch flächenmäßig geeignet wäre, den vorhabenbedingten Verlust auszugleichen. Die Flächen befinden sich zwar nicht in Eschborn selbst, sondern in den umliegenden Gemarkungen, die dadurch entstehenden Mehrwege wären jedoch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zumutbar und überdies entschädigungsfähig.

Die seitens der Vorhabenträgerin angebotenen Flächen stellen ein zumutbares und geeignetes Angebot dar, um die unterstellte Existenzgefährdung abwenden zu können. Die Einwenderin ist zwar nicht verpflichtet, das ihr unterbreitete Ersatzlandangebot anzunehmen. Jedoch verlieren ihre in die Abwägung einzustellenden Belange an Gewicht, wenn ihr durch ein entsprechendes Ersatzlandangebot die Möglichkeit eröffnet wird, die behauptete Existenzgefährdung abzuwenden. In die planerische Abwägung muss die individuelle Betroffenheit der Einwenderin dann nur noch mit dem Gewicht aufgenommen werden, das ihr bei – unterstellter – Annahme des Ersatzlandangebots verbleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995, - 4 C 4/94 -, juris, Rn. 42 f.). Von einem Landwirt ist zu erwarten, dass er ihm zumutbare Chancen nutzt, um die Rentabilität seines Betriebes zu erhalten oder zu verbessern. Dazu zählt auch die Bereitschaft, Ersatzland anstelle des abzugebenden anzunehmen und in den Betrieb einzubeziehen, sofern ihm dies nach den konkreten Umständen des Einzelfalles zuzumuten ist. Ein solcher "Bodenaustausch" mit grundsätzlich geeignetem Ersatzland ist nur noch vom Willensentschluss des Landwirts abhängig. Die durch das Ersatzlandangebot ermöglichte geminderte Betroffenheit der Einwenderin durfte deshalb in der Abwägung berücksichtigt werden (vgl. VGH München, Urteil vom 14. Juni 1996 – 8 A 94.40125, 8 A 94.40129 –, juris, Rn. 67 mit Verweis auf BVerfGE 31, 8130).

Die Grundstücksinanspruchnahme als solche ist zur Umsetzung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens erforderlich. Ansatzpunkte für eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme, die über die im Zuge der Planänderungen vorgenommene Optimierung der Planung hinausgeht, sind nicht ersichtlich. Die dauerhaften und vorübergehenden Flächenverluste, die abschließende Entscheidung über die angebotene Ersatzlandgestellung, aber auch ggf. entstehende Betriebsschwernisse, wie Erschwernisse durch An- und Zerschneidungen, Mehrwege u. ä. werden in dem nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahren behandelt und sind einer Entscheidung im Zuge der Planfeststellung nicht zugänglich (vgl. dazu auch C. III. 21).

Soweit die Einwenderin darüber hinaus Einwendungen vorgebracht hat, sind diese mit dem Vorbringen des Regionalbauernverbandes Wetterau-Frankfurt e. V. identisch, so dass auf die Darlegungen unter C. V. 18 verwiesen werden kann.

31. NE 30

Die Einwenderin führt einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb und hat im Zuge des Anhörungsverfahrens aufgrund der vorhabenbedingten Inanspruchnahme von Eigentums- und Pachtflächen eine Gefährdung ihrer betrieblichen Existenz geltend gemacht, die von der Vorhabenträgerin gutachterlich untersucht wurde. Die beiden von der Vorhabenträgerin beauftragten Gutachten kommen dabei zu unterschiedlichen Ergebnissen. Während in einem ersten Gutachten eine Existenzgefährdung bejaht

wurde, kam eine aufgrund fachlicher Bedenken durch die Vorhabenträgerin beauftragte gutachterliche Stellungnahme eines anderen Sachverständigen zu dem gegenteiligen Ergebnis.

Die Erkenntnisse aus diesem zweiten Gutachten, insbesondere zur vermeintlichen Unwirtschaftlichkeit der verbleibenden Restflächen, begründen zumindest Zweifel, ob eine vorhabenbedingte Gefährdung der betrieblichen Existenz tatsächlich gegeben ist. Von Relevanz ist in diesem Zusammenhang insbesondere, dass die Pachtflächen lediglich aufgrund mündlicher Verträge bewirtschaftet werden und solche, u. U. auch schon lange bestehende Vertragsverhältnisse nach der einschlägigen Rechtsprechung des BVerwG und der Oberverwaltungsgerichte bei der Prüfung der Existenzgefährdung unberücksichtigt bleiben dürfen, weil der betroffene Landwirt die Nachhaltigkeit seiner Betriebsführung mangels langfristiger Sicherung durch vertragliche Bindungen selbst einschränkt (vgl. BVerwG, Urteile vom 14. April 2010 – 9 A 13.08 –, juris, und vom 6. April 2017 - 4 A 2.16 –, juris; OVG Lüneburg, Urteil vom 24. Mai 2005 – 8 N 04.3217 –, juris und OVG Lüneburg, Urteil vom 24. Juli 2017 – 7 KS 24/17 –, juris). Zu bedenken ist in diesem Zusammenhang zudem, dass solche kurzfristig kündbaren Pachtverhältnisse auch mit der Stadt Eschborn, einem Gesellschafter der Regionaltangent West GmbH bestehen.

Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin auf der Grundlage der Angaben in dem die Existenzgefährdung bejahenden Gutachten, das ausnahmslos alle von der Einwenderin bewirtschafteten Eigentums- und Pachtflächen berücksichtigt, eine vorhabenbedingte Gefährdung der betrieblichen Existenz unterstellend ermittelt, welche Ersatzlandgestellung erforderlich wäre, um die Existenzfähigkeit des Betriebes zu gewährleisten. Demnach stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar:

Flächenausstattung des Betriebes: 100,2200 ha

Durch das RTW-Vorhaben auf Dauer beansprucht:

- *Inanspruchnahme durch das Vorhaben:* 4,0325 ha
- *Unwirtschaftliche Restflächen:* 3,4939 ha

Gesamtbetroffenheit: **7,5264 ha**
(entspricht ca. 7,5 % der Flächenausstattung des Betriebes)

Gemäß Auskunft der Einwenderin in der Einzelerörterung am 30. Juni 2022 hat sich die Bewirtschaftungsfläche seit Begutachtung nicht verändert. Durch die Änderungen des Plans konnte die Inanspruchnahme geringfügig reduziert werden, indem sich die Inanspruchnahme durch das Vorhaben nunmehr auf 3,5640 ha beläuft und unwirtschaftliche Restflächen im Umfang von 3,8804 h anfallen. Demnach wäre die Gesamt-

betroffenheit auf 7,4444 ha reduziert. Hieraus ergibt sich für die Betrachtung der unterstellten Existenzgefährdung keine signifikante Änderung. Unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsprechung, wonach ein Verlust von Eigentums- oder langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von 5 % der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betrieb in der Regel nicht gefährden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. April 2010 – 9 A 13/08 -, juris, Rn. 27), bedarf es folglich bei Unterstellung, dass alle Bewirtschaftungsflächen Eigentums- bzw. langfristig gesicherte Pachtflächen sind, zur Abwendung einer Existenzgefährdung Ersatzland im Umfang von 2,51541 ha.

Im Ergebnis der diesbezüglichen Verhandlungen haben sich die Parteien in der Besprechung am 25. Oktober 2022 auf eine Lösung geeinigt, die gewährleistet, dass Ersatzland in ausreichendem Umfang zur Verfügung gestellt wird. Der Umsetzung dieser Übereinkunft steht nichts im Wege, da die Vorhabenträgerin zwischenzeitlich Eigentümerin der angebotenen Flächen ist und auch die von beiden Parteien formulierte Bedingung für die Umsetzung der Übereinkunft erfüllt ist. Wegen Einzelheiten wird auf das Protokoll der Besprechung vom 25. Oktober 2022 verwiesen.

Die seitens der Vorhabenträgerin angebotenen Flächen stellen ein zumutbares und geeignetes Angebot in diesem Sinne dar, um die unterstellte Existenzgefährdung abwenden zu können. Die Einwenderin ist zwar nicht verpflichtet, das ihr unterbreitete Ersatzlandangebot anzunehmen. Jedoch verlieren ihre in die Abwägung einzustellenden Belange an Gewicht, wenn ihr durch ein entsprechendes Ersatzlandangebot die Möglichkeit eröffnet wird, die behauptete Existenzgefährdung abzuwenden. In die planerische Abwägung muss die individuelle Betroffenheit der Einwenderin dann nur noch mit dem Gewicht aufgenommen werden, das ihr bei – unterstellter – Annahme des Ersatzlandangebots verbleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995, - 4 C 4/94 -, juris, Rn. 42 f.). Von einem Landwirt ist zu erwarten, dass er ihm zumutbare Chancen nutzt, um die Rentabilität seines Betriebes zu erhalten oder zu verbessern. Dazu zählt auch die Bereitschaft, Ersatzland anstelle des abzugebenden anzunehmen und in den Betrieb einzubeziehen, sofern ihm dies nach den konkreten Umständen des Einzelfalles zuzumuten ist. Ein solcher "Bodenaustausch" mit grundsätzlich geeignetem Ersatzland ist nur noch vom Willensentschluss des Landwirts abhängig. Die durch das Ersatzlandangebot ermöglichte geminderte Betroffenheit der Einwenderin durfte deshalb in der Abwägung berücksichtigt werden (vgl. VGH München, Urteil vom 14. Juni 1996 – 8 A 94.40125, 8 A 94.40129 –, juris, Rn. 67 mit Verweis auf BVerfGE 31, 8130).

Die Grundstücksinanspruchnahme als solche ist zur Umsetzung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens erforderlich. Ansatzpunkte für eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme, die über die im Zuge der Planänderungen vorgenommene Optimierung der Planung hinausgeht, sind nicht ersichtlich. Die dauerhaften und vorübergehenden Flächenverluste, die abschließende Entscheidung

über die angebotene Ersatzlandgestellung, aber auch ggf. entstehende Betriebsschwernisse, wie Erschwernisse durch An- und Zerschneidungen, Mehrwege u. ä. werden in dem nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahren behandelt und sind einer Entscheidung im Zuge der Planfeststellung nicht zugänglich (vgl. dazu auch C. III. 21).

Die darüber hinaus vorgetragenen Einwendungen sind mit dem Vorbringen des Regionalbauernverbandes Wetterau-Frankfurt e. V. identisch, so dass auf die Darlegungen unter C. V. 18 verwiesen werden kann.

32. NE 31

Die Beteiligte weist auf Verbesserungspotentiale der Planung hin und unterbreitet konkrete Vorschläge zur weiteren Optimierung des dem Grunde nach unterstützten Vorhabens.

Dabei trägt sie ganz überwiegend Erwägungen vor, die auf übergeordneten Planungsebenen angesiedelt sind oder nicht den mit dem Projekt verfolgten Zielsetzungen entsprechen und daher nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bewältigt werden können. So setzt bspw. die Frage, ob der Haltepunkt Gewerbegebiet Praunheim mit der anschließenden Wendeanlage zum Zweck der Verknüpfung mit der U 6 (jetzt: U 7) baulich anders gestaltet werden müsste, einen entsprechenden Antrag der VGF voraus. Der Bau eines zusätzlichen Abstellgleises, das nur bei einer Verlängerung der U 7 benötigt wird, wird von den Zielen der RTW nicht umfasst und kann daher nicht Gegenstand der RTW-Planfeststellung sein. In gleicher Weise verhält es sich mit trassenbegleitenden Geh- und Radwegen, die von den fachplanungsrechtlichen Zielen des PBefG nicht gedeckt sind, in die Planungsbefugnis anderer Institutionen fallen und die die Vorhabenträgerin daher nicht einfach mitplanen kann. 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.

Der Vorschlag, die Strecke zwischen Praunheim und dem Bahnhof Höchst durchgängig als BOStrab-Strecke zu betreiben, und all die darauf aufbauenden Vorschläge scheitern bereits daran, dass die Sodener Bahn eine gewidmete Eisenbahnstrecke der Deutsche Bahn AG darstellt, und eine Aufgabe dieser Strecke als Eisenbahnbetriebsanlage nicht vorgesehen ist.

Andere Aspekte der Äußerung betreffen nicht den verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt Nord (vgl. z. B. Kapitel 2.2.3 und 2.2.4 der Stellungnahme) und bedürfen daher an dieser Stelle keiner Prüfung und Bewertung.

Im Hinblick auf die Anmerkung, für die in Hochlage befindlichen neuen Bahnsteiganlagen des PFA Nord seien auch Mittelbahnsteige denkbar, ist zunächst festzuhalten, dass sich der in diesem Zusammenhang genannte Haltepunkt Eschborn-Ost nicht in Hochlage befindet. Für die beiden anderen genannten Haltepunkte Eschborn-Süd und Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße stehen möglichen Vorteilen, wie der von der Beteiligten genannten, ggf. möglichen Reduzierung der Zuwegung zu den Bahnsteigen, Nachteile gegenüber (höherer konstruktiver Aufwand, größerer Flächenverbrauch durch erforderliche Aufweitung der Gleisanlagen). Anhaltspunkte dafür, dass die zugunsten von Außenbahnsteigen getroffene Abwägungsentscheidung der Vorhabenträgerin ermessensfehlerhaft sein könnte, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

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 auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 15 und die Darlegungen unter C. III. 17. 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.

33. NE 32

Zwei der anwaltlich vertretenen Einwender sind Vollerwerbslandwirte in Eschborn. Die dritte Einwenderin verpachtet landwirtschaftliche Nutzflächen an die beiden zuvor genannten Landwirte, die sich in einer GbR zusammengeschlossen haben.

Aus dem Grunderwerbsverzeichnis ergibt sich die – von den Angaben der Einwender

im Einwendungsschriftsatz abweichende – Inanspruchnahme der nachfolgend aufgeführten Eigentumsflächen der Einwender in der Gemarkung Eschborn²⁴.

EINWENDER 1								
Lfd. Nr.	GEV	Flur	Flurstück	Größe m ²	Erwerb m ²	VIA ²⁵ m ²	DS ²⁶ m ²	Bemerkungen
020.08	10.02B	40	7/3	13.906	320 285	80 120 130		Bahnanlage, Weg Arbeitsraum
021.03	10.09B	40	4/1	4.500	1.950 1.890	1.880		Bahnanlage, Weg, LBP-Maßnahme Arbeitsraum, Baustel- lenzufahrt, Freileitung
021.04 ²⁷	10.09B	40	7/2	120.732		1.755 1.790		Freileitung Arbeitsraum
030.03 ²⁸	10.03B	26	17	1.655		350		Baustellenzufahrt
030.39	10.03B	40	14/6	2.718	1.360 1.370	520 505		Bahnanlage, Weg, LBP-Maßnahme Arbeitsraum, Baustel- lenzufahrt, Freileitung
030.45	10.03B	41	18/1	15.000	6.835 6.365 6.544	930 1.155 985		Bahnanlage, Weg, LBP-Maßnahme Arbeitsraum, Freilei- tung
GESAMT:				158.511	10.465 9.910 10.089	5.515 5.765 5.640		

²⁴ Blaeieintragungen stellen Änderungen im Zuge der 1. Planänderung, Magentaeintragungen stellen Änderungen der 2. Planänderung dar.

²⁵ Vorübergehende Inanspruchnahme

²⁶ Dauernd zu belastende Fläche

²⁷ Die Inanspruchnahme war im Schriftsatz nicht aufgeführt, ergibt sich aber aus dem GEV.

²⁸ Die Inanspruchnahme war im Schriftsatz nicht aufgeführt, ergibt sich aber aus dem GEV.



EINWENDER 2								
Lfd. Nr.	GEV	Flur	Flurstück	Größe m ²	Erwerb m ²	VIA m ²	DS m ²	Bemerkungen
021.07 ²⁹	10.09B	40	2	5.523	710 630	730		Bahnanlage, Weg, LBP-Maßnahme Arbeitsraum, Baustel- lenzufahrt, Freileitung
030.32	10.03B	27	74/32	1.371	5 0	495		Weg Arbeitsraum, Freilei- tung
030.33	10.03B	27	34	1.572		410		Freileitung
030.34	10.03B	27	35	5.726		960		Freileitung
040.02	10.04B	41	16/1	6.738	755 705	450 145		Bahnanlage, Weg Arbeitsraum, Freilei- tung
040.37	10.04B	28	73/33	5.902	1.630 1.295	495 185	0 35	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
040.44 ³⁰	10.04B	28	67/18	3.693		30		Baustellenzufahrt
04.45 ³¹	10.04B	28	17	2.098		15		Baustellenzufahrt
040.47 ³²	10.04B	28	16	3.633		30		Baustellenzufahrt
040.49 ³³	10.04B	28	15/1	4.970		45		Baustellenzufahrt
050.11	10.05B	28	41/1	5.278	1.250 1.480	275 415	0 1	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung

²⁹ Miteigentümer

³⁰ Miteigentümer; die Inanspruchnahme war im Schriftsatz nicht aufgeführt, ergibt sich aber aus dem GEV.

³¹ Die Inanspruchnahme war im Schriftsatz nicht aufgeführt, ergibt sich aber aus dem GEV.

³² Miteigentümer; die Inanspruchnahme war im Schriftsatz nicht aufgeführt, ergibt sich aber aus dem GEV.

³³ Miteigentümer; die Inanspruchnahme war im Schriftsatz nicht aufgeführt, ergibt sich aber aus dem GEV.

GESAMT:				46.504	4.350 4.110	2.935 3.460	0 36	
Einwenderin 3 (Verpachtung zugunsten Einwender 1 und 2):								
Lfd. Nr.	GEV	Flur	Flurstück	Größe m ²	Erwerb m ²	VIA m ²	DS m ²	Bemerkungen
030.20	10.03B	26	25	5.623	645 300	150		Bahnanlage, Weg, Arbeitsraum
040.50 ³⁴	10.04B	28	37	5.423	1.255 1.110	100 130	0 50	Bahnanlage, Weg, Arbeitsraum Leitung
040.53	10.04B	28	38	6.028	1.355 1.205	115	0 50	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
040.55	10.04B	28	85/39	2.800	625 570	55	0 15	Bahnanlage, Weg Arbeitsraum Leitung
050.12	10.05B	28	97/40	2.799	2.120 1.105	399 580	280 265	Bahnanlage, Weg, Be- triebsgebäude Arbeitsraum Leitung
GESAMT:				22.673	6.000 4.290	819 1.030	295 380	
GESAMT (alle 3 Einwender)				227.688	20.815 18.310 18.489	9.269 10.255 10.130	295 416	

Ausweislich der Aufstellung steht außer Frage, dass die Einwender in erheblichem Maße grundstücksbetreffen sind. Es wird aber auch ersichtlich, dass die Vorhabenträgerin ihre Planung optimiert hat und die dauerhaften Grundstücksinanspruchnahmen auf diese Weise um mehr als 10 % minimiert werden konnten. Mit der 2. Änderung des Planes ergibt sich zwar noch einmal eine geringfügige zusätzliche dauerhafte Inan-

³⁴ Das Flurstück wurde im Einwendungsschriftsatz der Einwenderin 3 zugeordnet, laut GEV befindet es sich jedoch im Eigentum einer anderen Person.

spruchnahme des in der Flur 41 gelegenen Grundstücks 18/1, diese ist aber zur Gewährleistung eines durchgängigen Wirtschaftswegenetzes und für die Erreichbarkeit aller weiterhin zur Bewirtschaftung zur Verfügung stehenden Flächen erforderlich.

Offenbleiben kann, ob die Änderungen des Plans auch zu positiven Ergebnissen für die nach Angaben der Einwender hinzukommenden, jedoch nicht näher bezeichneten Pachtflächen Dritter (dauerhaft ca. 1,28 ha, bauzeitlich ca. 1,48 ha) führen.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bestehen nämlich keine über die vorgesehene Optimierung der Planung hinausgehenden Minimierungsmöglichkeiten. Vielmehr ist die Inanspruchnahme der Grundstücke im vorgesehenen Umfang erforderlich, um das im überwiegenden öffentlichen Interesse stehende Vorhaben einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen – ggf. auch gegen den Willen der Eigentümer – realisieren zu können (enteignungsrechtliche Vorwirkung).

Zudem musste auch der mit Schriftsatz vom 22. März 2018 geltend gemachten Gefährdung der Existenz des landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes nicht nachgegangen werden. Entgegen der Ansicht der Einwender war es nämlich nicht geboten, in der Entscheidung über das RTW-Vorhaben den aus der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme der Stadt Frankfurt am Main „SEM 4 – Frankfurt Nordwest“ befürchteten Verlust von mehr als 10 % der Wirtschaftsfläche des Betriebes summativ zu berücksichtigen. Zur Stützung ihrer diesbezüglichen Rechtsauffassung haben sich die Einwender auf ein Urteil des BVerwG vom 24. März 2011 – 7 A 3.10 – bezogen. Dabei verkennen sie jedoch, dass das erkennende Gericht eine solche Berücksichtigung in Fällen, in denen eine etwaige künftige Belastung noch nicht verbindlich feststeht, weder „...als allgemeines Zumutbarkeitskriterium noch in Kumulation mit den streitgegenständlichen Maßnahmen...“ für geboten hält (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. März 2011 – 7 A 3.10 –, juris, Rn. 80 ff.).

So aber liegt der Fall hier: Die angesprochene SEM befindet sich in einem frühen Verfahrensstadium und es ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch nicht annähernd absehbar, ob und in welchem Umfang diese Maßnahme umgesetzt wird. Bei der dargestellten Ausgangslage ist es weder erforderlich noch möglich, die etwaigen Auswirkungen der SEM 4 auf den Betrieb der Einwender zum Gegenstand der Entscheidung über den verfahrensgegenständlichen Antrag zu machen.

Eine existentielle Betroffenheit des landwirtschaftlichen Betriebes als Folge der Realisierung der RTW allein hat die Einwenderseite im Erörterungstermin am 16. August 2018 dagegen verneint (vgl. Protokoll über den Erörterungstermin, S. 14), so dass keine weitergehende Sachverhaltsaufklärung geboten war.

Zu den die Einwendungen tragenden, in diversen Schriftsätzen vorgetragenen Argumenten ist im Übrigen Folgendes festzuhalten:

1. **Falsches Fachplanungsregime, Planrechtfertigung und Abschnittsbildung**

Soweit die Einwender mit ihrem Vorbringen die Anwendbarkeit des PBefG als zutreffendes Fachplanungsrecht in Zweifel ziehen und zur Begründung ihrer Rechtsauffassung das „Karlsruher Modell“ und das dazu ergangene Urteil des VGH Mannheim anführen, ist festzuhalten, dass mit der Albtalbahn insbesondere Fahrgästen aus der rund 30 km entfernten Gemeinde Bad Herrenalb eine Verbindung nach Karlsruhe geboten wird. Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar, dass der VGH Mannheim in seinem Urteil zur Albtalbahn zu dem Ergebnis kam, dass es an einer für die Einordnung als Straßenbahn notwendigen zwischenörtlichen Verkehrsverbindung fehle. Die Situation in dem eng besiedelten, wirtschaftlich und verkehrstechnisch eng verflochtenen Ballungsraum Frankfurt – Rhein-Main ist jedoch eine gänzlich andere. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. I. 1 wird verwiesen. Die darüber hinaus zur Bekräftigung der Ansicht der Einwenderin angeführte Entscheidung des OVG Lüneburg vom 26. August 2016 – 7 K S 41/13 wurde zwischenzeitlich durch das Urteil des BVerwG vom 7. November 2019 – 3 C 12/18 –, juris revidiert. Die Entscheidung des BVerwG spricht für die rechtliche Einordnung des Vorhabens, wie sie von der Vorhabenträgerin der RTW vorgenommen wurde und in diesem Beschluss bestätigt wird. Dass die Einwender mit dem ergänzenden Schriftsatz vom 2. Juni 2020 nunmehr auf dieses Urteil des BVerwG zur Stützung ihrer Rechtsauffassung abheben, verwundert und ist in sich widersprüchlich. Das BVerwG hat mit dem in Rede stehenden Urteil entschieden, dass die Änderung einer Eisenbahninfrastruktur nicht nach den Bestimmungen des PBefG, sondern denen des AEG erfolgen muss, auch wenn mithilfe der planfestgestellten Maßnahmen eine Mitnutzung der Betriebsanlage durch Straßenbahnfahrzeuge ermöglicht wird. Die Straßenbahnfahrzeuge unterliegen dabei in dem eisenbahnrechtlich planfestgestellten Abschnitt dem fortbestehenden Regime des Eisenbahnrechts und sie verkehren dort als Eisenbahnen nach den Regeln der EBO (vgl. Urteil des BVerwG vom 7. November 2019, a. a. O., juris, Rn. 8 ff.). Das Konzept der RTW und die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Abschnittsbildung tragen dieser rechtlichen Bewertung Rechnung. Dort, wo die Zweisystemfahrzeuge der RTW als Eisenbahn verkehren und der Bau einer neuen Betriebsanlage erforderlich ist, erfolgte die Planfeststellung auf der Grundlage des AEG als nicht bundeseigene Eisenbahn (PFA Süd 1, Beschluss vom 26. Januar 2022). Dort, wo die RTW als Straßenbahn verkehrt und neue Betriebsanlagen zu errichten sind (PFA Nord, PFA Mitte, PFA Süd 2), wird eine Planfeststellung auf der Grundlage des PBefG angestrebt. Die notwendigen Anpassungen zur Mitnutzung bestehender bundeseigener Eisenbahnbetriebsanlagen [Einbindung in die Eisenbahnstrecke 3611 im PFA Nord, Einbindung in die Eisenbahnstrecke 3640 und deren Mitnutzung bei baulichen Änderungen/Ergänzungen bis zum Bahnhof Höchst im PFA Mitte so-

wie Anpassungen/Ergänzungen in Teilbereichen des PFA Süd 1 (Bereiche Bahnhof Frankfurt/Stadion, Forsthauskurve, Bahnhof Neu-Isenburg)] werden als notwendige Folgemaßnahmen von der jeweiligen führenden Planfeststellung umfasst.

Die Einlassungen der Einwender zielen offenbar darauf ab, der Vorhabenträgerin das Recht abzusprechen, das Gesamtvorhaben in Abschnitte zu unterteilen und die Abschnitte nach unterschiedlichen fachplanungsrechtlichen Normen planfeststellen zu lassen. Die diesbezügliche Einlassung, wonach die vorgenommene Abschnittsbildung nicht gerechtfertigt sei und die Rechtsschutzmöglichkeiten der Einwender verkürzt würden, ist nicht nachvollziehbar. Einerseits bleibt es den Einwendern unbenommen, auch in den anderen Abschnitten Einwendungen zu erheben. Andererseits bleibt unklar, inwieweit die Rechtsschutzmöglichkeiten der Einwender durch die Abschnittsbildung und die Anwendung unterschiedlichen Fachplanungsrechts verkürzt worden sein sollten.

Zur Begründung für die abschnittsweise Planfeststellung auf der Grundlage unterschiedlicher fachplanungsrechtlicher Bestimmungen und zur Rechtmäßigkeit der in der Rechtsprechung anerkannten Abschnittsbildung selbst wird auf die Darlegungen unter C. III. 2 verwiesen.

Soweit die Einwender auf den zwischenzeitlich für den PFA Süd 1 ergangenen Planfeststellungsbeschluss abheben und sich daran zu stören scheinen, dass die Planfeststellungsbehörde eine Vorausschau auf die nachfolgenden Abschnitte der RTW nach Art eines vorläufig positiven Gesamturteils anstellt, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Rechtsprechung bei einer abschnittswisen Planfeststellung genau dies fordert. Ein Vorhaben, bei dem bereits absehbar ist, dass einer Planfeststellung in nachfolgenden Abschnitten unüberwindliche rechtliche Hindernisse entgegenstehen, verliere ihre Rechtfertigung und könnte vor dem Hintergrund der damit einhergehenden rechtlichen Konsequenzen für Betroffene nicht planfestgestellt werden. Eine unzulässige Vorfestlegung hinsichtlich künftiger Abschnitte geht damit nicht einher (vgl. dazu u. a. BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 – 9 A 14.12-, juris, Rn. 151).

Auch eine auf den Planfeststellungsabschnitt Süd 1 bezogene Bewertung der Planrechtfertigung war in dem diesen Abschnitt betreffenden Verfahren entgegen der Ansicht der Einwender erforderlich. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Inwieweit daraus eine unzulässige Vorfestlegung und Entwertung des Sachvortrages der Einwender erfolgt sein könnte, erschließt sich nicht.

Allein aus dem Umstand, dass Argumente, die von den Einwendern im Zuge des Verfahrens für den PFA Nord vorgetragen wurden, aufgrund eines entsprechenden Vortrages Beteiligter im Verfahren für den PFA Süd 1 zu bescheiden waren, ist weder ein Indiz für eine ermessenfehlerhafte Abschnittsbildung noch ist daraus eine unzulässige Vorfestlegung herzuleiten.

Die von den Einwendern vertretene Auffassung, die der RTW zugeordneten Verkehrsaufgaben dürften nur von Eisenbahnen erbracht werden, verkennt, 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 die Einwender dies unterstellen. Die Schlussfolgerung der Einwender, nur Eisenbahnen dürften die mit der RTW verbundenen Verkehrsaufgaben erfüllen, findet folglich im Gesetz keine Stütze.

Im Übrigen entspricht das Vorhaben den Zielsetzungen des PBefG und ist darüber hinaus auch geeignet, die mit ihm verfolgten Zielsetzungen zu verwirklichen. Die in den Antragsunterlagen beschriebene Entlastung des Hauptbahnhofes Frankfurt am Main und des S-Bahn-Tunnels sind entgegen der Darstellung der Einwender keine primären Zielsetzungen des Vorhabens, sondern nur die von der Vorhabenträgerin erwartete Folge von dessen Verwirklichung und ein willkommener Sekundäreffekt.

Nur der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass auch bei einer Planfeststellung der RTW als nicht-bundeseigene Eisenbahn auf der Grundlage des AEG das Regierungspräsidium Darmstadt die zuständige Planfeststellungsbehörde wäre. Eine Planfeststellung als bundeseigene Eisenbahninfrastruktur mit der DB AG als Antragstellerin und dem EBA als Planfeststellungsbehörde wäre, anders als die Einwender dies zu glauben scheinen, auch bei der Planfeststellung der RTW als Eisenbahn keineswegs zwingend (s. Beschluss vom 26. Januar 2022 des Regierungspräsidiums Darmstadt für die RTW – PFA Süd 1). Das Eisenbahn-Bundesamt und die DB AG sind wegen der für den Betrieb der RTW notwendigen Nutzung und Anpassung bundeseigener Eisenbahninfrastruktur in das Verfahren einbezogen worden und haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen sieht die Planfeststellungsbehörde entgegen der Ansicht der Einwender keine Anhaltspunkte dafür, dass die Finanzierung des Vorhabens nicht gesichert sein könnte und dem Vorhaben deshalb die Planrechtfertigung abzusprechen wäre (vgl. dazu insgesamt C. III. 1). Eine aus Sicht der Einwender unzulässige Finanzierung des Vorhabens mit Finanzmitteln des Landes und der Kommunen ergibt sich weder im Hinblick auf die

zutreffende Planfeststellung als Straßenbahn noch ergäbe sie sich bei einer Planfeststellung als nicht-bundeseigene Eisenbahn.

2. Fehlende Berücksichtigung der Vorbereitenden Untersuchungen für SEM 4 Frankfurt Nordwest und der daraus resultierenden Konsequenzen für die RTW

Die Vorhabenträgerin hat die vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Gebiet Frankfurt – Nordwest (§ 165 Abs. 4 BauGB) der Stadt Frankfurt als tangierende Planung im Erläuterungsbericht erwähnt. Konflikte der beiden Planungen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Vielmehr greift die zeitlich nachfolgende und damit zur Rücksichtnahme verpflichtete Planung der Stadt Frankfurt am Main die RTW-Planungen auf und berücksichtigt diese in der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung zur SEM 4. Entgegen der Ansicht der Einwender ergibt sich kein Erfordernis, die Planungen der RTW und deren verkehrliche Zielsetzungen an die zudem noch in einem frühen, nicht hinreichend verfestigten Planungsstadium befindlichen städtebaulichen Planungen der Stadt Frankfurt am Main anzupassen. Es ist vielmehr Aufgabe der Stadt Frankfurt am Main, die verkehrlichen Untersuchungen darauf hin zu überprüfen, welche Anpassungen und Änderungen verkehrlich erforderlich sind, um eine anforderungsgerechte verkehrliche Erschließung des Gebietes zu gewährleisten. Die diesbezüglichen Studien und Planungen der Stadt Frankfurt am Main sind folgerichtig entsprechend aufgebaut und berücksichtigen die RTW dabei so, wie sie derzeit geplant ist. Die von den Einwendern vorgetragene Ansicht, die RTW solle ohne Rücksicht auf die noch nicht abgeschlossene Planung „durchgezogen“ werden, verkennt dies. Wollte man so vorgehen, wie dies den Einwendern offensichtlich vorschwebt, käme man nie zum Ziel und Planungen müssten auf den Sankt-Nimmerleinstag in die Zukunft verschoben werden.

Im Übrigen können die von den Einwendern aufgeführten, gegen die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme aufgeführten Bedenken bezüglich Frischluftzufuhr sowie Natur- und Artenschutz nicht dem RTW-Vorhaben zugerechnet werden. Diese Aspekte sind vielmehr allein in dem städtebaulichen Verfahren zu würdigen. Die auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben zurückgehenden Konflikte in Bezug auf die natur- und artenschutzrechtlichen Problemstellungen wurden bewältigt, hinsichtlich etwaig zunehmender Spätfrostschäden durften sie in das nachgelagerte Entschädigungs-/Enteignungsverfahren verwiesen werden (vgl. C. III. 11, C. III. 21.1).

3. Bezugnahme auf Publikation eines Dritten

Die über den eigenen schriftsätzlichen Vortrag hinausgehenden, in den Publikationen eines Dritten angesprochenen Aspekte

- zur Systementscheidung, der Trassenwahl und der Variantenentscheidung (C. III. 3),
- zu den vermeintlichen Rechtsproblemen des Tram-Train-Konzeptes und zur Planrechtfertigung (C. I. 1),
- zum Immissionsschutz (C. III. 6),
- zur Gewährleistung der Barrierefreiheit (C. III. 17) sowie
- zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit (C. I. 6, C. III. 1.3)

wurden in diesem Beschluss behandelt, so dass auf die diesbezüglichen Darlegungen verwiesen wird.

Zu den in Rede stehenden Beiträgen ist lediglich zu ergänzen, dass die Befürchtung einer Unterdimensionierung der Fahrzeuge von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt wird. Auf die Bewältigung von Veranstaltungsverkehren, bspw. im Deutsche Bank Park, muss die RTW nicht ausgelegt werden.

Im Übrigen widersprechen sich die Einwender selbst, wenn sie einerseits die Erforderlichkeit der RTW ausführlich in Zweifel ziehen, andererseits aber die Kapazität der vorgesehenen Fahrzeuge für unzureichend halten.

Die Frage, ob die Inbetriebnahme der RTW zu einer Anpassung des ÖPNV-Angebotes auf anderen Linien 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 ÖPNV 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 ÖPNV 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 jeweils zuständige Aufgabenträger als Folge der Inbetriebnahme der RTW für geboten hält, obliegt seiner Entscheidung und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

4. Bezugnahme auf Einwendung NE 13

Soweit die Einwender sich die Darlegungen der Beteiligten NE 13 zu Eigen machen, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. V. 14 Bezug genommen.

5. Variantenentscheidung fehlerhaft

Im Hinblick auf die von den Einwendern angegriffene Variantenentscheidung wird

zunächst auf die diesbezüglichen ausführlichen Darlegungen unter C. III. 3 Bezug genommen. Gerade die Variante 8 der die Einwender in besonderem Maße betreffenden Variantenuntersuchung Praunheim – Eschborn-Ost wurde von der Vorhabenträgerin intensiv untersucht. Entgegen der Darstellung in der Einwendung wurde die Betroffenheit des in Ausweisung befindlichen Trinkwasserschutzbereiches nicht als Ausschlusskriterium bewertet. Es ist jedoch unbestritten, dass dem Trinkwasserschutz im Rhein-Main-Gebiet ein hoher Stellenwert zukommt und das betroffene Wasserwerk Praunheim II zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung im Rhein-Main-Gebiet benötigt wird (s. Situationsanalyse der AG Wasserversorgung Rhein-Main – Fortschreibung Juli 2016). Vermeidbare Beeinträchtigungen sind daher kritisch zu sehen. Auch die Betroffenheit von Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Notwendigkeit zur Verlegung von Versorgungsleitungen führte für sich genommen nicht zum Ausschluss einer Variante. Vielmehr wurden die genannten Aspekte neben anderen Kriterien, insbesondere auch dem Flächenverbrauch hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen, in die Variantenentscheidung einbezogen, um unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte eine Vorzugsvariante herauszubilden. Diese in den Antragsunterlagen dargestellte Vorgehensweise entspricht gängigen Standards. Das Ergebnis der Abwägungsentscheidung, mit der die von den Einwendern präferierte Variante 8 zugunsten der Variante 5 verworfen wurde, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar (vgl. C. III. 3.3.1).

Soweit die Einwender als Vorteil der Variante 8 die Nutzbarkeit des „Straßenbahndepots in Praunheim“ anführen und daraus folgend wohl die Verzichtbarkeit der Abstellanlage Eschborn-Ost unterstellen, ist dazu anzumerken, dass die wohl gemeinte Stadtbahnzentralwerkstatt in der Guerickestraße eine Anlage der VGF ist und für alle größeren Instandhaltungen und Fristeninspektionen der Straßenbahnfahrzeuge der VGF genutzt wird. Eine Wartung von RTW-Fahrzeugen in der Stadtbahnzentralwerkstatt ist auch bei Realisierung der Vorzugsvariante möglich und die VGF hat einer diesbezüglichen Nutzung zugestimmt. Als *Abstellanlage*, noch zudem für Fahrzeuge Dritter, kommt die Stadtbahnzentralwerkstatt dagegen nicht in Betracht.

Die in diesem Zusammenhang von den Einwendern ebenfalls angeführte Absicht eines Erwerbs der Taunusbahn durch die Vorhabenträgerin und die Möglichkeit einer Realisierung eines Servicepunktes in Königstein geht gleich mehrfach fehl. Einerseits ist ein Erwerb der Taunusbahn durch die Vorhabenträgerin nicht beabsichtigt. Andererseits liegt der Bahnhof Königstein nicht an der Taunusbahn, sondern an der Königsteiner Bahn. Ein „Servicepunkt“ in Königstein löst im Übrigen nicht das Problem einer Abstellmöglichkeit von Fahrzeugen an der RTW-Strecke, so dass weitere Fragen, die mit dieser Variante einhergingen, keiner

vertiefenden Betrachtung bedürfen. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin das Erfordernis einer Abstellung von RTW-Fahrzeugen in Betriebspausen und die Abwägungsentscheidung für die Verortung dieser Anlage tragfähig begründet (vgl. Anlage 1.1c – Erläuterungsbericht, Kapitel II. 3.5, Kapitel C. III. 3.4 dieses Beschlusses).

Die von den Einwendern in Zusammenhang mit der aus ihrer Sicht vorzugswürdigen Variante 8 geäußerten Zweifel an der Geeignetheit des vorgesehenen Rettungswegekonzeptes beruhen auf einem falschen Verständnis der Planunterlage. Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Rettungswegekonzept dient der Dokumentation, dass für den Fall eines Einsatzes *an der Strecke*, diese (aus verschiedenen Richtungen) erreichbar ist. Abgesehen davon ist im Einsatzfall davon auszugehen, dass der Betrieb auf der Strecke eingestellt ist und über entsprechende betriebliche Anweisungen ein Offenhalten des Bahnübergangs „Hahnäcker“ gewährleistet werden kann, so dass auch diese Wegeverbindung nutzbar bleibt. Die Befürchtung der Einwender zielt dagegen darauf ab, dass ihr *Wohn-/Betriebssitz* im Notfall wegen der Schließzeiten des BÜ „Hahnäcker“ nicht rechtzeitig erreicht werden kann. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass auch die Liegenschaft der Einwender aus verschiedenen Richtungen und über verschiedene Wegebeziehungen erreichbar bleibt, ohne dass die Anfahrt über den BÜ genutzt werden muss. Die geäußerten Befürchtungen werden von der Planfeststellungsbehörde daher nicht geteilt.

6. Keine Vorlage der Nutzen-Kosten-Untersuchung und keine Berücksichtigung absehbarer Kostensteigerungen

Entgegen der Einschätzung der Einwender bedarf es im Rahmen der Planfeststellung weder der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens noch der im Zuge dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung erarbeiteten Verkehrsprognose. Das planfestgestellte Vorhaben ist ohne jeden Zweifel gerechtfertigt. Zur Begründung dieser Rechtsauffassung wird auf die Kapitel C. I. 6.1 und C. III. 1 verwiesen.

Die unzähligen Argumente, die aus Sicht der Einwender Zweifel an dem Bedarf begründen und daraus resultierend Auswirkungen auf die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens haben, aber unberücksichtigt geblieben sind – begonnen bei der aus ihrer Sicht notwendigen Einbeziehung der Kosten für notwendige P+R-Anlagen (zur Entbehrlichkeit der Einbeziehung von P+R-Anlagen in die Planfeststellung: s. C. I. 1) bis hin zu dem vermeintlichen Entfall der „großen Geschäftsgrundlage“ als Folge der Corona-Pandemie und den daraus abgeleiteten Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten, des Ukraine-Krieges, Währungsverfalls u. v. m. –, sind daher für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ohne Relevanz.

Für eine Beauftragung der in diesem Zusammenhang beantragten Sachverständigengutachten bestand daher ebenso wenig Veranlassung wie für die ebenfalls beantragte Beziehung der NKU.

7. Unzulässigkeit der Umwidmung der „Sodener Bahn“ in eine Straßenbahnstrecke

Der von den Einwendern angesprochene Streckenabschnitt ist nicht Gegenstand des PFA Nord. Unabhängig davon sei darauf hingewiesen, dass die zu einem früheren Zeitpunkt angestellten Erwägungen, die Eisenbahnstrecke freizustellen und die Planungen in diesem Abschnitt auf der Grundlage des PBefG und der BOStrab fortzuführen, nicht weiterverfolgt werden. Das Planfeststellungsverfahren für den PFA Mitte wurde 2021 eingeleitet und sieht in dem in Rede stehenden Teilabschnitt die Nutzung einschl. des abschnittswisen Ausbaus der bestehenden Eisenbahnstrecke bis in den Bahnhof Frankfurt-Höchst vor.

8. Überlegungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens

Entgegen der Einschätzung der Einwender bedurfte es keiner Berücksichtigung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme SEM 4 – Frankfurt Nordwest im Zuge der Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Dieses Vorhaben befindet sich in einem frühen Planungsstadium und demzufolge hat eine hinreichende Verfestigung der Planung noch nicht stattgefunden. Es ist daher nicht abzusehen, welche Auswirkungen mit diesem Vorhaben konkret verbunden sein werden.

Nichts anderes gilt für den angedachten Neubau eines Umspannwerkes der TenneT in Eschborn. Ausweislich der Projektseite (<https://www.tennet.eu/de/projekte/netzausbau-frankfurt-rhein-main>, abgerufen am 14. Juni 2023) befindet sich das Projekt am Anfang. Neben Eschborn kämen auch Flächen in Oberursel und anderen Kommunen in Betracht. Bis zum Bau des Umspannwerkes stünden noch umfangreiche technische Planungen, Grundstückssuche, Umweltprüfungen, konzeptionelle Überlegungen und letztendlich auch bauvorbereitende Maßnahmen an.

Angesichts der unkonkreten Planungssituation der beiden vorgenannten Vorhaben ist deren Berücksichtigung in den Umweltprüfungen der Vorhabenträgerin weder tatsächlich möglich noch rechtlich geboten. Eine Beschreibung der Umstände, die im Zusammenwirken mit den Auswirkungen der genannten Vorhaben zu erheblichen Umweltauswirkungen führen können, wird bei dieser Ausgangslage im Zuge der Verfahren, die für die beiden nachgelagerten Verfahren durchzuführen sind, zu berücksichtigen sein.

Die vorgesehenen Maßnahmen V 2 (Vergrämung von Zauneidechsen in angrenzende Ersatzhabitats) und V 6 (Umsiedlung von Zauneidechsen aus Bereichen, die nicht unmittelbar an Ersatzhabitats angrenzen) sind geeignet, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für die genannten Arten zu vermeiden. Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot liegt nicht vor. Die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen gewährleisten, dass das baubedingte Tötungsrisiko bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt wird. Bei dieser Ausgangslage kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen. Wenn allenfalls noch ein ganz geringer Teil der Zauneidechsen im Baufeld verbleibt, ist mit der Baufeldfreimachung kein höheres Tötungsrisiko verbunden, als es für einzelne Tiere dieser Art insbesondere mit Blick auf natürliche Feinde auch sonst besteht. Die Maßnahme der Vergrämung stellt dabei – anders als von den Einwendern behauptet – ein in der Fachwelt anerkanntes und in der Rechtsprechung akzeptiertes geeignetes Mittel dar (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Januar 2014 – 9A 4/13 –, juris, Rn. 98 f. m. w. N.). Eine nähere Begründung, weshalb in dem konkreten Kontext die Maßnahme der Vergrämung ungeeignet sein sollte, bleiben die Einwander schuldig. Die in das Verfahren einbezogene Fachbehörde, die obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt, sieht das vorgesehene Maßnahmenkonzept der Vorhabenträgerin als geeignet an.

Eine Auseinandersetzung mit den geäußerten Vorbehalten gegen die Umsetzung von Feldlerchenfenstern mit Blühstreifen als Kompensation für den Verlust von Lebensräumen der Feldlerche ist entbehrlich, weil die Vorhabenträgerin diese Maßnahme zugunsten der Anlage von Bunt- und Schwarzbrachen aufgegeben hat. Die Art der vorgesehenen Maßnahme, ihre Verortung und ihr Flächenbedarf sind naturschutzfachlich hergeleitet [vgl. Anlage 3 zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 19.2c)]. Die obere Naturschutzbehörde hat den Konzepten für diese CEF-Maßnahme zugunsten der Feldlerche zugestimmt. Aspekte, die infolge der Maßnahmenplanung ein erhöhtes Tötungsrisiko für die Feldlerche begründen könnten, sind entgegen der Ansicht der Einwander nicht ersichtlich.

9. Keine bzw. keine ausreichend vertiefende Erörterung verschiedener Aspekte in dem Erörterungstermin am 16. August 2018

Soweit die Einwander im Nachgang zu dem Erörterungstermin vom 16. August 2018 vorgetragen haben, eine Reihe von Fragen sei nicht bzw. nicht vertiefend erörtert worden, ist dieser Vortrag nicht nachvollziehbar, weil im Rahmen der den Einwander eingeräumten Möglichkeit der Einzelerörterung die Möglichkeit be-

stand, alle aus ihrer Sicht erörterungsbedürftigen Aspekte zur Sprache zu bringen. So wurde auf entsprechende Nachfrage der Verhandlungsleiterin auch bestätigt, dass die aus Sicht der Einwender erörterungsbedürftigen Belange besprochen wurden (vgl. Protokoll über den Erörterungstermin vom 16. August 2018, S. 50). Von Seiten der Planfeststellungsbehörde bestand kein weitergehender Aufklärungsbedarf.

Unabhängig davon bestand zum Zeitpunkt der Erörterung kein Anlass den in diesem Zusammenhang angesprochenen Bau des Fernbahntunnels und seine vermeintlichen tatsächlichen und rechtlichen Auswirkungen auf das verfahrensgenständliche Vorhaben zum Gegenstand der Erörterung zu machen, denn die Vorstellung der Schienenwegeausbauvorhaben des potenziellen Bedarfs, die in den vordringlichen Bedarf aufsteigen und zu denen auch der Knoten Frankfurt mit verschiedenen Baumaßnahmen – u. a. dem Fernbahntunnel – gehört, erfolgte erst am 6. November 2018 und damit ca. 3 Monate nach dem Erörterungstermin.

Entgegen der von den Einwendern geäußerten Ansicht macht der Bau des Fernbahntunnels die Realisierung der Regionaltangente West nicht entbehrlich. Zwar zielt der Fernbahntunnel darauf ab, die Kapazitäten nicht nur für den Fern-, sondern auch für den Nahverkehr in dem hochbelasteten Eisenbahnknoten Frankfurt am Main zu erhöhen. Die mit der Regionaltangente West verbundenen Zielsetzungen einer umsteigefreien Direktverbindung in der westlichen Peripherie und der verkehrliche Bedarf (vgl. C. III. 1) bestehen gleichwohl unverändert fort.

Die Planung des die Einwender in ihrem Eigentum berührenden PFA Nord ist auch nicht deshalb rechtswidrig, weil deren Umsetzung in Bezug auf die im Bundesverkehrswegeplan verankerten Planungen zum Eisenbahnknoten Frankfurt am Main an unüberwindlichen Hindernissen in diesem, den PFA Süd 1 betreffenden Folgeabschnitt scheitern würde.

Der PFA Süd 1 wurde mit Beschluss vom 26. Januar 2022 bereits bestandskräftig planfestgestellt. Die in Rede stehende Thematik wurde darin behandelt und in die Abwägungsentscheidung einbezogen. Demnach steht die Umsetzung der den PFA Süd 1 betreffenden Vorzugsvariante der (späteren) Umsetzung der 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 nicht 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 Bundesverkehrswegeplanes kann das Projekt dagegen nicht sein, weil darin nur die Bundesschienenwege 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 4. Mai 2023) 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.

Auch die vertiefende Erörterungsbedürftigkeit der vermeintlichen Unzulässigkeit der Finanzierung des Vorhabens mit kommunalen und Landesmitteln wurde von den Einwendern im Termin nicht vorgebracht. Die Planfeststellungsbehörde sah keinen diesbezüglichen Aufklärungsbedarf. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird bezüglich der Begründung auf die in diesem Beschluss dargelegten Erwägungen unter C. V. 33, Nr. 1 und C. III. 1.3 verwiesen.

10. Fortschreibung Prognosehorizont

Soweit die Einwender bemängeln, die Verkehrsprognose sei veraltet und daher nicht mehr verwertbar, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass für die prognostische Ermittlung des zum Zeitpunkt des Prognosehorizonts voraussichtlichen Verkehrsaufkommens das Betriebsprogramm die maßgebliche Größe ist.

Vor diesem Hintergrund ist eine Fortschreibung des Prognosehorizonts nicht erforderlich, da die Berücksichtigung des Prognosehorizonts 2030 weiterhin hinreichend ist.

Bezüglich des zu ermittelnden Bedarfs gibt der Prognosehorizont 2030 auch weiterhin eine realistische Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung wieder. Insbesondere umfasst der Prognosehorizont 2030 den Zeitpunkt der voraussichtlichen Verkehrsöffnung der RTW im Jahr 2028 (vgl. OVG Schleswig-Holstein, Beschluss vom 28. Juni 2010 – 1 LA 24/10 –, juris, Rn. 12) und berücksichtigt den aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan, so dass die entscheidenden Parameter für den Prognosehorizont 2030 zu Grunde gelegt werden. Mit Blick auf die Beurteilung der Verkehrsimmissionen ist eine Fortschreibung des Prognosehorizonts auch deshalb nicht angezeigt, weil hierzu keine neuen streckenbezogenen Verkehrsprognosen in entsprechender Aufbereitung vorliegen, auf deren Grundlage die immissionstechnischen Untersuchungen insoweit modifiziert werden müssten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 29. Januar 2020 - 5 S 2620/17 -, juris, Rn. 39).

Auch unter Berücksichtigung der letzten Aktualisierung der Zugzahlen auf den Deutschlandtakt (vom Oktober 2022) resultiert keine Zunahme der Verkehrsstärken auf dem für das RTW-Vorhaben relevanten Abschnitt der Eisenbahnstrecke 3611.

Anpassungen der Betriebsprogramme des zur Beurteilung der Immissionsbelastung relevanten Schienenpersonennahverkehrs sind nach Auskunft der insoweit zuständigen RMV GmbH nicht beabsichtigt, so dass die den Immissionsuntersuchungen zugrundeliegende Fahrtenhäufigkeit auch über den Prognosehorizont hinaus keine Änderungen erfährt.

11. Unzumutbare Behinderungen und Schaffung von Verkehrsgefährdungen im Bereich des Bahnübergangs Wolfslach/Niederurseler Weg

Die diesbezüglichen Darlegungen der Einwender sind nicht nachvollziehbar.

In dem betreffenden Bereich wird die RTW entgegen der Darstellung der Einwender nicht im 15-Minuten-Takt, sondern im 30-Minuten-Takt verkehren. Nach den Darstellungen der Vorhabenträgerin ist damit zu rechnen, dass sich als Folge des Hinzutretens der RTW die Schrankenschließzeit im Vergleich zum Status Quo um lediglich 15 Sekunden verlängern. Unzumutbare Nachteile für die Einwender gehen damit nicht einher.

Anders als von den Einwendern vorgetragen umfasst der Planfeststellungsantrag keinen Bau von Radschnellwegen. Bauliche Anpassungen von Wegen in dem hier in Rede stehenden Bereich sind lediglich im eng umgrenzten Bereich des BÜ „Hahnäcker“ vorgesehen, weil durch die Einfädelung der RTW-Strecke in die Eisenbahnstrecke 3611 der Bahnübergang von 2 auf 3 Gleise erweitert wird. Darüber hinaus erfolgen die gebotenen Anpassungen im Wirtschaftswegenetz.

Diese Maßnahmen sind erforderlich, um den vorhabenbedingten Zerschneidungen entgegenzuwirken und ein funktionsfähiges Wegenetz wiederherzustellen. Sie sind daher als notwendige Folgemaßnahme Gegenstand der Planfeststellung. Die vorgesehene Querschnittsgestaltung basiert auf den aktuellen Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW 16), so dass auch der gewählte Ausbaustandard nicht zu beanstanden ist. Inwieweit diese Wege künftig nicht nur von der Landwirtschaft, sondern auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden (dürfen), obliegt ebenso wenig der Entscheidung durch die Vorhabenträgerin wie die Anordnung von Maßnahmen, mit denen den daraus ggf. resultierenden Gefahren begegnet werden kann.

12. Immissionen des Gleichrichterunterwerkes und des Elektronischen Stellwerkes

Entgegen der Ansicht der Einwender sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder als Folge des in Praunheim vorgesehenen Gleichrichterunterwerkes (Bw.-Nr. 301) zu besorgen. Die Entfernung zu dem Hof der Einwender beträgt mehr als 400 m Luftlinie. Aber selbst wenn man den im Einwendungsschriftsatz angegebenen Abstand von 250 m zugrunde legen würde, sind schädliche Auswirkungen auszuschließen. Der Einwirkungsbereich dieser Anlage, also der Bereich, in dem die Anlage sich signifikant von den natürlichen und mittleren anthropogen bedingten Immissionen abhebende elektrische oder magnetische Felder verursacht, ist bei der in Rede stehenden Anlage als 10 Meter breiter, an die Anlage angrenzender Streifen definiert. Es liegt auf der Hand, dass bei dieser Ausgangslage keine schädlichen Umwelteinwirkungen für das Anwesen der Einwender zu besorgen sind. Im Übrigen wird auf die Darlegungen unter C. III. 6.2.3 Bezug genommen.

Das neu zu errichtende Elektronische Stellwerk (Außenstelle) Weißkirchen (Bw.-Nr. 305) fällt nicht in den Anwendungsbereich der 26. BImSchV. Aufgrund der Entfernung zwischen ESTW-A und dem Anwesen der Einwender von mehr als 300 m durfte die Vorhabenträgerin von einer rechnerischen Ermittlung der zu erwartenden Schallimmissionen absehen, da eine auf den Betrieb des Stellwerks zurückgehende Überschreitung der nach der TA Lärm gültigen Immissionsrichtwerte für Wohngebäude im Außenbereich (Mischgebiet) im Tag- und Nachtzeitraum auszuschließen ist.

34. NE 33

Die Äußerung der Beteiligten zielte auf die ursprünglich vorgesehene Inanspruchnahme der Grundstücke Gemarkung Unterliederbach, Flur 8, Flurstücke 1/3 und 29 ab. Mit der im Zuge der 1. Änderung des Plans vorgenommenen Verkürzung des PFA Nord ist die Inanspruchnahme dieser Grundstücke entfallen. Die Äußerung wird daher

für erledigt erklärt.

35. NE 34

Die Einwendung ist am 24. Juni 2019 eingegangen und damit mit Blick auf die am 3. April 2018 endende Äußerungsfrist der 1. Auslegung des Planes verspätet erhoben worden. Darüber hinaus wurde die Einwendung mit einfacher E-Mail übersandt und genügt daher nicht dem Schriftformerfordernis des § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. §§ 73 Abs. 4, 3a Abs. 2 HVwVfG. Darauf wurde der Einwender mit E-Mail vom 27. Juni 2019 hingewiesen.

Unabhängig davon ergibt sich aus der Äußerung keine Betroffenheit des Beteiligten in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen, so dass keine Einwendungsbefugnis besteht. Auch wenn das Abwägungsmaterial tendenziell eher weit als eng ausulegen 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 und Verbesserung 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. Das vom Einwender vorgetragene Interesse, anstelle des beantragten Projektes eine Einschienenbahn mit einer völlig neuen Trassierung zu bauen, ist jedoch allgemeiner Art und nicht als spezielles Individualinteresse (gerade) des Einwenders in die Abwägung einzustellen (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).

Darüber hinaus läuft der Vorschlag auf die Realisierung eines gänzlich anderen als des geplanten Vorhabens hinaus und stellt damit keine Planungsalternative dar, die in der Alternativenbetrachtung hätte Berücksichtigung finden müssen (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 15. Januar 2009 – 11 B 254/08.T –, juris, Rn. 130).

36. NE 35

Die im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans erhobene Einwendung richtet sich hauptsächlich gegen den vermeintlichen Entzug des Eigentums und die vorübergehende Inanspruchnahme betreffend das ehemalige, zwischenzeitlich zerlegte und geteilte Grundstück Gemarkung Eschborn, Flur 36, Flurstück 29/15.

Insoweit ist zunächst festzustellen, dass der Erwerb einer Teilfläche des heutigen Grundstücks Nr. 29/18 nicht beabsichtigt ist. Vorgesehen ist vielmehr die auch von der Einwenderin angeregte dingliche Sicherung einer Teilfläche von 10 m² für die barrierefreie Zuwegung zum Haltepunkt Carl-Sonnenschein-Siedlung / Düsseldorfer Straße.

Die bauzeitliche Inanspruchnahme im Umfang von 65 m² ist als BE-Fläche und als Arbeitsraum erforderlich. Erschwernisse für die Erschließung des Grundstücks aufgrund vorhabenbedingter Leitungsverlegungen sind nicht ersichtlich.

Bezüglich der vorsorglich vorgetragenen Einwendung einer zusätzlichen Verlärmung von Außenfassaden ist festzuhalten, dass sich das zum Zeitpunkt der Offenlegung vorhandene Bestandsgebäude nach der Zerlegung und Teilung des ehemaligen Flurstücks 29/15 nur noch zum Teil auf der im Eigentum der Einwenderin verbliebenen Grundstücksteilfläche 29/18 befindet und darüber hinaus aufgrund zwischenzeitlich erteilter Baugenehmigungen zum Abbruch vorgesehen ist, so dass allein aus diesem Grund kein Lärmschutz in Betracht käme. Unabhängig davon ist zu konstatieren, dass an den Gebäuden in erster Baureihe entlang der geplanten RTW-Trasse maximale Pegel in Höhe von 61 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht prognostiziert sind. Da die für Gewerbegebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in Höhe von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht somit schon in der ersten Baureihe der Gebäude eingehalten werden, kann daraus geschlossen werden, dass auch für Gebäude, die auf dem deutlich weiter von der Trasse abgerückt liegenden ehemaligen Flurstück 29/15 errichtet wurden / werden, keine Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen bestehen.

Bezüglich der Gesamtlärmbelastung, die in Unterlage 20.4b untersucht wurde, ist an den nächstgelegenen Gebäuden in diesem Bereich eine maximale Zusatzbelastung von 1 dB(A) am Tag und bis zu 2 dB(A) in der Nacht prognostiziert. Da sich das ehemalige Flurstück 29/15 in einer größeren Entfernung zur RTW-Trasse als diese Gebäude befindet, ist die auf die Erkenntnisse aus der Gesamtlärmbetrachtung gestützte Schlussfolgerung der Vorhabenträgerin, die Zusatzbelastung führe hier zu keinen Erhöhungen, die in der Gesamtbetrachtung über den in der Rechtsprechung anerkannten Schwellenwerten von 70 dB(A) im Tag- und 60 dB(A) im Nachtzeitraum lägen, nachvollziehbar und tragfähig. Im Übrigen war die nach Abbruch des Gebäudebestands beabsichtigte Nutzung zum Zeitpunkt der Auslegung des Planes noch nicht genehmigt. Die Verantwortlichkeit für eine aus dem Aspekt der Gesamtlärmbelastung erforderliche Maßnahme des passiven Schallschutzes – zur Auswahlentscheidung und zum fehlenden Vorrang aktiver Maßnahmen im Zusammenhang mit der Gesamtlärmbelastung vgl. C. III. 6.2.1.3 i. V. m. C. III. 6.2.1.2 – läge daher ohnehin bei der Bauherrin des Hochbauprojekts (§ 2 Abs. 4 Nr. 2 24. BImSchV).

37. NE 36

Die anwaltlich vertretene Einwenderin ist Eigentümerin des in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten, von dem Vorhaben beanspruchten Grundstücks in der Gemarkung

Eschborn³⁵:

Lfd. Nr.	GEV	Flur	Flurstück	Größe m ²	Erwerb m ²	VIA ³⁶ m ²	DS ³⁷ m ²	Bemerkungen
060.53	10.06B	36	36/18	3.599	420 0	0 50	0 30	Weg Arbeitsraum Leitung

Ausweislich dieser Darstellung hat die Vorhabenträgerin ihre Planung im Verlauf des Anhörungsverfahrens optimiert und die Grundstücksinanspruchnahmen dadurch minimiert. Ein Erwerb wird dadurch entbehrlich. Stattdessen wird - in deutlich geringerem Maße – lediglich noch die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit (Arbeitsraum) und die dingliche Sicherung für die Entwässerung der Betriebsanlage (Leitungsrecht) erforderlich. Möglichkeiten einer weiteren Minimierung der Betroffenheit vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Sie würden eine andere Trassierung bedingen und wären nur um den Preis einer stärkeren Belastung Dritter möglich. Die Tragfähigkeit der Variantenwahl wurde unter C. III. 3.3.2 dargelegt, so dass zur Vermeidung von Wiederholungen darauf verwiesen wird.

Darüber hinaus ist die Einwenderin Eigentümerin zweier Grundstücke (Gemarkung Eschborn, Flur 36, Flurstücke 36/11 und 36/12), zu deren Gunsten auf dem Grundstück Flur 36, Flurstück 26/1 durch Baulast die Nutzung von 202 Stellplätzen gesichert ist.

Anlagebedingt ist der Entfall von 64 Stellplätzen auf dem Flurstück 26/1 nicht zu vermeiden. Angesichts der Flächenkonkurrenz im Umfeld der Düsseldorfer Straße stehen keine Flächen zur Verfügung, die zur Kompensation der entfallenden Stellplatzflächen herangezogen werden könnten.

Unter Einbeziehung aller in die Abwägung einzustellenden Belange kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass zur Umsetzung des Vorhabens ein Verzicht auf die Baulast gerechtfertigt ist. Auf die diesbezüglichen Erwägungen unter C. III. 5.2 wird Bezug genommen.

Bauzeitlich können die ca. 80 darüber hinaus entfallenden, per Baulast gesicherten

³⁵ Blaeintragungen stellen Änderungen im Zuge der 1. Planänderung dar.

³⁶ Vorübergehende Inanspruchnahme

³⁷ Dauernd zu belastende Fläche

Stellplätze durch eine Ersatzfläche in dem noch ungenutzten Baufeld des 2. Bauabschnittes der RTW eingriffsnah kompensiert werden. Insgesamt können den vom Stellplatzentfall Betroffenen dort ca. 220 Parkplätze ersatzweise eingerichtet werden (vgl. A. V. 18.1). Damit kann der Entfall eines Großteils aller im Bereich des Parkplatzes „An den Drei Steinen“ bauzeitlich in Anspruch genommenen Stellplätze (ca. 310) kompensiert werden. Ein vollständiger 1:1-Ersatz ist jedoch nicht möglich.

Die mit der Inanspruchnahme der Grundstücke 36/18 und 26/1 einhergehenden Entschädigungsfragen sind einer Regelung im Wege der Planfeststellung nicht zugänglich, sondern werden im nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahren behandelt. In diesem Verfahren werden nicht nur die Entschädigungen für die Inanspruchnahme von Grund und Boden zu regeln, sondern es wird auch über einen ggf. entstehenden Wertverlust der Gewerbeimmobilie als Folge des Entfalls der baulastgesicherten Stellplätze zu befinden sein. In diesem Zusammenhang wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 21 verwiesen.

Die Einwenderin macht darüber hinaus geltend, dass es für das auf dem Flurstück 36/18 errichtete Gebäude betriebsbedingt zu Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A) am Tag (6. OG) bzw. mehr als 60 dB(A) in der Nacht (alle Geschosse) komme. Auch bauzeitlich komme es zu einer Überschreitung der Grenzwerte sowohl tags als auch nachts. Hinreichende Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der Grenzwerte seien nicht vorgesehen.

Zudem wird eingewandt, dass keine vollständige Baugrunduntersuchung erfolgt sei und leichte Abweichungen der vermuteten von der tatsächlichen Bodenbeschaffenheit Auswirkungen auf den Bauverlauf und die Belastung des Grundstücks haben könnten. Vor diesem Hintergrund seien die Lärm- und Erschütterungsgutachten durch einen Zweitgutachter zu überprüfen.

In der Folge hat die Einwenderin die Einschätzung eines Gutachters vorgelegt, wonach die Schutzbedürftigkeit der Nutzung fehlerhaft zugeordnet worden sei und die Gutachten auf einer Vielzahl von Annahmen beruhten, welche die realen Immissionen unterschätzten. Vor diesem Hintergrund seien Messungen durchzuführen und der Erlass des Beschlusses solle bis zum Abschluss dieser Überprüfungen zurückgestellt werden.

Bezüglich dieses Vortrages ist zunächst festzuhalten, dass die Schutzbedürftigkeit des Gebäudes entsprechend der Vorgaben des § 2 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV nach dem geltenden Bebauungsplan korrekter Weise der Gebietskategorie „Gewerbegebiet“ zugeordnet und entsprechend der maßgeblichen Vorgaben der Schall 03 untersucht wurde. Ein Anspruch auf Schallschutz aus Gründen der Lärmvorsorge besteht allerdings nicht (vgl. Anlage 20.1b, IP 137). Die maßgeblichen Grenzwerte der

16. BImSchV für Gewerbegebiete (69 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts) werden in allen Stockwerken unterschritten. Die maximalen, im EG ermittelten Beurteilungspegel belaufen sich gerundet auf 60 dB(A) am Tag und 58 dB(A) nachts.

Die Gesamtlärmuntersuchung (Anlage 20.4b, IP 48) kommt für das Objekt der Einwenderin zu dem Schluss, dass eine aus verfassungsrechtlichen Gründen unzumutbare, auf das Hinzutreten der RTW zurückzuführende Zunahme der Verkehrslärmimmissionen lediglich im 6. OG und nur im Hinblick auf den Tagwert zu erwarten ist. Dem insoweit bestehenden Anspruch auf Schallschutz wird durch die Zuerkennung von passivem Schallschutz genügt (vgl. A. V. 2.1.4). Weitreichendere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind dagegen nicht geboten. Nachts wird der vom BVerwG als maßgeblich angesehene Schwellenwert von 60 dB(A) zwar als Folge des Vorhabens in allen Obergeschossen erhöht, das Gebäude weist allerdings keine Nachtnutzung auf, so dass insoweit kein Schutzbedürfnis besteht.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den Aspekten der Lärmvorsorge und des Gesamtlärms wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 6.2.1.1 und C. III. 6.2.1.3 Bezug genommen.

Im Hinblick auf die den bauzeitlichen Immissionsschutz betreffenden Forderungen wird auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 6.3 und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 2.4 verwiesen. Den Belangen der Einwenderin wird damit im gebotenen Umfang entsprochen.

Im Übrigen sieht die Planfeststellungsbehörde entgegen der Einschätzung der Einwenderin keinen Bedarf für eine Überprüfung der schalltechnischen Untersuchungen. Die Darlegungen des von ihr beauftragten Ingenieurbüros vermögen die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Gutachten nicht zu erschüttern. Der Einwand, die Gutachten beruhten auf einer Vielzahl von Annahmen, was eine messtechnische Überprüfung erforderlich mache, geht fehl.

Die verbindlich anzuwendenden Regelungen der Schall 03 geben sowohl die Berechnung des Verkehrslärms als auch die zu berücksichtigenden Schallpegelkennwerte von Fahrzeugen und Fahrwegen, die Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg sowie die Besonderheiten des Schienenverkehrs durch Auf- oder Abschläge vor. Für eine Messung des Verkehrslärms ist daher ebenso wenig Raum wie für eine Diskussion der in der Berechnung anzusetzenden Parameter. Da der zu beurteilende Schienenweg noch nicht errichtet ist, bleibt im Übrigen unklar, welche Lärmbelastung gemessen werden sollte. Die Baugrundverhältnisse spielen für die Berechnung des Verkehrslärms keine Rolle. Wegen weiterer Einzelheiten zu Grundlagen und Methodik der schalltechnischen Untersuchung wird auf Kapitel C. III. 6.2.1.1.1 verwiesen.

Im Hinblick auf sekundären Luftschall und Erschütterungen wird zunächst auf die Darlegungen unter C. III. 6.2.2 verwiesen.

Anhaltspunkte dafür, dass die erschütterungstechnische Untersuchung fehlerhaft durchgeführt oder mit unzulänglichen Eingangsdaten gearbeitet worden wäre, sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Insofern geht sie mit der Vorhabenträgerin davon aus, dass die Ergebnisse auf der sicheren Seite liegen. Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin allgemein zur Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 verpflichtet. Um den Unwägbarkeiten der Erschütterungsprognose gerecht zu werden, hat sie der Vorhabenträgerin zur Absicherung und Präzisierung ihrer Prognose nach Fertigstellung der Erdbauwerke Messungen der Immissionen mit geeigneter Fremdanregung aufgegeben (A. V. 2.2). 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. Den berechtigten Forderungen der Einwenderin wird damit im gebotenen Maße Rechnung getragen.

In Bezug auf die Untersuchungen zum sekundären Luftschall ist festzuhalten, dass die zu erwartenden Immissionen für das Gebäude der Einwenderin mit weniger als 30 dB(A) sehr deutlich unterhalb des für eine Büronutzung maßgeblichen Immissionsrichtwertes von 45 dB(A) liegen. Dieser wird daher selbst unter Berücksichtigung der Unwägbarkeiten der Erschütterungsprognose, an die die Ermittlung der Immissionen des sekundären Luftschalls geknüpft ist, sicher eingehalten.

38. NE 37

Die Einwenderin ist grundstücksbetroffen und hat im Zuge des Verfahrens zur 2. Änderung des Plans Einwendungen erhoben, ohne diese zu begründen.

Eine Betroffenheit der Einwender ergab sich bereits aus der ursprünglichen, 2018 ausgelegten Fassung des Plans. Damals handelte es sich noch um zwei Grundstücke mit den Flurstücksnummern 5/2 und 5/6. In Folge des zwischenzeitlich rechtskräftig abgeschlossenen Umlegungsverfahrens Nr. 60 – Gewerbegebiet Westerbach der Stadt Frankfurt am Main wurde der Einwenderin das Flurstück 79 zugeteilt, das aus den beiden vorgenannten Flurstücken hervorgegangen, allerdings etwas größer ist.

Im Vergleich zu der überholten Planung konnte der vorgesehene Erwerb deutlich minimiert werden (3 m² statt 380 m²). Diese Minimierung hat allerdings zur Folge, dass eine etwas größere Fläche für die dingliche Sicherung zur Unterhaltung des Brückenbauwerkes (1.375 m² statt 1195 m²) und die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit zwecks Baustelleneinrichtung und als Arbeitsraum (910 m² statt 525 m²) in Anspruch genommen werden muss.

In diesem Umfang ist die Inanspruchnahme zur Umsetzung des Vorhabens erforderlich. Möglichkeiten einer weiteren Optimierung der Planung sind nicht ersichtlich. Die Variantenwahl ist nicht zu beanstanden (vgl. C. III. 3).

Eine darüber hinausgehende Prüfung des Plans im Hinblick auf die Belange der Einwenderin war in Ermangelung einer hinreichenden Konkretisierung der Einwendung nicht möglich.

39. NE 38

Der Einwender ist Eigentümer einer Immobilie im Bereich der ohne bauliche Änderung genutzten Eisenbahnstrecke 3611. Da die Darstellungen zur Gesamtlärmbelastung dieser Immobilie in der Unterlage 20.4a fehlerhaft waren, wurde die Unterlage überarbeitet und es erfolgte eine Anhörung des Betroffenen im Zuge des Verfahrens zur 2. Änderung des Planes. Im Rahmen dieses Verfahrens hat der Beteiligte Einwendungen erhoben, mit der geeignete Schallschutzmaßnahmen zur Lärminderung gefordert wurden.

Ein Anspruch auf Schallschutz nach den Regelungen zur Lärmvorsorge (vgl. C. III. 6.2.1.1) bzw. aufgrund der durch die RTW verursachten Verkehrsmehrung im baulich unveränderten Bereich (vgl. C. III. 6.2.1.2) besteht für die Immobilie des Einwenders nicht. Aus dem Gesichtspunkt der Gesamtlärmbelastung (vgl. C. III. 6.2.1.3) ergibt sich dagegen eine Überschreitung der verfassungsrechtlich relevanten Schwellenwerte (1. OG tags und nachts, EG nachts). Dem daraus resultierenden Anspruch wird durch die unter A. V. 2.1.4 erfolgte Zuerkennung von passivem Schallschutz dem Grunde nach und ggf. die Zahlung einer Außenwohnbereichsentschädigung Genüge getan. Zur Begründung, weshalb keine weitreichenderen Maßnahmen des Schallschutzes geboten sind, wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 6.2.1.3 verwiesen.

40. NE 39

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Sossenheim, Flur 22, Nr. 4/4. Dieses 789 m² große Grundstück wird mit einer Fläche von 245 m² als Arbeitsraum vorübergehend in Anspruch genommen und ist zur baulichen Umsetzung des Vorhabens (RTW-Trasse im Bereich des Haltepunkts Eschborn-Süd) unabdingbar.

Darüber hinaus ist für das Grundstück eine dingliche Sicherung im Umfang von 95 m² vorgesehen. Diese Belastung des Grundstücks ist zur dauerhaften Sicherung von Anlagen der öffentlichen Versorgung erforderlich, weil eine vorhandene Strom-Hauptversorgungsstrasse aufgrund eines Konflikts der RTW-Trasse im Bereich des neu zu errichtenden RTW-Haltepunkts Eschborn-Süd verlegt werden muss. Die Vorhabenträ-

gerin hat mit dem betroffenen Energie-Versorgungsunternehmen alternative Leitungsführungen eingehend diskutiert, ist aber zu dem Ergebnis gekommen, dass eine andere als die nun vorgesehene Leitungsführung aufgrund diverser zu berücksichtigender Randbedingungen nicht umsetzbar ist.

Ein Verzicht auf die Inanspruchnahme käme nur um den Preis des Verzichts auf eine Verknüpfung der RTW mit der bestehenden S-Bahn-Linien 3 und 4 am Haltepunkt Eschborn-Süd in Betracht, die von der Vorhabenträgerin in ihren Unterlagen als Zwangspunkt der Trassenführung definiert wurde. Die mit einer Verknüpfung der Schienenverkehre einhergehenden Vorteile für den im öffentlichen Interesse stehenden Ausbau des ÖPNV sind auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde so gewichtig, dass sie die vergleichsweise moderaten Eingriffe in das Eigentum des Einwenders rechtfertigen.

Ohne Zweifel gehen mit der vorgesehenen Nutzung des Grundstücks für die Dauer der Bauzeit erhebliche Beeinträchtigungen einher. Im Bereich der dinglichen Sicherung verbleiben auch über die Bauzeit hinaus gewisse Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Grundstücks.

Um Bodenverdichtungen der bauzeitlich genutzten Flächen und damit verbundene langfristige Ertragseinbußen zu vermeiden, hat die Vorhabenträgerin verschiedene Vermeidungsmaßnahmen einschl. der Etablierung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung vorgesehen (vgl. Anlage 19.1.1c). Darüber hinaus wurde ihr die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zur Dokumentation möglicher baubedingter Wege-, Flur- und Aufwuchsschäden auferlegt (A. V. 9.1). Sollten Schäden verbleiben, so sind diese – ggf. nach Durchführung eines nachgelagerten Entschädigungsfestsetzungsverfahrens – ebenso zu entschädigen wie die mit der vorübergehenden Inanspruchnahme und der dinglichen Sicherung einhergehenden Nachteile für die Verwertung des Grundstücks.

Die Flächeninanspruchnahme selbst als auch die Art der Inanspruchnahme (vorübergehende Inanspruchnahme und dingliche Sicherung statt Erwerb) tragen dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum Rechnung, da sie auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt sind.

Die Vorhabenträgerin hat allerdings Interesse an dem vom Einwender gewünschten vollständigen Erwerb der Fläche geäußert. Eine Entscheidung darüber bleibt den nachgelagerten Verfahrensschritten (Gründerwerbsverhandlungen, ggf. Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren) vorbehalten (vgl. auch C. III. 21) und ist nicht durch die Planfeststellungsbehörde zu treffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. Juli 2004 – 9 A 21/03 -, juris, LS).

41. NE 40

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Grundstücks Gemarkung Eschborn, Flur 32, Flurstück 90/1. Dieses Grundstück ist in seiner kompletten Größe von 777 m² als Bestandteil der CEF-Maßnahme K17 „Anlage eines temporären Ersatzlebensraums für Zauneidechsen in Eschborn/Unterwiesen“ vorgesehen. Die Grunderwerbsunterlagen sahen dafür eine dingliche Sicherung vor. Ausreichend ist dagegen wegen des vorübergehenden Charakters der Maßnahme die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks. Die Grunderwerbsunterlagen wurden entsprechend geändert.

Die Einwenderin hat gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes Einwendungen erhoben und zur Begründung vorgetragen, diese solle zu unangemessenen Konditionen erfolgen. Weitere Vorbehalte gegen die Planung wurden nicht vorgetragen.

Zwischenzeitlich hat sich die Einwenderin mit der Vorhabenträgerin bezüglich einer für die Dauer der CEF-Maßnahme erforderlichen Besitzüberlassung geeinigt.

Die Einwendung kann daher für erledigt erklärt werden.

42. NV 01

Die Beteiligte, die lokale Gruppierung einer nach § 3 des Umweltrechtsbehelfsgesetzes anerkannten Naturschutzvereinigung, hat im Zuge der 2. Änderung des Planes einige redaktionelle Fehler der umweltfachlichen Unterlagen moniert. Die Unterlagen wurden entsprechend berichtigt.

Fachliche Bedenken wurden gegen die Planung nicht vorgetragen.

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 Regionaltangente West, PFA Nord höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange, zumal diesen im gebotenen Maße durch Änderungen des Plans, Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist. Die Belange der landwirtschaftlichen Betriebe, welche eine Existenzgefährdung geltend gemacht haben, stehen dem Planvorhaben nicht entgegen. Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Vorhabenträgerin den durch eine – als wahr unterstellte – Existenzgefährdung betroffenen Landwirten geeignete Ersatzlandangebote unterbreitet hat. Ein betroffener Landwirt kann ein solches Angebot, das geeignet ist, die geltend gemachte Existenzgefährdung seines Betriebs zu verhindern, nicht ablehnen, ohne dass deshalb dieser Abwägungsposten an Gewicht verliert oder ganz ausfällt, so dass bereits aus diesem Grund diese Belange hinter den Belangen des Vorhabens zurücktreten. Selbst wenn man dennoch die behauptete Existenzgefährdung im Wege der Wahrunterstellung der Abwägung (hypothetisch) zugrunde legen würde, wären die für das Vorhaben streitenden Belange so gewichtig, dass es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder -vernichtung des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebs zu verwirklichen 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.

Bei dem Vorhaben der Regionaltangente West handelt es sich um ein wichtiges Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs, das der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedingung im ÖPNV dient. Dabei werden durch die gesteigerte Attraktivität des ÖPNV positive Wirkungen zugunsten der Umwelt und des Klimas erzielt, da Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagert und in der Folge Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr deutlich verringert werden. Als willkommener Nebeneffekt des Vorhabens wird durch die tangentielle Erweiterung des ÖPNV-Netzes und insbesondere der zusätzlichen Main-Querung der Hauptbahnhof Frankfurt hinsichtlich des SPNV und der Direktanbindung des Flughafenbahnhofs entlastet, wodurch wiederum Kapazitäten und Fahrplansicherheit für den öffentlichen Personenfernverkehr geschaffen werden können.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen. Dennoch

verbleibende Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt sowie aufgrund der mit dem Planvorhaben verbundenen Gemeinwohlbelange hinzunehmen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

D. Kosten

Die Kostenentscheidung 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 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 01. September 1989, NVwZ 1990, S. 59 f., Springe 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 01. 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 Einwender abwälzen (BayVGH, Beschluss vom 23. November 1998, BayVBl. 1999, S. 307 ff.).

E. 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 (§ 29 Abs. 7 S. 1 PBefG). 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 (§ 29 Abs. 7 S. 2 und 3 PBefG). 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.

Die Anfechtungsklage gegen den Beschluss hat gemäß § 29 Abs. 6 S. 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Auf Antrag kann der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel, Goethestraße 41 + 43, 34117 Kassel, die aufschiebende Wirkung der Klage anordnen. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Vor dem VGH müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen (§ 67 Abs. 4 VwGO).

Im Auftrag
gez. Ulrich Nieratzky