



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle  
Frankfurt/Saarbrücken  
Untermainkai 23-25  
60329 Frankfurt/Main

Az. 551pps/001-2300#003  
Datum: 27.08.2024

## **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG)  
i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)**

**für das Vorhaben**

**"Ausbau Knoten Frankfurt,  
S-Bahn Rhein-Main, Nordmainische S-Bahn,  
Planfeststellungsabschnitt 2, Maintal"**

**in der Stadt Maintal,**

**von Bahn-km 8,660 bis Bahn-km 15,082  
der Strecke 3660, Frankfurt (Main) Süd – Ffm Ost – Aschaffenburg  
Hbf,**

**und**

**von Bau-km 60,069 bis Bau-km 66,493  
der Strecke 3685, (Ffm) Abzw. Zeil – Hanau Hbf (S-Bahn)**

**Vorhabenträgerin:  
DB InfraGO AG  
Großprojekte Mitte  
Technik S 6 / NMS  
Hahnstr. 49  
60528 Frankfurt am Main**

## Inhaltsverzeichnis

|        |  |     |
|--------|--|-----|
| A.     | Verfügender Teil.....  | 4   |
| A.1    | Feststellung des Plans .....   | 4   |
| A.2    | Planunterlagen .....   | 6   |
| A.3    | Besondere Entscheidungen .....   | 53  |
| A.3.1  | Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....  | 53  |
| A.3.2  | Konzentrationswirkung .....  | 55  |
| A.4    | Nebenbestimmungen .....  | 57  |
| A.4.1  | Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....  | 57  |
| A.4.2  | Natur- und Artenschutz.....  | 60  |
| A.4.3  | Umweltfachliche Bauüberwachung .....   | 63  |
| A.4.4  | Immissionsschutz .....   | 63  |
| A.4.5  | Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....   | 72  |
| A.4.6  | Forstwirtschaft .....  | 72  |
| A.4.7  | Denkmalschutz .....  | 73  |
| A.4.8  | Brand- und Katastrophenschutz.....   | 74  |
| A.4.9  | Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....  | 74  |
| A.4.10 | Kampfmittel.....   | 79  |
| A.4.11 | Unterrichtungspflichten .....  | 80  |
| A.5    | Zusagen der Vorhabenträgerin .....   | 80  |
| A.5.1  | Behörden und Träger öffentlicher Belange .....   | 80  |
| A.5.2  | Zusagen gegenüber Privaten .....   | 83  |
| A.6    | Vorbehalte .....   | 83  |
| A.6.1  | Vorbehalt zu möglichen Auswirkungen auf die südmainische Verbindung zwischen Frankfurt und Hanau ..... | 84  |
| A.6.2  | Weitere Vorbehalte .....   | 84  |
| A.7    | Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....                                | 84  |
| A.8    | Sofortige Vollziehung .....  | 84  |
| A.9    | Gebühr und Auslagen .....  | 84  |
| A.10   | Hinweise.....  | 84  |
| B.     | Begründung.....  | 86  |
| B.1    | Sachverhalt .....  | 86  |
| B.1.1  | Gegenstand des Vorhabens.....  | 86  |
| B.1.2  | Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....  | 86  |
| B.1.3  | Anhörungsverfahren .....   | 86  |
| B.2    | Verfahrensrechtliche Bewertung.....  | 118 |
| B.2.1  | Rechtsgrundlage.....   | 118 |
| B.2.2  | Zuständigkeit .....  | 118 |
| B.3    | Umweltverträglichkeit .....  | 118 |
| B.3.1  | Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....   | 118 |
| B.3.2  | Umweltverträglichkeitsprüfung .....  | 119 |

|        |   |     |
|--------|---|-----|
| B.4    | Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....                    | 164 |
| B.4.1  | Planrechtfertigung.....   | 164 |
| B.4.2  | Abschnittsbildung.....  | 164 |
| B.4.3  | Variantenentscheidung.....  | 165 |
| B.4.4  | Raumordnung und Landesplanung .....                                   | 167 |
| B.4.5  | Wasserhaushalt .....  | 168 |
| B.4.6  | Naturschutz und Landespflege.....                                     | 176 |
| B.4.7  | Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet) .....                            | 180 |
| B.4.8  | Artenschutz.....  | 181 |
| B.4.9  | Umweltfachliche Baubegleitung .....                                   | 181 |
| B.4.10 | Immissionsschutz .....  | 182 |
| B.4.11 | Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....                      | 210 |
| B.4.12 | Forstwirtschaft .....   | 211 |
| B.4.13 | Denkmalschutz .....   | 213 |
| B.4.14 | Klimaschutz .....   | 214 |
| B.4.15 | Brand- und Katastrophenschutz.....                                    | 220 |
| B.4.16 | Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....                         | 221 |
| B.4.17 | Straßen, Wege, Baulogistik und Zufahrten .....                        | 223 |
| B.4.18 | Kampfmittel.....  | 224 |
| B.4.19 | Zugrundeliegende Zugzahlen.....                                       | 224 |
| B.4.20 | Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter ..... | 225 |
| B.4.21 | Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....                   | 226 |
| B.4.22 | Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen.....          | 230 |
| B.5    | Gesamtabwägung .....  | 256 |
| B.6    | Sofortige Vollziehung .....   | 257 |
| B.7    | Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....                            | 258 |
| C.     | Rechtsbehelfsbelehrung .....  | 259 |

#### Abkürzungsverzeichnis

|         |   |
|---------|---|
| a.F.    | alte Fassung  |
| BÜ      | Bahnübergang  |
| CEF     | bestimmte Maßnahme zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion  |
| DWA     | Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft   |
| EÜ      | Eisenbahnüberführung  |
| FFH     | Flora-Fauna-Habitat   |
| Ffm     | Frankfurt am Main   |
| Hp      | Haltepunkt  |
| HDSchG  | Hessisches Denkmalschutzgesetz  |
| Km      | Kilometer   |
| PFA     | Planfeststellungsabschnitt  |
| SÜ      | Straßenüberführung  |
| TSI PRM | Anwendbare Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)<br>Änderung der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit<br>eingeschränkter Mobilität (PRM) |
|         | UVP Umweltverträglichkeitsprüfung   |
| WSG     | Wasserschutzgebiet  |

Auf Antrag der DB InfraGO AG, ehemals DB Netz AG, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

## Planfeststellungsbeschluss

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben "Ausbau Knoten Frankfurt, S-Bahn Rhein-Main, Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, Maintal" in der Stadt Maintal, von Bahn-km 8,660 bis Bahn-km 15,082 der Strecke 3660, Frankfurt (Main) Süd – Ffm Ost – Aschaffenburg Hbf, und von Bau-km 60,069 bis Bau-km 66,493 der Strecke 3685, (Ffm) Abzw. Zeil – Hanau Hbf (S-Bahn) wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen und Vorbehalten festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- der viergleisige Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Eisenbahnstrecke 3660 (Streckennummer der dazukommenden zwei Gleise: 3685) und Herstellung einer Überleitverbindung einschließlich des gleisbezogenen Tiefbaus und der bahntechnischen Ausrüstung,
- Neubau eines mittig gelegenen Überholungsgleises,
- Errichtung des Haltepunktes Maintal-West in neuer Lage mit barrierefreien Bahnsteigzugängen und Rückbau der alten Bahnsteige,
- barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Maintal-Ost gemäß S-Bahn-Standard, damit verbunden der Rückbau des Hausbahnsteiges Gleis 1 und des Mittelbahnsteiges Gleis 2 Maintal-Ost
- Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge „An der Eichenheege“ und „An der Buchenheege“,
- Neubau einer Fuß- und Radwegüberführung „FÜ Buchenheege“,
- Umbau und Verlängerung der Straßenbrücke „SÜ Dörnigheimer Weg,

- Umbau und Verlängerung von Durchlässen und Gewölbebrücken (u.a. EÜ Braubach),
- Neubau von Stützwänden bahnlinks der Strecke 3685 von
  - km 61,115 – 61,249
  - km 61,619 – 61,760
  - km 61,791 – 61,877
- Errichtung eines Gebäudes für das ESTW-A Maintal,
- Errichtung von ausrüstungstechnischen Gebäuden, wie neuen elektrischen Weichenheizstationen und einer Kompakttrafostation,
- Neubau bzw. Anpassung der Oberleitungsanlage, Kabeltiefbauanlagen, sowie der Ausrüstungstechnik,
- Anpassungen von Straßen und Wegen im Baubereich,
- Errichtung von Lärmschutzwänden
  - Außenwand südlich der Strecke 3660 von km 11,780 bis 13,360, Länge 1.580 m, Höhe 3,0 m bis 4,0 m
  - Mittelwand nördlich der Strecke 3660 von km 11,960 bis 12,710, Länge 750 m, Höhe 2,0 m bis 4,0 m
  - Mittelwand nördlich der Strecke 3660 von km 14,970 bis 15,082, Länge 112, Höhe 1,5 m
  - Mittelwand südlich der Strecke 3685 von km 61,770 bis 62,030, Länge 260 m, Höhe 1,5 m
  - Außenwand südlich der Strecke 3660 von km 8,820 bis 9,500, Länge 680 m, Höhe 3,0 m
- Rückbau einer Lärmschutzwand von km 63,770 bis 64,070, Länge ca. 300 m
- Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form des besonders überwachten Gleises (büG) und Schienenstegdämpfern
- Rückbau von Gebäuden, darunter drei ehemalige Streckenwärterhäuschen, welche als Kulturdenkmal eingestuft sind,
- Naturschutz- und artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen in den Städten Maintal, Hanau, Gelnhausen und den Gemeinden Münster, Freigericht, Linsengericht und Hasselroth
- Ersatzaufforstung einer Fläche von 1,64 ha auf dem ehemaligen Munitionsdepot Münster,
- sonstige Anpassungsmaßnahmen gemäß festgestellter Planunterlagen.

## A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

**„Ersatz bei... PÄ“ für neue Unterlagen, die vorhandene Unterlagen ersetzen**

**„Neu mit...PÄ“ für im Zuge von PÄ neu eingeführte Unterlagen**

**„Geändert mit... PÄ“ für geänderte Unterlagen**

**„Ungültig mit...PÄ“ für entfallene oder ersetzte Unterlagen**

**„Entfällt mit...PÄ“ bei Lesehilfen (Unterlagen nicht mehr beigefügt)**

| Anlage       | Änderungen                     | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung  |
|--------------|--------------------------------|---|--|
| 0.d          | Ersatz bei 4. PÄ               | Lesehilfe zur 4. Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG (20 Seiten)  | Mit Blau-, Magenta-, Braun- und Türkiseintragungen<br>Nur zur Information                        |
| 1.d          | Geändert mit 1., 2., 3., 4. PÄ | Erläuterungsbericht, Planungsstand: 01.12.2022 (Textteil inkl. Anhänge 1.1, 1.2, 2)(111 Seiten)                                 | Mit Blau-, Magenta-, Braun- und Türkiseintragungen<br>Festgestellt                               |
| 2.1.c        | Geändert mit 3. PÄ             | Übersichtskarte, Planungsstand: 28.06.2019, Maßstab 1:25.000  | Mit Brauneintragungen<br>Nur zur Information   |
| 2.2.c        | Geändert mit 1. und 3. PÄ      | Übersichtsplan, Planungsstand: 19.06.2019, Maßstab 1:5.000  | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information   |
| 3.1 bis 3.13 |                                |   | Bleibt frei  |
| 3.14.c       | Geändert mit 1. und 3. PÄ      | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,371 – 8,872, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Planungsstand: 19.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Angaben zum PFA 1 nur zur Information, ansonsten festgestellt |
| 3.15.c       | Geändert mit 1. und 3. PÄ      | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Planungsstand: 19.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Festgestellt  |

| Anlage  | Änderungen                                  | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung   |
|---------|---|---|---|
| 3.16.c  | Ersatz bei 1. PÄ, geändert mit 3. PÄ        | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Planungsstand 13.06.2019, Maßstab 1:1.000   | Mit Blau- und Braun-eintragungen Festgestellt   |
| 3.16    | Ungültig mit 1. PÄ                          | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Maßstab 1:1.000                             | Ungültig  |
| 3.17.c  | Geändert mit 1. und 3. PÄ                   | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 10,671 – 11,573, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Planungsstand: 13.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- und Braun-eintragungen Festgestellt   |
| 3.18.c  | Geändert mit 1. und 3. PÄ                   | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Planungsstand: 13.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- und Braun-eintragungen Festgestellt   |
| 3.19.c  | Geändert mit 1. und 3. PÄ                   | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Planungsstand: 13.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- und Braun-eintragungen Festgestellt   |
| 3.20.c  | Geändert mit 1. und 3. PÄ                   | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 13,380 – 14,284, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Planungsstand: 13.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- und Braun-eintragungen Festgestellt   |
| 3.21.c  | Ersatz bei 1. PÄ, geändert mit 2. und 3. PÄ | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Planungsstand 13.06.2019, Maßstab 1:1.000  | Mit Blau-, Magenta- und Braun-eintragungen Angaben zum PFA 3 nur zur Information ansonsten festgestellt |
| 3.21    | Ungültig mit 1. PÄ                          | Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig  |
| 4.c     | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ                  | Bauwerksverzeichnis, Planungsstand: 01.12.2022 (63 Seiten)  | Mit Blau-, Magenta- und Braun-eintragungen Festgestellt   |
| 5.1     |   | Grunderverbsverzeichnis   |   |
| 5.1.1.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ                  | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Bischofsheim, Planungsstand: 28.06.2019 (16 Seiten)   | Mit Blau-, Magenta- und Braun-eintragungen Festgestellt   |
| 5.1.2.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ                  | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Dörnigheim, Planungsstand: 28.06.2019 (38 Seiten)   | Mit Blau-, Magenta- und Braun-eintragungen  |

| Anlage           | Änderungen                 | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung  |
|------------------|----------------------------|---|--|
|                  |                            |   | Festgestellt   |
| 5.1.3.a          | Geändert mit 1. PÄ         | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Münster, Planungsstand: 01.12.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Festgestellt  |
| 5.1.4.c          | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Bernbach, Planungsstand: 28.06.2019 (5 Seiten)  | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.1.5.c          | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Horbach, Planungsstand: 28.06.2019 (2 Seiten)   | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.1.6.c          | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Lützelhausen, Planungsstand: 26.06.2019 (2 Seiten)  | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.1.7.c          | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Meerholz, Planungsstand: 28.06.2019 (2 Seiten)  | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.1.8.c          | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Niedermittlau, Planungsstand: 28.06.2019 (2 Seiten)   | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.1.9            | Ungültig mit 1. PÄ         | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Hailer, Planungsstand: 01.12.2016 (1 Seite)   | Ungültig   |
| 5.1.10.c         | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Grunderverbsverzeichnis Gemarkung Kesselstadt, Planungsstand: 28.06.2019 (1 Seite)  | Mit Braun-,<br>Magenta- und<br>Blau-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.2.1 bis 5.2.13 |                            |   | Bleibt frei  |
| 5.2.14.c         | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Grunderverbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,371 – 8,872, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Angaben zum<br>PFA 1 nur zur<br>Information<br>ansonsten<br>festgestellt |
| 5.2.15.c         | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Grunderverbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Strecke 3685, Bau-km 60,281 –  | Mit Blau-,<br>Magenta- und   |



| Anlage   | Änderungen                                     | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung  |
|----------|--|---|--|
|          |  | 61,176, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:1.000  | Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.2.16.c | Ersatz bei mit 1.PÄ,<br>Geändert mit 2., 3. PÄ | Grunderwerbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:1.000  | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.2.16   | Ungültig mit 1.PÄ                              | Grunderwerbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Maßstab 1:1.000                             | Ungültig   |
| 5.2.17.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ                     | Grunderwerbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 10,671 – 11,573, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Planungsstand: 19.07.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.2.18.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ                     | Grunderwerbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Planungsstand: 11.09.2018, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.2.19.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ                     | Grunderwerbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Planungsstand: 19.07.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.2.20.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ                     | Grunderwerbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 13,380 – 14,284, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Planungsstand: 19.07.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.2.21.c | Ersatz bei 1.PÄ,<br>Geändert mit 2., 3. PÄ     | Grunderwerbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Planungsstand: 19.07.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Angaben zum<br>PFA 3 nur zur<br>Information<br>ansonsten<br>festgestellt |
| 5.2.21   | Ungültig mit 1.PÄ                              | Grunderwerbsplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig   |
| 5.3.1.c  | Ersatz bei 1.PÄ,<br>Geändert mit 2., 3. PÄ     | Grunderwerbsplan, trassenferne LBP-Maßnahmen, Liegenschaft Bernbach, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:10.000                          | Mit Blau-,<br>Magenta- und<br>Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 5.3.1    | Ungültig mit 1.PÄ                              | Grunderwerbsplan, trassenferne LBP-Maßnahmen, Liegenschaft Bernbach, Maßstab 1:10.000   | Ungültig   |

| Anlage  | Änderungen                                  | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung   |
|---------|---|---|---|
| 5.3.2.a | Geändert mit 1. PÄ                          | Grunderwerbsplan, trassenferne LBP-Maßnahmen, Ersatzaufforstungsfläche Münster, Planungsstand: 16.10.2015, Maßstab 1:10.000 | Mit Blau-eintragungen<br>Festgestellt                     |
| 5.4.1.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ                  | Grunderwerbsplan, Erschließungswege – Maintal, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:5.000                                   | Mit Blau-, Magenta- und Brauneintragungen<br>Festgestellt |
| 6.1.1.c | Geändert mit 1., 3. PÄ                      | Querprofil, Strecke 3660, Bahn-km 9,319, Planungsstand: 17.06.2019, Maßstab 1:100   | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information    |
| 6.1.2.a | Ersatz bei 1. PÄ                            | Querprofil, Strecke 3660, Bahn-km 10,296, Planungsstand: 15.11.2016, Maßstab 1:100  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information              |
| 6.1.2   | Ungültig mit 1. PÄ                          | Querprofil, Strecke 3660, Bahn-km 10,296, Maßstab 1:100   | Ungültig  |
| 6.1.3.c | Ersatz bei 1. PÄ,<br>Geändert mit 3. PÄ     | Querprofil, Strecke 3660, Bahn-km 10,606, Planungsstand: 17.06.2019, Maßstab 1:100  | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information    |
| 6.1.3.  | Ungültig mit 1. PÄ                          | Querprofil, Strecke 3660, Bahn-km 10,606, Maßstab 1:100   | Ungültig  |
| 6.1.4   |   | Querprofil, Strecke 3660, Bau-km 14,900, Planungsstand: 02/2013, Maßstab 1:100  | Nur zur Information                                       |
| 6.1.5.a | Neu mit 1. PÄ                               | Querprofil, Strecke 3660, Bahn-km 8,721, Planungsstand: 04.11.2016, Maßstab 1:100   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information              |
| 6.1.6.c | Neu mit 1. PÄ,<br>Geändert mit 3. PÄ        | Querprofil, Strecke 3660, Bahn-km 9,400, Planungsstand: 17.06.2019, Maßstab 1:100   | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information    |
| 6.2.1.b | Ersatz bei 1. PÄ,<br>Geändert mit 2. PÄ     | Hp Maintal-West, Lageplan/Draufsicht, Planungsstand: 02.10.2018, Maßstab 1:500  | Mit Blau- und Magenta-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 6.2.1.  | Ungültig                                    | Hp Maintal-West, Lageplan/Draufsicht, Maßstab 1:500   | Ungültig  |
| 6.2.2.c | Ersatz bei 1. PÄ,<br>Geändert mit 2., 3. PÄ | Hp Maintal-West, Schnitte, Planungsstand: 28.06.2019, Maßstab 1:200/100   | Mit Blau-, Magenta- und Brauneintragungen                 |

| Anlage  | Änderungen                              | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung   |
|---------|---|--|---|
|         |   |  | Nur zur Information                                     |
| 6.2.2.  | Ungültig mit 1. PÄ                      | Hp Maintal-West, Schnitte, Maßstab 1:200/100   | Ungültig  |
| 6.2.3   |   | Hp Maintal-West, Höhenplan Bruno-Dreßler-Straße, Planungsstand: 07/2013, Maßstab 1:500/50  | Nur zur Information                                     |
| 6.3.1.a | Geändert mit 1. PÄ                      | SÜ „Dörnigheimer Weg“, Draufsicht/Schnitte, Strecke 3660, Bahn-km 10,941, Planungsstand: 24.11.2016, Maßstab 1:500/100/50                          | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 6.3.2   |   | SÜ „Dörnigheimer Weg“, Höhenplan, Strecke 3660, Bahn-km 10,941, Planungsstand: 07/2013, Maßstab 1:500  | Nur zur Information                                     |
| 6.4.1   |   | EÜ Gewölbebrücke Braubach, Draufsicht/Schnitte, Strecke 3660, Bahn-km 11,476, Planungsstand: 02/2013, Maßstab 1:200/100                            | Nur zur Information                                     |
| 6.5.1   |   | EÜ Gewölbebrücke Braubach, SÜ Braubach (Anliegerweg), Draufsicht/Schnitte, Strecke 3660, Bahn-km 11,476, Planungsstand: 02/2013, Maßstab 1:200/100 | Nur zur Information                                     |
| 6.6.1.a | Geändert mit 1. PÄ                      | Hp Maintal-Ost, Lageplan/Draufsicht, Planungsstand: 03.11.2016, Maßstab 1:500  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 6.6.2.c | Ersatz bei 1. PÄ,<br>Geändert mit 3. PÄ | Hp Maintal-Ost, Draufsicht/Schnitte, Planungsstand: 14.06.2019, Maßstab 1:200/100  | Mit Blau- und Braun-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 6.6.2   | Ungültig mit 1. PÄ                      | Hp Maintal-Ost, Draufsicht/Schnitte, Maßstab 1:200/100   | Ungültig  |
| 6.7.1.a | Ersatz bei 1. PÄ                        | FÜ „Buchenheege“, Strecke 3660, Bahn-km 14,619, Planungsstand: 03.11.2016, Maßstab 1:200/100/50  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 6.7.1   | Ungültig mit 1. PÄ                      | FÜ „Buchenheege“, Strecke 3660, Bahn-km 14,619, Maßstab 1:200/100/50   | Ungültig  |
| 6.8.1.a | Ersatz bei 1. PÄ                        | Stützwände Schnitte, Planungsstand: 15.11.2016, Maßstab 1:100  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 6.8.1.  | Ungültig mit 1. PÄ                      | Stützwände Schnitte, Maßstab 1:100   | Ungültig  |
| 6.9.1.c | Geändert mit 1., 3. PÄ                  | Lärmschutzwände Schnitte, Planungsstand: 17.06.2019, Maßstab 1:100   | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information  |

| Anlage           | Änderungen             | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung   |
|------------------|------------------------|--|---|
| 6.10.1           |                        | Lageplanausschnitt Behelfsbrücke Maintal Ost, Planungsstand: 02/2013, Maßstab 1:1.000  | Nur zur Information   |
| 7.0.1            |                        |  | Bleibt frei   |
| 7.0.2.c          | Geändert mit 3. PÄ     | Baustellenerschließung und Transportwege, Übersichtsplan, Planungsstand: 26.06.2019, Maßstab 1:5.000   | Mit Brauneintragung Festgestellt  |
| 7.1.1 bis 7.1.13 |                        |  | Bleibt frei   |
| 7.1.14.c         | Geändert mit 1., 3. PÄ | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,371 – 8,872, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Planungsstand: 13.06.2019, Maßstab 1:1.000   | Mit Blau- und Brauneintragungen Angaben zum PFA 1 nur zur Information, ansonsten festgestellt |
| 7.1.15.c         | Geändert mit 1., 3. PÄ | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Planungsstand: 19.06.2019, Maßstab 1:1.000   | Mit Blau- und Brauneintragungen Festgestellt  |
| 7.1.16.a         | Ersatz bei 1. PÄ       | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Planungsstand: 24.11.2016, Maßstab 1:1.000  | Mit Blau- eintragungen Festgestellt   |
| 7.1.16           | Ungültig mit 1. PÄ     | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Maßstab 1:1.000                             | Ungültig  |
| 7.1.17.a         | Geändert mit 1. PÄ     | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 10,671 – 11,573, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Planungsstand: 24.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- eintragungen Festgestellt   |
| 7.1.18.a         | Geändert mit 1. PÄ     | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Planungsstand: 24.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- eintragungen Festgestellt   |
| 7.1.19.a         | Geändert mit 1. PÄ     | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Planungsstand: 14.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- eintragungen Festgestellt   |
| 7.1.20.a         | Geändert mit 1. PÄ     | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 13,380 – 14,284, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Planungsstand: 14.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- eintragungen Festgestellt   |
| 7.1.21.b         | Ersatz bei 1. PÄ,      | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 –  | Mit Blau- und Magenta-  |

| Anlage           | Änderungen                 | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung  |
|------------------|----------------------------|---|--|
|                  | Geändert mit 2. PÄ         | 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Planungsstand: 11.09.2018, Maßstab 1:1.000  | eintragungen Angaben zum PFA 3 nur zur Information, ansonsten festgestellt |
| 7.1.21           | Ungültig mit 1. PÄ         | Baustelleneinrichtung und -erschließung, Lageplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Maßstab 1:1.000 | Ungültig   |
| 8.1.1 bis 8.1.13 |                            |   | Bleibt frei  |
| 8.1.14           |                            | Leitungslageplan Bestand, Strecke 3660, Bahn-km 8,371 – 8,872, Planungsstand: 05/2013, Maßstab 1:1.000  | Nur zur Information  |
| 8.1.15           |                            | Leitungslageplan Bestand, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Planungsstand: 05/2013, Maßstab 1:1.000  | Nur zur Information  |
| 8.1.16.a         | Geändert mit 1. PÄ         | Leitungslageplan Bestand, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Planungsstand: 30.08.2015, Maßstab 1:1.000                                      | Mit Blau-eintragungen Nur zur Information                                  |
| 8.1.17.a         | Geändert mit 1. PÄ         | Leitungslageplan Bestand, Strecke 3660, Bahn-km 10,671 – 11,573, Planungsstand: 30.08.2015, Maßstab 1:1.000                                     | Mit Blau-eintragungen Nur zur Information                                  |
| 8.1.18           |                            | Leitungslageplan Bestand, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Planungsstand: 05/2013, Maßstab 1:1.000  | Nur zur Information  |
| 8.1.19           |                            | Leitungslageplan Bestand, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Planungsstand: 05/2013, Maßstab 1:1.000  | Nur zur Information  |
| 8.1.20           |                            | Leitungslageplan Bestand, Strecke 3660, Bahn-km 13,380 – 14,284, Planungsstand: 05/2013, Maßstab 1:1.000  | Nur zur Information  |
| 8.1.21.a         | Geändert mit 1. PÄ         | Leitungslageplan Bestand, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Planungsstand: 25.11.2016, Maßstab 1:1.000                                     | Mit Blau-eintragungen Nur zur Information                                  |
| 8.2.1 bis 8.2.13 |                            |   | Bleibt frei  |
| 8.2.14.c         | Geändert mit 1., 3. PÄ     | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 8,371 – 8,872, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Planungsstand: 19.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- und Braun-eintragungen nur zur Information,                      |
| 8.2.15.c         | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Planungsstand: 19.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-, Magenta- und Braun-eintragungen Festgestellt                    |

| Anlage           | Änderungen                              | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung  |
|------------------|---|--|--|
| 8.2.16.b         | Ersatz bei 1. PÄ,<br>Geändert mit 2. PÄ | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Planungsstand: 11.09.2018, Maßstab 1:1.000                       | Mit Blau- und Magenta-eintragungen<br>Festgestellt   |
| 8.2.16           | Ungültig mit 1. PÄ                      | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Maßstab 1:1.000  | Ungültig   |
| 8.2.17.a         | Geändert mit 1. PÄ                      | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 10,671 – 11,573, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Planungsstand: 07.11.2016, Maßstab 1:1.000                      | Mit Blau-eintragungen<br>Festgestellt  |
| 8.2.18.a         | Ersatz bei 1. PÄ                        | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Planungsstand: 07.11.2016, Maßstab 1:1.000                      | Mit Blau-eintragungen<br>Festgestellt  |
| 8.2.18           | Ungültig mit 1. PÄ                      | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Maßstab 1:1.000   | Ungültig   |
| 8.2.19.a         | Geändert mit 1. PÄ                      | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Planungsstand: 07.11.2016, Maßstab 1:1.000                      | Mit Blau-eintragungen<br>Festgestellt  |
| 8.2.20.a         | Geändert mit 1. PÄ                      | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 13,380 – 14,284, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Planungsstand: 07.11.2016, Maßstab 1:1.000                      | Mit Blau-eintragungen<br>Festgestellt  |
| 8.2.21.a         | Ersatz bei 1. PÄ                        | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Planungsstand: 25.11.2016, Maßstab 1:1.000                      | Mit Blau-eintragungen<br>Angaben zum PFA 3 nur zur Information,<br>ansonsten festgestellt            |
| 8.2.21           | Ungültig mit 1. PÄ                      | Leitungslageplan Planung, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Maßstab 1:1.000   | Ungültig   |
| 9.1.1 bis 9.1.13 |   |  | Bleibt frei  |
| 9.1.14.c         | Geändert mit 1., 3. PÄ                  | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 8,371 – 8,872, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Planungsstand: 19.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- und Braun-eintragungen<br>Angaben zum PFA 1 nur zur Information,<br>ansonsten festgestellt |
| 9.1.15.c         | Geändert mit 1., 3. PÄ                  | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Planungsstand: 19.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau- und Braun-eintragungen<br>Festgestellt   |

| Anlage   | Änderungen                              | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung   |
|----------|---|--|---|
| 9.1.16.c | Ersatz bei 1. PÄ,<br>Geändert mit 3. PÄ | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Planungsstand: 19.06.2019, Maßstab 1:1.000  | Mit Blau- und Braun-eintragungen<br>Festgestellt  |
| 9.1.16   | Ungültig mit 1. PÄ                      | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Maßstab 1:1.000                             | Ungültig  |
| 9.1.17.a | Geändert mit 1. PÄ                      | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 10,671 – 11,573, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Planungsstand: 01.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-eintragungen<br>Festgestellt   |
| 9.1.18.a | Geändert mit 1. PÄ                      | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Planungsstand: 01.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-eintragungen<br>Festgestellt   |
| 9.1.19.a | Geändert mit 1. PÄ                      | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Planungsstand: 01.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-eintragungen<br>Festgestellt   |
| 9.1.20.a | Geändert mit 1. PÄ                      | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 13,380 – 14,284, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Planungsstand: 01.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-eintragungen<br>Festgestellt   |
| 9.1.21.a | Ersatz bei 1. PÄ                        | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Planungsstand: 01.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-eintragungen<br>Angaben zum PFA 3 nur zur Information,<br>ansonsten festgestellt |
| 9.1.21   | Ungültig mit 1. PÄ                      | Verkehrsanlagen, Zuwegungs- und Rettungskonzept, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig  |
| 10.1.01a | Neu mit 1. PÄ                           | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 8,975 bis km 9,790, Planungsstand: 07.11.2016 ( 1 Seiten)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information  |
| 10.1.02a | Neu mit 1. PÄ                           | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 9,790 bis km 10,093, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information  |
| 10.1.03a | Neu mit 1. PÄ                           | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 10,217 bis km 10,530, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-eintragungen   |

| Anlage   | Änderungen    | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung                                    |
|----------|---------------|--|--|
|          |               |  | Nur zur Information                          |
| 10.1.04a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 11,293 bis km 11,470, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.1.05a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 11,478 bis km 10,530, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.1.06a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 11,697 / 11,610 bis km 11,882 / 11,793, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.1.07a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 11,889 bis km 12,125, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.1.08a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 12,125 bis km 12,355, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.1.09a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 12,363 bis km 12,708, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.1.10a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 12,708 bis km 13,190, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.1.11a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Einleitung, Strecke 3660, km 13,190 bis km 13,330, Planungsstand: 07.11.2016 (1 Seite)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.2.01a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 8,660 bis km 8,941 / 8,975, Strecke 3685, km 60,070 bis km 60,351 / 60,385, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten) | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.2.02a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 8,941 bis km 9,212 / 9,702, Strecke 3685, km 60,351 bis km 60,622 / 61,112, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten) | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.2.03a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 10,093 bis km 10,217, Strecke 3685, km 61,503 bis km 61,627, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)                | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.2.04a | Neu mit 1. PÄ | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 10,530 / 10,467 bis km   | Mit Blau-eintragungen                        |



| Anlage     | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung                                    |
|------------|--------------------|--|--|
|            |                    | 10,918, Strecke 3685, km 61,877 bis km 62,327, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)  | Nur zur Information                          |
| 10.2.05a   | Neu mit 1. PÄ      | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 10,936 bis km 11,293, Strecke 3685, km 62,346 bis km 62,703, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)                            | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.2.06a   | Neu mit 1. PÄ      | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 13,190 bis km 13,342, Strecke 3685, km 64,600 bis km 64,752, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)                            | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.2.07a   | Neu mit 1. PÄ      | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 13,342 bis km 13,632, Strecke 3685, km 64,752 bis km 65,042, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)                            | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.2.08a   | Neu mit 1. PÄ      | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 13,632 bis km 14,515, Strecke 3685, km 65,042 bis km 65,925, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)                            | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.2.09a   | Neu mit 1. PÄ      | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 13,632 bis km 14,400, Strecke 3685, km 65,042 bis km 65,810, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)                            | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.2.10a   | Neu mit 1. PÄ      | Streckenentwässerung mit Versickerung, Strecke 3660, km 14,400 / 14,515 bis km 14,915, Strecke 3685, km 65,810 / 65,925 bis km 66,325, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)          | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.3.01a   | Neu mit 1. PÄ      | Entwässerung Bauwerk SÜ Dörnigheimer Weg, Strecke 3660, km 10,941, Strecke 3685, km 62,351, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.3.02a   | Neu mit 1. PÄ      | Entwässerung Bauwerk FÜ Buchenheege, Strecke 3660, km 14,607, Strecke 3685, km 60,018, Planungsstand: 07.11.2016 (4 Seiten)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.3.03.a  | Neu mit 1. PÄ      | Entwässerung Bauwerk ESTW-A Maintal, Strecke 3660, km 10,146, Strecke 3685, km 61,556, Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten)  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.4.a     | Neu mit 1. PÄ      | Entwässerung Bahnsteige, Berechnung der Niederschlagsmengen auf den Bahnsteige Strecke 3685 (km 61,500 Maintal-West und km 63,770 Maintal-Ost), Planungsstand: 07.11.2016 (2 Seiten) | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 10.1.101   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 8,671 – 9,200, bahnlinks (1 Seite)   | Ungültig                                     |
| 10.1.101.1 | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 9,212 – 9,290, bahnlinks (1 Seite)   | Ungültig                                     |

| Anlage     | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung |
|------------|--------------------|--|-----------|
| 10.1.101.2 | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 9,290 – 9,705, bahnlinks (1 Seite)   | Ungültig  |
| 10.1.101.3 | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 9,705 – 9,838, bahnlinks (1 Seite)   | Ungültig  |
| 10.1.101.4 | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 9,838 – 10,092, bahnlinks (1 Seite)  | Ungültig  |
| 10.1.102   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickergräben, Strecke 3660, Bahn-km 10,092 – 10,215, bahnlinks (1 Seite)                       | Ungültig  |
| 10.1.103   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 10,215 – 10,290, bahnlinks (1 Seite) | Ungültig  |
| 10.1.104   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 10,290 – 10,340, bahnlinks (1 Seite) | Ungültig  |
| 10.1.105   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickergräben, Strecke 3660, Bahn-km 10,340 – 10,380, bahnlinks (1 Seite)                       | Ungültig  |
| 10.1.105.1 | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 10,380 – 10,530, bahnlinks (1 Seite) | Ungültig  |
| 10.1.106   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickergräben, Strecke 3660, Bahn-km 10,530 – 10,865, bahnlinks (1 Seite)                       | Ungültig  |
| 10.1.106.1 | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickergräben, Strecke 3660, Bahn-km 10,765 – 10,860, bahnlinks (1 Seite)                       | Ungültig  |
| 10.1.107   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickergräben, Strecke 3660, Bahn-km 10,860 – 11,292, bahnlinks (1 Seite)                       | Ungültig  |
| 10.1.108   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 11,292 – 11,335, bahnlinks (1 Seite) | Ungültig  |
| 10.1.206   | Ungültig mit 1. PÄ | TE, Strecke 3660, km 11,610 – 11,887, Einleitung in Braubach km 11,887, bahnlinks (1 Seite)                      | Ungültig  |
| 10.1.207   | Ungültig mit 1. PÄ | TE, Strecke 3660, km 11,888 – 12,211, Einleitung in Braubach km 11,888, bahnlinks (1 Seite)                      | Ungültig  |
| 10.1.109   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 12,113 – 12,220, bahnlinks (1 Seite) | Ungültig  |
| 10.1.110   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 12,220 – 12,258, bahnlinks (1 Seite) | Ungültig  |

| Anlage     | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung |
|------------|--------------------|---|-----------|
| 10.1.111   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 12,258 – 12,355, bahnlinks (1 Seite)                                      | Ungültig  |
| 10.1.210   | Ungültig mit 1. PÄ | TE und Bahngraben, Strecke 3660, km 12,365 – 12,705, Einleitung in Schacht, bahnlinks (1 Seite)   | Ungültig  |
| 10.1.211   | Ungültig mit 1. PÄ | TE, Strecke 3660, km 12,717 – 13,190, Einleitung in Schacht, bahnlinks (2 Seiten)   | Ungültig  |
| 10.1.114   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickergräben, Strecke 3660, Bahn-km 13,195 – 13,340, bahnlinks (1 Seite)  | Ungültig  |
| 10.1.115   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickergräben, Strecke 3660, Bahn-km 13,195 – 13,590, bahnlinks (1 Seite)  | Ungültig  |
| 10.1.215.  | Ungültig mit 1. PÄ | Bahngraben mit Halbschalen bahnlinks und Rohr bahnmittig, km 14,59 – 14,913, Einleitung in Sickerbecken außerhalb der WSG III A, km 14,510, (1 Seite) | Ungültig  |
| 10.1.201   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 8,66 – 9,290, Mittelentwässerung (1 Seite)                                | Ungültig  |
| 10.1.201.1 | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 10,290 – 10,340, Mittelentwässerung (1 Seite)                             | Ungültig  |
| 10.1.202   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 10,340 – 10,480, Mittelentwässerung (1 Seite)                             | Ungültig  |
| 10.1.202.1 | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 10,480 – 10,6, Mittelentwässerung (1 Seite)                               | Ungültig  |
| 10.1.202.2 | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 10,6 – 10,760, Mittelentwässerung (1 Seite)                               | Ungültig  |
| 10.1.203   | Ungültig mit 1. PÄ | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 11,3 – 11,388, Mittelentwässerung (1 Seite)                               | Ungültig  |
| 10.1.204   | Ungültig mit 1. PÄ | TE, Strecke 3660, km 11,375 – 11,473, Einleitung in Braubach km 11,473, Mittelentwässerung (1 Seite)  | Ungültig  |
| 10.1.205   | Ungültig mit 1. PÄ | TE, Strecke 3660, km 11,48 – 11,72, Einleitung in Braubach km 11,480, Mittelentwässerung (2 Seiten)   | Ungültig  |
| 10.1.206   | Ungültig mit 1. PÄ | TE, Strecke 3660, km 11,610 – 11,887, Einleitung in Braubach km 11,887, Mittelentwässerung (1 Seite)  | Ungültig  |
| 10.1.207   | Ungültig mit 1. PÄ | TE, Strecke 3660, km 11,888 – 12,121, Einleitung in Braubach km 11,888, Mittelentwässerung (1 Seite)  | Ungültig  |

| Anlage     | Änderungen                     | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung   |
|------------|--------------------------------|---|---|
| 10.1.208   | Ungültig mit 1. PÄ             | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 12,113 – 12,365, Mittelentwässerung (1 Seite)   | Ungültig  |
| 10.1.210   | Ungültig mit 1. PÄ             | TE und Bahngraben, Strecke 3660, km 12,365 – 12,705, Einleitung in Schacht km 12,434, Mittelentwässerung (1 Seite)  | Ungültig  |
| 10.1.211   | Ungültig mit 1. PÄ             | TE, Strecke 3660, km 12,71 – 12,79, Einleitung in Schacht km 12,715, Mittelentwässerung (2 Seiten)  | Ungültig  |
| 10.1.212   | Ungültig mit 1. PÄ             | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 13,150 – 13,230, Mittelentwässerung (1 Seite)   | Ungültig  |
| 10.1.212.1 | Ungültig mit 1. PÄ             | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 13,230 – 13,342, Mittelentwässerung (1 Seite)   | Ungültig  |
| 10.1.213   | Ungültig mit 1. PÄ             | TE, Strecke 3660, km 13,345 – 13,627, Mittelentwässerung (1 Seite)  | Ungültig  |
| 10.1.214   | Ungültig mit 1. PÄ             | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 13,627 – 13,740, Mittelentwässerung (1 Seite)   | Ungültig  |
| 10.1.214.1 | Ungültig mit 1. PÄ             | Berechnung von Versickerschlitzten mit und ohne Rohr, Strecke 3660, Bahn-km 13,740 – 14,190, Mittelentwässerung (1 Seite)   | Ungültig  |
| 10.1.215   | Ungültig mit 1. PÄ             | Bahngraben mit Halbschalen bahnlinks und Rohr bahnmittig, km 14,59 – 14,913, Einleitung in Sickerbecken außerhalb der WSG III A, km 14,510, (1 Seite)                     | Ungültig  |
| 10.1.301   | Ungültig mit 1. PÄ             | Nachweis Versickerungsbecken, Strecke 3660, km 14,590 (2 Seiten)  | Ungültig  |
| 10.1.302   | Ungültig mit 1. PÄ             | Vorbemessung Muldenversickerung SÜ Dörnigheimer Weg, Strecke 3660, km 10,941 (1 Seite)  | Ungültig  |
| 10.1.303   | Ungültig mit 1. PÄ             | Vorbemessung Muldenversickerung FÜ Buchenheege, Strecke 3660, km 14,619 (1 Seite)   | Ungültig  |
| 10.1.304   | Ungültig mit 1. PÄ             | Nachweis Muldenversickerung ESTW-Gebäude Maintal (4 Seiten)   | Ungültig  |
| 10.1.401   | Ungültig mit 1. PÄ             | Berechnung der Niederschlagsmengen auf den Bahnsteigen der S-Bahn-Stationen Maintal West und Maintal Ost, Strecke 3685, km 61,80 und 63,77 (2 Seiten)                     | Ungültig  |
| 10.1.205   | Ungültig mit 1. PÄ             | TE, Strecke 3660, km 11,480 – 11,720, Einleitung in Braubach km 11,473, bahnrechts (2 Seiten)   | Ungültig  |
| 11.1d      | Geändert mit 1., 2., 3., 4. PÄ | Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil mit Maßnahmenverzeichnis, Planungsstand: 01.12.2022 (Textteil (106 Seiten) zzgl. 3 Titelseiten und 6 Seiten Verzeichnisse) | Mit Blau-, Magenta-, Braun- und Türkiseintragungen festgestellt |

| Anlage                  | Änderungen                                   | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung  |
|-------------------------|--|--|--|
| 11.1.d<br>Anhang<br>1d  | Neu mit 1. PÄ,<br>Geändert mit 2., 3., 4. PÄ | Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenverzeichnis, Planungsstand: 01.12.2022 (Maßnahmen Nr V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7, V8, V9, V10, A1CEF, A2, A3, A4, E5, W1, W2, W3, W4, W5, W6, W7, G1, G2, G3, E(M)1.1-1.12, E(M)1.15, E(M)2.6, E(M)6, E(M)7, E(M)8, E(M)10.1, E(F)1) | Mit Blau-, Magenta-, Braun- und Türkiseintragungen<br>Festgestellt |
| 11.1.<br>Anhang<br>1    | Ungültig mit 1. PÄ                           | Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenverzeichnis   | Ungültig   |
| 11.1.d<br>Anhang<br>2d  | Geändert mit 1., 4. PÄ                       | Landschaftspflegerischer Begleitplan, Formblätter zur Artenschutzrechtlichen Prüfung, Planungsstand: 01.12.2022 (63 Seiten zzgl. Titelblatt)   | Mit Blau- und Türkiseintragungen<br>Festgestellt                   |
| 11.1.c<br>Anhang<br>3c  | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ                   | Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bilanzierung gemäß Kompensationsverordnung (16 Seiten zzgl. Titelblatt)  | Mit Blau- und Magenta-<br>eintragungen<br>Festgestellt             |
| 11.1.c<br>Anhang<br>4c  | Neu mit 1. PÄ,<br>Geändert mit 2., 3. PÄ     | Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ersatzwasserbeschaffungskonzept (14 Seiten zzgl. 4 Seiten Titelblatt und Inhaltsverzeichnis)   | Mit Blau-, Magenta- und Brauneintragungen<br>Festgestellt          |
| 11.1b<br>Anhang<br>4.1b | Ersatz bei 2. PÄ                             | Ersatzwasserbeschaffungskonzept, Bestands- und Konfliktplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,780 – 16,220, Strecke 3685, Bau-km 66,193 – 67,630, Planungsstand: 13.09.2018, Maßstab 1:2.500   | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information             |
| 11.1a<br>Anhang<br>4.1a | Neu mit 1. PÄ,<br>Ungültig mit 2. PÄ         | Ersatzwasserbeschaffungskonzept, Bestands- und Konfliktplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,780 – 16,220, Strecke 3685, Bau-km 66,193 – 67,630, Maßstab 1:2.500  | Ungültig   |
| 11.1a<br>Anhang<br>4.2a | Neu mit 1. PÄ                                | Ersatzwasserbeschaffungskonzept, Rodungsplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,780 – 16,220, Strecke 3685, Bau-km 66,193 – 67,630, Planungsstand: 10/2016, Maßstab 1:2.500   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                |
| 11.1b<br>Anhang<br>4.3b | Ersatz bei 2. PÄ                             | Ersatzwasserbeschaffungskonzept, Grundwasserabsenkung, Strecke 3660, Bahn-km 14,780 – 16,220, Strecke 3685, Bau-km 66,193 – 67,630, Planungsstand: 09/2018, Maßstab 1:2.500  | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information             |
| 11.1a<br>Anhang<br>4.3a | Neu mit 1. PÄ,<br>Ungültig mit 2. PÄ         | Ersatzwasserbeschaffungskonzept, Grundwasserabsenkung, Strecke 3660, Bahn-km 14,780 – 16,220, Strecke 3685, Bau-km 66,193 – 67,630, Maßstab 1:2.500  | Ungültig   |
| 11.1d<br>Anhang<br>5d   | Neu mit 3. PÄ<br>Geändert mit 4. PÄ          | Fachbeitrag zu EG-Wasserrahmenrichtlinie, Planungsstand: 01.12.2022 (46 Seiten zzgl. 7 Seiten Titelblatt und Verzeichnisse und 2 Pläne)  | Mit Braun- und Türkiseintragungen<br>Nur zur<br>Information        |

| Anlage                | Änderungen                                 | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung                                    |
|-----------------------|--|---|--|
| 11.2.1.1,<br>11.2.1.2 |  |   | Bleibt frei                                  |
| 11.2.1.3.<br>c        | Ersatz bei 3. PÄ                           | Konfliktplan Biotoptypen Tiere, Landschaftsbild/Erholung, Strecke 3660, Bahn-km 8,073 – 11,916, Strecke 3685, Bau-km 59,485 – 63,327, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:5.000  | Mit Brauneintragungen<br>Nur zur Information |
| 11.2.1.3.<br>b        | Geändert mit 1., 2. PÄ; Ungültig mit 3. PÄ | Konfliktplan Biotoptypen Tiere, Landschaftsbild/Erholung, Strecke 3660, Bahn-km 8,073 – 11,916, Strecke 3685, Bau-km 59,485 – 63,327, Maßstab 1:5.000                             | Ungültig                                     |
| 11.2.1.4.<br>c        | Ersatz bei 3. PÄ                           | Konfliktplan Biotoptypen Tiere, Landschaftsbild/Erholung, Strecke 3660, Bahn-km 11,565 – 15,372, Strecke 3685, Bau-km 62,977 – 66,784, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:5.000 | Mit Brauneintragungen<br>Nur zur Information |
| 11.2.1.4.<br>a        | Geändert mit 1. PÄ; Ungültig mit 3. PÄ     | Konfliktplan Biotoptypen Tiere, Landschaftsbild/Erholung, Strecke 3660, Bahn-km 11,565 – 15,372, Strecke 3685, Bau-km 62,977 – 66,784, Maßstab 1:5.000                            | Ungültig                                     |
| 11.2.2.1,<br>11.2.2.2 |  |   | Bleibt frei                                  |
| 11.2.2.3.<br>c        | Ersatz bei 3. PÄ                           | Konfliktplan Biotoptypen Boden, Wasser, Klima/Luft, Strecke 3660, Bahn-km 8,073 – 11,916, Strecke 3685, Bau-km 59,485 – 63,327, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:5.000        | Mit Brauneintragungen<br>Nur zur Information |
| 11.2.2.3.<br>a        | Geändert mit 1. PÄ; Ungültig mit 3. PÄ     | Konfliktplan Biotoptypen Boden, Wasser, Klima/Luft, Strecke 3660, Bahn-km 8,073 – 11,916, Strecke 3685, Bau-km 59,485 – 63,327, Maßstab 1:5.000                                   | Ungültig                                     |
| 11.2.2.4.<br>a        |  | Konfliktplan Biotoptypen Boden, Wasser, Klima/Luft, Strecke 3660, Bahn-km 11,565 – 15,372, Strecke 3685, Bau-km 62,977 – 66,784, Planungsstand: 15.11.2016, Maßstab 1:5.000       | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 11.3.1,<br>11.3.2     |  |   | Bleibt frei                                  |
| 11.3.3.c              | Ersatz bei 3. PÄ                           | Maßnahmenübersichtsplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,073 – 11,916, Strecke 3685, Bau-km 59,485 – 63,327, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:5.000                                   | Mit Brauneintragungen<br>Festgestellt        |
| 11.3.3.b              | Geändert mit 1., 2. PÄ; Ungültig mit 3. PÄ | Maßnahmenübersichtsplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,073 – 11,916, Strecke 3685, Bau-km 59,485 – 63,327, Maßstab 1:5.000  | Ungültig                                     |
| 11.3.4.c              | Ersatz bei 3. PÄ                           | Maßnahmenübersichtsplan, Strecke 3660, Bahn-km 11,565 – 15,372, Strecke 3685, Bau-km 62,977 – 66,784, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:5.000                                  | Mit Brauneintragungen<br>Festgestellt        |

| Anlage             | Änderungen                                    | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung                                 |
|--------------------|---|--|---|
| 11.3.4.a           | Geändert mit 1. PÄ;<br>Ungültig mit 3. PÄ     | Maßnahmenübersichtsplan, Strecke 3660, Bahn-km 11,565 – 15,372, Strecke 3685, Bau-km 62,977 – 66,784, Maßstab 1:5.000                      | Ungültig                                  |
| 11.4.1 bis 11.4.13 |   |  | Bleibt frei                               |
| 11.4.14.c          | Ersatz bei 3. PÄ                              | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,371 – 8,872, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:1.000   | Mit Brauneintragungen<br>Festgestellt     |
| 11.4.14.a          | Geändert mit 1. PÄ;<br>Ungültig mit 3. PÄ     | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,371 – 8,872, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Maßstab 1:1.000                              | Ungültig                                  |
| 11.4.15.c          | Ersatz bei 3. PÄ                              | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:1.000   | Mit Brauneintragungen<br>Festgestellt     |
| 11.4.15.a          | Geändert mit 1. PÄ;<br>Ungültig mit 3. PÄ     | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Maßstab 1:1.000                              | Ungültig                                  |
| 11.4.16.a          | Geändert mit 1. PÄ                            | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Planungsstand: 15.11.2016, Maßstab 1:1.000  | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Festgestellt |
| 11.4.17.c          | Ersatz bei 3. PÄ                              | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 10,671 – 11,573, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Brauneintragungen<br>Festgestellt     |
| 11.4.17.b          | Geändert mit 1., 2. PÄ;<br>Ungültig mit 3. PÄ | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 10,671 – 11,573, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig                                  |
| 11.4.18.c          | Ersatz bei 3. PÄ                              | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Brauneintragungen<br>Festgestellt     |
| 11.4.18.a          | Geändert mit 1. PÄ;<br>Ungültig mit 3. PÄ     | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig                                  |
| 11.4.19.c          | Ersatz bei 3. PÄ                              | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Brauneintragungen<br>Festgestellt     |

| Anlage                   | Änderungen                                | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung   |
|--------------------------|---|--|---|
| 11.4.19.a                | Geändert mit 1. PÄ;<br>Ungültig mit 3. PÄ | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig  |
| 11.4.20.a                | Geändert mit 1. PÄ                        | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 13,380 – 14,284, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Planungsstand: 15.11.2016, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 11.4.21.a                | Geändert mit 1. PÄ                        | Maßnahmenlageplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:1.000 | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 11.5.1,<br>11.5.2        |   |  | Bleibt frei   |
| 11.5.3.c                 | Ersatz bei 3. PÄ                          | Maßnahmenlageplan (trassenfern), Liegenschaft Bernbach, Planungsstand: 27.06.2019, Maßstab 1:2.000   | Mit Braun-<br>eintragungen<br>Festgestellt  |
| 11.5.3.a                 | Ersatz bei 1.PÄ;<br>Ungültig mit 3. PÄ    | Maßnahmenlageplan (trassenfern), Liegenschaft Bernbach, Maßstab 1:2.000  | Ungültig  |
| 11.5.3                   | Ungültig mit 3. PÄ                        | Maßnahmenlageplan (trassenfern), Liegenschaft Bernbach, Maßstab 1:2.000  | Ungültig  |
| 11.5.4                   |   | Maßnahmenlageplan (trassenfern), Ersatzaufforstungsfläche Münster, Planungsstand: 07/2013, Maßstab 1:2.000                                 | Festgestellt  |
| 11.6.1<br>bis<br>11.6.18 |   |  | Bleibt frei   |
| 11.6.19.a                | Geändert mit 1. PÄ                        | Rodungsplan, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Planungsstand: 15.11.2016, Maßstab 1:1.000       | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Festgestellt   |
| 11.6.20.b                | Geändert mit 1., 2. PÄ                    | Rodungsplan, Strecke 3660, Bahn-km 13,380 – 14,284, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Planungsstand: 13.09.2018, Maßstab 1:1.000       | Mit Blau- und<br>Magenta-<br>eintragungen<br>Festgestellt                               |
| 11.6.21.b                |   | Rodungsplan, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Planungsstand: 13.09.2018, Maßstab 1:1.000       | Mit Blau- und<br>Magenta-<br>eintragungen<br>Festgestellt                               |
| 12.1.1.d                 | Geändert mit 1., 2., 3., 4. PÄ            | Umweltverträglichkeitsstudie, Textteil (227 Seiten zzgl. 3 Titelblätter und 24 Seiten Verzeichnisse), Planungsstand 01.12.2022             | Mit Blau-,<br>Magenta-, Braun-<br>und Türkis-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.1.2.1.<br>1           |   | Biotoptypen (Bestand) und Tiere (Bestand und Bewertung) PFA 1 Frankfurt, Maßstab 1:5.000   | Nur zur<br>Information  |



| Anlage           | Änderungen                 | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung  |
|------------------|----------------------------|--|--|
| 12.1.2.1.<br>2   |                            | Biotoptypen (Bestand) und Tiere (Bestand und Bewertung) PFA 1 Frankfurt und PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000 | Nur zur Information  |
| 12.1.2.1.<br>3.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Biotoptypen (Bestand) und Tiere (Bestand und Bewertung) PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000                     | Mit Blau-, Magenta- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.1.2.1.<br>4.c | Geändert mit 1., 3. PÄ     | Biotoptypen (Bestand) und Tiere (Bestand und Bewertung) PFA 2 Maintal und PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000     | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information           |
| 12.1.2.1.<br>5   |                            | Biotoptypen (Bestand) und Tiere (Bestand und Bewertung) PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000                       | Nur zur Information  |
| 12.1.2.2.<br>1   |                            | Biotoptypen (Bewertung) PFA 1 Frankfurt, Maßstab 1:5.000   | Nur zur Information  |
| 12.1.2.2.<br>2   |                            | Biotoptypen (Bewertung) PFA 1 Frankfurt und PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000                                 | Nur zur Information  |
| 12.1.2.2.<br>3.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Biotoptypen (Bewertung) PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000   | Mit Blau-, Magenta- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.1.2.2.<br>4.c | Geändert mit 1., 3. PÄ     | Biotoptypen (Bewertung) PFA 2 Maintal und PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000                                     | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information           |
| 12.1.2.2.<br>5   |                            | Biotoptypen (Bewertung) PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000   | Nur zur Information  |
| 12.1.2.3.<br>1   |                            | Landschaftsbild/Erholung (Bestand und Bewertung) PFA 1 Frankfurt, Maßstab 1:5.000                          | Nur zur Information  |
| 12.1.2.3.<br>2   |                            | Landschaftsbild/Erholung (Bestand und Bewertung) PFA 1 Frankfurt und PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000        | Nur zur Information  |
| 12.1.2.3.<br>3.c | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Landschaftsbild/Erholung (Bestand und Bewertung) PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000                            | Mit Blau-, Magenta- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.1.2.3.<br>4.c | Geändert mit 1., 3. PÄ     | Landschaftsbild/Erholung (Bestand und Bewertung) PFA 2 Maintal und PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000            | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information           |

| Anlage       | Änderungen                 | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung  |
|--------------|----------------------------|--|--|
| 12.1.2.3.5   |                            | Landschaftsbild/Erholung (Bestand und Bewertung) PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000                            | Nur zur Information  |
| 12.1.2.4.1   |                            | Boden, Wasser, Klima/Luft (Bestand und Bewertung) PFA 1 Frankfurt, Maßstab 1:5.000                       | Nur zur Information  |
| 12.1.2.4.2   |                            | Boden, Wasser, Klima/Luft (Bestand und Bewertung) PFA 1 Frankfurt und PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000     | Nur zur Information  |
| 12.1.2.4.3.c | Geändert mit 1., 3. PÄ     | Boden, Wasser, Klima/Luft (Bestand und Bewertung) PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000                         | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information           |
| 12.1.2.4.4.a | Geändert mit 1. PÄ         | Boden, Wasser, Klima/Luft (Bestand und Bewertung) PFA 2 Maintal und PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000         | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information                     |
| 12.1.2.4.5   |                            | Boden, Wasser, Klima/Luft (Bestand und Bewertung) PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000                           | Nur zur Information  |
| 12.1.2.5.1   |                            | Mensch, Kultur- und Sachgüter (Bestand und Bewertung) PFA 1 Frankfurt, Maßstab 1:5.000                   | Nur zur Information  |
| 12.1.2.5.2   |                            | Mensch, Kultur- und Sachgüter (Bestand und Bewertung) PFA 1 Frankfurt und PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000 | Nur zur Information  |
| 12.1.2.5.3.c | Geändert mit 1., 3. PÄ     | Mensch, Kultur- und Sachgüter (Bestand und Bewertung) PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000                     | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information           |
| 12.1.2.5.4.a | Geändert mit 1. PÄ         | Mensch, Kultur- und Sachgüter (Bestand und Bewertung) PFA 2 Maintal und PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000     | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information                     |
| 12.1.2.5.5   |                            | Mensch, Kultur- und Sachgüter (Bestand und Bewertung) PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000                       | Nur zur Information  |
| 12.1.3.1.a   | Geändert mit 1. PÄ         | Konfliktschwerpunkte PFA 1 Frankfurt, Maßstab 1:5.000  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information                     |
| 12.1.3.2.a   | Geändert mit 1. PÄ         | Konfliktschwerpunkte PFA 1 Frankfurt und PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000                                  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information                     |
| 12.1.3.3.c   | Geändert mit 1., 2., 3. PÄ | Konfliktschwerpunkte PFA 2 Maintal, Maßstab 1:5.000  | Mit Blau-, Magenta- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information |

| Anlage             | Änderungen                           | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung   |
|--------------------|--------------------------------------|--|---|
| 12.1.3.4.c         | Geändert mit 1., 3. PÄ               | Konfliktschwerpunkte) PFA 2 Maintal und PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000   | Mit Blau- und Braun-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.1.3.5.a         | Geändert mit 1. PÄ                   | Konfliktschwerpunkte PFA 3 Hanau, Maßstab 1:5.000  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 12.2.a             | Ersatz bei 1. PÄ                     | Gutachterliche Aussage zur elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) (20 Seiten), Planungsstand 10.08.2016                             | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 12.2.1 bis 12.2.13 |                                      |  | Bleibt frei   |
| 12.2.14.c          | Neu mit 1. PÄ,<br>Geändert mit 3. PÄ | Lageplan zur EMV, Strecke 3660, Bahn-km 8,371 – 8,872, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 11/2016   | Mit Blau- und Braun-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.2.15.c          | Ersatz bei 3. PÄ                     | Lageplan zur EMV, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 11/2016   | Mit Braun-eintragungen<br>Nur zur Information           |
| 12.2.15.a          | Neu mit 1. PÄ,<br>Ungültig mit 3. PÄ | Lageplan zur EMV, Strecke 3660, Bahn-km 8,872 – 9,767, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Maßstab 1:1.000                           | Ungültig  |
| 12.2.16.a          | Neu mit 1. PÄ                        | Lageplan zur EMV, Strecke 3660, Bahn-km 9,767 – 10,671, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 11/2016  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 12.2.17.a          | Neu mit 1. PÄ                        | Lageplan zur EMV, Strecke 3660, Bahn-km 10,671 – 11,573, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 11/2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 12.2.18.a          | Neu mit 1. PÄ                        | Lageplan zur EMV, Strecke 3660, Bahn-km 11,573 – 12,478, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 11/2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 12.2.19.a          | Neu mit 1. PÄ                        | Lageplan zur EMV, Strecke 3660, Bahn-km 12,478 – 13,380, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 11/2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |
| 12.2.20.a          | Neu mit 1. PÄ                        | Lageplan zur EMV, Strecke 3660, Bahn-km 13,380 – 14,284, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 11/2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information            |

| Anlage                   | Änderungen                          | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung   |
|--------------------------|-------------------------------------|--|---|
| 12.2.21.a                | Neu mit 1. PÄ                       | Lageplan zur EMV, Strecke 3660, Bahn-km 14,284 – 15,182, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 11/2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information              |
| 12.3.d                   | Neu mit 3. PÄ<br>Geändert mit 4. PÄ | Schalltechnische Untersuchung (Textteil (61 Seiten)), Planungsstand: 01.12.2022  | Mit Braun- und Türkis-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.3.d<br>Anhang 1.d     | Neu mit 4. PÄ                       | Schalltechnische Untersuchung, Betriebsprogramm (1 Seite)  | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 2.d     | Neu mit 4. PÄ                       | Schalltechnische Untersuchung, Kostenkennwerte (2 Seiten)  | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 3.d     | Neu mit 4. PÄ                       | Schalltechnische Untersuchung, Berücksichtigte Bebauungspläne (1 Plan)   | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 4.d     | Neu mit 4. PÄ                       | Schalltechnische Untersuchung, Abwägung aktiver Schallschutz (7 Seiten)  | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 5.d     | Neu mit 4. PÄ                       | Schalltechnische Untersuchung, Immissionen Maintal (380 Seiten)  | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 6.d     | Neu mit 4. PÄ                       | Schalltechnische Untersuchung, Immissionen Hohe Tanne (23 Seiten)  | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 7.1.1.d | Neu mit 4. PÄ                       | Schallimmissionsplan, Tagzeitraum ohne Schallschutz, Maintal, Maßstab 1:7.500  | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 7.1.2.d | Neu mit 4. PÄ                       | Schallimmissionsplan, Tagzeitraum ohne Schallschutz, Hohe Tanne, Maßstab 1:7.500   | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 7.2.1.d | Neu mit 4. PÄ                       | Schallimmissionsplan, Nachtzeitraum ohne Schallschutz, Maintal, Maßstab 1:7.500  | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 7.2.2.d | Neu mit 4. PÄ                       | Schallimmissionsplan, Nachtzeitraum ohne Schallschutz, Hohe Tanne, Maßstab 1:7.500   | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 8.1.1.d | Neu mit 4. PÄ                       | Schallimmissionsplan, Tagzeitraum, Vorzugsvariante, Maintal, Maßstab 1:7.500   | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 8.1.2.d | Neu mit 4. PÄ                       | Schallimmissionsplan, Tagzeitraum, Vorzugsvariante, Hohe Tanne, Maßstab 1:7.500  | Nur zur Information                                       |
| 12.3.d<br>Anhang 8.2.1.d | Neu mit 4. PÄ                       | Schallimmissionsplan, Nachtzeitraum, Vorzugsvariante, Maintal, Maßstab 1:7.500   | Nur zur Information                                       |

| Anlage                      | Änderungen                                 | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung              |
|-----------------------------|--|---|------------------------|
| 12.3.d<br>Anhang<br>8.2.2.d | Neu mit 4.<br>PÄ                           | Schallimmissionsplan, Nachtzeitraum,<br>Vorzugsvariante, Hohe Tanne, Maßstab<br>1:7.500   | Nur zur<br>Information |
| 12.3.a                      | Neu mit 1.<br>PÄ,<br>Ungültig mit<br>3. PÄ | Schalltechnische Untersuchung (Textteil (54<br>Seiten))   | Ungültig               |
| 12.3.a<br>Anhang<br>1.a     | Neu mit 1.<br>PÄ,<br>Ungültig mit<br>3. PÄ | Schalltechnische Untersuchung,<br>Betriebsprogramm (2 Seiten)   | Ungültig               |
| 12.3.a<br>Anhang<br>2.a     | Neu mit 1.<br>PÄ,<br>Ungültig mit<br>3. PÄ | Schalltechnische Untersuchung,<br>Kostenkennwerte (2 Seiten)  | Ungültig               |
| 12.3.a<br>Anhang<br>3.a     | Neu mit 1.<br>PÄ,<br>Ungültig mit<br>3. PÄ | Schalltechnische Untersuchung, Emissionen (1<br>Seite)  | Ungültig               |
| 12.3.a<br>Anhang<br>4.a     | Neu mit 1.<br>PÄ,<br>Ungültig mit<br>3. PÄ | Schalltechnische Untersuchung,<br>Berücksichtigte Bebauungspläne (1 Seite)  | Ungültig               |
| 12.3.a<br>Anhang<br>5.a     | Neu mit 1.<br>PÄ,<br>Ungültig mit<br>3. PÄ | Schalltechnische Untersuchung, Abwägung<br>aktiver Schallschutz (9 Seiten)  | Ungültig               |
| 12.3.a<br>Anhang<br>6.a     | Neu mit 1.<br>PÄ,<br>Ungültig mit<br>3. PÄ | Schalltechnische Untersuchung, Immissionen<br>Maintal (394 Seiten)  | Ungültig               |
| 12.3.a<br>Anhang<br>7.a     | Neu mit 1.<br>PÄ,<br>Ungültig mit<br>3. PÄ | Schalltechnische Untersuchung, Immissionen<br>Hohe Tanne (25 Seiten)  | Ungültig               |
| 12.3                        | Ungültig mit<br>1. PÄ                      | Schalltechnische Untersuchung (Textteil (56<br>Seiten), Anhang 1 (1 Seite), Anhang 2 (14<br>Seiten), Anhang 3.1.1 (1 Seite), Anhang 3.1.2<br>(1 Seite), Anhang 3.2.1 (1 Seite), Anhang 3.2.2<br>(1 Seite), Anhang 3.3.1 (2 Seiten), Anhang<br>3.3.2 (2 Seiten), Anhang 3.4.1 (1 Seite),<br>Anhang 3.4.2 (1 Seite), Anhang 3.5.1 (1 Seite),<br>Anhang 3.5.2 (1 Seite), Anhang 3.6.1 (1 Seite),<br>Anhang 3.6.2 (1 Seite), Anhang 4 (29 Seiten) | Ungültig               |
| 12.3.1.1                    | Ungültig mit<br>1. PÄ                      | Schallimmissionsplan,<br>Schienenverkehrslärmsituation im<br>Nachtzeitraum, Prognose-Planfall (2025) ohne<br>Schallschutzmaßnahmen, Maintal-<br>Bischofsheim, Maßstab 1:5.000   | Ungültig               |

| Anlage         | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung |
|----------------|--------------------|---|-----------|
| 12.3.1.2       | Ungültig mit 1. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Nachtzeitraum, Prognose-Planfall (2025) ohne Schallschutzmaßnahmen, Maintal-Dörnigheim, Maßstab 1:5.000                      | Ungültig  |
| 12.3.1.3       | Ungültig mit 1. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Tageszeitraum, Prognose-Planfall (2025) ohne Schallschutzmaßnahmen, Maintal-Bischofsheim, Maßstab 1:5.000                    | Ungültig  |
| 12.3.1.4       | Ungültig mit 1. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Tageszeitraum, Prognose-Planfall (2025) ohne Schallschutzmaßnahmen, Maintal-Dörnigheim, Maßstab 1:5.000                      | Ungültig  |
| 12.3.2.1       | Ungültig mit 1. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Nachtzeitraum, Prognose-Planfall (2025) Vorzugsvariante, Maintal-Bischofsheim, Maßstab 1:5.000                               | Ungültig  |
| 12.3.2.2       | Ungültig mit 1. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Nachtzeitraum, Prognose-Planfall (2025) Vorzugsvariante, Maintal-Dörnigheim, Maßstab 1:5.000                                 | Ungültig  |
| 12.3.3.1.<br>a | Ungültig mit 3. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Tageszeitraum, Prognose-Planfall (2025) ohne Schallschutzmaßnahmen, Maintal-Bischofsheim, Maßstab 1:5.000                    | Ungültig  |
| 12.3.3.2.<br>a | Ungültig mit 3. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Tageszeitraum, Prognose-Planfall (2025) ohne Schallschutzmaßnahmen, Maintal-Dörnigheim und Hanau Hohe Tanne, Maßstab 1:5.000 | Ungültig  |
| 12.3.4.1.<br>a | Ungültig mit 3. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Nachtzeitraum, Prognose-Planfall (2025) ohne Schallschutzmaßnahmen, Maintal-Bischofsheim, Maßstab 1:5.000                    | Ungültig  |
| 12.3.4.2.<br>a | Ungültig mit 3. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Nachtzeitraum, Prognose-Planfall (2025) ohne Schallschutzmaßnahmen, Maintal-Dörnigheim und Hanau Hohe Tanne, Maßstab 1:5.000 | Ungültig  |
| 12.3.5.1.<br>a | Ungültig mit 3. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im Tageszeitraum, Prognose-Planfall (2025) mit Schallschutzmaßnahmen, Vorzugsvariante, Maintal-Bischofsheim, Maßstab 1:5.000    | Ungültig  |
| 12.3.5.2.<br>a | Ungültig mit 3. PÄ | Schallimmissionsplan, Schienenverkehrslärmsituation im  | Ungültig  |

| Anlage                  | Änderungen            | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung  |
|-------------------------|-----------------------|--|--|
|                         |                       | Tageszeitraum, Prognose-Planfall (2025) mit Schallschutzmaßnahmen, Vorzugsvariante, Maintal-Dörnigheim und Hanau Hohe Tanne, Maßstab 1:5.000   |  |
| 12.3.6.1.<br>a          | Ungültig mit<br>3. PÄ | Schallimmissionsplan,<br>Schienenverkehrslärmsituation im<br>Nachtzeitraum, Prognose-Planfall (2025) mit<br>Schallschutzmaßnahmen, Vorzugsvariante,<br>Maintal-Bischofsheim, Maßstab 1:5.000                       | Ungültig   |
| 12.3.6.2.<br>a          | Ungültig mit<br>3. PÄ | Schallimmissionsplan,<br>Schienenverkehrslärmsituation im<br>Nachtzeitraum, Prognose-Planfall (2025) mit<br>Schallschutzmaßnahmen, Vorzugsvariante,<br>Maintal-Dörnigheim und Hanau Hohe Tanne,<br>Maßstab 1:5.000 | Ungültig   |
| 12.4.c                  | Neu mit 3.<br>PÄ      | Erschütterungstechnische Untersuchung<br>(Textteil (29 Seiten)), Planungsstand:<br>01.12.2022  | Mit Braun-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.c<br>Anhang<br>1.c | Neu mit 3.<br>PÄ      | Angaben zu den Gebäuden (2 Seiten)   | Mit Braun-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.c<br>Anhang<br>2.c | Neu mit 3.<br>PÄ      | Emissionen, Betriebsprogramm,<br>Transmissionen, (15 Seiten)   | Mit Braun-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.c<br>Anhang<br>3.c | Neu mit 3.<br>PÄ      | Immissionen (3 Seiten)   | Mit Braun-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.c<br>Anhang<br>4.c | Neu mit 3.<br>PÄ      | Extrapolation der Untersuchungsergebnisse (6<br>Seiten)  | Mit Braun-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.c<br>Anhang<br>5.c | Neu mit 3.<br>PÄ      | Extrapolation der Untersuchungsergebnisse (6<br>Seiten)  | Mit Braun-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.c<br>Anhang<br>6.c | Neu mit 3.<br>PÄ      | Extrapolation der Untersuchungsergebnisse (6<br>Seiten)  | Mit Braun-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.c<br>Anhang<br>7.c | Neu mit 3.<br>PÄ      | Extrapolation der Untersuchungsergebnisse (4<br>Seiten)  | Mit Braun-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.c<br>Anhang<br>8.c | Neu mit 3.<br>PÄ      | Extrapolation der Untersuchungsergebnisse (4<br>Seiten)  | Mit Braun-<br>eintragungen                           |

| Anlage                    | Änderungen                                    | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung                                    |
|---------------------------|---|--|--|
|                           |   |  | Nur zur Information                          |
| 12.4.c<br>Anhang<br>9.c   | Neu mit 3.<br>PÄ                              | Extrapolation der Untersuchungsergebnisse (4 Seiten)   | Mit Brauneintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.4.a                    | Ungültig mit<br>3. PÄ                         | Erschütterungstechnische Untersuchung (Textteil (33 Seiten), Anhänge 1.1 und 1.2 (jeweils 1 Seite), Anhang 2.1.1 (2 Seiten), Anhang 2.1.2 (3 Seiten), Anhang 2.1.3 (2 Seiten), Anhang 2.2 (3 Seiten), Anhang 3 (4 Seiten), Anhänge 4.1 und 4.2 (jeweils 2 Seiten), Anhänge 5.1, 5.2, 6.1 und 6.2 (jeweils 1 Seite), Anhang 7.1, 7.2 und 7.3 (jeweils 13 Seiten)) | Ungültig                                     |
| Ergänzung zur Anlage 12.4 | Ungültig mit<br>1. PÄ                         | Erschütterungstechnische Stellungnahme (5 Seiten)  | Ungültig                                     |
| 12.4.1.a                  | Ersatz bei 1.<br>PÄ;<br>Ungültig mit<br>3. PÄ | Erschütterungstechnische Untersuchung, Übersichtslageplan, Maßstab 1:5.000   | Ungültig                                     |
| 12.4.1                    | Ungültig mit<br>1. PÄ                         | Erschütterungstechnische Untersuchung, Übersichtslageplan, Maßstab 1:5.000   | Ungültig                                     |
| 12.4.2d                   | Neu mit 4.<br>PÄ                              | Gutachterliche Stellungnahme   | Nur zur Information                          |
| 12.5.0.1                  |   | Geotechnisches Gutachten, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900 (Textteil 53 Seiten), Planungsstand: 25.01.2010   | Nur zur Information                          |
| 12.5.0.2                  |   | Geotechnisches Gutachten Lph 3, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900 (Textteil 42 Seiten), Planungsstand: 25.01.2010   | Nur zur Information                          |
| 12.5.0.3                  |   | Geotechnisches Gutachten Lph 3, Ergänzende Angaben zur Baugrundverbesserung, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900 (Textteil 19 Seiten zzgl. 9 Seiten Anlagen), Planungsstand: 30.04.2010   | Nur zur Information                          |
| 12.5.1                    |   | Siehe Anlage 12.6.1 (Übersichtslageplan)   |  |
| 12.5.2.1                  |   | Geologische Karte, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900, Maßstab 1:25.000, Planungsstand: 19.02.2009   | Nur zur Information                          |
| 12.5.2.2.<br>1            |   | Hydrogeologische Karte, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900, Maßstab 1:25.000, Blatt 1, Planungsstand: 19.02.2009   | Nur zur Information                          |
| 12.5.2.2.<br>2            |   | Hydrogeologische Karte, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900, Maßstab 1:25.000, Blatt 2, Planungsstand: 19.02.2009   | Nur zur Information                          |
| 12.5.2.3                  |   | Wasserschutzgebietskarte, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900, Maßstab 1:25.000, Planungsstand: 19.02.2009  | Nur zur Information                          |



| Anlage     | Änderungen | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung           |
|------------|------------|--|---------------------|
| 12.5.3     |            | Siehe Anlage 12.6.3 (Lageplan)   |                     |
| 12.5.4     |            | Siehe Anlage 12.6.4 (Längsschnitte mit Erkundung)  |                     |
| 12.5.5     |            | Siehe Anlage 12.6.5 (Bohrdokumentation)  |                     |
| 12.5.6     |            | Laborergebnisse der Strecke (4 Blätter)  | Nur zur Information |
| 12.5.7.1   |            | Chemische Analyseergebnisse, Gegenüberstellung der Analyseergebnisse mit den Grenzwerten nach DIN 4030 (1 Blatt) | Nur zur Information |
| 12.5.7.2   |            | Chemische Analyseergebnisse, Bewertung des Metallangriffsgrades von Wässern nach DIN 50929-2 (5 Blätter)         | Nur zur Information |
| 12.5.8.1   |            | Ergebnisse der Grundwasserspiegelmessungen, Grundwasserhöchststände und Bemessungswasserstand (1 Blatt)          | Nur zur Information |
| 12.5.8.2   |            | Ergebnisse der Grundwasserspiegelmessungen, Lichtlotmessungen (4 Blätter)  | Nur zur Information |
| 12.5.8.3   |            | Ergebnisse der Grundwasserspiegelmessungen, Grundwasserganglinien (22 Blätter)                                   | Nur zur Information |
| 12.5.9     |            | Siehe Anlage 12.6.6 (Auswertung hydraulischer Feldversuche)  |                     |
| 12.5.10.1  |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 54,282 – 55,154, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.2  |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 55,154 – 56,057, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.3  |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 56,057 – 56,960, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.4  |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 56,960 – 57,858, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.5  |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 57,858 – 58,375, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.6  |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 58,375 – 59,275, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.7  |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 59,275 – 59,778, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.8  |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.9  |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.10 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |
| 12.5.10.11 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Maßstab 1:1.000/100                            | Nur zur Information |

| Anlage     | Änderungen | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung                           |
|------------|------------|---|-------------------------------------|
| 12.5.10.12 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.13 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.14 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.15 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.16 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 66,589 – 67,091, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.17 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 67,091 – 67,581, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.18 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 67,581 – 68,080, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.19 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 68,080 – 68,974, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.20 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 68,974 – 69,494, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.21 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 69,494 – 70,297, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.22 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 70,460 – 70,947, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.10.23 |            | Längsschnitt mit Erkundung, Strecke 3685, Bau-km 70,947 – 71,787, Maßstab 1:1.000/100   | Nur zur Information                 |
| 12.5.11    |            | Berechnung der Sicherheit gegen Böschungsbruch, Querprofile, Strecke 3660, Bahn-km 3,285, 3,628, 3,752, 11,568, 15,225, 17,548, 17,621, 22,217, 22,236 (18 Blätter) | Nur zur Information                 |
| 12.5.12    |            | Setzungsberechnung, Querprofile, Strecke 3660, Bahn-km 3,285, 3,628, 3,752, 11,568, 15,225, 17,548, 17,621, 22,217, 22,236 (9 Blätter)                              | Nur zur Information                 |
| 12.5.13    |            | Konsolidationsberechnung, Strecke 3660, Bahn-km 3,285 (1 Blatt)   | Nur zur Information                 |
| 12.6.0.1   |            | Hydrogeologisches Gutachten, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900 (Textteil 79 Seiten), Planungsstand: 08.04.2010   | Maßnahmen des PFA 2<br>Festgestellt |
| 12.6.0.2   |            | Hydrogeologisches Gutachten, 2. Ergänzung, zementverfestigte Bodensäulen, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900 (Textteil 9 Seiten), Planungsstand: 30.03.2010       | Nur zur Information                 |
| 12.6.1.0   |            | Übersichtslageplan, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900, Maßstab 1:25.000, Planungsstand: 2008   | Nur zur Information                 |
| 12.6.2.1   |            | Geologische Karte, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900, Maßstab 1:25.000, Planungsstand: 19.02.2009  | Nur zur Information                 |

| Anlage     | Änderungen | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung           |
|------------|------------|--|---------------------|
| 12.6.2.2.1 |            | Hydrogeologische Karte, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900, Maßstab 1:25.000, Blatt 1, Planungsstand: 19.02.2009       | Nur zur Information |
| 12.6.2.2.2 |            | Hydrogeologische Karte, Strecke 3685, Bau-km 54,310 – 71,900, Maßstab 1:25.000, Blatt 2, Planungsstand: 19.02.2009       | Nur zur Information |
| 12.6.3.1   |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 54,282 – 55,154, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.2   |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 55,154 – 56,057, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.3   |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 56,057 – 56,960, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.4   |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 56,960 – 57,858, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.5   |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 57,858 – 58,375, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.6   |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 58,375 – 59,275, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.7   |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 59,275 – 59,778, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.8   |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.9   |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.10  |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.11  |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.12  |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.13  |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.14  |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |

| Anlage    | Änderungen | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung           |
|-----------|------------|--|---------------------|
| 12.6.3.15 |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.16 |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 66,589 – 67,091, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.17 |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 67,091 – 67,581, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.18 |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 67,581 – 68,080, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.19 |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 68,080 – 68,974, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.20 |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 68,974 – 69,494, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.21 |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 69,494 – 70,297, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.22 |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 70,460 – 70,947, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.3.23 |            | Lageplan mit allen Aufschlussesansatzpunkten, Strecke 3685, Bau-km 70,947 – 71,787, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.4.1  |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 54,282 – 55,154, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008              | Nur zur Information |
| 12.6.4.2  |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 685, Bau-km 55,154 – 56,057, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008               | Nur zur Information |
| 12.6.4.3  |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 56,057 – 56,960, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008              | Nur zur Information |
| 12.6.4.4  |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 56,960 – 57,858, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008              | Nur zur Information |
| 12.6.4.5  |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 57,858 – 58,375, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008              | Nur zur Information |
| 12.6.4.6  |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 58,375 – 59,275, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008              | Nur zur Information |
| 12.6.4.7  |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 59,275 – 59,778, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008              | Nur zur Information |

| Anlage    | Änderungen | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung           |
|-----------|------------|--|---------------------|
| 12.6.4.8  |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 59,778 – 60,281, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.9  |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 60,281 – 61,176, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.10 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 61,176 – 62,079, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.11 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 62,079 – 62,982, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.12 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 62,982 – 63,885, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.13 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 63,885 – 64,788, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.14 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 64,788 – 65,691, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.15 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 65,691 – 66,589, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.16 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 66,589 – 67,091, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.17 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 67,091 – 67,581, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.18 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 67,581 – 68,080, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.19 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 68,080 – 68,974, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.20 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 68,974 – 69,494, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.21 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 69,494 – 70,297, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.22 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 70,460 – 70,947, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008  | Nur zur Information |
| 12.6.4.23 |            | Geotechnischer Längsschnitt, Strecke 3685, Bau-km 570,947 – 71,787, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 2008 | Nur zur Information |
| 12.6.5.1  |            | Kernbohrungen und Sondierungen mit der schweren Rammsonde BK 08/15 – BK 08/99                                | Nur zur Information |

| Anlage      | Änderungen             | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung                                     |
|-------------|------------------------|--|---|
|             |                        | (417 Seiten BK 08/15 – BK 08/75 und 207 Seiten BK 08/76 – BK 08/99)  |   |
| 12.6.5.2    |                        | Kleinrammbohrungen und Sondierungen mit der schweren Rammsonde BS/DPH 08/30A – BS/DPH 08/95A (19 Seiten)             | Nur zur Information                           |
| 12.6.5.3    |                        | Sonstige Sondierungen mit der schweren Rammsonde DPH 08/101 – DPH 08/151 (78 Seiten)                                 | Nur zur Information                           |
| 12.6.5.4    |                        | Sonstige Kleinrammbohrungen BS 08/01 – BS 08/43 (86 Seiten)  | Nur zur Information                           |
| 12.6.5.5    |                        | Bauwerksbohrungen BW 08/01 – BW 08/16 (80 Seiten)  | Nur zur Information                           |
| 12.6.5.6    |                        | Drucksondierungen CPT 08/02 – CPT 08/54 (403 Seiten)   | Nur zur Information                           |
| 12.6.5.7    |                        | Kampfmittelerkundung (7 Seiten)  | Nur zur Information                           |
| 12.6.6.1    |                        | Berechnung $K_f$ und T aus Kurzpumpversuch (38 Blätter)  | Nur zur Information                           |
| 12.6.7.1    |                        | Auflistung der Grundwasserspiegelmessungen (1 Blatt)   | Nur zur Information                           |
| 12.6.7.2    |                        | Grundwasserspiegelmessungen (22 Blätter)   | Nur zur Information                           |
| 12.6.7.3    |                        | Darstellung der minimalen, maximalen und mittleren GW (1 Blatt)  | Nur zur Information                           |
| 12.6.7.4    |                        | Übersicht Schwankungsbreiten (1 Blatt)   | Nur zur Information                           |
| 12.6.8.1    |                        | Gegenüberstellung der Analyseergebnisse mit den Grenzwerten nach DIN 4030 (1 Blatt)                                  | Nur zur Information                           |
| 12.6.8.2    |                        | Bewertung des Metallangriffsgrades von Wässern (4 Seiten)  | Nur zur Information                           |
| 12.6.8.3    |                        | Prüfergebnisse (11 Blätter)  | Nur zur Information                           |
| 12.6.9.0.a  | Geändert mit 1. PÄ     | Konzept Grundwassermonitoring (15 Seiten) Textteil) Planungsstand: 30.11.2016  | Mit Blau-eintragungen festgestellt            |
| 12.6.9.1.a  | Geändert mit 1. PÄ     | Lageplan – Konzept zur hydrogeologischen Beweissicherung PFA 2 – Maintal, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-eintragungen festgestellt            |
| 12.6.10.c   | Geändert mit 1., 3. PÄ | Antragsunterlagen für wasserrechtliche Erlaubnisse (32 Seiten), Planungsstand: 11.11.2019                            | Mit Blau- und Braun-eintragungen festgestellt |
| 12.6.10.1.a | Ersatz bei 1. PÄ       | Lageplan mit ALVF, Wasserhaltung und Baugrenzen, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016                          | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information  |
| 12.6.10.1.1 | Ungültig mit 1. PÄ     | Lageplan mit ALVF, Wasserhaltung und Baugrenzen, Maßstab 1:1.000   | Ungültig                                      |

| Anlage            | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung   |
|-------------------|--------------------|---|---|
| 12.6.10.1<br>.2.a | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan mit ALVF, Wasserhaltung und Baugrenzen, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.6.10.1<br>.2   | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan mit ALVF, Wasserhaltung und Baugrenzen, Maßstab 1:1.000  | Ungültig  |
| 12.6.10.2<br>.1   | Ungültig mit 1. PÄ | Vordimensionierung Grundwasserabsenkung, Wellpoint- /Vakuumanlagen, Wasserhaltung Strecke (1 Seite)   | Ungültig  |
| 12.6.10.2<br>.2   |                    | Vordimensionierung Grundwasserabsenkung, Wellpoint- /Vakuumanlagen, Wasserhaltung Hp Maintal Ost (1 Seite), Planungsstand: 22.03.2012   | Nur zur<br>Information                              |
| 12.6.10.2<br>.3   |                    | Vordimensionierung Grundwasserabsenkung, Wellpoint- /Vakuumanlagen, Wasserhaltung EÜ Gewölbebrücke Braubach (1 Seite), Planungsstand: 22.03.2012  | Nur zur<br>Information                              |
| 12.6.10.3<br>.a   | Neu mit 1. PÄ      | Bewertung der Streckenentwässerung nach DWA-M 153 (11 Seiten), Planungsstand 30.11.2016   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.3.10.3<br>.1.a | Neu mit 1. PÄ      | Bewertungsblätter nach DWA-M 153 (18 Blätter)   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.10.4<br>.a   | Neu mit 1. PÄ      | Betriebssituation und bauzeitliche Maßnahmen im WSG IIIA - Gefährdungsabschätzung (19 Seiten), Planungsstand: 30.11.2016  | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.4.10.4<br>.1.a | Neu mit 1. PÄ      | Grundwassergleichen aus der verwendeten Stichtagsmessung aus räumlicher Interpolation (1 Blatt)   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.6.10.5<br>.a   | Neu mit 1. PÄ      | Betriebssituation und bauzeitliche Gefährdungen im WSG IIIA - Maßnahmenplan (12 Seiten), Planungsstand: 30.11.2016  | Mit Blau-<br>eintragungen<br>festgestellt           |
| 12.6.11.b         | Neu mit 2. PÄ      | Konzept zum Grundwassermonitoring zur Verifizierung der Grundwasserströmung zu den Trinkwasserbrunnen im Wasserschutzgebiet des Wasserwerks „Hanau-Wilhelmsbad“ (Textteil 13 Seiten), Planungsstand: 14.09.2018 | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>festgestellt        |
| 12.6.11.1<br>.1.b | Neu mit 2. PÄ      | Grundwassermesskonzept WSG „Hanau-Wilhelmsbad“, Maßstab 1:10.000, Planungsstand: 14.09.2018   | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>festgestellt        |
| 12.7.0            |                    | Altlastengutachten – Historische Erkundung und orientierende Streckenerkundung -, Strecke 3660, Bahn-km 8,660 – 15,082 (58 Seiten), Planungsstand: 08.04.2010   | Nur zur<br>Information                              |

| Anlage                | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung                                    |
|-----------------------|--------------------|---|--|
| 12.7.1                |                    | Übersichtslageplan, Altlastengutachten, PFA 2 – Maintal, Maßstab 1:25.000, Planungsstand: 08.04.2010  | Nur zur Information                          |
| 12.7.2.1              |                    | Geologische Karte, Altlastengutachten, PFA 2 – Maintal, Maßstab 1:25.000, Planungsstand: 08.12.2009   | Nur zur Information                          |
| 12.7.2.2.1            |                    | Hydrogeologische Karte, Altlastengutachten, PFA 2 – Maintal, Maßstab 1:25.000, Blatt 1, Planungsstand: 08.12.2009                                     | Nur zur Information                          |
| 12.7.2.2.2            |                    | Hydrogeologische Karte, Altlastengutachten, PFA 2 – Maintal, Maßstab 1:25.000, Blatt 2, Planungsstand: 08.12.2009                                     | Nur zur Information                          |
| 12.7.2.3              |                    | Wasserschutzgebietskarte, Altlastengutachten, PFA 2 – Maintal, Maßstab 1:25.000, Planungsstand: 08.12.2009  | Nur zur Information                          |
| 12.7.3 bis 12.7.6     |                    | Bleibt frei   |  |
| 12.7.7                |                    | Recherchiertes Aktenmaterial (51 Seiten)  | Nur zur Information                          |
| 12.7.8.1 bis 12.7.8.7 |                    | Bleibt frei   |  |
| 12.7.8.8.a            | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 8,300 – 9,000, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.8.8              | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 8,300 – 9,000, Maßstab 1:1.000                              | Ungültig                                     |
| 12.7.8.9.a            | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 8,800 – 9,900, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.8.9              | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 8,800 – 9,900, Maßstab 1:1.000                              | Ungültig                                     |
| 12.7.8.10.a           | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 9,700 – 10,800, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.8.10             | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 9,700 – 10,800, Maßstab 1:1.000                             | Ungültig                                     |
| 12.7.8.11.a           | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 10,700 – 11,700, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |



| Anlage                      | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung   |
|-----------------------------|--------------------|---|---|
| 12.7.8.11                   | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 10,700 – 11,700, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig  |
| 12.7.8.12<br>.a             | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 11,500 – 12,600, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.7.8.12                   | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 11,500 – 12,600, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig  |
| 12.7.8.13<br>.a             | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 12,400 – 13,500, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.7.8.13                   | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 12,400 – 13,500, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig  |
| 12.7.8.14<br>.a             | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 13,400 – 14,400, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.7.8.14                   | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 13,400 – 14,400, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig  |
| 12.7.8.15<br>.a             | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 14,300 – 15,300, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.7.8.15                   | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan mit Altlastverdachtsflächen, Wasserhaltung und Baugrenzen, Strecke 3660, Bahn-km 14,300 – 15,300, Maßstab 1:1.000                            | Ungültig  |
| 12.7.9.1<br>bis<br>12.7.9.7 |                    |   | Bleibt frei   |
| 12.7.9.8                    |                    | Umwelttechnischer Längsschnitt, Strecke 3660, Bahn-km 8,300 – 9,100, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 08.12.2009                                   | Nur zur<br>Information                              |
| 12.7.9.9                    |                    | Umwelttechnischer Längsschnitt, Strecke 3660, Bahn-km 8,900 – 9,900, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 08.12.2009                                   | Nur zur<br>Information                              |
| 12.7.9.10                   |                    | Umwelttechnischer Längsschnitt, Strecke 3660, Bahn-km 9,800 – 10,900, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 08.12.2009                                  | Nur zur<br>Information                              |
| 12.7.9.11                   |                    | Umwelttechnischer Längsschnitt, Strecke 3660, Bahn-km 10,700 – 11,700, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 08.12.2009                                 | Nur zur<br>Information                              |
| 12.7.9.12                   |                    | Umwelttechnischer Längsschnitt, Strecke 3660, Bahn-km 11,400 – 12,500, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 08.12.2009                                 | Nur zur<br>Information                              |

| Anlage    | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung           |
|-----------|--------------------|---|---------------------|
| 12.7.9.13 |                    | Umwelttechnischer Längsschnitt, Strecke 3660, Bahn-km 12,400 – 13,600, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 08.12.2009   | Nur zur Information |
| 12.7.9.14 |                    | Umwelttechnischer Längsschnitt, Strecke 3660, Bahn-km 13,300 – 14,400, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 08.12.2009   | Nur zur Information |
| 12.7.9.15 |                    | Umwelttechnischer Längsschnitt, Strecke 3660, Bahn-km 14,200 – 15,400, Maßstab 1:1.000/100, Planungsstand: 08.12.2009   | Nur zur Information |
| 12.7.10   |                    | Probenahmeprotokolle Boden (31 Seiten)  | Nur zur Information |
| 12.7.11   |                    | Schichtenverzeichnisse, Bohrprofile (384 Seiten BK 08/01 bis BK 08/85 und 158 Seiten BK 08/86 bis BK 08/99, BS 08/01 bis BS 08/43, BS 08/97A, BS 08/109A, BS 08/152, BW 08/01 bis BW 08/16) | Nur zur Information |
| 12.7.12.1 |                    | Tabellarische Zusammenstellung aller Untersuchungsergebnisse, Übersicht Mischprobenzusammenstellung PFA 2/PFA 1 (2 Blätter)   | Nur zur Information |
| 12.7.12.2 |                    | Tabellarische Zusammenstellung aller Untersuchungsergebnisse, Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach LAGA Bauschutt (2 Blätter)   | Nur zur Information |
| 12.7.12.3 |                    | Tabellarische Zusammenstellung aller Untersuchungsergebnisse, Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach LAGA Boden (2 Blätter)   | Nur zur Information |
| 12.7.12.4 |                    | Tabellarische Zusammenstellung aller Untersuchungsergebnisse, Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach BBodSchV (2 Blätter)   | Nur zur Information |
| 12.7.12.5 |                    | Tabellarische Zusammenstellung aller Untersuchungsergebnisse, Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ für Bauschutt (2 Blätter)                   | Nur zur Information |
| 12.7.12.6 |                    | Tabellarische Zusammenstellung aller Untersuchungsergebnisse, Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ für Boden (2 Blätter)                       | Nur zur Information |
| 12.7.13   |                    | Laborberichte (14 Seiten), Planungsstand: 29.08.2008  | Nur zur Information |
| 12.7.14   |                    | Vermessungsunterlagen und Tabelle Hoch-/Rechtswert und NHN-Höhen aller Untersuchungspunkte (Tabelle 1: 11 Seiten, Tabelle 2: 1 Seite)   | Nur zur Information |
| 12.7.15   | Ungültig mit 1. PÄ | Konzept zur technischen Altlastenerkundung der Verdachtsflächen und zur vertieften  | Ungültig            |

| Anlage                                 | Änderungen    | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung                                    |
|--|---------------|---|--|
|  |               | Streckenerkundung (15 Seiten Textteil, 2 Seiten Anlagen)  |  |
| 12.7.16.a                              | Neu mit 1. PÄ | Umwelttechnisches Gutachten - Bewertung von Altlastverdachtsflächen (45 Seiten)   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.1<br>.1 bis<br>12.7.16.1<br>.7 |               |   | Bleibt frei                                  |
| 12.7.16.1<br>.8.a                      | Neu mit 1. PÄ | Lageplan Verdachtsflächen, Umwelttechnisches Gutachten, PFA 2 Maintal, Strecke 3660, Km 8,400 bis km 8,900, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016      | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.1<br>.9.a                      | Neu mit 1. PÄ | Lageplan Verdachtsflächen, Umwelttechnisches Gutachten, PFA 2 Maintal, Strecke 3660, km 8,900 bis km 9,800, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016      | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.1<br>.10.a                     | Neu mit 1. PÄ | Lageplan Verdachtsflächen, Umwelttechnisches Gutachten, PFA 2 Maintal, Strecke 3660, km 9,800 bis km 10,700, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016     | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.1<br>.11.a                     | Neu mit 1. PÄ | Lageplan Verdachtsflächen, Umwelttechnisches Gutachten, PFA 2 Maintal, Strecke 3660, km 10,700 bis km 11,600, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016    | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.1<br>.12.a                     | Neu mit 1. PÄ | Lageplan Verdachtsflächen, Umwelttechnisches Gutachten, PFA 2 Maintal, Strecke 3660, km 11,600 bis km 12,500, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016    | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.1<br>.13.a                     | Neu mit 1. PÄ | Lageplan Verdachtsflächen, Umwelttechnisches Gutachten, PFA 2 Maintal, Strecke 3660, km 12,500 bis km 13,400, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016    | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.1<br>.14.a                     | Neu mit 1. PÄ | Lageplan Verdachtsflächen, Umwelttechnisches Gutachten, PFA 2 Maintal, Strecke 3660, km 13,400 bis km 14,300, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 14.09.2015    | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.1<br>.15.a                     | Neu mit 1. PÄ | Lageplan Verdachtsflächen, Umwelttechnisches Gutachten, PFA 2 Maintal, Strecke 3660, km 14,300 bis km 15,28,900, Maßstab 1:1.000, Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.2<br>.1.a                      | Neu mit 1. PÄ | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ (5 Seiten), Planungsstand: 30.09.2014                                     | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.2<br>.2.a                      | Neu mit 1. PÄ | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach LAGA (5 Seiten), Planungsstand: 30.09.2014   | Mit Blau-eintragungen                        |

| Anlage            | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung                                    |
|-------------------|--------------------|--|--|
|                   |                    |  | Nur zur Information                          |
| 12.7.16.2<br>.3.a | Neu mit 1. PÄ      | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach BBodSchV Boden-Mensch (7 Seiten), Planungsstand: 01.09.2014                   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.2<br>.4.a | Neu mit 1. PÄ      | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach BBodSchV Boden - Grundwasser (4 Seiten), Planungsstand: 30.09.2014            | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.2<br>.5.a | Neu mit 1. PÄ      | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach RuVa-StB (1 Seite), Planungsstand: 30.09.2014                                 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.16.2<br>.6.a | Neu mit 1. PÄ      | Prüfberichte (64 Seiten), Planungsstand: 06.09.2013, Planungsstand: 06.09.2014   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.17.a         | Neu mit 1. PÄ      | Umwelttechnisches Gutachten - Sickerbecken Buchenheege (15 Seiten), Planungsstand: 30.11.2016                            | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.17.1<br>.a   | Neu mit 1. PÄ      | Lageplan Sickerbecken, Maßstab 1:500, Planungsstand: 30.11.2016  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.12.2<br>.a   | Neu mit 1. PÄ      | Bohrprofile (9 Seiten)   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.17.3<br>.1.a | Neu mit 1. PÄ      | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ (11 Seiten), Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.17.3<br>.2.a | Neu mit 1. PÄ      | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach LAGA (5 Seiten), Planungsstand: 30.11.2016                                    | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.17.3<br>.3.a | Neu mit 1. PÄ      | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach BBodSchV Boden - Grundwasser (5 Seiten), Planungsstand: 30.11.2016            | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.7.17.3<br>.4.a | Neu mit 1. PÄ      | Prüfbericht Agrolab (110 Seiten), Planungsstand: 08.09.2015 und 05.12.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.1.1.<br>a    | Geändert mit 1. PÄ | Geotechnisches Gutachten S-Bahn-Station Maintal – West, Strecke 3660, km 10,241 –  | Mit Blau-eintragungen                        |

| Anlage                    | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung                                    |
|---------------------------|--------------------|--|--|
|                           |                    | 10,451 (Textteil (26 Seiten)), Planungsstand: 30.11.2016   | Nur zur Information                          |
| 12.8.1.1.1 und 12.8.1.1.2 |                    | Siehe Anlage 12.5  | Bleibt frei                                  |
| 12.8.1.1.3.a              | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan, S-Bahn Station Maintal West, km 10,241 – km 10,451, Maßstab 1:200, Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.1.1.3                | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan, S-Bahn Station Maintal West, km 10,241 – km 10,451, Maßstab 1:200  | Ungültig                                     |
| 12.8.1.1.4.a              | Ersatz bei 1. PÄ   | Schnitt A-A, S-Bahn Station Maintal West, km 10,241 – km 10,451, Maßstab 1:200, Planungsstand: 30.11.2016  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.1.1.4                | Ungültig mit 1. PÄ | Schnitt A-A, S-Bahn Station Maintal West, km 10,241 – km 10,451, Maßstab 1:200   | Ungültig                                     |
| 12.8.1.2.a                | Geändert mit 1. PÄ | Geotechnisches Gutachten S-Bahn-Station Maintal – West, EÜ Zugangsbauwerk Ost, Strecke 3660, km 10,500 (Textteil (28 Seiten)), Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.1.2.1 und 12.8.1.2.2 |                    |  | Bleibt frei                                  |
| 12.8.1.2.3.a              | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan, S-Bahn Station Maintal West, EÜ Zugangsbauwerk Ost, Strecke 3660, km 10,500, Maßstab 1:200, Planungsstand 30.11.2016                           | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.1.2.3                | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan, S-Bahn Station Maintal West, EÜ Zugangsbauwerk Ost, Strecke 3660, km 10,500, Maßstab 1:200   | Ungültig                                     |
| 12.8.1.2.4.a              | Ersatz bei 1. PÄ   | Schnitt A-A, S-Bahn Station Maintal West, EÜ Zugangsbauwerk Ost, Strecke 3660, km 10,500, Maßstab 1:200, Planungsstand: 30.11.2016                       | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.1.2.4                | Ungültig mit 1. PÄ | Schnitt A-A, S-Bahn Station Maintal West, EÜ Zugangsbauwerk Ost, Strecke 3660, km 10,500, Maßstab 1:200  | Ungültig                                     |
| 12.8.2                    |                    | Geotechnisches Gutachten SÜ Bruno-Dreßler-Straße, Strecke 3660, km 10,941 (Textteil (24 Seiten)), Planungsstand: 20.11.2011                              | Nur zur Information                          |
| 12.8.2.1 und 12.8.2.2     |                    |  | Bleibt frei                                  |
| 12.8.2.3                  |                    | Lageplan, SÜ Bruno-Dreßler-Straße, Strecke 3660, km 10,941, Maßstab 1:200, Planungsstand: 16.10.2013   | Nur zur Information                          |

| Anlage                      | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung                                    |
|-----------------------------|--------------------|---|--|
| 12.8.2.4                    |                    | Schnitt A-A, SÜ Bruno-Dreßler-Straße, Strecke 3660, km 10,941, Maßstab 1:200 Planungsstand: 16.10.2013  | Nur zur Information                          |
| 12.8.3                      |                    | Geotechnisches Gutachten EÜ Gewölbebrücke Braubach, Strecke 3660, km 11,476 (Textteil (27 Seiten)), Planungsstand: 20.12.2011                           | Nur zur Information                          |
| 12.8.3.1 und 12.8.3.2       |                    |   | Bleibt frei                                  |
| 12.8.3.3                    |                    | Lageplan, EÜ Gewölbebrücke Braubach, Strecke 3660, km 11,476, Maßstab 1:200, Planungsstand: 16.10.2013  | Nur zur Information                          |
| 12.8.3.4                    |                    | Schnitt A-A, EÜ Gewölbebrücke Braubach, Strecke 3660, km 11,476, Maßstab 1:100, Planungsstand: 16.10.2013   | Nur zur Information                          |
| 12.8.4                      |                    | Geotechnisches Gutachten EÜ Gewölbebrücke Braubach, Strecke 3660, km 11,887 (Textteil (26 Seiten)), Planungsstand 20.12.2011                            | Nur zur Information                          |
| 12.8.4.1 und 12.8.4.2       |                    |   | Bleibt frei                                  |
| 12.8.4.3                    |                    | Lageplan, EÜ Gewölbebrücke Braubach, Strecke 3660, km 11,887, Maßstab 1:200, Planungsstand: 16.10.2013  | Nur zur Information                          |
| 12.8.4.4                    |                    | Schnitt A-A, EÜ Gewölbebrücke Braubach, Strecke 3660, km 11,887, Maßstab 1:100, Planungsstand: 16.10.2013   | Nur zur Information                          |
| 12.8.5.1. a                 | Geändert mit 1. PÄ | Geotechnisches Gutachten S-Bahn-Station Maintal – Ost, Strecke 3660, km 12,259 – 12,469 (Textteil (28 Seiten)), Planungsstand: 30.11.2016               | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.5.1. 1 und 12.8.5.1. 2 |                    |   | Bleibt frei                                  |
| 12.8.5.1. 3.a               | Geändert mit 1. PÄ | Lageplan, S-Bahn-Station Maintal – Ost, Strecke 3660, km 12,259 – 12,469, Maßstab 1:200, Planungsstand: 30.11.2016                                      | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.5.1. 4.a               | Geändert mit 1. PÄ | Längsschnitt, S-Bahn-Station Maintal – Ost, Strecke 3660, km 12,259 – 12,469 Maßstab 1:200, Planungsstand: 30.11.2016                                   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.5.2. a                 | Geändert mit 1. PÄ | Geotechnisches Gutachten S-Bahn-Station Maintal – Ost, EÜ PT Bahnsteigzugang, Strecke 3660, km 12,362 (Textteil (27 Seiten)), Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.5.2. 1 und             |                    |   | Bleibt frei                                  |

| Anlage                      | Änderungen         | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung                                    |
|-----------------------------|--------------------|---|--|
| 12.8.5.2.<br>2              |                    |   |  |
| 12.8.5.2.<br>3.a            | Geändert mit 1. PÄ | Lageplan, S-Bahn-Station Maintal – Ost, EÜ PT Bahnsteigzugang, Strecke 3660, km 12,362, Maßstab 1:200, Planungsstand: 30.11.2016    | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.5.2.<br>4.a            | Ersatz bei 1. PÄ   | Schnitt C-C, S-Bahn-Station Maintal – Ost, EÜ PT Bahnsteigzugang, Strecke 3660, km 12,362, Maßstab 1:200, Planungsstand: 30.11.2016 | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.5.2.<br>4              | Ungültig mit 1. PÄ | Schnitt C-C, S-Bahn-Station Maintal – Ost, EÜ PT Bahnsteigzugang, Strecke 3660, km 12,362, Maßstab 1:200                            | Ungültig                                     |
| 12.8.6.a                    | Geändert mit 1. PÄ | Geotechnisches Gutachten FÜ Buchenheege, Strecke 3660, km 14,619 (Textteil (28 Seiten)), Planungsstand: 30.11.2016                  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.6.1<br>und<br>12.8.6.2 |                    |   | Bleibt frei                                  |
| 12.8.6.3.<br>a              | Ersatz bei 1. PÄ   | Lageplan, FÜ Buchenheege, Strecke 3660, km 14,619, Maßstab 1:500, Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.6.3.<br>a              | Ungültig mit 1. PÄ | Lageplan, FÜ Buchenheege, Strecke 3660, km 14,619, Maßstab 1:500  | Ungültig                                     |
| 12.8.6.4.<br>a              | Ersatz bei 1. PÄ   | Schnitt A-A, FÜ Buchenheege, Strecke 3660, km 14,619, Maßstab 1:200, Planungsstand: 14.09.2016                                      | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.6.4                    | Ungültig mit 1. PÄ | Schnitt A-A, FÜ Buchenheege, Strecke 3660, km 14,619, Maßstab 1:200   | Ungültig                                     |
| 12.8.6.5.<br>a              | Neu mit 1. PÄ      | Bohrprofile und Rammsondierungen (13 Blätter), Planungsstand: 28.05.2013  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.7.a                    | Neu mit 1. PÄ      | Geotechnisches Gutachten Sickerbecken von km 13,892 bis km 13,945, Strecke 3660 (Textteil (14 Seiten)), Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.7.1.<br>a              | Neu mit 1. PÄ      | Lageplan, Sickerbecken von km 13,892 bis km 13,945, Strecke 3660, Maßstab 1:500, Planungsstand: 30.11.2016                          | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.8.7.2.<br>a              | Neu mit 1. PÄ      | Bohrprofile (2 Seiten), Planungsstand: 23.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information |

| Anlage       | Änderungen                              | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung  | Bemerkung  |
|--------------|---|---|--|
| 12.8.7.3.1.a | Neu mit 1. PÄ                           | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ (3 Seiten), Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information             |
| 12.8.7.3.2.a | Neu mit 1. PÄ                           | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach LAGA (1 Seite), Planungsstand: 30.11.2016  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information             |
| 12.8.7.3.3.a | Neu mit 1. PÄ                           | Bewertung der Untersuchungsergebnisse nach BBodSchV Boden - Grundwasser (1 Seite) , Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information             |
| 12.8.7.3.4.a | Neu mit 1. PÄ                           | Prüfbericht Agrolab (6 Seiten), Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information             |
| 12.8.7.4.a   | Neu mit 1. PÄ                           | Ergebnisse der bodenmechanischen Laborversuche - Kornverteilungen (6 Seiten) , Planungsstand: 29.11.2016  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information             |
| 12.9.c       | Neu mit 1. PÄ,<br>Geändert mit 3. PÄ    | Schalltechnische Untersuchung Baulärm (Textteil (48 Seiten) und Anhänge (69 Seiten)), Planungsstand: 14.11.2019   | Mit Blau- und Brauneintragungen<br>Nur zur Information   |
| 12.10.d      | Ersatz mit 3. PÄ,<br>Geändert mit 4. PÄ | Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm (Gesamtlärmimmissionen aus öffentlichem Straßen- und Schienenverkehr sowie Luftverkehr (Textteil (22 Seiten), Anhang 1 (364 Seiten) und Anhang 2 (22 Seiten)), Planungsstand 01.12.2022  | Mit Braun- und Türkiseintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.10.a      | Neu mit 1. PÄ;<br>Ungültig mit 3. PÄ    | Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm (Gesamtlärmimmissionen aus öffentlichem Straßen- und Schienenverkehr sowie Luftverkehr (Textteil (18 Seiten), Anhang 1 (341 Seiten) und Anhang 2 (22 Seiten)), Planungsstand: 24.11.2016 | Ungültig   |
| 12.11.a      | Neu mit 1. PÄ                           | Erschütterungstechnische Untersuchung Baubetrieb (Textteil (23 Seiten) und Anhänge (9 Seiten)), Planungsstand: 30.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information             |
| 12.12.1.a    | Neu mit 1. PÄ                           | Ganzheitliches Brandschutzkonzept Haltepunkt Maintal-West (Textteil (39 Seiten)), Planungsstand: 28.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information             |
| 12.12.1.1.a  | Neu mit 1. PÄ                           | Lageplan zum Brandschutzkonzept Hp Maintal-West, Maßstab 1:500, Planungsstand: 24.11.2016   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information             |



| Anlage            | Änderungen                           | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung   |
|-------------------|--------------------------------------|--|---|
| 12.12.1.2<br>.a   | Neu mit 1. PÄ                        | Schnitte Hp Maintal-West, Maßstab 1:100/200, Planungsstand: 31.10.2016   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.12.1.3<br>.a   | Neu mit 1. PÄ                        | IVE-Risikoanalyse (6 Seiten), Planungsstand: 20.02.2017  | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.12.2.a         | Neu mit 1. PÄ                        | Ganzheitliches Brandschutzkonzept Haltepunkt Maintal-Ost (Textteil (40 Seiten)), Planungsstand: 28.11.2016   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.12.2.1<br>.a   | Neu mit 1. PÄ                        | Lageplan zum Brandschutzkonzept Hp Maintal-Ost, Maßstab 1:500, Planungsstand: 03.11.2016   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.12.2.2<br>.a   | Neu mit 1. PÄ                        | Schnitte Hp Maintal-Ost, Maßstab 1:100/200, Planungsstand: 02.11.2016  | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.12.2.3<br>.a   | Neu mit 1. PÄ                        | IVE-Risikoanalyse (6 Seiten) Planungsstand: 20.02.2017   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.13.1.a         | Neu mit 1. PÄ                        | Ersatzwasserbeschaffungskonzept PFA 3 (13 Seiten), Planungsstand: 25.10.2019   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.13.1.1<br>.1.a | Neu mit 1. PÄ                        | Lageplan Ersatzbrunnen mit Wasserschutzzone I, Maßstab 1:2.000, Planungsstand: 25.10.2019  | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.13.2.0<br>.b   | Neu mit 1. PÄ,<br>Geändert mit 2. PÄ | Erläuterungsbericht „Numerische 3D-Grundwasser- und Transportmodellierung zur Beurteilung des Einflusses des Streckenneubaus im WSG „Hanau-Wilhelmsbad““ (78 Seiten), Planungsstand 14.09.2018 | Mit Blau- und<br>Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.13.2.1<br>.1a  | Neu mit 1. PÄ,                       | Grundwassergleichen der Stichtagsmessung vom 11.08.2015 (1 Seite)  | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.13.2.1<br>.2b  | Ersatz mit 2. PÄ                     | Manuelle Korrektur der interpolierten Grundwassergleichen mit Surfer 7 (1 Seite)   | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information              |
| 12.13.2.1<br>.2a  | Neu mit 1. PÄ,<br>Ungültig mit 2. PÄ | Grundwassermessung vom 11.08.2015 (2 Seiten)   | Ungültig  |

| Anlage                                   | Änderungen  | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung   |
|--|---|--|---|
| 12.13.2.1<br>.3b                         | Neu mit 2.<br>PÄ                                      | Grundwassermessung vom 11.08.2015 (2<br>Seiten)  | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information              |
| 12.13.2.2<br>.1a                         | Neu mit 1.<br>PÄ                                      | Modellgrenzen und Randbedingungen,<br>Darstellung des Modelrasters (1 Seite)   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.13.2.2<br>.2a                         | Neu mit 1.<br>PÄ                                      | Darstellung der Modellgrenzen und<br>Randbedingungen (1 Seite)   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.13.2.2<br>.3a                         | Neu mit 1.<br>PÄ                                      | Modellgrenzen und Randbedingungen,<br>Brunnenentnahmen WW „Hanau-Wilhelmsbad“<br>(1 Seite)   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.13.2.2<br>.4b                         | Neu mit 2.<br>PÄ                                      | Modellgrenzen und Randbedingungen,<br>Aufteilung der Brunnenentnahmeraten auf die<br>Layer (2 Seiten)  | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information              |
| 12.13.2.2<br>.5b                         | Neu mit 2.<br>PÄ                                      | Modellgrenzen und Randbedingungen,<br>Ausbaupläne von Brunnen und<br>Grundwassermessstellen (33 Seiten)  | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information              |
| 12.13.2.2<br>.6b                         | Neu mit 2.<br>PÄ                                      | Modellgrenzen und Randbedingungen, Schema<br>des WW „Hanau-Wilhelmsbad“ (2 Seiten)   | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information              |
| 12.13.2.3<br>.1b bis<br>12.13.2.3<br>.7b | Neu mit 2.<br>PÄ, Ersetzt<br>12.13.2.3a<br>(Ungültig) | Darstellung der Modellagen (10 Seiten),<br>Planungsstand: 14.09.2018   | Mit Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information              |
| 12.13.2.4<br>.b                          | Neu mit 1.<br>PÄ,<br>Geändert<br>mit 2. PÄ            | Ergebnisse der<br>Grundwassermodellberechnungen (21 Seiten),<br>Anlagen 12.13.2.4.0b, 12.13.2.4.1a (Ungültig),<br>12.13.2.4.2a, 12.13.2.4.3a (Ungültig),<br>12.13.2.4.4a, 12.13.2.4.5b bis 12.13.2.4.17b;<br>Planungsstand: 14.09.2018 | Mit Blau- und<br>Magenta-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information |
| 12.13.2.5<br>.a                          | Neu mit 1.<br>PÄ                                      | Einteilung der Bahngleise in Abschnitte /<br>Abschnitte der Schadstoffeinträge entlang der<br>Bahngleise (1 Seite), Planungsstand:<br>30.01.2017   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.13.2.6<br>.1a und<br>12.13.2.6<br>.2a | Neu mit 1.<br>PÄ                                      | Ausbreitung eines Schadstoffs bei variierender<br>Förderrate (21 Seiten), Planungsstand:<br>30.01.2017   | Mit Blau-<br>eintragungen<br>Nur zur<br>Information                 |
| 12.13.2.7<br>.1a bis                     | Neu mit 1.<br>PÄ                                      | Ausbreitung und Abwehr eines Schadstoffs auf<br>Streckenabschnitte (168 Seiten)  | Mit Blau-<br>eintragungen   |

| Anlage   | Änderungen                          | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung   | Bemerkung                                       |
|--|-------------------------------------|--|---|
| 12.13.2.7<br>.14a                                |                                     |  | Nur zur Information                             |
| 12.13.2.8<br>.1a und<br>12.13.2.8<br>.2a         | Neu mit 1. PÄ<br>Ungültig mit 2. PÄ | Ausbreitung und Abwehr eines Schadstoffs bei Horizontalbrunnen (24 Seiten)   | Ungültig  |
| 12.13.2.9<br>.1a bis<br>12.13.2.9<br>.17a        | Neu mit 1. PÄ                       | Grundwassergleichen unter Einbezug der Abwehrmaßnahmen (17 Seiten)   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information    |
| 12.13.2.<br>10.1a bis<br>12.13.2.1<br>0.17a      | Neu mit 1. PÄ                       | Absolute Grundwasserabsenkung (17 Seiten), Planungsstand 30.01.2017  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information    |
| 12.13.2.<br>11.1a bis<br>12.13.2.1<br>1.3.2a     | Neu mit 1. PÄ                       | Erhöhung der Förderrate auf 500.000 m <sup>3</sup> im Jahr (16 Seiten), Planungsstand: 30.01.2017  | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information    |
| 12.13.2.<br>12.1a bis<br>12.13.2.1<br>2.5.6a     | Neu mit 1. PÄ                       | Sensitivitätsanalyse (48 Seiten), Planungsstand 30.01.2017   | Mit Blau-eintragungen<br>Nur zur Information    |
| 12.13.2.<br>13.1b bis<br>12.13.2.1<br>3.4.2b     | Neu mit 2. PÄ                       | Neuberechnung des Modells nach geänderter Durchlässigkeit im Brunnenfeld (38 Seiten), Planungsstand 14.09.2018   | Mit Magenta-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.13.2.<br>14.1b bis<br>12.13.2.1<br>4.3.2b     | Neu mit 2. PÄ                       | Neuberechnung des Modells nach geänderter Durchlässigkeit im Brunnenfeld und verringertem Nordpotential (32 Seiten), Planungsstand 14.09.2018  | Mit Magenta-eintragungen<br>Nur zur Information |
| 12.13.2.<br>15.1.1c<br>bis<br>12.13.2.1<br>5. 3c | Neu mit 3. PÄ                       | Auswertungen der Stichtagsmessung zur Verifizierung der Grundwasserströmung zu den Trinkwasserbrunnen im Wasserschutzgebiet des WW „Hanau-Wilhelmsbad (9 Seiten), Planungsstand 11.11.2019 | Mit Braun-eintragungen<br>Nur zur Information   |

Änderungen, die sich während des ersten Änderungs-/Ergänzungsverfahrens nach § 73 Abs. 8 VwVfG (1. PÄ) ergeben haben, sind „Mit Blau-eintrag“ kenntlich gemacht. Diese Unterlagen haben zusätzlich den Index „a“ in der Unterlagenummerierung.

Änderungen, die sich während des zweiten Änderungs-/Ergänzungsverfahrens nach § 73 Abs. 8 VwVfG (2. PÄ) ergeben haben, sind „Mit Magenta-eintrag“ kenntlich gemacht. Diese Unterlagen haben zusätzlich den Index „b“ in der Unterlagenummerierung.

Änderungen, die sich während des dritten Änderungs-/Ergänzungsverfahrens nach § 73 Abs. 8 VwVfG (3. PÄ) ergeben haben, sind „Mit Brauneintrag“ kenntlich gemacht. Diese Unterlagen haben zusätzlich den Index „c“ in der Unterlagenummerierung.

Änderungen, die sich während des vierten Änderungs-/Ergänzungsverfahrens nach § 73 Abs. 8 VwVfG (4. PÄ) ergeben haben, sind „Mit Türkiseintrag“ kenntlich gemacht. Diese Unterlagen haben zusätzlich den Index „d“ in der Unterlagenummerierung.

### A.3 Besondere Entscheidungen

#### A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern antragsgemäß nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

Vorliegend werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach §§ 8, 9 i. V. m. § 10 und § 57 WHG insbesondere für folgende Maßnahmen erteilt:

- a. Temporäre Grundwasserentnahme und bauzeitige Einleitung des geförderten Grundwassers (Gesamtwassermenge ca. 1.339.370 m<sup>3</sup>) in oberirdische Gewässer (bzw. die öffentliche Kanalisation) im Zuge der Errichtung von Bauwerken (Hp Maintal Ost/EÜ Gewölbebrücke Braubach/EÜ Bahnsteigzugang – Bf. Maintal-West/EÜ Bahnsteigzugang – Bf. Maintal-Ost) und den damit verbundenen Maßnahmen zur Grundwasserhaltung (wasserdruckhaltende Baugruben).

Die Erlaubnis wird mit folgenden Auflagen erteilt:

1. Es ist ein Konzept für die Überwachung der Qualität des geförderten Wassers und dessen Aufbereitung und dessen Aufbereitung zu erstellen; dieses ist rechtzeitig vor Baubeginn der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises vorzulegen.
  2. An Bauwerken im näheren Umfeld sind Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen. Hierfür ist ein Konzept zu erstellen; dieses ist rechtzeitig vor Baubeginn der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises vorzulegen. Auftretende setzungsbedingte Schäden während der Grundwasserabsenkung und aus der späteren Beendigung der Absenkung gehen zu Lasten des Unternehmens und sind durch ihn zu beseitigen.
  3. Details sind vor Baubeginn mit der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises abzustimmen.
- b. Streckenentwässerung und damit verbundene Einleitung von Niederschlagswasser in Fließgewässer (Braubach)

Die Erlaubnis wird mit folgenden Nebenbestimmungen erteilt:

1. Für die Anlage 10.1.01a (Häusergraben) sind rechtzeitig vor Baubeginn der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises Berechnungen nach DWA Merkblatt M153 vorzulegen, die die technische Machbarkeit nachweisen.
  2. Es ist ein Mindestgrundwasserstand von 1 m zwischen Sohle der Versicherungsanlage und höchstem Grundwasserstand einzuhalten. Die Regenwasserversickerung darf nicht durch belastete Bodenschichten erfolgen. Eine Versickerung durch Auffüllungen ist nicht gestattet. Weitere Details sind vor Baubeginn mit der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises abzustimmen.
  3. Der Baubeginn und die Fertigstellung der Anlagen sind der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises unverzüglich schriftlich mitzuteilen. Unverzüglich nach Bauabschluss sind einzelmaßnahmenbezogene Bestandspläne der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises vorzulegen.
- c. die temporäre Offenlegung von Grundwasser im WSG IIIA im Zuge des Bodenaustausches mittels Unterwasseraushub und -schüttung (Streckenabschnitt zwischen Bahn km 66,280 bis 66,493)
- d. Einbauten in den Grundwasserleiter (Einbringen von Beton Gründungselementen und -bauteilen inkl. Pfählen und Baugrubenumschließungen (Stahlpundwänden) sowie für Stahlgründungselemente (Stahlrammpfähle)) sowie Vornahme von Baugrundverbesserungsmaßnahmen (Bodenaustausch und Einbringung von zementverfestigten Rüttelstopfen im Bereich von km 61,70 bis km 62,17) im Zuge der Errichtung von Bauerwerken und Bahnanlagen
1. An Bauerwerken im näheren Umfeld sind Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen. Hierfür ist ein Konzept zu erstellen; dieses ist rechtzeitig vor Baubeginn der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss

des Main-Kinzig-Kreises vorzulegen. Auftretende setzungsbedingte Schäden gehen zu Lasten des Unternehmers.

2. Wird Grundwasser abgepumpt, gelten die in Kapitel A.3.1.a gemachten Aussagen bzw. Nebenbestimmungen.
  3. Rechtzeitig vor Baubeginn sind DIN-Stoffdatenblätter zu den einzubringenden Stoffen vorzulegen. Details sind vor Baubeginn mit der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises abzustimmen. Beginn und Ende der Maßnahme sind der Abteilung Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises anzuzeigen.
- e. Errichtung von 10 neuen Grundwassermessstellen zwischen km 10,306 und km 11,053 (Strecke 3660) und von vier weiteren Grundwassermessstellen bei km 11,908, km 12,317 sowie im WSG IIIA bei km 14,900 und km 15,073.

### **A.3.2 Konzentrationswirkung**

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG). Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt damit insbesondere die folgenden Entscheidungen:

- a. Zulassung von Befreiungen nach § 52 Abs. 1 Sätze 2 und 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) von den in § 3 der Anordnung zum Schutze der Trinkwassergewinnungsanlage – Wasserwerk III in Hanau-Wilhelmsbad – der Stadt Hanau vom 13. Januar 1970 (StAnz. Nr. 10, S. 537 ff.) genannten Verboten für
  - den Neubau von Bahnanlagen innerhalb der WSG IIIA (Streckenabschnitt zwischen Bahn km 66,280 bis 66,493) und die damit verbundene Einbringung von Stahlrammpfählen und Bohrpfählen bzw. Mikropfählen
  - die temporäre Offenlegung von Grundwasser im WSG IIIA im Zuge des Bodenaustausches mittels Unterwasseraushub und -schüttung (Streckenabschnitt zwischen Bahn km 66,280 bis 66,493)

- die Errichtung von zwei Grundwasserstellen im WSG IIIA bei km 14,900 (Strecke 3660) und km 15,073 (Strecke 3660)
  - die Streckenentwässerung im WSG IIIA durch Fassung der anfallenden Niederschlagswässer und Ableitung aus dem Wasserschutzgebiet
- b. Zulassung einer Befreiung nach § 38 Abs. 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i.V.m. § 23 Hessisches Wassergesetz (HWG) für
- die Inanspruchnahme des Gewässerrandstreifens insbesondere im Zuge der Baumaßnahme bei Bahn-km 12,7 (Durchlass Braubach im Bereich Philipp-Reis-Straße innerhalb der Ortslage von Maintal)
  - sowie die Maßnahmen an der EÜ Gewölbebrücke Braubach, km 11,476, der EÜ Gewölbebrücke Braubach und SÜ Brauchbach, km 11,887; dem Durchlass / Graben, km 13,635 und dem Durchlass Schneidlache, km 15,084
- c. Zulassung des Eingriffs nach § 17 i. V. m. § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie § 7 Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG)
- d. Zulassung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG
- e. Landschaftsschutzrechtliche Genehmigung gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Stadt Maintal“ vom 16. August 2011 (StAnz. 36/2011, S. 1122)  
Das erforderliche Einvernehmen mit der oberen Naturschutzbehörde gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG konnte in der Stellungnahme (T3081) vom 14. Mai 2020 hergestellt werden.
- f. Genehmigung zur vorübergehenden Waldumwandlung von 1,03 ha Schutzwald sowie zur dauerhaften Waldumwandlung von 1,97 ha Schutzwald gemäß § 12 Abs. 2 Hessisches Waldgesetz (HWaldG)
- g. Genehmigung für die Neuanlage von 1,64 ha Wald in der Gemarkung Münster, Flur 9, Flurstück 3/21 gemäß § 14 Abs. 1 HWaldG
- h. Denkmalschutzrechtliche Genehmigung gemäß § 18 Abs. 1 des Hessischen Denkmalschutzgesetz (HDSchG) für den Abriss von drei ehemaligen Streckenwärterhäuschen (Kulturdenkmäler nach § 2 Abs. 1 HDSchG) und die



Beseitigung von Bodendenkmälern nach § 2 Abs. 2 HDSchG (Gräberfelder verschiedener Epochen).

#### A.4 Nebenbestimmungen

##### A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

1. Die beiden von km 8,6+60 bis km 15,0+82 neu errichteten Gleise der Strecke 3660 und 60,0+69 bis 66,4+93 der Strecke 3685 der DB dürfen ab dem Haltepunkt / S-Bahnhof Maintal Ost (km 12,4+78 bei Strecke 3660 und km 63,8+85 bei Strecke 3685) erst in Betrieb genommen werden, wenn eine vollziehbare wasserrechtliche Erlaubnis für die Errichtung von Abwehrbrunnen und für die Grundwasserentnahme zur Beseitigung der Gefahr für die öffentliche Wasserversorgung im Havariefall vorliegt (Bedingung).
2. Im Havariefall sind zur Beseitigung einer Gefahr für die öffentliche Wasserversorgung geeignete Abwehrbrunnen gemäß der dann erteilten Erlaubnis zu errichten und aus diesen ist so viel und so lange Grundwasser zu fördern, wie zur Abwehr der Gefahr erforderlich ist.
3. Der Nachweis der Eignung der Abwehrbrunnen, der Ersatzbrunnen und der zu entnehmenden Grundwassermengen ist durch die Vorlage eines prognosefähigen numerischen 3-D Grundwasser- und Transportmodellierung (Anlage 12.13 der Planunterlagen) zu führen. Zur Korrektur, zum Kalibrieren und Validieren der Modellierung sind mindestens die nach Ausführung der im Messkonzept (Anlage 12.6.11b-neu) dargestellten Maßnahmen erhaltenen Daten und die Daten aus der Stichtagsmessung vom April 2018 zu verwenden.
4. Eine sich aus der Maßnahme „Beseitigung des Bahnüberganges Burgallee bzw. dem Neubau der Bahnunterführung Burgallee“ und anderen im Umfeld geplanten oder in Ausführung befindlichen Bauvorhaben ergebende kumulative Wirkung hinsichtlich Hindernissen im Grundwasserleiter ist in der prognosefähigen numerischen 3-D Grundwasser- und Transportmodellierung zu betrachten.
5. Dem HLNUG und der Oberen Wasserbehörde ist die überarbeitete, prognosefähige numerische 3-D Grundwasser- und Transportmodellierung

- (Anlage 12.13 der Planunterlagen) mindestens 8 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen, spätestens jedoch 28 Monate nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses mit gutachterlicher Bewertung und Vorschlägen zum weiteren Vorgehen vorzulegen.
6. Erfolgt die Inbetriebnahme der neuen Bahngleise mehr als ein Jahr nach Vorlage der prognosefähigen numerischen 3-D Grundwasser- und Transportmodellierung ist eine weitere, dann aktuelle Modellrechnung, vorzulegen, wenn sich wesentliche Faktoren in der Zwischenzeit ändern. Die Beurteilung, ob eine zwischenzeitliche Änderung wesentlich ist, erfolgt durch die Obere Naturschutzbehörde.
  7. Der Modellrechnung sind jeweils die bis dahin vorhandenen Ergebnisse der Hydrogeologischen Beweissicherung gemäß des „Konzept Grundwasser-Monitoring“ (Dr. Spang, 30.11.2016, Projekt-Nr. 28.2288, Planunterlagen Blaudruck 12.6.9 fortlaufend) mit einer gutachterlichen Bewertung beizufügen.
  8. Dem aktualisierten Grundwassermodell sind jeweils alle Brunnendaten und Messstellenpässe sowie die Ergebnisse der geplanten Funktionsprüfungen (Seite 30, Anlage 12.13.2.0b) beizufügen.
  9. Die im Messkonzept (Konzept zum Grundwassermonitoring zur Verifizierung der Grundwasserströmung zu den Trinkwasserbrunnen im Wasserschutzgebiet des Wasserwerks „Hanau-Wilhelmsbad“, Anlage 12.6.11b-neu) dargestellten Maßnahmen sind vollständig umzusetzen. Das Ablese-Intervall der Pegel in den Oberflächengewässern ist dabei auf höchstens 4-wöchig herabzusetzen.
  10. Mit der prognosefähigen Numerischen 3-D Grundwasser- und Transportmodellierung (Anlage 12.13 der Planunterlagen) ist jeweils ein aufgrund der bis dahin vorliegenden Daten und Ergebnisse angepasstes, aktualisiertes Messkonzept und ein aktualisiertes hydrochemisches Messprogramm vorzulegen.
  11. Die gemäß Messkonzept (Anlage 12.6.11b-neu) errichteten neuen Grundwassermessstellen sind in die Hydrogeologische Beweissicherung gemäß dem „Konzept Grundwasser-Monitoring“ (Dr. Spang, 30.11.2016, Projekt-Nr. 28.2288, Planunterlagen Blaudruck 12.6.9 fortlaufend) mit

aufzunehmen. Das hydrochemische Messprogramm ist um Grundwasserprobenahmen und –analysen an den neuen Grundwassermessstellen zu ergänzen, der Umfang der Ergänzungen ist mit der Oberen Wasserbehörde abzustimmen.

12. Bei den Grundwasserstandsmessungen in den Förderbrunnen ist darzustellen, ob sie im Brunnen oder einem Peilrohr (und wenn ja in welchem) erfolgt sind.
13. Die im Messkonzept (Anlage 12.6.11b neu, Seite 8) und der Grundwassermodellierung (Seite 30, Anlage 12.13.2.0b) dargestellte Einmessung aller GWM auf 1 cm Genauigkeit ist vor Beginn der laut Messkonzept durchzuführenden Grundwasserstandsmessungen und Messungen in den Oberflächengewässern durchzuführen.
14. Die Flurstücke Gemarkung Kesselstadt (0933), Flur 17, Nrn. 6/45 und 6/3 sowie der Gemarkung Dörnigheim (0892), Flur 23, Nrn. 13, 14/1, 14/3 und 37/3 werden als Vorbehaltsflächen für die ggf. im Havariefall erforderlichen Abwehrbrunnen festgestellt.
15. Die im Maßnahmenplan (Anlage 12.6.10.5a – neu) aufgeführten Maßnahmen sind vollständig umzusetzen.
16. Der Oberen Wasserbehörde ist nach Vorlage des prognosefähigen Grundwassermodells gemäß Ziffer b. 3 die Anordnung weiterer Maßnahmen zur Sicherstellung der Wasserversorgung sowie die Ergänzung der Nebenbestimmungen vorbehalten.

Zu Maßnahmen in oder an oberirdischen Gewässern:

17. Außerhalb des Baufeldes dürfen keine standorttypischen Gehölze entfernt werden.
18. Im Gewässerrandstreifen (10m ab Böschungsoberkante) dürfen keine Baumaterialien gelagert, Fahrzeugwartungen oder ähnliche Maßnahmen durchgeführt werden.

#### **A.4.2 Natur- und Artenschutz**

##### **1. Vermeidung und Minimierung, Bauausführung und Artenschutz**

- a. Baubeginn und Bauabschluss sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V – Landwirtschaft, Weinbau, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz, Dezernat V 53.1 Naturschutz – unverzüglich anzuzeigen.
- b. Alle Baumaßnahmen sind unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Biotope und durch den Einsatz umweltschonender Arbeitstechniken durchzuführen. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan und innerhalb der Maßnahmenblätter beschriebenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind umzusetzen.
- c. Soweit bei der Ausführung der Baumaßnahmen zusätzliche Eingriffe oder Änderungen der im Landschaftspflegerischen Begleitplan geplanten Maßnahmen erforderlich sind, ist hierfür vorher die schriftliche Zustimmung des Dezernates V 53.1 einzuholen. Die Änderungen sind in der Abschlussbilanzierung zu berücksichtigen.
- d. Die Ausführung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen z.B. der Eisvogelbruthilfe, der Überflughilfe, die Notwendigkeit von Nist- bzw. Fledermauskästen etc. sind mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen. Die Nutzung der Baumhöhlen durch Fledermäuse und Vögel ist vor Beginn der Baumaßnahme zu kartieren, um die benötigten Anzahl der Kästen konkret festzulegen.
- e. Im Bereich der Maßnahmenflächen A1CEF und am Surfsee sind durchgängig Schutzzäune (V1 oder V5) vorzusehen. Diese sind auf der Bahn abgewandten Seite mit einem einseitigen Überkletterungsschutz auszurüsten. Die Amphibien- und Reptilienschutzzäune sowie die angelegten Strukturen für die Zauneidechse sind regelmäßig freizumähen.
- f. Für die Umsiedlung der Zauneidechse entsprechend der Maßnahme A1CEF ist eine Ausführungsplanung vorzulegen. Der Bestand der Eidechse auf den Eingriffsflächen ist im Jahr vor der Bauausführung durch eine Kartierung quantitativ zu ermitteln. Es ist zu konkretisieren, welche Strukturen in die Flächen zusätzlich eingebracht werden sollen und ob die Flächen für die Umsiedlung ausreichend groß sind. In der westlichen Fläche zwischen Kilometer 8,85 und 9,0 ist als zusätzliche Struktur ein Laichgewässer anzulegen. Die Umsiedlung sind dem Dezernat V 53.1 in einem Bericht zu dokumentieren.

- g. Der Erfolg der Maßnahmen A1CEF ist 5 Jahre lang jährlich durch eine Kartierung der Eidechsen und Kontrolle der Habitatstrukturen nachzuweisen (Monitoring). Eine Dokumentation des Monitorings einschließlich einer fachgutachterlichen Bewertung ist dem Dezernat V 53.1 bis jeweils zum Ende jeden Jahres vorzulegen.
- h. Bei der Maßnahme E (F) 1 ist durch eine Kontrolle vor dem Abriss des Gebäudes sicherzustellen, dass sich dort keine gebäudebewohnenden Fledermäuse und Brutvögel befinden.
- i. Die mit der ökologischen Baubegleitung beauftragte Person ist dem Dezernat V 53.1 mit der Baubeginnanzeige zu benennen. Über den Sachstand der jeweiligen Zwischenschritte sind durch die ökologische Baubegleitung zeitnah Ergebnisprotokolle zu erstellen und dem Dezernat V 53.1 vorzulegen.

## 2. Ausgleich und Ersatz

- a. Die Ausführungspläne für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen.
- b. Für die Maßnahmen W2, G1, G2 und E5 ist zertifiziertes gebietseigenes Saatgut aus der Herkunftsregion 9 „Oberrheingraben“ zu wenden.
- c. Bei der Maßnahme W1 sind standortheimische Baum und Straucharten regionaler Herkunft zu verwenden.
- d. Bei der Maßnahme W3 und W4 ist statt einer Sukzession eine Initialsaat mit zertifiziertem gebietseigenem Saatgut vorzusehen.
- e. Die trassennahen Ausgleichmaßnahmen der Maßnahmenpläne und -blätter des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind spätestens in der auf die Fertigstellung der Baumaßnahmen folgenden Pflanzperiode durchzuführen und im Anschluss dem Dezernat V 53.1 anzuzeigen.
- f. Für die Ökokontomaßnahme E (M) 2.6 ist spätestens 4 Wochen nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses ein Abbuchungsbeleg von der zuständigen unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.
- g. Die frist- und sachgerechte Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist in einem Bericht zu dokumentieren und dem Dezernat V 53.1 spätestens ein Jahr nach Abschluss der Baumaßnahmen vorzulegen.

- h. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist eine naturschutzrechtliche Abschlussbilanzierung zu erstellen. In der Abschlussbilanzierung sind alle Eingriffe (auch die zusätzlich erforderlichen) und weitere Änderungen zu bilanzieren. Soweit sich hieraus ein Kompensationsdefizit ergibt, sind weitere Kompensations- bzw. Ökokontomaßnahmen mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen und durchzuführen.
- i. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gemäß fachlicher Erfordernisse zu unterhalten und entsprechend der Angaben in den Maßnahmenblättern zu pflegen.
- j. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Sukzessionsflächen der Maßnahme A1CEF, W3, W4, W5 und W7 über einen Zeitraum von 3 Jahren zweimal jährlich in der Vegetationsperiode auf das Auftreten von invasiven Arten (z.B Goldrute, japanischer Staudenknöterich, Drüsiges Springkraut, Robinie, spätblühende Traubenkirsche, etc.) hin zu kontrollieren. Bei Vorkommen invasiver Arten sind geeignete Maßnahmen, durch die die Ausbreitung verhindert oder minimiert wird, mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen. Die Kontrollen und die ggf. durchgeführten Maßnahmen sind in einem Bericht zu dokumentieren und jährlich zum Jahresende vorzulegen.
- k. Die in den Maßnahmenblättern vorgesehene dingliche Sicherung der Ausgleichsflächen ist durch einen Grundbucheintrag als beschränkt persönliche Dienstbarkeit zu Gunsten des Landes Hessen – Forstverwaltung für Maßnahmen zum Zwecke des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses nachzuweisen. Die Eintragungsnachweise sind dem Dezernats V 53.1 spätestens 2 Jahre nach Bauabschluss vorzulegen.
- l. Spätestens 3 Monate nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses sind dem Dezernat V 53.1 die Daten über die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen auf einem digitalen Datenträger zu übermitteln.
- m. Die Abgabe der Daten hat entsprechend dem Merkblatt zur Bereitstellung von Naturschutzdaten des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 01.10.2014 zu erfolgen. Das Merkblatt einschließlich der zugehörigen Anlagen und Listen kann im Natureg-Viewer als Informationsmaterial unter „Anleitung und Vorgaben“ ([http://natureg.hessen.de/infomaterial/infomaterial\\_tabelle.php](http://natureg.hessen.de/infomaterial/infomaterial_tabelle.php)) heruntergeladen werden.

### **A.4.3 Umweltfachliche Bauüberwachung**

Die Vorhabenträgerin ist zur Durchführung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung gemäß den Anforderungen des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung, Teil VII, verpflichtet.

Die dort genannten Maßgaben und Berichtspflichten sind zu beachten.

Die im Rahmen der Umweltfachlichen Bauüberwachung zu erbringenden Leistungen und Tätigkeiten müssen auch alle betroffenen wasserrechtlichen Erlaubnistatbestände berücksichtigen.

Die benannte Person ist vor Beginn der Baumaßnahme bzw. der naturschutzfachlichen Maßnahmen dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Oberen Naturschutzbehörde anzuzeigen. Die Protokolle der Umweltfachlichen Bauüberwachung sind dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Oberen Naturschutzbehörde alle 6 Monate zu übersenden.

### **A.4.4 Immissionsschutz**

#### **A.4.4.1 Allgemeines, Überwachungs- und Informationspflichten**

1. Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.
2. Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung sowie sonstiger Emissionen dem Stand der Technik entsprechen.
3. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen (Mitarbeiter einer nach § 29 BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz). Dieser hat die Bauarbeiten immissionstechnisch zu überwachen und gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu

deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, der Stadt Frankfurt am Main und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

4. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten (jeweils unverzüglich nach Kenntnis) den Anliegern wie auch der Stadt Frankfurt am Main in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss rechtzeitig vor dem vorgesehenen Baubeginn erfolgen.
5. Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken und rechtzeitig ortsüblich bekannt zu geben.

Dem Eisenbahn-Bundesamt und der Stadt Frankfurt am Main sind solche Bauarbeiten mindestens 14 Tage vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten: Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer sowie gegebenenfalls geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner. Die Notwendigkeit etwaiger erforderlicher Nacht- bzw. Sonn- und Feiertagsarbeiten ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

#### **A.4.4.2 Baubedingte Lärmimmissionen**

##### **A.4.4.2.1 Allgemeine Regelungen zum baubedingten Lärmschutz**

1. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ (AVV Baulärm) anzuwenden und dementsprechend gegebenenfalls notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.



2. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

#### **A.4.4.2.2 Detaillierte Baulärmprognosen**

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen.

Bei erkennbaren Immissionskonflikten ist zu prüfen, ob durch Anwendung weniger geräuschintensiver Bauverfahren, Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder temporäre Abschirmmaßnahmen eine technisch mögliche und wirtschaftlich vertretbare Konfliktreduzierung erreicht werden kann.

Im Ergebnis dieser Berechnungen sind für alle Gebäudefassaden etagengenau die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben.

#### **A.4.4.2.3 Entschädigung in Geld und Bereitstellung von Ersatzwohnraum**

Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld zu, der hiermit dem Grunde nach festgesetzt wird. Entschädigung ist in den folgenden Fällen zu leisten:

- i. für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach A.4.5.2.2 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 67 dB(A) tags (7 bis 20 Uhr) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- ii. für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 72 dB(A) tags bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,

- iii. für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen für die Anzahl der Nächte mit einem Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) nachts (20 bis 7 Uhr) bezogen auf Schlafräume,
- iv. für Immissionsorte im Außenwohnbereich gemäß den detaillierten Baulärmprognosen für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwert für den Tagzeitraum überschreitet.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen Ersatzwohnraum gemäß nachstehender Ziff. 2 bereitgestellt wurde.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, entscheidet hierüber die nach Landesrecht zuständige Behörde in einem gesonderten Verfahren.

Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzraum für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach A.4.5.2.2 zu, soweit ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume bzw. von 60 dB(A) nachts bezogen auf Schlafräume an zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Tagen überschritten wird. Für besonders schützenswerte Personengruppen, wie z.B. chronisch kranke Menschen, Schwangere oder Schichtarbeiter, ist Ersatzwohnraum bereits bei einem Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) tags an zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Tagen bezogen auf Wohnräume bereitzustellen.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig, jedoch mindestens 14 Tage vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen, die Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren.

#### **A.4.4.3 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

##### **A.4.4.3.1 Das Besonders überwachte Gleis (BüG)**

1. Vor Aufnahme eines mehr als zweigleisigen Betriebs sind die Gleise der Strecken 3685 und 3660 auf den im Erläuterungsbericht, Anlage 1d auf S. 73 ff. benannten Streckenabschnitten mit den für das BüG-Schleifen anerkannten Verfahren

gemäß der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamts Pr. 1110 Rap/Rau 98 vom 16.03.1998 (VkB1. 1998, Heft 7, S 262, lfd. Nr. 74) zu bearbeiten.

2. Nach Aufnahme eines mehr als zweigleisigen Betriebs auf den Strecken 3685 und 3660 und nachfolgend jeweils in einem Abstand von sechs Monaten sind auf den im Erläuterungsbericht, Anlage 1d auf S. 73ff. benannten Streckenabschnitten der Strecken 3685 und 3660 mit dem Schallmesswagen Schallmessungen durchzuführen, um den Zustand der Schienenlaufflächen auf Riffelbildung zu prüfen und nachzuweisen, dass die Schallpegelreduktion in Höhe von 3 dB(A) für die Maßnahme BÜG im Mittel eingehalten wird.
3. Die Messungen dürfen nur mittels des durch die BÜG-Verfügung vom 16.03.1998 anerkannten Schallmesswagens ausgeführt werden. Die Nachweise hierüber sind dem Messbericht beizufügen. Die Durchführung der Messungen ist durch Messprotokolle oder sonstige Messberichte zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, unaufgefordert vorzulegen.
4. Ergeben sich hinreichend konkrete Anhaltspunkte dafür, das im Zeitraum zwischen den oben festgelegten Messfahrten eine Riffelbildung eingetreten ist, die eine erhebliche Zunahme der Lärmemission bewirkt, so ist abweichend von der vorgenannten Auflage eine Messfahrt durchzuführen und das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken entsprechend zu unterrichten.
5. Folgende Schleifverfahren sind, solange keine effektiveren Verfahren entwickelt werden, für das akustische Schleifen einzusetzen:
  - a. Fräsen oder Hobeln mit anschließendem Schleifen mit Rutschersteinen,
  - b. Schleifen mit rotierenden Scheiben und anschließendem Schleifen mit dem Bandschleifer.
6. Ergibt eine Messung, dass der für das BÜG festgesetzte Schallpegelabschlag aufgrund von Verriffelung unterschritten wird, d.h. bei einem im Schallmesswagen angezeigten Wert von + 3 dB (bei  $L_m = 51$  dB(A), Eingriffsschwelle) oder mehr, so sind die Schienenlaufflächen unverzüglich zu schleifen.
7. Ansonsten hat die Durchführung der Schleifarbeiten bis spätestens 10 Monate nach Erreichen einer Schallmesswagenanzeige von  $\geq 2$  dB (bei  $L_m = 50$  dB(A), Auslöseschwelle) zu erfolgen. Die Frist beginnt am Tag nach der Durchführung der Schallmesswagenfahrt.

8. Die Gleisabschnitte mit Überschreitung der Auslöseschwelle sind in einer gesonderten Übersicht zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken vorzulegen.
9. Alle 2 Jahre ist durch eine Korrelationsmessung (Innenpegel im Schallmesswagen/Außenpegel seitlich von der Bahnstrecke) die Messgenauigkeit des Schallmesswagens zu überprüfen. Die Korrelationsmessungen sind durch die DB AG oder durch ein beauftragtes Ingenieurbüro nach den jeweils aktuellen und anerkannten Bestimmungen der DIN 45642 und der Schall 03 (1990) durchzuführen und auszuwerten. Der Messbericht ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken unaufgefordert vorzulegen.
10. Fällt der Schallmesswagen aus betriebstechnischen Gründen aus, so sind die fälligen Messungen durch Außenmessungen bis zur Wiederinbetriebnahme des Schallmesswagens zu gewährleisten. Die Messungen sind nach den oben genannten Bestimmungen durchzuführen und auszuwerten. Der Messbericht ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken unaufgefordert vorzulegen.
11. Liegen der DB AG gesicherte Erkenntnisse darüber vor, dass die Verriffelung der Schienenlauffläche erst in größeren Abständen zu erwarten ist, so sind diese Erkenntnisse zur Überprüfung des festgesetzten Überwachungsintervalls dem Eisenbahn-Bundesamt, Zentrale (Bonn) anzuzeigen.
12. Technische Innovationen, insbesondere im Bereich der eingesetzten Messgeräte im Schallmesswagen und des Schleifverfahrens für das BÜG sind zur Überprüfung der festgesetzten Verfahren ebenfalls dem Eisenbahn-Bundesamt, Zentrale (Bonn) anzuzeigen.

#### **A.4.4.3.2 Passiver Schallschutz**

Über die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sowie das BÜG hinaus werden zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Umweltbeeinträchtigungen folgende passive Maßnahmen dem Grunde nach festgestellt:

1. Soweit trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen Überschreitungen der in § 2 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte für den Tag und/oder für die Nacht verbleiben, haben die Eigentümer der betroffenen Gebäude Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen im Sinne der

24. BImSchV dem Grunde nach. Die Anspruchsberechtigten ergeben sich aus den planfestgestellten Unterlagen Anlage 1d (Erläuterungsbericht, Auflistung auf S. 75) sowie aus Anlage 12.3d-geändert (Schalltechnische Untersuchung, S. 46, 47, 50, 53) und den Anhängen 5d neu der Anlage 12.3d-geändert (S. 48, 57, 86, 112, 119, 172, 175, 186, 187, 189, 261-262, 294, 352). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen sind objektbezogen für alle schutzbedürftigen Räume festzulegen.
2. Die Vorhabenträgerin hat den Eigentümern derjenigen Gebäude, in deren Innenräumen trotz aktiver und/oder passiver Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 24. BImSchV nicht eingehalten werden können, für verbleibende unzumutbare Beeinträchtigungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Sie wird hiermit dem Grunde nach festgesetzt. Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren bzw. in einem Verfahren nach dem Hessischen Enteignungs- und Entschädigungsgesetz festzusetzen.
  3. Die Vorhabenträgerin hat über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen hinaus eine angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung von tatsächlich zu schützenden Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze, Loggien und ähnliche zum Aufenthalt geeignete Anlagen) zu leisten, soweit in diesen Außenwohnbereichen trotz der planfestgestellten Schutzmaßnahmen der Immissionsgrenzwert des § 2 der 16. BImSchV für den Tagzeitraum (6 bis 22 Uhr) überschritten wird.

#### **A.4.4.4 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

1. Die nachfolgend genannten Anhaltswerte zum Schutz von Menschen in Gebäuden und zum Schutz von Bauwerken sind einzuhalten. Bei einer durch Messungen nachgewiesenen Überschreitung dieser Werte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG vorbehalten.
  - a. Zum Schutz von Menschen in Gebäuden sind bei Erschütterungseinwirkungen bis zu 78 Tagen im Tageszeitraum (6 bis 22 Uhr) die Anhaltswerte der Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150-2 (Ausgabe 6/1999), im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) die Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-2 (Ausgabe 6/1999) einzuhalten. Bei Erschütterungseinwirkungen

über 78 Tagen sind die Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-2 (Ausgabe 6/99) einzuhalten.

- b. Zum Schutz von Bauwerken sind die Anhaltswerte der DIN 4150-3 (Ausgabe 12/2016) einzuhalten.
2. Durch die beauftragten Bauunternehmer sind ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte einzusetzen, die hinsichtlich ihrer Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen. Erschütterungen sind durch die Auswahl des Bauverfahrens auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Zusätzlich sind baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen zu ergreifen (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise der Erschütterungsquelle usw.).
3. Zur Gewährleistung der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 sowie zur Planung ggf. erforderlicher Maßnahmen ist rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen eine Prognose bezüglich der zu erwartenden baubedingten Erschütterungen zu erstellen (Quartalsprognosen). Die Prognosen sind aufzubewahren und der Planfeststellungsbehörde zu Beginn jeden Quartals vorzulegen.
4. Rechtzeitig vor dem Einsatz erschütterungsintensiver Bauverfahren hat an erschütterungsgefährdeten Bauwerken eine Beweissicherung zu erfolgen.
5. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen von laufenden Messüberwachungen (Monitoring) dafür Sorge zu tragen, dass die oben genannten Anforderungen der DIN 4150-2 und 4150-3 eingehalten werden. Sie hat ansonsten unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der baubedingten Erschütterungseinwirkungen vorzusehen. Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung in geeigneter Weise zu dokumentieren, aufzubewahren und der Planfeststellungsbehörde zu Beginn jeden Quartals vorzulegen. Auf Verlangen von Betroffenen sind diese über die sie selbst betreffenden Ergebnisse zu informieren.
6. Die tatsächlich aufgetretenen Erschütterungen sind bezüglich ihrer Wirkungen auf Menschen und Gebäude zu beurteilen.
7. Die Vorhabenträgerin hat umfassende Informationen zu Baumaßnahme, Bauverfahren und zu den Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende sowie die Durchführung besonders lärm- und

erschütterungsintensiver Bauarbeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen vom geplanten Bauablauf sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Mitteilung über den Beginn der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen im Voraus erfolgen. Die Vorhabenträgerin hat die Betroffenen über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahmen, über baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung von Belästigungen sowie über die zu erwartenden Erschütterungswirkungen auf Gebäude zu unterrichten.

8. Für Beschwerden der Anwohner über Erschütterungsbeeinträchtigungen ist der von der Vorhabenträgerin einzusetzende Immissionsschutzbeauftragte (vgl. A.4.5.1 Ziffer 3) zuständig. Er hat im Einzelfall alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

#### **A.4.4.5 Stoffliche Immissionen**

Stoffliche Immissionen durch Staubaufwirbelungen und Abgase sind durch geeignete Maßnahmen (z.B. Befeuchtung des Bodens, Abschalten nicht genutzter Baufahrzeuge etc.) so weit wie möglich zu vermeiden.

Vom Baustellenverkehr und –betrieb verursachte Verschmutzungen auf öffentlichen und privaten Straßen, Wegen und Plätzen sind unverzüglich zu beseitigen.

#### **A.4.4.6 Lichtemissionen**

Im Rahmen der Baumaßnahme sind zum Einsatz kommende Lichtanlagen dem Stand der Technik entsprechend zu errichten und zu betreiben. Die Immissionsrichtwerte der Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen des Länderausschusses für Immissionsschutz vom 13.09.2012 sind bindend zu beachten.

Dabei sind im Rahmen der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Lichtanlagen dem Stand der Technik entsprechend zu errichten und zu betreiben. Es ist insbesondere sicherzustellen, dass die Beleuchtung nur auf die gewünschten Flächen beschränkt bleibt. Eine direkte Blickverbindung zu Lichtquellen von benachbarten schutzbedürftigen Daueraufenthaltsräumen und -flächen aus ist durch geeignete Lichtpunkthöhe, Neigungswinkel der Leuchten, Reflektoren, Blenden usw. zu vermeiden.

#### **A.4.5 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, nach Abschluss der Maßnahme dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat 42.1 Abfallwirtschaft Ost ein Abschlussbericht über die Abfallentsorgung vorzulegen. Der Bericht hat alle angefallenen Abfälle, deren Entsorgungswege sowie besondere Auffälligkeiten zu dokumentieren. Weiterhin soll der Bericht auch die Dokumentation der getrennten Sammlung und Zuführung der gemischten Abfälle zur Vorbehandlung oder Aufbereitung gemäß den Anforderungen der GewAbfV enthalten.

#### **A.4.6 Forstwirtschaft**

##### Waldumwandlung und forstrechtlicher Ausgleich (Ersatzaufforstung, Walderhaltungsabgabe)

1. Für die dauerhafte Waldumwandlung von Schutzwald ist gemäß § 12 Abs. 4 Satz 1 HWaldG forstrechtlicher Ersatz (Ersatzaufforstung) zu leisten. Die Waldneuanlagen Gemarkung Münster, Flur 9, Nr. 3/21 wird als Ersatzaufforstung anerkannt.
2. Die Ersatzaufforstungen werden endgültig auf das Aufforstungsdefizit angerechnet, wenn die Waldneuanlagen durch die obere Forstbehörde als forstfachlich gesichert festgestellt sind.
3. Die Walderhaltungsabgabe von 10.800,00 € ist innerhalb von 60 Tagen nach Beschlusserlass auf folgendes Konto zu überweisen.

**Konto des Hessischen Competence Center**

**IBAN: DE 74 5005 0000 0001 0063 03**

**BIC: HELADEFXXX**

**Bank: Landesbank Hessen – Thüringen**

**Betreff: Referenznummer: 8950029 17 217 4403**

**Stichwort: Walderhaltungsabgabe**

##### Forstfachliche Minimierungsmaßnahmen

4. Die Grenzen der Waldumwandlung sind vor Rodungsbeginn deutlich sichtbar durch neonfarbene Pfosten zu verpflocken. Die Kennzeichnung ist bis zur



Wiederaufforstung zu erhalten. Die Kennzeichnung der Außengrenzen ist der oberen Forstbehörde vier Wochen vor Beginn der Waldumwandlung schriftlich anzuzeigen.

5. Ist durch Veränderungen der abiotischen und der biotischen Einflüsse aufgrund der Waldrodung die Existenz des benachbarten Hauptbestandes gefährdet, ist in Abstimmung mit der oberen Forstbehörde durch Voranbau in einer Bestandstiefe von bis zu 100 m je nach Wind- und Sonnen-Exposition die Bestockung bzw. Überschirmung der Fläche sicherzustellen.

#### Ersatzaufforstung und Wiederaufforstung

6. Die vorübergehend gerodeten Waldflächen sind innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren nach Aufnahme des Schienenverkehrs wiederaufzuforsten. Vor Durchführung der Aufforstung sind die natürlichen Bodenverhältnisse für die Waldnutzung wiederherzustellen.

7. Die Aufforstungen haben hinsichtlich Baumartenwahl, Forstschutzmaßnahmen und der fachtechnischen Ausführung in Abstimmung mit der oberen Forstbehörde zu erfolgen. Bis zur Feststellung der forstfachlich gesicherten Kultur durch die obere Forstbehörde ist rechtzeitig vor jeder Pflanzperiode der Anwuchserfolg zu prüfen und ggf. nachzubessern. Forstfachlich gebotene Forstschutzmaßnahmen sind durchzuführen und ggf. nachzubessern.

8. Für die Aufforstungen sind standortgerechte Waldbaumarten geeigneter Herkünfte zu verwenden. Das eingesetzte Vermehrungsgut hat den Anforderungen des aktuellen Forstvermehrungsgutgesetzes und der entsprechenden Durchführungsverordnung zu entsprechen.

#### **A.4.7 Denkmalschutz**

1. Die Streckenwärterhäuschen Philipp-Reis-Straße 2 und 4 (Kulturdenkmäler nach § 2 Abs. 1 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes) sind vor der Durchführung der Abbrucharbeiten in ihren Ausmaßen und ihrem Aussehen zu dokumentieren.

Die Dokumentation muss jeweils aus einem Bauaufmaß in der Genauigkeitsstufe 2 nach Günther Eckstein (Aufnahme aller Fassaden, der Grundrisse aller Geschosse sowie einem Quer- und Längsschnitt im Maßstab 1:50) sowie einer Fotodokumentation (innen und außen) bestehen.

Die Dokumentation ist dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Schloss Biebrich, 65203 Wiesbaden vorzulegen.

2. Im geplanten Streckenverlauf gelegene Bodendenkmäler verschiedener Epochen (u. a. Hügelgräberfelder mit dazwischenliegenden Flachgräbern, Gräberfeld der Bronze- bzw. Eisenzeit) sind vor jeglichen Erdarbeiten durch eine Ausgrabung zu untersuchen. Hierfür haben sich die Vorhabenträger vor Baubeginn mit der Unteren Denkmalschutzbehörde des Main-Kinzig-Kreises abzustimmen und den erforderlichen Umfang der Maßnahmen gemäß § 9 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes (HDSchG) festzulegen.

#### **A.4.8 Brand- und Katastrophenschutz**

In den folgenden Bereichen sind entlang der Strecke 3660 Rettungswege vorzusehen:

- zwischen ca. km 8,66 und km 8,82 bahnrechts,
- zwischen ca. km 9,50 und km 10,56 bahnrechts,
- zwischen ca. km 12,01 und km 15,08 bahnrechts,

Die Rettungswege sind an geeigneten Stellen an die vorgesehenen Zuwegungen anzubinden. Erforderliche Gleisquerungen sind herzustellen. Die Anforderungen der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ sind zu beachten.

#### **A.4.9 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

##### Gasleitungen der GasLINE:

Die Kabelschutzrohranlage der GasLINE GmbH & Co. KG ist bauzeitlich zu sichern bzw. umzulegen.

Für eine Abstimmung der eventuell projektbedingt erforderlich werdenden Anpassungs- und/oder Sicherungsmaßnahmen an der Kabelschutzrohranlage ist Kontakt mit dem zuständigen technischen Verwalter der GasLINE GmbH & Co. KG KO aufzunehmen.

Bei allen Planungen sowie bei konkreten Ausführungsarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen ist die Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen der GasLINE GmbH & Co. KG zu beachten.

##### Gasleitung der terranets bw GmbH (vormals Gas-Union GmbH)

Die Vorhabenträgerin hat die Planung mit der Leitungsbetreiberin abzustimmen und das Ergebnis der Abstimmung der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. In Bezug auf

diese notwendige Folgemaßnahme bleibt eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Darüber hinaus sind die folgenden Nebenbestimmungen einzuhalten:

1. Die genaue Lage der Gashochdruckleitung und des begleitenden Mess- und Fernmeldekabels ist vor Ort durch geeignete Erkundungsmaßnahmen (Ortung und/oder Anlagen von Suchschlitzen in Handschachtung etc.) unter Aufsicht der NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH festzustellen.
2. Sicherungsmaßnahmen an der Gashochdruckleitung, dem Begleitkabel und den zugehörigen technischen Anlagen können aus versorgungstechnischen Gründen nur in den Sommermonaten (Mai bis September) durchgeführt werden. Im Zuge der Sicherungsmaßnahmen ist ggf. bauzeitlich der temporäre Aufbau einer Notversorgung für einzelne nachgelagerte Gasübergabestationen erforderlich (Zusatzkosten). Im Vorfeld der Sicherungsmaßnahmen ist für Planungstätigkeiten, Materialbeschaffung, Genehmigungsverfahren etc. ein Vorlauf von ca. 6 bis 9 Monaten einzuplanen.
3. Die Sicherheit und Integrität der Gashochdruckleitung, des Begleitkabels und der zugehörigen technischen Anlagen ist sowohl während der Bauphase als auch bei Betrieb der Bahnstrecke zu gewährleisten.
4. Der Schutzstreifen ist nach den Vorschriften für Gashochdruckleitungen von jeglichen Eingriffen, die betriebserschwerende sowie leistungsgefährdende Einwirkungen darstellen, freizuhalten.
5. Der Schutzstreifen muss zur Ausübung der Leitungswartung sowie zur Durchführung eventueller Prüf- und/oder Reparaturarbeiten an der Gashochdruckleitung und/oder dem zugehörigen Begleitkabel zu jeder Zeit zugänglich sein.
6. Die Regeldeckung (Erdüberdeckung) der Gashochdruckleitung beträgt 1,0 m. Es darf aufgrund von Erdbewegungen, auf die das Versorgungsunternehmen keinen Einfluss hat, auf eine Angabe zu Überdeckung nicht vertraut werden.
7. Die Auflagen der „Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen, begleitendem Fernmeldekabel und zugehörigen Anlagen“ der Gas-Union GmbH (jetzt terranets bw GmbH), insbesondere die in Kapitel 5 „Kreuzung und Parallelführung mit GU-Leitungen und GU-Kabeln“ enthaltenen Vorgaben sind einzuhalten.

8. Arbeiten im Schutzstreifen sind nur nach Absprache und im Beisein der NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH zulässig. Hierzu sind rechtzeitig vorab unter Tel.: 069/213-81563 oder 0170/8162023 Termine mit der für den Leitungsabschnitt zuständigen Betriebsstelle zu vereinbaren.
9. Alle die Gashochdruckleitung begleitenden Einrichtungen (Schilderpfähle mit/ohne Messkontakt, KKS-Schränke etc.) sind zu beachten und zu sichern. Sollten Schilderpfähle umgesetzt werden müssen, ist dies vorab anzuzeigen.
10. Für die Bauzeit zur Herstellung einer neuen Bahnkreuzung sind der terranets bw GmbH (vormals Gas-Union GmbH) auf beiden Seiten der Bahnstrecken ausreichende Arbeits- und Baustelleneinrichtungsflächen durch die Vorhabenträger bereitzustellen. Die Lage und Größe der Flächen muss bereits in der Planungsphase festgelegt werden.
11. Materiallagerungen (z. B. Sand, Kies, Steine, Baustoffe) sind im Schutzstreifen, auch während der Bauzeit, nicht erlaubt. Die Lagerung von Boden (Mutterboden und Aushubmaterial) und das Aufstellen von Kränen, auch Autokränen, im Schutzstreifenbereich der GU-Leitungen sind nicht zulässig.
12. Der Schutzstreifen ist im Schwenkbereich von Kränen mit geeigneten Maßnahmen gegen das Herabfallen von Gegenständen und Kranlasten zu sichern.
13. Im Schutzstreifenbereich der Gashochdruckleitung ist das Anlegen von Baustelleneinrichtungsflächen (Containeranlagen, Materiallager, Abstellflächen für Baumaschinen etc.) nicht zulässig.
14. Das Befahren der unbefestigten Schutzstreifen der GU-Leitungen ist grundsätzlich nicht gestattet. Für den Bauablauf erforderliche Überfahrten sind vor Baubeginn im Detail abzustimmen. Es ist durch entsprechende Einbauten wie z. B. Leitplanken, Zäune oder andere geeignete Absperreinrichtungen zu gewährleisten, dass unzureichend befestigte Leitungsbereiche nicht versehentlich mit Baufahrzeugen befahren werden.
15. Alle Überfahrten über die GU-Leitungen sind unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrslast und ausreichender Leitungsüberdeckung ( $\geq 1,0$  m) so auszulegen, dass Setzungen sowie die Bildung von Spurrillen im Schutzstreifenbereich ausgeschlossen werden können. Ebenso sind ins Erdreich abgeleitete Kräfte (z. B. Druckkegel von Baustraßen und Abraumhügeln) von den Leitungen fernzuhalten. Hier sind im Vorfeld der Maßnahme alle die

Gashochdruckleitung kreuzenden, als Zuwegung zur Baustelle genutzten unbefestigten Wege mit der zuständigen Betriebsstelle bei einem Ortstermin in Augenschein zu nehmen und gegebenenfalls Sicherungsmaßnahmen festzulegen. Die Leitungsüberdeckung im Bereich der Überfahrten ist mittels Suchschlitzen in Handschachtung, im Beisein der NRM-Netzdienste Rhein-Main GmbH, festzustellen. Bei der Herstellung der neuen Gewölbebrücke Braubach, bei der Errichtung von Fahrleitungsmasten sowie beim Bau von Lärmschutzwänden und der Umlegung des Braubaches ist folgendes zu beachten:

16. Im Vorfeld der Maßnahme muss der Leitungsverlauf der Gashochdruckleitung durch die zuständige Fachabteilung der NRM-Netzdienste Rhein-Main GmbH geortet und markiert werden (Abstand Bauwerk zur Gashochdruckleitung kleiner 25 m). Gegebenenfalls ist die genaue Lage der Gashochdruckleitung und des zugehörigen Begleitkabels mittels Suchschlitzen in Handschachtung unter NRM-Aufsicht festzustellen. Die Ergebnisse der Suchschachtung sind nach Lage und Höhe georeferenziert vermessungstechnisch zu erfassen und in die Detailplanunterlagen zu übernehmen. Die Detailplanunterlagen sind danach erneut zur Prüfung durch den Leitungseigentümer vorzulegen. Die Kostentragung der durchzuführenden Suchschachtungen und die zugehörige Dokumentation gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

17. Es ist darauf zu achten bzw. es sind Vorkehrungen zu treffen, dass es im Zuge der Maßnahme zu keinen vertikalen oder horizontalen Lageveränderungen der Gashochdruckleitung kommt.

18. Erforderliche Spezialtiefbauarbeiten zur Verbauherstellung und Gründungsarbeiten im Zuge der oben genannten Baumaßnahmen müssen möglichst im erschütterungsarmen Verfahren durchgeführt werden. Die Aufstellflächen der Maschinen für die Spezialtiefbauarbeiten müssen außerhalb des Schutzstreifenbereiche liegen.

19. Die Sicherheit und Integrität der Gashochdruckleitungen und der zugehörigen technischen Anlagen darf durch die Arbeiten nicht gefährdet werden. Können die Arbeiten nicht mit erschütterungsarmen Verfahren ausgeführt werden, so ist im Vorfeld der Spezialtiefbauarbeiten der statische Nachweis zur Sicherheit der Gashochdruckleitung und der zugehörigen technischen Anlagen vorzulegen.

20. Sollte die vorhandene Lärmschutzwand im Bereich des Schutzstreifens der Gashochdruckleitung erneuert werden, sind erforderliche Fundamente und Gründungen außerhalb des Schutzstreifens herzustellen.
21. Bei der Verlegung des Braubaches ist der Mindestabstand vom Bachbett zur OK der Gashochdruckleitung bzw. des Mantelschutzrohres von 1,0 m einzuhalten. Das Bachbett ist über die gesamte Schutzstreifenbreite (6,0 m) durch Wasserbausteine oder geeignetes Pflaster so zu befestigen, dass eine Ausspülung dieses Bereiches verhindert wird.
22. Die Lage von Leitungsmasten bzw. Gründungen von Signalen und Schilderbrücken sind der NRM-Netzdienste Rhein-Main GmbH im Vorfeld der Maßnahme anzuzeigen. Alle Einbauten sind außerhalb des Schutzstreifens anzuordnen.
23. Bei Annäherung bzw. bei Kreuzung einer Bahnstromleitung mit einer Gashochdruckleitung kommt es zu einer Wechselstrombeeinflussung. Im Vorfeld der Maßnahme müssen Beeinflussungsuntersuchungen und -berechnungen gemäß DVGW Arbeitsblatt GW 22 und AfK 3) in Bezug auf die Integrität der Gashochdruckleitung sowie des zugehörigen Begleitkabels und der weiteren technischen Anlagen durchgeführt werden. Eventuell daraus resultierende Sicherheitsabstände und Sicherungsmaßnahmen sind konkret auszuarbeiten und der NRM-Netzdienste Rhein-Main GmbH zur Prüfung vorzulegen.
24. Die Vorhabenträgerin hat die Integrität und den Schutz der Gashochdruckleitung und des Begleitkabels gegen jegliche Beeinflussungen in allen Betriebszuständen der Bahnstromleitung sicherzustellen. Laut GW 28 und AfK 11 sind von den Vorhabenträgern jegliche Berührungsspannungen, thermische Belastungen und Korrosionsgefährdungen an der Gasleitung infolge von Wechselströmen zu unterbinden.
25. Die Durchführung weiterer Sicherungsmaßnahmen, die aus dem Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke und Berührungspunkten der Gashochdruckleitung, dem Begleitkabel und den zugehörigen technischen Anlagen resultieren, behält sich die terranets bw GmbH (vormals Gas-Union GmbH) vor. Die Kostentragung aller erforderlich werdenden Maßnahme wird im Einzelfall durch den Leitungseigentümer geprüft.

26. Zur Sicherung des Bestandes, des Betriebes und der Unterhaltung der Gashochdruckleitungen sind in den jeweiligen Grundbüchern Ferngasleitungsrechte in Form von beschränkt persönlichen Dienstbarkeiten zugunsten der Gas-Union GmbH (jetzt terranets bw GmbH) eingetragen. Sollten im Zuge der Maßnahme Veränderungen oder Fortführungen im Katasterbestand erfolgen, sind die vorgenannten Ferngasleitungsrechte auf neu zu bildenden Grundstücke und/oder bei Eigentümerwechseln entsprechend zu übernehmen.

27. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind der NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH Pläne der Bahnstrecke im Bereich der Berührungspunkte (Bahnkreuzung, Straßen- und Bachquerung) zu übergeben, aus denen die exakte Lage, auch der neuen bahnbegleitenden Versorgungs- und Signalleitungen sowie der Gas-Union GmbH Gashochdruckleitung (jetzt terranets bw GmbH) und der zugehörigen technischen Anlagen entnommen werden können.

28. Eventuell entstehende Schäden an der Gashochdruckleitung, dem Begleitkabel oder den zugehörigen technischen Anlagen sind von der Vorhabenträgerin zu tragen.

#### Avacon Netz GmbH

Die gegenüber der Avacon Netz GmbH gemachten Zusagen sind umzusetzen.

#### Kreiswerke Main-Kinzig GmbH

Vor der Durchführung von Erd- und Tiefbauarbeiten im öffentlichen Bereich sind von den beauftragten Tiefbauunternehmen Planauskünfte bei der Kreiswerke Main-Kinzig GmbH online einzuholen. Diese Unterlagen sind auf der Baustelle vorzuhalten und die bauausführenden Mitarbeiter entsprechend einzuweisen.

#### 1&1 Versatel Deutschland GmbH

Bei der Umsetzung der im Bauwerksverzeichnis (Anlage 4, L 8.6.5.1) und dem Leitungslageplan 8.2.16 vorgesehenen Verlängerung des Schutzrohres des vorhandenen LWL-Kabels der 1&1 Versatel Deutschland GmbH ist die „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Telekommunikationsinfrastruktur“ zu beachten.

### **A.4.10 Kampfmittel**

Vor Beginn der Bauarbeiten hat die Vorhabenträgerin im Hinblick auf Gefährdungen durch möglicherweise im Baubereich vorhandene Kampfmittel (Blindgänger etc.) geeignete Maßnahmen auszuarbeiten und sicherzustellen, dass die Bauarbeiten

entsprechend dieses Verfahrens und der Zusagen gegenüber dem Kampfmittelräumdienst durchgeführt werden. Auf allen Flächen, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden sollen, ist vor Beginn der geplanten Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) entsprechend der Forderungen des Kampfmittelräumdienstes in der Stellungnahme vom 12.06.2014 durchzuführen. Gegebenenfalls ist ein Konzept zur Kampfmittelbeseitigung zu erarbeiten und mit dem Kampfmittelräumdienst abzustimmen.

#### A.4.11 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, Sachbereich 1, unverzüglich nach Kenntnis schriftlich bekannt zu geben. Weitere Unterrichtungspflichten sind den übrigen Nebenbestimmungen zu entnehmen.

#### A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

#### A.5.1 Behörden und Träger öffentlicher Belange

Zusagen sind gegenüber den folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange abgegeben worden:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 1.       | Magistrat der Stadt Maintal (T01, T2001, T3001)<br>Stellungnahme vom 25.06.2014, 16.11.2018 und 15.05.2020<br>- teilweise zugesagt -              |
| 2.       | Main-Kinzig-Kreis (T08, T08a, T1008, T3008)<br>Stellungnahmen vom 05.06.2014, 30.06.2014, 16.08.2017 und vom 14.04.2020<br>- teilweise zugesagt - |
| 3.       | Landesamt für Denkmalpflege (T12, T1012, T3012)   |



| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
|          | Stellungnahmen vom 05.05.2020, 22.10.2014, 23.10.2014 und 24.07.2017<br>- teilweise zugesagt -  |
| 4.       | Hessen Mobil (T1013a)<br>Stellungnahme vom 22.08.2017<br>- zugesagt -   |
| 5.       | Hessen Forst, Forstamt Hanau-Wolfgang (T16, T1016)<br>Stellungnahmen vom 05.06.2014 und 18.07.2017<br>- zugesagt -                                |
| 6.       | Rhein-Main-Verkehrsverbund (T3031)<br>Stellungnahme vom 05.05.2020<br>- teilweise zugesagt -  |
| 7.       | DB Kommunikationstechnik GmbH (Vodafone) (T1041)<br>Stellungnahme vom 21.07.2017<br>- zugesagt -  |
| 8.       | Bundeseisenbahnvermögen (T42)<br>Stellungnahme vom 19.05.2014<br>- zugesagt -   |
| 9.       | PLEdoc GmbH/GasLINE GmbH (T1050, T3050)<br>Stellungnahme vom 29.06.2017<br>- zugesagt -<br>Stellungnahme vom 14.05.2020<br>- teilweise zugesagt - |
| 10.      | PLEdoc GmbH/Gas-Union GmbH (T1051)<br>Stellungnahme vom 27.06.2017<br>- zugesagt -  |
| 11.      | PrimaCom Berlin GmbH (T53)<br>Stellungnahme vom 05.06.2014<br>- zugesagt -  |
| 12.      | Vodafone GmbH (T57)<br>Stellungnahme vom 26.05.2014<br>- zugesagt -   |
| 13.      | EnergieNetz Mitte GmbH (T1058)  |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
|          | Stellungnahme vom 27.06.2017<br>- zugesagt -  |
| 14.      | GASCADE Gastransport GmbH (T1060)<br>Stellungnahme vom 27.06.2017<br>- teilweise zugesagt -   |
| 15.      | Gas-Union GmbH (T62, T1062, T3062)<br>Stellungnahmen vom 21.05.2014, 05.07.2017 und 11.05.2020<br>- teilweise zugesagt -  |
| 16.      | Maintal-Werke GmbH (T1064)<br>Stellungnahme vom 04.06.2014<br>- zugesagt -  |
| 17.      | 1&1 Versatel GmbH (T1069)<br>Stellungnahme vom 24.07.2017<br>- zugesagt -   |
| 18.      | NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH (T70, T1070, T3070)<br>Stellungnahmen vom 12.05.2020, 21.05.2014, 21.08.2017 und 21.05.2014<br>- zugesagt -   |
| 19.      | Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat I 18 Kampfmittelräumdienst (T71, T1071)<br>Stellungnahme vom 12.06.2014 und 12.06.2017<br>- zugesagt -  |
| 20.      | Regierungspräsidium Darmstadt, III 31.2 (T1073)<br>Stellungnahmen 21.06.2017<br>- zugesagt -  |
| 21.      | Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat IV 41.1, 42.1, 43.1 Wasser- und Bodenschutz, Abfallwirtschaft, Immissionsschutz (T77, T1077, T2077, T3077)<br>Stellungnahmen vom 28.08.2017 und 15.05.2020<br>- zugesagt -<br>Stellungnahmen vom 06.06.204, 25.08.2017 und 16.11.2018<br>- teilweise zugesagt - |
| 22.      | Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat V52 Forst (T1080, 2080)   |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
|          | Stellungnahmen vom 09.05.2018 und vom 12.11.2018<br>- zugesagt -   |
| 23.      | Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1 Naturschutz<br>(T2081, T3081)<br>Stellungnahme vom 14.05.2020<br>- zugesagt - |
| 24.      | DB Fernverkehr (T3034)<br>Stellungnahme vom 14.05.2020   |
| 25.      | Avacon Netz GmbH (T3085)<br>Stellungnahme vom 25.03.2020<br>- zugesagt -   |

#### A.5.2 Zusagen gegenüber Privaten

Folgende Zusagen hat die Vorhabenträgerin abgegeben:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung        |
|----------|--------------------|
| P10      | teilweise zugesagt |
| P19      | teilweise zugesagt |
| P20      | teilweise zugesagt |
| P22      | teilweise zugesagt |
| P33      | teilweise zugesagt |
| P35      | zugesagt           |
| P36      | teilweise zugesagt |

#### A.6 Vorbehalte

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG weitere Entscheidungen in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Der Vorbehalt wird für folgende Bereiche festgesetzt:

#### **A.6.1 Vorbehalt zu möglichen Auswirkungen auf die südmainische Verbindung zwischen Frankfurt und Hanau**

Die Vorhabenträgerin hat zu untersuchen, welche betriebsbedingten Lärmimmissionen im Bereich der südmainischen Strecke 3600 zwischen Frankfurt und Hanau mit der – aufgrund der Inbetriebnahme der Nordmainischen S-Bahn – im Betriebsprogramm 2030 vorgesehenen Verkehrsverlagerung von der nordmainischen auf die südmainische Verbindung einhergehen.

Diese Untersuchung ist dem Eisenbahn-Bundesamt bis zur Inbetriebnahme der Nordmainischen S-Bahn und vor Umsetzung des Betriebsprogramms vorzulegen.

Für den Fall, dass die Untersuchung ergibt, dass aufgrund der Verkehrsverlagerung aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der südmainischen Verbindung erforderlich werden, bleibt eine weitere Entscheidung vorbehalten.

#### **A.6.2 Weitere Vorbehalte**

Weitere Vorbehalte sind in den Nebenbestimmungen enthalten. Im Einzelnen hat sich die Planfeststellungsbehörde zum Thema Folgemaßnahmen an den Anlagen der terranets bw GmbH, vormals Gas-Union GmbH (Kapitel A.4.9) eine abschließende Entscheidung vorbehalten.

#### **A.7 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

#### **A.8 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

#### **A.9 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

#### **A.10 Hinweise**

Forstrecht

Sollten innerhalb der Vorbehaltsflächen Abwehrbrunnen errichtet werden müssen, besteht die Notwendigkeit, für die konkreten Standorte die forstrechtliche Genehmigung gemäß § 12 Abs. 2 HWaldG zu beantragen. Die Waldumwandlungsgenehmigung ist nicht durch diesen Beschluss abgedeckt.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG durch die Errichtung der Abwehrbrunnen sind in den Unterlagen für die forstrechtliche Genehmigung nach § 12 Abs. 2 HWaldG darzustellen.

#### Landwirtschaft

Durch das Vorhaben am landwirtschaftlichen Wegenetz bzw. an Landwirtschaftsflächen entstandene Schäden sind unverzüglich zu beheben; die Flächen sind wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

#### Magistrat der Stadt Maintal

Im Rahmen der Antragsbearbeitung zur Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung wird vom Magistrat der Stadt Maintal mit der bauausführenden Firma die Verkehrsführung sowie die Beschilderung / Umleitung im Einzelnen abgestimmt. Grundsätzlich gilt, dass im Bereich der öffentlichen Straßen eine Fußgänger- und Verkehrsführung, auch in eingeschränkter Form, vorzusehen ist.

Grundlage für die Einrichtung der Baustelleneinrichtung / Beschilderung sind die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straße (RSA); nach dieser werden durch den Magistrat der Stadt Maintal für die entsprechenden Bauvorhaben die Anordnungen erteilt.

## B. Begründung

### B.1 Sachverhalt

#### B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben hat den Neubau des Knoten Frankfurt, S-Bahn Rhein-Main, Nordmainische S-Bahn, im Planfeststellungsabschnitt 2, Maintal, in der Stadt Maintal, von Bahn-km 8,660 bis Bahn-km 15,082 der Strecke 3660, Frankfurt (Main) Süd – Ffm Ost – Aschaffenburg Hbf, und von Bau-km 60,069 bis Bau-km 66,493 der Strecke 3685, (Ffm) Abzw. Zeil – Hanau Hbf (S-Bahn), mit den in Kapitel A.1 genannten sonstigen Folgemaßnahmen und landschaftspflegerischen Maßnahmen auch außerhalb der Stadt Maintal zum Gegenstand.

#### B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG, nunmehr DB InfraGO AG, hat mit Schreiben vom 05.05.2010, Gz. I.NP-MI-A(G) / I.BV.MI-P(5), eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „S-Bahn Rhein-Main, Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, Maintal“ beantragt. Der Antrag ist am 07.05.2010 beim Eisenbahn-Bundesamt, Ast. Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen. Nach wiederholter Überarbeitung der Unterlagen wurde das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 21.08.2012 um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

Nach nochmaliger Überarbeitung der Unterlagen wegen überholter rechtlicher und technischer Anforderungen wurde das Anhörungsverfahren eingeleitet.

#### B.1.3 Anhörungsverfahren

##### B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1 (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
| 1.       | Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernate I 18, III 31.1, III 31.2, III 33.1, IV F 41.3, IV Wi 44, V 51.1, V 52, V 53.1 |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 2.       | Main-Kinzig-Kreis, Landrat und Kreisausschuss   |
| 3.       | Landkreis Darmstadt-Dieburg, Landrat und Kreisausschuss                                     |
| 4.       | Magistrat der Stadt Maintal   |
| 5.       | Magistrat der Stadt Frankfurt am Main   |
| 6.       | Magistrat der Stadt Hanau   |
| 7.       | Magistrat der Stadt Gelnhausen  |
| 8.       | Gemeindevorstand der Gemeinde Hasselroth  |
| 9.       | Gemeindevorstand der Gemeinde Freigericht   |
| 10.      | Gemeindevorstand der Gemeinde Linsengericht   |
| 11.      | Gemeindevorstand der Gemeinde Münster   |
| 12.      | Hess. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung                    |
| 13.      | hessenARCHÄOLOGIE, vormals: Landesamt für Denkmalpflege Hessen                              |
| 14.      | Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement  |
| 15.      | HESSEN-FORST  |
| 16.      | Beauftragte der Hess. Landesregierung für Menschen mit Behinderungen                        |
| 17.      | Polizeipräsidium Südosthessen   |
| 18.      | Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr               |
| 19.      | Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn, Referat 704 |
| 20.      | Bundesanstalt für Immobilienaufgaben  |
| 21.      | Eisenbahn-Bundesamt   |
| 22.      | Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Mitte   |
| 23.      | Amt für Bodenmanagement Büdingen  |
| 24.      | Amt für Bodenmanagement Heppenheim  |
| 25.      | Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen, vormals: Hess. Immobilienmanagement                |
| 26.      | Regionalverband FrankfurtRheinMain  |
| 27.      | Handwerkskammer Wiesbaden   |
| 28.      | IHK Frankfurt-Rhein-Main  |
| 29.      | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH   |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 30.      | Hessenwasser GmbH & Co. KG  |
| 31.      | Syna GmbH   |
| 32.      | PLEdoc GmbH   |
| 33.      | E.ON Mitte AG   |
| 34.      | Maingas AG  |
| 35.      | Energienetze Offenbach GmbH, vormals: Energieversorgung Offenbach AG                        |
| 36.      | Gas-Union GmbH  |
| 37.      | Maintal Werke GmbH  |
| 38.      | Kreiswerke Hanau GmbH   |
| 39.      | Eigenbetrieb der Stadt Maintal  |
| 40.      | NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH   |
| 41.      | GASCADE Gastransport GmbH   |
| 42.      | Deutsche Telekom Technik GmbH   |
| 43.      | Level 3 Communications GmbH   |
| 44.      | Colt Technology Services GmbH   |
| 45.      | Interoute Germany GmbH, vormals: Interroute GmbH  |
| 46.      | GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG |
| 47.      | GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation GmbH  |
| 48.      | PrimaCom Berlin GmbH  |
| 49.      | Global Crossing Deutschland GmbH  |
| 50.      | Verizon Deutschland GmbH  |
| 51.      | HSE Midianet GmbH   |
| 52.      | Vodafone D 2 GmbH   |
| 53.      | Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG   |
| 54.      | 1 & 1 Versatel Deutschland GmbH, vormals: Versatel Deutschland GmbH                         |
| 55.      | Stadtverkehr Maintal GmbH   |
| 56.      | KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH   |
| 57.      | DB Netz AG  |
| 58.      | DB Station & Service AG   |
| 59.      | DB Cargo AG, vormals DB: Schenker Rail Deutschland AG                                       |
| 60.      | DB Mobiliy & Logistics AG   |



| Lfd. Nr. | Bezeichnung                                       |
|----------|---|
| 61.      | DB Regio AG                                       |
| 62.      | Deutsche Bahn AG, DB Immobilien                   |
| 63.      | DB Fernverkehr AG                                 |
| 64.      | DB Energie GmbH                                   |
| 65.      | DB Kommunikationstechnik GmbH                     |
| 66.      | Deutsche Post / Real Estate Germany GmbH          |
| 67.      | HEAG Media Net GmbH                               |
| 68.      | Interroute GmbH                                   |
| 69.      | Arcor AG  |
| 70.      | Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt a.M. mbH |

Im Folgenden werden die Stellungnahmen aufgezählt, die abgegeben wurden.  
Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
| 1.       | Regierungspräsidium Darmstadt,<br>Dezernat III 33.1:<br>Zustimmung vom 10.04.2014, Gz. III 33.1-66 d 02/01-1-NM-S-Bahn-PFA2;<br>Dezernat IV Da 41.2:<br>Stellungnahme vom 30.04.2014, Gz. IV/Da 41.2;<br>Dezernat IV Wi 44:<br>Zustimmung vom 02.06.2014, Gz. IV / Wi 44 – 66c-(6)65;<br>Dezernat V 51.1:<br>Zustimmung vom 03.06.2014, Gz. V 51.1 – 3.3 – L 22.4 (Nordmainische S-Bahn) |
| 2.       | Landkreis Darmstadt-Dieburg, Kreisausschuss:<br>Stellungnahme vom 05.06.2014, Gz. 411-TÖB  |
| 3.       | Magistrat der Stadt Frankfurt am Main:<br>Zustimmung vom 24.06.2014, Gz. 61. G1 Ko   |
| 4.       | Gemeindevorstand der Gemeinde Münster:<br>Zustimmung vom 26.05.2014, Gz. 09-511-1-7  |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 5.       | Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Schotten:<br>Zustimmung vom 13.06.2014, Gz. 34 i 1 – BE 6.2 Zi – Nordmainische S-Bahn                      |
| 6.       | Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn, Referat 704:<br>Zustimmung vom 05.06.2014, Gz. 704/3 / Planfeststellung |
| 7.       | Amt für Bodenmanagement Büdingen:<br>Stellungnahme vom 04.06.2014, Gz. 4410B/8007B – 038/2014   |
| 8.       | Amt für Bodenmanagement Heppenheim:<br>Zustimmung vom 27.05.2014, Gz. 22 8000_TÖB 03/2014   |
| 10.      | E.ON Mitte AG:<br>Zustimmung vom 24.04.2014, Gz. BI   |
| 11.      | GASCADE Gastransport GmbH:<br>Stellungnahme vom 28.04.2014, Gz: Bai / 2014.2148   |
| 12.      | Level 3 Communications GmbH, vertreten durch: Steuernagel Ingenieure GmbH:<br>Stellungnahme vom 23.04.2014, ohne Gz.                                    |
| 13.      | GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation GmbH:<br>Zustimmung vom 30.05.2014, Gz. GLH Bau   |
| 14.      | Verizon Deutschland GmbH:<br>Stellungnahme vom 28.04.2014, Gz. Farid Faizi  |
| 15.      | Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG:<br>Zustimmung vom 09.05.2014, Gz. 112208   |
| 16.      | DB Energie GmbH:<br>Zustimmung vom 12.06.2014, Gz. I.EBV-MI-2   |
| 17.      | Hessenwasser GmbH & Co. KG<br>Stellungnahme vom 14.05.2014, Az. T-WSG/Hö  |
| 18.      | Maintal-Werke GmbH<br>Stellungnahme vom 04.06.2014 ohne Az.   |

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen. Soweit die Vorhabenträgerin die Einhaltung dieser Vorgaben zugesagt hat, ist dies in A.5.1 dargestellt.

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 1.       | Stadt Maintal<br>Stellungnahme vom 25.06.2014 ohne Az.  |
| 2.       | Barbarossastadt Gelnhausen<br>Stellungnahme vom 10.06.2014, Az. Ko-ck   |
| 3.       | Stadt Hanau<br>Stellungnahme vom 27.05.2014 ohne Az.  |
| 4.       | Main-Kinzig-Kreis, Kreisausschuss:<br>Stellungnahme vom 05.06.2014, Gz. 63.21 Kreisentwicklung, und vom 30.06.2015, Az. 63.21/20/14                                   |
| 5.       | hessenARCHÄOLOGIE / Landesamt für Denkmalpflege Hessen:<br>Stellungnahme vom 23.10.2014, ohne Az.   |
| 6.       | Polizeipräsidium Südhessen:<br>Stellungnahme vom 07.04.2014, Gz. Abteilung Einsatz – E 13 -   |
| 7.       | HESSEN-FORST,<br>Forstamt Hanau-Wolfgang:<br>Stellungnahme vom 05.06.2014, Gz. P 32 und vom 10.03.2015<br>Forstamt Dieburg:<br>Stellungnahme vom 22.05.2014, Gz. P 32 |
| 8.       | Regionalverband FrankfurtRheinMain:<br>Stellungnahme vom 04.06.2014, Gz. Pe   |
| 9.       | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:<br>Stellungnahme vom 06.06.2014, Gz. KA/AK   |
| 10.      | Deutsche Bahn AG, DB Immobilien:<br>Stellungnahme vom 26.05.2014, Gz. FRI-M-L(A) TÖB-FFM-14-10190/Fi  |
| 11.      | DB Kommunikationstechnik GmbH:<br>Stellungnahme vom 09.05.2014, Gz. I.CVP 22, Zeichen: 501020910  |
| 12.      | Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Mitte<br>Stellungnahme vom 19.05.2014, Gz. 2501 Le  |
| 13.      | PLEdoc GmbH (Gas-Union GmbH)<br>Stellungnahme vom 17.04.2014 Az. 183785   |
| 14.      | PrimaCom Berlin GmbH<br>Stellungnahme vom 05.06.2014, Gz. PC91612   |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 15.      | Vodafone GmbH:<br>Stellungnahme vom 26.05.2014, Gz. 28868 He  |
| 16.      | Gas-Union GmbH, vertreten durch: NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH<br>Und NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH:<br>Stellungnahmen vom 21.05.2014, Gz. N1-PM1 – cw, und vom<br>06.06.2014, Gz. 4953 - AI  |
| 17.      | Regierungspräsidium Darmstadt,<br>Dezernat I 18:<br>Stellungnahme vom 12.06.2014, Gz. I 18 KMRD- 6b 06/05- M 839-2014;<br>Dezernat III 31.1:<br>Stellungnahme vom 05.06.2014, Gz. 93 d 08/05 – 154;<br>Dezernat IV F 41.1:<br>Stellungnahme vom 25.06.2014, Gz. IV F 41.1;<br>Dezernat IV F 41.2:<br>Stellungnahme vom 24.09.2014, Gz. IV/F-41.2-66c;<br>Dezernat IV F 41.3:<br>Stellungnahmen vom 06.06.2014 und 24.06.2014, Gz. IV F/41.3-66c 06-<br>35/19 – PFST 66/14;<br>Dezernat V 52:<br>Stellungnahme vom 10.06.2014, Gz. V 52 – P 32 Nordmainische S-Bahn<br>(2.PFA);<br>Dezernat V 53.1:<br>Stellungnahme vom 05.06.2014, Gz. V 53.1 – 1.9 P 32 Maintal (996) |

### B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt, in den Städten Maintal, Hanau und Gelnhausen sowie in den Gemeinde Freigericht, Hasselroth, Linsengericht und Münster vom 12.05.2014 bis einschließlich 11.06.2014 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden

- in der Stadt Maintal am 26.04.2014 und am 30.04.2014  
(Korrekturbekanntmachung mit detaillierter Angabe der Dienststunden) durch Veröffentlichung im Maintal Tagesanzeiger,
- in der Stadt Hanau am 12.04.2014 durch Veröffentlichung im Hanauer Anzeiger,
- in der Stadt Gelnhausen am 30.04.2014 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neue Zeitung,
- in der Gemeinde Freigericht am 23.04.2014 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neue Zeitung,
- in der Gemeinde Hasselroth am 24.04.2014 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neue Zeitung,
- in der Gemeinde Linsengericht am 23.04.2014 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neue Zeitung,
- in der Gemeinde Münster am 24.04.2014 durch Veröffentlichung im Münsterer Anzeigblatt sowie am 24.04.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Münster und Ortsteil Altheim,

ortsüblich bekannt gemacht.

Ende der Einwendungsfrist war in allen Gemeinden der 25.06.2014.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind folgende Einwendungsschreiben eingegangen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung                                       |
|----------|---|
| 1.       | Schlüsselnummer P 1;<br>Einwendung vom 19.06.2014 |
| 2.       | Schlüsselnummer P 2;<br>Einwendung vom 05.06.2014 |
| 3.       | Schlüsselnummer P 3;<br>Einwendung vom 20.06.2014 |
| 4.       | Schlüsselnummer P 4;<br>Einwendung vom 10.06.2014 |
| 5.       | Schlüsselnummer P 5;<br>Einwendung vom 23.06.2014 |
| 6.       | Schlüsselnummer P 6;<br>Einwendung vom 14.06.2014 |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 7.       | Schlüsselnummer P 7;<br>Einwendung vom 17.06.2014   |
| 8.       | Schlüsselnummer P 8;<br>Einwendung vom 17.06.2014   |
| 9.       | Schlüsselnummer P 9;<br>Einwendung ohne Datum       |
| 10.      | Schlüsselnummer P 10;<br>Einwendung vom 22.06.2014  |
| 11.      | Schlüsselnummer P 11;<br>Einwendung vom 24.06.2014  |
| 12.      | Schlüsselnummer P 12;<br>Einwendung vom 02.06.2014  |
| 13.      | Schlüsselnummer P 13;<br>Einwendung vom .25.05.2014 |
| 14.      | Schlüsselnummer P 14;<br>Einwendung vom 24.06.2014  |
| 15.      | Schlüsselnummer P 15;<br>Einwendung vom 24.06.2014  |
| 16.      | Schlüsselnummer P 16;<br>Einwendung vom 17.06.2014  |
| 17.      | Schlüsselnummer P 17;<br>Einwendung vom 31.05.2014  |
| 18.      | Schlüsselnummer P 18;<br>Einwendung vom 25.06.2014  |
| 19.      | Schlüsselnummer P 19;<br>Einwendung vom 22.06.2014  |
| 20.      | Schlüsselnummer P 20;<br>Einwendung vom 22.06.2014  |
| 21.      | Schlüsselnummer P 21;<br>Einwendung vom 20.06.2014  |
| 22.      | Schlüsselnummer P 22;<br>Einwendung vom 20.06.2014  |
| 23.      | Schlüsselnummer P 23;                               |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
|          | Einwendung vom 20.06.2014                          |
| 24.      | Schlüsselnummer P 24;<br>Einwendung vom 24.06.2014 |
| 25.      | Schlüsselnummer P 25;<br>Einwendung vom 20.06.2014 |
| 26.      | Schlüsselnummer P 26;<br>Einwendung vom 24.06.2014 |
| 27.      | Schlüsselnummer P 27;<br>Einwendung vom 20.06.2014 |
| 28.      | Schlüsselnummer P 28;<br>Einwendung vom 22.06.2014 |
| 29.      | Schlüsselnummer P 29;<br>Einwendung ohne Datum     |
| 30.      | Schlüsselnummer P 30;<br>Einwendung vom 20.05.2014 |
| 31.      | Schlüsselnummer P 31;<br>Einwendung vom 13.06.2014 |
| 32.      | Schlüsselnummer P 32;<br>Einwendung vom 25.06.2014 |
| 33.      | Schlüsselnummer P 33;<br>Einwendung vom 23.06.2014 |
| 34.      | Schlüsselnummer P 34;<br>Einwendung vom 01.07.2014 |
| 35.      | Schlüsselnummer P 35;<br>Einwendung vom 20.10.2014 |
| 36.      | Schlüsselnummer P 36;<br>Einwendung vom 09.02.2015 |

### B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG). Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 1        | Landesverband Hessen der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine<br>e.V.<br>Stellungnahme vom 20.06.2014PRO Bahn Hessen                              |
| 2        | Regionalverband Großraum Frankfurt am Main e.V. / Verkehrsclub<br>Deutschland (VCD) – Regionalgruppe Rhein - Main<br>Stellungnahme vom 24.06.2014 |

#### B.1.3.4 Erörterung

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 21.04.2015 im Bürgerhaus Maintal-Bischofsheim in der Stadt Maintal erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden mit Schreiben vom 04.03.2015, Gz. III 33.1-66 c 10/01 DB-NM-S-Bahn-PFA 2, unter Beigabe einer Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt.

Der Erörterungstermin wurde

- in der Stadt Maintal am 11. 04. 2015 durch Veröffentlichung im Maintal Tagesanzeiger,
- in der Stadt Hanau am 10. 03. 2015 durch Veröffentlichung im Hanauer Anzeiger,
- in der Stadt Gelnhausen am 27. 03. 2015 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neue Zeitung und am 28. 03. 2015 durch Veröffentlichung im Gelnhäuser Tageblatt,
- in der Gemeinde Freigericht am 21. 03. 2015 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neue Zeitung,
- in der Gemeinde Hasselroth am 11. 03. 2015 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neue Zeitung,
- in der Gemeinde Linsengericht am 11. 03. 2015 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neue Zeitung,
- in der Gemeinde Münster am 02. 04. 2015 durch Veröffentlichung im Münsterer Anzeigebblatt sowie im Mitteilungsblatt der Gemeinde Münster und Ortsteil Altheim,

ortsüblich bekannt gemacht.



Über die Erörterung hat das Regierungspräsidium Darmstadt eine Niederschrift erstellt. Diese wurde den Beteiligten, welche um eine diesbezügliche Zuleitung gebeten hatten, mit Schreiben vom 05.05.2015 in digitaler Form (CD-ROM) übersandt.

#### **B.1.3.5 Einleitung des Planänderungsverfahrens (1. Planänderung)**

Auf Grund eingegangener Stellungnahmen und als Ergebnis des Erörterungstermins war eine Überarbeitung der Unterlagen erforderlich. Die daraus resultierenden Änderungen sind in den Planfeststellungsunterlagen gemäß Kapitel A.2 als Blaueträgung dargestellt.

Die Unterlagen wurden nach mehrmaliger Überarbeitung der Planfeststellungsbehörde von der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 21.04.2017, Gz. I.NG-MI-N, eingegangen beim Eisenbahn-Bundesamt am 21.04.2017, (Papierunterlagen) und 29.05.2017, Gz. I.NG-MI-N PB, eingegangen beim Eisenbahn-Bundesamt am 06.06.2017, (Digitale Unterlagen in Form einer DVD) vorgelegt.

Mit den erfolgten Ergänzungen konnte nach Auffassung von Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde das Verfahren fortgeführt werden.

#### **B.1.3.6 Erneute Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 19.07.2017 und mit Frist bis zum 25.08.2017 die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten, die bereits im Ausgangsverfahren beteiligt wurden, sowie den Magistrat der Stadt Offenbach am Main.

Im Folgenden werden die Stellungnahmen aufgezählt, die abgegeben wurden.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
| 1.       | Regierungspräsidium Darmstadt,<br>Dezernat III 33.1: |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
|          | Zustimmungen vom 31.08.2017, Gz. Herr Pühler, und vom 19.07.2017, Gz. III 33.1-66 d 02/01-1-NM-S-Bahn-PFA2;<br>Dezernat IV/Da 41.2:<br>Zustimmung vom 07.08.2017, Gz. IV/Da 41.2;<br>Dezernat IV/Wi 44:<br>Stellungnahme vom 05.07.2017, Gz. IV/Wi 44 – 66c(6)/65/3, mit Verweis auf Zustimmung vom 02.06.2014, Gz. IV / Wi 44 – 66c-(6)65; |
| 2.       | Landkreis Darmstadt-Dieburg,<br>Kreisausschuss:<br>Zustimmung vom 21.08.2017, Gz. 411-TÖB   |
| 3.       | Magistrat der Stadt Gelnhausen:<br>Zustimmung vom 28.08.2017, Gz. Herr Meier  |
| 4.       | Amt für Bodenmanagement Büdingen:<br>Zustimmung vom 19.07.2017, Gz. 22.2-BD-02-06-03-01-B-2017#064  |
| 5.       | Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen, vormals: Hess. Immobilienmanagement:<br>Stellungnahme vom 22.08.2017, Gz. R – 19-  |
| 6.       | IHK Hanau Gelnhausen Schlüchtern:<br>Zustimmung vom 19.06.2017, Gz. Frau Hawly  |
| 7.       | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:<br>Zustimmung vom 30.06.2017, Gz. 210/220/227  |
| 8.       | Syna GmbH:<br>Zustimmung vom 23.06.2017, Gz. Netzplanung Frankfurt  |
| 9.       | Energienetze Offenbach GmbH, vormals: Energieversorgung Offenbach AG:<br>Zustimmung vom 12.07.2017, Gz. 13.22 Planung Anlagen/Netze   |
| 10.      | Level 3 Communications GmbH:<br>Zustimmung vom 18.07.2017, Gz. Herr Tscherch  |
| 11.      | Interoute Germany GmbH, vormals: Interoute GmbH:<br>Zustimmung vom 23.06.2017, Gz. 92900  |
| 12.      | GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation GmbH:<br>Zustimmung vom 30.06.2017, Gz. Frau Lebsuch  |
| 13.      | Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG:  |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
|          | Zustimmung vom 28.06.2017, Gz. 267338   |
| 14.      | DB Energie GmbH:<br>Zustimmung vom 23.08.2017, Gz. I.ET-W-MI 1  |
| 15.      | Deutsche Bahn AG, DB Immobilien:<br>Stellungnahme vom 14.08.2017, Gz. GS.R-M-L(A) TÖB-FFM-17-12971/Fi |

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen. Soweit die Vorhabenträgerin die Einhaltung dieser Vorgaben zugesagt hat, ist dies in A.5.1 dargestellt.

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 1.       | Regierungspräsidium Darmstadt,<br>Dezernat I 18:<br>Stellungnahme vom 27.06.2017, Gz. I 18, mit Verweis auf Stellungnahme vom 12.06.2014, Gz. I 18 KMRD- 6b 06/05- M 839-2014;<br>Dezernat III 31.2:<br>Stellungnahme vom 21.06.2017;<br>Dezernat IV F 41.1:<br>Stellungnahme vom 25.08.2017, Gz. IV/F-41.3 – PFST 77/17 bzw. IV/F-41.1-79b-08/15-NMS, und vom 28.08.2018, Gz. IV-F-41.1-79b-08/15-NMS;<br>Dezernat IV F 41.3:<br>Stellungnahme vom 25.08.2017 und 28.08.2017, Gz. IV/F-41.3-61d 04/01 – 35/19 – PFST 77/17;<br>Dezernat V 51.1:<br>Stellungnahmen vom 28.06.2017 und vom 28.08.2017, Gz. V 51.1 – 3.3 – L 22.4 (Nordmainische S-Bahn);<br>Dezernat V 52:<br>Stellungnahmen vom 29.08.2017, 26.04.2018 und 09.05.2018, Gz. V 52 – P 32 Nordmainische S-Bahn (2.PFA Maintal);<br>Dezernat V 53.1:<br>Stellungnahme vom 08.08.2017, Gz. V 53.1-1.9 P 32 Maintal (996) |
| 2.       | Main-Kinzig-Kreis, Kreisausschuss:  |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
|          | Stellungnahme vom 16.08.2017, Gz. 63.21/40/17   |
| 3.       | Magistrat der Stadt Offenbach am Main:<br>Stellungnahme vom 08.09.2017, Gz. H114/60.31/CH   |
| 4.       | Magistrat der Stadt Hanau<br>Stellungnahme vom 24.08.2017, Gz. Stadtrat Thomas Morlock  |
| 5.       | hessenARCHÄOLOGIE / Landesamt für Denkmalpflege Hessen:<br>Stellungnahmen vom 19.07.2017 mit Verweis auf Stellungnahme vom 20.10.2008, sowie vom 24.07.2017               |
| 6.       | Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Schotten:<br>Stellungnahme vom 22.08.2017, Gz. 34 i 1 – BE 13.01.2 Zi – Nordmainische S-Bahn-Planfeststellungsabschnitt 2    |
| 7.       | Polizeipräsidium Südosthessen:<br>Stellungnahme vom 21.07.2017, Gz. D V/S Verkehrsinspektion  |
| 8.       | HESSEN-FORST, Forstamt Hanau-Wolfgang:<br>Stellungnahme vom 18.07.2017, Gz. P 32  |
| 9.       | Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3:<br>Stellungnahme vom 14.07.2017, Gz. Infra I 3 – 45-60-00/IV-250-17-PFV |
| 10.      | Regionalverband FrankfurtRheinMain:<br>Stellungnahme vom 22.08.2017, Gz. Pe   |
| 11.      | DB Kommunikationstechnik GmbH (Vodafone D 2 GmbH):<br>Stellungnahme vom 21.07.2017, Gz. I.CPR 2 (3), Bearbeitungs-Nr. 2017016002  |
| 12.      | PLEdoc GmbH:<br>Stellungnahmen vom 29./30.06.2017, Gz. 1464477 und 1463882, und vom 05./06.07.2017, Gz. 1465153   |
| 13.      | EnergieNetz Mitte GmbH:<br>Stellungnahme vom 10.08.2017, Gz. NR-S GE  |
| 14.      | GASCADE Gastransport GmbH:<br>Stellungnahme vom 27.06.2017, Gz. DBa / 2017.04473  |
| 15.      | Gas-Union GmbH, vertreten durch NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH:<br>Stellungnahme vom 24.08.2017, Gz. 7858 - Sc   |
| 16.      | NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH:  |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
|          | Stellungnahme vom 21.08.2017, Gz. N1-NA4 – Cw, mit Verweis auf die Stellungnahme vom 21.05.2014, Gz. N1-PM1 – cw        |
| 17.      | 1 & 1 Versatel Deutschland GmbH, vormals: Versatel Deutschland GmbH:<br>Stellungnahme vom 24.07.2017, Gz. Job-ID:423363 |

### B.1.3.7 Erneute öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt, in den Städten Maintal, Offenbach am Main, Hanau und Gelnhausen sowie in den Gemeinde Freigericht, Hasselroth, Linsengericht und Münster vom 26.06.2017 bis einschließlich 25.07.2017 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden

- in der Stadt Maintal am 17.06.2017 durch Veröffentlichung im Maintal Tagesanzeiger,
- in der Stadt Offenbach am Main am 17.06.2017 durch Veröffentlichung in der Offenbach Post,
- in der Stadt Hanau am 10.06.2017 durch Veröffentlichung im Hanauer Anzeiger,
- in der Stadt Gelnhausen am 08.06.2017 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Freigericht am 14.06.2017 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Hasselroth am 20.06.2017 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Linsengericht am 09.06.2017 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Münster am 14.06.2017 durch Veröffentlichung im Mitteilungsblatt der Gemeinde Münster und Ortsteil Altheim sowie am 15.06.2017 im Münsterer Anzeigblatt,

ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in allen Gemeinden der 25.08.2017.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind folgende Einwendungsschreiben eingegangen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
| 1.       | Schlüsselnummer P 1001;<br>Einwendung vom 29.06.2017 |
| 2.       | Schlüsselnummer P 1002;<br>Einwendung vom 24.08.2017 |
| 3.       | Schlüsselnummer P 1003;<br>Einwendung vom 22.08.2017 |
| 4.       | Schlüsselnummer P 1004;<br>Einwendung vom 21.08.2017 |
| 5.       | Schlüsselnummer P 1005;<br>Einwendung vom 24.08.2017 |

#### **B.1.3.8 Erneute Benachrichtigung von Vereinigungen**

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG). Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

#### **B.1.3.9 Erneute Erörterung**

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 29.11.2017 im Bürgerhaus Maintal-Bischofsheim in der Stadt Maintal erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden mit Schreiben vom 26.10.2017, Gz. III 33.1-66 c 10/01 DB-NM-S-Bahn-PFA 2, unter Beigabe einer Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt.

Der Erörterungstermin wurde

- in der Stadt Maintal am 08.11.2017 durch Veröffentlichung im Maintaler Anzeiger,

- in der Stadt Hanau am 28.10.2017 durch Veröffentlichung im Hanauer Anzeiger,
- in der Stadt Gelnhausen am 04.11.2017 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Stadt Offenbach am Main am 06.11.2017 durch Veröffentlichung in der Offenbach Post,
- in der Gemeinde Freigericht am 30.10.2017 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Hasselroth am 28.10.2017 durch Veröffentlichung im Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Linsengericht am 03.11.2017 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Münster am 09.11.2017 durch Veröffentlichung im Münsterer Anzeigeblatt sowie im Mitteilungsblatt der Gemeinde Münster und Ortsteil Altheim,

ortsüblich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, (Anhörungsbehörde) ein Wortprotokoll erstellt.

#### **B.1.3.10 Einleitung eines erneuten Planänderungsverfahrens (2. Planänderungsverfahren)**

Auf Grund eingegangener Stellungnahmen und als Ergebnis des Erörterungstermins war eine Überarbeitung der Unterlagen hinsichtlich einiger wasserrechtlicher Sachverhalte erforderlich. Zur weiteren Vorgehensweise wurde am 15.03.2018 ein Abstimmungsgespräch zwischen Vorhabenträgerin, Anhörungsbehörde, Wasserbehörden und Planfeststellungsbehörde anberaunt. Als Ergebnis dieser Besprechung wurde festgestellt, dass eine erneute Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG erforderlich sei. Die daraus resultierenden Änderungen sind in den Planfeststellungsunterlagen gemäß Kapitel A.2 als Magentaeintragung dargestellt.

Nach Abstimmung der Unterlagen zwischen Vorhabenträgerin und Wasser- und Naturschutzbehörden wurden der Anhörungsbehörde die überarbeiteten geänderten Unterlagen am 29.10.2018 bei der Anhörungsbehörde vorgelegt.

Da der Kreis der neu bzw. stärker Betroffenen bekannt und abgrenzbar war, wurden diese im Rahmen einer verkürzten Anhörungsfrist gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG erneut

beteiligt. Dabei wurden die nachfolgend genannten Behörden, Träger öffentlicher Belange, sonstige Stellen und private Betroffene mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 31.10.2018, zur Stellungnahme bis zum 16.11.2018 aufgefordert:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
| 1.       | Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernate IV F 41.1, V 52, V 53.2 |
| 2.       | Magistrat der Stadt Maintal                                      |
| 3.       | Magistrat der Stadt Hanau  |

Folgende Stellungnahmen und Einwendungen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen, über die im Rahmen der Abwägung entschieden wurde; auf Kapitel B.4.2 wird hierzu verwiesen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 1.       | Regierungspräsidium Darmstadt,<br>Dezernat IV F 41.1:<br>Stellungnahme vom 16.11.2018, Gz. IV/F-41.3 – PFST 77/17 bzw, IV/F-41.1-79b-08/15-NMS;<br>Dezernat V 52:<br>Stellungnahme vom 12.11.2018, Gz. V 52 – P 32 Nordmainische S-Bahn (2.PFA Maintal);<br>Dezernat V 53.1:<br>Stellungnahme vom 16.11.2018, Gz. V 53.1-0.5 P 32 Maintal (996) |
| 2.       | Magistrat der Stadt Maintal:<br>Stellungnahme vom 16.11.2018, Gz. Fachbereich Stadtentwicklung, Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrsplanung   |
| 3.       | Magistrat der Stadt Hanau:<br>Stellungnahme vom 16.11.2018, Gz. Stadtrat Thomas Morlock   |

Mit E-Mail vom 26.11.2018, übersandte die Anhörungsbehörde die o. g. Stellungnahme der Vorhabenträgerin zur Erwidern. Die Erwidern hierzu übersandte die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 04.01.2019, Gz. I.NG-MI-N.



### **B.1.3.11 Einleitung eines erneuten Planänderungsverfahrens (3. Planänderung)**

Im Zuge des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) wurde das Projekt „Nordmainische S-Bahn“ als Teilprojekt des Gesamtprojektes „Ausbau Knoten Frankfurt“ in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Das Baulärmkonzept und das Ersatzwasserbeschaffungskonzept wurden geändert.

Darüber hinaus war auf Grund der neuen bzw, geänderten Zugzahlen des BVWP 2030 eine Planänderung im Verfahren erforderlich. Die daraus resultierenden Änderungen sind in den Planfeststellungsunterlagen gemäß Kapitel A.2 als Brauneintragung dargestellt.

Mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 06.08.2019 bzw. 07.08.2019, Gz. I.NG-MI-N (2), wurden der Anhörungsbehörde und der Planfeststellungsbehörde jeweils überarbeitete Plansätze zur Prüfung übergeben.

Nach Aufforderung der Planfeststellungsbehörde wurden mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 25.11.2019, Gz. I.NG-MI-N (2), überarbeitete Unterlagen nachgereicht.

Nach erneuter Prüfung und Überarbeitung dieser Unterlagen hat die Vorhabenträgerin die vervollständigten Planunterlagen der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 26.02.2020 übergeben.

### **B.1.3.12 Erneute Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

Das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 26.02.2020, Gz. III.33.1-66 c 10.01/5-2019/2, mit Frist bis zum 15.05.2020 um Stellungnahme gebeten:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 1.       | Magistrat der Stadt Offenbach (T3000)<br>Stellungnahme vom 06.04.2020 |
| 2.       | Magistrat der Stadt Maintal (T3001)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020   |
| 3.       | Magistrat der Stadt Gelnhausen (T3002)                                |
| 4.       | Magistrat der Stadt Hanau (T3003)<br>Stellungnahme vom 13./14.05.2020 |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 5.       | Magistrat der Stadt Frankfurt am Main (T3082)<br>Amt für Straßenbau und Erschließung (Amt 66.2)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020 |
| 6.       | Magistrat der Stadt Mühlheim am Main (T3083)<br>Stellungnahmen vom 06./14.05.2020   |
| 7.       | Gemeindevorstand der Gemeinde Hasselroth (T3004)  |
| 8.       | Gemeindevorstand der Gemeinde Freigericht (T3005)   |
| 9.       | Gemeindevorstand der Gemeinde Linsengericht (T3006)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020   |
| 10.      | Gemeindevorstand der Gemeinde Münster (T3007)   |
| 11.      | Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises (T3008)<br>Stellungnahme vom 14.04.2020  |
| 12.      | Landrat des Main-Kinzig-Kreises (T3009)   |
| 13.      | Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg (T3010)<br>Stellungnahme vom 11.05.2020  |
| 14.      | Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg (T3011)   |
| 15.      | Kreisausschuss des Darmstadt-Dieburg (T3084)<br>Stellungnahme vom 07.05.2020  |
| 16.      | Landesamt für Denkmalpflege (T3012)<br>Stellungnahme vom 19.05.2020   |
| 17.      | Hessen Mobil (T3013)<br>Betrieb Südhessen   |
| 18.      | Hessen Mobil (T3013a)<br>Straßen- und Verkehrsmanagement<br>Stellungnahme vom 15.05.2020  |
| 19.      | Polizeipräsidium Südosthessen (T3014)<br>Polizeidirektion Main-Kinzig<br>Polizeistation Maintal<br>Stellungnahme vom 27.03.2020 |
| 20.      | Landesbetrieb Hessen-Forst (T3015)<br>12.05.2020  |
| 21.      | Hessen-Forst<br>Forstamt Hanau-Wolfgang (T3016)   |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
|          | Stellungnahme vom 11.05.2020   |
| 22.      | Hessen-Forst<br>Forstamt Dieburg (T3017)<br>Stellungnahme vom 14.04.2020   |
| 23.      | Amt für Bodenmanagement Büdingen (T3018)<br>Stellungnahme vom 24.03.2020   |
| 24.      | Amt für Bodenmanagement Heppenheim (T3019)   |
| 25.      | Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen<br>Referat für Eisenbahn, Schieneninfrastruktur (T3020)                 |
| 26.      | Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen<br>Referat für Energiemärkte, Energieaufsicht, Netzausbau (T3021)       |
| 27.      | Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderung (T3022)  |
| 28.      | Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (T3023)<br>Referat Infra I 3<br>Stellungnahme vom 04.03.2020 |
| 29.      | Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (T3024)<br>Abteilung Netzausbau, Referat 814              |
| 30.      | Handwerkskammer Wiesbaden (T3025)  |
| 31.      | IHK Hanau Gelnhausen Schlüchtern (T3026)<br>Stellungnahme vom 14.04.2020   |
| 32.      | Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (T3027)   |
| 33.      | Landesbetrieb Bau und Immobilien (T3028)   |
| 34.      | Eisenbahn-Bundesamt (T3029)  |
| 35.      | Regionalverband FrankfurtRheinMain (T3030)<br>Stellungnahme vom 07.05.2020   |
| 36.      | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) (T3031)<br>Stellungnahme vom 05.05.2020  |
| 37.      | Stadtverkehr Maintal GmbH (T3032)  |
| 38.      | KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH (T3033)  |
| 39.      | DB Fernverkehr AG (T3034)  |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
|          | Stellungnahme vom 14.05.2020  |
| 40.      | Deutsche Mobility Logistics AG (T3035)  |
| 41.      | DB Regio AG (T3036)   |
| 42.      | Deutsche Bahn AG<br>DB Immobilien (T3037)<br>Stellungnahme vom 06.05.2020                           |
| 43.      | DB Cargo AG (T3038)   |
| 44.      | DB Station & Service AG (T3039)   |
| 45.      | DB Energie GmbH (T3040)<br>Stellungnahme vom 19.05.2020   |
| 47.      | DB Kommunikationstechnik GmbH (T3041)<br>Stellungnahme vom 11.05.2020                               |
| 48.      | Bundeseisenbahnvermögen (T3042)   |
| 49.      | DB Netz AG<br>Regionalbereich Mitte (T3043)   |
| 50.      | DB Netz AG DB Netz Immobilien (T3044)   |
| 51.      | Colt Technology Services GmbH (T3045)   |
| 52.      | GTT GmbH (T3046)  |
| 53.      | Hessenwasser GmbH & Co. KG (T3047)  |
| 54.      | CenturyLink Communications Germany GmbH (T3048)   |
| 55.      | Syna GmbH (T3049)<br>Stellungnahme vom 19.03.2020   |
| 56.      | PLEdoc GmbH (T3050)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020   |
| 57.      | Gas LINE Telekommunikationsgesellschaft deutscher<br>Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG (T3051) |
| 58.      | GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH (T3052)<br>Stellungnahme vom 20.05.2020           |
| 59.      | PrimaCom Berlin GmbH (T3053)  |
| 60.      | Verizon Deutschland GmbH (T3055)  |
| 61.      | HSE Medianet GmbH (T3056)   |
| 62.      | Vodafone Hessen GmbH & Co. KG (T3057)<br>Stellungnahme vom 19.03.2020                               |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 63.      | EAM Netz GmbH (T3058)   |
| 64.      | Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG (T3059)   |
| 65.      | GASCADE Gastransport GmbH (T3060)<br>Stellungnahme vom 12.03.2020   |
| 66.      | Maingas AG (T3061)  |
| 67.      | Gas-Union GmbH (T3062)<br>Stellungnahme vom 13.05.2020  |
| 68.      | Energieversorgung Offenbach AG (T3063)  |
| 69.      | Maintal-Werke GmbH (T3064)  |
| 70.      | Deutsche Telekom Technik GmbH<br>T NL Südwest (T3065)   |
| 71.      | Deutsche Telekom Technik GmbH<br>Technik Niederlassung Südwest PTI 34 (T3066)<br>Stellungnahmen vom 14.05.2020/08.06.2020 |
| 72.      | Kreiswerke Main-Kinzig GmbH (T3067)<br>Stellungnahme vom 08.05.2020   |
| 73.      | Eigenbetrieb der Stadt Maintal (T3068)  |
| 74.      | 1&1 Versatel Deutschland GmbH (T3069)<br>Stellungnahme vom 11.03.2020   |
| 75.      | NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH (T3070)<br>Regierungspräsidium Darmstadt  |
| 76.      | Dezernat I 18 (T3071)   |
| 77.      | Dezernat III 31.1 (T3072)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020   |
| 78.      | Dezernat III 33.2 (T3073)<br>Stellungnahme vom 13.05.2020   |
| 79.      | Dezernat III 33.1 (T3074)<br>Stellungnahme vom 11.05.2020   |
| 80.      | Dezernat III 33.1 LEA (T3075)   |
| 81.      | Dezernat IV Da 41.5 (T3076)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020 und 18.12.2020  |
| 82.      | Dezernat IV F 41.3 (T3077)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020  |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 83.      | Dezernat IV Wi 44 (T3078)<br>Stellungnahme vom 21.04.2020 |
| 84.      | Dezernat V 51.1 (T3079)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020   |
| 85.      | Dezernat V 52 (T3080)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020     |
| 86.      | Dezernat V 53.1 (T3081)<br>Stellungnahme vom 14.05.2020   |
| 87.      | Avacon Netz GmbH (T3085)<br>Stellungnahme vom 30.03.2020  |

Folgende Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
| 3.       | Magistrat der Stadt Gelnhausen (T3002)   |
| 7.       | Gemeindevorstand der Gemeinde Hasselroth (T3004)   |
| 8.       | Gemeindevorstand der Gemeinde Freigericht (T3005)  |
| 10.      | Gemeindevorstand der Gemeinde Münster (T3007)  |
| 12.      | Landrat des Main-Kinzig-Kreises (T3009)  |
| 14.      | Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg (T3011)  |
| 17.      | Hessen Mobil (T3013)<br>Betrieb Südhessen  |
| 24.      | Amt für Bodenmanagement Heppenheim (T3019)   |
| 25.      | Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen<br>Referat für Eisenbahn, Schieneninfrastruktur (T3020)           |
| 26.      | Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen<br>Referat für Energiemärkte, Energieaufsicht, Netzausbau (T3021) |
| 27.      | Beauftragte der Hessischen Landesregierung für Menschen mit<br>Behinderung (T3022)   |
| 29.      | Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und<br>Eisenbahnen (T3024)<br>Abteilung Netzausbau, Referat 814     |
| 30.      | Handwerkskammer Wiesbaden (T3025)  |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 32.      | Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (T3027)  |
| 33.      | Landesbetrieb Bau und Immobilien (T3028)  |
| 34.      | Eisenbahn-Bundesamt (T3029)   |
| 37.      | Stadtverkehr Maintal GmbH (T3032)   |
| 38.      | KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH (T3033)   |
| 40.      | Deutsche Mobility Logistics AG (T3035)  |
| 41.      | DB Regio AG (T3036)   |
| 43.      | DB Cargo AG (T3038)   |
| 44.      | DB Station & Service AG (T3039)   |
| 48.      | Bundeseisenbahnvermögen (T3042)   |
| 49.      | DB Netz AG<br>Regionalbereich Mitte (T3043)   |
| 50.      | DB Netz AG DB Netz Immobilien (T3044)   |
| 51.      | Colt Technology Services GmbH (T3045)   |
| 52.      | GTT GmbH (T3046)  |
| 53.      | Hessenwasser GmbH & Co. KG (T3047)  |
| 54.      | CenturyLink Communications Germany GmbH (T3048)   |
| 57.      | Gas LINE Telekommunikationsgesellschaft deutscher<br>Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG (T3051) |
| 59.      | PrimaCom Berlin GmbH (T3053)  |
| 60.      | Verizon Deutschland GmbH (T3055)  |
| 61.      | HSE Medianet GmbH (T3056)   |
| 63.      | EAM Netz GmbH (T3058)   |
| 64.      | Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG (T3059)   |
| 66.      | Maingas AG (T3061)  |
| 68.      | Energieversorgung Offenbach AG (T3063)  |
| 69.      | Maintal-Werke GmbH (T3064)  |
| 70.      | Deutsche Telekom Technik GmbH<br>T NL Südwest (T3065)   |
| 73.      | Eigenbetrieb der Stadt Maintal (T3068)  |
| 75.      | NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH (T3070)   |
|          | Regierungspräsidium Darmstadt   |
| 76.      | Dezernat I 18 (T3071)   |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung                   |
|----------|-------------------------------|
| 80.      | Dezernat III 33.1 LEA (T3075) |

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen oder die Vorhabenträgerin hat deren Beachtung im Rahmen der Erwidernung zugesagt. Diese Zusagen der Vorhabenträgerin sind einzuhalten:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 1.       | Magistrat der Stadt Offenbach (T3000)<br>Stellungnahme vom 06.04.2020 mit Hinweisen   |
| 2.       | Magistrat der Stadt Frankfurt am Main (T3082)<br>Amt für Straßenbau und Erschließung (Amt 66.2)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020 |
| 3.       | Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg (T3010)<br>Stellungnahme vom 11.05.2020  |
| 4.       | Kreisausschuss des Offenbach (T3084)<br>Stellungnahme vom 07.05.2020  |
| 5.       | Landesamt für Denkmalpflege (T3012)<br>Stellungnahme vom 19.05.2020   |
| 6.       | Hessen Mobil (T3013a)<br>Straßen- und Verkehrsmanagement<br>Stellungnahme vom 15.05.2020  |
| 7.       | Polizeipräsidium Südosthessen (T3014)<br>Polizeidirektion Main-Kinzig<br>Polizeistation Maintal<br>Stellungnahme vom 27.03.2020 |
| 8.       | Landesbetrieb Hessen-Forst (T3015)<br>Stellungnahme vom 12.05.2020  |
| 9.       | Hessen-Forst Forstamt Dieburg (T3016)<br>Stellungnahme vom 12.05.2020   |
| 10.      | Amt für Bodenmanagement Büdingen (T3018)<br>Stellungnahme vom 24.03.2020  |
| 11.      | Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (T3023)   |



| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
|          | Stellungnahme vom 04.03.2020  |
| 12.      | IHK Gelnhausen Schlüchtern (T3026)<br>Stellungnahme vom 14.04.2020  |
| 13.      | Regionalverband FrankfurtRheinMain (T3030)<br>Stellungnahme vom 07.05.2020  |
| 14.      | DB Fernverkehr (T3034)<br>Stellungnahme vom 14.05.2020  |
| 15.      | Deutsche Bahn AG<br>DB Immobilien (T3037)<br>Stellungnahme vom 06.05.2020   |
| 16.      | DB Energie GmbH (T3040)<br>Stellungnahme vom 19.05.2020   |
| 17.      | DB Kommunikationstechnik GmbH (T3041)<br>Stellungnahme vom 11.05.2020   |
| 18.      | Syna GmbH (T3049)<br>Stellungnahme vom 19.03.2020   |
| 19.      | GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH (T3052)<br>Stellungnahme vom 20.05.2020                                 |
| 20.      | Vodafone Hessen GmbH & Co. KG (T3057)<br>Stellungnahme vom 19.03.2020   |
| 21.      | Deutsche Telekom Technik GmbH<br>Technik Niederlassung Südwest PTI 34 (T3066)<br>Stellungnahmen vom 14.05.2020/08.06.2020 |
| 22.      | Kreiswerke Main-Kinzig GmbH (T3067)<br>Stellungnahme vom 08.05.2020   |
| 23.      | 1&1 Versatel (T3069)<br>Stellungnahme vom 11.03.2020  |
| 24.      | NRM Netzdienste Rhein-Main (T3070)<br>Stellungnahme vom 12.05.2020  |
| 25.      | Regierungspräsidium Darmstadt<br>Dezernat III 31.1 (T3072)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020                                |
|          | Dezernat III 33.2 (T3073)   |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
|          | Stellungnahme vom 13.05.2020                              |
|          | Dezernat III 33.1 (T3074)<br>Stellungnahme vom 11.05.2020 |
|          | Dezernat IV Wi 44 (T3078)<br>Stellungnahme vom 21.04.2020 |
|          | Dezernat V 51.1 (T3079)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020   |
|          | Dezernat V 52 (T3080)<br>Stellungnahme vom 15.05.2020     |
| 26.      | Avacon Netz GmbH (T3085)<br>Stellungnahme vom 30.03.2020  |

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen.

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 1.       | Magistrat der Stadt Maintal<br>Stellungnahme vom 15.05.2020                 |
| 2.       | Magistrat der Stadt Hanau<br>Stellungnahme vom 13./14.05.2020               |
| 3.       | Magistrat der Stadt Mühlheim<br>Stellungnahme vom 06./14.05.2020            |
| 4.       | Gemeindevorstand der Gemeinde Linsengericht<br>Stellungnahme vom 15.05.2020 |
| 5.       | Kreisausschuss des Main-Kinzig-Kreises<br>Stellungnahme vom 14.04.2020      |
| 6.       | Rhein-Main-Verkehrsverbund<br>Stellungnahme vom 05.05.2020                  |
| 7.       | PLEdoc GmbH<br>Stellungnahme vom 15.05.2020                                 |
| 8.       | GASCADE<br>Stellungnahme vom 12.03.2020                                     |
| 9.       | Gas-Union GmbH<br>Stellungnahme vom 13.05.2020                              |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung   |
|----------|---|
| 10.      | Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat IV Da 41.5 und IV F 41.3<br>Stellungnahmen vom 15.05.2020 |

### **B.1.3.13 Erneute öffentliche Planauslegung**

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt, in den Städten Frankfurt am Main, Maintal, Offenbach am Main, Mühlheim am Main, Hanau und Gelnhausen sowie in den Gemeinde Freigericht, Hasselroth, Linsengericht und Münster vom 04.03.2020 bis einschließlich 03.04.2020 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden

- in der Stadt Frankfurt am Main am 18.02.2020 durch Veröffentlichung im Amtsblatt (Nr. 8),
- in der Stadt Maintal am 15.02.2020 sowie am 22.02.2020 durch Veröffentlichung im Maintaler Tagesanzeiger,
- in der Stadt Offenbach am Main am 17.02.2020 durch Veröffentlichung in der Offenbach Post,
- in der Stadt Mühlheim am Main am 18.02.2020 durch Veröffentlichung in der Offenbach Post,
- in der Stadt Hanau am 15.02.2020 durch Veröffentlichung im Hanauer Anzeiger,
- in der Stadt Gelnhausen am 08.02.2020 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Freigericht am 05.02.2020 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Hasselroth am 08.02.2020 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Linsengericht am 08.02.2020 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Münster am 06.02.2020 durch Veröffentlichung im Mitteilungsblatt der Gemeinde Münster und Ortsteil Altheim sowie am 06.02.2020 im Münsterer Anzeigerblatt,

ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in allen Gemeinden der 15.05.2020.

Auf Grund der Corona-Pandemie kam es bei den Auslegungskommunen im vorgenannten Auslegungszeitraum teilweise zur Schließung der Rathäuser für den Publikumsverkehr oder die Planunterlagen konnten nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung eingesehen werden. Um eine trotz der aus den Gründen des Infektionsschutzes erforderlichen Beschränkungen ordnungsgemäße Öffentlichkeitsbeteiligung sicherzustellen, wurde diese unter Beachtung der Regelungen des zwischenzeitlich in Kraft getretenen Planungssicherungsgesetzes (PlanSiG) daher mit identischen Planunterlagen wiederholt.

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden auf Veranlassung der Anhörungsbehörde erneut vom 20.07.2020 bis einschließlich 19.08.2020 öffentlich auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt und dem UVP-Portal des Bundes veröffentlicht (§ 3 Abs. 1 PlanSiG) sowie als zusätzliches Informationsangebot zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

Zeit und Ort der Veröffentlichung und Auslegung wurden

- in der Stadt Frankfurt am Main am 07.07.2020 durch Veröffentlichung im Amtsblatt (Nr. 28),
- in der Stadt Maintal am 11.07.2020 durch Veröffentlichung im Maintaler Anzeiger,
- in der Stadt Offenbach am Main am 02.07.2020 durch Veröffentlichung in der Offenbach Post,
- in der Stadt Mühlheim am Main am 07.07.2020 durch Veröffentlichung in der Offenbach Post,
- in der Stadt Hanau am 06.07.2020 durch Veröffentlichung im Hanauer Anzeiger,
- in der Stadt Gelnhausen am 29.06.2020 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Freigericht am 07.07.2020 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Hasselroth am 27.06.2020 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,

- in der Gemeinde Linsengericht am 03.07.2020 durch Veröffentlichung in der Gelnhäuser Neuen Zeitung,
- in der Gemeinde Münster am 02.07.2020 durch Veröffentlichung im Mitteilungsblatt der Gemeinde Münster und Ortsteil Altheim sowie am 03.07.2020 im Münsterer Anzeigblatt

ortsüblich bekannt gemacht.

Ende der Einwendungsfrist war in allen Gemeinden der 21.09.2020.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind folgende Einwendungsschreiben eingegangen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung  |
|----------|--|
| 1.       | Schlüsselnummer P 3001;<br>Einwendung vom 15.08.2020 |
| 2.       | Schlüsselnummer P 3002;<br>Einwendung vom 23.07.2020 |

#### **B.1.3.14 Erneute Benachrichtigung von Vereinigungen**

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG). Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

#### **B.1.3.15 Verzicht auf einen Erörterungstermin**

Nach Sichtung und Bewertung der Stellungnahmen zur 3. Planänderung sowie der Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange zu den Erwiderungen der Vorhabenträgerin hat die Anhörungsbehörde keinen weiteren Erörterungsbedarf mehr gesehen. Sie hat daher gemäß § 18a Nr. 2 AEG a.F. (§ 18a Abs. 5 AEG n.F.) auf einen Erörterungstermin verzichtet.

#### **B.1.3.1 Einleitung eines erneuten Planänderungsverfahrens (4. Planänderungsverfahren)**

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen war eine Überarbeitung der Unterlagen erforderlich.

Nach Abstimmung der Unterlagen zwischen Vorhabenträgerin und Wasser- und Naturschutzbehörden wurden der Anhörungsbehörde die überarbeiteten geänderten Unterlagen bei der Planfeststellungsbehörde vorgelegt.

Da die Unterlagen mit Türkiseintrag nur angepasst wurden und keine neuen oder wesentlich schwerer wiegenden Betroffenheiten hervorgerufen wurden, wurde keine erneute Beteiligung durchgeführt.

## B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

### B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

### B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG, vertreten durch Herrn Uwe Schmidt, c/o DB ProjektBau GmbH, Hahnstr. 49, 60528 Frankfurt am Main.

## B.3 Umweltverträglichkeit

### B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Da die Planfeststellungsunterlagen vor dem 16.05.2017 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht wurden, ist gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG auf das Verfahren die Fassung des UVPG, die vor dem 16.05.2017 galt (UVPG a.F.), anzuwenden.

Für das antragsgegenständliche Vorhaben ist gemäß § 18 Satz 2 AEG i. V. m. §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG a.F. i. V. m. der Nummer 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG a.F.

eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese ist ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die zur Prüfung der Umweltverträglichkeit relevanten Belange wurden für die Planfeststellungsunterlagen in einem fachinhaltlichen/gutachterlichen Beitrag zum formalrechtlichen Verfahren im Sinne des UVPG a.F. bearbeitet. Der gutachterliche Beitrag umfasst unter Berücksichtigung des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG a.F. die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG a.F. erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens. Bezüglich der 4. Planänderung wurde gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F. von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen, da die Änderung zu keiner zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkung geführt hat.

### **B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **B.3.2.1 Untersuchungsraum**

Der Untersuchungsraum wurde durch die Vorhabenträgerin so abgegrenzt, dass alle durch den geplanten Ausbau zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen vollständig erfasst werden konnten. Berücksichtigung erfuhren dabei unter Berücksichtigung der Reichweite der Wirkfaktoren des Vorhabens die Funktionszusammenhänge der Schutzgüter im Hinblick auf deren Wechselwirkungen und auf spätere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Naturräumlich betrachtet liegt das Untersuchungsgebiet in der Haupteinheit „Untermainebene“. Der Bereich unmittelbar östlich von Frankfurt zählt zur Untereinheit 232.101, dem „Frankfurt-Sachsenhäuser Mairdurchbruch“. Anschließend folgt die Untereinheit 232.200, die „Fechenheim-Steinheimer

Mainniederung“. Der Bereich unmittelbar westlich von Hanau liegt in der Untereinheit 232.11, dem „Sachsenhausen-Offenbacher Rücken“.

Die vorwiegend sandige Untermainebene bildet den Kern des Rhein-Main-Tieflandes. Auffällig für die Untermainebene ist das weitgehende Fehlen von Löß. Daher sind die überwiegend sandigen Böden relativ nährstoffarm. Ein verhältnismäßig großer Teil der Untermainebene ist noch mit Wald bedeckt, ohne dass indessen die Waldverteilung einen besonderen ökologischen Zeigerwert hätte. Sie ist vielmehr historisch bedingt. Aufgrund des der Tieflage entsprechenden, günstigen Klimas findet sich neben Ackerbau vor allem der Obstbau, sowie in jüngster Zeit verbreitet Sozialbrache. Es ist eine zunehmend flächenhafte Überbauung zu verzeichnen

Auf Grundlage einer Abstimmung aus dem Jahr 2008 zwischen der Vorhabenträgerin und den naturschutzrechtlichen Fachbehörden wurde der Untersuchungsrahmen und Umfang der Umweltverträglichkeitsstudie festgelegt.

- Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit:
  - 500 Meter beidseitig der Trasse
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
  - 500 Meter beidseitig der Trasse
- Schutzgut Boden
  - 500 Meter beidseitig der Trasse
- Wasser
  - 500 Meter beidseitig der Trasse
- Schutzgut Klima/Luft
  - 500 Meter beidseitig der Trasse
- Schutzgut Landschaft
  - 500 Meter beidseitig der Trasse (Aufweitung bei Bedarf)
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter
  - 500 Meter beidseitig der Trasse



Insgesamt ergibt sich hieraus bei einer Streckenlänge von ca. 20 km für den LBP eine Untersuchungsraumgröße von 800 ha und für die UVS eine Untersuchungsraumgröße von 2.000 ha.

### **B.3.2.2 Schutzgebiete**

#### **B.3.2.2.1 NATURA2000- Gebiete (Flora-Fauna Habitat (FFH) und Vogelschutzgebiete)**

Innerhalb des Untersuchungsgebietes an seinem nordwestlichen Rand findet sich ein Teilbereich des FFH-Gebietes 5818-304 „Waldstück westlich Bischofsheim“. Von diesem FFH-Gebiet ragt die Südspitze mit einer Fläche von 1,3 ha in den Untersuchungskorridor hinein.

Südlich und südwestlich von Bischofsheim knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt das Vogelschutzgebiet 5818-401 „Main bei Mühlheim und NSG Rumpenheimer und Bürgeler Kiesgruben“.

Innerhalb des 200 Meter breiten LBP-Korridors wurden zusätzlich folgende FFH-Lebensraumtypen erfasst

- **LRT 3150 Natürliche eutrophierte Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions**

Ein eutrophes Stillgewässer im Wald östlich Dörnigheim weist relativ naturnahe Strukturen sowie einen schwach ausgeprägten, aber typischen Wasserpflanzenbestand des Magnopotamions und Hydrocharitions auf. Es entspricht damit dem LRT 3150. Vorkommende Wasserpflanzen sind Froschbiss (*Hydrocharis morsus-ranae*), Ähriges Tausendblatt (*Myriophyllum spicatum*) und Krauses Laichkraut (*Potamogeton crispus*). Die Ufervegetation ist derzeit mit Breitblättrigem Rohrkolben (*Typha latifolia*), Sumpf-Segge (*Carex acutiformis*) und Flatter-Binse (*Juncus effusus*) nur mäßig entwickelt. Das Gewässer wird als Angelteich genutzt.

- **LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)**

Diese ist im Braubachtal südlich Hanau - Hohe Tanne gelegen. Diese kleinflächige Glatthaferwiese (*Arrhenatheretum*) ist durch Wiesen- Labkraut (*Galium album*), Rotschwengel (*Festuca rubra*), Wiesen-Flockenblume (*Centaurea jacea*) und Kleine Pimpinelle (*Pimpinella saxifraga*) gekennzeichnet. Großer Wiesenknopf (*Sanguisorba officinalis*) und Wiesensilge (*Silaum silaus*) deuten auf frische bis wechselfrische

Bedingungen. Eine Beeinträchtigung besteht durch die Ausbreitung des in der Umgebung ausgesäten Vielblütigen Weidelgrases (*Lolium multiflorum*).

- **LRT \*91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)**

Kleinere Vorkommen des LRT \*91E0 gibt es an Salisbach und Braubach. Die Krautschicht wird überwiegend durch Nitrophyten dominiert. Aufgrund der Lage im Überflutungsbereich der Fließgewässer lassen sie sich jedoch dem LRT zuordnen. Ein weiterer in Bezug auf die Krautschicht schwach ausgeprägter Auwald mit Schwarz-Erle (*Alnus glutinosa*) befindet sich südlich des Surfsees an einem Nebengewässer des Braubaches mit periodischer Wasserführung. Im Frühjahr ist der untere Bereich überstaut. Als typischer Feuchtezeiger kommt die Sumpfdotterblume (*Caltha palustris*) vor.

#### **B.3.2.2.2 Naturschutzgebiete**

Ebenso knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt das Naturschutzgebiet „Rumpenheimer und Bürgeler Kiesgruben“, welches Deckungsgleich mit dem oben genannten Vogelschutzgebiet „Main bei Mühlheim und NSG Rumpenheimer und Bürgeler Kiesgruben“ ist.

Das unweit des Mains westlich des Offenbacher Stadtteils Rumpenheim gelegene Naturschutzgebiet ist durch den Abbau von Sand und Kies entstanden. Bis Ende der 1970er Jahre war durch die Abbautätigkeiten ein See von mehr als 20 ha Größe entstanden. Nach der abschließenden Rekultivierung und Gestaltung hat die Bedeutung des Gebietes insbesondere für die Vogelwelt weiter zugenommen. In der Uferzone brüten Haubentaucher und Teichrohrsänger, in den Ufergehölzen finden Grün- und Grauspecht, Pirol und Schwanzmeise Brutmöglichkeiten- Während der Zugzeiten und im Winter ist der See ein wichtiger Rastplatz für Wasservögel.

#### **B.3.2.2.3 Landschaftsschutzgebiete (LSG)**

- LSG Hessisches Mainaue

Das Landschaftsschutzgebiet besteht aus den Auen des Mains und den angrenzenden Bachtälern im Bereich der Städte Wiesbaden, Frankfurt am Main, Hanau bis nach Seligenstadt und nimmt eine Größe von 45 Quadratkilometer ein. Zweck des Schutzgebietes ist zum einen der Erhalt des Auensystems, der typischen Wiesen- und Ufervegetation, sowie der vielfältigen vorhandenen Biotopstrukturen als

Nahrungshabitat und Lebensraum der dort ansässigen Tier- und Pflanzenarten und zum anderen die Sicherung der Eigenart und Schönheit der umgebenden Randlandschaft zur Erholung und Entspannung der Bevölkerung.

- LSG Stadt Maintal

Dieses Landschaftsschutzgebiet besteht aus den Freiflächen der Stadt Maintal und umfasst Flächen in allen Maintaler Gemarkungen und hat eine Größe von circa 1183 ha. Die Flächen umfassen vor allen ökologisch bedeutsame Bereiche für den Biotop- und Artenschutz sowie den Gewässer-, Boden- und Klimaschutz, insbesondere Bachauen, Waldflächen, Stillgewässer, Feucht- und Nasswiesen, Sümpfe, Hochstaudenfluren, Seggenriede, Röhrichte, Streuobstwiesen und -bestände, Feldgehölze, Hecken sowie kleinflächige Halbtrockenrasen und Sanddünen. Zweck der Unterschutzstellung ist insbesondere:

- die Erhaltung, Entwicklung und Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter durch den Schutz von Klima, Boden, Wasser und Luft
- die Sicherung und Entwicklung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes und die Erhaltung der Landschaft als störungsfreier und frei zugänglicher Erlebnisraum für die stille, landschafts- und freiraumgebundene Erholung;
- die Sicherung der von land- und forstwirtschaftlicher Nutzung geprägten strukturreichen Kulturlandschaft wegen ihrer besonderen kulturhistorischen Bedeutung und für den Schutz des Naturhaushaltes;
- die Erhaltung und Entwicklung zusammenhängender Grünlandflächen zum Schutz des Bodens vor Erosion und Schadstoffeinträgen;
- die Erhaltung und Wiederherstellung naturnaher Bachläufe mit ihren Gehölzsäumen und autotypischen Lebensräumen vor allem als natürliche Retentionsflächen, als Lebensraum für Flora und Fauna und zur großräumigen Biotopvernetzung;
- die Erhaltung der Waldflächen, insbesondere der wassergeprägten Laubwaldgesellschaften wie Au-, Bruch- und Sumpfwälder einschließlich der Waldwiesen wegen ihrer besonderen Bedeutung für den

Wasserhaushalt, den klimatischen Austausch und als Raum für die stille, landschaftsgebundene Erholung;

- die Erhaltung, Entwicklung und Wiederherstellung der Halbtrockenrasen, Sandtrockenrasen und Flugsanddünen als Lebensraum seltener Tier- und Pflanzenarten;
- die Erhaltung der oberirdischen Gewässer, der Feucht- und Nasswiesen, Sümpfe, Hochstaudenfluren, Seggenriede und Röhrichte als Lebensraum bedrohter Tier- und Pflanzenarten sowie für den Grundwasserschutz;
- die Erhaltung und Entwicklung der kulturhistorisch gewachsenen Streuobstwiesen und -bestände sowie der Feldgehölze, Hecken, Gräben und Baumreihen als wichtige Gliederungselemente für die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes, für die Naherholung, zur Biotopvernetzung und als Lebensraum seltener Tier- und Pflanzenarten;
- die Erhaltung und bestandsschonende Entwicklung von Landschaftsteilen mit besonderer kulturhistorischer Bedeutung wie Garten-, Boden- und Kulturdenkmäler und landschaftsprägender Gelände- und Nutzungsformen (Hohlwege, Terrassen).
- die Sicherung und Freihaltung von klimatisch bedeutenden Kaltluft- und Frischluftbahnen

#### **B.3.2.2.4 Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG**

Im Untersuchungsgebiet kommen folgende gemäß § 30 (1) BNatSchG bzw. § 13 HAGBNatSchG geschützte Biotope vor:

1. natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Gewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation sowie ihrer natürlichen oder naturnahen Verlandungsbereiche, im Untersuchungsgebiet: 05.214, mäßig schnell fließender Bach, Braubach, 05.312 und 05.331, Seen und ausdauernde Kleingewässer, Anglersee und Höllsee westlich Dörnigheim; weitere Stillgewässer südlich der Ausbaustrecke im Wald östlich Dörnigheim sowie zugehörige, begleitende Vegetation, insbesondere 04.400 Ufergehölzsäume, 04.500 Kopfbäume

2. Röhrichte, seggen- und binsenreiche Nasswiesen, im Untersuchungsgebiet:  
05.400 Röhrichte, Riede, 05.410 Schilfröhricht, 05.430 andere Röhrichte,  
05.440 Großseggenried, 05.460 Nassstaudenfluren, 06.120 nährstoffreiche  
Feuchtwiesen, überwiegend im Bereich der Braubachau sowie an  
vorhandenen Stillgewässern
3. offene Binnendünen, Trockenrasen, im Untersuchungsgebiet: 06.400 Mager-  
und Halbtrockenrasen, Offenlandbereich nördlich des Surfsees,
4. Auwälder, im Untersuchungsgebiet: 01.133, Erlen-Eschen-Bachrinnenwald  
entlang eines dem Braubach zufließenden Baches südlich des Surfsees,
5. Streuobstbestände im Außenbereich, im Untersuchungsgebiet: 03.120  
Streuobstwiese neu, 03.130 extensive Streuobstwiese, 09.250 und 09.260  
Streuobstbrachen (mit Verbuschung), insbesondere im Offenlandbereich  
nördlich des Surfsees.

#### **B.3.2.2.5 Wald**

Als Wald wurden nur die Flächen betrachtet, die mindestens 6 m Abstand von der Achse des Gleises haben und bei denen sich aufgrund der Größe und Ausformung ein Waldinnenklima entwickeln kann. Damit sind auch schmale Streifen und Waldränder als Wald zu betrachten, sofern sie an der Längsseite Waldanschluss haben.

Durch das Vorhaben werden 1,97 ha Wald dauerhaft und 1,03 ha vorübergehend in Anspruch genommen. In der Summe ergibt sich ein Waldverlust von 3,0 ha. Die beanspruchten Waldflächen befinden sich vollständig innerhalb eines Schutzwaldes zudem auch der Dörnigheimer Wald zählt. Dabei stellt das Waldgebiet zwischen Maintal-Dörnigheim und Hanau das größte Zusammenhängende Waldbereich im Untersuchungsraums dar und ist als Wald mit Erholungsfunktion der Stufe I (>10 Besucher/Tag) ausgewiesen.

Im vorliegenden Fall sind überwiegend Mischbestände betroffen, die zudem in der Regel einen Zwischen- und Unterstand mit einem Bestockungsgrad > 0,1 aufweisen und zusätzlich Naturverjüngung bis 4 m Höhe mit einem Bestockungsgrad von > 0,3 zeigen. Östlich km 13,45 befindet sich nördlich des Weges ein Jungbestand mit Überhältern. Zwischen km 13,55 bis 13,95 ist nur in geringerem Umfang Naturverjüngung oder Unter- und Zwischenstand vorzufinden, insbesondere in einem Fichtenbestand. Alle anderen angeschnittenen Waldbestände weisen eine

ausreichende Naturverjüngung oder einen Zwischen- und Unterstand auf, der weitergehende Pflanzmaßnahmen erübrigt.

### **B.3.2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG**

#### **a.F.**

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden und Verbände, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie den Erkenntnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG a.F. genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten. Im Folgenden wird der Bestand sowie die vorhandenen Auswirkungen auf diese zusammengefasst und bewertet. Details sind den entsprechenden Fachgutachten sowie Planunterlage zu entnehmen.

#### **B.3.2.3.1 Auswirkungen auf den Menschen**

##### **B.3.2.3.1.1 Bestandserfassung des Schutzgutes Mensch**

Der Untersuchungsraum des Planfeststellungsabschnittes 2 liegt im Bereich der Stadt Maintal und umfasst die Stadtbereiche Bischofsheim, Hochstadt und Dörnigheim. Insgesamt zählt die Stadt Maintal 41.000 Einwohner zu entnehmen. In allen betroffenen Statteilen befinden sich überwiegend Wohngebiete und nur vereinzelt Mischgebiete. Gewerbegebiete befinden sich großflächig beidseits der vorhandenen Bahnlinie in den Maintaler Stadtteilen Maintal Bischofsheim (südlicher Ortsrand) und in den Bereich zwischen Maintal Hochstadt und Dörnigheim. Vereinzelt sind im Flächennutzungsplan Gebiete als Sondergebiete dargestellt. Es handelt sich um Bereiche für Sport und Erholung nördlich des Mains im Bereich der Schleuse Mainkur sowie in Dörnigheim östlich des Surfsees (Schwimmbad). Zusätzlich ist ein Campingplatzgebiet nördlich des Mains östlich der Schleuse Mainkur (südlich von Bischofsheim) als Sondereinrichtung geplant; hieran ist westlich eine Erweiterung von bestehenden Anlagen zu Sport und Erholung vorgesehen. Auch ein Hotel ist vorgesehen zwischen den Siedlungen Hohe Tanne und Wilhelmsbad am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes.

Als Freiflächen mit Wohnumfeldfunktion lassen sich die gesamten Freiflächen im Untersuchungsgebiet ansprechen, welche auch die siedlungsnahen Freiflächen darstellen.

Das Untersuchungsgebiet ist durchzogen von einem Netz aus überörtlichen Radwegen, die u. a. entlang der Flussverläufe (Mainuferweg, Kinzigtal-Radweg, Lahntal-Radweg) sowie die Offenland- und Waldgebiete erschließen. Über die Radwege sind auch die Siedlungen im Untersuchungsgebiet miteinander verbunden. Aufgrund der Nähe zu den Siedlungen existieren entlang der Radwege zahlreiche Einkehrmöglichkeiten in Form von Gaststätten.

### Vorbelastung

Vorbelastungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion des Menschen ergeben sich primär aus Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie Erschütterungen. Die wesentlichen Vorbelastungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen im Untersuchungsraum ergeben sich aus vorhandenen Straßen mit vergleichsweise hohe Verkehrsaufkommen. Die vorhandene Bahnlinie führt vor allem zu Vorbelastungen durch Lärm, Erschütterungen und sekundäre Luftschallimmissionen. Relevante Erschütterungsmissionen treten dabei lediglich an den nächstgelegenen Gebäuden auf.

## B.3.2.3.1.2 Auswirkung auf das Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit

### 1. Baubedingte Auswirkungen

- Emissionen wie z.B. Staub, Schadstoffe, Licht, Erschütterungen und Lärm sind während der Bauphase kurzfristig zu erwarten.
- Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch den Baustellenbetrieb und Verkehr ist nicht auszuschließen.

### 2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Anlagenbedingte Inanspruchnahme von Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen
- Optische Auswirkungen auf Flächen für Wohnen und das Wohnumfeld durch die Anlage von zusätzlichen Lärmschutzwänden mit Unterbrechung von Sichtbeziehungen
- Verschattungswirkungen
- Zunahme von Zerschneidungseffekten/ Trennwirkungen

### 3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- dauerhafte Überschreitung der Schall-Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, nach den jeweiligen Beurteilungspegeln für Gebäude
- dauerhafte Erschütterungen an benachbarten Gebäuden

### **B.3.2.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

#### **B.3.2.3.2.1 Bestandserfassung des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

- Säugetiere ohne Fledermäuse

##### Der Europäische Biber (*Castor fiber*)

Der Europäische Biber (*Castor fiber*) ist das größte Nagetier Europas und das zweitgrößte weltweit. Ein ausgewachsenes Tier kann bis zu 30 Kilo schwer werden und etwa 1,30 Meter lang. Davon entfallen rund 40 Zentimeter den typischen haarlosen und abgeplatteten Schwanz des Bibers (Kelle). Der europäische Biber ist nachtaktiv und kann in freier Wildbahn ein Alter von 12 Jahren erreichen. Bevorzugt als Lebensraum werden sanft fließende Flüsse und Bäche. Allerdings kann der Biber aufgrund seiner Anpassungsfähigkeiten auch schnellere Fließgewässer erobern bis hin zu Weihern oder Seen. Er wird innerhalb der FFH-Richtlinie (Anhang II und IV) als streng geschützte Art geführt. Aufgrund des Schutzstatus und des daraus resultierenden Jagdverbots erholte sich der Biberbestand durch die aktive Ansiedlung wieder. Heutzutage wird der Bestand in Deutschland auf 40.000 Exemplaren geschätzt. Auch im Main-Kinzig-Kreis konnten Anfang des Jahrtausends die ersten Einzeltiere nachgewiesen werden. Aktuell gehen dort die Behörden und Naturschutzverbände von einer Bestandsgröße von ca. 250 Tieren aus. Im Untersuchungsgebiet gelang der Nachweis eines Tieres durch Fraßspuren am Braubach westlich von Dörnigheim im Jahr 2010.

##### Gartenschläfer (*Eliomys quercinus*)

Der Gartenschläfer (*Eliomys quercinus*) gehört zur Familie der Bilche, den so genannten Schlafmäusen. Sie gehören zur Ordnung der Nagetiere. Der kleine nachtaktive Allesfresser ist in ganz Europa beheimatet. Jedoch sind in den letzten Jahrzehnten in Zentral-, Süd- und Osteuropa erhebliche Bestandsrückgänge zu verzeichnen. Auch der Bestand in Deutschland gilt als rückläufig. Der Gartenschläfer kann bis zu 30 cm lang werden, wobei der Schwanz die Hälfte der Länge ausmachen kann. Das Fell des Gartenschläfers ist am Rücken rötlichbraun



bis grau, sein Bauch ist weiß. Besonders auffällig ist das schwarze Band, das sich um die großen, dunklen Augen und die großen, langen Ohren legt. Der Nachweis gelang im Jahr 2013 im Rahmen der Kartierarbeiten bezüglich der Haselmaus. Dabei wurde ein Gartenschläfer in einer Niströhre für Haselmäuse auf der Höhe von Bischofsheim entdeckt. Darüber hinaus wurden seit etwa 2010 jeweils 10-14 überwinterte Gartenschläfer in Nistkästen westlich von Dörnigheim („Flughafenwald“) von der NABU-Ortsgruppe Maintal festgestellt.

#### Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*)

Die Haselmaus ist der kleinste Vertreter der Familie der Bilche. Das Verbreitungsgebiet des nachtaktiven Nagetiers erstreckt sich von Süd- und Westeuropa bis über den Ural hinaus. Als Lebensraum bevorzugt sie dichte Gebüsche, Hecken, breite Waldsäume und Mischwälder mit reichem Unterwuchs. Sie kommt dort bis in Höhenlagen von etwa 2000 Metern vor. Durch die Zerstörung und Zerstückelung der Lebensräume ist sie in Teilen von Europa jedoch seltener geworden. Aufgrund dessen wird die Art in der FFH-Richtlinie (Anhang IV) als streng geschützte Art geführt. Das Fell der Art hat eine helle ockerfarbene Grundfärbung mit weißen Partien an Kehle und Bauch. Während die jungen Haselmäuse im ersten Lebensjahr etwas dunkler gefärbt sind, erscheinen die älteren Haselmäuse leuchtend gelb-orange. Der Schwanz ist etwas dunkler, gelegentlich endet er mit einer weißen Spitze. Es erfolgte eine Beobachtung außerhalb des Untersuchungsgebietes (ein Exemplar, ca. 2006, zwischen Hohe Tanne und Hochstadt). Eine Ausbreitung dieses Vorkommens in Richtung Süden erscheint aufgrund der starken Barrierewirkung der A 66 jedoch äußerst unwahrscheinlich.

- Fledermäuse

Im Untersuchungsraum wurden 13 Fledermausarten nachgewiesen. Davon konnten von vier Arten (Wasserfledermaus, Bechsteinfledermaus, Zwergfledermaus und Kleiner Abendsegler) auch Reproduktionsnachweise erbracht werden. Der Verbreitungsschwerpunkt der Fledermäuse liegt in den alten Wäldern und den Parkanlagen, hier wurden die meisten Nachweise erbracht. Aber auch die in Maintal bzw. Mainfeld vorhandenen Gewässer im Untersuchungsraum sowie die Offenlandbereiche als Jagdgebiete weisen hohe Bedeutung für Fledermäuse auf.

### Maintal – Mainfeld

Das Maintaler Mainfeld und seine Umgebung weist nur ein geringes bis mittleres Quartierangebot auf. Von allgemeiner Bedeutung als Quartierstandort sind hier die Streuobstwiesenbereiche mit ihrem höheren Höhlenangebot. Die halboffenen Bereiche mit starker Strukturierung durch Gehölze stellen im Verbund mit den Gewässern hochwertige Nahrungshabitate dar und werden regelmäßig in größerer Zahl von Fledermäusen genutzt.

Die Empfindlichkeit gegenüber Störungen ist für diesen Bereich aufgrund der Vorbelastungen ebenfalls nur gering bis mittel einzustufen. Eine mittlere bis hohe Empfindlichkeit besteht gegenüber flächigen Lebensraumverlusten und Zerschneidungen.

### Wald östlich Dörnigheim

Der Wald bei Dörnigheim ist höhlenreich und stellt damit ein potenzielles Quartiergebiet für Fledermäuse dar. In den Untersuchungen konnten zwar überwiegend nur geringe bis mittlere Aktivitätsdichten, aber verhältnismäßig viele Arten ermittelt werden, so dass dem Wald eine mittlere Bedeutung als Quartiergebiet und ebenfalls eine mittlere Bedeutung als Nahrungsgebiet zukommt. Eine Sonderstruktur, die stärker genutzt wird, stellen die Gewässer im Ostteil des Gebietes dar. Diese und die zuführende Flugroute sind als hochwertig einzustufen. Die Empfindlichkeit ist analog zu den übrigen Waldbeständen einzustufen.

- Vögel

Insgesamt konnten durch die von 2008 bis 2013 durchgeführten Kartierungen 107 Arten über alle drei Planfeststellungsabschnitte nachgewiesen werden. Dabei wurden für 81 Arten ebenfalls Bruten nachgewiesen, die restlichen Arten traten als Nahrungsgäste oder Durchzügler auf. 30 Brutvogelarten sind in Hessen in einem ungünstigen-unzureichenden oder ungünstig-schlechten Erhaltungszustand.

### Gelände der alten Baumschule zwischen Frankfurt und Maintal:

Beiderseits der Stadtgrenze von Frankfurt und Maintal erstreckt sich dieser halboffene Biotopkomplex, der einige wertgebende Brutvogelarten aufweist: Baumpieper, Bluthänfling, Feldsperling, Girlitz, Haussperling,

Klappergrasmücke, Stieglitz und Türkentaube. Neben diesen Arten mit ungünstigem Erhaltungszustand in Hessen wurde dort auch der Neuntöter erfasst, eine Art des Anhangs I der VS-RL, die in Hessen einen günstigen Erhaltungszustand aufweist

#### Maintal – Mainfeld

Die Maintaler Mainfeld erstreckt sich von der Kleingartenanlage im Westen bis zur Ortslage von Maintal-Dörnigheim im Osten. Der Bereich zeichnet sich durch eine reich strukturierte, abwechslungsreiche Kulturlandschaft aus Grünland, Brachen, Streuobstwiesen, Hecken und Feldgehölzen aus. Besonders hervorzuheben sind die zahlreichen ehemaligen Abgrabungsgewässer und ein ausgeprägtes Grabensystem im Osten des Gebietes.

Die Avifauna in diesem Bereich ist weitgehend typisch ausgeprägt. Hohe Dichten werden vom Gartenrotschwanz in den Streuobst- und Kleingartenbereichen, der Nachtigall - auch in den bahnbegleitenden Gehölzen - erreicht. Das wertgebende Artenspektrum wird vervollständigt durch Bluthänfling, Feldschwirl, Goldammer, Klappergrasmücke, Teichrohrsänger, Feldsperling, Dorngrasmücke und Grünspecht. Besonders hervorzuheben ist der Brutnachweis des bundesweit stark gefährdeten Steinkauzes in einer Obstwiese am Braubach südlich der Bahnlinie. Gemäß den Angaben der NABU-Ortsgruppe Maintal werden die insgesamt fünf Steinkauz-Niströhren in diesem Bereich regelmäßig von 3-4 Brutpaaren des Steinkauzes besetzt. Weiterhin brütet hier im Offenlandkomplex nördlich der Bahnlinie auch die Feldlerche. Die im Kirchturm von Dörnigheim brütende Schleiereule sucht das Offenland nördlich und südlich der Bahnlinie regelmäßig als Jagdgebiet auf.

Die Gewässer des Gebietes stellen wesentliche Sonderstrukturen für Arten wie Eisvogel, Haubentaucher, Stockente und Teichhuhn dar, die hier brüten. Darüber hinaus sind die Seen regelmäßiger Rastplatz von durchziehenden Arten wie u. a. Kormoran, Lach- und Heringsmöwe. Nach den Angaben der NABU-Ortsgruppe Maintal brütet der Eisvogel hier regelmäßig. Ein Exemplar dieser Art wurde im Winter 2012/2013 beim Durchfliegen des Braubach Durchlassbauwerks an der Bahnlinie beobachtet.

#### Wald östlich Dörnigheim

Der Wald bei Maintal-Dörnigheim stellt das größte zusammenhängende Waldgebiet im Untersuchungsraum dar. Entsprechend ist die Waldavizönose hier weitgehend vollständig ausgeprägt. Von den wertgebenden Spechtarten konnte der Mittelspecht mit vier Revieren und der Schwarzspecht mit einem Revier nachgewiesen werden. Auffällig ist ein großer Höhlenreichtum, der auf gute Bestandsdichten des Buntspechtes (9 Bruthöhlen mit Jungen entlang des Transektes) zurückzuführen ist. Weitere typische Arten sind Weiden- und Sumpfmeise, Trauerschnäpper und die in früheren Untersuchungen beobachteten Arten Waldkauz und Pirol. Gemäß den Angaben der NABU-Ortsgruppe Maintal brüten auch Grauspecht und Sperber in diesem Waldgebiet regelmäßig. Der Eisvogel sucht die Teichkette am Ostrand des Dörnigheimer Waldes regelmäßig als Nahrungsgast auf.

- Reptilien

Durch die Kartierungen und ausgewerteten Gutachten sind sechs Reptilienarten im Untersuchungsgebiet erfasst worden. Am weitesten verbreitet ist die Zauneidechse, die ihr Schwerpunktorkommen im Bereich des Mainfeldes und seiner Umgebung sowie ein weiteres Vorkommen im Bahnhofsgelände von Hanau hat. Die Erfassungen im Jahr 2013 haben die Vorkommen der Zauneidechse in ihrem Schwerpunktareal im Mainfeld in nahezu allen Teilhabitaten bestätigt. Die Ringelnatter und Blindschleiche konnte in Maintal im Klinggelände-Ost erfasst werden.

- Amphibien

Im Untersuchungsraum wurden fünf Amphibienarten nachgewiesen. Aufgrund saisonalen Wanderungen zwischen Laich-, Sommer- und Winterhabitaten sowie der täglichen Aktivitätsmuster zwischen einzelnen Gewässern, Gräben, Feuchtwiesen, Gebüsch und Wäldern kommt in Maintal nur das Mainfeld, das Gebiet um Maintal Mitte, der Wald östlich Dörnigheim sowie die Braubachau als mögliches Amphibien Lebensraum in Betracht.

#### Mainfeld

Das Mainfeld mit seinen zahlreichen Gewässern (ehemalige Kiesgruben, Gräben, Tümpel) stellt einen Schwerpunkt der Amphibienvorkommen dar. Von vier Gewässern liegen Nachweise des See-, Teich- und Grasfrosches sowie der Erdkröte vor. Die Populationsgrößen der genannten Arten sind im

Mainfeld durchweg gering. Vom See- oder Teichfrosch wurden weniger als 10 Exemplare nachgewiesen.

Im Mainfeld besteht eine Funktionsbeziehung in Form einer Habitatverbindung im Bereich des Surfsee und der südlich angrenzenden Braubachau. Der Bahndamm mit seinem Schotterkörper und entsprechenden Versteckmöglichkeiten könnte in diesem Bereich als Überwinterungshabitat genutzt werden.

#### Industriegebiet Maintal-Mitte

Aus dem Jahr 2003 liegt vom Ökobüro Gelnhausen ein „Faunistisches Gutachten zum städtebaulichen Konzept Klinggelände Ost“ vor. Im Bereich des Gewässers des untersuchten Klinggeländes konnten drei Amphibienarten (Teichfrosch, Grasfrosch, Erdkröte) festgestellt werden. Angaben zur Populationsgröße liegen nicht vor.

#### Wald östlich Dörnigheim

Im Waldgebiet zwischen Dörnigheim und der Stadtgrenze Hanau wurden vier Amphibienarten nachgewiesen (Seefrosch, Teichfrosch, Grasfrosch, Erdkröte; eigene Erhebungen). Landhabitate sind in guter Ausprägung vorhanden, die Stillgewässer sind jedoch durch den Fischbestand in ihrer Habitateignung beeinträchtigt. Die Bodenständigkeit der genannten Arten wurde durch Larvenfunde (Kaulquappen) bestätigt. Eine wahrscheinliche Funktionsbeziehung besteht zur Braubachau nördlich des Waldgebietes.

#### Braubachau südlich Hanau – Hohe Tanne

Die Wiesen und Gräben der Braubachau dienen den festgestellten Arten (einzelne Exemplare von See- oder Teichfrosch, Erdkröte) wahrscheinlich nur als Sommerhabitat. Dauerhafte Stillgewässer, die als Laichgewässer geeignet wären, sind nicht vorhanden. Die Braubachau stellt möglicherweise einen Ausbreitungskorridor für Amphibienarten da

- Tagfalter

Insgesamt sind 31 Arten der Tagfalter und Widderchen im Untersuchungsgebiet erfasst worden. Ein Schwerpunkt der Vorkommen gefährdeter Tagfalterarten liegt im Mainfeld, wo der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling und ein Vorkommen des Gemeinen Ampfer-Grünwidderchens kartiert wurden. Zusätzlich konnte im

Bereich Klinggelände Ost der Geißklee-Bläuling sowie der Große Eisvogel nachgewiesen werden.

- Heuschrecken

Insgesamt konnten 23 Heuschreckenarten im Untersuchungsgebiet erfasst werden. Das Schwerpunktorkommen gefährdeter Heuschreckenarten liegt in den Grünlandbiotopen des Maintaler Mainfelds, wo regelmäßig der Wiesen-Grashüpfer, die Sumpfschrecke, die Große Goldschrecke und die Zweifarbige Beißschrecke kartiert werden konnte.

- Libellen

Insgesamt konnten 28 Libellenarten im Untersuchungsgebiet erfasst werden. Am Brauchbach südlich von Hanau – Hohe Tanne gelang der Nachweis der Blauflügel-Prachtlibelle. Als Schwerpunkt der Nachweise gefährdeter Stillgewässerlibellen gilt der Waldteich östlich von Dörnigheim, wo alle vier gefährdeten Großlibellenarten beobachtet werden konnten. Dabei gelang von der Keilflecklibelle auch ein Entwicklungsnachweis durch Exuvienfunde. Weitere Einzelbeobachtungen gelangen von der Keilflecklibelle auch am Maintaler Surfsee.

- Käfer (Totholz-Käfer)

Die Nachsuche nach Totholz besiedelnden Käferarten, insbesondere den Arten der FFH Anhänge II und IV: Hirschkäfer, Heldbock und Eremit, an den wenigen potenziell geeigneten Habitaten in der Nähe der Bahnlinie hat zu keinem Ergebnis geführt. Es gibt demnach insgesamt keinen Hinweis auf ein Vorkommen solcher Arten im für diese Käfer spezifischen Wirkungsbereich des Vorhabens.

- Pflanzen

Im Rahmen der Biotoptypenkartierung wurden Pflanzen der Rote Listenarten entlang der Strecke im Untersuchungsgebiet erfasst. Im Jahr 2008 erfolgten die erste Kartierungen, die im Jahren 2013, 2016 und 2019 nochmals aktualisiert wurden. Geschützte Pflanzenarten kommen im gesamten Untersuchungsraum nicht vor.

### B.3.2.3.2.2 Auswirkung auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

#### 1. Baubedingte Auswirkungen

- temporäre Flächeninanspruchnahme sowie baubedingte Vegetationsrückschnitte, die zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion bzw. zum Verlust der Habitats führen können.
- Die Tierwelt kann zudem durch nicht stoffliche Emissionen wie Licht und Lärm oder durch Unterbrechung der Wanderwege gestört werden.
- Die vorhandenen Biotope können durch stoffliche Emissionen wie Stäube leicht beeinträchtigt werden.

#### 2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme führt zu einem Verlust an Lebensräumen und damit zu einem vollständigen Verlust der Lebensraumfunktion für Tier- und Pflanzenarten.
- Zunahme der Barrierewirkung und Zerschneidungswirkung für Tiere und Pflanzen
- Durch die Freihaltung der Rückschnittszone verändert sich zwangsläufig die Vegetation. Somit kann es in bestimmten Fällen zu einem Verlust von Lebensraum bestimmter Tierarten kommen.

#### 3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Im Bereich der zu Strecke kann es zu einer Zunahme der Lärmimmissionen und Erschütterungen kommen, die zu einer Vergrößerung der Schreckwirkung führen kann.
- Vergrößerung des Kollisionsrisikos
- Im Bereich der zu reaktivierenden Strecke werden Herbizide eingesetzt, die zum Absterben von ungewollten Aufwuchs führen.

### **B.3.2.3.3 Auswirkungen auf den Boden**

#### B.3.2.3.3.1 Bestandserfassung des Schutzgutes Boden

Die geologischen Ausgangsbedingungen im Untersuchungsraum sind überwiegend durch die Lage in der Mainniederung geprägt. Kennzeichnend sind ältere Hochflutlehme des Mains, die – häufig von Flugsanddünen überdeckt –

über dem Tertiär des Frankfurter Horstes liegen. Der Bereich wird von verschiedenen ehemaligen Altlaufrieten durchzogen, die mit jüngerem Hochflutlehm verfüllt sind und in denen stellenweise Niedermoortorf auftritt. Durch die Verbreiterung der Trasse und die Anlage von Böschungen kommt es zum Verlust bzw. zur Umlagerung und Überlagerung von folgenden natürlich gewachsenen Böden:

- Auengley aus Auenton
- Gley-Braunerde aus Lössarmen, flugsandführendem, kiesführenden Sand
- Gley-Pseudogley aus lössarmen, flugsandarmen Schluff
- Niedermoor aus Niedermoortorf über tiefem Auenlehm
- Pseudogley, vergleht, aus Auenton über tiefem Auenlehmmergel
- Pseudogley-Parabraunerde
- Bienendünen und Flugsanddecker.

#### Vorbelastung

Flächenhafte, nutzungsbedingte Vorbelastungen durch Versiegelung (Siedlungsbereiche, Verkehrswege) kommen bei der Betrachtung der Naturnähe der Böden zum Ausdruck. Die versiegelten Bereiche nehmen im Untersuchungsraum einen großen Flächenanteil ein. Sie finden sich insbesondere in den Stadtgebieten von Frankfurt und Hanau sowie darüber hinaus im Bereich der Ortschaften Bischofsheim und Dörnigheim im Bereich der Stadt Maintal.

Vorbelastungen ergeben sich weiterhin durch die Schadstoffeinträge der bestehenden Verkehrswege. Als stofflich hoch vorbelastet kann auch der unmittelbare fahrbahnahe Bereich im Abstand von bis zu 10 m vom Fahrbahnrand betrachtet. Darüber hinaus können die Emissionen der Gewerbegebiete Bischofsheim und Dörnigheim Einträge von Schadstoffen in den Boden zur Folge haben.

Auch intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen sind im Untersuchungsgebiet nur in vergleichsweise geringem Umfang vorhanden, sind aber auf den jeweiligen Flächen als Vorbelastung des Schutzguts Boden zu betrachten. Infolge einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung treten Böden nicht mehr in ihrer natürlichen Ausprägung auf, vielmehr sind sie durch den menschlichen Einfluss in



ihrem Aufbau und ihrem Stoffhaushalt verändert (Dünger, Pestizide, mechanische Belastung durch Befahren usw.)

Hinzukommt im Bereich des Streckenumfeldes (100 m beidseits der Bahn) eine Vielzahl von Altlastenverdachtsflächen bzw. Altablagerungen. Bei den Altlastenverdachtsflächen sowie Altablagerungen handelt es sich vorrangig um Flächen der Deutschen Bahn.

#### B.3.2.3.3.2 Auswirkung auf das Schutzgut Boden

##### 1. Baubedingte Auswirkungen

- Im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen sowie Zufahrten kann es zu einer Funktionsbeeinträchtigung des Bodens bzw. der Bodenstruktur in Form von Verdichtung und unter Umständen zu Verunreinigungen des Oberbodens durch Befahren mit Baufahrzeugen sowie Lagerung von Material kommen. Abgrabung und Aufschüttungen beanspruchen den gewachsenen Boden und verändern die Oberflächenform.
- Für die Dauer der Bauzeit und auch darüber hinaus muss mit Bodenablagerungen und Bereitstellungsflächen für Aushub entlang der geplanten Trasse gerechnet werden.
- Beeinträchtigungen der Böden durch schädliche Bau- und Betriebsstoffe (stoffliche Emissionen)

##### 2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme führt zu einem Verlust an natürlichem gewachsenem Boden
- Durch einen dauerhaften Eingriff in oberflächennahe Grundwasserbereiche können sich Böden und ihre Funktionen verändern.

##### 3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Durch die Erweiterung des Streckenbetriebes entstehen erhöhte Abriebe des Rad-/ Schiene-Systems und der Oberleitung (Schadstoffe) sowie erhöhte Tropfverluste, die in den Boden gelangen können.

### **B.3.2.3.4 Auswirkungen auf das Wasser**

#### **B.3.2.3.4.1 Bestandserfassung des Schutzgutes Wasser**

##### Kapitel A: Oberflächengewässer

Das Untersuchungsgebiet liegt in der Untermainebene. Der Main der als Strom des Mittelgebirges definiert wurde kennzeichnet diese Region als Hauptvorfluter und fließt südlich der geplanten S-Bahn-Strecke, liegt aber nur mit kurzen Teilstrecken innerhalb des Untersuchungsraums. Weitere größere Fließgewässer in der Region sind der Braubach sowie der Säulbach. Auch sind verschiedenste Gräben im Untersuchungsgebiet zu finden. Der Landgraben einer der bedeutendsten Gräben in der Region ist westlich von Dörnigheim an den Braubach angeschlossen. Innerhalb des Untersuchungsrahmens befinden sich ebenfalls Stillgewässer wie der auch touristisch genutzte Maintaler Surfsee, der Waldteich und weitere kleinere und größere Seen und Weiher. Die genannten Stillgewässer sind künstlich entstanden und weisen keine besondere Bedeutung auf. Auf sie wird im Folgenden nicht näher eingegangen.

Folgende Fließgewässer sind im Planfeststellungsabschnitt vorhanden:

- Main

##### Gewässerstrukturgüte:

Die im Untersuchungsraum gelegenen Gewässerabschnitte des Mains weisen hinsichtlich der Gewässerstruktur eine geringe Bedeutung auf. Der zwischen Fechenheim und Bischofsheim gelegene Abschnitt wird als sehr stark verändert eingestuft.

##### Gewässergüte:

Der Gewässerabschnitt des Mains wird als mäßig belastet (Güteklasse II) eingestuft. Dieser weist damit eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Gewässergüte auf.

##### Bewertung des ökologischen und chemischen Zustandes:

Das Gewässer befindet sich durchweg in einem unbefriedigenden ökologischen und chemischen Zustand. Nur die Eigenschaft der Kieselalgen kann als mäßig betrachtet werden.

### Retentionsraumvermögen

Den gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebieten entlang des Mains wird eine sehr hohe Bedeutung als Retentionsraum zugemessen.

- Braubach

#### Gewässerstrukturgüte:

Der Braubach läuft von Wilhelmsbad mehrere Kilometer in westlicher Richtung durch den Untersuchungsraum und wendet sich bei Dörnigheim südlich zum Main. Die Gewässerabschnitte mittlerer Bedeutung finden sich vor allem bei Wilhelmsbad sowie an zwei kurzen Abschnitten westlich von Dörnigheim. Der übrige Teil der Fließstrecke ist sehr stark oder vollständig verändert und weist eine geringe Bedeutung auf.

#### Gewässergüte:

Der Gewässerabschnitt des Braubachs wird als mäßig belastet (Güteklasse II) eingestuft. Dieser weist damit eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Gewässergüte auf. Jedoch wird der Gewässerabschnitt im Bereich Dörnigheim als kritisch belasteter Gewässerabschnitt (Güteklasse II-III) eingestuft. Dort weist das Gewässer nur eine mittlere Bedeutung auf.

#### Bewertung des ökologischen und chemischen Zustandes:

Das Gewässer befindet sich durchweg in einem unbefriedigenden ökologischen Zustand, die Eigenschaft des Makrozoobenthos wird sogar als schlecht betrachtet. Der chemische Zustand ist bisher nicht klassifiziert.

- Säulbach

#### Gewässerstrukturgüte:

Der Säulbach mündet westlich von der Ortschaft Hohe Tanne in den Braubach. Der kurze im Untersuchungsgebiet gelegene Gewässerabschnitt wird als vollständig verändert eingestuft und weist eine geringe Bedeutung auf.

#### Gewässergüte:

Der Gewässerabschnitt des Salisbachs wird als mäßig belastet (Güteklasse II) eingestuft. Dieser weist damit eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Gewässergüte auf.

### Bewertung des ökologischen und chemischen Zustandes:

Der ökologische und chemische Zustand ist bisher nicht klassifiziert.

- Landgraben

#### Gewässerstrukturgüte:

Der Landgraben mündet westlich von der Ortschaft Dörnigheim in den Braubach. Ebenso wie einige weitere, nicht näher benannte Grabenabschnitte in diesem Bereich ist das Gewässer als vollständig verändert eingestuft und weist demnach eine geringe Bedeutung auf.

#### Gewässergüte:

Der Gewässerabschnitt des Landgrabens wird als mäßig belastet (Güteklasse II) eingestuft. Dieser weist damit eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Gewässergüte auf.

### Bewertung des ökologischen und chemischen Zustandes:

Der ökologische und chemische Zustand ist bisher nicht klassifiziert.

### Vorbelastung

Eine Vorbelastung aller Fließgewässer besteht vor allem in ihrem Ausbauzustand. Die Vorbelastung durch den Gewässerausbau spiegelt sich bereits in der Bewertung der Gewässerstrukturgüte wieder. Eine weitere Vorbelastung von Fließgewässern besteht durch die Schadstoffeinträge des Verkehrs sowie durch Schad- und Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft. Diese Art von Vorbelastung wird über die Bewertung der Gewässergüte entsprechend berücksichtigt.

### Kapitel B: Grundwasser

Der obere Grundwasserleiter wird im Projektgebiet im Wesentlichen von den relativ gering mächtigen quartären Mainablagerungen, insbesondere den Sanden und Kiesen der Mainterrasse, gebildet. Trotz geringer Mächtigkeit der Sande und Kiese ist diese Schicht aufgrund ihrer sehr guten Wasserwegsamkeit und der hohen Speicherkapazität der maßgebliche Grundwasserleiter für die zu errichtenden Bauwerke. Unter dem quartären Grundwasserleiter findet sich in weiten Teilen des Projektgebietes der pliozäne Grundwasserleiter. Innerhalb des Pliozäns ist ein rascher Wechsel von Grundwasserleitern und -hemmern festzustellen.

Der untere Grundwasserleiter, soweit noch relevant, wird durch die tertiären Tone und Kalke und die Sedimente des Rotliegenden gebildet, die im Wesentlichen als Karst- und Kluftgrundwasserleiter vorliegen. Zwischen den einzelnen Grundwasserleitern, sowohl des Quartärs als auch des Tertiärs, sind nur teilweise bindig, wasserstauende Schichten eingelagert, sodass beide Grundwasserleiter großräumig hydraulisch in Verbindung stehen können. Aufgrund der schwach geneigten Schichten kann das Grundwasser subartesisch gespannt sein. In den quartären Sedimenten und auch in den Auffüllungen können einzelne schwebende Grundwasserhorizonte vorkommen.

Der natürliche Hauptvorfluter für das Untersuchungsgebiet ist der Main und die ca. bei Bahnkilometer 69,15 querende Kinzig. Da der Main staugeregelt ist, sind die Spiegelschwankungen des Mains begrenzt. Der Einfluss von Spiegelschwankungen des Mains auf den Grundwasserstand ist zeitlich versetzt und gedämpft, sodass insgesamt von einem eher untergeordneten Einfluss auf den Grundwasserhaushalt auszugehen ist.

#### Vorbelastung:

Vorbelastungen ergeben sich in erster Linie durch die bestehende Nutzungsstruktur des Raumes. So wirken sich die großflächigen Versiegelungen durch bestehende Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie Bodenverdichtungen, ggf. in Verbindung mit Bodenerosion (intensive ackerbauliche Nutzung, verringerte Versickerung, erhöhter Oberflächenabfluss) negativ auf die Grundwasserneubildungsrate aus. Bestehende stark befahrene Straßen oder Gewerbe- / Industriegebiete wie teilweise auch eine intensive Ackernutzung führen außerdem zu einer Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffe.

### B.3.2.3.4.2 Auswirkung auf das Schutzgut Wasser

#### 1. Baubedingte Auswirkungen

- Vorrübergehend versiegelte Flächen haben im Vergleich zu nicht versiegelten Flächen eine geringere Grundwasserneubildung.
- Veränderung der Grundwasserdynamik oder Grundwasserabsenkungen
- Überbauung bzw. Querung von Gewässern
- Inanspruchnahme von Flächen mit Retentionsfunktion

- Baubedingt können Öl- und Schmierstoffe von Baumaschinen und weitere grundwassergefährdende Stoffe ins Grundwasser gelangen.
- In den Bereichen der Altlast(verdachts-)flächen besteht die Gefahr der potenziellen Mobilisierung von Schadstoffen.

## 2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Dauerhaft versiegelte Flächen haben im Vergleich zu nicht versiegelten Flächen eine geringe bis keine Grundwasserneubildung.
- Veränderung der Grundwasserdynamik oder Grundwasserabsenkungen
- Überbauung bzw. Querung von Gewässern
- Inanspruchnahme von Flächen mit Retentionsfunktion

## 3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Durch den Betrieb der Strecke werden Schadstoffe emittiert, die über verschiedene Pfade in das Grundwasser gelangen können

### **B.3.2.3.5 Auswirkungen auf Luft und Klima**

#### **B.3.2.3.5.1 Bestandserfassung des Schutzgutes Luft und Klima**

Das Untersuchungsgebiet kann dem südwestdeutschen Klimaraum zugeordnet werden und gehört zum Untermaingebiet, in dem Westwetterlagen dominieren. Im Mittel treten jedoch an 30-40 % des Jahreszeitraumes schwachgradientige Hochdruckwetterlagen auf, die vorwiegend von Osten herangeführt werden. Insgesamt ist das Gebiet durch niedrige Windgeschwindigkeiten, relativ hohe Lufttemperaturen und geringe Niederschläge gekennzeichnet. Entlang der Fließgewässer und in den feuchten Auen kommt es besonders im Herbst und Winter zur Bildung von Talnebel. Das Maximum der Niederschläge fällt in den Sommermonaten, in denen mit einem verstärkten Auftreten von Schauern und Gewittern zu rechnen ist.

Auch im Bereich der Stadt Maintal sind die Siedlungsgebiete von Bischofsheim und Dörnigheim in der Klimafunktionskarte Hessen als „Überwärmungsräume“ dargestellt. Hier finden sich die bedeutendsten Kaltluftentstehungsgebiete im Untersuchungsraum, nämlich die Freiland-Klimatope des Maintals bei Offenbach sowie bei Bischofsheim und Dörnigheim. Im Bereich des Braubachtals können sich

darüber hinaus aufgrund der nahezu abflusslosen Senkenlage Kaltluftseen herausbilden. Die Siedlungen Bischofsheim und Dörnigheim weisen eine überwiegend gute Durchlüftung auf. Aufgrund der geringen Geländeneigung ist zwar nicht mit orographisch induzierten Luftmassenbewegungen zu rechnen. Die Kaltluftentstehungsgebiete sind jedoch hinsichtlich ihrer Größe, Lage und Oberflächenbeschaffenheit als potenzielle Liefergebiete für einen thermisch induzierten Luftaustausch anzusprechen. Innerhalb der Ortslagen von Bischofsheim und Dörnigheim tragen einige kleinflächigere Grünbereiche durch Kaltluftproduktion zum klimatischen Ausgleich bei.

Auch im Bereich der Stadt Maintal wird die Luftbelastung als hoch bis sehr hoch eingestuft. Im Untersuchungsgebiet liegen mit dem Waldstück am Höllsee südlich von Bischofsheim und dem Waldstück östlich von Dörnigheim zwei große Gebiete, in denen Frischluft produziert wird. Letzteres ist als potenziell aktives Frischluftentstehungsgebiet in der Klimafunktionskarte Hessen abgegrenzt.

- Belastungsräume:

Das gesamte Untersuchungsgebiet ist Teil des Ballungsraums Frankfurt. Infolge dessen ist es dicht besiedelt und weist einen hohen Anteil an Flächen auf, die für Siedlung, Gewerbe und Industrie sowie Verkehr genutzt werden. In der Klimafunktionskarte Hessen sind die Siedlungsbereiche daher als „Überwärmungsräume“ oder als „Wärmeinsel Stadt“ eingestuft.

- Kaltluftentstehungsgebiete:

Kaltluftentstehungsgebiete sind Freiflächen, auf denen insbesondere in Strahlungsnächten und bei geringer Luftbewegung Kaltluft entsteht. Das Gelände im Untersuchungsraum ist überwiegend gering geneigt und weist keine Reliefformen auf, die als Leitbahnen für Kalt- oder Frischluft im Hinblick auf einen orographisch induzierten Luftaustausch von Siedlungen fungieren können. Hingegen gibt es ausreichend große, zusammenhängende Freiflächen, die als potenzielle Liefergebiete für Flurwindströmungen dienen können.

- Frischluftentstehungsgebiete:

Im Untersuchungsgebiet finden sich mehrere Waldgebiete, die als Filter für lufthygienische Belastungen dienen können und als Frischluftentstehungsgebiete fungieren.

- Luftaustauschbahnen

Im großräumigen Zusammenhang wird die klimatische Ausgleichsfunktion für die Überwärmungsräume vor allem durch die in der Klimafunktionskarte Hessen als potenziell hoch aktiv eingestufteten Ventilationsbahnen der Auenbereiche von Main und Kinzig übernommen. Innerhalb des Frankfurter Stadtgebiets ergänzt der Niederungsbereich des Riedgrabens das System der großräumigen Ventilationsbahnen. Aufgrund der geringen Reliefenergie sind darüber hinaus keine kleinräumigen Luftaustauschbahnen im Untersuchungsgebiet vorhanden.

Vorbelastung

Klimatische Vorbelastungen bestehen durch die Versiegelung und die z. T. enge Bebauung in den Siedlungsgebieten von Frankfurt, Bischofsheim, Dörnigheim und Hanau, die eine z. T. massive Überwärmung zur Folge haben. Als eine weitere Vorbelastung sind Abriegelungen der Kaltluftabflüsse in den Talauen zu nennen, wie z. B. die Straßendämme im Bereich des Braubachs oder die Querungen der Kinzig von Straßen und Bahnlinien.

Lufthygienische Vorbelastungen entstehen im Untersuchungsgebiet vor allem durch die Schadstoffimmissionen der bestehenden Verkehrswege (BAB A661, BAB A66, B 3, B 8, B 43, B 43A, B 45, L 3001, L 3195, L 3268, L 3209, L 3328) sowie der Gewerbegebiete in Bischofsheim und Dörnigheim.

#### B.3.2.3.5.2 Auswirkung auf das Schutzgut Luft und Klima

##### 1. Baubedingte Auswirkungen

- Vorübergehende Flächeninanspruchnahme erfolgt durch Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzuwegungen. Durch den Verlust an Vegetation kann die klimatische Funktion beeinträchtigt werden oder verloren gehen.
- Das Schutzgut Luft und Klima kann durch stoffliche Emissionen wie Stäube leicht beeinträchtigt werden.

##### 2. Anlagenbedingte Auswirkungen



- Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme führt zu einer kleinräumigen Veränderung des Schutzgutes Luft und Klima vor allem im Bereich des Vorhabens.

### 3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

#### **B.3.2.3.6 Auswirkungen auf Landschaft**

##### **B.3.2.3.6.1 Bestandserfassung des Schutzgutes Landschaft**

Nach der naturräumlichen Gliederung liegt das Untersuchungsgebiet in der Haupteinheit „Untermainebene“. Der Bereich unmittelbar östlich von Frankfurt zählt zur Untereinheit 232.101, dem „Frankfurt-Sachsenhäuser Mairdurchbruch“. Anschließend folgt die Untereinheit 232.200, die „Fechenheim-Steinheimer Mairniederung“.

Der Bereich unmittelbar westlich Hanau liegt in der Untereinheit 232.11, dem „Sachsenhausen-Offenbacher Rücken“. Die vorwiegend sandige Untermainebene bildet den Kern des Rhein-Main-Tieflandes. Auffällig für die Untermainebene ist das weitgehende Fehlen von Löß. Daher sind die überwiegend sandigen Böden relativ nährstoffarm. Ein verhältnismäßig großer Teil der Untermainebene ist noch mit Wald bedeckt, ohne dass indessen die Waldverteilung einen besonderen ökologischen Zeigerwert hätte, vielmehr ist sie historisch bedingt. Des der Tieflage entsprechenden günstigen Klimas wegen findet sich neben Ackerbau vor allem der Obstbau, sowie in jüngster Zeit verbreitet Sozialbrache. Es ist eine zunehmend flächenhafte Überbauung zu verzeichnen.

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum ist charakterisiert durch ein ebenes Gelände, welches zu einem großen Teil aus besiedelten Bereichen besteht. So liegt im Westen des Untersuchungsraumes das Stadtgebiet von Frankfurt, im mittleren Untersuchungsraum finden sich die besiedelten Flächen von Maintal und im Osten liegt die Stadt Hanau.

Größere Waldgebiete finden sich westlich von Bischofsheim (Fechenheimer Wald) sowie östlich von Dörnigheim (Waldgebiet Tannenhege). Die verbleibenden Offenlandbereiche sind charakterisiert durch Acker- und Grünland- sowie Brachflächen, die größtenteils durch weitere Strukturelemente wie Hecken, Gebüsche und kleinere Gehölze gegliedert werden. Prägende Fließgewässer sind der Main als

das den Raum dominierende Fließgewässer, das jedoch lediglich im Bereich Rumpenheim mit einer Schleife und in Hanau in das Untersuchungsgebiet hereinragt und ansonsten außerhalb des Untersuchungsgebietes verläuft, sowie der Braubach, die Kinzig und der Salisbach. Im Bereich Mainfeld gibt es zahlreiche größere Freizeitseen. Sichtbeziehungen sind aufgrund des ebenen Geländes und des Strukturreichtums der Landschaft selten weiträumig. Weiträumige Sichtbeziehungen bestehen insbesondere in den Offenlandbereichen südlich von Bischofsheim (u. a. Mainfeld). Im Untersuchungsgebiet wurden folgende Landschaftsbildeinheiten abgegrenzt:

- **Waldbereich zwischen Frankfurt-Bergen-Enkheim und Maintal-Bischofsheim**

Das einzige größere zusammenhängende Waldgebiet im Bereich des Planfeststellungsabschnittes 1 ist der Fechenheimer Wald. Dieser wird vor allem durch Laubwaldbestände mit vereinzelt Mischwald- bzw. Nadelwaldflächen charakterisiert. Das Waldgebiet inkludiert auch den Heinrich-Kraft-Park, der überwiegend aus Baumbestand besteht. Im östlichen Randbereich der Einheit findet sich ein größeres Stillgewässer, der Waldsee. Ebenso kann man im westlichen Randbereich Sportplätze finden. Die A66 durchzieht in Teilen den Waldbereich und bildet eine starke Vorbelastung. Sichtbeziehungen sind aufgrund der Bestandsdichte der Bäume nur begrenzt vorhanden. Selbst unter Einbeziehung der Vorbelastungen ist diesem Bereich eine sehr hohe Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie aufgrund der Bestandsdichte der Bäume eine mittlere Empfindlichkeit gegeben.

- **Main und angrenzende Offenlandbereiche zwischen Frankfurt-Fechenheim und Maintal-Dörnigheim**

Dieser Bereich ist geprägt durch den Talraum des Mains und dessen Schleife bei Rumpenheim. Angrenzend zum Main befinden sich verschiedenste Vegetationen von Offenlandbereichen über lückige Ufergehölzstrukturen bis hin zu Waldbereichen. Nördlich unmittelbar am Fließgewässer liegen allerdings auch Siedlungsstrukturen wie Bebauungen, Gewerbeflächen, Verkehrswege und Ackerflächen. Im Bereich von Bischofsheim ergeben sich ebenfalls reiche Strukturen. Dabei handelt es sich um einen Wechsel aus Grünländern, Ruderal- und Brachflächen, Ackerflächen, den eingestreuten Seen und Kleingewässern, dem Braubach und vereinzelt Gehölzstrukturen. Zu nennen ist dabei ein

größerer Laubwaldbestand südlich der Bahnlinie an dessen Ostrand der Höllsee liegt. Neben dem Höllsee findet sich ein weiterer größerer See – der Surfsee –, der Braubach sowie weitere Kleingewässer. Vorbelastungen stellen die Bahnlinie und die A 66 sowie die L 3195, die die östliche Begrenzung des Bereichs darstellt. Es ergibt sich für das Gelände insgesamt eine sehr hohe Eigenart, Vielfalt und Schönheit sowie eine hohe Empfindlichkeit.

- **Waldbereich zwischen Maintal-Dörnigheim und Hanau**

- Waldbereich mit Braubachau und Stillgewässerkette östlich Maintal-Dörnigheim

Dieser Bereich wird durch ein großes zusammenhängendes Laubwaldgebiet mit eingestreuten Nadelwaldflächen gekennzeichnet sowie durch die im Norden angrenzende Aue des Braubachs. Kleine Abschnitte des Waldes werden durch Grün- und Ruderalflächen durchzogen. Zusätzlich befinden sich mehrere Stillgewässer in diesem Bereich. Der Auengebiet wird von einer Hochspannungstrasse, der A66, der Bundesstraße L3209 sowie einer Bahnstrecke gequert. Es ergibt sich für das Gelände insgesamt eine mittlere Eigenart, Vielfalt und Schönheit sowie eine mittlere Empfindlichkeit.

- Waldbereich mit Sportanlagen westlich Hanau

Dieses zusammenhängende Waldgebiet besteht fast ausschließlich aus Laubwaldflächen. Im Süden hinter der Bahnstrecke grenzt dieses Gebiet an Sportplätze, im Norden an den Kurpark. Das Waldgebiet wird von einer Autobahn, der A66, der Bundesstraße L3209 sowie einer Bahnstrecke gequert. Es ergibt sich für das Gelände insgesamt eine mittlere Eigenart, Vielfalt und Schönheit sowie eine mittlere Empfindlichkeit.

Vorbelastung:

Im Untersuchungsgebiet befinden sich verschiedenste Quellen die Betroffenheiten des Landschaftsbildes erzeugen. Zum einen die Bahnlinie Frankfurt – Hanau sowie verschiedenste Autobahnen und Bundesstraßen.

### B.3.2.3.6.2 Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft

#### 1. Baubedingte Auswirkungen

- Vorübergehende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben sich entlang der Baustelle selbst sowie durch Flächeninanspruchnahmen für Zäune, Baumaschinen, Materiallager, Baucontainer, Bauschilder etc. im Eingriffsbereich.
- Durch die Bauarbeiten kann es zu Staubemissionen durch Fahrzeuge und Verwehung von offenem Boden kommen.
- Während der Bauphase kann eine Bodenumlagerung erfolgen, die temporär das Landschaftsbild stören kann.

## 2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme führt zu einer kleinräumigen Veränderung des Schutzgutes Landschaft.
- Anlagenbedingt kommt es zur Überformung von Landschaftsbildeinheiten und Zerschneidung von Sicht- und Wegebeziehungen.

## 3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Verlärmung der Landschaft durch den Zugverkehr

### **B.3.2.3.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter**

#### **B.3.2.3.7.1 Bestandserfassung des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter**

Die Region Frankfurt RheinMain gehört zu den Altsiedellandschaften Mitteleuropas und besitzt eine mehr als 6000-jährige Agrargeschichte, was durch zahlreiche archäologische Siedlungs- und Grabfunde belegt wird. Bereits seit dem 4. Jahrtausend v. Chr. bewohnten hier erste sesshafte Ackerbauern über längere Zeiträume feste Siedlungen und nutzten die fruchtbaren Böden des Main-Taunus-Vorlandes und der Wetterau. Während der keltischen Zeit lag im Raum Rhein-Main einer der größten bekannten Siedlungsschwerpunkte Mitteleuropas mit entsprechender kontinuierlicher Agrarnutzung. In der Periode der Landnahme durch die Römer bis Mitte des 3. Jahrhunderts n. Chr. wurde das Gebiet vor allem infrastrukturell intensiv erschlossen (Römerstraßen, Villae Rusticae). Im 5. Jahrhundert n. Chr. begann eine große Siedlungsphase, die sich kontinuierlich über das Mittelalter bis in die Gegenwart verfolgen lässt. Die meisten der heutigen Gemeinden lassen sich seitdem als ständige Niederlassungen belegen. Es kann davon ausgegangen werden, dass während des Hochmittelalters die Gemarkungen schon annähernd ihre heutigen Grenzverläufe erreicht hatten und vor allem in den

Bereichen mit fruchtbaren Böden die Feldfluren kleinparzellig und nahezu flächendeckend bewirtschaftet werden.

Die agrarische Nutzfläche erfuhr im Industriezeitalter noch einmal eine starke Veränderung durch Flurbereinigungen. Hierbei wurden die meist kleinparzellierten Gewinnfluren zugunsten größerer Parzellen umgelegt, was auch zu einer festen Trennung zwischen Ackerland und Grünland führte. Die stärkste Veränderung in der Nutzungsstruktur fand aber erst in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg statt. Noch in den Luftbildplänen von 1935 erkennt man vergleichsweise kleinparzellige Agrarflächen, zusammenhängende Grünlandbereiche in den Auengebieten sowie reich strukturierte Garten- und Streuobstgürtel um die noch relativ kleinen Siedlungen. Seit den 50er und 60er Jahren erfolgten erneute Flurbereinigungen mit Parzellenvergrößerung und Entwässerung von Feuchtgebieten, was zu einer strukturellen Verarmung der Landschaft geführt hat. Hinzu kommen bis heute der Ausbau eines engmaschigen Verkehrsnetzes und eine starke Zunahme von Siedlungsflächen.

Aufgrund der intensiven Siedlungsnutzung im Untersuchungsraum sind Zeugnisse der früheren Besiedlung in Form von Bodendenkmälern nur noch in geringem Umfang zu finden. Hingegen weisen v.a. das Stadtgebiet von Maintal und Umgebung eine Vielzahl geschützter Gebäude, Gartenanlagen oder Gesamtanlagen aus verschiedenen Bauepochen auf.

#### Vorbelastung

Die Bodendenkmäler im Untersuchungsraum werden bereits durch die bestehende Trasse tangiert bzw. in einem Fall gequert. Darüber hinaus bestehen Vorbelastungen der Kulturdenkmäler durch die von der Nutzung der bestehenden Bahnlinie sowie der im Untersuchungsraum bestehenden Bundes- und Landstraßen durch Schadstoffemissionen sowie Erschütterungen. Relevante Erschütterungsimmissionen treten dabei lediglich an den nächstgelegenen Gebäuden auf.

### B.3.2.3.7.2 Auswirkung auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

#### 1. Baubedingte Auswirkungen

- Baubedingt kann es, insbesondere durch ggf. erforderliche Abgrabungen für Baustelleneinrichtungen, Bereitstellungsflächen und Baustraßen sowie durch Bodenbelastung in Folge einer vorübergehenden Überbauung, zu einer Beeinträchtigung von archäologischen Bodendenkmälern kommen.

- Durch entstehende Erschütterungen kann bei offenliegenden archäologischen Denkmälern bzw. Fundstellen die Substanz beeinträchtigt werden.

## 2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Auch anlagebedingt kann es durch den Bau der Gleise zu einer Versiegelung und damit zu einer Unzugänglichkeit von im Erdreich befindlichen archäologischen Fundstellen kommen.
- Anlagenbedingt kann es zu visuellen Beeinträchtigungen durch die Einsehbarkeit technischer Anlagen bei einer Benachbarung technischer Elemente zu einzelnen Kulturdenkmälern und Gesamtanlagen kommen.

## 3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Durch entstehende Erschütterungen kann bei offenliegenden archäologischen Denkmälern bzw. Fundstellen die Substanz beeinträchtigt werden.

### **B.3.2.3.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Zwischen den einzelnen Komponenten des Naturhaushaltes bestehen vielfältige Wechselbeziehungen und Abhängigkeiten. So sind die vorhandenen Tier- und Pflanzenarten unter anderem immer ein Abbild der räumlich vorhandenen klimatischen Bedingungen (Schutzgut Luft und Klima), Bodenausprägungen (Schutzgut Boden) sowie Wasserverfügbarkeit (Schutzgut Wasser). Damit kann die Änderung und Betroffenheit eines Schutzgutes ebenfalls eine Veränderung bei einem anderen hervorrufen. Solche indirekten Auswirkungen wurden nachvollziehbar dargestellt und, soweit bestimmbar, im Rahmen der schutzgutbezogenen Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter berücksichtigt.

### **B.3.2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG a.F.**

Die in § 12 UVPG a.F. normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen

Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVP a.F. genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

### **B.3.2.4.1 Schutzgut Menschen**

#### **B.3.2.4.1.1 Maßnahmen**

##### **1. Betriebslärm: Aktive Maßnahmen**

- Besonders überwachtetes Gleis
- Schienenstegdämpfer
- Schallschutzwände
- Einbau von Holzschwellen von Bahnkilometer 8,660 bis 15,082

##### **2. Betriebslärm: Passive Maßnahmen**

- Schallschutzfenster

##### **3. Baulärm**

- Die Grenzwerte der Baumaschinen-Lärmverordnung (BlmSchV) sind einzuhalten.
- Verwendung geräuscharmer Baumaschinen sowie Bauverfahren

- Beschränkung der Betriebszeiten laustarker Baumaschinen
- Reduzierung des Baustellenlärms durch Bau von stationären und mobilen Lärmschutzmaßnahmen
- Bereits bei der Einrichtung, aber auch während der Durchführung der Bauarbeiten wird darauf geachtet, dass geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, möglichst weit von evtl. vorhandener Wohnbebauung entfernt platziert werden.
- Die Baustelle sowie der Baustellenverkehr, Baustellenentsorgung / Minimierung von Massenbewegungen sind räumlich und zeitlich zu optimieren (zeitliche Bündelung von lärmintensiven Arbeiten und Einschränkung der erforderlichen Nacharbeiten auf ein zeitliches Minimum und Verlegen von nächtlichen Bautätigkeiten in den Tageszeitraum).
- Vor Beginn der Baumaßnahme werden die betroffenen Anwohner über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, deren Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend informiert.
- Für die Zeit der Bautätigkeiten wird eine Ansprechstelle benannt, örtlich bekannt gegeben und deren Erreichbarkeit sichergestellt, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben.
- Sofern die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm deutlich überschritten werden, wird den betroffenen Anwohnern die Möglichkeit zur Nutzung von Ersatzwohnraum angeboten. Als Schwellenwerte für das Angebot von Ersatzwohnraum werden Beurteilungspegel ab 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts angesehen.

#### 4. Erschütterungen

- Einbau von Unterschotterungsmatten

##### B.3.2.4.1.2 Bewertung

Die Trasse verläuft insgesamt im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet, so dass notwendigerweise Siedlungsflächen entlang der bestehenden Trasse dauerhaft in Anspruch genommen werden. Es handelt sich dabei allerdings häufig um brachliegende Bahnflächen oder randlich liegende, weniger intensiv genutzte Teilflächen in Gewerbegebieten. Allgemeine oder reine Wohngebiete sind nicht



betroffen. Es werden auch einzelne Gebäude und Nebenanlagen von Privateigentümern in Anspruch genommen. Diese Gebäude müssen ersatzlos zurückgebaut werden. Die Besitzer sind zu entschädigen. Alle im Baufeld befindlichen Rückbauten sind im Bauwerksverzeichnis ausgewiesen.

Außerhalb der ausgewiesenen Siedlungsflächen (Gewerbeflächen / gemischte Bauflächen) werden entlang der Strecke in einigen Abschnitten Freiflächen und Parkanlagen mit Funktionen für die siedlungsnaher Erholung in Anspruch genommen (siedlungsnaher Freiraum). Die Inanspruchnahme beschränkt sich allerdings auf Bereiche unmittelbar entlang der bestehenden Bahntrasse, so dass die in Anspruch genommenen Flächen die siedlungsnaher Freiraumfunktion auch derzeit schon nur vorbelastet erfüllen.

Mit der Vorhabensrealisierung werden im PFA 2 bis zu 4 m hohe Lärmschutzwände realisiert. Diese Lärmschutzwände führen grundsätzlich zu Schattenwurf, der insbesondere im Bereich von Wohnbebauung zu erheblichen negativen Auswirkungen infolge von Reduzierungen der Tageslichtmenge und der Besonnung führen kann. Eine Abschätzung maximaler Schattenlängen nördlich der geplanten Lärmschutzwände ergibt allerdings, dass im PFA 2 kein Gebäude durch das Vorhaben in erheblichem Umfang zusätzlich verschattet wird.

Relevante Lärmimmissionen gehen nach Fertigstellung des Ausbaivorhabens insbesondere vom Güterverkehr und Fernbahnverkehr auf der bereits bestehenden Gleisanlage aus. Die Zusatzbelastungen durch das Vorhaben sind geringfügig, d.h. im Mittelungspegel tags und nachts kleiner als 1 dB(A). Gleichzeitig werden geeignete aktive und passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen, um zukünftig die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Damit wird im Ergebnis die derzeitige Lärmimmissionssituation entlang der gesamten Strecke verbessert.

Im Verlauf des Baubetriebs ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu rechnen. Dem entsprechend sind weitergehende Maßnahmen zum Schallschutz bzw. zur Schaffung von vorübergehendem Ersatzwohnraum zu ergreifen.

### **B.3.2.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

#### **B.3.2.4.2.1 Maßnahmen**

## 1. Allgemein

- Eine Umweltfachliche Bauüberwachung (UBü) wird das Projekt während der gesamten Bauphase begleiten.
- Artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf
- Zur Vermeidung von Trennwirkungen für Kleintiere (Reptilien, Amphibien, Kleinsäuger und wirbellose Kleintiere) werden in den Lärmschutzwänden Kleintierdurchlässe ausgestaltet.
- Ausweisung von Bautabuzonen

## 2. Fledermäuse

- Erhalt potenzieller Quartiere für Fledermäuse
- Herstellung von Gehölzstreifen als Leitstruktur und Überflughilfe

## 3. Vögel

- Herstellung von Gehölzstreifen als Leitstruktur und Überflughilfe
- Vogelschutz an den Oberleitungsmasten zur Vermeidung von Stromschlägen
- Nesthilfe für den Eisvogel

## 4. Reptilien

- Um möglichst viele Individuen aus dem Eingriffsbereich fern zu halten, wird entlang der befahrenen Trasse beidseitig ein Reptilienschutzzaun aufgestellt. Der Reptilienschutzzaun ist während der Bauphase zu erhalten, damit keine Reptilien aus dem angrenzenden Bereich in die Gefahrenbereiche einwandern können.
- Zur Vermeidung einer baubedingten Tötung und Verletzung werden Reptilien an Nachweisstandorten vor Beginn der Baumaßnahmen abgefangen. Für bessere Ergebnisse sind alle Flächen zu mähen und der vorhandene Vegetationsaufwuchs zu entfernen.
- Einrichtung und Entwicklung eines Ersatzhabitats für die Mauer- und Zauneidechse
- Optimierung von Ersatzhabitaten für Mauer- und Zauneidechsen vor Baubeginn
- Wiederherstellung von ruderalisierten Flächen als Habitat für die Mauereidechse (CEF-Maßnahme)

## 5. Biber

- Vermeidungsmaßnahmen
  - Einschränkung der Nachtarbeit
  - Aufbau eines Schutzzauns um das Baufeld
  - Aufbau eines Gitternetzes tagsüber um den Bachlauf
  - Abbau des Gitternetzes bei Nacht um den Bachlauf
  - Bibermanagement

## 6. Amphiben

- Bau von Amphibienschutzzäune

## 7. Pflanzen

- Anlage von Schutzzäunen zum Schutz von Gehölz- und Waldbeständen
- Voranbau von Eichen und Edellaubgehölzen
- Herstellung von Gehölzpflanzungen
- Herstellung von Ufervegetation und Hochstaudenfluren
- Wiederherstellung von Waldflächen
- Wiederherstellung von Wiesen
- Wiederherrichtung von voll- und teilversiegelten Flächen sowie Wiederherstellung von stark anthropogen überprägten Flächen
- Wiederherstellung von Ruderalfluren durch Sukzession
- Wiederherstellung von Gehölzen
- Wiederherstellung von Waldrand / -saum durch Sukzession
- Umbau von naturfernen Nadel- und Laubholzbeständen in naturnahe Waldbestände (Ersatzmaßnahme)
- Nutzungsverzicht in alten Laubwaldbeständen (Ersatzmaßnahme)
- Renaturierung und Strukturverbesserung Weismichs-Bach (Ersatzmaßnahme)

### B.3.2.4.2.2 Bewertung

Die Flächenversiegelung und Böschungsgestaltung durch den Ausbau der Bahntrasse um 2 neue S-Bahngleise hat in der Regel einen Vegetationsverlust zur Folge. Weitere Verluste entstehen durch den geplanten Neubau von Lärmschutz- und Stützwänden sowie durch Baustraßen, Baustreifen und Baustellungseinrichtungen. Die betroffenen Biotoptypen sind aber zumeist bereits in ihrer Funktion durch die Bahntrasse (Zerschneidungswirkung) beeinträchtigt.

Bei den anlage- und baubedingt in Anspruch genommenen Biotoptypen hoher und sehr hoher Bedeutung handelt es sich größtenteils um Wiesenbrachen und ruderale Wiesen südlich von Hohe Tanne, Waldbestände, wie Eichen-Hainbuchenwälder und bodensaure Buchenwälder östlich von Dörnigheim sowie trockene bis frische Gehölze entlang der Trasse. Sehr kleinflächig sind des Weiteren Fließgewässer und deren gewässerbegleitende Vegetationsbestände südlich von Hohe Tanne und östlich von Bischofsheim im Bereich des Surfsees sowie der Bestand eines Mager- und Halbtrockenrasens südlich der Trasse östlich von Bischofsheim betroffen.

Bei den anlage- und baubedingt in Anspruch genommenen Biotoptypen mittlerer Bedeutung handelt es sich größtenteils um Hecken- und Gebüschpflanzungen entlang des Bahndamms. In geringem Umfang werden darüber hinaus intensiv genutzte Frischwiesen, ausdauernde standortfremde Ruderalfluren sowie arten- und strukturreichen Hausgärten in Anspruch genommen. Eine erhebliche Beeinträchtigung liegt grundsätzlich vor, wenn Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung bzw. besonderer Empfindlichkeit betroffen sind. Als besonders empfindlich sind Biotopstrukturen einzustufen, die einen langen Entwicklungszeitraum benötigen und/oder auf besondere Standortbedingungen angewiesen sind. Dies sind im Untersuchungsgebiet vor allem naturnahe Wälder und Gehölze sowie Fließgewässer und ihre begleitenden Vegetationsbestände.

Durch das Vorhaben finden größere Flächenbeanspruchungen in den Waldbeständen östlich von Dörnigheim statt. In diesem Bereich werden Eichenbestände, Eichen-Hainbuchenwälder und andere naturnahe Laubholzwaldbestände durch die Rodungen sowie durch die Schaffung von neuen Waldbereiche beeinträchtigt. Der Waldanschnitt führt zu Veränderungen des Bestandsinnenklimas und der Lichtverhältnisse. Typische Waldarten werden zumindest in den Randbereichen verdrängt. Eine direkte Folge der Freistellung von Bäumen kann die Schädigung der Rinde durch die verstärkte Sonneneinstrahlung sein. Dies betrifft insbesondere süd- und westexponierte Buchenbestände.

Der direkte Flächenverlust von Vogel-Bruthabitaten in den bahnbegleitenden Gehölzen und im Dörnigheimer Wald betrifft nur ungefährdete Vogelarten, wie z. B. die Nachtigall, die sich in Hessen in einem günstigen Erhaltungszustand befinden. Wertgebende Vogelarten werden durch direkten Flächenverlust nur in geringem Umfang in Nahrungshabitaten in den genannten Bereichen betroffen. Die Beeinträchtigung von Vogellebensräumen durch Zerschneidungswirkungen wird als gering eingeschätzt, da Bahntrassen überflogen werden können. Durch die erhöhte Verkehrsdichte steigt allerdings das Risiko einer Kollision, so dass bei bestimmten Vogelarten in einem ungünstigen Erhaltungszustand (Eisvogel, Steinkauz) artspezifische Vermeidungsmaßnahmen wie die Errichtung einer Überflughilfe auf der Braubachbrücke und die Pflanzung eines bahnbegleitenden Gehölzriegels auf der Nordseite der Trasse im Mainfeld erforderlich sind.

Die hauptsächlichen Konflikte bei der Tierartengruppe der Fledermäuse werden durch den Verlust bahnbegleitender Gehölze im Maintal verursacht, die als Leitstruktur und Jagdgebiet genutzt werden. Auch für Fledermäuse steigt durch die erhöhte Verkehrsdichte das Risiko einer Kollision, so dass bei bestimmten Arten (Wasser- und Zwergfledermaus) artspezifische Vermeidungsmaßnahmen wie die Errichtung einer Überflughilfe auf der Braubachbrücke und die Pflanzung eines bahnbegleitenden Gehölzriegels auf der Nordseite der Trasse im Mainfeld erforderlich sind, wodurch gleichzeitig der vorgenannte Verlust bahnbegleitender Gehölze als Leitstruktur und Jagdgebiet ausgeglichen wird.

Von den Reptilien ist in den Offenlandbereichen des Mainfeldes vorrangig die Zauneidechse durch Lebensraumverlust betroffen, der durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Schaffung neuer Habitate im räumlichen Zusammenhang der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Mainfeld kompensiert wird. Im Bereich des Surfsees im Maintaler Mainfeld und in Ausgleichsbiotopen im Gewerbegebiet Bischofsheim stellt der unmittelbar angrenzende Bahndamm wesentliche Teile des Landlebensraumes von besonders geschützten Amphibienarten dar, der durch direkte Flächenverluste zumindest temporär betroffen ist. Auch wirbellose Tierarten sind durch den Trassenbau in erster Linie durch den direkten Biotopverlust betroffen. Die teilweise extensiv genutzten Grünlandflächen im Mainfeld und in der Braubachau stellen Habitate mehrerer gefährdeter Tagfalter- und Heuschreckenarten dar.

### **B.3.2.4.3 Schutzgut Boden**

#### **B.3.2.4.3.1 Maßnahmen**

- Schutz vor Schadverdichtungen durch Bedeckung von Böden mit einem Vlies und Aufbringung von einer schützenden Kieslage, die nach den Bauarbeiten wieder entfernt werden kann oder Auslegen von Alu-Matten (sog. Trackway Panels) sowie Vermeidung der Belastung von Böden durch Schadstoffe in der Bauphase.
- Trennung und Lagerung zwischen Ober- und Unterboden
- Weitgehende Wiederverwendung bzw. Wiedereinbau von Bodenaushub und sachgerechte Behandlung und Lagerung des Oberbodens.
- Weitgehende Nutzung bestehender Wegeverbindungen als Baustraßen und Zuwegungen sowie Nutzung von vorbelastetem Boden.
- Verwendung von Baggermatten bei Arbeiten im Bereich verdichtungsempfindlicher Böden und Lockerung von verdichteten Böden.
- im Bereich von grundwasserbeeinflussten und Auenböden, z.B. Einbringen einer tragenden Schicht über Geotextilvlies, zum Schutz vor Verdichtung, Entfernung des Fremdmaterials nach Bauabschluss
- im Zuge der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung ist der ordnungsgemäße Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen, insbesondere bei der Betankung von Baufahrzeugen sowie der Lagerung von Treib- und Schmierstoffen vorzusehen, Nutzung von Bio-Hydrauliköl
- Bei Altlasten oder schädlichen Bodenveränderungen sind diese zu bewerten und entsprechende Überwachungs- und Gegenmaßnahme zur Vermeidung einer Schadstoffverschleppung zu entwickeln.
- Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Bereiche

#### **B.3.2.4.3.2 Bewertung**

Durch die Baumaßnahme kommt es sowohl anlage- als auch baubedingt zur Umlagerung bzw. Überlagerung natürlich gewachsener Böden, so dass Bodenfunktionen i.S.d. § 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG eingeschränkt werden bzw. dauerhaft verloren gehen können. Anlagebedingt werden Böden, die nicht

anthropogen überprägt sind, auf einer Fläche von 7,68 ha in Anspruch genommen. Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung sind hierbei mit 2,88 ha betroffen. Baubedingt kommt es zu einer Flächeninanspruchnahme von 3,23 ha, wobei auf 2,27 ha Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung betroffen sind.

#### **B.3.2.4.4 Schutzgut Wasser**

##### **B.3.2.4.4.1 Maßnahmen**

- Im Zuge der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung ist der ordnungsgemäße Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen, insbesondere bei der Betankung von Baufahrzeugen sowie der Lagerung von Treib- und Schmierstoffen, vorzusehen, Nutzung von Bio-Hydrauliköl
- Zur Vermeidung von Grundwasserabsenkungen im Zuge der Baudurchführung die Errichtung der folgenden Bauwerke (EÜ Bahnsteigzugang bei Bahnkilometer 61,87, EÜen Gewölbebrücke Braubach, EÜ Bahnsteigzugang bei Bahnkilometer 63,77) in geschlossener Bauweise (wasserdichte Baugrube ohne Grundwasserabsenkung)
- Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers über die gesamte Trasse, außer im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes (WSZ III), dort Ableitung über vorhandenen Vorfluter vorgesehen
- Ersatzwasserbeschaffungskonzept zur Sicherstellung der Wasserförderung des Wasserwerkes Wilhelmsbad im Falle einer Havarie
- Minimierung des Eingriffs auf ein Minimum.

##### **B.3.2.4.4.2 Bewertung**

###### **Kapitel A Oberflächengewässer**

Potenziell relevant sind vor allem anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahmen bzw. Querungen von Gewässern sowie von Flächen mit Retentionsfunktion. Betriebsbedingte Schadstoffimmissionen treten durch das Vorhaben nicht in relevantem Umfang auf, denn es handelt sich um eine elektrifizierte Strecke. Auswirkungen auf die Gewässergüte sind damit auszuschließen.

Vom Eingriff temporär während der Bauzeit betroffen ist der Braubach, der auch Oberflächenwasserkörper im Sinne der WRRL ist. Der Braubach wird an drei Stellen

vom Vorhaben gequert. Hierzu werden zwei Gewölbebrücken (km 11,476 und 11,887) errichtet. An einer weiteren Stelle befindet sich der Braubach bereits in einer Verrohrung und verläuft damit unterhalb der Strecke (km 12,7). Baubedingt und anlagebedingt (Verschattung) können temporäre und kleinräumige Verschlechterungen einzelner Qualitätskomponenten im Oberflächenwasserkörper Braubach auftreten, da im Bereich des Braubachs direkt am und innerhalb des Gewässers gearbeitet wird. Anlagebedingt wird der Braubach im Bereich der Brückenbauwerke daher nachhaltig hydromorphologisch verändert. Die vorhandene Gewässerstrukturgüte ist allerdings gering und wird nicht dauerhaft verschlechtert. Aufgrund ihrer Kleinräumigkeit und unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen verursachen die bau- und anlagebedingten Wirkfaktoren keine nachhaltigen Verschlechterungen der Qualitätskomponenten zur Beurteilung des ökologischen Zustands/des ökologischen Potenzials sowie des chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers.

Das Verschlechterungsverbot der WRRL wird eingehalten und dem Verbesserungsgebot steht nichts entgegen. Einleitungen in Oberflächengewässer erfolgen durch die Entwässerungsanlagen und enthalten keine wassergefährdenden Stoffe. Der Phasing-Out-Verpflichtung steht damit nichts entgegen.

Die Stillgewässer im Planfeststellungsabschnitt Maintal sind künstlich entstanden und weisen keine besondere Bedeutung auf. Erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben können ausgeschlossen werden. Flächen mit hohem Retentionsvermögen sind identisch mit den gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebieten, alle übrigen Flächen haben eine untergeordnete Bedeutung für das Retentionsvermögen. Im Planfeststellungsabschnitt Maintal liegt das gesetzlich festgelegte Überschwemmungsgebiet des Mains.

Die Entwässerung von Niederschlagswässern erfolgt im Planfeststellungsabschnitt 2 Maintal teilweise über Versickerungsmulden, teilweise über Sickerbecken. Die Streckenentwässerung wurde nach DWA-W 153 bewertet. Im Ergebnis ist im Regelfall eine Versickerung über 10 cm bewachsenen Oberboden vorgesehen. Die Einleitung von Niederschlagswasser in den Braubach erfordert keine weiteren Behandlungsmaßnahmen. Erhebliche Auswirkungen auf den Braubach sind mit dem vorgesehenen Entwässerungskonzept auszuschließen.

Die für den Havariefall vorsorglich geplanten Abwehr- und Ersatzbrunnen liegen überwiegend im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 3 in Hanau. Lediglich 5



temporäre Abwehrbrunnen sind im Bereich Maintal südlich der Bahnlinie im Dörnigheim vorgesehen. Im Bereich der Stadt Maintal ist im Falle eines Betriebs der Abwehrbrunnen nach einer Havarie temporär mit einer Grundwasserabsenkung von weniger als 1,25 m zu rechnen. Nachhaltige Auswirkungen auf den Waldbestand werden nicht erwartet, da der Waldbestand im Wesentlichen niederschlagswasser- und stauwassergeprägt, nicht jedoch grundwassergeprägt ist.

### Kapitel B Grundwasser

Eine signifikante Verschlechterung des chemischen oder mengenmäßigen Zustandes des im Wirkraum liegenden Grundwasserkörpers 2470\_3202 ist nicht zu erwarten. Die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser entsprechend WHG werden nicht tangiert, sodass das Verbesserungsgebot der WRRL ebenfalls eingehalten wird. Da keine Einleitungen mit Schadstoffen erfolgt, steht auch dem Gebot der Trendumkehr nichts entgegen. Die Zielsetzungen der WRRL sind somit nicht betroffen.

#### **B.3.2.4.5 Schutzgut Luft und Klima**

##### B.3.2.4.5.1 Maßnahmen

- Durch den Baustellenverkehr kann es zu einer minimalen Luftbelastung kommen. Diese ist überwiegend auf das unmittelbare Umfeld der Bauarbeiten beschränkt.
- Einsatz von Baumaschinen und Transportfahrzeugen, die hinsichtlich der Reduzierung der Schadstoffemissionen auf dem aktuellen Stand der Technik sind.
- Neuversiegelungen werden auf die nötigen Inanspruchnahmen begrenzt.

##### B.3.2.4.5.2 Bewertung

Anlagebedingt werden entlang der Strecke abschnittsweise Waldflächen und Gehölzflächen dauerhaft in Anspruch genommen, die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktionen besitzen und aufgrund ihrer Nähe zu Siedlungsgebieten jeweils Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung darstellen. Der Schwerpunkt der Betroffenheit liegt aufgrund der gewählten Ausbauseite nördlich der bisherigen Trasse. Bahnbegleitende Gehölzbestände mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion sind mit Unterbrechungen entlang der gesamten Strecke betroffen. Geschlossene Waldflächen mit ihrem besonderen Waldklima werden anlagebedingt ausschließlich im Bereich östlich von Dörnigheim auf der Nordseite der

bestehenden Trasse betroffen. Relevante Zerschneidungseffekte bzw. Barrierewirkungen im Bereich von Luftaustauschbahnen treten in dem wenig reliefierten Gelände nicht auf.

### **B.3.2.4.6 Schutzgut Landschaft**

#### **B.3.2.4.6.1 Maßnahmen**

- Aufrechterhaltung folgender landschaftsrelevanter Wegeverbindungen:
  - Der Radweg bei ca. km 10,2 im Bereich des HP Maintal West südlich der bestehenden Strecke 3660 wird im Zuge der vorhandenen Kreisstraße 985 weiterhin mit überführt. Nördlich der geplanten Ausbautrasse werden die dort verlaufenden Radwege im Zuge der Verlegung der Bruno-Dreßler-Straße aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.
  - Die Radwegeverbindung bei ca. km 10,95 wird durch das neu geplante Überführungsbauwerk im Zuge der Dörnigheimer Straße aufrechterhalten
  - Die Radwegverbindung im Zuge der L 3159 bleibt erhalten
  - Der Radweg bei km 12,36 parallel nördlich der Ausbaustrecke im Bereich Philip-Reis-Str. bleibt erhalten; südlich der vorhandenen Strecke 3660 bleibt der Verlauf des Radweges unbeeinträchtigt
  - In Lage des rückgebauten Bahnübergangs Buchenheege bei km 14,6 wird zur Aufrechterhaltung der Verbindungsfunktion eine Rad- und Gehwegbrücke (Fußgängerüberführung) errichtet, um die Querungsmöglichkeit über die Bahnlinie weiterhin zu erhalten
- Landschafts- bzw. stadtbildgerechte Gestaltung der Lärmschutzwände
- Entwicklung oder Wiederherstellung von Biotopen mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild
- Anlage aufwertender Landschaftselemente: Einzelbäume, Baumgruppen, Baumreihen, Gebüsche, Hecken, Waldränder

#### **B.3.2.4.6.2 Bewertung**

Landschaftlich liegt das Vorhaben in Bereichen, die innerhalb des Ballungsraums Rhein-Main eine besondere Bedeutung haben. Durch die Verbreiterung der Trasse und die Anlage von Damm- und Einschnittsböschungen kommt es zum anlagebedingten Verlust von gliedernden Strukturelementen in den betroffenen Landschaftsbildeinheiten. Aufgrund der Vorbelastungen durch die bestehende Bahnlinie sowie in der Nähe liegende viel befahrene Hauptstraßen und Hochspannungsleitungen sowie Gewerbegebiete kommt es durch das Vorhaben jedoch nicht zu schwerwiegenden Störungen weiträumiger Sichtbeziehungen. Auch eine erhebliche Neuverlärmung von erholungsrelevanten Ruhezeiten kann ausgeschlossen werden, da es infolge des Vorhabens nur zu geringfügigen Zunahmen der Lärmimmissionspegel am Tag kommt. Die Zerschneidung von erholungsrelevanten Rad- und Wanderwegen kann trotz der baubedingten Betroffenheit verschiedener Radwege vollständig vermieden werden.

#### **B.3.2.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

##### **B.3.2.4.7.1 Maßnahmen**

- Keine Maßnahmen geplant

##### **B.3.2.4.7.2 Bewertung**

Durch anlagebedingten Verlust sind zwei ehemalige Streckenwärterhäuser betroffen, die als Kulturdenkmal nach § 2 Abs. 1 HDSchG eingestuft sind. Da es sich aber bei dem genannten Kulturdenkmal um einen Bahnhof handelt, sind visuelle Effekte durch Gleisanlagen weder als Vor- noch als Neubelastung zu werten, sondern stehen in enger Verbindung mit der eigentlichen Funktion des Gebäudes. Somit sind keine relevanten Beeinträchtigungen zu konstatieren. Östlich von Dörnigheim sind im Bereich der Trasse liegende Bodendenkmäler, bei denen es sich um Hügelgräber, Flachgräber und Siedlungsreste handelt, betroffen.

#### **B.3.2.5 Zusammenfassung**

Das Vorhaben ist mit dauerhaften und temporären Flächeninanspruchnahmen verbunden, welche den Verlust von Fläche, Böden und Biotopen zur Folge haben und sich auch auf andere Schutzgüter teilweise negativ auswirken, sowie mit Veränderungen des Landschaftsbildes, z. B. durch den Bau von Lärmschutzwänden. Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen verbleiben erhebliche

Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter, für die eine naturschutzrechtliche Kompensation erbracht werden muss, welche im Landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt und festgelegt wird. Mit Umsetzung dieser Maßnahmen werden die verbleibenden Auswirkungen kompensiert.

Unter Beachtung aller Aspekte und unter Berücksichtigung der in den voranstehenden Kapiteln aufgezeigten und im Landschaftspflegerischen Begleitplan konkretisierten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen verbleiben durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen für die Schutzgüter Mensch, insbesondere der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

#### B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

##### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Gemäß der Anlage zu § 1 Abs. 1 Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nr. 22 BSWAG gehört die Nordmainische S-Bahn als Bestandteil des Großknotens Frankfurt zum vordringlichen Bedarf. Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist gemäß § 1 Abs. 2 BSWAG für die Planfeststellung nach § 18 AEG bindend. Mithin besteht für das Vorhaben eine Planrechtfertigung.

Gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 BSWAG liegt der Bau der Nordmainischen S-Bahn als Vorhaben, für das der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt, im überragenden öffentlichen Interesse.

##### **B.4.2 Abschnittsbildung**

Die Vorhabenträgerin hat die Planung in mehrere Planungsabschnitte aufgeteilt und für jeden einzelnen Abschnitt beim Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung eines Verfahrens nach § 18 AEG beantragt.

Die Vorhabenträgerin hat sich für eine Unterteilung des Projekts in 3 Planfeststellungsabschnitte entschieden. Maßgeblich für die Grenzen zwischen den Planfeststellungsabschnitten waren die betroffenen Städte und Gemeinden.

Der Planfeststellungsabschnitt 1 betrifft die kreisfreie Stadt Frankfurt am Main, der Planfeststellungsabschnitt 2 betrifft den Landkreis Main-Kinzig-Kreis und dort

insbesondere die Stadt Maintal. Der Planfeststellungsabschnitt 3 betrifft den Landkreis Main-Kinzig-Kreis und dort insbesondere die Stadt Hanau.

Der gesamte Planfeststellungsbereich befindet sich ausschließlich im Land Hessen, Regierungsbezirk Darmstadt.

Die Bildung mehrerer Planungsabschnitte ist bei Vorhaben nach § 18 AEG üblich und rechtlich nicht zu beanstanden. Die Abgrenzung wurde auf die Grenzen zwischen den Gebietskörperschaften als auch nach verfahrenstechnischen Gesichtspunkten ausgerichtet. Dadurch bleibt die Beteiligung der verschiedenen Behörden und Gemeinden in einem überschaubaren Rahmen. Die Behörden und Gemeinden können so ihre Aufgaben sachgerecht wahrnehmen.

Ferner wird durch die Abschnittsbildung der Umfang der Planfeststellungsunterlagen räumlich und sachlich begrenzt, so dass sich auch die privat Betroffenen effektiver einen Überblick über das Vorhaben verschaffen und ihre jeweilige Betroffenheit besser beurteilen können.

Schließlich erleichtert die Abschnittsbildung auch die sachgerechte Durchführung von Erörterungsterminen.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt durch die Abschnittsbildung nicht ein. Die Betroffenen können bei fristgerechter Einwendung in dem Verfahren für den Abschnitt, durch den sie betroffen werden, ihre Rechte uneingeschränkt geltend machen, auch soweit die Gesamtplanung des Vorhabens in Frage steht.

Eine eigenständige Verkehrsfunktion des Planungsabschnitts ist im Eisenbahnrecht nicht erforderlich.

Die anhand dieses Maßstabs durchgeführte Abschnittsbildung ist in diesem Vorhaben ebenso wie im Planfeststellungsabschnitt 1 nicht zu beanstanden.

### **B.4.3 Variantenentscheidung**

Das antragsgegenständliche Vorhaben hat eine Vielzahl von Maßnahmen zum Gegenstand; bezüglich einiger Maßnahmen hat die Vorhabenträgerin Variantenuntersuchungen vorgenommen.

#### Fußgängerüberführung „Buchenheege“

Die Stadt Maintal fordert in ihrer Stellungnahme vom 16.11.2018 an der neuen Fußgängerüberführung „Buchenheege“ km 14,607 die Ergänzung, dass die neue

Rad-Direktverbindung Frankfurt/Maintal/Hanau durch die südliche Rampe in der Form Unterführungsprofil „Tunnel“ angedacht ist.

Die Vorhabenträgerin lehnt die Umsetzung dieser Forderung ab. Der mit der Vorhabenträgerin abgestimmte Verlauf sehe vor, die Böschung zu umfahren oder eine alternative Route durch den Wald zu entwickeln. Ein Unterführungsprofil sei lediglich im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung für den Radschnellweg vorgeschlagen. Eine planerische Berücksichtigung einer neuen Variante durch die Vorhabenträgerin sei nicht vorgesehen, da die Planung des Regionalverbandes nicht finalisiert sei.

Eine besondere Rücksichtnahme auf planerische Belange anderer Rechtsträger (notwendige Folgemaßnahmen) setzt voraus, dass diese bereits umgesetzt oder wenigstens kurz vor ihrer Umsetzung stehen. Nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde ist dies noch nicht erfolgt – insbesondere vor dem Stichtag der Offenlage der Planunterlagen. Die Schaffung eines Radweges ist also nicht Bestandteil des Vorhabens, sodass die Planfeststellungsbehörde die Forderung als nicht gerechtfertigt ansieht.

#### Rückbau des Bahnübergangs Eichenheege

Der Bahnübergang Eichenheege ist eine wichtige Verbindung zwischen den Ortsteilen Dörnigheim Nord und Süd. Daher hatte die Vorhabenträgerin bei dem Rückbau einen angemessenen Ersatz insbesondere hinsichtlich der Fußgänger und Radfahrer zu planen. Dieser Aufgabe ist sie mit dem Personentunnel am Haltepunkt Maintal Ost aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachgekommen. Eventuell längere Wege sind nicht unzumutbar. Auch zur Bauzeit wird die Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen nicht abreißen. Diese Vorgehensweise wurde mit der Stadt Maintal abgestimmt. Verbleibende (kurzzeitige) Beeinträchtigungen sind zur Realisierung des Vorhabens unumgänglich und müssen hingenommen werden.

#### Personentunnel am Haltepunkt Maintal Ost und West

Die Vorhabenträgerin hat die verschiedenen Varianten in Betracht gezogen und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde rechtsfehlerfrei geplant.

Insbesondere entsprechen die Maße den aktuellen gesetzlichen und technischen Vorgaben. Maßnahmen zum Schutze der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen, Radfahrern und Fußgängern wurden umgesetzt. Auf eine darüberhinausgehende Breite oder Höhe des Personentunnels besteht kein

Anspruch. In Abwägung mit der Wirtschaftlichkeit und den durch den Platz notwendigen Rechtsbeeinträchtigungen wie Grundinanspruchnahme und Grundwasserbenutzungen ist die geplanten Varianten nicht zu beanstanden.

Die Forderung der Stadt Maintal nach einer lichten Höhe von 3,00 m statt der vorgesehenen 2,50 m und einer Breite von 4,00 m statt 3,0 m ist daher nicht zu entsprechen.

#### Lärmschutz

Hinsichtlich des Lärmschutzes hat die Vorhabenträgerin in der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 12.3d) ausführliche Varianten dargestellt. Die Entscheidungen begegnen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Die Ergebnisse entsprechen den rechtlichen Vorgaben, bewältigen die Konflikte im Ausgleich mit den Kosten und Individualinteressen (insbesondere der Anwohner). Die detaillierte Auseinandersetzung mit dem Schallschutzkonzept der Vorhabenträgerin erfolgt in Kapitel B.4.10.

#### **B.4.4 Raumordnung und Landesplanung**

Das Vorhaben ist im Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010 im Ziel Z5.1-9 als Ziel festgelegt. Die geplanten Maßnahmen gehören zu den Maßnahmen zur betrieblichen Verbesserung bzw. des Ausbaus des S-Bahn-Netzes. Auf der gegenwärtig vorhandenen zweigleisigen Strecke 3660 ist bisher kein S-Bahnverkehr im 15 min Takt realisierbar, da bereits heute die Strecke durch Fern-, Güter- und Regionalverkehr hoch belastet ist. Damit es bei den zu erwartenden Verkehrszuwächsen nicht zu weiteren Kapazitätsengpässen kommt, gibt es definierte schieneninfrastrukturelle Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit des gesamten Rhein-Main-Raumes für die Zukunft sicherstellen sollen. Der Bau der Nordmainischen S-Bahn ist eine dieser Maßnahmen, die zu einer nachhaltigen Verbesserung von Qualität und Kapazität der Zulaufstrecken des S-Bahn-Knotens Frankfurt führen sollen.

Die Vorhabenträgerin hat entsprechend diesen Zielen detaillierte Zugzahlenprognosen vorgelegt.

## **B.4.5 Wasserhaushalt**

### **B.4.5.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen**

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse werden in Kapitel A.3.1 unter Maßgabe der Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin gemäß § 8 ff. WHG antragsgemäß erteilt. Der Umfang der Maßnahmen ist den festgestellten Planunterlagen zu entnehmen.

Die Untere Wasserbehörde des Main-Kinzig-Kreises hat ihr Benehmen zu den verschiedenen wasserrechtlichen Erlaubnistatbeständen erteilt. Zudem wurde das Benehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde hergestellt.

#### Bauzeitliche Grundwasserentnahme / Einleitung

Der Vorhabenträgerin konnte für die bauzeitliche Wasserhaltung, Grundwasserentnahme und Einleitung in Gewässer gemäß § 19, §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5, 11 Abs. 1 und 13, 48 WHG die Erlaubnis erteilt werden. Der Umfang der Bauwasserhaltung ist insbesondere in Anlage 10.6.0.1, Kapitel 5.3 (Maßnahmen zwischen Bau-km 60,069 bis Bau-km 66,493) ausgeführt. Im Streckenabschnitt km 63,665 bis km 63,885 ist eine geschlossene Wasserhaltung zur Durchführung der Bodenaustauscharbeiten für den Streckenbau geplant.

Das aus den Baugruben geförderte Restwasser wird antragsgemäß bevorzugt in vorhandene Vorfluter abgeleitet. Die Einleitungen erfolgen nicht über die Aufnahmefähigkeit von Gräben und Bächen hinaus.

#### Streckenentwässerung

Der Vorhabenträgerin konnte gemäß § 19, §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 11 Abs. 1 und 13, 48, 57 WHG die Erlaubnis erteilt werden, zur Entwässerung der Strecke inklusive der Bauwerke das anfallende Niederschlagswasser insbesondere über Randgräben, Mulden oder Sickerbecken zu versickern und insbesondere im Wasserschutzgebiet durch Ableitung, da weder schädliche Gewässerverunreinigungen zu erwarten sind, die nicht durch Nebenbestimmungen vermeidbar oder ausgleichbar wären, noch andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften der Erlaubnis entgegenstehen. Die besondere Schutzbedürftigkeit des Wasserschutzgebietes wurde beachtet.

Der Umfang der Maßnahmen ergibt sich aus Anlage 10.



Die Nebenbestimmung Nr. 1 bezieht sich auf das DWA Merkblatt 153. Die Vorhabenträgerin führt im Hinblick auf den Häusergraben aus, dass eine Bewertung nicht notwendig ist, denn es erfolge keine Versickerung, sondern eine Einleitung in einen Schacht. Da es sich jedoch bei dem Häusergraben trotz teilweiser Verrohrung um ein Gewässer handelt und auch weitere Einleitungen anderer Träger vorhanden sind, wurde die Nebenbestimmung erlassen.

#### Temporäre Offenlegung von Grundwasser

Der Vorhabenträgerin konnte für die temporäre Offenlegung von Grundwasser im Wasserschutzgebiet Zone IIIA gemäß § 19, §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5, 11 Abs. 1 und 13, 48 WHG die Erlaubnis erteilt werden. Zur Durchführung der Arbeiten wird Grundwasser auf jeweils einer Fläche von knapp 2.000 m<sup>2</sup> über einen Zeitraum von mehreren Tagen bis zu maximal 3 Wochen offengelegt.

#### Einbauten in Grundwasser

Der Vorhabenträgerin konnte gemäß § 19, §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 11 Abs. 1 und 13, 48 WHG die Erlaubnis erteilt werden, dauerhafte Einbauten in das Grundwasser vorzunehmen. Für die Darstellung der einzelnen Maßnahmen wird auf Anlage 12.6.0.1 Kapitel 5.2 verwiesen.

Gemäß § 48 Abs. 1 Satz 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist. Die Voraussetzungen zur Erteilung der Erlaubnis liegen vor.

Insbesondere durch den Bahnsteigzugang zum Hp Maintal West wird es aufgrund der insgesamt nur als gering anzusehenden Abmessungen des Bauwerks und den geringen Durchlässigkeiten voraussichtlich nur zu einem geringen Aufstau kommen. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Grundwasserströmung ist daher unwahrscheinlich.

Die voraussichtlichen Pfahlgründungen der EÜen Gewölbebrücke Braubach (km 62,89 und 63,30) sperren den Grundwasserleiter nur punktuell ab, sodass auch hier nicht mit einer Veränderung der Grundwasserverhältnisse zu rechnen ist.

Der Bahnsteigzugang Hp Maintal Ost (km 63,77) verläuft in etwa senkrecht zur Strömungsrichtung und stellt ein Strömungshindernis dar. Wegen der geringen Abmessung des Bauwerks ist eine nachhaltige Beeinträchtigung der Grundwasserströmung nicht zu erwarten.

Dies gilt auch für die zur Baugrundverbesserung notwendigen zementverfestigten Rüttelstopfsäulen unter den neuen Gleisen im Bereich von km 61,700 bis km 62,170.

Die Auflagen dienen dem Gewässerschutz und der Vorsorge gegen schädliche Einwirkungen auf das Gewässer. Sie beruhen auf § 13 WHG.

#### Grundwassermessstellen

Die Errichtung der in Anlage 12.6.10c, S. 19 f. bezeichneten Grundwassermessstellen stellt eine Maßnahme dar, die die Erlaubnis nach § 19, §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1, 11 Abs. 1 und 13, 48 WHG und der Ausnahme von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung bedarf. Zudem werden acht Messstellen der Stadt Maintal zurückgebaut.

Weitere Erwägungen im Hinblick auf das Wasserschutzgebiet sind dem Kapitel B.4.5.2 zu entnehmen.

#### Hinweis

Die erteilten Erlaubnisse sind nach § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.

### **B.4.5.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Die Belange von Wasserwirtschaft und Gewässerschutz werden gewahrt. Unter Beachtung der Nebenbestimmungen und Zusagen werden durch das Vorhaben nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaft und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses vermieden sowie die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts erhalten. Damit finden die in § 5 WHG normierten allgemeinen Sorgfaltspflichten sowie die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung nach § 6 WHG in diesem Vorhaben hinreichend Bedeutung.

#### **B.4.5.2.1 Besondere Maßnahmen**

##### Maßnahmen in oder an oberirdischen Gewässern / Gewässerrandstreifen

Die Maßnahmen in oder an oberirdischen Gewässern werden gemäß § 38 Abs. 5 WHG i.V.m. § 22 Abs. 1, 23 Abs. 3 HWG zugelassen. Hierbei handelt es sich insbesondere um

- EÜ Gewölbebrücke Braubach, km 11,476
- EÜ Gewölbebrücke Braubach und SÜ Braubach, km 11,87

- Durchlass Braubach im Bereich Philipp-Reis-Straße innerhalb der Ortslage von Maintal, Bahn-km 12,7
- Durchlass, Graben, km 13,635
- Durchlass Schneidlache, km 15,084.

Daneben ist auch der Gewässerrand des Surfsees von einer Baustelleneinrichtungsfläche betroffen.

Die Genehmigungen zu Anlagen in oder an oberirdischen Gewässern werden im Benehmen mit der Unteren Wasserbehörde erteilt. Die Voraussetzungen des § 22 HWG liegen vor. Für die Befreiung nach § 38 Abs. 5 WHG und § 23 Abs. 3 HWG liegen die erforderlichen überwiegenden Gründe des Wohls der Allgemeinheit in Form des öffentlichen Interesses an der überregionalen Bedeutung des Vorhabens vor. Die Nebenbestimmungen unter A.4.1 Zif. 17 und 18 dienen dem Schutz der von der Ausnahmegenehmigung betroffenen Flächen.

#### Maßnahmen Munitionsdepot Münster

Innerhalb des ehemaligen Munitionsdepots Münster mit einer Fläche von rd. 12 ha sieht das Maßnahmenkonzept eine Wiederaufforstung sowie Erhaltung bzw. Entwicklung von Grünland und Heideflächen vor. Teil der Maßnahme sind auch Gewässermaßnahmen (E(M)6, E(M)7, E(M)8) am Weismichsbach. Die Untere Wasserbehörde stimmt der Maßnahme wegen der Lage in der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes Bernbach-Niedermittlau, Brunnen Bernbach, nicht zu. Etwaige Bauarbeiten gefährdeten den Brunnen und die öffentliche Wasserversorgung, wenn es zu Trübungen und Verunreinigungen komme. Die Schutzgebietsverordnung verbiete Baumaßnahmen.

Bei der Maßnahme handelt es sich um ein Ökokonto des Bundesforstes bzw. der BIMA, § 16 HeNatG. Die Vorhabenträgerin verwendet die Ökokontopunkte, um ihre öffentlich-rechtlichen Kompensationsverpflichtungen mit befreiender Wirkung auf den Ökokontoinhaber zu übertragen.

Die Maßnahmen, die Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist, und die Gewässermaßnahme, die durch Bundesforst/BIMA durchgeführt wird, sind nicht deckungsgleich. Die Gewässermaßnahme ist nur insoweit Antragsgegenstand, als sie als Ökokonto/Kompensationsmaßnahme verwendet wird. Im Kern ist die Gewässermaßnahme ein „Vorhaben“ von Bundesforst/BIMA, das unabhängig vom hier entschiedenen Vorhaben als eigene Maßnahme betrieben wird.

Mithin ist nicht über die wasserrechtliche Zulässigkeit dieser Maßnahme zu entscheiden.

Im Übrigen hat die Obere Wasserbehörde keine Bedenken geäußert, die Maßnahme wird zudem mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt. Diese kann eine Ausnahme gemäß § 6 der Verordnung über das Wasserschutzgebiet – wenn sie notwendig ist – erteilen.

#### Überschwemmungsgebiet

Das Überschwemmungsgebiet des Mains befindet sich auf der Südseite der Bahnstrecke. Die Nordseite, auf der der Ausbau stattfindet, ist nicht betroffen. Daher wird kein Retentionsraum vermindert.

Das Überschwemmungsgebiet des Surfsees wird randlich durch eine Baustelleneinrichtungsfläche beansprucht, ein dauerhafter Retentionsraumverlust ist damit nicht verbunden. Die mit den beantragten Baustelleneinrichtungsflächen verbundene Nutzung ist im Rahmen der Konzentrationswirkung nach § 78a Abs. 2 WHG zugelassen.

#### Trinkwassergewinnungsanlage – Wasserwerk III in Hanau-Wilhelmsbad

Die beiden neuen Gleise verlaufen ab dem Übergang vom Planfeststellungsabschnitt 2 zum Planfeststellungsabschnitt 3 direkt durch ein bestehendes Wasserschutzgebiet. Während im Planfeststellungsabschnitt 2 die Zone III des Wasserschutzgebietes berührt ist, verläuft die geplante Strecke in Abschnitt 3 in unmittelbarer Nähe zu den Förderbrunnen des Wasserwerkes III (Wilhelmsbad) der Stadtwerke Hanau. Die Förderung aus diesen Brunnen stellt einen wichtigen Bestandteil der öffentlichen Wasserversorgung für die Bevölkerung der Stadt Hanau dar.

Wegen der herausragenden Bedeutung der öffentlichen Wasserversorgung für das Allgemeinwohl und der im Havariefall hohen Schadensfolge müssen für das festgestellte Vorhaben ggf. erforderliche Grundwasserbenutzungen zur Gefahrbeseitigung geregelt sein.

Da sich die möglichen Auswirkungen einer Havarie auf die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 auswirken können, hat die Vorhabenträgerin richtigerweise Planunterlagen vorgelegt, die für beide Abschnitte Bedeutung haben und Festlegungen treffen (z.B. das Messkonzept, das Grundwassermodell, die Gefährdungsabschätzung und der Maßnahmenkatalog). Die in diesem Bescheid

festgestellten Rechtswirkungen gelten jedoch ausschließlich für den Planfeststellungsabschnitt 2.

Die Vorhabenträgerin hat den Planunterlagen eine Gefährdungsabschätzung (Anlage 12.6.10.5a) beigefügt, die bauzeitliche und durch den Betrieb entstehende Gefahren berücksichtigt. Danach ist eine Gefährdung des Grundwassers bei Unfällen /Havarien insbesondere bei Gütertransporten und ggf. dadurch verursachter Schadstoffeinträge in das Grundwasser grundsätzlich möglich.

Um diese Gefahr zu minimieren, sollen die neuen Gleise im Bereich des Wasserschutzgebietes abgedichtet werden. Im Falle des Eintrages größerer Schadstoffmengen in das Grundwasser sollen innerhalb von 30 Tagen Brunnen errichtet und betrieben werden (=Abwehrbrunnen), durch die die Schadstoffe von den bestehenden Förderbrunnen abgehalten werden. Durch eine Havarie nicht mehr nutzbare Trinkwassermengen sollen durch Erhöhung der Förderung von anderen Brunnen ersetzt werden.

Wenn die Förderbrunnen nicht ausreichen würden, müssten bereits vor Inbetriebnahme der Gleise zusätzliche Brunnen zur Sicherstellung der Wasserversorgung eingerichtet werden (=Ersatzbrunnen). Entsprechend der Planunterlagen und der Einschätzung der Oberen Wasserbehörde ist im Planfeststellungsabschnitt kein Ersatzbrunnen zu errichten. Es ist nicht auszuschließen ist, dass sich dieser Sachverhalt nach Überarbeitung des Grundwassermodells und künftiger Fördermengenerhöhungen ändert.

Die Entnahme von Grundwasser (im Havariefall) stellt eine zulassungspflichtige Gewässerbenutzung dar (§§ 9 Abs. 1 Nr. 5, 8 Abs. 1 WHG).

Zur fachlichen Beurteilung, welche Wassermengen im Havariefall zu fördern wären, wie viele Abwehr- und Ersatzbrunnen benötigt werden und wo diese niederzubringen sind, sind umfangreiche Kenntnisse der hydrogeologischen Gegebenheiten erforderlich.

Diese für die Erstellung des Grundwassermodells notwendigen Kenntnisse und Daten sind für den relevanten Bereich noch nicht in ausreichender Qualität und Menge vorhanden. Ein ausreichend prognosefähiges Grundwassermodell, mit dem die verschiedenen Gefährdungsszenarien abgebildet werden können und das die Entscheidungsgrundlage für das konkrete Vorgehen im Havariefall bildet, liegt daher noch nicht vor.

Um den für die wasserrechtliche Erlaubnis notwendigen Nachweis zu führen, dass unbeherrschbare negative Auswirkungen auf die öffentliche Wasserversorgung im Fall einer Havarie zu verhindern sind, muss die Genauigkeit des Grundwassermodells weiter erhöht werden. Den Planunterlagen ist eine vorläufige Fassung der Numerischen 3-D Grundwasser- Transportmodellierung beigelegt, die eine Abschätzung zur Gefahrenvermeidung und zur Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems ermöglicht. Auf Grundlage dieser Fassung des Grundwassermodells und der den Planunterlagen beigelegten gutachterlichen Aussagen (insbesondere dem Ersatzwasserbeschaffungskonzept, Anlage 12.13.1a-neu) ist davon auszugehen, dass die wasserrechtliche Erlaubnis zur Grundwasserentnahme im Havariefall und zur Errichtung von Abwehrbrunnen grundsätzlich genehmigungsfähig ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die wasserfachlichen Belange wie auf die übrigen Betroffenheiten, insbesondere den Naturschutz.

Zulassung von Befreiungen nach § 52 Abs. 1, S. 2 und 3 WHG von den in § 3 der Anordnung zum Schutze der Trinkwassergewinnungsanlage – Wasserwerk III in Hanau-Wilhelmsbad – der Stadt Hanau vom 13. Januar 1970 (StAnz. Nr. 10, S. 537 ff.) genannten Verboten

Der Vorhabenträgerin konnten die Ausnahmen erteilt werden, im Benehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde (Stellungnahmen vom 6. Juni 2014, 24. September 2014, 25. August 2017, 11. November 2018 und 15. Mai 2020).

Zur Durchführung der Arbeiten wird Grundwasser auf jeweils einer Fläche von knapp 2.000 m<sup>2</sup> über einen Zeitraum von mehreren Tagen bis zu maximal 3 Wochen offengelegt.

#### **B.4.5.2.2 Begründungen der allg. Nebenbestimmungen unter A.4.1**

Die Nebenbestimmungen Zif. 1-3 dienen der Sicherstellung einer ausreichenden öffentlichen Wasserversorgung zu jeder Zeit. Erst wenn ein prognosefähiges Grundwassermodell erstellt wurde und die darauf aufbauende wasserrechtliche Erlaubnis für eine Grundwasserentnahme im Havariefall und die erforderliche Errichtung von Abwehrbrunnen vorliegt, kann eine Inbetriebnahme der beantragten S-Bahnstrecke erfolgen.

Die Nebenbestimmung Zif. 4 ist zur Betrachtung von Einwirkungen grundwasserstauer Bauwerke im Untergrund und damit zur Bewertung

hinsichtlich der von Norden zuströmenden Grundwassermengen bzw. damit des Grundwasserdargebotes in einer kumulierenden Betrachtung erforderlich. Die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis erfolgt erst, wenn der Umfang der Maßnahmen bestimmbar ist.

Die Nebenbestimmungen Zif. 5 und 6 stellen sicher, dass vor Beantragung der Erlaubnisse für Grundwasserentnahmen aus den Abwehrbrunnen die dazu unabdingbar erforderliche prognosefähige Grundwassermodellierung rechtzeitig vorgelegt wird.

Die in den Nebenbestimmungen Zif. 7 und 8, 12 und 13 geforderten Daten und Messungen sind zur Plausibilitätsprüfung der Daten des Grundwassermodells erforderlich.

Die Nebenbestimmung Zif. 9 stellt die Durchführung der im Messkonzept dargestellten Maßnahmen für die Optimierung der Numerischen Grundwassermodellierung und für die Erteilung der später erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis sicher. Der Änderung der Ablesezeiträume hat die Vorhabenträgerin zugestimmt.

Die Nebenbestimmung Zif. 10 zielt darauf, dass nach Durchführung der im Messkonzept dargestellten Maßnahmen weitere Messungen erforderlich werden können.

Die Nebenbestimmung Zif. 11 dient der Bewertung eines Einflusses der beantragten Maßnahmen auf das Grundwasser. Daher ist es erforderlich, nicht nur die Sachlage hinsichtlich des Grundwasserdargebotes und -fließverhaltens, sondern auch hinsichtlich der Grundwasserqualität bzw. chemischen Inhaltsstoffe zu kennen.

Die Nebenbestimmung Zif. 14 trägt der Thematik der Abwehrbrunnen Rechnung. Ob die von der Vorhabenträgerin aufgrund der 90-Tage-Linie festgelegten Vorbehaltsflächen ausreichend sind, ist wegen der fehlenden Ergebnisse aus dem noch ausstehenden prognosefähigen Grundwassermodell noch ungeklärt. Daher ist es geboten, die Vorbehaltsflächen auf die gesamten Flurstücke auszudehnen. Dies sichert auch eine gewisse Flexibilität zur Wahl des bestmöglichen Standortes für die Abwehrbrunnen. Die Genehmigung der Förderung von Grundwasser im Havariefall ist damit nicht verbunden (vgl. Nebenbestimmung Zif. 1).

Die Nebenbestimmung Zif. 15 trifft Vorsorge dafür, dass Gefahren vom Grundwasser und von der Wasserversorgung abgehalten werden.

Die Nebenbestimmung Zif. 16 beruht auf der fehlenden Prognosefähigkeit des Grundwassermodells. Aus diesem Umstand kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Erfordernis der Verwendung von Förder- als Abwehrbrunnen sowie ggf. von Ersatzwasserbrunnen eintritt. Hinzu kommt, dass der Wasserversorger im laufenden Verfahren neue und ergänzende Informationen zu Fördermengen gegeben hat.

## **B.4.6 Naturschutz und Landespflege**

### **B.4.6.1 Zulassung des Eingriffs nach § 17 i. V. m. § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie § 7 Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG)**

Bezüglich des HeNatG und der in § 65 HeNatG enthaltenen Übergangsvorschrift hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 27.06.2023, Zeichen: I.NI-MI-F-N, gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt erklärt, dass das zuvor geltende Recht Anwendung finden soll, vgl. § 65 S. 1 HeNatG; Form und Frist des § 65 S. 3 HeNatG wurden gewahrt.

Das Ausbauvorhaben stellt aufgrund der in § 14 Abs. 1 BNatSchG genannten Merkmale einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der gem. § 17 i.V.m. § 15 BNatSchG einer Zulassung bedarf. Das Vorhaben führt unter anderem durch anlage- und baubedingte Flächenbeanspruchung für zusätzliche Gleisanlagen sowie insbesondere durch die Errichtung von Schallschutzwänden zu einer Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, infolgedessen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie das Landschaftsbild beeinträchtigt werden.

Außerdem wurde für den Abschnitt Maintal ein Ersatzwasserkonzept erstellt.

Die Benutzung der festgestellten Vorbehaltsflächen für Abwehrbrunnen im Abschnitt Maintal ist aufgrund der unsicheren Prognoselage noch nicht genehmigt. Insofern führt die Ersatzwasserbeschaffung derzeit zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung des Naturhaushalts nach § 14 Abs. 1 BNatSchG.

Die Vorhabenträgerin hat den Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 2.978.100 Wertpunkten (WP). Für die Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe wurden neben den eingriffsnahen Rekultivierungsmaßnahmen auch eine trassenferne Ersatzmaßnahmen ausgewiesen.



### Maßnahmen im Vorhabenbereich

- Bei den Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich um die artenschutzrechtlich bedingte vorgezogene Herstellung von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse (CEF-Maßnahme) und die Herstellung von Gehölzstreifen als Überflughilfe zur Vermeidung von Kollisionen der Fledermäuse und Vögel mit dem Zugverkehr. Die Pflanzung der Gehölzstreifen als Überflughilfe wird nach Abschluss der Tiefbaumaßnahmen bzw. Herstellung der Böschungen fertiggestellt.
- Angrenzend an die Bahnanlage wird innerhalb des Dörnigheimer Waldes auch die Anlage von Wald auf Böschungen bei ausreichendem Abstand zu der Bahnanlage vorgesehen. Hierbei sowie bei der Herstellung von Ufervegetation im Bereich von verlegten bzw. veränderten Gewässern und Gräben handelt es sich um Ersatzmaßnahmen.
- Zur Neugestaltung und Wiederherstellung des Landschaftsbildes wird vorrangig die Anlage von Gehölzen und Landschaftsrasen im Bereich der Bahnanlage auf Böschungen und Restflächen zwischen Bahnanlage und Nebeneinrichtungen bzw. Straßen vorgesehen. In geringem Umfang werden bei entsprechender Größe der Böschungen auf diesen auch Gehölzpflanzungen unter Einhaltung der vorgegebenen Mindestabstände von 6 m zu der Gleisachse vorgesehen (siehe Richtlinie 882.0220 der DB, 2007). Auf den beidseits des Gleiskörpers befindlichen Böschungen, Gräben und Nebenflächen werden grundsätzlich Gestaltungsmaßnahmen in Form von Rasenansaat durchgeführt. Auf Teilflächen findet auch eine Gehölzanpflanzung statt und an einer Haltestelle werden drei Hochstämme gepflanzt
- Die Wiederherstellungsmaßnahmen werden auf den baubedingt beanspruchten Flächen durchgeführt. Ziel der Wiederherstellung ist die Herstellung des Ausgangszustandes. Die temporär beanspruchten Bauflächen (BE) werden je nach Bestand / Nutzung, Lage und Größe wieder aufgeforstet bzw. mit Gehölzen bepflanzt, mit Wiesenkräutermischung eingesät oder der Sukzession überlassen. Bei nicht versiegelten Flächen, die wieder als Acker oder vergleichbar genutzt werden sollen, wird der Boden gelockert und die natürlichen Bodenfunktionen wiederhergestellt. In geringem Umfang findet ein Rückbau statt, wo die versiegelte Fläche als solches nicht mehr genutzt werden kann. Entlang der Waldflächen werden schmale, bis 5 m

breite Bauflächen über Sukzession zu einem Saum als Bestandteil des Waldrandes entwickelt und tragen so zu einem natürlichen gestuften Waldrand bei.

#### Maßnahmen auf der Liegenschaft Bernbach

Im Bereich der Liegenschaft Bernbach werden aus dem vorhandenen Maßnahmenpool die Maßnahmentypen Waldumbau, Revitalisierung / Renaturierung von Fließgewässern sowie die Wiederherstellung von Magerrasen für die Kompensation in dem Planfeststellungsabschnitt Maintal herangezogen. Damit werden die in diesem Abschnitt entstandenen Flächenverluste von Wald und Offenland sowie die entsprechenden Habitatverluste für die Fauna, wie z.B. Zauneidechse, kompensiert werden.

Ebenso dient die Renaturierung der Fließgewässer der mit dem Ausbau der Bahnstrecke einhergehenden Beeinträchtigungen des Braubachs. Weiterhin wird der Nutzungsverzicht in einem alten Buchen-Eichenbestand herangezogen und dient der Kompensation des Lebensraumverlustes in alten Laubwaldbeständen. Bei den Waldumbauflächen handelt es sich um Nadelholz- oder Roteichenbestände, die in einem oder zwei Schritten durch Anpflanzung von heimischen standorttypischen Laubbäumen oder durch Voranbau in Laubwald umgewandelt werden sollen. Bei den Fließgewässern sollen Verrohrungen, Verbauungen und Durchlässe zurück gebaut oder durchgängig gestaltet werden.

Die Wiederherstellung von Magerrasen bzw. Zechsteinheide soll in dem Bereich mit vorhandener Magerrasenflora unter Kiefernaufwuchs und Verbuschung durchgeführt werden, da hier in einem Schritt die Gehölze entnommen werden können und sich kurzfristig, d. h. innerhalb von drei Vegetationsperioden, eine typische Magerrasenvegetation wiedereinstellt.

#### Maßnahmen Munitionsdepot Münster

Innerhalb des ehemaligen Munitionsdepots Münster mit einer Fläche von rd. 12 ha, sieht das Maßnahmenkonzept eine Wiederaufforstung sowie Erhaltung bzw. Entwicklung von Grünland und Heideflächen vor. Im Nordosten der Gesamtfläche soll innerhalb der geplanten Aufforstungsflächen eine Teilfläche als Ersatzaufforstung für den Planfeststellungsabschnitt Maintal verwendet werden. Die Aufforstung soll entsprechend den Standortverhältnissen (überwiegend staunass bis wechselfeucht) mit Stieleiche und in den weniger stark vom Grundwasser beeinflussten Teilen mit Traubeneiche erfolgen.

Aufgrund der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen konnte im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde und unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen der Eingriff gem. § 17 BNatSchG zugelassen werden. Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, somit kann der naturschutzrechtliche Eingriff gemäß § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG innerhalb der Konzentrationswirkung zugelassen werden.

#### **B.4.6.2 Zulassung der Nutzung von gemäß § 30 BNatSchG geschützten Biotopen**

Innerhalb des Planungsabschnittes befinden sich außerdem mehrere gemäß § 30 BNatSchG pauschalgeschützte Biotope wie z. B. eine Trockenrasenflächen oder Schilfröhricht und nährstoffreiche Feuchtwiesen. Aufgrund der Planung kommt es zu Flächenverlusten bzw. zu einem Verlust von wertgebenden Vegetationen. Im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde kann eine Ausnahme innerhalb der Konzentrationswirkung gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG ausgesprochen werden, da die Beeinträchtigungen von der Vorhabenträgerin eins zu eins ausgeglichen werden.

#### **B.4.6.3 Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung „Stadt Maintal“**

Der Ausbau der Nordmainischen S-Bahn im Abschnitt Maintal wird teilweise im Landschaftsgebiet „Stadt Maintal“ durchgeführt. Dies ist gemäß § 4 Abs. 1 Nr.4 der Schutzgebietsverordnung des betroffenen Landschaftsschutzgebietes vom 16. August 2011 (St.Anz S. 1122) nur mit Genehmigung zulässig. Gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG kann die erforderliche Genehmigung mittels Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde durch eine andere Rechtsvorschrift zugelassen werden. Dies wurde innerhalb des Anhörungsverfahrens erreicht, sodass eine Genehmigung vor allen aus Gründen des Gemeinwohls nach § 6 Abs. 1 und 2 der Landschaftsschutzgebietsverordnung innerhalb der Konzentrationswirkung erteilt werden kann.

## **B.4.7 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)**

### **B.4.7.1 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)**

- Flora Fauna Habitat-Gebiet „Waldstück westlich Bischofsheim“

Eine Betroffenheit des Flora Fauna Habitat-Gebiets kann sowohl unmittelbar als auch mittelbar ausgeschlossen werden. Die vorhabenbedingten Wirkungen sind nicht geeignet, die Schutzgegenstände des Gebietes „Waldstück westlich Bischofsheim“ (Nr. 5818-304) sowie der umliegenden Gebiete zu beeinträchtigen. Eine FFH-Verträglichkeitsstudie im Sinne des § 34 BNatSchG bzw. eine Ausnahmegenehmigung ist daher nicht erforderlich.

- Vogelschutzgebiet „Main bei Mühlheim und NSG Rumpenheim und Bürgeler Kiesgruben“

Eine Betroffenheit des Vogelschutzgebietes kann sowohl unmittelbar als auch mittelbar ausgeschlossen werden. Die vorhabenbedingten Wirkungen sind nicht geeignet, die Schutzgegenstände des Gebietes „Main bei Mühlheim und NSG Rumpenheim und Bürgeler Kiesgruben“ (Nr. 5818-401) sowie der umliegenden Gebiete zu beeinträchtigen. Eine FFH-Verträglichkeitsstudie im Sinne des § 34 BNatSchG bzw. eine Ausnahmegenehmigung ist daher nicht erforderlich.

### **B.4.7.2 Naturschutzgebiete**

Eine Betroffenheit des Naturschutzgebietes kann sowohl unmittelbar als auch mittelbar ausgeschlossen werden. Die vorhabenbedingten Wirkungen sind nicht geeignet, die Schutzgegenstände des Gebietes „Rumpenheim und Bürgeler Kiesgruben“ sowie der umliegenden Gebiete zu beeinträchtigen. Auf eine Ausnahmegenehmigung kann aufgrund dessen verzichtet werden.

### **B.4.7.3 Landschaftsschutzgebiete**

Der Ausbau der Nordmainischen S-Bahn im Abschnitt Maintal ist teilweise im Landschaftsschutzgebiete „Stadt Maintal“ geplant und gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung über das oben genannte Landschaftsschutzgebiet vom 12. Mai 2010, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Oktober 2017 nur mit Genehmigung zulässig. Das gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG erforderliche Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde wurde hergestellt. Die Voraussetzungen einer

Ausnahme sind sowohl durch das überwiegende Gemeinwohl als auch durch den Regionalplan/ Regionalen Flächennutzungsplan 2010, in dem das vorhandene Vorhaben aufgenommen ist, vorhanden. Die landschaftsschutzrechtliche Genehmigung wird nach § 6 Abs. 2 Nr. 2 der Landschaftsschutzgebietsverordnung erteilt.

#### **B.4.8 Artenschutz**

Von dem Vorhaben sind europäische Vogelarten und nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Arten betroffen.

Für diese kann festgestellt werden, dass eine Auslösung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die planungsrelevanten Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsplanung für alle geprüften und nachgewiesenen Arten nicht zu erwarten ist (Haselmaus, Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien, sowie Insekten). Angesichts der Größe des Projektes und der Vielzahl der betroffenen naturschutzfachlichen Belange wird eine Umweltfachliche Bauüberwachung festgesetzt (siehe Kapitel A 4.2). Diese kann bei unvorhergesehenen Entwicklungen und maßgeblichen Abweichungen von der eingereichten Planung frühzeitig eingreifen und das weitere Vorgehen mit der Oberen Naturschutzbehörde abstimmen. Denn nur auf diese Weise kann eine Bauabwicklung unter Einhaltung der naturschutzrechtlichen Auflagen gewährleistet werden. Außerdem wird in § 44 Abs. 5 BNatSchG klargestellt, dass das Verbot nach Abs. 1 Nummer 1 nicht vorliegt, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen artenschutzrechtlichen Maßnahme beeinträchtigt werden, sodass im vorliegenden Fall eine artenschutzrechtliche Ausnahme für den Abfang der Zauneidechse entbehrlich ist.

Die artenschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens sind somit erfüllt. Aufgrund dessen muss für keine der geprüften Arten eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden.

#### **B.4.9 Umweltfachliche Baubegleitung**

Die unter Punkt A 4.2 verfügte Einsetzung einer umweltfachlichen Bauüberwachung hat ihren Grund in der Komplexität des hier antragsgegenständlichen Vorhabens, was sich an der Vielzahl der durchzuführenden Baumaßnahmen festmachen lässt. Hinzu kommt die unmittelbare Nähe des Vorhabens zur Wohnbebauung und zum Trinkwasserschutzgebiet.

Beim Bau von Bahnanlagen werden zum Schutz der Umwelt regelmäßig Schutz-, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen festgesetzt, die bei ordnungsgemäßer Durchführung Schäden von der Bevölkerung sowie der belebten und unbelebten Umwelt abwehren. Gerade größere Baumaßnahmen erweisen sich hinsichtlich der durchzuführenden Maßnahmen und der zeitlichen Abläufe sowie der beteiligten Personen, Firmen und Gewerke als so komplex, dass eine genehmigungskonforme Realisierung nur durch eine ergänzende, umweltorientierte Steuerung, die Umweltfachliche Bauüberwachung, gewährleistet werden kann. Das trifft auf das hier antragsgegenständliche Vorhaben zu. Seine Komplexität erfordert es, durch eine besondere Bauüberwachung sicherzustellen, dass sämtliche einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften beachtet und eingehalten werden, dass die von der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Anwohner realisiert werden, dass Zusagen der Vorhabenträgerin vollumfänglich umgesetzt werden und dass den in diesem Beschluss verfügten naturschutzfachlichen Nebenbestimmungen Folge geleistet wird.

#### **B.4.10 Immissionsschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes, Erschütterungsschutzes sowie des Schutzes vor sonstigen Immissionen vereinbar.

Durch die in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen und durch die Zusagen der Vorhabenträgerin zum Immissionsschutz ist sichergestellt, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Immissionen auf die schutzbedürftigen Gebiete sowie wie möglich vermieden werden (§ 50 BImSchG).

##### **B.4.10.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

###### Rechtliche Grundlagen

Die Zulässigkeit eines planfeststellungsrelevanten Vorhabens entscheidet sich auch an den sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelastigungen. Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens 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 solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem

Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Das Errichten und Betreiben von Baustellen beurteilt sich nach § 22 Abs. 1 BImSchG. Hiernach wird vom Anlagenbetreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert werden sollen, und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken sind (§ 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG).

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 09.09.1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG fort gilt, konkretisiert. Die AVV-Baulärm legt außerdem – ausgehend von dem vom Normgeber für erforderlich gehaltenen Schutzniveau – differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeitraum bestimmte Immissionsrichtwerte (vgl. Ziffer 3.1.1) fest. Bei Einhaltung dieser Immissionswerte kann von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden. Von den Werten der Ziffer 3.1.1 sind im Einzelfall Abweichungen denkbar, etwa wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall wegen einer bereits vorhandenen Lärmvorbelastung ausnahmsweise als geringer anzusehen ist als es in den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm zum Ausdruck kommt.

Geräte und Maschinen dürfen darüber hinaus nur entsprechend den Vorschriften des § 7 Satz 1 der 32. BImSchV betrieben werden. Nach § 7 Abs. 1 Satz 1 der 32. BImSchV dürfen in bestimmten Gebieten (z.B. Wohngebieten) bestimmte Geräte und Maschinen nach dem Anhang dieser Verordnung an Sonn- und Feiertagen ganztägig sowie an Werktagen in der Zeit von 20:00 Uhr bis 07:00 Uhr nicht betrieben werden, andere Geräte nach dem Anhang an Werktagen auch in der Zeit von 07:00 Uhr bis 09:00 Uhr, von 13:00 Uhr bis 15:00 Uhr und von 17:00 Uhr bis 20:00 Uhr nicht. Für Bundesfernstraßen und Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes gilt die Einschränkung der Betriebsdauer gemäß § 7 Satz 2 der 32. BImSchV zwar nicht, diese Ausnahmeregelung bezieht sich jedoch anerkanntermaßen nur auf den Betrieb der Schienenwege und nicht auf den Bau der Schienenwege. Zu den Baumaschinen gehören auch die auf der Baustelle betriebenen sowie die auf den Baustraßen verkehrenden Kraftfahrzeuge (Nr. 2.2 der AVV Baulärm), nicht dagegen der

Baustellenverkehr auf den öffentlichen Straßen. Die Nutzung der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen erfolgt vielmehr im Rahmen des Gemeingebrauches und bedarf keiner gesonderten Beurteilung im Zuge der Planfeststellung. Dies gilt auch dann, wenn durch den zusätzlichen LKW-Verkehr der Schwerlastanteil auf einzelnen Verkehrswegen vorübergehend ansteigt, da auch eine solche intensive Nutzung der straßenrechtlichen Widmung entspricht.

### Schalltechnische Untersuchung

Zur Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschemissionen sowie gegebenenfalls zur Dimensionierung von erforderlichen Schallschutzmaßnahmen hat die Vorhabenträgerin die „Schalltechnische Untersuchung – Baulärm“ (Anlage 12.9c) erstellen lassen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die aus Sicht des Schallschutzes relevanten Bautätigkeiten untersucht. Die zu erwartenden Beurteilungspegel wurden mit den Immissionsrichtwerten gemäß der AVV Baulärm verglichen.

Die schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb beschränkt sich auf die voraussichtlich lärmintensivsten Baumaßnahmen. Hierzu wurden sogenannte „Lastfälle“ definiert, in denen für den Bahnbau typische Arbeitsgänge in einem repräsentativen Zeitraum zusammengefasst werden. Sofern verschiedene Lastfälle im direkten zeitlichen Zusammenhang mit weiteren Lastfällen im näheren Umfeld stehen, wurden diese Tätigkeiten gemeinsam erfasst.

In der schalltechnischen Untersuchung werden statische und dynamische Baubetriebsbereiche unterschieden. Als statische Baubetriebsbereiche werden ortsfeste Baustellenbereiche verstanden. Im vorliegenden Fall werden Über- bzw. Unterführungen, Brücken und Kreuzungsbauwerke als solche angesehen. Aus Sicht des Schallimmissionsschutzes vor Einwirkungen aus dem Baubetrieb sind diejenigen Bauaktivitäten von Bedeutung, bei denen geräuschintensive Geräte in der Nähe von schutzbedürftiger Bebauung zum Einsatz kommen. Darüber hinaus sind nächtliche Arbeiten auf Grund der deutlich höheren Immissionsempfindlichkeit kritisch zu betrachten.

Unter dynamischen Baubetriebsbereichen werden wandernde Baumaßnahmen, also räumlich fortschreitende Quellen verstanden. Im vorliegenden Fall sind vier Kategorien von lärmintensiven Arbeiten zu betrachten. Zum einen handelt es sich um den Neubau der Mittelbahnsteige sowie die Gründungsarbeiten der Ingenieurbauwerke. Zudem erfolgen Verbauarbeiten, die zur Sicherung des Bestands



vorgenommen werden müssen. Zur Errichtung der neuen Gleise der Strecke 3685 werden zudem Gleisbauarbeiten erforderlich. Als dynamischer Baubetriebsbereich ist weiterhin die Gründung der Lärmschutzwände zu untersuchen. Zuletzt werden die Rammrohrgründungen zur Herstellung der Fundamente der Oberleitungsmasten ebenfalls als dynamischer Baubetriebsbereich betrachtet.

Grundlage der schalltechnischen Betrachtungen zum Baubetrieb ist die Erstellung eines digitalen Schallquellen- und Ausbreitungsmodells. Hierfür wurden die unter Emissionsgesichtspunkten besonders kritischen Phasen der Baumaßnahme zu Lastfällen zusammengefasst. Für diese verschiedenen Lastfälle wurden an einem repräsentativen, beispielhaften Modell Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt. Untersucht wurden dabei solche Bauaktivitäten, die kritische Geräuscheinwirkungen erwarten lassen. Im Modell erfolgte die Abbildung der Emissionsvorgänge durch Flächenschallquellen. Als geometrische Ausdehnung einer solchen Quelle wurden die für den jeweiligen Lastfall typischen Ausmaße der Baufläche berücksichtigt.

Die schalltechnische Untersuchung gibt – auch wenn genaue Angaben zu den während der Bauarbeiten einzusetzenden Maschinen und Geräten sowie zur Dauer der Baumaßnahmen erst mit Vergabe der Arbeiten explizit gemacht werden können – Aufschluss darüber, in welchen Bereichen es zu Immissionskonflikten kommen kann und kommen wird.

Die schalltechnische Untersuchung führt zu dem Ergebnis, dass vor allem bei Gründungsarbeiten, aber auch bei dynamischen Arbeiten mit deutlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte im Nahbereich zu rechnen ist. Trotz Optimierung der Bauvorgänge durch die Vorhabenträgerin können die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm unter Berücksichtigung der Vorbelastung in allen Lastfällen zum Teil großflächig nicht eingehalten werden.

Dass die vorgenannten Überschreitungen unter Berücksichtigung von Vorbelastungen ermittelt wurden, ist nicht zu beanstanden. Dass sich eine bestehende Vorbelastung z.B. aus Verkehrslärm schutzmindernd auswirken kann, ist in der Rechtsprechung des BVerwG anerkannt. Daher darf wegen der im Einwirkungsbereich der Baustelle vorhandenen tatsächlichen Vorbelastung durch Verkehrslärm die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle abweichend von den maßgeblichen Immissionsrichtwerten nach der AVV Baulärm bestimmt werden. Das hat die Vorhabenträgerin hier getan und die Immissionswerte der AVV Baulärm je

nach der Intensität der Vorbelastung um 2,5 bis 15,0 dB(A) erhöht. Normative Regelungen zum Verfahren der Berücksichtigung der tatsächlichen Vorbelastung existieren nicht. Auch die Rechtsprechung hat bislang keine Kriterien hierzu entwickelt. In der fachgutachterlichen Praxis kommen drei Ansätze in Betracht. Ansatz 1 setzt die Zumutbarkeitsschwelle mit der bestehenden Vorbelastung des Gebietes gleich, wobei auch eine Mittelwertbildung zulässig ist. Beim Ansatz 2 wird die Zumutbarkeitsschwelle durch Abzug von 3 dB(A) von der bestehenden Vorbelastung ermittelt. Der dritte Ansatz berechnet die Zumutbarkeitsschwelle durch Vornahme eines Zuschlags auf die Immissionsrichtwerte. In der schalltechnischen Untersuchung zum Vorhaben wurde die Vorbelastung nach dem Ansatz 3 bestimmt und Korrekturwerte (Zuschläge) von 2,5 dB(A) bis 15,0 dB(A) zur Anwendung gebracht. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt dies eine maßvolle Abbildung der vorhandenen Umgebungslärsituation dar.

#### Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung von Baulärmeinwirkungen

Zur Konfliktvermeidung bzw. -minimierung sieht die Vorhabenträgerin folgende Maßnahmen vor:

1. Die Vorhabenträgerin wird geräuscharme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik wählen (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG), soweit dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zumutbar ist. Die Vorhabenträgerin wird die mit der Bauausführung beauftragten Firmen hierzu verpflichten.
2. Bei der Einrichtung und dem Betrieb der Baustelle wird die Vorhabenträgerin darauf achten, dass geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, möglichst weit von evtl. vorhandener Wohnbebauung entfernt platziert werden.
3. Soweit möglich werden Arbeiten von dem Nacht- in den Tagzeitraum verlegt.
4. Errichtung von temporären Lärmschutzwänden in den von der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht (dort S. 78f.) benannten Bereichen.
5. Ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen.

6. Sollten über einen längeren Zeitraum andauernde geräuschintensive nächtliche Bauarbeiten zu erwarten sein, so dass in nahegelegenen Gebäuden mit Wohnnutzungen die Aufenthaltsqualität in den Wohn- und Schlafräumen so weit eingeschränkt ist, dass den betroffenen Anwohnern ein Aufenthalt während des besonders schutzwürdigen Nachtzeitraums nicht mehr zuzumuten ist, insbesondere ein gesunder Nachtschlaf nicht mehr möglich ist, wird die Vorhabenträgerin den betroffenen Anwohnern nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses Ersatzwohnraum für den kritischen Zeitraum anbieten. Als sachgerecht wird dabei von der Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der Dauer der Baumaßnahme und aufgrund der Bausubstanz der angrenzenden Wohngebäude ein Schwellenwert von  $L_r > 60 \text{ dB(A)}$  angesehen.
7. Baubegleitendes Monitoring zur Emissionsüberwachung.

#### Entschädigungsansprüche

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche für unzumutbare Beeinträchtigungen durch Baulärm ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG. Hiernach haben Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen (§ 22a AEG), was im Kapitel A.4.4.2.3 erfolgt ist.

Der Entschädigungsanspruch als Ausgleichsanspruch für baulärmbedingte Beeinträchtigungen greift in Fällen der unzumutbaren Beeinträchtigung. Insoweit bedurfte es der Festlegung von Kriterien, an denen die Zumutbarkeit bzw. Unzumutbarkeit der durch Bauarbeiten verursachten Geräusche in der Nachbarschaft festzumachen ist.

Für die Verlärmung von schutzbedürftigen Innenräumen praktisch bewährt hat sich das Abstellen auf zulässige Innenschallpegel, die aus der 24. BImSchV abgeleitet werden können. Demnach werden als Zumutbarkeitsschwelle für schutzbedürftige Räume hier folgende Beurteilungspegel (nachfolgend Innengeräuschpegel genannt) herangezogen:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber  $40 \text{ dB(A)}$ ,

- gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) tagsüber 45 dB(A),
- Schlafräume nachts 30 dB(A).

Auf der Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung Überschreitungen der o.g. Innengeräuschpegel von 40 dB(A), 45 dB(A) bzw. 30 dB(A) ebenfalls nicht zu erwarten sind. Diese Außengeräuschpegel können daher gleichermaßen den Maßstab für die Zumutbarkeit von baubedingten Beeinträchtigungen in Innenräumen und somit für einen Entschädigungsanspruch bilden. Die Außengeräuschpegel betragen entsprechend der vorgenannten pauschalierenden Annahmen in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Raumgeometrien sowie dem jeweiligen Verhältnis zwischen Wand- und Fensterfläche:

- ca. 67 dB(A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- ca. 72 dB(A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume),
- ca. 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Bei Überschreitung der vorgenannten Geräuschpegel sind nachteilige Wirkungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hinsichtlich der Verlärmung von Innenräumen gebietsunabhängig anzunehmen. Daher hat die Vorhabenträgerin bei Nichteinhaltung den Eigentümern für jeden Tag der Überschreitung eine Entschädigung zu zahlen.

Die lärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung kann allerdings dann nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlung entschädigt werden, wenn sie die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Das ist bei Nichteinhaltung der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen über einen längeren Zeitraum der Fall. Ab diesen Werten hat die Vorhabenträgerin den von Baulärm Betroffenen Ersatzwohn- bzw. -schlafraum bereit zu stellen.

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen), welche durch passive Maßnahmen nicht geschützt werden können, löst unmittelbar die Überschreitung des jeweils nach

der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagesrichtwertes einen Entschädigungsanspruch aus. Dabei ist der Zeitraum möglicher Entschädigungsleistungen auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen zu dienen bestimmt sind. Eine Nutzung zu Wohnzwecken entfällt damit regelmäßig.

Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sind Eigentümer und gewerbliche Mieter, die auf ihr Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb verweisen können (Art. 14 GG). Wohnraummieter und andere, lediglich obligatorisch berechnigte private Nutzer, wie etwa im Haushalt des Eigentümers lebende Familienangehörige, sind nicht anspruchsberechtigt. Denn ausschlaggebend für das Bestehen eines Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ist, dass eine zum Schutz der Rechte des Betroffenen erforderliche Schutzvorkehrung im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG wegen Untunlichkeit oder Unvereinbarkeit mit dem Planvorhaben unterbleibt. Dies setzt u.a. die Betroffenheit in eigenen Rechten voraus. Gestützt auf die von ihnen genutzten Räumlichkeiten können hier Wohnraummieter und sonstige lediglich obligatorisch berechnigte private Nutzer – im Gegensatz zu Eigentümern und gewerblichen Mietern – „nur“ auf ihr Nutzungsrecht an diesen Räumlichkeiten verwiesen werden.

Die Höhe der Entschädigung – über die Anspruchsberechtigte und Vorhabenträgerin grundsätzlich Einigung erzielen sollten – ist auszurichten an der Dauer und dem Ausmaß der Baulärmbeeinträchtigung. Als Maßstab ist bei Hotels, Ladengeschäften und anderen gewerblich genutzten Immobilien der Ertragsausfall bzw. die Ertragsminderung anzusetzen. Bei Wohnraum ist als Maßstab die prozentuale Mietminderung nach Maßgabe der zivilgerichtlichen Rechtsprechung zur Mietminderung bei Baulärm anzusetzen. Es ist sicherzustellen, dass alle Nachteile, die auf einer Überschreitung der o.g. Werte beruhen, ausgeglichen werden.

Kommt eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht zustande, obliegt ihre Festsetzung der nach Landesrecht zuständigen Behörde in einem gesonderten Entschädigungsverfahren.

Weiterer Festsetzungen zum Entschädigungsanspruch, wie etwa Modalitäten der Ermittlung, Auszahlung etc. bedurfte es nicht. Das Planfeststellungsverfahren bietet von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen.

Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des Entschädigungsverfahrens zu treffen. Das gilt umso mehr, da es sich – wie im vorliegenden Fall – um eine Entschädigung für bauzeitliche, also vorübergehende Beeinträchtigungen handelt. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend nach Abschluss der Baumaßnahme festgestellt werden können, wie etwa die Anzahl der Tage mit Überschreitungen der Beurteilungspegel, die Höhe der ermittelten Überschreitungen auch unter Berücksichtigung möglicher Ersatzrauminanspruchnahme oder gegebenenfalls zusätzlich vorhandener passiver Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorsorgeanspruch nach 16. BImSchV für den zukünftigen Verkehrslärm, die u.U. bereits während der Bauphase umgesetzt sind und insoweit Schutzwirkung entfalten.

#### Ersatzwohnraum

Besonders zu betrachten sind die Belange des Baulärmschutzes in den Fällen, in denen selbst nach Auferlegung konkreter Schutzvorkehrungen gemäß den Bestimmungen der AVV Baulärm die verbleibenden Beeinträchtigungen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Das Rechtsgut der Gesundheit ist von besonderer Schutzwürdigkeit, wie sich schon aus seiner grundrechtlichen Verankerung ergibt. Weil Baulärm lediglich vorübergehend besteht, ist daraus indes nicht abzuleiten, dass Schutzvorkehrungen zwingend so zu dimensionieren sind, dass eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung immer ausgeschlossen ist.

Gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen, die etwa zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen o.ä. führen könnten, sind grundsätzlich erst bei lang andauernden Beeinträchtigungen zu erwarten. Im Interesse für die Betroffenen wird aber auch hier angenommen, dass die in der Rechtsprechung bisher nur für (dauerhaften) Verkehrslärm entwickelten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung auch für (vorübergehenden) Baulärm herangezogen werden können. Da insofern ausschließlich Wohn- bzw. Schlafräume betroffen sind, erscheint es als weitere Pauschalierung zudem zweckmäßig und ausreichend, hier ebenfalls nur gebietsunabhängige Schwellenwerte anzusetzen.

Vor diesem Hintergrund steht den betroffenen Bewohnern ab Überschreitung der Außengeräuschpegel von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen bzw. 70 dB(A) tagsüber

vor Wohnräumen an zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Tagen grundsätzlich ein Anspruch auf Ersatzwohnraum zu. Ein höheres Schutzniveau hält die Planfeststellungsbehörde bei besonderen Personengruppen, wie z.B. chronisch kranke Menschen, Schwangere oder Schichtarbeiter für angebracht, da diese wegen ihrer besonderen Merkmale, etwa der Vorerkrankungen oder der besonderen Lebensumstände als lärmempfindlicher einzustufen sind. Insoweit war daher für den Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzraum tagsüber bereits der Schwellenwert von mehr als 60 dB(A) zugrunde zu legen.

Auf Kosten der Vorhabenträgerin können Betroffene demnach z.B. einen Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen. Die Vorhabenträgerin hat die Notwendigkeit einer Ersatzraumbereitstellung jeweils anhand der ihr auferlegten detaillierten Baulärmprognosen quartalsweise zu ermitteln und die Betroffenen – wie verfügt – zu informieren. Sie hat mit den Betroffenen rechtzeitig in Verhandlung über die weitere Vorgehensweise zu treten (auch im Zusammenhang mit sonstigen Entschädigungsansprüchen), um die Details zur Umsetzung der konkreten Inanspruchnahme abzustimmen und zu vereinbaren.

#### **B.4.10.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Schallschutzkonzept sowie die Festsetzungen zum passiven Schallschutz stellen sicher, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche aus dem Schienenverkehr hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

##### Rechtsgrundlage

Den gesetzlichen Rahmen für Schallschutzmaßnahmen bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 bis 43 BImSchG sowie die aufgrund des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene 16. BImSchV.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderungen von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Wann eine Änderung von Eisenbahnen wesentlich ist, lässt sich nach den Kriterien des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV beurteilen. Das hier antragsgegenständliche Vorhaben hat die bauliche Erweiterung des bestehenden Schienenweges um zwei weitere Gleise zum Gegenstand, so dass

aus immissionsschutzrechtlicher Sicht eine wesentliche Änderung des Schienenweges im vorgenannten Sinne gegeben ist und die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV einzuhalten sind. Bei Überschreitung der Grenzwerte besteht Anspruch auf Schallschutz. Die Höhe der einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte ist abhängig vom jeweiligen Beurteilungszeitraum (Tag: 6 Uhr bis 22 Uhr bzw. Nacht: 22 Uhr bis 6 Uhr) und von der Art der baulichen Nutzung der Siedlungsflächen und baulichen Anlagen (vgl. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV). Zur Beurteilung der schädlichen Einwirkungen aus dem Eisenbahnbetrieb, die durch das Vorhaben Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, hervorgerufen werden, ist durch einen anerkannten schalltechnischen Sachverständigen eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden.

Anwendbarkeit von § 3 in Verbindung mit Anlage 2 16. BImSchV a.F. sowie der Schall 03 (1990)

Das Schallschutzkonzept beruht auf einer Berechnung der Beurteilungspegel für Schienenwege nach § 3 i. V. m. Anlage 2 der 16. BImSchV a.F. bzw. der Schall 03 (1990).

Gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 16. BImSchV ist für Abschnitte von Vorhaben, für die bis zum 31.12.2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, § 3 i.V.m. Anlage 2 in der bis zum 31.12.2014 geltenden Fassung (16. BImSchV a.F.) weiter anzuwenden. Die Anlage 2 hat die Berechnung des Beurteilungspegels bei Schienenwegen zum Gegenstand. Ergänzend ist die Richtlinie der Deutschen Bundesbahn Schall 03 (1990) zu berücksichtigen.

Die Auslegung des Plans wurde für die Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, im April 2014 bekannt gemacht. Im vorliegenden Fall ist auf den Zeitpunkt der Bekanntmachung der ersten Auslegung abzustellen, mithin auf den April 2014, nicht hingegen auf den Zeitpunkt der Bekanntmachung einer Planänderung, weil es sich jeweils nicht um wesentliche, die Identität des Vorhabens berührende Planänderungen gehandelt hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2022, Az.: 7 A 9.21, juris-Rn. 26). Somit ist für das Verfahren § 3 i.V.m. Anlage 2 der 16. BImSchV a.F. anzuwenden. In seinem Urteil vom 23.11.2022 führt das BVerwG aus, dass nach der in § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV enthaltenen Übergangsregelung eine noch auf Basis der alten Rechtslage erzielte Auslegungsreife des Plans erhalten bleiben soll und der dafür getätigte Aufwand nicht nachträglich entwertet werden soll.



Diesem Zweck entspreche es, dass eine bereits vor dem Stichtag vorgenommene Auslegungsbekanntmachung nur dann durch spätere Änderungen der Planunterlagen im Planfeststellungsverfahren überholt und somit neues Recht anwendbar wird, wenn die Änderungen derart gewichtig seien, dass sie eine erneute öffentliche Auslegung des Plans gemäß § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG erforderlich machen. Das sei, wie § 73 Abs. 8 VwVfG verdeutliche, nicht bei jeder Planänderung der Fall. Eines erneuten Anhörungsverfahrens mit öffentlicher Auslegung des Plans bedürfe es nur dann, wenn Änderungen das Gesamtkonzept der Planung berührten und die Identität des Vorhabens nicht wahrten, weil sie zu einem nach Gegenstand, Art, Größe und Betriebsweise im Wesentlichen andersartigen Vorhaben führten (BVerwG, a.a.O., juris-Rn. 27). Demnach schadet es nicht zwingend, wenn für Planänderungen ein vollständig neues Anhörungsverfahren durchgeführt wurde (in dem konkreten vom BVerwG zu entscheidenden Fall unter Hinweis auf eine unzureichende Erkennbarkeit des Kreises der Betroffenen).

Für die erste und dritte Planänderung der Planfeststellungsunterlagen der Nordmainischen S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, wurden jeweils erneute Anhörungsverfahren durchgeführt.

Trotz der erneuten Auslegung waren die diese sowie die nicht ausgelegte zweite und vierte Planänderung jeweils nicht wesentlich. Das gilt auch für die umfangreichere dritte Planänderung. Diese hatte zwar eine Vielzahl von Einzeländerungen zum Gegenstand, ließ die Identität des Vorhabens aber gleichwohl unberührt. Die Änderungen basierten auf dem veränderten Betriebsprogramm, das lediglich eine tatsächliche Grundlage, nicht aber Gegenstand der anlagenbezogenen (vgl. § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG) Planung ist und deshalb die Identität des Vorhabens nicht unmittelbar mitbestimmt. Die für die Gesamtkonzeption der Planung prägenden Hauptelemente des Vorhabens, der viergleisige Ausbau der Bestandsstrecke durch Erweiterung der vorhandenen Trasse um zwei zusätzliche Gleise sowie Anpassung der beiden Bestandsgleise, blieben unverändert. Die Änderungen beschränkten sich auf untergeordnete Elemente und Modalitäten der Ausgestaltung des Vorhabens (vgl. BVerwG, a.a.O., juris-Rn. 28).

Dass der Schallschutz ebenfalls überarbeitet wurde, rechtfertigt auch nicht im Kontext des § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV die Annahme einer wesentlichen Planänderung. Der Ordnungsgeber knüpft die Anwendbarkeit der Schall 03 (1990) an eine bis zum 31.12.2014 erfolgte Auslegungsbekanntmachung. Dem liegt die

Erwägung zugrunde, dass in solchen Fällen bei Anwendung der Neufassung der Schall 03 ein bereits erzielter, durch die Bekanntmachung nach außen dokumentierter Planungsfortschritt typischerweise verloren ginge. Dieser typisierende Ansatz lässt keinen Raum für eine einzelfallbezogene Differenzierung danach, inwieweit das Schallschutzkonzept nachträglich noch überarbeitet wird und dabei die Anwendung neuen Rechts tatsächlich einen konkreten Mehraufwand verursachen würde (BVerwG, a.a.O., juris-Rn. 29).

#### Zugrundeliegende Verkehrsprognose, § 18g AEG

Der schalltechnischen Untersuchung liegt das Betriebsprogramm 2030 unter Verwendung der Zugzahlen auf Basis der Verkehrsprognose 2030 zugrunde. Die Zugzahlenprognose 2030 (Zielnetz) ist das Ergebnis der Umlegung der Verkehrsprognose auf ein Zielnetz, welches alle positiv bewerteten Projekte des Bedarfsplans enthält. Aus der vom BMDV zur Verfügung gestellten Zugzahlenprognose 2030 hat die Vorhabenträgerin für die in der Planung befindlichen Streckenabschnitte das Betriebsprogramm 2030 für die Dimensionierung der neu- und auszubauenden Infrastruktur abgeleitet. Die schalltechnische Untersuchung wurde aufgrund der Verkehrsprognose für 2030 und des daran angepassten Betriebsprogramms 2030 im Zuge der zweiten Planänderung überarbeitet; zuvor war das Betriebsprogramm 2025 zugrunde gelegt worden.

Zwischenzeitlich hat das BMDV der DB Netz AG, nunmehr DB InfraGO AG, die Zugzahlenprognose 2030 unter Berücksichtigung des Deutschlandtakts zur Verfügung gestellt. Der Deutschlandtakt steht für einen fahrplanbasierten Ausbau der Schieneninfrastruktur; der Deutschlandtakt hat zum Ziel, mehr Reiseverbindungen zur Verfügung zu stellen. Die Vorhabenträgerin hat die Zugzahlen des Deutschlandtakts 2030 für den Korridor Frankfurt Süd – Hanau, Strecken 3660/3600 bewertet; das Ergebnis ihrer Prüfung hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 21.06.2023, Zeichen: I.NI-MI-F-N, mitgeteilt.

Diese Prüfung war vor dem Hintergrund des § 18g AEG erforderlich. Ist dem gemäß § 73 Abs. 1 VwVfG einzureichenden Plan eine Berechnung des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm gemäß § 4 der 16. BImSchV beizufügen, hat die Berechnung gemäß § 18g Satz 1 AEG auf die zum Zeitpunkt der Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen. Ändert sich – wie im vorliegenden Fall aufgrund des Deutschlandtakts – die zugrunde gelegte Verkehrsprognose, ist das Planfeststellungsverfahren gemäß § 18g Satz 2 AEG mit

der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, wenn die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung weder um mindestens 3 dB(A), noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Gemäß § 18g Satz 3 AEG dürfen die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 i.V.m. § 2 Abs. 2 bis 4, den §§ 4 und 5 und der Anlage 2 der 16. BImSchV nicht erstmalig überschritten werden. Mit der Einführung des § 18g AEG wurde sowohl eine höhere Planungssicherheit für Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch mehr Rechtsschutz für die Betroffenen angestrebt (BR-Drs. 389/18, S. 36). § 18g AEG kann daher nicht nur bezüglich der bei Einreichung zugrunde gelegten Verkehrsprognose gelten, sondern auch, wenn wie im vorliegenden Fall im Laufe des Verfahrens eine neue Verkehrsprognose zugrunde gelegt wurde.

In ihrem Schreiben vom 21.06.2023 weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass sich aufgrund der Grundlage des Deutschlandtakts 2030 zwar eine Erhöhung der Gesamtzugzahl ergibt, sich aber zugleich der Zugmix ändert. Es ergibt sich eine Erhöhung bei der Zugart S-Bahn und Regionalverkehr; zugleich sinkt die Anzahl der Güterzüge im Tag- und Nachtzeitraum.

Die Emissionspegel wurden für den Deutschlandtakt 2030 als auch für den Prognose-Planfall 2030 berechnet; bei beiden Berechnungen wurde durch den Gutachter bezüglich der (Bestands-)Strecke 3685 der Einsatz von Holzschwellen berücksichtigt, welcher erstmals mit der dritten Planänderung vorgesehen war. Für den Tag wurde für den Prognose-Fall 2030 für die Strecken 3660 und 3685 ein Emissionspegel von 74,5 dB(A), für den Prognose-Fall 2030 mit Deutschlandtakt ein Emissionspegel von 73,8 dB(A) berechnet; es ergibt sich somit für den Prognose-Fall 2030 mit Deutschlandtakt ein um 0,7 dB(A) geringerer Emissionspegel. Für die Nacht wurde für den Prognose-Fall 2030 für die Strecken 3660 und 3685 ein Emissionspegel von 74,3 dB(A), für den Prognose-Fall 2030 mit Deutschlandtakt ein Emissionspegel von 73,8 dB(A); es ergibt sich somit für den Prognose-Fall 2030 mit Deutschlandtakt ein um 0,5 dB(A) geringerer Emissionspegel.

Die Auslegung der auf Grundlage des Betriebsprogramm 2030 überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen ist bekannt gemacht worden.

Der Beurteilungspegel erhöht sich aufgrund des Deutschlandtakts weder um mindestens 3 dB(A), noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60

dB(A) in der Nacht. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 i.V.m. § 2 Abs. 2 bis 4, den §§ 4 und 5 und der Anlage 2 der 16. BImSchV werden aufgrund des Deutschlandtakts nicht erstmalig überschritten. Nach § 18g S. 2 AEG ist mithin weiterhin die Verkehrsprognose für 2030 zugrunde zu legen, welche die Vorhabenträgerin seit der zweiten Planänderung ihrer Planung zugrunde legt.

#### Schienenbonus

Der vorgenommene Abschlag von 5 dB(A) bei der Berechnung des Beurteilungspegels ist nicht zu beanstanden. Dem steht die Abschaffung des Schienenbonus durch das elfte Gesetz zur Änderung des BImSchG vom 02.07.2013 mit Wirkung zum 01.01.2015 nicht entgegen. Denn für bereits laufende Planfeststellungsverfahren sieht das Gesetz gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG i.V.m. § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV eine Übergangsregelung vor, die hier greift, weil das Planfeststellungsverfahren für die Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, vor dem Stichtag des 01.01.2015 eröffnet wurde und die Bekanntmachung der Auslegung des Plans im April 2014 erfolgte. Die Vorhabenträgerin hat von der Anwendung des Schienenbonus auch nicht abgesehen. Das wäre vor dem 01.01.2015 bei Übernahme der Mehrkosten durch den Vorhabenträger oder den Bund möglich gewesen (vgl. § 43 Abs. 1 Satz 3 BImSchG), was hier aber nicht der Fall ist.

#### Schallschutzkonzept

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Schallschutzkonzept sowie die Festsetzungen zum passiven Schallschutz stellen sicher, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche aus dem Schienenverkehr hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Den gesetzlichen Rahmen für Schallschutzmaßnahmen bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 bis 43 BImSchG sowie die aufgrund des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene 16. BImSchV.

Danach ist beim Bau oder der wesentlichen Änderungen von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG). Wann eine Änderung von Eisenbahnen wesentlich ist, lässt sich nach den Kriterien des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV

beurteilen. Das hier antragsgegenständliche Vorhaben hat die bauliche Erweiterung des bestehenden zweigleisigen Schienenweges um zwei weitere Gleise zum Gegenstand, so dass aus immissionsschutzrechtlicher Sicht eine wesentliche Änderung des Schienenweges im vorgenannten Sinne gegeben ist und die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV einzuhalten sind. Bei Überschreitung der Grenzwerte besteht Anspruch auf Schallschutz. Die Höhe der einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte ist abhängig vom jeweiligen Beurteilungszeitraum (Tag: 6 Uhr bis 22 Uhr bzw. Nacht: 22 Uhr bis 6 Uhr) und von der Art der baulichen Nutzung der Siedlungsflächen und baulichen Anlagen (vgl. § 2 Abs. 1 16. BImSchV). Zur Beurteilung der schädlichen Einwirkungen aus dem Eisenbahnbetrieb, die durch das Vorhaben Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, hervorgerufen werden, ist durch einen anerkannten schalltechnischen Sachverständigen eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden. Nachdem dieser zunächst die Verkehrsprognose des Prognose-Planfalls 2025 zu Grunde lag, erfolgte im Rahmen der zweiten Planänderung eine Neuberechnung auf der Grundlage des prognostizierten Betriebskonzepts für das Jahr 2030, d.h. unter Beachtung der vom BMVI zur Verfügung gestellten Zugzahlenprognose 2030.

Die schalltechnische Untersuchung, basierend auf der vom BMVI (BMDV) zur Verfügung gestellten Zugzahlenprognose 2030, erweist sich als fehlerfrei. Die Beurteilungspegel sind entsprechend den Anforderungen der 16. BImSchV ordnungsgemäß ermittelt worden.

Der Untersuchungsraum ist korrekt gewählt. Er beginnt bei Bahn-km 60,069 der Strecke 3685 westlich des Stadtteils Maintal-Bischofsheim und endet bei Bahn-km 66,492 der Strecke 3685 östlich des Stadtteils Maintal-Dörnigheim.

In den Schallimmissionsplänen sind die im Einwirkungsbereich der Bahnanlagen gelegenen Siedlungsflächen in den Ortslagen Maintal-Bischofsheim Nord und Süd, Maintal-Dörnigheim Nord und Süd und das Siedlungsgebiet Hohe Tanne dargestellt. Diese werden in der schalltechnischen Untersuchung betrachtet. Die schalltechnische Untersuchung umfasst damit alle Gebiete im Einwirkungsbereich des Vorhabens und dort alle zu betrachtenden Gebäude.

Mit den Planfeststellungsunterlagen hat die Vorhabenträgerin in der schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm ein Schallschutzkonzept

vorgelegt. Es enthält auch die Begründung der getroffenen Abwägungsentscheidung sowie der erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.

Das geplante Schallschutzkonzept der Vorhabenträgerin einschließlich der im Verfahren vorgenommenen Änderungen ist in sich schlüssig und abgewogen.

Entsprechend der Struktur, die sich aus § 41 BImSchG ergibt, ist zunächst zu untersuchen, mit welchen aktiven Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte für alle Betroffenen eingehalten werden könnten. Sollte sich diese Vollschutzvariante als unverhältnismäßig herausstellen, sind ausgehend von der Vollschutzvariante schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Es ist zu prüfen, ob nicht zumindest sichergestellt werden kann, dass für keinen Betroffenen oder zumindest möglichst wenige Betroffene spürbare Grenzwertüberschreitungen verbleiben.

In die vorzunehmende Kosten-Nutzen-Analyse ist dabei als Kenngröße insbesondere das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante (nur aktive Maßnahmen) zur Zahl der insgesamt gelösten Schutzfälle einzustellen. Schutzfälle stellen die Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen nachts dar.

Dabei ist das Verhältnis „Kosten pro gelöster Schutzfall“ zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit einer Schallschutzvariante nicht das alleinige Kriterium. Vielmehr bleibt die Festlegung des Schallschutzkonzeptes eine Einzelfallentscheidung und es ist erforderlich, dass das Lärmschutzkonzept „bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt“. Zu den Kriterien gehören u.a. auch der Anteil an den Gesamtbaukosten sowie städtebauliche Belange.

Das vorgelegte Schallschutzkonzept ist geeignet, schädliche Umwelteinwirkungen zu mindern und zu vermeiden. Hierbei ist berücksichtigt, dass die Kosten der aktiven Maßnahmen nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

#### Aktive Schallschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin sieht Lärmschutzwände entlang der äußeren Gleise sowie Mittelwände zwischen Fernbahn- und S-Bahn-Gleisen in hochabsorbierender Ausführung auf der zur Schallquelle gelegenen Seite und mit einer Gesamtlänge von ca. 3.540m und Höhen zwischen 1,5 m und 4,0 m vor. Auf einen möglichst geringen

Abstand zum Gleis wurde geachtet, um die Wirksamkeit der Lärmschutzwände zu erhöhen.

„Niedrigschallschutzwände“ (NSSW) sind als innovative Maßnahme im Rahmen in Schallschutzkonzepten, die auf der Schall03 1990 beruhen, nicht zugelassen. Zudem sind sie regelmäßig mit höheren Kosten verbunden. Daher begegnet die Variantenauswahl der Vorhabenträgerin keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

Die Siedlung „Hohe Tanne“ ist sowohl von Auswirkungen des Planfeststellungsabschnitts 2 als auch vom Planfeststellungsabschnitt 3 betroffen. Hier wurde richtigerweise berücksichtigt, welche Folgen eintreten, wenn ein Abschnitt nicht (oder später) realisiert würde. Das Siedlungsgebiet erhält vollen Lärmschutz. Das bedeutet, dass mithilfe der aktiven Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin hat den Einsatz von Schienenstegdämpfern als schallmindernde Maßnahme vorgesehen. Diese finden bei der Berechnung des Beurteilungspegels keine Berücksichtigung, da in der für das Vorhaben anzuwendenden Fassung des § 3 i.V.m Anlage 2 der 16. BImSchV a.F. die innovativen Maßnahmen, zu denen Schienenstegdämpfer zählen, noch nicht verankert sind. Ein Verfahren zur Anerkennung eines Korrekturwertes für Schienenstegdämpfer wurde – anders als für das BÜG – nicht durchgeführt. Die Schienenstegdämpfer werden auch ohne Berücksichtigung als schallmindernde Maßnahme freiwillig von der Vorhabenträgerin vorgesehen. Die Grundsätze des eingesetzten „Besonders überwachten Gleises“ sind im nächsten Abschnitt dargelegt.

Im Rahmen der vierten Planänderung sieht die Vorhabenträgerin den Einsatz von Holzschwellen auf der Strecke 3660 vor. Für die Strecke 2660 ist daher gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16 BImSchV a.F. im Hinblick auf die Fahrbahnart ein Korrekturwert von 0 dB(A) bei Holzschwellen anstelle eines Korrekturwertes von +2 dB(A) bei Betonschwellen anzusetzen.

#### Passive Schallschutzmaßnahmen

Trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen können die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht an allen Gebäuden eingehalten werden. Für insgesamt 21 Gebäude verbleibt ein Restkonflikt. Für die Gebäude besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 24.

BImSchV, der den Eigentümern in diesem Beschluss zugesprochen wird. Darüber hinaus gewährt die Vorhabenträgerin, die ohne den Einsatz von Holzschwellen einen solchen Anspruch gehabt hätten, d.h. gemäß den Gutachten der 3. Planänderung.

Bei „passiven“ Schallschutzmaßnahmen handelt es sich zumeist um Schallschutzfenster. Es kommen aber auch bauliche Verbesserungen anderer Teile der Fassaden, z.B. Wände, Dächer, Rollläden in Betracht. Zusätzlich ist an den Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen (Schalldämmlüfter) bei Schlafräumen und Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Einzelofenheizung) zu denken.

Ein Anspruch auf Lärmschutz „bei geöffneten Fenstern“ besteht hingegen nicht. Schallschutzfenster sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit nicht auferlegt, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen. Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass Anwohner bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt sind. Dies muss gerade dann gelten, wenn die Betroffenen in einem Bereich wohnen, der ohnehin von einer durch Gesamtlärm verursachten Vorbelastung (Flug-, Straßen- und Schienenverkehr) geprägt ist. Insoweit bewirken Vorbelastungen eine höhere Zumutbarkeitsschwelle für die Anwohner.

Die erforderlichen notwendigen Aufwendungen werden in einer Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Eigentümer der betroffenen Anlage festgelegt. Diese Festlegung erfolgt auf der Grundlage einer durchzuführenden Objektbesichtigung, nach der für jedes mit einer Grenzwertüberschreitung betroffene Gebäude ein gesondertes Einzelgutachten zur Bemessung und Beurteilung der passiven Schallschutzmaßnahmen erarbeitet wird.

Es ist darauf hinzuweisen, dass bei Überschreitungen von Grenzwerten im Nachtzeitraum grundsätzlich nur Schlafräume einen entsprechenden Anspruch auf Schallschutz besitzen.

Anwohnern, denen durch aktive Schallschutzmaßnahmen oder aus sonstigen Gründen hinreichender Schutz vor Schallimmissionen im Rahmen der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV gewährleistet wird, ist schon mangels verbleibender Grenzwertüberschreitungen jeglicher Anspruch zu versagen.



Soweit mit passiven Schallschutzmaßnahmen Schallschutz nicht in ausreichendem Umfang gewährleistet werden kann, hat der Betroffene gemäß § 42 BImSchG einen Anspruch auf Entschädigung in Geld für verbleibende Beeinträchtigungen.

Außenwohnbereiche können im Gegensatz zu Innenwohnräumen nicht durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden. Sie gehören jedoch ebenfalls zum grundrechtlich geschützten Eigentum sowie zum immissionsschutzrechtlich geschützten Bereich. Insofern war die Vorhabenträgerin zur Zahlung einer angemessenen Entschädigungen in Geld für Außenwohnbereiche wie z.B. Freisitze, Terrassen, Balkone etc., die zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als "Wohnen im Freien" geeignet und bestimmt sind, gegenüber den betroffenen Eigentümern zu verpflichten, wenn in deren Außenwohnbereichen trotz der planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen als Folge des Vorhabens die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehrslärm oberhalb der Tagesgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV liegen. Eine mögliche Überschreitung der Nachtwerte konnte keine Berücksichtigung finden, weil Außenwohnbereiche üblicherweise nicht zum Schlafen benutzt werden. Werden daher die Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, entfällt ein Entschädigungsanspruch.

Über die Höhe der Entschädigung sollten Anspruchsberechtigter und Vorhabenträgerin Einigung erzielen. Gelingt dies nicht, wird über die Höhe der Entschädigung in einem gesonderten Verfahren, das nicht der Planfeststellungsbehörde obliegt, zu befinden sein.

#### Besonders überwachtetes Gleis (BüG)

Für Teilabschnitte der Strecken 3660 und 3685 (siehe Erläuterungsbericht, Anlage 1d, S. 72ff.) sieht die Vorhabenträgerin das BüG vor. Unter der Lärmschutzmaßnahme BüG versteht man ein technisches Verfahren, bei dem durch besondere Überwachung und Pflege der Schienenoberflächen eine Verringerung des Schienenverkehrslärms erreicht wird. Schienenverkehrslärm wird u.a. dadurch verursacht, dass die Schienen mit zunehmender Nutzungsdauer verriffeln. Im Rahmen der Lärmschutzmaßnahme BüG werden die Schienen in regelmäßigen Abständen auf eventuelle Schallpegelzunahmen überprüft und gegebenenfalls geschliffen. Dieses Schleifverfahren ist nach der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.03.1998 (Gz.: Pr.1110 Rap/Rau 98, veröffentlicht im VkB1, Heft 7 1998, S. 262f.) als Maßnahme gemäß der Amtlichen Anmerkung in Tabelle C der Anlage zur § 3 der 16. BImSchV a.F. als eine besondere Vorkehrung zur zusätzlichen

dauerhaften Lärminderung anzusehen. Das BüG mindert den Lärm an der Quelle seiner Entstehung. Im statistischen Mittel ist ein Lärminderungseffekt von 3,8 dB(A) nachgewiesen. Somit ist der bei der Berechnung berücksichtigte Abschlag von 3 dB(A) als rechtssicher anzusehen.

Die konkrete Umsetzung des BüG ist in den Nebenbestimmungen unter A.4.4.3.2 geregelt. Die Nebenbestimmungen orientieren sich an der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.03.1998, Gz.: Pr.1110 Rap/Rau zum BüG gemäß der Fußnote zur Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV a.F. sowie an der Richtlinie 821.2015 der DB Netz AG.

#### Auswirkungen auf den Bereich der südmainischen Strecke

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Nordmainischen S-Bahn ist eine Anpassung des Betriebsprogramms sowohl für die nordmainische Verbindung zwischen Frankfurt und Hanau (Bestandsstrecke = Strecke 3660) als auch für die südmainische Verbindung zwischen Frankfurt und Hanau vorgesehen (Strecke 3600), und zwar in der Weise, dass es im Vergleich zu den nach der Verkehrsprognose für den Bundesverkehrswegeplan 2030 ermittelten Zugzahlen zu einer Verkehrsverlagerung von der nordmainischen Verbindung auf die südmainische Verbindung und umgekehrt kommt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Nordmainische S-Bahn, PFA 1 waren u.a. aufgrund der geänderten Zugzahlen infolge des Bundesverkehrswegeplans 2030 Planänderungen nach § 73 Abs. 8 VwVfG erforderlich. Die oben beschriebene Verkehrsverlagerung wurde in den Planfeststellungsunterlagen für den PFA 2 erstmals im Erläuterungsbericht mit Stand 14.09.2018 (3. Planänderung) beschrieben.

Bezüglich der südmainischen Strecke greift § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht ein, da es insoweit allein auf den Verkehrslärm ankommt, der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Lärm, der aufgrund der baulichen Veränderung des Verkehrsweges an anderer Stelle im Verkehrsnetz auftritt, wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt.

Unter bestimmten Voraussetzungen sind jedoch bei der planrechtlichen Zulassung von Baumaßnahmen nach § 18 AEG im Rahmen der Abwägung mögliche Gesundheits- und/oder Eigentumsbeeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm unter Bezug auf Art. 2 und 14 GG in den Blick zu nehmen.

Der enge, weil auf die Nachbarschaft beschränkte Anwendungsbereich des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG und der 16. BImSchV schließt die Berücksichtigung des Lärmzuwachses auf baulich unveränderten Teilen des Verkehrsnetzes im Rahmen der gebotenen Abwägung nach § 18 Abs. 1 S. 2 AEG nicht aus, falls ein adäquater Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Vorhaben und der Lärmbeeinträchtigung besteht. Es entspricht dem Zweck des Abwägungsgebots, dass der Kreis der von dem Vorhaben „berührten“ öffentlichen und privaten Belange nicht eng gezogen wird. Sie beschränken sich nach der Rechtsprechung des BVerwG zu § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG insbesondere nicht auf allein diejenigen Belange, in die zur Verwirklichung eines Straßenbauvorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss, sondern umfassen auch solche Belange, auf die sich ein Straßenbauvorhaben als ein in hohem Maße raumbedeutsame Maßnahme auch nur mittelbar auswirkt. Voraussetzung für die Berücksichtigung des Lärmzuwachses auf baulich unveränderten Teilen des Verkehrsnetzes ist neben dem adäquaten Ursachenzusammenhang, dass der Lärmzuwachs im Bereich der baulich unveränderten Teile des Verkehrsnetzes mehr als unerheblich ist.

Den adäquaten Ursachenzusammenhang zwischen dem Bau der Nordmainischen S-Bahn und dem Lärmzuwachs im Bereich der südmainischen Strecke stellt die Vorhabenträgerin selbst her, indem sie im Erläuterungsbericht für die Nordmainische S-Bahn, PFA 2, die Verkehrsverlagerung zwischen nordmainischer und südmainischer Strecke vorsieht und somit die Änderung des Betriebsprogramms für die südmainische Strecke an die Realisierung der Nordmainischen S-Bahn anknüpft (siehe S. 14ff. des Erläuterungsberichts). Für einen adäquaten Kausalzusammenhang spricht zudem, dass die Vorhabenträgerin im Rahmen der Änderung des Betriebsprogramms für 2030 eine Gesamtbetrachtung der für nordmainische und südmainische (Bestand-)Strecke vorgesehenen Verkehrsauslastung vornimmt; an der Auslastung der beiden Strecken soll sich im Vergleich zu den dem Bundesverkehrswegeplan für 2030 zugrundeliegenden Verkehrsprognosen in der Summe nichts ändern. Dies spricht dafür, dass die Verkehrsverlagerung erfolgt, um der mit der Realisierung der Nordmainischen S-Bahn im Zusammenspiel mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 in Bezug auf die Nordmainische S-Bahn entstehenden Lärmproblematik zu begegnen.

Mithin ist die vorgesehene Verkehrsverlagerung zwischen der nordmainischen und südmainischen Strecke und die damit einhergehende erhöhte Lärmbelastung an der südmainischen Strecke im Rahmen der Abwägung nach § 18 Abs. 1 S. 2 AEG zu berücksichtigen.

Da die Vorhabenträgerin ein entsprechendes Gutachten trotz mehrfacher Hinweise der Planfeststellungsbehörde nicht vorgelegt hat, bleibt in tatsächlicher Hinsicht festzustellen, ob der Lärmzuwachs an der südmainischen Strecke mehr als unerheblich ist. Unter Kapitel A.6.1 wurde der Vorhabenträgerin daher aufgetragen, der Planfeststellungsbehörde einen entsprechenden Nachweis vorzulegen. Für den Fall, dass die Untersuchung ergibt, dass aufgrund der Verkehrsverlagerung aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der südmainischen Verbindung erforderlich werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde nach § 74 Abs. 3 VwVfG eine weitere Entscheidung vorbehalten, vgl. A.6.1.

Die Vorhabenträgerin hat vorgetragen, dass die Verlagerung auf die Strecke 3600 sich im Wesentlichen durch die kürzere Strecke und damit das Bestweg-Routing ergebe, das der Bundesgutachter für die Verwendung der Zugzahlen verwende. Da auf der Strecke ausreichend Kapazitäten frei seien, führe dies zur Führung der Züge über die Strecke 3600. Ein Anspruch auf Lärmschutz ergebe sich daraus nicht, da es unabhängig von den Ausbauten „Nordmainische S-Bahn“ möglich sei, die Güterverkehre über die Strecke 3600 zu führen.

Des Weiteren hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass die von der Stadt Mühlheim genannten Bereiche nicht Bestandteil des Planrechtsverfahrens Nordmainische S-Bahn, PFA 2, seien.

Der Auffassung der Vorhabenträgerin wird aus den oben genannten Gründen nicht gefolgt.

#### **B.4.10.3 Gesamtlärm**

Das Vorhaben ist mit Blick auf die Gesamtlärmsituation nicht zu beanstanden. Insgesamt bleibt die Lärmsituation im Untersuchungsbereich unverändert oder es kommt zu Pegelreduzierungen.

Im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung (Anlage 12.10d) wurden die Lärmimmissionen sämtlicher Verkehrsträger im Planungsraum berücksichtigt. Für den konkreten Planungsraum sind die Immissionen aus Straßen-, Schienen- und

Flugverkehr. In der Gesamtlärmbetrachtung werden die Gesamteinwirkungen aus Verkehrslärm im Prognose-Nullfall für das Jahr 2030 und im Prognose-Planfall für das Jahr 2030 ermittelt und beurteilt.

Insbesondere im Hinblick auf eine Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden kann, wurde untersucht, ob das Planvorhaben zu einer bedenklichen oder kritischen Zusatzbelastung führen kann. Sofern die Beurteilungspegel die untere Grenze des in der Rechtsprechung bezüglich einer Gesundheitsgefahr genannten Intervalls 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts unterschreiten oder durch das Planvorhaben eine Entlastung von Verkehrslärm hervorgerufen wird, ist dies grundsätzlich als unbedenklich zu bewerten.

Eine Überschreitung der Werte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts in Verbindung mit einer Zusatzbelastung wird als bedenklich eingestuft. Sofern die Beurteilungspegel mehr als 75 dB(A) tags bzw. 65 dB(A) nachts betragen und gegenüber dem Prognose-Nullfall ansteigen, ist dies als kritisch anzusehen.

Gemäß dem Gutachten zum Gesamtlärm werden an allen Gebäuden im Einwirkungsbereich der Nordmainischen S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, Beurteilungspegel, die im Prognose-Nullfall unterhalb von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber liegen, durch den Betrieb der Nordmainischen S-Bahn nicht erstmalig auf 60 bzw. 70 dB(A) erhöht. Beurteilungspegel, die im Prognose-Nullfall über 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber liegen, werden nicht weiter erhöht. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass aufgrund des Baus der Nordmainischen S-Bahn aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und BüG) vorgesehen sind und die Bestandsstrecke 3660 für das Prognosejahr 2030 ohne den Bau der Nordmainischen S-Bahn bereits stark befahren wird.

#### **B.4.10.4 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Zum Umgang mit den Auswirkungen baubedingter Erschütterungen auf bauliche Anlagen und für die Bestimmung des Schutzmaßstabes wird die DIN 4150-3 mit den dort verzeichneten Anhaltswerten herangezogen.

Bezüglich der Einwirkungen baubedingter Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden wird die DIN 4150-2 herangezogen.

Für tagsüber durch Baumaßnahmen verursachte Erschütterungen von höchstens 78 Tagen gelten die Anhaltswerte der Tabelle 2 der DIN 4150-2. Die in der Tabelle 2,

Stufe II genannten Anhaltswerte können nur zugrunde gelegt werden, falls die unter 6.5.4.3 der DIN 4150-2 genannten Maßnahmen ergriffen werden; dies wird durch die entsprechenden Nebenbestimmungen unter A.4.5.4 sichergestellt.

Für nachts durch Baumaßnahmen verursachte Erschütterungen sind die in Tabelle 1 der DIN 4150-2 genannten Anhaltswerte zugrunde zu legen.

Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen macht die DIN 4150-2 keine Angaben. Länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen sollen nach den besonderen Gegebenheiten des Einzelfalls beurteilt werden. Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) als Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz hat mit Datum vom 06. Juli 2018 die „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ herausgegeben, die auch für die Beurteilung von länger als 78 Tage andauernde Erschütterungseinwirkungen Anhaltswerte vorsehen. Abschnitt 5.2 der LAI-Leitlinie verweist hierfür auf Tabelle 3. Die dort aufgeführten Werte entsprechen den in Tabelle 1 der DIN 4150-2 genannten Werten und sind am Tage und in der Nacht beurteilungsrelevant. Die LAI-Leitlinie wurde von Fachleuten des Bundes und der Länder erarbeitet. Die Hinweise konkretisieren insbesondere die Immissionsschutzanforderungen der DIN 4150-2 durch Vorgabe von Anhaltswerten für länger als 78 Tage andauernde baubedingte Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Die Hinweise werden daher zur Beurteilung herangezogen.

Die Vorhabenträgerin hat ein Gutachten zu baubedingten Erschütterungsimmissionen erstellt (Anlage 12.11a). Dieses hat ergeben, dass insbesondere Rammarbeiten zu erheblichen Umweltbelastigungen führen können. Rammarbeiten zur Mastgründung dauern zwar nur einen Tag an, die Herstellung von Verbauten kann jedoch mehrere Tage anhalten. Bei Rammarbeiten im Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) ist mit einer erheblichen Belästigung nicht zu rechnen.

Die Vorhabenträgerin hat daher Vermeidungsmaßnahmen in den Antrag aufgenommen: Zum einen werden die Arbeiten soweit möglich im Tagzeitraum durchgeführt, zum anderen werden möglichst erschütterungsarme Baumethoden eingesetzt.

Die Nebenbestimmungen unter A.4.4.4 dienen dem zusätzlichen Schutz der Anwohner vor unzumutbaren Erschütterungen und dem Schutz der Bauwerke vor schädlichen Einwirkungen aus baubedingten Erschütterungen.

#### **B.4.10.5 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen**

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen wegen betriebsbedingter Erschütterungen richten sich mangels spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Wann dies der Fall ist, wird in § 74 Abs. 2 VwVfG allerdings nicht näher ausgeführt.

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen ist deshalb auf die allgemeinen Grundsätze des Immissionsschutzrechts zurückzugreifen.

Erschütterungsimmissionen können je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG darstellen, indem sie das rechtliche geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Maßgeblich für den Erschütterungsschutz ist die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort; diese richtet sich nach der Art des Gebietes, in dem das Grundstück liegt, und den weiteren tatsächlichen Verhältnissen. Bei dieser Bewertung ist der technisch-wissenschaftliche Sachverstand, der insbesondere in technischen Regelwerken zum Ausdruck kommt, heranzuziehen. Die hier einschlägige DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) enthält Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen durch den Schienenverkehr. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass es sich hierbei um keine absoluten Grenzwerte handelt und dass auch bei deren Überschreitung – anders als bei gesetzlich normierten Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Insbesondere aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme können besondere Duldungspflichten herrühren, so dass sich Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen bisherigen Vorbelastung halten, als zumutbar darstellen, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen.

Dies zugrunde gelegt, kann Erschütterungsschutz nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt.

Eine erhebliche Erhöhung der Vorbelastung ist bei einer Verstärkung von mehr als 25% gegenüber dem Bestand anzunehmen. Das entspricht dem Ergebnis

fachtechnischer Untersuchungsberichte zu verschiedenen Forschungsvorhaben und im Übrigen auch der gefestigten Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörde.

Die Vorhabenträgerin hat Untersuchungen dahingehend vorgenommen, ob Konflikte aufgrund von Erschütterungen nach Inbetriebnahme der Nordmainischen S-Bahn zu erwarten sind. Zur Bewertung der Erschütterungsimmissionen sind gemäß DIN 4150-2 zwei Beurteilungsgrößen heranzuziehen: die maximale zeit- und frequenzbewertete Schwingstärke  $KBF_{max}$  sowie die Beurteilungsschwingstärke  $KBF_{Tr}$ . Zunächst werden die maximalen Schwingstärken  $KBF_{max}$  bestimmt, dann unter Berücksichtigung der Zugzahlen für den Tag und für die Nacht die Beurteilungsschwingstärke  $KBF_{Tr}$  ermittelt und anschließend mit den jeweiligen Anhaltswerten A nach DIN 4150-2 verglichen.

An der Strecke besteht eine erschütterungstechnische Vorbelastung aufgrund der vorhandenen Bahnstrecke. Sofern zukünftig Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind, die die Beurteilungswerte gemäß DIN 4150-2 überschreiten, sind die Belastungen im Planfall der gegebenen Vorbelastung (Bestand bzw. Prognose-Nullfall) gegenüberzustellen. Anhand dieses Vergleichs wird dann aufgezeigt, ob die geplante Baumaßnahme zu einer wesentlichen Änderung führt, das heißt zu einer erheblichen Erhöhung der Immissionen gegenüber der Vorbelastungssituation.

Die Untersuchung, Anlage 12.4c, hat ordnungsgemäß repräsentativ ausgewählte Immissionsorte zum Gegenstand. Die Gebäude haben einen Abstand von derzeit 16m bis 72m zum nächstgelegenen Gleis. Im Prognose-Planfall beträgt die Entfernung nur noch 16m bis 54m. Die Untersuchung ergibt, dass es an keinem der Gebäude zu einer wesentlichen Erhöhung der Werte kommt.

Diese exemplarischen Prognosen werden auf alle im Einwirkungsbereich des Vorhabens vorhandenen Gebäude extrapoliert. Diese führt zu dem Ergebnis, dass bei keinem der Gebäude Konflikte zu erwarten sind.

Ein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen besteht somit für den gesamten Bereich des Planfeststellungsabschnitts 2 nicht.

#### **B.4.10.6 Immissionen durch sekundären Luftschall**

Sekundärer Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Erschütterungen und sekundärer Luftschall stehen demnach technisch in sehr engem Zusammenhang,



was eine korrespondierende Betrachtung und Behandlung beider Immissionen erlaubt. Sekundärer Luftschall ist im weiteren Sinne ebenfalls als Verkehrslärm einzuordnen und nach § 41 BImSchG zu beurteilen. Auch in Bezug auf den sekundären Luftschall ist das in § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zum Ausdruck kommende „Verschlechterungsverbot“ zu beachten. Nach dem Gutachten, Anlage 12.4c, verändert sich der Pegel von 22,9/22,6 dB(A) im Nullfall zu 30,0/22,6 dB(A) im Prognose-Planfall. Die Immissionsrichtwerte sind damit weder überschritten, noch liegt eine Erhöhung des Beurteilungspegels von mehr als 3 dB(A) vor. Eine „wesentliche Änderung“, die auf dem Vorhaben beruht, liegt für die durch sekundären Luftschall Betroffenen dementsprechend nicht vor.

#### **B.4.10.7 Immissionen durch elektromagnetische Felder**

Rechtsgrundlage für den Schutz vor Immissionen durch elektromagnetische Felder ist die 26. BImSchV; sie enthält gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 26. BImSchV Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder.

Ausgehend von den Darlegungen der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht (Anlage 1d, S. 81 ff.) i.V.m. der „Stellungnahme zum Nachweis EMF Immissionen aus dem Projekt S-Bahn Rhein–Main, Nordmainische S-Bahn Planfeststellungsabschnitt 2 Maintal“ (Anlage 12.2a) sind durch elektrische und magnetische Felder der Oberleitungsanlage keine Überschreitungen der Grenzwerte der 26. BImSchV zu erwarten. Eine detaillierte Bewertung von Minimierungsmöglichkeiten nach Kapitel 3.2 der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BImSchV“ (26. BImSchVVwV) war aufgrund der Einhaltung der Grenzwerte und der Übergangsvorschrift in Kapitel 6 der 26. BImSchVVwV nicht notwendig.

#### **B.4.10.8 Stoffliche Immissionen**

Die Nebenbestimmung unter Kapitel A.4.4.5 ist geboten, um stoffliche Immissionen zu vermeiden und Auswirkungen zu minimieren.

Die baubedingten Staub- und Schadstoffimmissionen treten nur temporär auf. Daher sind die allgemeinen Vorgaben zum Immissionsschutz und das geltende Vermeidungs- und Minimierungsgebot zu beachten.

Betriebsbedingte Schadstoffimmissionen treten durch das Vorhaben nicht im relevanten Umfang auf, da es sich um eine elektrifizierte Strecke handelt.

#### **B.4.10.9 Lichtemissionen**

Die Nebenbestimmung unter Kapitel A.4.4.6 dient der Vermeidung einer direkten Blickverbindung zu Lichtquellen von benachbarten schutzbedürftigen Daueraufenthaltsräumen.

#### **B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

##### Altlasten

Im Bereich des Streckenumfeldes (100 m beiderseits der Bahn) sind insgesamt zwölf Altlastenverdachtsflächen vorhanden.

Zudem ist die ehemals militärisch genutzte Liegenschaft „US-Kaserne und Munitionsdepot MUNA Münster“ von dem Vorhaben betroffen. Die Vorhabenträgerin hat der Oberen Bodenschutzbehörde nachträglich Gutachten zur Gefährdungsabschätzung vorgelegt (24.01.2019 und 09.11.2020). Eine schädliche Bodenveränderung ist hiernach nicht zu besorgen. Die Nebenbestimmung unter Kapitel A.4.5 dient der Vorsorge und dem Gefahrenschutz. Darüber hinaus gelten insbesondere die folgenden gesetzlichen Bestimmungen:

1. Maßnahmen, die die Feststellung des Sachverhalts oder eine ggfs. erforderliche Sanierung behindern können, sind gemäß § 4 Abs. 2 Hessisches Altlasten- und Bodenschutzgesetz bis zur Freigabe durch die Bodenschutzbehörde zu unterlassen.
2. Im Zuge der Erdarbeiten eventuell freigelegtes, verunreinigtes Bodenmaterial, von dem weitere Verunreinigungen in tiefere Bodenschichten oder das Grundwasser verlagert werden können, ist während und nach den Aushubarbeiten vor Niederschlag zu schützen bzw. zu sichern.
3. Bei der Beprobung, Einstufung und Entsorgung des bei der Baumaßnahme anfallenden Abfalls sind die abfallrechtlichen Bestimmungen zu beachten.

##### Bodenschutz

Die Vorhabenträgerin hat die Einhaltung aller Forderungen aus den Stellungnahmen des Regierungspräsidiums, Dezernat IV 41.1, 41.3 und 42.1 zum Bodenschutz sowie zum Thema Abfallwirtschaft zugesagt. Damit konnten aus Sicht der

Planfeststellungsbehörde alle vom Vorhaben aufgeworfenen Probleme beseitigt werden.

Die Forderung des Dezernats IV 41.5 aus der Stellungnahme vom 18.12.2020 wird nicht in den Beschluss aufgenommen, da die Kompensationsmaßnahme „MUNA Münster“ nur im Hinblick auf die Eigenschaft als Ökokonto/Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahme in dem Vorhaben enthalten ist. Träger und rechtlich Verpflichteter des ansonsten unabhängigen Vorhabens „MUNA Münster“ ist die BIMA/der Bundesforst.

#### **B.4.12 Forstwirtschaft**

Die Realisierung des Vorhabens geht mit Waldumwandlung im Umfang von insgesamt rund 3,00 ha Wald einher, davon werden rund 1,97 ha dauerhaft beansprucht. Dabei unterliegen die 3,00 ha vollständig der Schutzkategorie „Schutzwald“ gemäß § 13 Abs. 1 HWaldG. Zudem erfolgt eine von der obersten Forstbehörde anerkannte Ersatzaufforstung in der Gemarkung Münster (1,65 ha) sowie eine Wiederaufforstung von 1,24 ha vorübergehender Waldumwandlung. Diese konnte anerkannt werden, da zum einen die seinerseits für die militärische Nutzung erfolgte Waldumwandlung legal erfolgte und zum anderen keine Verpflichtung bekannt ist, diese Fläche aufzuforsten. Jedoch bedarf es sowohl für die Waldumwandlung als auch die Ersatzaufforstung einer Genehmigung, gemäß §§ 12, 14 HWaldG.

Die Waldumwandlungsgenehmigung soll gemäß § 12 Abs. 3 HWaldG versagt werden, wenn die Erhaltung des Waldes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt. Dies ist nach § 12 Abs. 3 HWaldG insbesondere der Fall, wenn die Umwandlung Festsetzungen in Raumordnungsplänen widerspricht, Belange des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, der Landeskultur oder der Landschaftspflege erheblich beeinträchtigt würden oder der Wald für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist.

Die Rodungsgenehmigung wurde hier erteilt, da dem Schienenausbau ein höherer Stellenwert zugemessen wird als dem Interesse an dem Erhalt der konkreten Waldflächen: Der Schienenausbau ist im Landesentwicklungsplan 2020 festgeschrieben.

#### Waldumwandlung und forstrechtlicher Ausgleich

Bei dem betroffenen Wald handelt es sich ausschließlich um Schutzwald gemäß § 13 Abs. 1 HWaldG. Die Waldinanspruchnahme erfolgt für den Ausbau von Schienenverkehrsinfrastruktur. Aufgrund des geringen Flächenumfanges von 0,12 ha wird im Benehmen mit der oberen Forstbehörde festgestellt, dass das Schutzziel des Schutzwaldes im Grundsatz erhalten bleibt. Aufgrund dessen und in Hinsicht des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Waldumwandlung ergeben sich keine Versagungsgründe gemäß § 12 Abs. 3 HWaldG.

Der Wald mit seinen diversen Funktionen hat im Rhein- Main Gebiet eine besondere Bedeutung für die dortige Lebens- und Umweltbedingungen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass dieser Wald durch Luftschadstoffe, Grundwasserabsenkungen und Klimaveränderung sowie durch Zerschneidungswirkung und dauerhafte Beanspruchung in diesem Bereich besonders gefährdet ist. Da jedoch für den Großteil des dauerhaft beanspruchten Waldumwandlung eine Ersatzaufforstung von 1,67 ha geplant ist, ist die Voraussetzung gemäß § 12 Abs. 3 HForstG gegeben. Für den verhältnismäßigen geringen Anteil von 0,12 ha der dauerhaften Waldumwandlung, für die keine passende Ersatzaufforstung ausfindig gemacht werden konnte, wurde gemäß Verordnung über die Walderhaltungsabgabe eine Abgabe festgesetzt. Die Herleitung dieser Abgabe berücksichtigt den generalisierten Bodenwert von 2 € pro Quadratmeter sowie eine Kulturpauschale von pauschal 1 € pro Quadratmeter. Aufgrund des Schutzwaldstatus wurde das Dreifache des Basissatzes zu Grunde gelegt. Nach Umsetzung der geplanten Wieder- und Ersatzaufforstungen und Leistungen der Walderhaltungsabgabe ist das Vorhaben forstrechtlich ausgeglichen.

Damit eine Überprüfung der genehmigten Rodungsflächen durch die Forstbehörden erfolgen kann, müssen die Grenzen der Waldumwandlungsflächen spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodung/Waldumwandlung gekennzeichnet (verpflockt) werden. Des Weiteren dient die Kennzeichnung der Grenzen der besseren Orientierung der Bauunternehmer, so dass ungewollte Eingriffe und Beeinträchtigungen im angrenzenden Waldbestand verhindert werden können. Außerhalb der Rodungsgrenzen dürfen im Rahmen des Vorhabens nur waldbauliche Maßnahmen zur Minimierung der Randwirkungen erfolgen; jede andere im Zusammenhang mit den eisenbahnrechtlichen Tätigkeiten stehende Maßnahme ist unzulässig.

Somit konnte die Waldumwandlungsgenehmigung innerhalb der Konzentrationswirkung erteilt werden.

#### Minimierungsmaßnahmen

Durch die Waldrodung kann benachbarter verbleibender Wald aufgrund der veränderten abiotischen Verhältnisse in Mitleidenschaft gezogen werden. Zur Verhinderung solcher sogenannten Randwirkungen werden gemäß Antrag waldbauliche Minimierungsmaßnahmen getroffen, um im Fall eines sich auflösenden Hauptbestandes auf die nächste Waldgeneration im Unterstand zurückgreifen zu können (Voranbau). Bei den konkret betroffenen Waldbeständen im Dörnigheimer Wald handelt es sich um junge bis mittlerer Bestände, die darüber hinaus im Wesentlichen über einen Zwischen- und Unterstand verfügen. Aufgrund der Waldstruktur sowie durch die von der Vorhabenträgerin geplanten Vermeidungsmaßnahme wird im Benehmen mit der oberen Forstbehörde kein unmittelbarer Handlungsbedarf aufgrund von Randschäden gesehen. Laut der Oberen Forstbehörde können sich solche Randwirkungen erfahrungsgemäß bis in einer Tiefe von 100 m auswirken. Deshalb wurde die Möglichkeit festgelegt, bei Bedarf die beantragten Minimierungsmaßnahmen auf diese 100 m auszudehnen.

#### Ersatzaufforstung und Wiederaufforstung

Gemäß § 12 Abs. 3 S. 4 HWaldG ist die bei vorübergehender Waldumwandlung sicher zu stellen, dass das genutzte Grundstück innerhalb eines angemessenen Zeitraumes ordnungsgemäß wiederhergestellt wird. Aufgrund dessen ist eine Prüfung durch die Obere Forstbehörde notwendig, diese prüft, ob die geforderten Ansprüche an den Wald sowie die rechtliche Verpflichtung des Vorhabenträgers erfüllt worden sind. Daher wird die Auswahl des Pflanz- bzw. Vermehrungsgutes sowie Durchführung der Pflanzmaßnahmen nur in Abstimmung mit der Oberen Forstbehörde durchgeführt.

#### **B.4.13 Denkmalschutz**

Die Planung sieht die Beseitigung von Bau- und Bodendenkmälern nach § 2 HDSchG vor.

Der Abriss von drei Streckenwärterhäuschen und die Beseitigung der Bodendenkmäler (Gräberfeld verschiedener Epochen) bedürfen einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung nach § 18 Abs. 1 HDSchG.

Die Genehmigung ist gemäß § 18 Abs. 3 HDSchG zu erteilen, (1.) wenn Gründe des Denkmalschutzes dem Vorhaben nicht entgegenstehen, (2.) wenn und soweit ihre Ablehnung der Eigentümerin oder dem Eigentümer wirtschaftlich unzumutbar wäre oder (3.) wenn überwiegende öffentliche Interessen dies verlangen.

Der Bau der Nordmainischen S-Bahn liegt im öffentlichen Interesse. Der Schienenausbau ist im Landesentwicklungsplan 2020 festgeschrieben und ist als Ziel im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 aufgenommen. Nach § 1 Abs. 3 BSWAG liegt der Bau der Nordmainischen S-Bahn als Bestandteil des Knotens Frankfurt zudem im überragenden öffentlichen Interesse. Die Maßnahmen sind zur Realisierung des Vorhabens erforderlich, so dass die Genehmigung nach § 18 Abs. 3 Nr. 3 HDSchG zu erteilen ist.

Der Erhalt der Denkmäler ist nicht möglich, da sie sich in unmittelbarer Nähe befinden und die Flächen für die Trasse/Gleisanlagen der neuen Strecke 3685 benötigt werden.

Die Nebenbestimmungen unter Kapitel A.4.7 beruhen auf § 9 HDSchG und dienen der Wahrung der Interessen des Denkmalschutzes.

Die Dokumentation bezieht sich nicht auf alle drei zu beseitigenden Streckenwärterhäuschen. Dasjenige in der Edmund-Seng-Str. 21 ist durch einen Brandschaden im Jahr 2014 in seiner Substanz bereits sehr reduziert, sodass die Anordnung der Dokumentation einen unangemessenen Aufwand hervorruft.

Die Vorhabenträgerin hat diesbezüglich gegenüber der Unteren Denkmalschutzbehörde zugesagt, die gesetzlichen Vorgaben und behördlichen Richtlinien umzusetzen.

## **B.4.14 Klimaschutz**

### **B.4.14.1 Rechtliche Grundlage**

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu dessen Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es gemäß § 1, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen werden berücksichtigt. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von

Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Gemäß § 3 KSG (nationale Klimaschutzziele) werden die Treibhausgasemissionen (nachfolgend „THG“) im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mind. 65 % und bis 2040 um mind. 88 % gemindert. Bis zum Jahr 2045 werden die THG so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative THG erreicht werden.

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG regelt ein sog. „Berücksichtigungsgebot“ bezogen auf die Zwecke und Ziele des KSG. Das heißt, dass überall dort, wo materielles Bundesrecht auslegungsbedürftige Rechtsbegriffe verwendet oder Planungs-, Beurteilungs- oder Ermessensspielräume einräumt, der Zweck und die Ziele des KSG als mitentscheidungserhebliche Gesichtspunkte in die Erwägungen einzustellen sind. Einen entsprechenden Planungsspielraum räumt u.a. das in § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG enthaltene Abwägungsgebot ein. Der globale Klimaschutz und die vorstehend dargestellten Klimaschutzziele des KSG gehören damit zu den öffentlichen Belangen, die bei der Planfeststellung in die Abwägung einzustellen sind. Der Maßstab für die Berücksichtigung des Klimaschutzes ergibt sich dabei aus dem vorstehend umschriebenen Zweck und den Zielen des KSG. Zu ermitteln und zu bewerten ist somit, ob und inwieweit das Vorhaben auf die THG Einfluss hat und die Erreichung der Klimaziele des KSG gefährden kann (vgl. im Einzelnen: BVerwG, Urteil v. 04.05.2022 - Az. 7 A 9.21).

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert hierbei aber keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen; ein Vorrang des Klimaschutzgebotes gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten. § 13 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 KSG finden auf die Planfeststellung zudem keine Anwendung (vgl. BVerwG, Urteil v. 04.05.2022 - Az. 7 A 9.21). Die Vorgabe des § 13 Abs. 2 KSG, wonach solchen Maßnahmen der Vorzug zu geben ist, mit denen das Ziel der Minderung von THG zu den geringsten Kosten erreicht werden kann, ist daher insbesondere auf die Alternativenprüfung im Rahmen der Planfeststellung nicht anwendbar.

Der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen beeinflusst die Treibhausgasbilanz sowohl direkt als auch indirekt. In Anlehnung an die sektorale Betrachtung des KSG lassen sich hierbei drei Wirkkomplexe unterscheiden, die nachfolgend näher betrachtet werden:

- Änderung der THG durch die Änderung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz nach Fertigstellung des Vorhabens. Insoweit führen Eisenbahnvorhaben in aller Regel zu einer Einsparung von THG, da sie in unterschiedlichem Umfang zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene beitragen.
- Erzeugung von THG durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung der betreffenden Bauwerke (sog. Lebenszyklusemissionen).
- Änderung der THGn durch etwaige projektbedingte Beeinträchtigungen bzw. Neuschaffung und landschaftspflegerische Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden, die als Treibhausgasspeicher oder -senke (auch Klimasenken genannt) dienen (landnutzungsbedingte THG).

Die Anforderungen an die Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen eines Vorhabens dürfen aber nicht überspannt werden. Sie müssen "mit Augenmaß" inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden und dürfen keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt daher lediglich, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO<sub>2</sub>- relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes ergeben.

#### **B.4.14.2 Einsparungen von Treibhausgasemissionen durch Verkehrsverlagerung und Lebenszyklusemissionen**

Die THG im Verkehrssektor entstehen fast ausschließlich in Form von CO<sub>2</sub> und hängen stark von der Antriebsart, der Form und dem Gewicht der Fahrzeuge ab. Der Verkehr ist in Deutschland mit einem Anteil von rund 20 Prozent am Gesamtkohlendioxid ausstoß beteiligt. Im Verkehrssektor resultieren dabei 98 Prozent der THG mit 140,6 Mio. t CO<sub>2</sub>eq aus dem Straßenverkehr (vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2021). Auf den Schienenverkehr entfällt dabei weniger als ein Prozent. Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Schienenverkehre deutlich unter der des Individual- oder



Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs. Im Personenfernverkehr z.B. beträgt die Klimawirkung der Schiene weniger als ein Viertel im Vergleich zu Flugzeug und Pkw (vgl. Umweltbundesamt 2020: Ökologische Bewertung von Verkehrsarten - Abschlussbericht. Texte 156/2020, S. 128).

Die Bundesregierung legt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 KSG in ihrem Klimaschutzprogramm fest, welche Maßnahmen sie zur Erreichung der oben genannten nationalen Klimaschutzziele in den einzelnen Sektoren ergreifen wird. Das Klimaschutzprogramm für den Verkehrssektor beinhaltet hierfür als eines der Maßnahmenbündel die CO<sub>2</sub>- Minderung durch die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck sowohl bezogen auf den Schienenpersonenverkehr als auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs deutlich zu stärken ist (vgl. Ziffer 3.4.3.1, 3.4.3.2, 3.4.3.6 des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 - nachfolgend nur „Klimaschutzprogramm 2030“ genannt). Zusätzlich kann die Dekarbonisierung durch die Elektrifizierung weiterer Schienenstrecken weiter vorangetrieben werden. Auf dieser Grundlage investieren Bund und die Deutsche Bahn erheblich in die Erneuerung und den Ausbau des Schienennetzes. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht. Durch die Einführung von digitaler Leit- und Sicherungstechnik auf zentralen Achsen und die Digitalisierung von Stellwerken wird die Kapazität deutlich gesteigert. Engpasskorridore im Schienennetz an neuralgischen Punkten werden ausgebaut, und damit die infrastrukturelle Grundlage zur Realisierung des Deutschlandtaktes gelegt. Zudem soll das elektrifizierte Netz erweitert und verdichtet werden. Mit diesen Maßnahmen wird die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs für die Nutzer gesteigert (S. 66 des Klimaschutzprogramms 2030). Auch der Schienengüterverkehr wird von der Modernisierung und Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz deutlich profitieren. Gütertransport auf der Schiene wird dadurch schneller und attraktiver (S. 74 des Klimaprogramms 2030).

Mit dem ersten Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905) wurde die Klimaschutzzielstellung erhöht. Die Minderungsziele wurden in § 3 KSG gegenüber der Fassung von 2019 nochmals ambitioniert fortgeschrieben. Als Zielgröße für den Sektor Verkehr ist nunmehr eine Reduktion auf 85 Mio. t/CO<sub>2</sub>eq im Jahr 2030 normiert. Dies entspricht einer Reduktion von rund 48 Prozent ggü. 1990. Insoweit ergibt sich die Notwendigkeit, die

bereits ergriffenen Maßnahmen zu verstärken und ggf. weitere Maßnahmen zu ergreifen. Die die aktuelle Bundesregierung tragenden Parteien haben in ihrem Koalitionsvertrag die Zielstellungen bekräftigt und ein Klimaschutzsfortprogramm angekündigt. Wie aufgezeigt stellt die Verlagerung von Verkehren u.a. von der Straße auf die Schiene einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung ausdrücklich als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt.

Durch das vorliegende Vorhaben „Nordmainische S-Bahn“ wird für dieses Ziel (Verlagerung der Verkehre auf die Schiene) ein weiterer Beitrag geleistet. Der Bau der Nordmainischen S-Bahn führt zu einer nachhaltigen Verbesserung von Qualität und Kapazität der Zulaufstrecken des S-Bahn-Knotens Frankfurt. Durch diese zusätzliche Strecke werden die östliche Frankfurter Innenstadt, die Stadt Maintal und die westlichen Stadtteile Hanau an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angebunden und miteinander verbunden. Zusätzlich kommt es durch die separate S-Bahnstrecke zu einer Entmischung der Verkehrsarten und zu einer Harmonisierung der Geschwindigkeits- und Haltekonzeptionen. Neben dem Aufbau der separaten Gleise für die S-Bahn werden auch alle Bahnhöfe auf dieser Strecke neugestaltet, was für die Fahrgäste große Fortschritte in Bezug auf Barrierefreiheit und Komfort bedeutet.

Die THG-Emissionen durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Selbst unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung ist der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr der mit Abstand klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund stellt die Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen Beitrag zur THG-Minderung und damit zur Erreichung die Klimaschutzziele dar. Da keine geeigneteren, aussagekräftigeren und damit „besseren“ Daten vorhanden sind, kann auf diese Daten nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil v. 04.05.2022 - Az. 9 A 7.21) zurückgegriffen werden. Die Durchführung gesonderter Untersuchungen und Berechnungen ist nach der Rechtsprechung demgegenüber nicht geboten. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt lediglich, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO<sub>2</sub>-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die

Klimaschutzziele des Bundes ergeben. Die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose allein zur Beurteilung der Klimaauswirkungen ist insoweit unverhältnismäßig.

Weitergehende Ermittlungen zu den Lebenszyklusemissionen des Vorhabens sind nicht erforderlich. Wie eingangs ausgeführt, dürfen die Anforderungen an die Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen eines Vorhabens nicht überspannt werden. Es darf vor allem kein unzumutbarer Aufwand abverlangt werden. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt daher lediglich Ermittlungen, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand. Für das antragsgegenständliche Vorhaben liegen keine Daten zu den Veränderungen der THGvor. Das Vorhaben gehört zu dem Großknoten Frankfurt, der nach BSWAG dem vordringlichen Bedarf zugeordnet ist. Bezüglich des gesamten Großknotens Frankfurt wurden die Auswirkungen auf CO<sub>2</sub>-Emissionen und Luftschadstoff-Emissionen prognostiziert. Konkrete Zahlen für das antragsgegenständliche Verfahren werden im Projektinformationssystem für den Bundesverkehrswegeplan jedoch nicht angegeben. Zwar lassen sich die Lebenszyklusemissionen anhand der auch den Bedarfsplanvorhaben zugrundeliegenden Methodik und Datengrundlagen ermitteln (vgl. hierzu S. 220 des Methodenhandbuchs zum BVWP 2030). Die tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Treibhausgassituation kann damit aber nicht vollständig abgebildet werden. Mit der Realisierung von Eisenbahnvorhaben ist in unterschiedlichem Umfang nämlich eine Verlagerungswirkung von Verkehren von der Straße auf die Schiene verbunden. Da die Schiene - wie vorstehend dargestellt - klimaverträglicher ist als die Straße, sind mit der Verlagerungswirkung und damit mit dem Vorhaben gesamt betrachtet auch Einsparungen an Treibhausgasen verbunden. Die verkehrlichen Verlagerungswirkungen eines Eisenbahnvorhabens lassen sich aber nur anhand eines aufwendigen Verkehrsgutachtens ermitteln. Dass jedoch gerade die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose allein zur Beurteilung der Klimaauswirkungen als unverhältnismäßig anzusehen ist, hat auch das BVerwG in seinem Urteil v. 04.05.2022 (Az. 7 A 9.21) bestätigt.

Aufgrund dieses Umstandes und im Hinblick darauf, dass das Vorhaben nach den vorstehenden Darstellungen von den Maßnahmen umfasst ist, die im Klimaschutzprogramm 2030 gerade zur Erreichung der Klimaschutzziele des KSG für den Verkehrsbereich aufgeführt sind, ist eine weitergehende Ermittlung aufgrund unverhältnismäßigen Aufwands nicht erforderlich.

Folglich stellt das vorliegende Vorhaben einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene und damit zur Erreichung der Zwecke des KSG dar. Das Vorhaben steht damit im Einklang mit dem eingangs dargestellten Zweck des KSG und den zu seiner Erfüllung festgelegten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm.

#### **B.4.14.3 Landnutzungsänderung durch das Vorhaben und vorhabenbedingte**

##### **Auswirkung auf Klimasenken**

Im Zuge des Vorhabens kommt es zu geringfügigen Waldinanspruchnahmen durch die Entnahme von einzelnen (Alt-)Bäumen, welche randlich an einer Verkehrsfläche stehen, sowie von Randwaldbereichen. Es kommt zwar zu einer Beeinträchtigung von forstlich genutztem Wald, jedoch wird unter Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahmen seine Funktion als Klimasenke nicht erheblich eingeschränkt.

Die für das Vorhaben genutzten Ökokontomaßnahmen beinhalten Waldflächen, die durch gezielte Maßnahmen u.a. eine Strukturverbesserung, eine naturnahe Ausgestaltung sowie einen Nutzungsverzicht umfassen. Mit der Aufwertung des Ökosystems sowie einer Zunahme der Artenvielfalt werden die Wälder gegenüber Klimaveränderungen resilienter und durch das Belassen von Totholz und den Verzicht einer forstlichen Nutzung wird ihre Funktion als Klimasenke noch gesteigert.

#### **B.4.14.4 Fazit**

Das vorliegende Vorhaben stellt einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene und damit zur Erreichung der Zwecke des KSG dar. Das Vorhaben Nordmainische S-Bahn, Planfeststellungsabschnitt 2, steht damit im Einklang mit dem Zweck und den Zielen des KSG (§§ 1, 3 KSG) und den zu seiner Erfüllung festgelegten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm 2030.

#### **B.4.15 Brand- und Katastrophenschutz**

Die Vorhabenträgerin hat ein Zuwegungs- und Rettungswegekonzept (Anlage 9.1) vorgelegt. Grundlage hierfür ist insbesondere die EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“.

Für die zu errichtende S-Bahn-Station Maintal - Ost wurde ein gesondertes Brandschutzkonzept (Anlage 12.12) erstellt.

Nach der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ ist bei mehr als zwei parallel verlaufenden Gleisen beidseitig neben den äußeren Gleisen liegend ein Rettungsweg anzulegen. Das vorgelegte Zuwegungs- und Rettungskonzept für den Bereich der freien Strecke genügt dieser Anforderung nicht durchgehend.

Die Anforderung der o.g. Richtlinie, wonach bei mehr als zwei parallel verlaufenden Gleisen beidseitig neben den äußeren Gleisen liegend ein Rettungsweg anzulegen ist, gilt auch, wenn – wie im vorliegenden Fall – zusätzlich zu bestehenden Gleisen ein Neubau von Gleisen hinzukommt. In Punkt 1.2. der o.g. Richtlinie ist der Bau zusätzlicher Gleise als wesentliche bauliche Änderung der bestehenden Strecke aufgeführt. Ob dabei bereits vorhandene Gleise neu trassiert oder umgebaut werden oder nicht, ist dabei im Sinne der Richtlinie unerheblich. Ebenfalls unerheblich ist es, ob es sich um eine oder mehrere Strecken bzw. Streckennummern handelt. Liegt eine wesentliche bauliche Änderung vor, sind die Anforderungen der o.g. Richtlinie entsprechend umzusetzen. Wesentliches Schutzziel der o.g. Richtlinie ist es, für Fremdrettungskräfte die Zugänglichkeit zur Bahnanlage im Ereignisfall sicherzustellen und auch eine Selbstrettung zu ermöglichen. Bei mehr als zwei parallel verlaufenden Gleisen wird hierfür beidseitig neben den äußeren Gleisen liegend ein Rettungsweg als notwendig erachtet.

Durch die Nebenbestimmung unter A.4.8, die den Bau von Rettungswegen in weiteren Bereichen vorsieht, wird den Anforderungen der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ Genüge getan.

Soweit für Teilbereiche entlang der Strecke gleichwohl Rettungswege mittig der Gleise vorgesehen sind, so sind äußere Rettungswege nach erneuter Prüfung durch den Vorhabenträger, mitgeteilt mit Schreiben vom 04.12.2023, nicht mit einem angemessenen finanziellen Aufwand realisierbar (Abweichung vom Regelwerk).

#### **B.4.16 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Das Vorhaben berührt die Anlagen verschiedener Leitungsbetreiber, die in das Anhörungsverfahren einbezogen wurden.

Zum Leitungsschutz hat die Vorhabenträgerin diverse Zusagen getätigt. Hierdurch und durch die Anordnungen von Vorbehalten unter Kapitel A.4. wird den Belangen der Leitungsträger im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

#### Gasleitungen der GASCADE

Die Vorhabenträgerin hat die Einhaltung der folgenden Forderungen der GASCADE Gastransport GmbH zugesichert:

1. In Absprache mit dem Pipeline-Service der GASCADE Gastransport GmbH ist die Lage der Anlagen durch Suchschachtungen zu prüfen. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers.
2. Eine Änderung der ursprünglichen Überdeckung der Erdgashochdruckleitung durch Aufschüttungen und Abgrabungen darf nur nach gesonderter Antragstellung vorgenommen werden. Größere Niveauveränderungen bedürfen der Prüfung durch einen Sachverständigen.
3. Tiefwurzelnde Bäume und Gehölze sind grundsätzlich innerhalb eines Abstands von 2,5m zur Außenkante der Rohrleitung nicht zulässig. Für flachwurzelnde Gehölze im Schutzstreifen ist die Zustimmung der GASCADE Gastransport GmbH erforderlich.
4. Erfolgen Pflanzungen als Kompensationsmaßnahme, ist für den Bereich des Schutzstreifens die Pflanzung mit Gehölzen auszusparen. Eine Heckenpflanzung innerhalb des Schutzstreifens ist nicht zulässig.
5. Zum Zwecke von behördlich vorgeschriebenen Kontrollen sowie für Instandhaltungsmaßnahmen, Intensivmessungen etc. ist die Zugänglichkeit der Anlagen für die GASCADE Gastransport GmbH jederzeit zu gewährleisten. Dies gilt auch für die notwendige Beseitigung des Bewuchses mit Maschineneinsatz innerhalb des Schutzstreifens.
6. Vorhandene Markierungspfähle (tlw. mit Messeinrichtung) der GASCADE Gastransport GmbH sind vor Beginn der Maßnahme unter Aufsicht des Pipeline-Service zu sichern.
7. Entlang der Anlagen verlegte Drainagen und deren Funktion müssen erhalten bleiben.
8. Das Merkblatt „Erdgashochdruckleitungen – Auflagen und Hinweise“ der GASCADE Gastransport GmbH ist zu beachten.

#### Anlagen der GasLINE GmbH (Stellungnahme der PLEdoc GmbH)

Die Anpassungen der Anlagen sind notwendige Folgemaßnahmen. Hiervon ist nicht nur die Gasleitung selbst, sondern auch die dazugehörige Telekommunikationsleitung betroffen. Diese Telekommunikationsleitung ist nicht in den Leitungsplänen für die Planfeststellung enthalten und daher in der Ausführungsplanung gesondert zu berücksichtigen gemäß der Nebenbestimmung in Kapitel A.4.9 und der Anweisung zum Schutz der Kabelschutzrohranlagen der GasLINE GmbH Co. KG.

#### Anlagen der terranets bw GmbH (vormals Gas-Union GmbH)

Eine Entscheidung darüber, ob durch die Baumaßnahmen die Anlagen der terranets bw GmbH beeinträchtigt werden, kann durch die Planfeststellungsbehörde anhand der ihr vorliegenden Unterlagen nicht geprüft werden. Es wurde daher ein entsprechender Entscheidungsvorbehalt formuliert, vgl. § 74 Abs. 3 VwVfG.

Die Nebenbestimmungen unter Kapitel A.4.9 dienen der Sicherheit des Betriebs der Leitung und der Gesundheit von Menschen.

#### NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH

Die Beachtung der Hinweise und Forderungen aus der Stellungnahme vom 12.05.2020 und 21.05.2014 hat die Vorhabenträgerin zugesagt. Der Erlass von Nebenbestimmungen erübrigt sich daher.

#### Avacon GmbH

Die Beachtung der Hinweise und Forderungen hat die Vorhabenträgerin zugesagt. Der Erlass von Nebenbestimmungen erübrigt sich daher.

### **B.4.17 Straßen, Wege, Baulogistik und Zufahrten**

Straßen, Wege und Zufahrten werden dauerhaft für die Andienung der Bauwerke sowie Rettungswege und temporär für die Baumaßnahmen benötigt.

#### Anliegerwege als Rettungswege/Radwege

Diese Thematik wird in Kapitel B.4.20 erläutert.

#### Baulogistik

Die Verkehrsführung während der Baumaßnahmen wird mit der Stadt Maintal abgestimmt und wird so gehalten, dass möglichst wenige Einschränkungen für die

Allgemeinheit sowie für die betroffenen Privaten (Anwohner, Grundstückseigentümer etc.) entstehen.

Die Unterführung in Maintal Ost wird während der Bauzeit, soweit es die Bauarbeiten zulassen, für den Fußgänger- und Radverkehr aufrechterhalten. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht ausgeschlossen werden, dass beide Kreuzungen gleichzeitig außer Betrieb sind/gesperrt werden. Falls eine Überschneidung der Sperrungen erfolgt, wird für die Aufrechterhaltung der Zuwegung zu den Bahnsteigen sowie für die Kreuzungsmöglichkeit zu den Stadtteilen Dörnigheim und Hochstadt ein temporärer Fußgängersteg über die Gleise errichtet.

In diesem Zusammenhang steht der Hinweis des Polizeipräsidiums Südosthessen, dass Veränderungen des öffentlichen Straßennetzes durch das Vorhaben nicht detailliert den Planunterlagen entnommen werden können. Die Unterlagen haben ihre Anstoßwirkung dennoch erfüllt. Die für die Behörde relevanten Details werden im Laufe der Ausführungsplanung konkretisiert. Sie hat nicht vorgetragen, dass die Funktionsfähigkeit ausgeschlossen wäre. Daher ergibt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Änderungsnotwendigkeit.

Die Planfeststellungsbehörde trägt unter diesen Voraussetzungen und in Abwägung mit den Belangen der Betroffenen das Baustellenkonzept mit.

#### **B.4.18 Kampfmittel**

Die Kampfmittelanfrage ergab, dass sich das Ausbauvorhaben teilweise in einem Bombenabwurfgebiet und im Bereich von ehemaligen Flakstellungen bei km 10 bis km 11 der Strecke 3660 befindet. Daher muss vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen grundsätzlich ausgegangen werden.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Forderungen des Kampfmittelräumdienstes (Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat I 18) zu berücksichtigen, sodass deren fachgerechte Umsetzung gewährleistet ist.

Die Nebenbestimmung unter Kapitel A.411 ist zu beachten.

#### **B.4.19 Zugrundeliegende Zugzahlen**

Die Zugzahlen für das Jahr 2030 sind Prognosen auf Basis der Werte des BMDV. Die Herleitung des Betriebsprogramms wird von der Vorhabenträgerin auf S. 13ff. des Erläuterungsberichts (Anlage 1d) dargelegt. Eine Korrektur erscheint bei



Zugrundelegung der Werte, die vom BMDV zur Verfügung gestellt werden, nicht geboten.

Im vorliegenden Fall ist zudem zu berücksichtigen, dass auch die Erhöhung der Zugzahlen im Rahmen des Deutschlandtakts nach Maßgabe des § 18g AEG hier nicht zugrunde gelegt werden müssen.

#### **B.4.20 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Zur Realisierung des Bauvorhabens war die dauerhafte oder bauzeitliche Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter notwendig.

##### Grundstücksinanspruchnahme wegen Rettungswegen/Radwegen

Auf Forderung der Stadt Maintal werden bestimmte Anliegerwege, bahnparallele Wege und Zuwege für Rettungskräfte auch als Radwege zu nutzen sein.

Dies betrifft insbesondere die Grundstücke aus dem Grundstücksverzeichnis mit der laufenden Nr. 14.25a, 15.01a, 17.18a, 17.20a, 17.22b, 17.23b, 18.10a, 18.14a, 18.34b, 18.46a, 18.47a, 18.48b, 18.49b, 18.50b, 18.51b, 18.52b und 21.28a.

Die in der Ausgangsplanung dinglich gesicherten Rettungswegen wurden mit der ersten Planänderung als Grunderwerb für Dritte gekennzeichnet. Diese Änderung wurde zwar im Erläuterungsbericht mit der Nutzung als Radweg begründet,

die stärkere Betroffenheit der Grundstückseigentümer ist jedoch davon unabhängig zu rechtfertigen.

Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung bei der Inanspruchnahme privater Grundstücke ist eine Enteignung nur zulässig, wenn sie zur Erreichung der mit dem planfestgestellten (eisenbahnrechtlichen) Vorhaben angestrebten Gemeinwohlziele geeignet und erforderlich ist. Eine Enteignungsmaßnahme ist hierbei nur erforderlich, soweit sie für die Verwirklichung eines Vorhabens unverzichtbar ist, es hierfür also kein milderes Mittel gibt, das gleich geeignet wäre.

Die Wege ersetzen bereits vorhandene Wirtschafts-, Anlieger- und Rettungswege. Zudem ist eine Eigentumsnutzung über die Nutzung als öffentlicher Weg hinaus ausgeschlossen. Eine dauerhafte Inanspruchnahme ist daher vertretbar und die zusätzliche Nutzung als Radweg dem eigentlichen Zweck der Katastrophenvorsorge zumindest nicht schädlich.

##### Allgemeines

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen die Vorgaben des Vermeidungs- und Minimierungsgebots hinsichtlich der benötigten Flächen beachtet und wenn möglich zunächst auf eigene oder öffentliche Flächen zurückgegriffen.

Soweit sich der Eingriff in Eigentumsrechte privater Dritter nicht vermeiden ließ, hat sich die Vorhabenträgerin gleichwohl bemüht, in Absprache mit dem jeweiligen Eigentümer Lösungen zu finden, die die Ausübung des Rechts des Dritten möglichst wenig beeinträchtigen.

Alle direkt von Grundinanspruchnahme Betroffenen, sei es durch Erwerb, dingliche Belastung oder vorübergehende Inanspruchnahme, haben bereits aus dem Zugriff auf ihr Eigentum selbst einen Entschädigungsanspruch, der nicht gesondert festgesetzt werden musste. Die Einzelheiten des Entschädigungsanspruchs werden zunächst zwischen den Parteien einvernehmlich geregelt. Sofern dies nicht erfolgreich ist, schließt sich ein Enteignungsverfahren an, in dem eine Entscheidung durch die zuständige Landesbehörde erfolgt.

#### **B.4.21 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

##### **B.4.21.1 Magistrat der Stadt Offenbach**

In der Stellungnahme zur 1. Planänderung hat der Magistrat vorgetragen, dass der Bau zu einer Zunahme der Lärmbelastung führt, dies insbesondere für die Wohnbebauung „Zu den Mainwiesen“ im Stadtteil Rumpenheim. Die Planunterlagen ließen nicht erkennen, dass bezüglich Lärmauswirkungen die Offenbacher Stadtgebiete berücksichtigt wurden. Die Dokumentation der Untersuchung und der Schallschutzmaßnahmen sei lückenhaft und damit eine Einschätzung der Betroffenheiten nicht möglich.

Die schalltechnische Untersuchung befasst sich mit dem Gebiet „Bischofsheim Süd“. In der Verlängerung befindet sich der Stadtteil Rumpenheim. Bereits im Gebiet Bischofsheim Süd werden mit dem Schallschutzkonzept der Vorhabenträgerin sämtliche Schutzfälle gelöst.

Daraus geht für die Planfeststellungsbehörde klar hervor, dass im Stadtteil Rumpenheim keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind. Dementsprechend erübrigt sich eine Planänderung oder Überarbeitung der Unterlagen.

#### **B.4.21.2 Magistrat der Stadt Maintal**

Die von der Stadt geforderten Einleitanträge für das Kanalnetz der Stadt Maintal wurden von der Vorhabenträgerin beantragt und wurden am 30.03.2017 erteilt.

Die Forderungen, Hinweise und Anregungen aus der Stellungnahme der ersten Beteiligung vom 25.06.2014 wurden durch Zusagen, Planänderungen und Nebenbestimmungen weitgehend umgesetzt. Die wenigen offenen Themen (insbesondere zu den Personentunneln und Radwegen) wurden in den folgenden Stellungnahmen/Einwendungen aufgegriffen.

Hinsichtlich der Thematik der Enteignung von Grundeigentümern für die langfristige Nutzung als Radweg wird auf Kapitel B.4.20 verwiesen.

Im Rahmen der 1. Planänderung hat die Stadt Maintal eine Einwendung erhoben. Die Forderungen, deren Einhaltung die Vorhabenträgerin zugesagt hat, haben sich erledigt, sodass eine Entscheidung in diesem Beschluss nicht notwendig ist. Im Übrigen war die Einwendung zurückzuweisen. Für die Begründung zu den Entscheidungen in Bezug auf die Personentunnel und Radwege wird auf Kapitel B.4.3 sowie B.4.20 verwiesen. Das Bauleistungskonzept wird in Kapitel B.4.17 abgewogen.

Die Umverlegung des Kanals im Bereich der Miller Straße hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung erklärt und den Einwand damit erledigen können.

In der Beteiligung zur 3. Planänderung trägt die Stadt folgendes vor:

Ein Schachtbauwerk im Druckbereich der S-Bahn sei nicht berücksichtigt worden.

Die Vorhabenträgerin bestätigt das Vorhandensein und die Berücksichtigung des Bauwerks und verweist auf die Ausführungsplanung.

Bei der Anpassung handelt es sich um eine notwendige Folgemaßnahme. Diese ist bei der Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen. Die Planunterlagen haben ihre Anstoßwirkung erfüllt, da die Stadt auf dieser Grundlage ihre Belange geltend machen konnte. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist mit der Zusage der ordnungsgemäße Umgang mit dem Bauwerk unter Beachtung des Stands der Technik sichergestellt. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Detailfragen im Rahmen der Ausführungsplanung am Maßstab der technischen Vorgaben umgesetzt werden kann. Damit ist der Problembewältigung genüge getan.

Die übrigen Bedenken wurden mit der Erwidern der Vorhabenträgerin ausgeräumt. Die Vorhabenträgerin hat insbesondere zugesagt, die Detailfragen mit der Stadt Maintal abzustimmen.

#### **B.4.21.3 Magistrat der Stadt Gelnhausen**

Die Hinweise der Stadt Gelnhausen sind umgesetzt worden.

#### **B.4.21.4 Behindertenbeauftragte der Stadt Maintal**

Die Behindertenbeauftragte wendet sich gegen die Ausführung von Überführungen, Wegen und dem Haltepunkt Maintal Ost im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Menschen. Zudem solle auf den Schall- und Erschütterungsschutz geachtet werden.

Der Stellungnahme wurde teilweise entsprochen. Im Übrigen waren die Forderungen zurückzuweisen.

Der Forderung nach einer Fuß- und Radwegüberführung mit maximal 6 % Steigung wurde entsprochen.

Der Rückbau des Bahnübergangs Eichenheege ist mit dem Ersatzbau des Personentunnels am Haltepunkt Maintal Ost aus Sicht der Planfeststellungsbehörde genügend ausgeglichen. Die Kreuzung, die durch ihre stadtteilverbindende Funktion die Planungshoheit der Gemeinde tangiert, ist mit dieser Gemeinde abgestimmt zu ändern. Die Abstimmung hat zu der festgestellten Variante geführt. Die Belange der mobilitätseingeschränkten Personen sind bei dieser Variante durch die Planung einer Aufzuganlage gewahrt.

Bezüglich der Bauzeit schließt sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis der Ansicht der Vorhabenträgerin an, dass der Personentunnel nicht barrierefrei gehalten werden muss. Auch im derzeitigen Zustand ist die Barrierefreiheit nicht erreicht.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Hinweise der Behindertenbeauftragten zu Punkt 7.6.2 zu beachten.

Die Behindertenbeauftragte stellt sich bei einer Rampenneigung von 6 % gegen eine überlange Rampenanlage. Da eine kürzere Rampenanlage zwangsläufig eine höhere – nicht behindertengerechte – Neigung zur Folge hat, schließt die Planfeststellungsbehörde diese Variante aus. Die Rampenanlage hat zudem gegenüber einer Variante mit Aufzug eine höhere Verfügbarkeit. Daher begegnet die

geplante Variante von Seiten der Planfeststellungsbehörde keinen rechtlichen Bedenken.

Der geforderten Breite der Unterführung entspricht die Vorhabenträgerin unter Einhaltung der Vorgaben von EFA3 und der RAS03. Auch der Forderung nach einer anderen Länge des Bahnsteigdaches hat die Vorhabenträgerin mit der Planung von Wetterhäuschen und einer Windschutzkonstruktion unter dem Bahnsteigdach entsprochen.

Weitere Forderungen zu Details der Ausführung sowie Zubehör (Beschilderung, Taktileleitstreifen, Beleuchtung etc.) sind nicht Teil der Planfeststellung und werden der Ausführungsplanung anheimgestellt.

Ein Anspruch auf einen anderen Belag von bahnparallelen Wegen als den Derzeitigen besteht nicht. Eine Verbesserung der Situation für Rollstuhlfahrer mit einem feinen Belag ist als Bestandteil der Planungshoheit der Gemeinde mit dieser abzustimmen.

Mit den Ergebnissen aus der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 12.3d) wird den Forderungen der Behindertenbeauftragten entsprochen. Die Belange der von Lärm Betroffenen sind mit einem umfassenden Schallschutzkonzept gewahrt. Dabei sind auch die besonderen Umstände des Einzelfalls (Naherholungsgebiet, Gartenanlagen) beachtet worden.

Die Forderung nach barrierefreien Toiletten an den Haltepunkten erübrigt sich, da keine Toiletten vorgesehen sind.

#### **B.4.21.5 Magistrat der Stadt Hanau**

Die Stadt Hanau hat eine Einwendung (24.08.2017) und Stellungnahmen mit Datum vom 16.11.2018 und 13.05.2020 hinsichtlich des Themas Lärmschutzes verfasst. Die darin aufgeworfenen Konflikte haben sich mit der Erwidern der Vorhabenträgerin und Anpassung der Planunterlagen erledigt.

Insbesondere erhält das Siedlungsgebiet „Hohe Tanne“ vollen Lärmschutz hinsichtlich des Betriebslärms.

Zu den Details und der Abwägung der Planfeststellungsbehörde in Bezug auf den Lärmschutz wird auf Kapitel B.4.10 verwiesen.

#### **B.4.21.6 Rhein-Main-Verkehrsverbund**

In der Stellungnahme vom 05.05.2020 regt der RMV an, die Haltepunkte als Bahnhöfe auszuführen. Hierbei handelt es sich nicht um einen Bestandteil des Vorhabens. Die Prüfung des Anliegens sagt der Vorhabenträger zu, sodass sich die Bedenken erledigt haben.

#### **B.4.22 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen**

##### **B.4.22.1 Einwendung P1**

Die Einwender wenden sich gegen das Betriebslärmkonzept der Vorhabenträgerin und fordern eine Lärmschutzwand.

Den Einwendungen wird entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat in einem neuen Schallschutzkonzept eine Außenwand südlich der Gleise zum Schutze der Schleusenhäuser und der Kleingartenanlage vorgesehen. Dies führt zum Vollschutz der Bebauung. Das bedeutet, die Werte der 16. BImSchV werden mit den aktiven Schallschutzmaßnahmen eingehalten.

Den Belangen der Einwender wurde damit Genüge getan.

Hinsichtlich der Ausführungen der Einwender zum Gesamtlärm wird für weitere Informationen auf Kapitel B.4.10.3 verwiesen.

##### **B.4.22.2 Einwendung P2**

Der Einwender wendet sich gegen die Baustellenzuwegung, Baulärm, die angegebenen Zugzahlen sowie die bauzeitliche Sperrung des Personentunnels BÜ Eichenheege. Er spricht sich für einen Radweg an der Philipp-Reis-Straße/BÜ Eichenheege aus. Zudem seien die Querungen am Dörnigheimer Weg und der Eichenheege für mobilitätseingeschränkte Personen nicht sicher.

Die Einwendung hat sich teilweise durch Anpassung der Planunterlagen erledigt. Im Übrigen war die Einwendung zurückzuweisen.

Der Forderung nach einem kombinierten Rad- und Fußgängerweg bis zum Ende der Philip-Reis-Straße wird nicht entsprochen, da diese Variante nicht vorschriftsgemäß hergestellt werden kann.

Die Vorhabenträgerin entspricht mit einer Zusage der Forderung, dass der Zugang zum Personentunnel auf einen unvermeidlichen Zeitraum beschränkt wird. Den Belangen des Einwenders wird damit genüge getan.

Nach Aussage des Einwenders ist die Überleitung „Querspange“ nicht barrierefrei und daher nicht als Ersatz für den Bahnübergang Eichenheege geeignet. Das ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde korrekt. Deshalb dient nicht die Querspange, sondern der Personentunnel am Haltepunkt Maintal Ost als Ersatz.

Der Einwender fordert, dass das Baufeld Eichenheege soweit möglich nur über die Nordseite angedient wird (Philip-Reis-Straße). Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass die Querung der Bahngleise in diesem Bereich nur über den Bahnübergang Eichenheege erfolgen kann. Dies geht auch aus dem Baustellenerschließungsplan hervor (Anlage 7.0.2c) und begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Zudem entstünden zusätzliche Betroffenheiten in der Philip-Reis-Straße. Daher wird der Einwand zurückgewiesen.

Der Einwender fordert, dass Baumaßnahmen zur Ruhezeiten nicht stattfinden. Dies ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht umsetzbar. Mit dieser Lärmschutzmaßnahme würden die Baumaßnahmen zeitlich derart in die Länge gezogen, dass insgesamt stärkere Betroffenheiten entstehen würden. Zunächst hat die Vorhabenträgerin erhebliche Umweltbelastungen zu vermeiden und zu mindern. Die Einhaltung dieser Vorgabe sagt sie dem Einwender auch zu. Das Schallschutzkonzept der Vorhabenträgerin sieht darüber hinaus vor, dass Anwohnern in Fällen, in denen die Richtwerte der AVV Baulärm um 5 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten werden, Ersatzwohnraum zur Verfügung gestellt wird. Zusätzlich werden in diesem Beschluss in Kapitel A.4.4.2.3 weitere Voraussetzungen festgelegt. Auch wenn diese vorliegen, ist Ersatzwohnraum oder eine Entschädigung in Geld zu gewähren. Mit diesen Maßnahmen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde den Belangen des Einwenders Rechnung in Abwägung mit den Interessen der anderen von Baulärm Betroffenen und dem Interesse der Allgemeinheit an der Realisierung des Vorhabens getragen.

#### **B.4.22.3 Einwendung P3**

Die Entscheidung zu der im Verfahren als Einwendung geführten Stellungnahme der Behindertenbeauftragten der Stadt Maintal wird im Kapitel B.4.21.4 begründet.

#### **B.4.22.4 Einwendung P4**

Der Einwender ist wegen einer (dauerhaften) Flächeninanspruchnahme um den betrieblichen Ablauf besorgt und bittet um Prüfung, ob die Bahntrasse umfriedet werden kann.

Die Einwendung hat sich im Verfahren durch die Zusagen der Vorhabenträgerin erledigt.

Auf Nachfrage des Einwenders hat die Vorhabenträgerin erläutert, dass die betroffenen Grundstücksgrenzen bei dem einen Grundstück um ca. 3,0 m bzw. bei dem anderen Grundstück um ca. 2,5 m verschoben werden. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass das Manövrieren und die Befahrbarkeit von LKWs gewährleistet ist. Dem Anliegen des Einwenders wurde damit entsprochen.

Hinsichtlich einer Umzäunung der Bahntrasse geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass Bahntrassen in Deutschland aufgrund der Großflächigkeit generell nicht gegen unbefugtes Betreten geschützt werden (können) und kein Anspruch darauf besteht. Anhaltspunkte, die im vorliegenden Fall zu einem anderen Ergebnis führen, sind nicht ersichtlich.

#### **B.4.22.5 Einwendung P5**

Der Einwender fordert aktiven und passiven Schallschutz wegen erhöhten Betriebslärms.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Der gegenständliche Wohnort ist nicht vom zweiten Planfeststellungsabschnitt betroffen, sondern ist erst Gegenstand des dritten Planfeststellungsabschnitts.

#### **B.4.22.6 Einwendung P6**

Die Einwendung bezieht sich auf die Lage der Bruno-Dressler-Straße und die genauen Maße der Erwerbsfläche.

Die Einwendung hat sich im Verfahren durch die Erwiderung der Vorhabenträgerin erledigt.

Die Bruno-Dressler-Straße dient der Einwenderin als Zufahrt zu ihren Liegenschaften, sodass die Betroffenheit aus den Unterlagen hervorgehen muss („Anstoßwirkung“) und die Zufahrt gesichert sein muss. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung nachvollziehbar dargelegt, dass die neue Lage der Bruno-Dressler-Straße in den



Unterlagen (u.a. auf Plan 3.16c) ausreichend genau für eine Prüfung dargestellt ist und die Zufahrt gewährleistet ist. Die Einwendung hat sich damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erledigt.

Der Einwenderin steht für die teilweise Inanspruchnahme ihres Grundstücks ein Anspruch auf Entschädigung zu, der sich bereits aus dem direkten Zugriff auf das Eigentum selbst ergibt. Über Fragen der für notwendige Enteignungen zu leistenden Entschädigung ist nicht innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden. Für den Anspruch eines Eigentümers auf Übernahme von weiteren Teilen eines nur zum Teil für das Bauvorhaben in Anspruch zu nehmenden Grundstücks sieht das Hessische Enteignungs- und Entschädigungsgesetz (HEEG) in seinem § 8 Abs. 3 Regelungen vor. Ggf. ist von der Einwenderin an dieser Stelle darzulegen, wenn nach ihrer Auffassung die Teilfläche zwischen Gebäuderückwand und neuer Bahngrenze nicht mehr sinnvoll nutzbar ist. Diese Fragen werden in einem nachfolgenden, unabhängigen Entschädigungsverfahren geregelt, sofern Eigentümer und Vorhabenträger hierüber keine Einigung erzielen können.

#### **B.4.22.7 Einwendung P7**

Der Einwender befürchtet Lärmbelästigungen durch Betriebslärm.

Die genauen Maße der Erwerbsfläche seien zudem nicht mitgeteilt worden; dies konnte im Erörterungstermin geklärt werden.

Der Einwand hinsichtlich des Betriebslärmes war zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin hat im Laufe des Verfahrens eine geänderte schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Die Immissionspegel an den betroffenen Grundstücken an der Gutenbergstraße und dem Bruno-Dressler-Weg/Senefelder Straße erreichen nicht die Grenzwerte der 16. BImSchV. Daher sind die Beeinträchtigungen nicht erheblich und weitere Schallschutzmaßnahmen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig.

#### **B.4.22.8 Einwendung P8**

Der Einwender befürchtet erheblich Lärmbelästigungen durch Betriebslärm.

Der Einwand, die genauen Maße von Erwerbsflächen seien nicht mitgeteilt worden, konnte im Erörterungstermin geklärt werden.

Der Einwand hinsichtlich des Betriebslärmes war zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin hat im Laufe des Verfahrens eine geänderte schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Die Immissionspegel an dem betroffenen Grundstück an der Gutenbergstraße erreichen nicht die Grenzwerte der 16. BImSchV. Daher sind die Beeinträchtigungen nicht erheblich und weitere Schallschutzmaßnahmen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig.

#### **B.4.22.9 Einwendung P9**

Die Einwender befürchten erhöhten Betriebslärm.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Die Einwendung war nicht von allen genannten Personen formwirksam unterschrieben worden.

Der gegenständliche Wohnort ist zudem nicht vom zweiten Planfeststellungsabschnitt betroffen, sondern ist erst Gegenstand des dritten Planfeststellungsabschnitts.

#### **B.4.22.10 Einwendungen P10, P19, P20**

Die Einwender befürchten die Erhöhung von Betriebslärm durch die Verschiebung des Haltepunktes Maintal West und die hohen Zugzahlen. Sie wenden sich gegen den Baulärm und die Unterbrechung von Versorgungsleitungen. Sie fordern hierfür finanzielle Ersatzleistungen, Schallschutzmaßnahmen, Baupausen in Ruhezeiten und die Sicherstellung der Versorgung.

Die Vorhabenträgerin hat gewisse Zusagen gemacht. Den Einwendungen wurde teilweise entsprochen. Im Übrigen waren die Einwendungen zurückzuweisen.

Die Einwender befürchten eine erhöhte Belastung durch Erschütterungen wegen des Bahnbetriebs. Die Vorhabenträgerin hat zu den Erschütterungen ein Gutachten vorgelegt (Anlage 12.4). Aus diesem geht hervor, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 an dem Gebäude der Einwender durch das Vorhaben eingehalten werden. Dementsprechend besteht nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde kein Anspruch auf erschütterungstechnischen Vorsorgemaßnahmen.

Die Einwender fordern aufgrund ihrer Lärmbetroffenheit aktive und passive Schallschutzmaßnahmen. Die Vorhabenträgerin hat im Laufe des Verfahrens ihr Schallschutzkonzept geändert. Die Einwender erhalten als aktive Schallschutzmaßnahme den Einsatz des „Besonders überwachten Gleises“. Der Bau einer Lärmschutzwand verursacht unverhältnismäßig hohe Kosten im Verhältnis zum

lärmmindernden Effekt. Daher erhalten die Einwender dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Schallschutz. Die Erwägungen der Vorhabenträgerin ist in den Unterlagen (Anlage 12.3, S. 47 und Anhang 5d neu S. 189) plausibel und nachvollziehbar dargestellt und wird von der Planfeststellungsbehörde mitgetragen.

Die Einwender wollen sicherstellen, dass Baumaßnahmen zu Ruhezeiten, insbesondere der Nachtruhe, nicht stattfinden. Dies ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht umsetzbar. Mit dieser Lärmschutzmaßnahme würden die Baumaßnahmen zeitlich derart in die Länge gezogen, dass insgesamt stärkere Betroffenheiten entstehen würden.

Zunächst hat die Vorhabenträgerin erhebliche Umweltbelastungen zu vermeiden und zu mindern. Die Einhaltung dieser Vorgabe sagt sie den Einwendern auch zu. Das Schallschutzkonzept der Vorhabenträgerin sieht darüber hinaus vor, dass Anwohnern in Fällen, in denen die Richtwerte der AVV Baulärm um 5 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten werden, Ersatzwohnraum zur Verfügung gestellt wird. Zusätzlich werden in diesem Beschluss in Kapitel A.4.4.2.3 weitere Voraussetzungen festgelegt. Auch wenn diese vorliegen, ist Ersatzwohnraum oder eine Entschädigung in Geld zu gewähren.

Der Forderung nach einer finanziellen Entschädigung für die über das zumutbare Maß hinausgehenden Lärmbelästigungen in der Zeit der Bauarbeiten wird also dem Grunde nach stattgegeben.

Zur Verhinderung von Verunreinigungen durch Schmutz hält die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin gegenüber eine Nebenbestimmung (Kapitel A.4.4.5) für angemessen. Für eine derart starke Beeinträchtigung, die zu einer Entschädigungspflicht führt, sind jedoch keine Anhaltspunkte ersichtlich. Eine verbleibende Beeinträchtigung ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen.

Über die im Beschluss bestimmten und im Antrag enthaltenen Entschädigungsbestimmungen haben die Einwender alle gesetzlichen Ansprüche. Die geforderte vollständige finanzielle Ersatzleistung aller gesundheitlichen und eigentumsrechtlichen Nachteile ist in einer Abwägung des Interesses der Allgemeinheit sowie aller Individualinteressen nicht möglich. Als Teil der Gesellschaft sind gewisse Einschränkungen hinzunehmen.

Die Vorhabenträgerin hat den Einwendern zugesagt, dass die Versorgung durch Strom-, Wasser- und Telefonleitungen in der Bauphase auf ein Minimum reduziert werden und rechtzeitig bekannt gegeben werden. Wenn dies notwendig wird, werden die Leitungen durch den Leitungsträger verlegt. Den Belangen der Einwender ist damit Rechnung getragen.

#### **B.4.22.11 Einwendung P11**

Der Einwender wendet sich gegen die Ausführung der Lärmschutzwände, die Personenführung und Bahnsteige des Haltepunkts Maintal Ost sowie das Gefälle der FÜ Buchenheege.

Der Einwendung wurde teilweise entsprochen. Im Übrigen wird sie zurückgewiesen.

Im Hinblick auf die Gestaltung der Lärmschutzwand hat der Einwender keine eigene Betroffenheit geltend gemacht. Die allgemeine Gestaltung von Lärmschutzwänden ist nicht Teil der Planfeststellung, sondern der darauffolgenden Ausführungsplanung, soweit sie nicht zur Änderung von Betroffenheiten führt. Transparente Wände hätten zur Folge, dass der Lärmschutz verringert wird, da diese nicht hochabsorbierend sind.

Die sogenannten „Niedrighschallschutzwände“ (NSSW) sind eine innovative Maßnahme. Diese ist im Rahmen in Schallschutzkonzepten, die auf der Schall03 1990 beruhen, nicht zugelassen. Zudem sind sie regelmäßig mit höheren Kosten verbunden. Daher begegnet die Variantenauswahl der Vorhabenträgerin keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

Die Planung für den Personentunnel in Maintal Ost ist im Verfahren geändert worden. Der Aufzug befindet sich nun – in Abstimmung mit der Stadt Maintal – nicht mehr auf der West-, sondern auf der Ostseite. Die Planung entspricht den Vorgaben der Vorschriften EFA3 und RAS06. Eine im Einzelfall davon abweichende Gefahrensituation liegt nicht vor, sodass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde und in Abwägung mit dem allgemeinen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens keine weiteren Schutzmaßnahmen notwendig sind.

Der Einwender sieht die Inselbahnsteige in Maintal Ost und West als Problem an, da sie kostenintensiv und nicht direkt für Fahrgäste erreichbar seien. Die Vorhabenträgerin hat eine Variantenprüfung durchgeführt. Diese ist rechtlich nicht zu beanstanden. Ein Außenbahnsteig am zu den Fernbahngleisen (innen) liegenden

Gleis ist nicht möglich. Ein Innen- und ein Außenbahnsteig verursachen mehr Betroffenheiten, insbesondere Grundstücksbeeinträchtigungen. Um den Verkehr der S-Bahn und der anderen Nutzungen vollständig trennen zu können, werden die Gleise der Strecke 2660 und der Strecke 3685 parallel nebeneinander ausgeführt und nicht der Fernverkehr in der Mitte des S-Bahn-Verkehrs geführt. Der Innenbahnsteig wird barrierefrei errichtet, sodass die Zuwegung zumutbar ist. Die Kosten der gewählten Planung sind im Rahmen der Planfeststellung nur eingeschränkt zu prüfen. Hier ist die Finanzierung des Projektes jedenfalls nicht ausgeschlossen. Damit ist der Einwand zurückzuweisen.

Der Forderung, dass die Rampe der FÜ Buchenheege eine Längsneigung von 6 % nicht überschreitet, ist die Vorhabenträgerin mit einer Planänderung im Verfahren nachgekommen. Der Einwand hat sich damit erledigt.

#### **B.4.22.12 Einwendung P12**

Der Einwender ist Eigentümer von in der Ausgangsplanung betroffenen Grundstücken. Das Vorhaben wurde im Rahmen der ersten Planänderung dergestalt geändert, dass die Grundstücke nicht mehr betroffen sind.

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

#### **B.4.22.13 Einwendung P13**

Der Einwender fordert Schallschutz wegen erhöhten Betriebslärms.

Den Forderungen wurde gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV und den Berechnungsmethoden der Anlage 2 (hier „Schall03 1990“) der 16. BImSchV entsprochen. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat im Verfahren das Schallschutzkonzept verändert. Das betroffene Gebäude in Bischofsheim wird mit dem „Besonders überwachten Gleis“ eine aktive Schallschutzmaßnahme erhalten. Zudem wird auf Höhe der Theo-Mack-Straße eine Lärmschutzwand errichtet. Mit diesen aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte eingehalten (s. Anlage 12.3, Anhang 5d neu, S. 13). Verbleibende Beeinträchtigungen sind nicht erheblich und im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen.

#### **B.4.22.14 Einwendung P14**

Der Einwender fordert Schutz vor erhöhtem Lärm, Staub, Schmutz, Abfall und Sogwirkungen aus dem Bahnbetrieb. Das Grundstück sei durch die Planung von Wertverlust betroffen, sowie nur noch eingeschränkt bebau- und nutzbar.

Der Einwendung wurde teilweise entsprochen. Im Übrigen war sie zurückzuweisen.

Einen Anspruch auf Ersatz des Wertverlustes besteht nicht. Der Wertverlust wird hier im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Hierbei ist zu beachten, dass kein Grundstückseigentümer einen Anspruch darauf hat, dass sich die in der Nähe befindlichen Bahnanlagen oder der Gebietscharakter (§ 34 BauGB), in dem sich das Gebäude befindet, nur zum Vorteil des Grundstückswertes oder nach den Vorstellungen des Eigentümers/Nutzers entwickeln. Zudem sind Grundstücke entlang von Bahntrassen generell günstiger als ohne diese „Belastung“. Es ist auch zu erwarten, dass sich Verkehrswege künftig entsprechend dem Bedarf ändern.

Hinsichtlich der vom Bahnbetrieb verursachten Schallimmissionen hat die Vorhabenträgerin eine Schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der Einwender erhält mit der Maßnahme „Besonders überwachtetes Gleis“ eine aktive Schallschutzmaßnahme. Mit dieser Planung werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Weitere Schallschutzmaßnahmen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde damit nicht notwendig. Verbleibende Auswirkungen sind in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Vorhaben hinzunehmen.

In Bezug auf die Immissionen von Staub und Schmutz wurde der Vorhabenträgerin in diesem Bescheid die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.4.5 auferlegt. Vor Abfall ist der Einwender mit den zivilrechtlichen Nachbarschaftsregelungen ausreichend geschützt. Ein konkreter Anlass für Schutzvorkehrungen ist nicht vorgetragen.

Verbleibende Immissionen wie eine eventuelle Sogwirkung sind eine nicht vermeidbare Beeinträchtigung des grundrechtlich geschützten Eigentums und im Rahmen der Sozialbindung von dem Betroffenen hinzunehmen.

Die Vorhabenträgerin hat auf die Einwendung hin ihre Planung geändert und die Verwendung der Grundstücke verringert. Eine neue Beteiligung nach der Planänderung hat der (neue) Eigentümer nicht beantwortet, sodass davon auszugehen ist, dass sich die Einwendung erledigt hat.

#### **B.4.22.15 Einwendung P15**

Der Einwender fordert Schutz vor erhöhtem Lärm, Staub, Schmutz, Abfall und Sogwirkungen aus dem Bahnbetrieb. Die Grundstücke seien durch die Planung von Wertverlust betroffen, sowie nur noch eingeschränkt bebau- und nutzbar. Es sei darauf hingewiesen, dass nach dem Grunderwerbsverzeichnis der Einwender nicht identisch mit dem Eigentümer ist.

Der Einwendung wird teilweise entsprochen und sie wird im Übrigen zurückgewiesen.

Der Einwender möchte seinen Gewerbebetrieb erweitern um ein Grundstück, das neben seinem Grundstück liegt und von dem Vorhaben betroffen ist. Ein über jenes Grundstück verlaufender Rettungsweg soll verlegt werden. Dies hätte zur Folge, dass die Nutzung des anderen Grundstücks eingeschränkt würde.

Der Einwender ist grundsätzlich auf die Geltendmachung eigener Belange beschränkt. Über die Verwendbarkeit eines Grundstücks darf der Eigentümer jenes anderen Grundstücks entscheiden, mithin zum Zeitpunkt der Offenlage der Planunterlagen nicht der Einwender.

Maßgeblich für den Zeitpunkt der rechtlichen Beurteilung ist die Auslegung der Planunterlagen ab dem 12.05.2014. Mit der Offenlage beginnt die Wirkung der Veränderungssperre, § 19 AEG. Diese Veränderungssperre hat zur Folge, dass auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden dürfen.

Daraus folgt auch, dass ab diesem Zeitpunkt ein Vertrauenstatbestand in künftige Entwicklungsmöglichkeiten nicht mehr gegeben ist. Vor diesem Zeitpunkt waren Planungen – soweit sie vom Einwender vorgetragen wurden – noch nicht derart konkret, dass sie das Interesse der Allgemeinheit an der Realisierung des Vorhabens oder gar des Eigentümers an der Verwendung seines Grundstücks überwiegen könnten.

Hinsichtlich der vom Bahnbetrieb verursachten Immissionen wird auf die Begründung unter der Einwendung P14 (Kapitel B.4.23.14) verwiesen.

Einen Anspruch auf Ersatz des Wertverlustes besteht nicht. Der Wertverlust wird hier im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Hierbei ist zu beachten, dass kein Grundstückseigentümer einen Anspruch darauf hat, dass sich die in der Nähe befindlichen Bahnanlagen oder der Gebietscharakter (§ 34 BauGB), in dem sich das

Gebäude befindet, nur zum Vorteil des Grundstückswertes oder nach den Vorstellungen des Eigentümers/Nutzers entwickeln. Zudem sind Grundstücke entlang von Bahntrassen generell günstiger als ohne diese „Belastung“. Es ist auch zu erwarten, dass sich Verkehrswege künftig entsprechend dem Bedarf ändern.

Eine weitere Einschränkung der Bebaubarkeit wegen der Wahrung von Sicherheitsabständen führt nicht zu einer stärkeren Betroffenheit. Denn schon jetzt sind die Sicherheitsabstände zur derzeitigen Grundstücksgrenze zu wahren.

#### **B.4.22.16 Einwendung P16**

Der Einwender ist Eigentümer von dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücken. Das Projekt stehe der Nutzung und Bebauung des Grundstücks entgegen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Flächeninanspruchnahmen sind zur Realisierung der technischen Planung unbedingt erforderlich.

Der im Verhältnis zur Grundstücksgröße geringe dauerhafte Flächenverlust von ungefähr 2-3 % rechtfertigt nicht die Annahme, dass die Nutzung der Grundstücke unmöglich wird. Die Folge des Nichtgebrauchs hingegen wäre, dass die Trasse nicht verwendet werden könnte, denn eine bloße Verlegung der Trasse um einige Meter nach Süden ist aufgrund des Zwangspunktes an der Straßenüberführung „Am Kreuzstein“ nicht möglich, bzw. nur mit unangemessenem Aufwand erreichbar.

Auch die temporäre Inanspruchnahme sowie Grunddienstbarkeit sind so gering wie möglich gehalten und für die Realisierung des Vorhabens notwendig.

Die Einschränkungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar und nach Abwägung mit dem am Vorhaben bestehenden öffentlichen Interesse im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums gegen Entschädigung hinzunehmen.

Als unmittelbar vom Grunderwerb Betroffene hat der Einwender einen Anspruch auf Entschädigung, der sich dem Grunde nach bereits aus dem direkten Zugriff auf sein Eigentum selbst ergibt. Über die Modalitäten der Entschädigung für durchzuführende Enteignungen wird nicht in diesem Planfeststellungsverfahren, sondern in einem unabhängigen Entschädigungsverfahren entschieden.



#### **B.4.22.17 Einwendung P17**

Die Einwenderin ist Anwohnerin des Moosburger Weges und befürchtet erhebliche zusätzliche Lärmbelastungen aus Bau- und Betriebslärm. Sie fordert, das Vorhaben einzustellen, bzw. aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Der Einwendung wird entsprochen, soweit sie Lärmschutz fordert. Im Übrigen war die Einwendung zurückzuweisen.

Im Verfahren hat die Vorhabenträgerin die Planung und damit das Lärmschutzkonzept angepasst. Entsprechend den Ausführungen in der Schalltechnischen Untersuchung, Anhang 5d neu, Seite 240, liegen die prognostizierten Schallimmissionen unter den Grenzwerten der 16. BImSchV.

Dies ist auf aktive Schallschutzmaßnahmen zurückzuführen. Sowohl das Besonders überwachte Gleis als auch eine Mittelwand werden eingesetzt.

Unter der Voraussetzung des angemessenen Lärmschutzkonzeptes konnte der Vorhabenträgerin die Genehmigung für das Vorhaben erteilt werden.

#### **B.4.22.18 Einwendung P18**

Der Einwender wendet sich gegen die (ersatzlose) Beseitigung des Bahnübergangs Eichenheege für Radfahrer, die Zugänge zum Haltepunkte Maintal Ost, die Zahl der Abstellplätze, den Verlauf der Bruno-Dressler-Straße und den Ersatzneubau der Straßenbrücke „Dörnigheimer Weg. Er schlägt Lösungsansätze für die Planung vor.

Die Einwendung wurde teilweise entsprochen und war im Übrigen zurückzuweisen.

Die Beseitigung des Bahnübergangs erfolgt nicht ersatzlos. An ihrer Stelle verbindet die Fuß- und Radwegunterführung im Haltepunkt Maintal Ost die Stadtteile.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Planungen des Einwenders obliegt es der Vorhabenträgerin, planerisch tätig zu werden. Die Planfeststellungsbehörde prüft lediglich, ob die Variantenauswahl rechtsfehlerfrei erfolgt ist. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung und im Erörterungstermin ihre Variante vorgestellt und nachvollziehbar erklärt, dass die geplante Variante in Abstimmung mit der Stadt Maintal insbesondere im Hinblick auf Sicherheit des Verkehrs und die Situation der Radfahrer gewählt wurde. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

#### **B.4.22.19 Einwendung P19**

Die Entscheidung zur Einwendung mit der Schlüsselnummer P19 wird unter der Schlüsselnummer P10 begründet.

#### **B.4.22.20 Einwendung P20**

Die Entscheidung zur Einwendung mit der Schlüsselnummer P20 wird unter der Schlüsselnummer P10 begründet.

#### **B.4.22.21 Einwendung P21**

Die Einwenderin ist Eigentümerin von dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücken.

Sie befürchtet eine erhebliche Lärmbelastung durch Betriebslärm und bemängelt, dass die konkreten Maße der Erwerbsfläche nicht aus den Planunterlagen hervorgehen.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Die Einwendung ist am 26.06.2014, mithin nach Ablauf der am 25.06.2014 endenden Einwendungsfrist, bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Die Anhörungsbehörde hat den Einwender von dem verspäteten Eingang, der Präklusionswirkung und der Möglichkeit der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand mit Schreiben vom 03.07.2014 informiert. Ein entsprechender Antrag auf Wiedereinsetzung wurde nicht gestellt.

#### **B.4.22.22 Einwendung P22**

Der Einwender fordert, dass die Zufahrt zu seinem Gelände sichergestellt ist und die Lärmbelastung nicht steigt bzw. Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Der Einwendung wurde durch eine Planänderung und durch Zusagen entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass für die Mitglieder des Vereins die Zufahrt zu dem Grundstück in der Bauphase sichergestellt ist. Zudem ist eine Beweissicherung vor Beginn der Bauzeit hinsichtlich des Zufahrtsweges zugesagt.

Hinsichtlich der Schallimmissionen hat die Vorhabenträgerin im Verfahren ein neues Schallschutzkonzept vorgelegt. Hinsichtlich des Grundstücks des Einwenders sieht das Konzept eine Schallschutzwand in der Höhe von 3,0 m und das Besonders überwachte Gleis vor. Damit erhält der Einwender den Vollschutz.

#### **B.4.22.23 Einwendung P23**

Die Einwender fordern Schall- und Erschütterungsschutz wegen erhöhten Betriebslärms. Im Bereich Maintal sei kein Schall- und Erschütterungsschutz vorgesehen.

Der Einwendung wurde entsprochen.

Mit den Planänderungen im Verfahren hat die Vorhabenträgerin ihr Schallschutzkonzept angepasst. Es beinhaltet sämtliche planfeststellungsrelevanten Maßnahmen, auch das Überholgleis. Dieses Schallschutzkonzept umfasst die betroffenen Gebäude der Einwender. Es sieht die Maßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ vor. Eine Lärmschutzwand wird im Hinblick auf die Kosten im Verhältnis zu einer möglichen Lärminderung nicht realisiert. Diese Variantenauswahl begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Das Schallschutzkonzept sieht weiterhin passive Schallschutzmaßnahmen für Gebäude vor, bei denen trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Bei den Gebäuden der Einwender hingegen sind keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Damit sind die Belange der Einwender gemäß den gesetzlichen Vorgaben im angemessenen Maße berücksichtigt.

#### **B.4.22.24 Einwendung P24 und P26**

Die Einwender wenden sich gegen den (ersatzlosen) Abbau einer Lärmschutzwand in Maintal Ost.

Der Einwender wendet sich gegen den ersatzlosen Rückbau der vorhandenen Lärmschutzwand in Maintal Ost, spricht sich für aktive Lärmschutzmaßnahmen am Haltepunkt Maintal West und Richtung Dörnigheim aus. Zudem solle der Personentunnel in Dörnigheim voneinander unabhängige Wege für Fußgänger und Radfahrer erhalten.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, da die Einwender aufgrund der großen Entfernung zur Bahnstrecke nicht in ihren individuellen Rechtspositionen betroffen sind.

Zur Klarstellung: Den Einwendungen wurde inhaltlich größtenteils entsprochen. Die Lärmschutzwand in Maintal Ost wird nicht ersatzlos zurückgebaut. An der Stelle wird eine Mittelwand errichtet. Diese steht näher an den besonders emissionsstarken

Fernbahngleisen und kann damit eine höhere Wirkung als eine Außenwand erreichen. Zudem sind andere aktive Maßnahmen wie das Besonders überwachte Gleis geplant. Damit können 253 von 262 Schutzfällen gelöst werden. Für die verbleibenden 9 Schutzfälle besteht ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Damit wurde der Einwendung entsprochen.

Hinsichtlich der aktiven Lärmschutzmaßnahmen am Haltepunkt Maintal West hat die Vorhabenträgerin die schalltechnische Untersuchung und damit das Schallschutzkonzept im Laufe des Verfahrens für den Bereich angepasst.

Als aktive Schallschutzmaßnahme wird für den Bereich Bischofsheim Nord das Besonders überwachte Gleis eingesetzt. Die Realisierbarkeit von Lärmschutzwänden wurde in einer ausführlichen Variantenauswahl geprüft. Dabei wurde zunächst von Vollschutz ausgegangen. In dieser Variante wurde eine Außenwandhöhe von 14 m ermittelt. Für die detaillierte Darstellung der Variantenprüfung wird auf Anlage 12.3 S. 45 und Anhang 4.1d neu verwiesen. Letztlich wurde die Variante D8 mit einer Mittelwandhöhe von 1,5 m ausgewählt. Dies ist aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden. Auch bei dieser Mittelwand gilt, dass sie wegen der Nähe zum emissionsstarken Fernbahngleis eine hohe Wirkung erzielt. Die verbleibenden 43 in vier Gebäuden – bei 221 gelösten Schutzfällen – haben wegen der verbleibenden Auswirkungen einen Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen.

Damit beachtet das Vorhaben den Belang nach Lärmschutz sowohl durch die Variantenauswahl als auch mit dem Lärmschutzkonzept, das die dem Lärmschutz entgegenzuhaltenden Belange wie vermehrten Platzverbrauch und Finanzierung berücksichtigt. Die nicht vermeidbaren Auswirkungen sind unter Abwägung mit dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens hinzunehmen.

Hinsichtlich der Breite der Personenunterführung entspricht die geplante Variante den technischen und rechtlichen Vorgaben der Vorschrift EFA3 und RAS06.

#### **B.4.22.25 Einwendung P25**

Der Einwender fordert, dass das Bahnwärterhäuschen erhalten bleibt und weist auf die Lärmbelästigung durch erhöhten Betriebslärm hin.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Sie wurde zwar fristgerecht, jedoch nicht mit eigenhändiger Unterschrift eingereicht und entspricht somit nicht dem Schriftformerfordernis des § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG.

Die Entscheidung hinsichtlich des Denkmalschutzes wird in Kapitel B.4.14 begründet.

Für den Lärmschutz hat die Vorhabenträgerin ein schalltechnisches Gutachten vorgelegt. Das darin entwickelte Lärmschutzkonzept berücksichtigt die Interessen und Rechte der Anwohner unter Beachtung der Maßgaben dieses Bescheides im angemessenen Maße. Auch die gesetzlichen Vorgaben werden eingehalten.

#### **B.4.22.26 Einwendung P26**

Die Einwendung ist inhaltsgleich mit der Einwendung P24 und die Entscheidung wird dort erklärt.

#### **B.4.22.27 Einwendung der Stadt Hanau (P27/P1005)**

Die Stadt Hanau sieht ihre Planungshoheit beeinträchtigt und fordert Lärmschutz für ihre Bürger.

Der Einwand hat sich durch die Planänderungen im Verfahren weitgehend erledigt und war in den übrigen Punkten zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin hat den Lärmschutz so konzipiert, dass in den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3 jeweils der Lärmschutz abgearbeitet ist, sodass das Siedlungsgebiet durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen Vollschutz erreicht.

Ohne aktive Schallschutzmaßnahmen wären 161 Schutzfälle von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte betroffen. Durch das Besonders überwachte Gleis sind 118 Schutzfälle lösbar. Mit der Mittel-Schallschutzwand wird in dem Gebiet der Vollschutz erreicht.

Das Wohngebiet „Wilhelmsbad“ ist Teil des Planfeststellungsabschnitts 3 und die Auswirkungen in jenem Abschnitt detailliert zu bewerten.

Die Anwendung des Schienenbonus ist in Kapitel B.4.10.2 erklärt.

#### **B.4.22.28 Einwendung P28**

Der Einwender fordert Lärmschutzmaßnahmen.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Der gegenständliche Wohnort ist nicht vom zweiten Planfeststellungsabschnitt betroffen, sondern ist erst Gegenstand des dritten Planfeststellungsabschnitts.

#### **B.4.22.29 Einwendung P29**

Die Verbände Verkehrsclub Deutschland (VCD) und PRO BAHN Hessen haben eine Einwendung erhoben.

Die darin aufgeworfenen Punkte waren zurückzuweisen.

Die Abschnittsbildung ist aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden. Die Vorhabenträgerin hat sich nach Abwägung der für- und widersprechenden Gesichtspunkte für eine Unterteilung des Projektes in drei Planfeststellungsabschnitte entsprechend der Grenzen der betroffenen Städte/Gemeinden entschieden. Diese Vorgehensweise dient insbesondere einer besseren Handhabbarkeit des Bauvorhabens für alle Verfahrensbeteiligten. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss bei eisenbahnrechtlichen Planvorhaben – anders als im Fernstraßenrecht – den einzelnen Planungsabschnitten keine eigenständige Verkehrsfunktion zukommen, da andernfalls eine Planung einer Neubaustrecke aufgrund der Vielzahl der zu bewältigenden Probleme en bloc in einem Verfahren schlicht nicht praktikabel wäre. Die Reihenfolge, in der die Abschnitte des Projekts Nordmainische S-Bahn ins Verfahren eingebracht wurden, obliegt der Vorhabenträgerin und ihrem Unternehmensplan. Daher sind auch vorgezogene Teilbetriebnahmen im Rahmen des bis dahin geschaffenen Baurechts grundsätzlich und unter Wahrung der betroffenen Belange in den noch nicht umgesetzten Planungsabschnitten möglich. Durch die gewählte Trassenvariante entstehen keine Zwangspunkte für andere Schienenverkehrsprojekte.

Das Betriebskonzept ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Gleiches gilt für die Grundkonzeption der Strecke als reine S-Bahn-Strecke und deren Entwurfsgeschwindigkeit. Dies wie auch die Definierung konkreter Nahverkehrslinien obliegt ebenso wie die Bestellung von Zugleistungen den Aufgabenträgern. Ebenfalls nicht Gegenstand ist die zwar verkehrspolitisch wünschenswerte, aber hier nicht zu bewertende Weiterentwicklung des regionalen Nahverkehrsnetzes und die Schaffung von Angebotsverbesserungen mit optimierten Umsteigebeziehungen; insoweit muss auch diesbezüglich auf die Bestellerorganisationen als Aufgabenträger im ÖPNV verwiesen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Verfahren nur über die Rechtmäßigkeit des ihr zur Genehmigung vorgelegten konkreten Vorhabens zu befinden. Daher ist auch die Abhängigkeit des Betriebsprogramms von anderen Projekten nicht im Planfeststellungsverfahren auszuführen.

Die Wirtschaftlichkeit ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Als Bestandteil der Planrechtfertigung ist lediglich zu prüfen, dass die Finanzierung des Vorhabens nicht gänzlich ausgeschlossen ist. Dies ist hier nicht anzunehmen, da das Projekt Nordmainische S-Bahn als Teil der Vorhaben zum Ausbau des Großknotens Frankfurt im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in die Kategorie Vordringlicher Bedarf, Engpassbeseitigung aufgerückt ist. Damit steht die Planrechtfertigung für die Planfeststellungsbehörde verbindlich fest, vgl. § 1 Abs. 2 BSWAG.

Die Variantenauswahl der Stationen Maintal Ost und Maintal West begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Die Bahnsteighöhe und –länge ist an die Erfordernisse der S-Bahn angepasst. Umstände, die auf einem alternativen (flexiblen) Betriebskonzept beruhen, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Auch die Variantenauswahl hinsichtlich des Rückbaus des Bahnübergangs Eichenheege ist nicht zu beanstanden. Insbesondere beinhaltet die Planung der Vorhabenträgerin den Ersatz der Querungsmöglichkeit mit der Anpassung der Unterführung Maintal Ost.

#### **B.4.22.30 Einwendung P30**

Der Einwender kritisiert die der Planung zugrunde gelegten Zugzahlen und die darauf beruhenden Lärmbeeinträchtigungen sowie das Schallschutzkonzept. Die verschiedenen Querungen über/unter der Bahnstrecke seien während der Bauzeit angemessen und barrierefrei zu ersetzen.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Das der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegende Betriebsprogramm begegnet keinen fachlichen Zweifeln. Das Betriebsprogramm wurde auf der Basis des vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgestellt. Der BVWP prognostiziert die Verkehrsmengen, die für einen Schienenkorridor im Prognosehorizont erwartet werden. Dies ist ein für die Verkehrsplanung anerkanntes Verfahren, auf dessen Basis die Ausbauplanung der Bundesverkehrswege fußt. Die daraus abgeleiteten Verkehre sind der Bemessung von Schutzvorkehrungen zugrunde zu legen. Daher werden diese Zahlen nicht angepasst. Die Vorhabenträgerin ist nicht verpflichtet, bei steigenden Zugzahlen stets für ergänzenden Schallschutz zu sorgen. Für den Fall, dass sich ein Schallschutzkonzept in der Zukunft als unzureichend erweisen sollte, weil die tatsächliche Verkehrsentwicklung die prognostizierte erheblich übersteigt, sieht der

Gesetzgeber in § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eigens eine Regelung für die Auferlegung ergänzender Schutzvorkehrungen vor. Diese Regelung wäre obsolet, legte man beim Schallschutz stets die theoretisch mögliche, aber praktisch nicht vorhersehbare Vollauslastung des neu gebauten oder geänderten Verkehrsweges zugrunde bzw. erlegte man dem Vorhabenträger bereits in der ersten Zulassungsentscheidung die Pflicht auf, immerwährend für ein bestimmtes Schallschutzniveau zu sorgen.

Der Einwender fordert weiterhin eine Gleichbehandlung hinsichtlich passiver Schallschutzmaßnahmen im Gebäudekomplex im Moosburger Weg 1, 1a und 3. Mit der 3. Planänderung wurde das Schallschutzkonzept derart angepasst, dass passive Schallschutzmaßnahmen insgesamt nicht mehr notwendig sind, um die Grenzwerte in den Wohnungen einzuhalten (Anlage 12.3d, Anhang 5d neu S. 239). Damit erübrigt sich eine Entscheidung.

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass die Unterführung in Maintal Ost soweit es die Bauarbeiten zulassen für den Fußgänger- und Radverkehr aufrechterhalten wird. Weiterhin wird – falls es zu Überschneidungen der Sperrungen kommt – ein temporärer Fußgängersteg über die Gleise errichtet. Die Forderung, dass die Querung während der Bauphase für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar sein soll, war abzulehnen, da zum einen die Richtlinien (EFA2002/DB-RL 813 und 804) dies nicht vorschreiben und zum anderen im derzeitigen Zustand keine Barrierefreiheit herrscht. Mithin kann kein Vertrauen in einen barrierefreien Bestand aufgebaut worden sein. Langfristig wird eine Barrierefreiheit hergestellt.

#### **B.4.22.31 Einwendung P31**

Der Einwendung betrifft den (barrierefreien) Zugang zum Bahnsteig am Haltepunkt Maintal Ost.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Der Einwender ist nicht in seinen eigenen Rechten betroffen. Die Vorhabenträgerin hat in der Variantenauswahl hinsichtlich der Zuwegung zum Bahnsteig ordnungsgemäß geplant und die Belange mobilitätseingeschränkter Personen angemessen berücksichtigt. Das zwingende Recht hat die Vorhabenträgerin eingehalten. Die genannten Belange stehen auch nicht alleine, sie sind ins Verhältnis mit anderen Umständen des Einzelfalls zu setzen. Im vorliegenden Fall ist es schon, wie auch die Vorhabenträgerin ausführt, platztechnisch nicht möglich, Rampen zu bauen.



#### **B.4.22.32 Einwendung P32**

Die Einwenderin wendet sich gegen den (ersatzlosen) Abbau der Lärmschutzwand in Maintal Ost und gegen erhöhten Betriebslärm sowie die Breite der geplanten Personenunterführung am Haltepunkt Maintal Ost.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin berücksichtigt die Belange der Anwohner, auch der Einwenderin.

Die Vorhabenträgerin muss bei der Berechnung des Betriebslärms die Vorgaben der Anlage 2 zur 16. BImSchV („Schall03“) einhalten. Die Berechnungen aus der hier anwendbaren alten Schall03 1990 bildet Lärm aus Bahnhöfen entsprechend der damaligen technischen Möglichkeiten nur vereinfacht ab: Die Emissionspegel von Zugfahrten werden wie für die freie Strecke berechnet. Von dieser Vorgabe kann die Vorhabenträgerin und die Planfeststellungsbehörde nicht willkürlich abweichen. Die Forderung war daher zurückzuweisen.

Zudem sind die Fernbahngleise die Hauptquelle der Lärmemissionen. Die Mittelwand zwischen den S-Bahn-Gleisen und den Fernbahngleisen schützt die Anwohner vor den Lärmauswirkungen dieser Gleise effektiver als eine Lärmschutzwand, die hinter den S-Bahn-Gleisen liegt. Die Lärmschutzwand im Süden ist hochabsorbierend ausgeführt, sodass hiervon keine nennenswerten Reflektionen ausgehen.

In Zusammenschau mit den übrigen Schallschutzmaßnahmen (Besonders überwachtes Gleis und weitere freiwillige Maßnahmen) werden die Belange der Einwenderin genügend berücksichtigt.

Hinsichtlich der Breite der Personenunterführung sind die Anhaltswerte der EFA3 und RAST06 anerkannte Regelwerke. Die Vorhabenträgerin hält mit ihrer Planung die Vorgaben dieser Regelwerke ein. Im Einzelfall sind keine Kriterien erkennbar oder vorgetragen, die eine andere Wertung rechtfertigen.

#### **B.4.22.33 Einwendung P33**

Der Einwender befürchtet die Unterbrechung von Versorgungsleitungen und fordert Schadensersatz.

Die Einwendung wird teilweise entsprochen. Im Übrigen wird sie zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass eine Unterbrechung aller Ver- und Entsorgungsleitungen (Wasser-/Telefon-/Stromversorgungsleitung) auf ein Minimum reduziert und der Zeitraum solcher Einschränkungen rechtzeitig bekannt gegeben werden.

Mit diesen Zusagen hat die Vorhabenträgerin die Belange des Einwenders angemessen berücksichtigt. Sie ist an die Einhaltung der Zusagen gebunden, sodass auf eine Nebenbestimmung im Bescheid verzichtet wird.

Für Beeinträchtigungen des Eigentums bestehen gesetzlich dem Grunde nach Ersatzansprüche, die aber nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens sind, sondern einem nachgelagerten Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. Zudem besteht die Möglichkeit, sich zivilrechtlichen Verfahren schadlos zu halten.

#### **B.4.22.34 Einwendung P34**

Der Einwender wendet sich gegen erhöhte Zugzahlen und die damit verbundenen Auswirkungen im Hinblick auf Erschütterungen und Lärm.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Die Einwendung ist am 04.07.2014, mithin nach Ablauf der am 25.06.2014 endenden Einwendungsfrist, bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Die Anhörungsbehörde hat den Einwender von dem verspäteten Eingang, der Präklusionswirkung und der Möglichkeit der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand mit Schreiben vom 14.07.2014 informiert. Ein entsprechender Antrag auf Wiedereinsetzung wurde nicht gestellt.

Mit der 3. Planänderung hat die Vorhabenträgerin die Planung auf das neue Betriebsprogramm angepasst. Davon ausgenommen ist – wie gesetzlich vorgesehen, § 18g AEG – der Lärmschutz. Details zu dieser Ausnahme stehen in Kapitel B.4.10.2 (Betriebsbedingte Lärmimmissionen).

Der Einwender spricht sich gegen das Lärmkonzept an der Eichenhecke aus, da die Lärmschutzwand im Süden den Lärm reflektiere, wenn eine Lärmschutzwand im Norden fehle. Dieser Einwand ist zurückzuweisen, da die Lärmschutzwand hochabsorbierend ausgeführt wird. Die verbleibenden Auswirkungen sind in die Berechnungen des Schallgutachters eingeflossen. Insgesamt sind die Lärmauswirkungen auch im Hinblick auf die Gebietsart nicht so hoch, dass die eine Lärmschutzwand auf der Nordseite rechtfertigen. Das Lärmschutzkonzept sieht aber

andere Maßnahmen vor. Zum einen wird das Besonders überwachte Gleis eingesetzt. Zum anderen besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz für Häuser, bei denen die Grenzwerte der 16. BImSchV trotz aktiver Schallschutzmaßnahmen überschritten werden. Dies ist insbesondere bei dem Grundstück in der Henschelstraße der Fall. Die Festlegungen zum Lärmschutzkonzept sind detailliert beschrieben in Kapitel B.4.10.2.

Die Erschütterungstechnische Untersuchung, die mit der 3. Planänderung vorgelegt wurde, zeigt, dass es zwar zu einer Erhöhung der gegenwärtig auftretenden Erschütterungsimmissionen kommt. Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 werden jedoch an allen Gebäuden eingehalten. Das bedeutet, dass keine erheblichen Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind.

Die Belange des Einwenders sind damit angemessen im Vorhaben berücksichtigt worden.

#### **B.4.22.35 Einwendung P35**

Der Einwender fordert aktiven und passiven Schallschutz und ein Beweissicherungsverfahren zum Zweck der Prüfung des Erfordernisses von Erschütterungsschutz.

Die Einwendung war zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat jedoch ihre Planung angepasst und Zusagen ausgesprochen, sodass den Belangen des Einwenders inhaltlich entsprochen wurde.

Die Einwendung ist am 21.10.2014, mithin nach Ablauf der am 25.06.2014 endenden Einwendungsfrist, bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Die Anhörungsbehörde hat den Einwender von dem verspäteten Eingang, der Präklusionswirkung und der Möglichkeit der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand mit Schreiben vom 09.12.2014 informiert. Ein entsprechender Antrag auf Wiedereinsetzung wurde nicht gestellt.

Die Vorhabenträgerin hat insbesondere zugesagt, dass ein lärmarmes Bauverfahren vorgesehen ist und ein Beweissicherungsverfahren im Vorfeld der Baumaßnahme durchgeführt wird.

Zudem sind aktive Schallschutzmaßnahmen wie das Besonders überwachte Gleis und eine Lärmschutzwand geplant. Zudem ist für die beiden an die Bahnstrecke angrenzenden Liegenschaften in der Bruno-Dressler-Straße und Senefelderstraße

passiver Schallschutz vorgesehen sowie in diesem Beschluss dem Grunde nach festgestellt.

Den Belangen des Einwenders ist damit im angemessenen Maße Rechnung getragen.

#### **B.4.22.36 Einwendung P36**

Die Einwender wohnen im unmittelbaren Umfeld der Maßnahmen. Sie sind von einer Grundstücksinanspruchnahme betroffen und fordern eine Entschädigung sowie die Kosten des Rückbaus von betroffenen Anlagen.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Die Einwendung ist am 09.02.2015, mithin nach Ablauf der am 25.06.2014 endenden Einwendungsfrist, bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Die Anhörungsbehörde hat den Einwender von dem verspäteten Eingang, der Präklusionswirkung und der Möglichkeit der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand mit Schreiben vom 09.02.2015 informiert. Ein entsprechender Antrag auf Wiedereinsetzung wurde nicht gestellt. Zudem fehlte eine Unterschrift, die Einwendung entsprach damit nicht dem Schriftformerfordernis nach § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG.

Entschädigungsansprüche infolge der unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie werden in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren entschieden.

Die Übernahme der Kosten des Rückbaus der Anlagen hat die Vorhabenträgerin zugesagt.

#### **B.4.22.37 Einwendung P1001 / P3002**

Der Einwender ist Grundeigentümer im betroffenen Gebiet. Er wendet sich gegen die dauerhafte Inanspruchnahme seines Grundstücks.

Er hat die Einwendung im Rahmen der ersten Planungsänderung, bzw. der zweiten Offenlage und im Rahmen der dritten Planungsänderung, bzw. der dritten Offenlage erhoben.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Die Fläche wurde bereits mit der ursprünglichen Planung verwendet, d.h. die Einwendung war in der ersten Offenlage und mit der ersten Einwendungsfrist zu

erheben. Nach Ablauf dieser Frist war die Einwendung verfristet. Die Frist lebt nicht mit den erneuten Offenlagen auf. Diese Offenlagen beziehen sich – entsprechend der Belehrungen – lediglich auf neue oder stärkere Betroffenheiten. Mit den Planänderungen hat sich die Betroffenheit des Einwenders jedoch nicht verändert.

Die Vorhabenträgerin hat im Verfahren zugesagt, sich dem Einwender und mit der Stadt Maintal hinsichtlich einer Ersatzfläche abzustimmen. Dies war nach derzeitigem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde nicht erfolgreich.

Die Flächeninanspruchnahme ist zur Realisierung der technischen Planung unbedingt erforderlich. Eine Verlagerung der Trasse nach Süden ist durch den Zwangspunkt an der Straßenüberführung „Am Kreuzstein“ nicht möglich. Dies ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen.

Dem Einwender steht aber für die Inanspruchnahme seines Grundstücks dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung zu, der sich bereits aus dem direkten Zugriff auf das Eigentum selbst ergibt. Über Fragen der für notwendige Enteignungen zu leistenden Entschädigung ist nicht innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden. Für den Anspruch eines Eigentümers auf Übernahme von weiteren Teilen eines nur zum Teil für das Bauvorhaben in Anspruch zu nehmenden Grundstücks sieht das Hessische Enteignungs- und Entschädigungsgesetz (HEEG) in seinem § 8 Abs. 3 Regelungen vor. Dies wird in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vor der zuständigen Enteignungsbehörde geregelt, sofern Eigentümer und Vorhabenträger hierüber keine Einigung erzielen können.

#### **B.4.22.38 Einwendung P1002**

Die Einwenderin fordert bessere Schallschutzmaßnahmen, insbesondere Lärmschutzwände und möchte Informationen über die Baumaßnahmen bekommen.

Die Einwendung war wegen formaler Mängel zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat jedoch ihre Planung angepasst, sodass die Einwenderin weniger betroffen ist.

Die Einwendung ist als einfache Mail am 24.12.2017 bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Dies erfüllt nicht die Form, die das Gesetz in § 73 Abs. 4 VwVfG i.V.m. § 3a Abs. 2 VwVfG vorschreibt. Danach müssen Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden. Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden, wenn das elektronische Dokument mit einer qualifizierten

elektronischen Signatur versehen ist. Vorliegend ist die Einwendung wegen der fehlenden qualifizierten Signatur nicht wirksam (fehlende Identifikationsfunktion).

Im Rahmen der 3. Planänderung hat die Vorhabenträgerin auf der Grundlage der neuen Zugzahlenprognose 2030 die Schalltechnische Untersuchung überarbeitet. In Maintal-Dörnigheim auf Höhe der Philip-Reis-Straße sind Schutzmaßnahmen vorgesehen, insbesondere der Einsatz des Besonders überwachten Gleises und der Bau einer Mittelwand.

Nahe zum Gebäude der Einwenderin liegen die beiden S-Bahn-Gleise und dahinter die zwei Fernbahngleise. Die Hauptlärmquelle stellen die zwei Fernbahngleise dar. Die Lärmschutzwand ist wirksamer, je näher sie an den Fernbahngleisen liegt. Eine Mittelwand kann die Lärmauswirkungen daher am effizientesten abschirmen. Zudem kann der Einwenderin gegebenenfalls ein Anspruch auf passiven Schallschutz zustehen, wenn trotz dieser genannten Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden sollten.

Hinsichtlich des Themas „Baulärm“ hat die Vorhabenträgerin der Einwenderin Informationen zukommen lassen.

Damit berücksichtigen die Planungen der Vorhabenträgerin die Belange der Einwenderin im angemessenen Maße.

#### **B.4.22.39 Einwendung P1003**

Der Einwender ist Grundeigentümer im betroffenen Gebiet. Er wendet sich gegen die bauzeitliche Inanspruchnahme seines Grundstücks, das landwirtschaftlich genutzt wird.

Er hat die Einwendung im Rahmen der ersten Planungsänderung, bzw. der zweiten Offenlage erhoben.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Die Fläche wurde bereits mit der ursprünglichen Planung verwendet, d.h. die Einwendung war in der ersten Offenlage und mit der ersten Einwendungsfrist zu erheben. Nach Ablauf dieser Frist war die Einwendung verfristet. Die Frist lebt nicht mit den erneuten Offenlagen auf. Diese Offenlagen beziehen sich – entsprechend der Belehrungen – lediglich auf neue oder stärkere Betroffenheiten. Mit der zweiten Planänderung, gegen die sich der Einwender wendet, hat sich die Betroffenheit des

Einwenders jedoch nicht verändert. Mit der dritten Planänderung ist der Einwender stärker betroffen, gegen diese hat er wiederum keine Einwendung eingelegt.

Inhaltlich hat die Vorhabenträgerin ihre Variantenauswahl für das Grundstück als Baustelleneinrichtungsfläche in ihrer Erwiderung begründet. Die Erklärung, dass ein großes, zusammenhängendes Grundstück als Bereitstellungsfläche für Schotter und Baumaterial unverzichtbar für das Vorhaben ist, ist vonseiten der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Auch gibt es keine Anhaltspunkte, dass ein anderes Grundstück in Abwägung mit den Interessen der jeweiligen Nutzer und einer reibungslosen Baustellenlogistik besser geeignet gewesen wäre.

Den Belangen des Einwenders ist damit Rechnung getragen. Dem Einwender steht für die temporäre Inanspruchnahme seines Grundstücks dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung zu, der sich bereits aus dem direkten Zugriff auf das Eigentum selbst ergibt. Über Fragen der für notwendige Enteignungen zu leistenden Entschädigung ist nicht innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden. Für den Anspruch eines Eigentümers auf Übernahme von weiteren Teilen eines nur zum Teil für das Bauvorhaben in Anspruch zu nehmenden Grundstücks sieht das Hessische Enteignungs- und Entschädigungsgesetz (HEEG) in seinem § 8 Abs. 3 Regelungen vor. Ggf. ist von der Einwenderin an dieser Stelle darzulegen, wenn nach ihrer Auffassung die Teilfläche zwischen Gebäuderückwand und neuer Bahngrenze nicht mehr sinnvoll nutzbar ist. Diese Fragen werden im nachfolgenden Entschädigungsverfahren vor der zuständigen Enteignungsbehörde geregelt, sofern Eigentümer und Vorhabenträger hierüber keine Einigung erzielen können.

#### **B.4.22.40 Einwendung P1004**

Die Stadt Maintal hat eine Einwendung erhoben, die in Kapitel B.4.21.2 thematisiert wird.

#### **B.4.22.41 Einwendung P1005**

Die Stadt Hanau hat eine Einwendung erhoben, die in Kapitel B.4.21.5 thematisiert wird.

#### **B.4.22.42 Einwendung P3001**

Der Einwender wendet sich gegen die Betriebslärmbelastung für die indirekten Anlieger in Mühlheim (südmainisch) und fordert Lärmschutzmaßnahmen.

Der Einwendung wurde insoweit entsprochen, dass ein Vorbehalt hinsichtlich des südmainischen Lärmschutzes aufgenommen wurde. Der Vortrag der Vorhabenträgerin im Verfahren hat nahegelegt, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem antragsgegenständlichen Vorhaben und einer Lärmzunahme auf der südmainischen Strecke besteht. Wenn sich dieser Zusammenhang erhärtet, hat die Vorhabenträgerin auch hinsichtlich der südmainischen Auswirkungen Schutzmaßnahmen vorzunehmen. Zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses ist das Problem noch nicht zu bewältigen. Denn eine ausreichend aussagekräftige Untersuchung des Gebietes hinsichtlich des Kausalzusammenhangs und der Höhe der Auswirkungen wurde noch nicht vorgenommen. Es ist aber mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass das Problem z.B. mit einem passenden Lärmschutzkonzept zu bewältigen ist. Daher wurde der Vorbehalt unter Kapitel A.6 aufgenommen.

Darüberhinausgehend war die Einwendung zurückzuweisen. Die Bewohner der Stadt Mühlheim am Main sind keine direkten Anlieger der Nordmainischen S-Bahn und dementsprechend nicht von den direkten Schallauswirkungen betroffen. Eine Betroffenheit kann sich daraus ergeben, dass Züge umgeleitet werden – wenn dies ursächlich auf dem Vorhaben beruht. Allgemeine Fahrplanänderungen, bzw. solche Änderungen, die sich innerhalb des Rahmens der Genehmigung für die südmainischen Strecke bewegen, können hingegen nicht im hiesigen Vorhaben abgearbeitet werden. Die konkreten Forderungen sind in Bezug auf das Zuvorstehende also nicht festlegbar.

#### B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Die Nordmainische S-Bahn ist Teil der Maßnahmen zum Ausbau des Großknotens Frankfurt und bezweckt insbesondere eine Entmischung der unterschiedlichen Verkehre auf den östlichen Zulaufstrecken (langsamfahrender SPNV auf der einen sowie schnellfahrender SPNV, SPFV und SGV auf der anderen Strecke). Durch das Vorhaben wird eine Auflösung bestehender Engpässe an diesem wichtigen Schienenverkehrsknoten erreicht und der regionale Nahverkehr durch zusätzliche



Kapazitäten gefördert. Das Vorhaben steht daher im überragenden öffentlichen Interesse.

Das Vorhaben entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die durch das Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange erreichen weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit ein solches Gewicht, dass sie der Verwirklichung dieses Vorhabens insgesamt entgegengestellt werden müssten. Zudem konnte den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen in vielen Fällen durch mehrfache Änderungen des Plans, Zusagen, Nebenbestimmungen und Vorbehalte Rechnung getragen werden.

Mit dem Verfahren sind durchaus auch negative Auswirkungen verbunden. Hierzu zählen insbesondere bauzeitliche sowie betriebliche Emissionen (Baulärm/Erschütterungen), Wasserbelange sowie die notwendigen Inanspruchnahmen privaten Eigentums. Der Flächenbedarf ist bereits auf ein nicht weiter einschränkbares Maß begrenzt.

Keine öffentlichen oder privaten Belange werden in unzumutbarer Weise beeinträchtigt. Die Nebenbestimmungen und im Plan vorgesehenen Schutzmaßnahmen gewährleisten einen Ausgleich mit dem Interesse an der Realisierung des Vorhabens. Dies erfolgt aufgrund der inhaltlichen und räumlichen Nähe mit besonderem Augenmerk auf die Entscheidungen und Wertungen im Planfeststellungsabschnitt 1.

Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse der Allgemeinheit hingenommen werden.

Hinsichtlich der noch offenstehenden Problemfälle wurde eine ergänzende Entscheidung vorbehalten.

Im Ergebnis und unter Abwägung aller von dem Vorhaben ausgehenden Konflikte konnte das Vorhaben zugelassen werden.

#### B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a VwGO).

## B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen beruht auf § 1 i.V.m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i.V.m. § 5 der Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBABGebV) und der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahngebührenverordnung – BEGebV) in der bis zum 31.07.2021 geltenden Fassung. Über die Höhe ergeht ein besonderer Bescheid.

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Bundesverwaltungsgericht  
in Leipzig**

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Bundesverwaltungsgericht  
in Leipzig**

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

**Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Frankfurt / Saarbrücken  
Frankfurt am Main, den  
Az. 551pps/001-2300#001**