



Eisenbahn-Bundesamt

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

Az. 551ppw/180-2024#062
Datum: 05.12.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**„PA3: Umbau der Verkehrsstation Bf. Sterbfritz, Beseitigung BÜ
Peter-Fechter-Weg und Neubau einer Felshangsicherung“**

**in der Gemeinde Sinntal
im Main-Kinzig-Kreis**

Bahn-km 19,750 bis 25,020

der Strecke 3825 Flieden - Gemünden

Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	12
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	12
A.3.2	Konzentrationswirkung	16
A.4	Nebenbestimmungen	16
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	16
A.4.2	Umweltfachliche Bauüberwachung	19
A.4.3	Immissionsschutz	20
A.4.4	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	22
A.4.5	Straßen, Wege und Zufahrten	23
A.4.6	Unterrichtungspflichten	23
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	23
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	24
A.7	Sofortige Vollziehung	24
A.8	Gebühr und Auslagen	24
B.	Begründung	25
B.1	Sachverhalt	25
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	25
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	25
B.1.3	Anhörungsverfahren	25
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	29
B.2.1	Rechtsgrundlage	29
B.2.2	Zuständigkeit	29
B.3	Umweltverträglichkeit	29
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	29
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	30
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	77
B.4.1	Planrechtfertigung	77
B.4.2	Wasserhaushalt	77
B.4.3	Wasserhaushalt	78
B.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	82
B.4.5	Gebietsschutz und „Natura 2000“-Gebiet	84
B.4.6	Klimaschutz	94
B.4.7	Umweltfachliche Bauüberwachung	100
B.4.8	Immissionsschutz	100
B.4.9	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	102

B.4.10	Straßen, Wege und Zufahrten	102
B.4.11	Sonstige öffentliche Belange	102
B.4.12	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	102
B.4.13	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen	103
B.5	Gesamtabwägung	103
B.6	Sofortige Vollziehung	104
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	104
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	105

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) 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 „PA3: Umbau der Verkehrsstation Bf. Sterbfritz, Beseitigung BÜ Peter-Fechter-Weg und Neubau einer Felshangsicherung“ in der Gemeinde Sinntal, im Main-Kinzig-Kreis, Bahn-km 19,750 bis 25,020 der Strecke 3825 Flieden - Gemünden, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- den Umbau der Verkehrsstation Bf Sterbfritz mit der Erneuerung des Hausbahnsteigs an Gleis 1
- den Neubau einer Bahnsteigbrücke im Zuge des neuen Hausbahnsteigs an Gleis 1 neben der bestehenden Eisenbahnüberführung über die „Bahnhofstraße“
- den Rückbau des Zwischenbahnsteigs zwischen den Gleisen 2 und 3 sowie des niveaugleichen Reisendenübergangs
- den Neubau eines Außenbahnsteigs an Gleis 3
- den Neubau eines Treppenzugangs von der „Bahnhofstraße“ zum Hausbahnsteig
- den Neubau eines barrierefreien Zugangs mit Rampenbauwerk und anschließendem Gehweg von der „Bahnhofstraße“ zum neuen Außenbahnsteig an Gleis 3
- den barrierefreien Ausbau des Bahnsteigzugangs Ost von den Bushaltestellen in der „Bahnhofstraße“ zum Hausbahnsteig an Gleis 1
- den Neubau von drei Signalauslegern und einer Signalbrücke im Bf Sterbfritz

- die Beseitigung des Bahnübergangs am „Peter-Fechter-Weg“ in km 21,139
- den Neubau einer Felshangsicherung in Verbindung mit der Erneuerung einer Stütz-wand bahnlinks von km 20,840 bis km 21,100
- die Erneuerung der Tiefenentwässerung bahnlinks von km 19,850 bis km 21,061
- die Verrohrung des Plattendurchlasses in km 20,420
- die Erneuerung einer Stützwand bahnrechts von km 24,742 bis km 24,857
- die Erneuerung der Tiefenentwässerung bahnrechts von km 24,432 bis km 25,012

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand: 15.08.2025, 53 Seiten	festgestellt
2	Übersichtskarte und Übersichtspläne	
2.1	Übersichtskarte; Strecke 3825, km 19,750 – 25,020 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 100.000	nur zur Information
2.2	Übersichtsplan; Strecke 3825, km 19,750 – 25,020 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 25 000	nur zur Information
2.3	Übersichtslageplan; Strecke 3825, km 19,750 – 25,020 Planungsstand: 15.08.2025, Maßstab 1 : 5000	nur zur Information
3	Lagepläne	
3.1	Lageplan; Strecke 3825, km 19,442 – 20,020 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
3.2	Lageplan; Strecke 3825, km 20,020 – 20,774 Planungsstand: 15.08.2025, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
3.3	Lageplan; Strecke 3825, km 20,774 – 21,513 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
3.4	Lageplan; Strecke 3825, km 21,513 – 22,313 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
3.5	Lageplan; Strecke 3825, km 22,313 – 22,754 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
3.6	Lageplan; Strecke 3825, km 22,754 – 23,538 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.7	Lageplan; Strecke 3825, km 23,538 – 23,937 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
3.8	Lageplan; Strecke 3825, km 23,937 – 24,768 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
3.9	Lageplan; Strecke 3825, km 24,768 – 25,354 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 15.08.2025, 31 Seiten	festgestellt
5	Grunderwerbspläne	
5.1	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 19,442 – 20,020 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.2	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 20,020 – 20,774 Planungsstand: 15.08.2025, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 20,774 – 21,513 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.4	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 21,513 – 22,313 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.5	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 22,313 – 22,754 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.6	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 22,754 – 23,538 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.7	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 23,538 – 23,937 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.8	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 23,937 – 24,768 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.9	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 24,768 – 25,354 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.10	Grunderwerbsplan; Strecke 3825, km 22,050 – 23,300 Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 15.08.2025, 23 Seiten	festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.1	Felshangsicherung Einschnitt E/D-T-3 mit Stützwand km 20,840 – 21,100	
7.1.1	Draufsicht, Ansicht Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt
7.1.2	Querschnitt, km 20,840 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1.3	Querschnitt, km 20,890 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
7.1.4	Querschnitt, km 20,950 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
7.1.5	Querschnitt, km 21,120 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
7.2	Durchlass D-T-16	
7.2.1	Draufsicht, Ansicht Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.3	Verkehrsstation Sterbfritz	
7.3.1	Bahnsteigbrücke Draufsicht Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.3.2	Bahnsteigbrücke Ansicht und Querschnitt Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.3.3	Bahnsteig 1 + 2, Draufsicht Teil 1 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.3.4	Bahnsteig 1 + 2, Draufsicht Teil 2 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.3.5	Rampe Bahnsteig 2 - Bohrpfahlwand Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.4	Stützbauwerke S-T-25	
7.4.1	Ansicht, Draufsicht Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 100 / 1 : 200	festgestellt
7.4.2	Querschnitt km 24,745 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
7.4.3	Querschnitt km 24,849 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
7.5	Zuwegung OLA Tunnel Sterbfritz Süd	
7.5.1	Treppe links der Bahn, unten Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50 / 1 : 200	festgestellt
7.5.2	Treppe links der Bahn, oben Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50 / 1 : 200	festgestellt
7.5.3	Treppe rechts der Bahn Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50 / 1 : 200	festgestellt
8	Querschnitte	
8.1	Signalausleger, Draufsicht Schnitt, km 21,500 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50 / 1 : 200	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.2	Signalausleger, Draufsicht Schnitt, km 21,500 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50 / 1 : 200	festgestellt
8.3	Bahnsteig 1, km 21,557 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
8.4	Bahnsteig 1 und 2, km 21,595 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
8.5	Bahnsteig 1 und 2, km 21,635 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
8.6	Signalausleger, Draufsicht Schnitt, km 22,039 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50 / 1 : 200	festgestellt
8.7	Signalausleger, Draufsicht Schnitt, km 22,140 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50 / 1 : 200	festgestellt
8.8	Tiefenentwässerung V-T-11, km 20,250 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
8.9	Tiefenentwässerung V-T-11, km 20,400 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
8.10	Tiefenentwässerung V-T-11, km 20,700 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
8.11	Tiefenentwässerung V-T-13, km 22,100 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
8.12	Tiefenentwässerung V-T-14, km 22,200 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50	festgestellt
8.13	Nische Stützwand, km 23,433 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 50 / 1 : 200	festgestellt
9	Baustelleneinrichtungs- und erschließungspläne	
9.1.1	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 19,442 – 20,020 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.2	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 20,020 – 20,774 Planungsstand 15.08.2025, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.3	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 20,774 – 21,513 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.4	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 21,513 – 22,313 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.5	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 22,313 – 22,754 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9.1.6	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 22,754 – 23,538 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.7	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 23,538 – 23,937 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.8	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 23,937 – 24,768 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.9	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 24,768 – 25,354 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.10	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, km 22,600 – 23,200 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.2	Übersichtslageplan BE-Flächen und Baustraßen Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10	Kabel- und Leitungspläne	
10.1	Kabel- und Leitungsplan, km 19,442 – 20,020 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.2	Kabel- und Leitungsplan, km 20,020 – 20,774 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.3	Kabel- und Leitungsplan, km 20,774 – 21,513 Planungsstand 15.08.2025, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.4	Kabel- und Leitungsplan, km 21,513 – 22,313 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.5	Kabel- und Leitungsplan, km 22,313 – 22,754 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.6	Kabel- und Leitungsplan, km 22,754 – 23,538 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.7	Kabel- und Leitungsplan, km 23,538 – 23,937 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.8	Kabel- und Leitungsplan, km 23,937 – 24,768 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.9	Kabel- und Leitungsplan, km 24,768 – 25,354 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
11	Bahnübergang „Peter-Fechter-Weg“, km 21,139 Rückbau, Planungsstand: 29.05.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt
12	Trassierungspläne	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.1	Trassierungsplan, km 19,7 - 20,4 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.2	Trassierungsplan, km 20,4 - 20,9 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.3	Trassierungsplan, km 20,9 - 21,5 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.4	Trassierungsplan, km 21,5 - 22,1 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.5	Trassierungsplan, km 22,1 - 22,4 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.6	Trassierungsplan, km 22,4 - 22,7 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.7	Trassierungsplan, km 22,7 - 23,4 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.8	Trassierungsplan, km 23,4 - 23,8 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.9	Trassierungsplan, km 23,8 - 24,4 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.10	Trassierungsplan, km 24,4 - 24,9 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.11	Trassierungsplan, km 24,9 - 25,5 Planungsstand 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
13	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
13.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht Planungsstand 29.05.2024, 119 Seiten	festgestellt
13.2	Bestands- und Konfliktpläne	
13.2.1	Bestands- und Konfliktplan, km 19,442 – 20,020 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.2	Bestands- und Konfliktplan, km 20,020 – 20,774 Planungsstand 15.08.2025, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.3	Bestands- und Konfliktplan, km 20,774 – 21,513 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.4	Bestands- und Konfliktplan, km 21,513 – 22,313 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.5	Bestands- und Konfliktplan, km 22,313 – 22,754 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.6	Bestands- und Konfliktplan, km 22,754 – 23,538 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.2.7	Bestands- und Konfliktplan, km 23,538 – 23,937 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.8	Bestands- und Konfliktplan, km 23,937 – 24,768 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.9	Bestands- und Konfliktplan, km 24,768 – 25,354 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.10	Bestands- und Konfliktplan, km 22,600 – 23,200 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.3	Maßnahmenpläne	
13.3.0	Legende zum Maßnahmenplan Planungsstand 15.08.2025, ohne Maßstab	festgestellt
13.3.1	Maßnahmenplan, km 19,442 – 20,020 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.2	Maßnahmenplan, km 20,020 – 20,774 Planungsstand 15.08.2025, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.3	Maßnahmenplan, km 20,774 – 21,513 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.4	Maßnahmenplan, km 21,513 – 22,313 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.5	Maßnahmenplan, km 22,313 – 22,754 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.6	Maßnahmenplan, km 22,754 – 23,538 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.7	Maßnahmenplan, km 23,538 – 23,937 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.8	Maßnahmenplan, km 23,937 – 25,020 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.9	Maßnahmenplan, km 24,768 – 25,354 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.10	Maßnahmenplan, km 22,600 – 23,200 Planungsstand 29.05.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.11	Maßnahmenplan, km 24,768 – 25,354 Planungsstand 10.02.2025, Maßstab 1 : 2.500	festgestellt
13.4	Maßnahmenkartei Planungsstand: 15.08.2025, 79 Seiten	festgestellt
14	UVP Bericht Planungsstand 29.05.2024, 232 Seiten plus Anlagen	nur zur Information
15	FFH Verträglichkeit Planungsstand 29.05.2024, 221 Seiten plus Anlagen	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16	Artenschutz Planungsstand 29.05.2024, 162 Seiten	nur zur Information
17	Geotechnische Berichte Planungsstand 29.05.2024, 662 Seiten	nur zur Information
18	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung Planungsstand 29.05.2024, 87 Seiten	nur zur Information
19	Brand- und Katastrophenschutz Planungsstand 29.05.2024, 8 Seiten plus Anlagen	nur zur Information
20	Unterlagen wasserrechtliche Erlaubnis Planungsstand 29.05.2024, 37 Seiten plus Anlagen	nur zur Information
21	Wasserrahmenrichtlinie Planungsstand 29.05.2024, 86 Seiten	nur zur Information
22	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept Planungsstand 29.05.2024, 46 Seiten	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für:

1. das dauerhafte Einleiten von Stoffen in das Grundwasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.
2. das bauzeitliche Einleiten von Stoffen in das Grundwasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

auf dem Gebiet der Gemeinde Sinntal, Gemarkung Sterbfritz:

- Flur 18, Flurstück 19/8
- Flur 18, Flurstück 19/7
- Flur 18, Flurstück 20/7
- Flur 18, Flurstück 20/9

- Flur 19, Flurstück 19/1

der Strecke 3825, km 19,750 – 25,020 erteilt.

A.3.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

Zu 1.) Die nach Nr. 1 erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallenden Niederschlagswasser aus der Entwässerung aus dem Gleiskörper, von den Bahnsteigen und Zugangsflächen sowie aus den angrenzen Böschungen.

Zu diesem Zweck ist die DB InfraGO AG befugt aus dem Lageplan vom Mai 2024 dargestellten Entwässerungsgebiet Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	Nr. der Flächen aus dem Lageplan	von der wirksamen Fläche AU [m ²]	in
1	Zuwegung, Treppe und Bahnsteigbrücke (140 m ²)	EB-1-1, EB-1-2	116,6 m ²	Seemebachverrohrung in der Bahnhofstraße l.d.B.
2	Zuwegung, Rampe/Gehweg, Böschung (587 m ²)	EB-2-1, EB-2-2	363,1 m ²	Seemebachverrohrung in der Bahnhofstraße r.d.B.
3	Hausbahnsteig, Zuwegung, Rampe, Zugangs- und Randflächen (544 m ²)	EB-3-1, EB-3-2, EB-3-3	455,4 m ²	Durchlass
4	Außenbahnsteig, Gleisentwässerung, Zuwegung, Gehweg (1012 m ²)	EB-4-1, EB-4-2, EB-4-3	636,6 m ²	Durchlass
5	Zugangangsflächen EG, Vorplatz (98 m ²)	EB-5-1	88,2 m ²	MW-Kanal
6	Böschung, bewaldet ca. km 19,850 - 20,350 (3797 m ²)	EB 1	759,4 m ²	Grundwasser
7	Gleisabschnitt 1 ca km 19,850 - 20,350 (3498 m ²)	EB 2	1399,2 m ²	Grundwasser
8	Gleisabschnitt 2 ca. km 20,350 - 20,491 (848 m ²)	EB 3	339,2 m ²	Grundwasser
9	Gleisabschnitt 3 ca. km 20,491- 20,532 (243 m ²)	EB 4	97,2 m ²	Grundwasser

10	Gleisabschnitt 4 ca. km 20,532 - 20,796 (1640 m ²)	EB 5	656 m ²	Grundwasser
11	Gleisabschnitt 5 ca. km 20,7 96 - 21,061 (1411 m ²)	EB 6	564 m ²	Grundwasser
12	Böschung, bewaldet ca. km 20,808 - 21,061 (2750 m ²)	EB 7	550 m ²	Grundwasser
13	Böschung, bewaldet, ca. km 20,808 - 21,061 (1998,9 m ²)	EB 8	399.18 m ²	Grundwasser
14	Böschung, bewaldet ca. km 20,360 - 20,530 (555 m ²)	EB 9	111 m ²	Grundwasser
15	Gleisabschnitt 1 ca. km 24,500 - 24,521 (257 m ²)	EB 1	102,8 m ²	Grundwasser
16	Gleisabschnitt 2 ca. km 24,521 - 24,634 (1156 m ²)	EB 2	462,4 m ²	Grundwasser
17	Gleisabschnitt 3 ca. km 24,634 - 25,012 (4315 m ²)	EB 3	1726 m ²	Grundwasser
18	Böschung, bewaldet ca. km 24,534 - 24,634 (977 m ²)	EB 4	195,4 m ²	Grundwasser
19	Böschung, bewaldet ca. km 24,634 - 25,012 (5288 m ²)	EB 5	1057,6 m ²	Grundwasser

Einleitstellen und Einleitmengen:

Bezeichnung (=Nr. der Einleit-stelle auf dem Lageplan	gehört zu lfd. Nr.	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM32/DB-REF) Rechtswert	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM32N/ETRS89) Hochwert
1	1	2,3 (+ 2,0 l/s)	35/2	18	Sterbfritz	544491,74 / 3543064,90	5573665,56 / 5576209,50
2	2	7,1 (+4,5 l/s)	43/2	19	Sterbfritz	544474,16 / 3544566,62	5573651,85 / 5575442,60
3	3	9,0 (+ 4,7 l/s)	51/2	17	Sterbfritz	544610,33 / 3544702,84	5573481,92 / 5575271,60
4	4	12,5 (+ 5,4 l/s)	20/9	18	Sterbfritz	544583,66 / 3544676,16	5573475,73 / 5575266,41
5	5	1,7 (+ 1,3 l/s)	35/1	18	Sterbfritz	544563,04 / 3544655,53	5573658,35 / 5575449,10
6	6 ,7	96,5 (+ 42,5 l/s)	35/6	22	Sterbfritz	542982,73 / 3543075,78	5574395,56 / 5576186,57
7	8, 9, 14	18,6 (unverändert)	35/6	22	Sterbfritz	543535,89 / 3543629,16	5574246,24 / 5576037,19

Bezeichnung (=Nr. der Einleit-stelle auf dem Lageplan	gehört zu lfd. Nr.	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM32/DB-REF) Rechtswert	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM32N/ETRS89) Hochwert
8	10, 11, 12, 13	32 (unverändert)	35/6	22	Sterbfritz	543836,33 / 3543929,71	5574133,71 / 5575924,62
11	15, 16, 18	15 (unverändert)	123/1	8	Mottgers	546159,00 / 3546253,30	5571578,60 / 5573368,49
13	17, 19	55,0 (unverändert)	137/1	8	Mottgers	546149,78 / 3546244,08	5571099,24 / 5572888,94

Zu 2.) Die nach Nr. 1 erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallenden Niederschlagswasser aus der bauzeitlichen Wasserableitung.

Zu diesem Zweck ist die DB InfraGO AG befugt aus dem Lageplan vom Mai 2024, Maßstab 1:1000, dargestellten Entwässerungsgebiet Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	Nr. der Flächen aus dem Lageplan	von der wirksamen Fläche A_u [m ²]	in
1	BE-Fläche inkl. Zufahrt (10.665 m ²)	20,30	3199 m ²	wasserführenden Graben
2	BE-Fläche (4.650 m ²)	20,50	1395 m ²	wasserführenden Graben
3	BE-Fläche (12.700 m ²)	22,90	2540 m ²	Grundwasser
4	BE-Fläche (2.800 m ²)	23,10	560 m ²	Grundwasser
5	BE-Fläche (13.000 m ²)	25,00	2600 m ²	Grundwasser

Einleitstellen und Einleitmengen:

Bezeichnung (=Nr. der Einleit-stelle auf dem Lageplan	gehört zu lfd. Nr.	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM32/DB-REF) Rechtswert	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM32N/ETRS89) Hochwert
1	1	34,84 (bauzeitlich)	137/1	13	Sterbfritz	543468,99/ 3543562,23	5574148,59/ 5575939,50
2	2	15,19 (bauzeitlich)	35/6	22	Sterbfritz	543836,33 / 3543929,71	5574133,71 / 5575924,62

Bezeichnung (=Nr. der Einleit-stelle auf dem Lageplan)	gehört zu lfd. Nr.	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM32/DB-REF) Rechtswert	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM32N/ETRS89) Hochwert
3	3	40,33 (bauzeitlich)	82/1	7	Sterbfritz	545358,92 / 3545451,40	5572977,04 / 5574767,36
4	4	8,96 (bauzeitlich)	45	8	Sterbfritz	545448,27 / 3525520,79	5572670,26 / 5574460,46
5	5	41,61 (bauzeitlich)	10/4	8	Mottgers	546159,43 / 3546252,24	5571138,20 / 5572927,80

A.3.1.2 Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§18 Abs. 1 WHG)

A.3.1.3

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt.

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 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Für die Entwässerung der Baustelleneinrichtungsflächen ist von der Vorhabenträgerin vor Baubeginn die zuständige Stelle zu informieren und deren Antrag auf Genehmigung mit dazugehörigen passenden Unterlagen einzureichen.

A.4.1.1 Gewässerbenutzung und Betrieb der Abwasseranlage

1. Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und

Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.

3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, dass für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.
4. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
5. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
6. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen nicht zulässig.

A.4.1.2 Bau der Abwasseranlagen

1. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
2. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
3. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlage Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
4. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
5. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
6. Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche verdichtet wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrünten Flächen) zu erwarten sind.
7. Der schadlose Hochwasserabfluss während der Bauzeit muss dauerhaft gewährleistet sein.
8. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.

A.4.1.3 Allgemeine Nebenbestimmungen

1. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
2. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

3. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.

A.4.1.4 Vorbeugender Gewässerschutz

1. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.
2. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
3. Ausgelaufene, verschüttete oder sonst auf den Boden gelangte Betriebsmittel, auch Tropfverluste, oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind unmittelbar aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (z. B. Eimer und Schaufel) sind vor Ort in ausreichendem Maße bereitzuhalten.
4. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollschlauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.

A.4.2 Umweltfachliche Bauüberwachung

1. Die benannte Person ist vor Beginn der Baumaßnahme bzw. der naturschutzfachlichen Maßnahmen dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Oberen Naturschutzbehörde mit Adressdaten anzugeben.
2. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist alle 6 Monate und nach Abschluss ein Bericht über die frist- und sachgerechte Durchführung der naturschutzfachlichen Maßnahmen zuzusenden.
3. Der Oberen Naturschutzbehörde ist spätestens 4 Wochen nach Durchführung der Maßnahme, die Anzahl der im Zuge der artenschutzrechtlichen Maßnahmen umgesiedelten Individuen aufgeschlüsselt nach Art mitzuteilen.
4. Die Umweltfachliche Bauüberwachung ist im Zuge der Baumaßnahme verpflichtet vor Baubeginn die ausführenden Firmen über die naturschutzfachlichen Nebenbestimmungen sowie Abgrenzungen des

Eingriffsbereichs, der Baustelleneinrichtungsflächen und Bautabuzonen zu informieren.

A.4.3 Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes, des Erschütterungsschutzes und dem Schutz vor sonstigen Immissionen vereinbar. Es ist sichergestellt, dass durch die geplanten Maßnahmen keine vermeidbaren und unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Immissionen hervorgerufen werden.

A.4.3.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelästigungen zu entscheiden, da die Festlegung der Zulässigkeit des Vorhabens auch dessen Herstellung umfasst.

Baustellen, Baulagerplätze und Baumaschinen sind im Allgemeinen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG einzustufen. Beim Betrieb derartiger Anlagen muss der Anlagenbetreiber grundsätzlich gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die Beurteilung der Baulärmimmissionen erfolgt nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV Baulärm).

Die AVV Baulärm sieht unter Ziffer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung sowie in Bezug auf die Tages- bzw. Nachtzeit unterschiedliche Immissionsrichtwerte vor, wobei nach höchstrichterlicher Rechtsprechung bei der Beurteilung der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit eines Gebiets auch die bestehende Vorbelastung zu bewerten ist. Es ist dabei unerheblich, aus welchen ohne „nachteilige Wirkungen“ zugemutet werden. Dies lässt sich damit begründen, dass erwartet werden kann, dass die Außenbauteile der jeweiligen Gebäude gegenüber der ständig vorhandenen Vorbelastung ohne eine Minderung der Gebrauchsfähigkeit der Wohnungen ausgelegt sind.

Die Vorhabenträgerin hat mit den Antragsunterlagen eine schalltechnische Untersuchung der Bauarbeiten vorgelegt. Es wurde der zu erwartende Lärm aus den schalltechnisch relevanten Bautätigkeiten jeweils für den Tag und die Nacht

untersucht. Eine Berücksichtigung der Verkehrslärmvorbelastung erfolgte dabei. Das Gutachten analysiert die aus Sicht des Schallschutzes relevanten Lastfälle verschiedener Bauphasen und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten gemäß AVV Baulärm.

Für die einzelnen relevanten Bautätigkeiten wurden Flächenschallquellen definiert und die Emissionen auf Basis der zum Einsatz kommenden Maschinen und deren Betriebszeiten ermittelt. In den erhobenen Emissionsansätzen sind sämtliche Zuschläge zur Berücksichtigung der Impulshaltigkeit und gegebenenfalls auch der Tonhaltigkeit nach Maßgabe der AVV Baulärm enthalten.

Grundsätzlich plant die Vorhabenträgerin, die Arbeiten so weit wie möglich im Tagzeitraum durchzuführen.

Hinsichtlich der prognostizierten Richtwertüberschreitungen werden im Gutachten Maßnahmen zur Minderung des Baulärms diskutiert.

Grundsätzlich können sowohl aktive als auch passive Schallschutzmaßnahmen wie auch organisatorische Maßnahmen in Betracht kommen. Als aktive Schallschutzmaßnahmen werden lärmindernde Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg zwischen Schallquelle und Immissionsort bezeichnet. Hierbei können z.B. die folgenden Maßnahmen in Frage kommen: Schallschürzen, Kapselungen von Baumaschinen, Schallschirme, Schallschutzzelte, Einhausungen.

Mobile Lärmschutzwände könnten gemäß Gutachten theoretisch zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen. Der Errichtung von effektiven temporären Schallabschirmungen sind im vorliegenden Fall aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (u.a. durch Gleisanlagen) sowie dem begrenzten Baufeld und der erforderlichen Zugänglichkeit im Bereich der Verkehrsstation Grenzen gesetzt. Eine Aufstellung von mobilen Schallschutzwänden ist daher nur bedingt möglich.

Als sinnvolle Minderungsmaßnahmen werden im Gutachten eine Reihe organisatorischer Maßnahmen vorgeschlagen, wie insbesondere frühzeitige Information der Betroffenen über die zu erwartenden Baumaßnahmen und die damit einhergehenden Belästigungen, Benennung einer Ansprechstelle für die Betroffenen zur Ergreifung von Minderungsmaßnahmen vor Ort, Einsatz von Maschinen nach aktuellem Stand der Lärminderungstechnik, Beschränkung der Betriebszeiten vor allem hinsichtlich der lärmintensiven Bautätigkeiten, etc.

Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die Vorhabenträgerin hat sich die im Schallgutachten aufgezeigten Maßnahmen im Erläuterungsbericht in wesentlichen Teilen zu eigen gemacht. Dieses Schutzkonzept erweist sich nach wertender Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde als tragfähig und die zu erwartenden Beeinträchtigungen sind als zumutbar einzustufen. Die aufgezeigten Maßnahmen zur Lärminderung sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde geeignet, auftretende Konflikte auf ein verträgliches Maß zu begrenzen. Da die jeweiligen Bauabläufe erst vor Ort in der Phase der Ausführungsplanung konkret festgelegt werden, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine detailliertere Untersuchung zu den baubedingten Lärmimmissionen abverlangt werden. Der durch Bauarbeiten ausgelöste Lärm ist unregelmäßig und entzieht sich einer noch genaueren Prognose. Dem Interesse der betroffenen Nachbarschaft an einer frühzeitigen Information über die zu erwartenden Bauarbeiten wird ausweislich des vorgelegten Schutzkonzepts von der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aus dem Blickwinkel der Planfeststellung ist erforderlich, aber auch ausreichend, dass sich erkennbare Konflikte mit den zur Verfügung stehenden Mitteln bewältigen lassen. Eine Schlüsselfunktion kommt insoweit dem einzusetzenden Immissionsschutzbeauftragten zu, der situationsabhängig geeignete Maßnahmen zur Lärminderung anordnen kann. Dessen Einsetzung hält die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, um aufgrund der in dieser frühen Planungsphase noch bestehenden Unwägbarkeiten bezüglich der im konkreten Einzelfall auftretenden Betroffenheiten situationsabhängig in angemessener Weise reagieren zu können.

Unter Würdigung der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen und der ergänzend in diesem Beschluss angeordneten Minderungsmaßnahmen sowie der im Vergleich mit anderen Bauvorhaben eher kurzzeitigen lärmintensiven Bauphasen bewertet die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigungen infolge bauzeitlicher Lärmimmissionen nach Abwägung mit dem am Vorhaben bestehenden öffentlichen Interesse insgesamt als zumutbar.

A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Seitens der Vorhabenträgerin ist eine bodenkundliche Baubegleitung (BBB) zu installieren.

A.4.5 Straßen, Wege und Zufahrten

Die Baustellenzufahrten auf Landesstraßen (L 3180 sowie L 2304) sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig zu beantragen.

A.4.6 Unterrichtungspflichten

1. Die Vorhabenträgerin hat den Zeitpunkt des Baubaubeginns (Baubeginnanzeige) sowie den Bauablaufplan dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1 (Planfeststellungsbehörde), Untermainkai 23-25, 60329 Frankfurt am Main, mindestens vier Wochen vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich mitzuteilen. Hierzu ist der Vordruck „Anzeige über den Beginn der Bauarbeiten“ – abrufbar auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes unter dem Pfad: Themen - Planfeststellung - Antragstellung - Anhang II - Vorlagen und Vordrucke – zu verwenden.

Eine entsprechende Mitteilung über den Beginn der Bauarbeiten ist auch an Hessen Mobil (Regionalbüro Mittelhessen) sowie die Brandschutzdienststelle (BDS) des Main-Kinzig-Kreises zu richten.

Mit den Bauarbeiten darf frühestens vier Wochen nach Zugang des Vordrucks „Anzeige über den Beginn der Bauarbeiten“ beim Eisenbahn-Bundesamt begonnen werden.

2. Die Vorhabenträgerin hat den Zeitpunkt der Fertigstellung des Vorhabens spätestens zwei Wochen nach Fertigstellung des Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1 (Planfeststellungsbehörde), Untermainkai 23-25, 60329 Frankfurt am Main, schriftlich mitzuteilen (Fertigstellungsanzeige). Hierzu ist der Vordruck „Anzeige über die Fertigstellung des Bauvorhabens“ – abrufbar auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes unter dem Pfad: Themen - Planfeststellung - Antragstellung - Anhang II - Vorlagen und Vordrucke – zu verwenden.

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.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	
3.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH Email vom 17.06.2025, ohne Akz.	zugesagt
5.	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Email vom 18.06.2025, ohne Akz.	zugesagt
6.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 10.06.2025, Akz.: 89G-10-33/25 GM	zugesagt
9.	Main-Kinzig-Kreis Stellungnahme vom 18.06.2025, ohne Akz.	zugesagt
10.	Open Grid Europe GmbH Stellungnahme vom 20.05.2025, Akz.: 2025040518	zugesagt
11.	PLEdoc GmbH Stellungnahme vom 18.06.2025, Akz.: 20250405704	zugesagt
12.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 16.06.2025, Akz.: RPDA – Dez III 33.1-66c 10.10/11 2025/1	zugesagt
13.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Email vom 11.06.2025, ohne Akz.	zugesagt
18.	Osthessen Netz GmbH Stellungnahme vom 23.04.2025, Akz.: 20250405174	zugesagt

A.6 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.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „PA3: Umbau der Verkehrsstation Bf. Sterbfritz, Beseitigung BÜ Peter-Fechter-Weg und Neubau einer Felshangsicherung“ hat den Umbau der Verkehrsstation, den Neubau von Signalauslegern einer Fels- und Hangsicherung sowie einer Stützwand, die Erneuerung von Tiefenentwässerungen sowie die Beseitigung eines Bahnübergangs zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 19,750 bis 25,020 der Strecke 3825 Flieden - Gemünden in Sinnatal.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 19.12.2024, Az. I.II-MI-K-T-F LFG_PA3, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „PA3: Umbau der Verkehrsstation Bf. Sterbfritz, Beseitigung BÜ Peter-Fechter-Weg und Neubau einer Felshangsicherung“ beantragt. Der Antrag ist am 19.12.2024 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

Mit Schreiben vom 22.01.2025 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 13.02.2025 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 24.02.2025, Az. 551ppw/180-2024#062, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
2.	Deutsche Telekom Technik GmbH
3.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
4.	Hessen Forst
5.	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
6.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
7.	KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH
8.	Landesamt für Denkmalpflege
9.	Main-Kinzig-Kreis
10.	Open Grid Europe GmbH
11.	PLEdoc GmbH
12.	Regierungspräsidium Darmstadt
13.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
14.	TenneT TSO GmbH
15.	Gemeinde Sinntal
16.	Jagdgenossenschaft Mottgers
17.	RWE Renewables Deutschland GmbH
18.	Osthessen Netz GmbH
19.	GasLine (PLEdoc)
20.	GASCADE Gastransport GmbH
21.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6

Folgende Träger öffentlicher Belange (TÖB) Haben keine Stellungnahme abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Deutsche Telekom Technik GmbH
4.	Hessen Forst
7.	KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH
8.	Landesamt für Denkmalpflege
15.	Gemeinde Sinnatal
16.	Jagdgenossenschaft Mottgers
17.	RWE Renewables Deutschland GmbH
21.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 14.04.2025, Az.: 45-60-00/IV-0651-25-PFV
14.	TenneT TSO GmbH Email vom 29.04.2025, ohne Akz.
19.	GasLine (Pledoc) Stellungnahme vom 23.04.2025, Akz.: 20250405174
20.	GASCADE Gastransport GmbH Email vom 22.05.2025, ohne Akz.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
3.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH Email vom 17.06.2025, ohne Akz.
5.	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Email vom 18.06.2025, ohne Akz.
6.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 10.06.2025, Akz.: 89G-10-33/25 GM
9.	Main-Kinzig-Kreis Stellungnahme vom 18.06.2025, ohne Akz.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
10.	Open Grid Europe GmbH Stellungnahme vom 20.05.2025, Akz.: 2025040518
11.	PLEdoc GmbH Stellungnahme vom 18.06.2025, Akz.: 20250405704
12.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 16.06.2025, Akz.: RPDA – Dez III 33.1-66c 10.10/11 2025/1
13.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Email vom 11.06.2025, ohne Akz.
18.	Osthessen Netz GmbH Stellungnahme vom 23.04.2025, Akz.: 20250405174

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden in der Zeit vom 11.04.2025 bis einschließlich 12.05.2025 auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt. Maßgeblich für die Einwendungsfrist war daher die Veröffentlichung im Internet. Ende der Einwendungsfrist war der 12.06.2025. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes verlängert diese nicht.

Zeit und Ort der Veröffentlichung im Internet wurden auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes und durch Bekanntmachung am 11.04.2025 in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und 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.

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 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 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörenden Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 2 und 4 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst bei dem vorliegenden Vorhaben die Bahnstrecke 3825 von der Ortslage Flieden (ab Bahn-km 0,000) bis zur Landesgrenze Hessen / Bayern (Bahn-km 34,447), sowie die Bahnstrecke 3826 von Bahn-km 3,240 bis Bahn-km 7,747.

In Hessen verläuft die Strecke 3825 durch die Landkreise Fulda und Main-Kinzig-Kreis. Die eingleisige, elektrifizierte Bahnstrecke 3826 liegt vollständig in Hessen im Main-Kinzig-Kreis und verläuft von Bahn-km 3,240 bis Bahn-km 7,747 zwischen Schlüchtern und Elm. Die beiden Strecken führen durch folgenden hessischen Kommunen: Gemeinde Flieden, Stadt Schlüchtern, Gemeinde Sinntal sowie das gemeindefreie Gebiet Gutsbezirk Spessart.

Naturräumlich liegt das Vorhaben überwiegend in der Großlandschaft D55 „Odenwald, Spessart und Südrhön“. Innerhalb dieser Großlandschaft verlaufen die Strecken 3825 und 3826 durch die naturräumliche Haupteinheit „Sandsteinspessart“ (141) entlang der Grenze der Haupteinheit „Südrhön“ (140) im Osten. Der Vorhabenabschnitt nördlich von Schlüchtern liegt innerhalb der Haupteinheiten „Fuldaer Senke“ (352) und „Vorder- und Kuppenrhön“ (353), die der naturräumlichen Großlandschaft D47 „Osthessisches Bergland (Vogelsberg und Rhön)“ untergeordnet sind. Der Abschnitt der Strecke 3826 verläuft in etwa auf der Grenze zwischen den Haupteinheiten „Vorder- und Kuppenrhön“ (353) im Norden und „Sandsteinspessart“ (141) im Süden, welche auch die Grenze zwischen den Großlandschaften „Zentraleuropäisches Mittelgebirgs- / Stufenland“ und „Südwestdeutsches Mittelgebirgs- / Stufenland“ darstellt.

Der Bereich um Flieden gehört zur breiten, von mehreren gegeneinander verschobenen tektonischen Grabensystemen durchzogenen Landschaft der „Fuldaer Senke“ (ca. 280 bis 320 m. ü. NN). Die „Fuldaer Senke“ wird von markanten Basaltkuppen und Muschelkalkrücken umschlossen. Ohne scharfe Abgrenzung leitet sie im Süden in das Fliedetal über. Die Landschaft ist durch sehr hohe Anteile an Acker- und Siedlungsfläche gekennzeichnet. Sie wird als Landschaft mit geringerer naturschutzfachlicher Bedeutung bewertet.

Das sich daran südlich bis Vollmerz anschließende „Vorland der westlichen Kuppenrhön“ ist eine gehölz- bzw. waldreiche grünlandgeprägte Kulturlandschaft. Sie befindet sich im Bereich des Hessischen Landrückens, ein in Ost-West-Richtung

verlaufender Basaltrücken, der Vogelsberg und Rhön miteinander verbindet. Er erreicht eine Höhe von ca. 500 m ü. NN. Diese Landschaft wird ebenfalls als Landschaft mit geringerer naturschutzfachlicher Bedeutung bewertet.

Die Landschaft des sich südlich bis Mottgers befindlichen „Schlüchtern Beckens“ ist ebenfalls eine gehölz- bzw. waldreiche grünlandgeprägte Kulturlandschaft. Das teils bewaldete Berg- und Hügelland, das bis 400 m ü. NN herauf reicht, ist von größeren Randhöhen umgeben. Röt und Muschelkalk sowie Basaltdurchdragungen bauen den Untergrund auf, Röt dominiert. Die flachen Muldentäler sind hauptsächlich von Grünland eingenommen, während die Ackerflächen auf den Hängen immer wieder von Waldbereichen unterbrochen werden. Im Übergangsbereich von Oberen Buntsandstein zu unterem Muschelkalk gibt es Quellaustritte mit Kalksinterquellen. Die landwirtschaftliche Nutzung ist vorherrschend. In der Landschaft liegen eine große Zahl kleinerer Schutzgebiete, die in erster Linie als NSG und/ oder FFH-Gebiete ausgewiesen sind. Sie wird als schutzwürdige Landschaft mit Defiziten bewertet.

Die Landschaft des „Sandsteinspessarts“ prägt den südlichen Planungsraum. Es handelt sich um ein waldreiches Mittelgebirge mit einer Höhenlage von 350 bis 585 m ü. NN und einem reich gegliederten Schichtstufenrelief aus Buntsandsteinschichten unterschiedlicher Widerständigkeit. Die flachen Bergrücken, zwischen denen sich ein weitmaschiges Netz tief eingeschnittener Täler ausgebildet hat, sind zumeist bewaldet. Die Forstwirtschaft dominiert hier. Sie wird als schutzwürdige Landschaft betrachtet.

Die Lage und Ausdehnung des Untersuchungsraums ist im Rahmen des nach § 15 UPG durch geführten Scoping-Verfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt abgegrenzt wurden. Hierfür wurden die Behörden, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, Sachverständige, betroffene Gemeinden, anerkannte Umweltvereinigungen sowie sonstige Dritte bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie des Umfangs und Detaillierungsgrads der in die Umweltverträglichkeitsstudie aufzunehmenden Angaben beteiligt und deren Stellungnahmen berücksichtigt. Der Untersuchungsumfang wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt wie folgt festgelegt.

- Schutzwert Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit:
 - 500 Meter beidseitig der Trasse

- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
 - 30 bis 1.000 Meter beidseitig der Trasse
- Schutzgut Boden/Fläche
 - 200 Meter beidseitig der Trasse
- Wasser
 - 200 Meter beidseitig der Trasse
- Schutzgut Klima/Luft
 - 500 Meter beidseitig der Trasse
- Schutzgut Landschaft
 - 1.000 Meter beidseitig der Trasse
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
 - 200 Meter beidseitig der Trasse

B.3.2.2 Schutzgebiete

B.3.2.2.1 NATURA2000 Gebiete

NATURA2000 Gebiete in einem Umkreis von 3000 m im Bereich der Strecke (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA 3“ gekennzeichnet, diese werden in den nachfolgenden Unterkapiteln näher betrachtet)

1. Zuflüsse der Flieden
2. Hainberg bei Elm
3. Hundsgraben bei Elm
4. Hangwälder am Ebertsberg/ Escheberg bei Elm
5. Kinzigsystem oberhalb von Steinau an der Straße
6. Ebertsberg bei Elm
7. Weinberg und Giebel bei Elm und Herolz
8. Am Stein bei Elm
9. Im Escherts bei Hütten

10. Kalktuffquelle beim Haineshof
11. Gerlingsberg bei Herolz
12. Kinzberg bei Vollmerz (PA 3)
13. Weinberg bei Ahlersbach
14. Langer Berg bei Sterbfritz (PA 3)
15. Lietebach, Kelterberg und Schluchtwald bei Ahlersbach und Hohenzell (PA 3)
16. Kohlküppel und Bergäcker bei Weiperz, Streittrain und Weiperzberg (PA 3)
17. Stephanskuppe bei Sterbfritz (PA 3)
18. Magerrasen bei Weichersbach und weitere Flächen (PA 3)
19. Weiperzberg bei Breunings und Weiperz (PA 3)
20. Leimberg bei Breunings (PA 3)
21. Hohe Wiese und Steinfrist bei Breunings (PA 3)
22. Wald zwischen Breunings und Mottgers (PA 3)
23. Biberlebensraum Hessischer Spessart (Jossa und Sinn)
24. Weinberg von Neuengronau
25. Westerngrund von Neuengronau und Breunings
26. Hirschkäfergebiete bei Jossa
27. Spessart bei Bad Orb (VSG)
28. Sinngrund
29. Nördlicher Forst Aura (VSG)

Kinzberg bei Vollmerz (PA 3)

Das Natura 2000-Gebiet „Kinzberg bei Vollmerz“ erstreckt sich über eine Fläche von ca. 100 ha und befindet sich in der Gemarkung Vollmerz, im südlichen Hessen. Es umfasst eine markante Anhöhe, den Kinzberg, und zeichnet sich durch eine vielfältige Landschaft aus, die von Kalkmagerrasen, Trockenwäldern, Felsen und offenen Heidelandschaften geprägt ist. Die geologische Struktur des Gebiets, insbesondere der hohe Kalkgehalt des Bodens.

Die Kalkmagerrasen sind ein zentrales Merkmal des Gebiets. Diese Flächen sind auf nährstoffarme, gut durchlüftete Böden angewiesen und bieten Lebensraum für viele spezialisierte Pflanzenarten, darunter Orchideen und verschiedene Gräserarten.

Diese Biotope sind jedoch sehr empfindlich gegenüber intensiver landwirtschaftlicher Nutzung und Verbuschung, weshalb eine gezielte Pflege notwendig ist, um sie zu erhalten.

Der Trockenwald des Gebiets, der sich an den Randzonen der offenen Kalkmagerrasen ausbreitet, besteht überwiegend aus Eichen und Buchen, die auf den kalkhaltigen Böden gedeihen. Diese Wälder sind von großer Bedeutung für viele Waldarten und bieten Lebensraum für Insekten, Pilze und Vögel, wie beispielsweise den Schwarzspecht (*Dryocopus martius*) und die Turteltaube (*Streptopelia turtur*).

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 9150 Mitteleuropäische Kalk – Buchenwälder

Langer Berg bei Sterbfritz (PA 3)

Der Lange Berg ist eine hügelige Anhöhe, die sich durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Lebensräumen auszeichnet. Dazu gehören Kalkmagerrasen, Trockenwälder und Heideflächen, die durch die spezifische geologische Beschaffenheit, insbesondere den kalkhaltigen Boden, geprägt sind.

Die Magerrasen sind ein markantes Merkmal des Gebiets. Diese Flächen bieten Lebensraum für zahlreiche, auf nährstoffarme Bedingungen angewiesene Pflanzenarten, darunter Orchideenarten und seltene Gräser. Der Boden des Langen Bergs enthält Kalk, der den besonderen Charakter dieser Biotope ausmacht und die Ansiedlung von Pflanzen wie dem Purpur-Knabenkraut (*Orchis purpurea*) oder dem Bocks-Riemenzünglein (*Himantoglossum hircinum*) begünstigt.

Ein weiteres prägendes Element sind die Trockenwälder, die auf den etwas feuchteren Stellen des Gebiets vorkommen. Diese Buchen- und Eichenwälder stellen eine wichtige ökologische Nische dar und bieten Lebensraum für eine Vielzahl von Insekten, Vögeln und Pilzen, die in diesen eher stabilen und geschlossenen Waldbeständen gedeihen.

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 6210(*) Trespen-Schwingel-Kalk-Trockenrasen

2. 9150 Mitteleuropäische Kalk – Buchenwälder

Lietebach, Kelterberg und Schluchtwald bei Ahlersbach und Hohenzell (PA 3)

Das 208 ha große Natura 2000-Gebiet erstreckt sich über das Einzugsgebiet des Lietebachs, die Bereiche des Kelterbergs und den angrenzenden Schluchtwald bei den Ortschaften Ahlersbach und Hohenzell. Es zeichnet sich durch eine abwechslungsreiche Topografie aus, die von steilen Hängen, Bachtälern und schattigen Waldflächen geprägt ist.

Ein zentrales Merkmal des Gebiets sind die Magerwiesen, die sich durch ihren hohen Kalkgehalt und ihre Artenvielfalt auszeichnen. Diese Biotope sind besonders wichtig für die Erhaltung von Orchideenarten und anderen seltenen Pflanzen, die auf nährstoffarme, jedoch gut belüftete Böden angewiesen sind. Die Wälder, die den Kelterberg und den Schluchtwald umfassen, sind größtenteils Buchen- und Eichenmischwälder, die in den feuchten, schattigen Bereichen des Gebiets vorkommen.

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 6210(*) Trespen-Schwingel-Kalk-Trockenrasen
2. 7220(*) Kalktuff Quellen
3. 7230 Kalkreiche Niedermoore
4. 9130 Waldmeister – Buchenwald
5. 9150 Mitteleuropäische Kalk – Buchenwälder
6. 9180(*) Schlucht und Hangmischwälder
7. 91E0(*) Erlen- und Eschenwälder und Weichholzauenwälder an Fließgewässern

Kohlküppel und Bergäcker bei Weiperz, Streittrain und Weiperzberg (PA 3)

Das FFH-Gebiet ist 91,71 ha groß und umfasst unter anderen den Lebensraumtyp „Halbtrockene Kalkrasen auf Muschelkalk in z. T. sehr gutem Erhaltungszustand“, außerdem kalkhaltige Quellen und Sümpfe mit vielen seltenen und geschützten Pflanzenarten, darunter Orchideen und Enzianarten. Die drei Teilflächen des FFH-

Gebiete liegen westlich und südwestlich der Ortschaft Weiperz in der Gemeinde Sinntal.

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 6210(*) Trespen-Schwingel-Kalk-Trockenrasen
2. 6510 Extensive Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe
3. 7220(*) Kalktuff Quellen
4. 7230 Kalkreiche Niedermoore
5. 91E0(*) Erlen- und Eschenwälder und Weichholzauenwälder an Fließgewässern

Stephanskuppe bei Sterbfritz (PA 3)

Dieses Gebiet mit einer Fläche von insgesamt 8,47 ha umfasst Trocken- und Halbtrockenrasen mit zahlreichen Orchideen auf Muschelkalkuntergrund im Schlüchtern Becken, das verinselt im Sand, Ton- und Schluffsteingestein des Sandstein-Spessart liegt.

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 5130 Juniperus communis-Formationen auf Zwergstrauchheiden oder Kalktrockenrasen
2. 6210(*) Trespen-Schwingel-Kalk-Trockenrasen

Magerrasen bei Weichersbach und weitere Flächen (PA 3)

Das FFH-Gebiet umfasst mehrere Teilflächen rund um die Ortschaft Weichersbach in der Gemeinde Sinntal (Landkreis Main-Kinzig, Osthessen). Es liegt im Übergangsbereich zwischen Rhön und Spessart und ist geprägt von einer stark reliefierten Mittelgebirgslandschaft mit kalk- und muschelkalkhaltigen Böden. Diese geologischen Voraussetzungen bilden die Basis für das Vorkommen trockener und halbtrockener Kalkmagerrasen.

Die Flächen bestehen aus mageren Wiesen, Trockenrasen, Gebüschsäumen und kleinflächigen Trockenwäldern. Teilweise handelt es sich um ehemalige extensive Weideflächen, deren Nutzung in Teilen eingestellt wurde. Der fortschreitende

Verbuschungsprozess stellt daher eine der zentralen Herausforderungen für den Erhalt der wertvollen Offenlandbiotope dar.

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 6210(*) Trespen-Schwingel-Kalk-Trockenrasen
2. 6510 Extensive Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe
3. 9130 Waldmeister – Buchenwald

Weiperzberg bei Breunings und Weiperz (PA 3)

Das FFH-Gebiet liegt südlich der Ortschaften Weiperz und Breunings, in der Gemeinde Sinntal, im östlichen Main-Kinzig-Kreis. Es umfasst mehrere Hanglagen des Weiperzbergs, die überwiegend auf Muschelkalk- und Dolomitgestein aufbauen. Diese geologische Grundlage führt zu trockenen, nährstoffarmen und kalkhaltigen Böden, die ideale Bedingungen für das Entstehen von artenreichen Trocken- und Halbtrockenrasen schaffen. Die Topographie ist leicht bis stark geneigt, was zu einem kleinräumigen Wechsel von Offenland-, Gebüsch- und Waldbereichen führt. Das Gebiet ist größtenteils durch extensive Weidenutzung und Mähwiesenpflege geprägt.

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 6210(*) Trespen-Schwingel-Kalk-Trockenrasen
2. 6230(*) Artenreiche Borstgrasrasen montan
3. 6410 Pfeifgraswiesen auf kalkreichen Boden und Lehmboden
4. 6510 Extensive Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe
5. 9130 Waldmeister – Buchenwald
6. 9150 Mitteleuropäische Kalk – Buchenwälder

Leimberg bei Breunings (PA 3)

Das Schutzgebiet liegt südöstlich der Ortschaft Breunings in der Gemeinde Sinntal und erstreckt sich über die Hänge und Kuppen des Leimberges, einer Muschelkalk-Erhebung im Übergangsbereich zwischen Spessart und Rhön. Es umfasst eine Fläche von etwa 80 bis 100 Hektar und besteht aus einem Mosaik aus Kalkmagerrasen, Halbtrockenrasen, Gehölzsäumen und kleinflächigen Trockenwäldern.

Die Böden des Gebiets sind flachgründig, kalkhaltig und nährstoffarm – ideale Bedingungen für Trocken- und Halbtrockenrasenvegetation. Durch jahrhundertelange extensive Nutzung, insbesondere Schafbeweidung, entstanden hier artenreiche Offenlandlebensräume. In Teilbereichen, in denen die Nutzung aufgegeben wurde, ist eine beginnende Verbuschung mit Schlehe (*Prunus spinosa*), Hartriegel (*Cornus sanguinea*) und Wacholder (*Juniperus communis*) zu beobachten.

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 6210(*) Trespen-Schwingel-Kalk-Trockenrasen
2. 9130 Waldmeister – Buchenwald

Hohe Wiese und Steinfrist bei Breunings (PA 3)

Dieses Schutzgebiet liegt südöstlich der Ortschaft Breunings in der Gemeinde Sinntal (Main-Kinzig-Kreis) und umfasst die Flächen der „Hohen Wiese“ und des „Steinfrist“, zwei offene Hügellagen im Übergangsbereich zwischen Spessart und Rhön.

Geologisch ist das Gebiet durch Muschelkalk geprägt, was zur Ausbildung trockener, flachgründiger, kalkhaltiger Böden führt. Diese Standortbedingungen begünstigen die Entwicklung typischer Trocken- und Halbtrockenrasenbiotope.

Die Landschaft ist von offenen Weideflächen, Mähwiesen, Gebüschsäumen und kleinen Waldbeständen geprägt, die ein vielfältiges Mosaik an Lebensräumen bilden. Der heutige Artenreichtum ist Ergebnis einer jahrhundertelangen extensiven Bewirtschaftung, insbesondere durch Schafbeweidung und Heunutzung.

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 6230(*) Artenreiche Borstgrasrasen montan
2. 6410 Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden und Lehmboden
3. 6510 Extensive Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe
4. 6520 Berg – Mähwiesen

Wald zwischen Breunings und Mottgers (PA 3)

Das Gebiet liegt zwischen den Ortschaften Breunings und Mottgers in der Gemeinde Sinntal im östlichen Main-Kinzig-Kreis. Es befindet sich im Übergangsbereich

zwischen den Landschaftseinheiten des Vorspessarts und der Vorrhön. Die Höhenlage variiert zwischen etwa 340 und 470 Metern über NN.

Das Gelände ist durch wellige Mittelgebirgsformen mit flachgründigen, basenreichen Böden geprägt, die auf Buntsandstein und Muschelkalk aufbauen. Die waldreiche Landschaft weist eine hohe strukturelle Vielfalt auf – von dichteren Laubwäldern über aufgelichtete Bestände bis hin zu kleinflächigen Waldwiesen und Quellmulden.

Die vorherrschenden Lebensraumtypen sind hierbei:

1. 6230(*) Artenreiche Borstgrasrasen montan
2. 6510 Extensive Mähwiesen der planaren bis submontanen Stufe
3. 9110 Hainsimsen – Buchenwald
4. 9130 Waldmeister – Buchenwald

B.3.2.2.2 Lebensraumtypen (LRT) gemäß FFH-Richtlinien nach EG-Anordnung, Anhang I

Folgende Lebensraumtypen (LRT) gemäß FFH-Richtlinie nach EG-Anordnung, Anhang I (Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen) sind im Vorhabengebiet des „PA3: Umbau der Verkehrsstation Bf. Sterbfritz, Beseitigung BÜ Peter-Fechter-Weg und Neubau einer Felshangsicherung“ vorhanden.

1. LRT 6430: Feuchte Hochstaudensäume der planaren bis alpinen Höhestufen inklusive Waldsäume
2. LRT 9160* Kalkschutthalden der kollinen bis montanen Stufe
3. LRT 91E0* Erlen- und Eschenwälder und Weichenholzauenwälder an Fließgewässern

B.3.2.2.3 Naturschutzgebiete

Naturschutzgebiete in einem Umkreis von 1000 m im Bereich der Strecke (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA3“ gekennzeichnet

1. Hainberg bei Elm
2. Hundsgraben am Elm

3. Am Stein am Elm
4. Weinberg und Giebel bei Elm
5. Ebertsberg bei Elm
6. Im Eschert bei Hütten
7. Hohe Wiese und Steinfirrst bei Breunings (PA3)
8. Die großen Wiesen von Mottgers
9. Struth von Altengronau
10. Sinnwiesen von Altengronau
11. Sinngrund

Das hier gegenständliche Vorhaben im PA 3 betrifft kein Naturschutzgebiet. Das nächstgelegene NSG Hohe Wiese und Steinfirrst bei Breunings befindet sich ca. 500 m südlich von Bahn-km 22,7 und wird vom Vorhaben nicht betroffen.

B.3.2.2.4 Landschaftsschutzgebiete

Landschaftsschutzgebiete im Untersuchungsraum (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA3“ gekennzeichnet

1. Auenverbund Kinzigtal (PA3)
2. Grund- und Bergwiesen im Einzugsbereich von Jossa und Sinn (PA3)
3. Bayerisch Rhön
4. LSG innerhalb des Naturparks Spessart

Das Landschaftsschutzgebiet Auenverbund Kinzig befindet sich in einem Abstand von ca. 120- 180 m westlich der Bahnstrecke nordwestlich von Sterbfritz. Das Landschaftsschutzgebiet Auenverbund Kinzig wird vom Vorhaben nicht betroffen.

Das LSG Grund- und Bergwiesen im Einzugsbereich von Jossa und Sinn befindet sich zwischen Bahn-km 22,94 und 23,27 oberhalb des Tunnels Sterbfritz und bis Bahn-km 23,7 direkt bahnlinks der Bahnstrecke 3825. Die BE-Flächen bei Bahn-km 23,10 (bahnlinks), Bahn-km 23,27 (bahnlinks), Bahn-km 23,45 (bahnlinks) und Bahn-km 23,50 (bahnlinks) sowie deren Zuwegungen liegen innerhalb des LSG.

B.3.2.2.5 Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope

Aufgrund der großen Anzahl der nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope im gesamten Untersuchungsraum werden nur die im Bereich des Eingriffsbereichs des PA3: Umbau der Verkehrsstation Bf. Sterbfritz, Beseitigung BÜ Peter-Fechter-Weg und Neubau einer Felshangsicherung angeführt.

1. Anthropogen mäßig beeinträchtigte Fließgewässer (BkompV 23.02)

Anthropogen mäßig beeinträchtigte Fließgewässer sind Gewässer, deren natürlicher Zustand durch menschliche Einflüsse (anthropogen) in moderatem Maße verändert wurde. Dies kann sich auf verschiedene Aspekte des Gewässers auswirken, wie z.B. die Wasserqualität, die Struktur des Gewässers oder die darin lebenden Organismen.

2. Naturnahe mesotrophe Gewässer, inkl. sich selbst überlassene Abbaugewässer (BKompV: 24.03c)

Dieses Biotop beschreibt Ökosysteme, die durch den Abbau von Rohstoffen entstanden sind und sich zu naturnahen Seen entwickelt und eine mittlere Nährstoffkonzentration haben. Dazu gehören auch Tagebauseen, die "sich selbst überlassen" werden, also sich natürlich entwickeln können, um als Ersatz für natürliche Gewässer zu dienen.

3. Natürliche Block- und Schutthalden (BKompV: 32.03a.01)

Dies sind besondere geomorphologische und ökologische Lebensräume, die durch die Ablagerung von grobem, meist kantigem Gesteinsmaterial an Hängen entstehen. Sie gehören zu den naturnahen, oft extremen Standorten und sind aus geowissenschaftlicher wie aus biologischer Sicht von großer Bedeutung.

4. Streuobstbestand auf Grünland, mit mittlerem bis altem Baumbestand (BKompV: 41.06.01.MA) sowie jungem Baumbestand (BKompV: 41.06.01J)

Streuobstbestand auf Grünland sind extensiv genutzte Wiesen oder Weiden mit einzelstehenden, locker verteilten hochstämmigen Obstbäumen verschiedener, meist regionaltypischer Arten und Sorten, die ein mehrschichtiges Vegetations- und Strukturmosaik bilden. Der Unterwuchs besteht aus artenreichem Grünland (Mähwiese oder Weide), das nicht intensiv gedüngt oder häufig gemäht wird.

5. Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder, mittlere Ausprägung (BKompV: 43.04.01M)

Der Lebensraumtyp umfasst die Fließgewässer begleitenden Erlen- und Eschenwälder in Bach- und Flussauen und die von Quellwasser durchsickerten Wälder in Tälern oder an Hangfüßen (Alno-Ulmion minoris) sowie die Weichholzauen (Salicion albae) an regelmäßig und oft länger überfluteten Flussufern.

6. Weichholzauenwälder mit natürlicher oder naturnaher Überflutungsdynamik, mittlere Ausprägung (BKompV: 43.04.02.01M)

Weichholzauenwälder sind überflutungsgeprägte Wälder entlang von Flüssen, Bächen oder Stillgewässern, die aus überflutungstoleranten, schnellwüchsigen Baumarten der sogenannten Weichholzgruppe (vor allem Weiden, Pappeln und Erlen) bestehen. Sie werden regelmäßig und natürlich oder naturnah überflutet, wodurch sich eine dynamische, artenreiche und strukturreiche Vegetation ausbildet.

B.3.2.2.6 Naturpark

Naturparks im Untersuchungsbereich (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA3“ gekennzeichnet).

1. Naturpark Hessische Rhön
2. Naturpark Hessischer Spessart (PA3)
3. Naturpark Bayerische Rhön
4. Naturpark Spessart

Naturpark Hessischer Spessart (PA3)

Der Naturpark „Hessischer Spessart“ liegt in der Rhein-Main-Region und erstreckt sich - eingerahmt von den Fließgewässern Main, Kinzig und Sinn - über die Bundesländer Hessen und Bayern. Der Naturpark wurde 1963 ausgewiesen und ist bei insgesamt 73.000 ha Größe und rund 60% Waldanteil eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete und sogar das größte Laubwaldgebiet Deutschlands. Der hessische Spessart bietet mit seinen durch Eichen und Buchen geprägten Waldgebieten Lebensraum für eine Vielzahl bedrohter Tierarten.

Nennenswerte Vorkommen sind beispielsweise der seit einigen Jahren wieder angesiedelte Biber oder auch die Wildkatze.

B.3.2.2.7 Naturdenkmäler

Naturdenkmäler im Untersuchungsbereich (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA3“ gekennzeichnet.

1. Altholzbestand bei Bahnkilometer 9,300
2. Baumgruppe bei Bahnkilometer 10,575 bis 12,600
3. Orchideenvorkommen bei Bahnkilometer 17,200
4. Einzelne Eiche bei Bahnkilometer 17,600
5. Orchideenstandort bei Bahnkilometer 18,000
6. Fünf lombardische Pappeln bei Bahnkilometer 19,700 (PA3)
7. Einzelbaum Naturdenkmal (Alte Linde) bei Bahnkilometer 24.300 (PA3)
8. Einzelbaum Naturdenkmal (Alte Eiche) bei Bahnkilometer 24,500 (PA3)
9. Steinbruch bei Bahnkilometer 32,300

Am südlichen Rand der Ortslage Sannerz (bahnrechts auf Höhe Bahn-km 19,700 der Strecke 3825) stehen als Baumgruppe fünf (ursprünglich acht) lombardische Pappeln, die eine landschaftsprägende Baumreihe auf einer Wiesenfläche südlich der Hofschrniede an der Straße nach Weiperz darstellen und als Naturdenkmal unter Schutz gestellt sind. Sie werden vom Vorhaben nicht betroffen.

Zentral innerhalb der Ortslage Mottgers auf Höhe Bahn-km 24,300 (Strecke 3825) bahnlinks ist im Pfarrgarten etwa 80 m südlich der Kirche eine alte Linde (Stammdurchmesser 1,2 m; Kronendurchmesser 7 m) als Einzelbaum-Naturdenkmal unter Schutz gestellt. Die Linde wird vom Vorhaben nicht betroffen.

Westlich der Ortslage Mottgers ist bahnrechts (ca. 500 m westlich der Strecke 3825 auf Höhe Bahn-km 24,500) eine alte Eiche an einem Weg am Waldrand in der Nähe einer Schutzhütte als Einzelbaum-Naturdenkmal ausgewiesen. Die Eiche wird vom Vorhaben nicht betroffen.

B.3.2.2.8 Biotopverbund

Ein Kernraum des Biotopverbundes ist vom Vorhaben nicht betroffen. Auch der Verbund für Fließgewässerlebensräume (Schwerpunkt Wanderfische), der Verbund für Waldlebensräume (Schwerpunkt Wildkatze) sowie der Verbund für Auenlebensräume sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Ein wertvoller Entwicklungsraum Trockenbiotope des Biotopverbundes Magerrasen und Heiden befindet sich bei Bahn-km 23,3 im Bereich der dortigen Ruderalfuren. Er wird vom Vorhaben nicht betroffen. Sonstige Entwicklungsräume für Trockenbiotope sind vom Beginn des PA 3 bis zum nördlichen Ortsrand von Sterbfritz, sowie bahnrechts bei Bahn-km 24,1 bis 24,4 und bahnlinks bei Bahn-km 24,55 ausgewiesen.

B.3.2.2.9 Wasserschutzgebiete

Trinkwasserschutzgebiete und Überschwemmungsgebiete im Untersuchungsbereich (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA3“ gekennzeichnet).

1. Trinkwasserschutzgebiet Zone III Quelle Struth und Asch-Quelle
2. Trinkwasserschutzgebiet Zone I II und III Schlüchtern Brunnen Zementwerk
3. Trinkwasserschutzgebiet Zone I II und III Schlüchtern RB Ramholz
4. Trinkwasserschutzgebiet Zone I II und III Sinntal Gemarkung Altengronau
5. Überschwemmungsgebiet Elmbach
6. Überschwemmungsgebiet Kinzig Oberlauf
7. Überschwemmungsgebiet Schmale Sinn
8. Überschwemmungsgebiet Sinn
9. Überschwemmungsgebiet Jossa

Wasserschutzgebiete

Wasserschutzgebiete sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet „WSG Schlüchtern TB Ramholz“ liegt ca. 0,75 km nördlich der Bahnstrecke 3825. Das Wasserschutzgebiet „WSG Sinntal, Brunnen Weiperz“ liegt ca. 1,3 km westlich der Bahnstrecke im Bereich von Sterbfritz. Ein

weiteres Wasserschutzgebiet, das „WSG Sinnatal, Brunnen Mottgers-Schwarzenfels“ liegt ca. 1 km von der Bahnstrecke entfernt bei Mottgers.

Somit kann eine Betroffenheit von Wasserschutzgebieten durch das Vorhaben ausgeschlossen werden.

Überschwemmungsgebiete

Die Verkehrsstation Sterbfritz befindet sich in der Nähe der Kinzig, jedoch ca. 350 Meter außerhalb der festgesetzten Überschwemmungsfläche (HQ100). Die festgesetzte Überschwemmungsfläche der Kinzig verläuft in einem Abstand von ca. 150-310 m westlich der Bahnstrecke östlich der L 3180. Entlang der Sinn im südlichen Bereich des PA 3 liegen Überschwemmungsflächen (HQ100) ca. 360 m östlich der Bahnstrecke 3825.

Somit kann eine Betroffenheit von Überschwemmungsgebieten durch das Vorhaben ausgeschlossen werden

B.3.2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UPG

Entsprechend dem UVP-Bericht, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.3.1 Auswirkungen auf den Menschen insbesondere menschliche Gesundheit

- Bestandserfassung des Schutzgutes Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit (Gesamte Strecke)

Bestand

- Wohnen und Wohnumfeld:

Siedlungsflächen nehmen gemäß den Ausweisungen der Bauleitplanung mit rund 281 ha knapp 8,8 % der Untersuchungsraumfläche in Anspruch. Über

die Hälfte der Siedlungsfläche (53 %) besteht im Untersuchungsraum aus Misch-, Dorf- bzw. Kerngebieten. Den zweitgrößten Anteil an der Gesamtsiedlungsfläche nehmen mit 37 % allgemeine Wohngebiete ein. Reine Wohngebiete kommen im Untersuchungsraum 500 m links und rechts der Trasse nicht vor, schützenswerte Sondergebiete wie Krankenhäuser, Alten- und Pflegeheime nehmen nur einen sehr geringen Anteil von unter einem Hektar (< 0,5 %) der Gesamtsiedlungsfläche ein. Den Rest der Gesamtfläche nehmen Gewerbe- und Industriegebiete ein (9,5 %). Dabei besitzt der Landkreis Main-Kinzig-Kreis den größten Anteil am Untersuchungsraum und weist eine Bevölkerungsdichte von 301,8 Einwohnern (EW) je km 2 auf.

- Gesundheit, Erholung und Freizeit

Die Strecke 3825 des vorliegenden Vorhabens bewegt sich im Norden des Untersuchungsraumes zwischen Flieden und Schlüchtern annähernd parallel zur Autobahn A 66 (Hauptverkehrsachse), in der Umgebungslärmkartierung 2017 kommt zudem zwischen dem Weiler Kautz und der Stadt Schlüchtern die Landstraße L 3292 als Lärmquelle hinzu. Als weitere Hauptlärmquellen im Untersuchungsraum sind in der Umgebungslärmkartierung 2017 die Landstraße L 3180 zwischen Schlüchtern und Sterbfritz und die Landstraße L 2304 von Sterbfritz über Mottgers und Altengronau bis Jossa dargestellt. Die Strecke 3825 bewegt sich damit in einem Raum mit erhöhtem Umgebungslärm. Jenseits des Untersuchungsraums liegen nordöstlich und südwestlich „potenziell ruhige Gebiete unter 45 dB(A)“, die vor allem in den Ausläufern von Rhön und Spessart liegen und aufgrund der wenigen Bebauung und geringen Zerschneidung durch Verkehrswege kaum Lärmquellen aufweisen. Im Bereich der Baumaßnahmen ist zudem eine Vorbelastung durch den Bestandslärm und Erschütterungen der Schienentrassen 3825 und 3826 gegeben. Im Einflussbereich dieser Verkehrswege ergibt sich sowohl tags als auch nachts eine Geräuschvorbelastung durch Verkehrslärm in unmittelbarer Nähe zu den Baumaßnahmen, die oberhalb der Immissionsrichtwerte der AW Baulärm liegen.

- Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug

Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug nehmen mit insgesamt knapp 1.289 ha etwa 40% der Gesamtfläche des Untersuchungsraumes in

Anspruch. Dies ist ein über viermal höherer Flächenanteil als Siedlungsflächen im Untersuchungsraum einnehmen. Zwei Drittel der Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug nehmen landwirtschaftlich genutzte Flächen ein. Den zweitgrößten Flächenanteil nehmen mit 23 % Wälder ein. Weitere Gehölzflächen haben ca. 8 % Anteil an den Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug. Mit 1 % und weniger Flächenanteil sind Unland, Friedhöfe und Stillgewässer vertreten

Vorbelastung

Das Vorhaben bewegt sich insgesamt in einem Raum, in dem durch die Bündelung verschiedener Verkehrsträger eine erhöhte Vorbelastung durch Umgebungslärm sowie die Bestandsbahnstrecken 3825 und 3826 besteht. Die im Umfeld des Vorhabens liegenden erholungsrelevanten Bereiche - wie beispielsweise prädikatierte Orte, Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug, Waldflächen mit Erholungsfunktion, Einrichtungen für Erholung und Freizeit, Wander- und Radwege - sind somit größtenteils durch Lärmimmissionen vorbelastet. Entlang von Straßen besteht zusätzlich eine Vorbelastung durch stoffliche Emissionen (Abgase und ggf. Stäube). Auch die Zerschneidungswirkung durch Verkehrsachsen stellt eine Vorbelastung dar, die die Erholungsfunktion schmälern bzw. die Erreichbarkeit der Flächen erschweren. Weitere Vorbelastungen können im direkten Umfeld von Siedlungsflächen durch Lärm- und Schadstoffemissionen, insbesondere im Bereich gewerblicher und industrieller Nutzungen, auftreten.

- Bestandserfassung des Schutzwesens Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit (PA 3)

Im Tageszeitraum kommt es im Bereich des Vorhabens zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte (Baulärm, Erschütterung, Stäube) nach der AVV-Baulärm im Bereich des Bahnhofstraße 2 und 4a, der Brückenauer Str. 11, der Peter-Fechter-Str. 1 und 3 sowie an der Lagerplatzstr. 7. Diese Überschreitungen beschränken sich vorwiegend auf den Einsatz von Baumaschinen im Bereich der angrenzenden BE-Fläche und des Baufeldes. Da auf der BE-Fläche nur zeitweise Maschineneinsatz stattfindet, sind die Überschreitungen nur sporadisch zu erwarten. In der Nachtzeit sind keine Bautätigkeiten vorgesehen.

- Auswirkung auf das Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit (ohne Maßnahmen) aufgrund des PA 3

1. Baubedingte Auswirkungen

- temporäre Beeinträchtigung von Siedlungsbereichen durch Flächeninanspruchnahme
- Baubedingte Auswirkungen auf Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion und die Erholungsnutzung durch Erschütterung, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen (temporär)

2. Anlagenbedingte Auswirkung

- Verlust von Siedlungsflächen, ggf. von Gebäuden und/oder von Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug

3. Betriebsbedingte Auswirkung

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

- Bestandserfassung des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Gesamte Strecke)

Bestand

Grundsätzlich ist der Untersuchungsraum durch ein vielfältiges Mosaik von (Teil-) Lebensräumen für eine Vielzahl an Arten gekennzeichnet. Neben großflächigen zusammenhängenden Waldbereichen sowie extensiven Grünlandflächen und ruderализierten Standorten finden sich jedoch auch die oben beschriebenen, für die Fauna vorbelasteten Bereiche wie Siedlungsflächen, Verkehrswege und intensiv landwirtschaftlich genutztes Offenland. Bei den Fließgewässern finden sich sowohl vorbelastete (v. a. begradigte) als auch naturnahe Abschnitte. Ebenso verhält es sich bei den Stillgewässern. Die Barriere- und Zerschneidungswirkungen sind entsprechend der Mobilität der einzelnen Arten/-gruppen im Zuge der Genehmigung artspezifisch zu betrachten. Für Arten mit kleinem Aktionsradius und gut ausgestatteten lokalen Habitaten sind keine signifikanten Einschränkungen in den Funktions- und Interaktionsräumen auszumachen. Aufgrund von fehlenden Primärhabitaten profitiert beispielsweise die Zauneidechse von ruderализierten Gleis und Gleisrandbereichen, ihre Ausbreitung findet entlang der Gleise statt. Aufgrund der Vorbelastung sind die oben genannten Bereiche i. d. R. nicht die

OptimalLebensräume der verschiedenen Artengruppen (Ausnahmen u. a. Siedlungsbrüter und gebäudebewohnende Fledermäuse), im räumlichen Zusammenhang mit den belastungsarmen Habitaten und den daraus resultierenden Lebensraummosaiken sind sie dennoch von Bedeutung.

Insgesamt sehr hochwertige Bereiche für die Habitatfunktion - Wertstufe 5 - kommen auf insgesamt einem Viertel der biotopkartierte Flächen vor. Diese sehr hochwertigen Bereiche definieren sich aus FFH-Gebieten, dem Vorkommen von FFH-LRT oder anderen sehr hoch- wertigen Biototypen) und/ oder dem Vorkommen von Arten des Anhang I der VS-RL bzw. der Anhänge II/ IV der FFH-RL. Ein Schwerpunkt dieser höchsten Bewertung hinsichtlich der Habitatfunktion zeigt sich insbesondere im Norden des Untersuchungsraumes. Hier zum einen im Bereich zwischen Bahn-km 5,900 und 7,000 der Strecke 3825 nördlich Schlüchtern, aber vor allem auch im Bereich zwischen Bahn-km 7,000 und 16,000 der Strecke 3825, der den Eimer Bogen und den Ebertsberg einbezieht. Darüber hinaus ist ein weiterer, jedoch kleinräumigerer Schwerpunkt zwischen Mottgers und Altengronau auf Höhe Bahn-km 26,000 bis 29,000 zu identifizieren.

Hoch-, mittel-, gering- und sehr geringwertige Bereiche für die Habitatfunktion verteilen sich über den gesamten Untersuchungsraum und dominieren bspw. im Abschnitt von Bahn - km 16,000 bis 26,000. Sie nehmen jeweils etwa 20 % der biotopkartierte Fläche in Anspruch; sehr geringwertige Bereiche weisen mit 15 % den geringsten Flächenanteil auf

Vorbelastung

Das Potenzial an Vorbelastungen nimmt mit der Nähe zu anthropogen genutzten Strukturen zu. Vorbelastungen für die einzelnen Arten/-gruppen bestehen im Untersuchungsraum also vor allem durch Siedlungs- und Verkehrsnutzungen. Von diesen Bereichen gehen Beeinträchtigungen durch visuelle und akustische Reize aus, die eine Scheuchwirkung haben können.

Der Vorhabenbereich im engeren Sinne, also die Bestandsstrecke selbst, ist somit ebenfalls als Vorbelastung zu definieren. Neben einer bestehenden Lärmelastung durch den Zugbetrieb besteht hier eine Barriere- oder Zerschneidungswirkung zwischen geeigneten Habitaten links und rechts der Bahnstrecke. Zudem bestehen insbesondere im Bereich von Straßen erhöhte Kollisionsrisiken.

Bis auf die Bundesautobahn A66 (BAB) im Norden bei Schlüchtern liegen jedoch keine weiteren größeren Straßenverkehrswege im Untersuchungsraum.

Weiterhin stellt die intensive landwirtschaftliche Flächennutzung eine Vorbelastung für eine Vielzahl von Artengruppen dar. Die Ackerrand- und Unterwuchsstrukturen verlieren durch Intensivierung der Landwirtschaft und Erhöhung von Nährstoffeinträgen an Strukturvielfalt und somit an Habitatqualität. Auch der Verzicht oder die Verkürzung von Zwischenfruchtbeplantungen mindert temporäre Habitatqualitäten für einige Arten. Durch den Wegfall von Verbindungsstrukturen wie Hecken, Gehölzgruppen oder Ackerrandstreifen wird das Erreichen geeigneter Habitate für viele Arten immer mehr erschwert. Im Untersuchungsraum befinden sich mehr große Grünlandflächen als Ackerflächen. Schwerpunktbereiche sind um Vollmers sowie zwischen Sannerz und Mottgers und um Altengronau.

- Bestandserfassung des Schutzwertes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (PA 3)

Der Bereich der Verkehrsstation Sterbfritz sowie der Fels- und Hangsicherung weist für folgende Arten/-gruppen einen besonderen Lebensraum auf:

- Vögel

Untersuchungsgebiet wurden bei den Erhebungen 2019 bis 2020 insgesamt 50 Vogelarten. Davon weisen 25 Arten einen günstigen Erhaltungszustand auf. Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Brutvogelarten mit nicht günstigem bzw. schlechten Erhaltungszustand sind die Blauhänfling, die Elster, die Feldlerche, der Feldsperling, der Fitis, das Gartenrotschwänzchen, die Gebirgsstelze, der Girlitz, die Goldammer, der Grauspecht, der Grünfink, die Haubenmeise, die Heckenbraunelle, der Mauersegler, der Mäusebussard, der Rotmilan, der Star, der Stieglitz, die Stockente, der Sumpfrohrsänger, die Tannenmeise, die Türkentaube, der Turmfalke, die Wacholderdrossel und das Wintergoldhähnchen.

Dabei sind von den betrachteten Vogelarten lediglich der Blauhänfling, die Feldlerche, der Grauspecht und der Star sowohl in der Roten Liste Deutschlands als auch in der Roten Liste Hessens aufgeführt. Ebenso stehen weitere vorkommende Vogelarten auf der Vorwarnliste Deutschland.

- Fledermäuse

Der Sterbfritz-Tunnel, die zur Sanierung vorgesehenen Schwergewichtsmauern sowie der Plattendurchlass D-T-16 weisen aufgrund des Fehlens geeigneter Spalten- und Hohlräume sowie teilweise aufgrund unzureichender Bauwerkshöhen keine potenzielle Quartiereignung für Fledermäuse auf. Im Eingriffsbereich wurde hingegen

ein Baum mit einer Höhle festgestellt, der eine potenzielle Quartierfunktion für höhlenbewohnende Fledermausarten besitzen kann.

Im Rahmen weiterführender Laut- bzw. Datenauswertungen konnten dem Untersuchungsgebiet 17 zusätzliche Arten sicher nachgewiesen beziehungsweise mit hoher Wahrscheinlichkeit zugeordnet werden. Diese sind die Große und Kleine Bartfledermaus, die Bechsteinfledermaus, das Braune und Graue Langohr, die Fransenfledermaus, der Große und Kleine Abendsegler, das große Mausohr, die Mopsfledermaus, die Mückenfledermaus, die Nordfledermaus, die Rauhautfledermaus, die Teichfledermaus, Wasserfledermaus, die Zweifarbfledermaus sowie die Zwergfledermaus.

- Haselmaus

Im Jahr 2019 wurden im Untersuchungsgebiet bei Bahn-km 20,1 bis 20,8 insgesamt elf direkte Nachweise der Haselmaus in Niströhren erbracht. Zusätzlich wurden in sieben Niströhren typische Nester gefunden. In diesem Bereich kommt die Haselmaus beidseits der Bahntrasse vor, häufiger jedoch in den Gehölzen südlich der Bahnlinie.

Bei Bahn-km 23,2 bis 23,5 rund um das Tunnelportal Süd des Sterbfritz-Tunnels, wurden insgesamt elf direkte und acht indirekte Haselmaus-Nachweise erbracht. Zusätzlich wurde hier ein Freinest gefunden. Die Gehölze beidseits der Bahnlinie sind auch hier von der Haselmaus besiedelt.

Weitere Vorkommen der Haselmaus wurden in der Untersuchungsfläche bei Bahn-km 24,9 bis 25,4 festgestellt. Dort wurden drei Haselmäuse und zusätzlich drei Niströhren mit typischen Nestern erfasst. Alle Nachweise erfolgten hier auf der östlichen Seite der Bahnlinie.

- Reptilien

Im Rahmen der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten faunistischen Erhebungen im Untersuchungsraum konnten zwei nach Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie geschützte Reptilienarten nachgewiesen werden: die Schlingnatter und die Zauneidechse.

Die Schlingnatter besiedelt bevorzugt strukturreiche, trocken-warme und sonnenexponierte Lebensräume mit einem kleinräumigen Wechsel von Sonnen- und Versteckplätzen sowie einem schnell abtrocknenden, gut drainierten Bodensubstrat. Typische Lebensräume sind felsige Hanglagen, Trocken- und Magerrasen, lichte

Kiefern- und Eichenwälder, Felsstandorte in Waldrandbereichen, Ruderalfächen, Böschungen von Straßen und Bahntrassen sowie Steinriegel und Lesesteinhaufen.

Die Zauneidechse bewohnt vorwiegend sonnenexponierte, strukturreiche Offenlandhabitale wie Waldränder, Halbtrocken- und Trockenrasen, Böschungen (z. B. Bahn- und Straßenböschungen), Wegränder, Gärten sowie Siedlungs- und Industriebrachen. Sie bevorzugt lockere, gut drainierte Böden mit spärlicher bis mäßig dichter Vegetation, die unbewachsene Teilflächen und Kleinstrukturen wie Steine, Totholz oder Wurzelbereiche als Versteck- und Eiablageplätze aufweisen.

- Pflanzen

Nachweise von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie liegen für den Untersuchungsraum nicht vor. Auf Grundlage der Auswertung vorhandener Daten sowie der kartierten Biotopstrukturen im Untersuchungsraum sind entsprechend ihrer Habitatansprüche und ihrer Verbreitung Vorkommen auszuschließen.

- Auswirkung auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt aufgrund des PA 3

1. Baubedingte Auswirkungen

- Temporäre Beeinträchtigung von Schutzgebieten und/oder gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 13 HAGBNatSchG
- Baubedingter Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Möglichkeit der Verletzung/ Tötung von Individuen (Reptilien/ Fledermäusen/Vögel)
- bedingte Flächeninanspruchnahme von Vegetationsbeständen und dadurch bedingter Verlust von (Teil-)Lebensräume
- Störungen durch allgemeinen Baubetrieb (Lärm, optische Reize, Erschütterungen)

2. Anlagenbedingte Auswirkung

- Beeinträchtigung von Schutzgebieten und/oder gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 13 HAGBNatSchG durch Flächeninanspruchnahme
- Verlust von Vegetationsaufwuchs und Lebensraumstrukturen durch Flächeninanspruchnahme

3. Betriebsbedingte Auswirkung

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

- Bestandserfassung des Schutzgutes Boden und Fläche (Gesamte Strecke)

Bestand

Der Untergrund des Untersuchungsraumes bewegt sich im geologischen Strukturraum „Mesozoisches Gebirge“. In zweiter und dritter Ordnung der geologischen Strukturräume ist der Untersuchungsraum von Flieden bis Mottgers durch die „Mesozoischen Gräben und Senken“, insbesondere das „Schlüchtern Becken“ und südlich Mottgers durch die „Schichtstufe des Buntsandstein-Spessart“ charakterisiert. Dominierendes Ausgangsgestein im Untersuchungsraum sind gemäß geologischer Übersichtskarte der obere und mittlere Buntsandstein, seltener kommen oberer und unterer Muschelkalk vor. Muschelkalk tritt schwerpunktmäßig nördlich und östlich Elm (im nördlichen Teil des sogenannten „Eimer Bogen“ und südöstlich des Ebertsberg-Tunnels) sowie im Bereich der Ortslage Mottgers auf.

Der Untersuchungsraum liegt in einem Talbereich und weist somit gemäß Bodenflächendaten überwiegend Böden aus der Bodenhauptgruppe „Böden mit solifluidalen Sedimenten“ auf, die durch eine langsame, hangabwärts gerichtete Massenbewegung wassergesättigten Materials charakterisiert sind. Unter den auftretenden Bodeneinheiten ist insgesamt eine Dominanz von Braunerden zu erkennen, auf die ein vermehrtes Vorkommen von Rendzinen, Pararendzinen, Regosolen und Pelosolen folgt. Etwa zwei Drittel des Untersuchungsraumes werden durch diese 5 Bodeneinheiten abgedeckt:

- Rendzinen (ca. 10%)
- Pararendzinen und Braunerden (ca. 10%)
- Braunerden (Ca. 25%)
- Braunerden und Regosole mit Pelosol – Braunerden (ca. 20%)
- Pseudogley – Braunerden (ca. 20%)

Der Rest ist ein Mosaik aus vielfältigen Bodenarten, die allerdings keine große Flächenabdeckung besitzen.

Vorbelastung

Da es sich bei dem Vorhaben um eine Erneuerung von Bauwerken der Bestandsstrecken handelt, liegt der Fokus des Vorhabens auf der Trasse und somit im Bereich eines erhöhten Versiegelungsgrades. Das Gleisbett und angrenzende versiegelte Flächen der Verkehrsstationen und Bahngebäude haben als potenziell vorbelastete Eingriffsbereiche einen geringeren Wert als die angrenzenden Vegetationsstrukturen.

Der Vorhabenbereich ist im engeren Sinne stark überbaut und anthropogen überprägt, sodass hier die Erfüllung der Bodenfunktionen stark eingeschränkt ist. Es sind weder nennenswerte Ertrags- oder Biotopentwicklungspotenziale, noch bedeutsame Funktionserfüllungen im Wasserhaushalt oder als Abbau-, Ausgleichs- u. Aufbaumedium zu erwarten.

Hinzukommen vereinzelt bestätigte Vorbelastungen des Untergrundes in Form von Altlasten(verdacht) insbesondere in der Nähe von Verkehrsstationen, die im Falle von erforderlichen Bodenaushubarbeiten teils einen besonderen Umgang mit dem Aushubmaterial erfordern und zu Einschränkungen/ Ausschluss bezüglich des Wiedereinbaus führen könne

- Bestandserfassung des Schutzwertes Boden und Fläche (PA 3)

Der Untersuchungsraum verläuft am Ostrand des Schlüchtern Beckens, im Verbreitungsgebiet des Oberen Buntsandsteins und Mittleren Buntsandsteins (Solling-Folge). Diese bilden den steilen Westhang des Tales der Schmalen Sinn. In den tief eingesunkenen Grabenschollen ist Unterer, - Mittlerer und Oberer Muschelkalk in kleineren Vorkommen enthalten. Die häufig vorkommenden Sandsteine, Tonsteine und Kalksteine bilden im unverwitterten Zustand im Allgemeinen einen gut tragfähigen Untergrund. Gemäß der Geologischen Karte steht im Südportalbereich des Tunnels Sterbfritz Sandstein (vorwiegend mittel bis feinkörnig) und Schluff- und Tonstein der Spessartfolge an. An der bahnrechten Böschungsschulter am Tunnelportal werden Lehme, Steine, Kiese und Sande als Ablagerungen in Tälern ausgewiesen. Nahe dem Tunnelportal auf der bahnlinken Böschungsschulter steht überwiegend Lößlehm an.

Im Umfeld des Bahnsteigneubaus bzw. Bahnsteigverlängerung im Bereich der Vst Sterbfritz steht vorrangig folgender Baugrund an: Sandstein (feinkörnig, bankig); Tonstein und Schluffsteineinlagen; Ablagerungen in Tälern mit ebenem Talboden, Lehm, Steine, Kies, Sand, künstlich verändertes Gelände (Dämme, Halden, dichte Bebauung).

- Auswirkung auf das Schutzgut Boden und Fläche aufgrund des PA 3

1. Baubedingte Auswirkungen

- Einschränkung/Verlust von Bodenfunktionen durch temporäre/n Bodenabtrag/Verdichtung bzw. Versiegelung und Schadstoffeinträge
- Temporäre Erhöhung der Erosionsanfälligkeit durch die Beseitigung von Vegetation
- Baubedingte Auswirkungen auf Böden durch Schadstoffeintrag bzw. möglicher Mobilisierung von Altlasten

2. Anlagenbedingte Auswirkung

- Flächenverbrauch
- Dauerhafter Verlust von Bodenfunktionen durch kleinflächige/n Bodenabtrag/Neuversiegelung bzw. Überbauung
- Erhöhung der Erosionsanfälligkeit durch die Beseitigung von Vegetation

3. Betriebsbedingte Auswirkung

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.4 Auswirkungen auf das Wasser

- Bestandserfassung des Schutzgutes Wasser (Gesamte Strecke)

Bestand

- Grundwasser

Der Grundwasserflurabstand ist an der Grundwassermessstelle Elm - die in ca. 630 m Entfernung südlich des Bahn-km 6,500 der Strecke 3826 liegt - insgesamt als normal aber im Trend fallend eingestuft. Der zuletzt gemessene Grundwasserflurabstand betrug 8,79 m unter Geländeoberkante (Stand 18.07.2022). Alle weiteren Grundwassermessstellen liegen weiter entfernt vom Untersuchungsraum. Die Messstelle Magdlos (487050) nordwestlich des Untersuchungsraumes weist einen sehr niedrigen Grundwasserstand und eine fallende Tendenz auf; der zuletzt gemessene Flurabstand (stand 18.07.2022) lag bei 23,58 m unter Geländeoberkante. Die Grundwassermessstelle Spessart (487053) liegt im Südwesten des Untersuchungsraumes und weist einen insgesamt normalen Grundwasserstand mit fallender Tendenz auf; der zuletzt gemessene

Flurabstand (Stand 18.07.2022) lag jedoch bei 61,81 m unter Geländeoberkante.

Die Grundwasserqualität wird im Untersuchungsraum gemäß WRRL-Bewirtschaftungsplan 2021 für alle fünf Grundwasserkörper mengenmäßig als insgesamt gut eingestuft, auch der chemische Zustand ist überwiegend gut und nur im Grundwasserkörper im Norden (DEHE_4_1012_BY) bis ca. Bahn-km 5,400 der Strecke 3825 als insgesamt schlecht bewertet.

- o Oberflächengewässer

Der Untersuchungsraum berührt insgesamt folgende 32 Fließgewässer, von denen 19 die Bahnstrecken 3825 bzw. 3826 queren und 8 Stillgewässer. Der chemische und ökologische Gesamtzustand aller Oberflächenwasserkörper im Untersuchungsraum wird im WRRL-Viewer Hessen in den Daten des Bewirtschaftungsplans 2021 bewertet (HLNUG 2023f). Der chemische Gesamtzustand wird darin als „nicht gut“ eingestuft; in der Betrachtung ohne ubiquitäre Stoffe erhalten alle Oberflächenwasserkörper einen guten chemischen Zustand. Bezuglich des ökologischen Zustands werden die Oberflächenwasserkörper im Untersuchungsraum überwiegend als „mäßig“ eingestuft. Einzig der Oberflächenwasserkörper DEHE_24482.I „Schmale Sinn“ erreicht in der Bewertung einen guten ökologischen Zustand.

Vorbelastung

Der Vorhabenbereich im engeren Sinne, also die Bestandsstrecke selbst, ist stark überbaut und anthropogen überprägt, sodass aufgrund stark veränderter Abflussverhältnisse eine Vorbelastung für Wasserhaushaltfsfunktionen zu erwarten sind. Dies betrifft sowohl das vorhandene Oberflächengewässer als auch das Grundwasser. Unterstrichen wird dies im Untersuchungsraum auch durch den hohen Anteil ausgewiesener Bereiche mit erhöhter und hoher Gefährdungslage für Starkregenereignisse. Die Vorbelastung besteht hier konkret durch bereits bestehende höhere Abflussmengen von Niederschlägen aus dem Bereich der Verkehrs- und Siedlungsflächen in die angrenzenden Vegetationsstrukturen und Bereiche mit erhöhtem Risiko für die Hochwasserentstehung.

- Bestandserfassung des Schutzgutes Wasser (PA 3)

Im Untersuchungsraum verläuft die Kinzig im Abschnitt zwischen Bahn-km 19,85 und 20,61 bahnrechts und überwiegend oberirdisch westlich der L 3180 in einem Abstand von etwa 150 m. Am nördlichen Tunnelportal Sterbfritz entwässert sie das Gelände in

nördlicher Richtung, während sie im Ortsbereich abschnittsweise verrohrt ist. Bei der Kinzig handelt es sich um ein Gewässer 3. Ordnung des Fließgewässertyps „Grobmaterialereicher, silikatischer Mittelgebirgsbach“. Der Fluss durchfließt den Main-Kinzig-Kreis in östlicher Richtung, passiert unter anderem Schlüchtern, Steinau an der Straße und Bad Soden-Salmünster und mündet nach einer Gesamtlänge von rund 86 km bei Hanau in den Main.

Gemäß dem Bewirtschaftungsplan 2021 (WRRL-Viewer, HLNUG 2023) weist der Oberflächenwasserkörper Obere Kinzig einen mäßigen ökologischen und einen schlechten chemischen Zustand auf. Die Kinzig ist kein erheblich veränderter oder künstlicher Wasserkörper und auch kein Vorranggewässer. Ein nördlicher Nebenbach der Kinzig, der Seemebach, ist im Ortsteil Sterbfritz ebenfalls abschnittsweise verrohrt. Er verläuft unter der Bahnhofstraße und mündet nach etwa 125 m in die ebenfalls verrohrte Kinzig. Aufgrund der vollständigen Verrohrung im Bereich des Bauvorhabens besteht kein Einfluss auf das Projekt.

Am südlichen Tunnelportal Sterbfritz entwässern mehrere kleinere, namenlose Bäche in Richtung der Schmalen Sinn. Entlang der bahnrechten Einschnittsschulter verläuft der Auerbach, der im Bereich des Tunnelportals wasserführend war, jedoch nach etwa 200 m trockenfiel. Aufgrund der geologischen Verhältnisse (zerklüfteter Sandstein) ist ein unterirdischer Verlauf mit möglichem Wiederaustritt im weiteren Einschnittsverlauf nicht auszuschließen.

Die Schmale Sinn verläuft östlich der Bahnstrecke im Abstand von 400–800 m und ist vom Vorhaben nicht betroffen. Sie ist ein Gewässer 2. Ordnung desselben Fließgewässertyps wie die Kinzig. Der Oberflächenwasserkörper Schmale Sinn weist nach WRRL-Bewertung einen guten ökologischen, jedoch schlechten chemischen Zustand auf. Das Gewässer hat eine Länge von etwa 28 km und mündet zwischen Altengronau und Zeitlofs im Naturschutzgebiet „Sinnwiesen von Altengronau“ in die Sinn. Mehrere kleinere Gräben queren oder begleiten die Bahnstrecke, darunter der bei Bahn-km 20,42 verlaufende Plattendurchlass D-T-16, der im Zuge des Bauvorhabens verrohrt wird. Weitere Gräben – unter anderem bei Bahn-km 20,74, 21,758 und 24,52 – bleiben vom Vorhaben unbeeinträchtigt.

Hydrogeologisch liegt der Untersuchungsraum im Mitteldeutschen Bruchschollenland, innerhalb des hydrologischen Raums „Mitteldeutscher Buntsandstein“ (Teilraum „Fulda-Werra-Bergland und Solling“). Der Grundwasserkörper DEHE_2470_5201 befindet sich in einem guten mengenmäßigen und chemischen Zustand ohne

erkennbare Belastungen oder Risiken gemäß dem 3. WRRL-Bewirtschaftungsplan.
Auch die Trinkwasserqualität wird als gut bewertet.

- Auswirkung auf das Schutzgut Wasser aufgrund des PA 3

1. Baubedingte Auswirkungen

- Baubedingte Auswirkungen auf das Grundwasser durch Schadstoffeintrag bzw. Mobilisierung von Altlasten
- Baubedingte Auswirkungen auf das Oberflächengewässer durch Schadstoffeintrag bzw. Mobilisierung von Altlasten
- Baubedingte Auswirkung durch temporäre Überbauungen auf das Grundwasser
- Baubedingte Auswirkung durch temporäre Überbauungen auf Oberflächengewässer

2. Anlagenbedingte Auswirkung

- Kleinflächige Verringerung der Abführung von Oberflächenwasser und der Grundwasserüberdeckung/ Grundwasserneubildung durch Versiegelung

3. Betriebsbedingte Auswirkung

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

- Bestandserfassung des Schutzgutes Luft und Klima (Gesamte Strecke)

Bestand

Klimageographisch gehört der Suchraum zum Klimaraum „Südwest-Deutschland“, der durch den Übergang zwischen dem eher maritim geprägten Nordwesten Deutschlands und dem stärker kontinental geprägten Mittel- und Süddeutschland gekennzeichnet ist. Gemäß langjährigem Mittelwert (1981 - 2010) des DWD liegt das Jahresmittel der Lufttemperatur bei 8,6°C, das Jahresmittel der Niederschlagsmenge bei 671 mm. Für die Städte Flieden und Gemünden ist jeweils ein.

Jahrestemperaturmittel von 8,9°C angegeben, die durchschnittliche Niederschlagsmenge nimmt im Bereich der Randlagen der Rhön sowie der Ausläufer des Spessarts aufgrund der Hang- und Höhenlage nach Süden zu. Flieden liegt bei 1.005 mm durchschnittlicher Niederschlagsmenge, Gemünden bei 734 mm.

Vorbelastung

Insgesamt liegt der Untersuchungsraum eher im ländlichen Raum, der klimatisch keine nennenswerten, großen Vorbelastungen aufweist. Mesoklimatisch sind allenfalls die Ortslagen im Untersuchungsraum aufgrund von Versiegelung/Überbauung, erhöhter Temperatur, Treibhausgasemittenten etc. als eher vorbelastete Räume gegenüber den ansonsten verbreiteten Grün- und Freiflächen (Grünland, Acker, Waldflächen etc.) zu werten.

Das Emissionskataster weist für den Untersuchungsraum weder im Sektor Industrie/Gewerbe, noch Kfz-Verkehr oder Gebäude erhebliche CO₂-Emittenten aus.

- Bestandserfassung des Schutzgutes Luft und Klima (PA 3)

Das Vorhabengebiet liegt klimageographisch im Klimaraum Südwest-Deutschland, einem Übergangsbereich zwischen dem maritim geprägten Nordwesten und dem kontinental beeinflussten Mittel- und Süddeutschland. Es befindet sich innerhalb des Naturparks Spessart, dessen Klima durch kühle Sommer und mäßig kalte Winter charakterisiert ist. Die durchschnittlichen Temperaturen liegen zwischen denen des osthessischen Hügellands und des Odenwalds. Das Meso- und Mikroklima im Untersuchungsraum wird maßgeblich durch die Grünlandflächen entlang der Kinzig und der Schmalen Sinn geprägt. Laut der Klimafunktionskarte Hessen reicht das Kaltluftproduktionspotenzial von sehr niedrig in den Siedlungsbereichen bis zu mittel bis hoch südlich des Tunnels Sterbfritz. Die Flusstäler fungieren als Kaltluftleitbahnen, die den Luftaustausch zwischen Kaltluftentstehungsgebieten und belasteten Siedlungsbereichen unterstützen.

Für Sterbfritz ist die Kaltluftleitbahn der Kinzig aufgrund der topographischen Gegebenheiten jedoch nicht prägend; der Ort wird aus mehreren Richtungen mit Kaltluft versorgt, ohne dass eine dominante Leitbahn besteht. In Mottgers hingegen ist die Kaltluftleitbahn entlang der Schmalen Sinn von hoher Bedeutung, da sie die Frischluftzufuhr aus Nordost sicherstellt. Das südliche Vorhabengebiet liegt rund 120 m oberhalb dieses Tals und befindet sich somit außerhalb des Wirkungsbereichs der Leitbahn. Im Bereich des Projekts bestehen keine Kaltluftbarrieren, und aufgrund fehlender größerer Waldflächen ist die klimatische Bedeutung für die Frischluftproduktion gering.

Gemäß dem Regionalplan Südhessen (2010) werden durch das Vorhaben einige Vorbehaltsgebiete mit besonderer Klimafunktion (Grünland- und Gehölzflächen bei Sterbfritz und Mottgers) temporär während der Bauzeit beeinträchtigt. Dieser Verlust

wird jedoch als nicht erheblich bewertet, da ausreichend Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete verbleiben. Nach Abschluss der Baumaßnahmen erfolgt eine Renaturierung der betroffenen Flächen, wodurch ihre Funktion als Kaltluftentstehungsgebiete dauerhaft wiederhergestellt wird.

- Auswirkung auf das Schutzgut Luft und Klima aufgrund des PA 3

1. Baubedingte Auswirkungen

- Verunreinigung der Luft durch Schadstoffausstoß

2. Anlagenbedingte Auswirkung

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

3. Betriebsbedingte Auswirkung

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.6 Auswirkungen auf Landschaft

- Bestandserfassung des Schutzgutes Landschaft (Gesamte Strecke)

Bestand

Südlich Flieden ragt kleinflächig bis ca. Bahn-km 4,500 der Strecke 3825 die Landschaft „Fuldaer Senke“ in den Untersuchungsraum hinein. Sie wird als Landschaftstyp „Andere offene Kulturlandschaft“ definiert, der eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung zukommt. Die Landschaft ist gekennzeichnet durch einen sehr hohen Anteil an Acker- und Siedlungsfläche, während weniger als ein Zehntel der Gesamtfläche auf Wald entfällt.

Zwischen Bahn-km 4,500 und 15,500 der Strecke 3825 bzw. 3,300 und 4,500 der Strecke 3826 liegt zudem die Landschaft „Vorland der westlichen Kuppenrhön“ im Untersuchungsraum. Diese Landschaft liegt nordöstlich Elm vorwiegend bahnlinks und ist als Landschaftstyp „Gehölz- bzw. waldreiche grünland-geprägte Kulturlandschaft“ mit geringerer naturschutzfachlicher Bedeutung definiert. In den Untersuchungsraum ragt der südwestliche Teil der Landschaft hinein, der „Hessische Landrücken“, der Vogelsberg und Rhön miteinander verbindet. An den sanft ansteigenden Rücken schließt sich weiter nördlich „ein Bergland mit zahlreichen bewaldeten Basaltkuppen zwischen offenen Muldentälern an“. Die bewaldeten

Kuppen bestimmen das Bild dieser Landschaft, werden zum Untersuchungsraum flachwelliger, die Talmulden weiträumiger und der Anteil an Offenland größer.

Zwischen Bahn-km 7,650 und 12.400 der Strecke 3825 bzw. bahnrechts der Strecke 3826 und erneut zwischen Bahn-km 15,650 und 25,300 liegt zudem die Landschaft „Schlüchtern Becken“ im Untersuchungsraum (nordöstlich Elm vorwiegend bahnrechts). Diese Landschaft und ebenfalls als Landschaftstyp „Gehölz- bzw. waldreiche grünland-geprägte Kulturlandschaft“ definiert, erreicht jedoch eine Bewertung als Schutzwürdige Landschaft mit Defiziten. Das teils bewaldete Berg- und Hügelland weist in seinen Tälern überwiegend Grünland- und Ackernutzung auf. Der naturschutzfachliche Wert ergibt sich aufgrund der großen Zahl an Schutzausweisungen bzw. aufgrund der gut ausgeprägten Biotopverbundstrukturen.

Der restliche Untersuchungsraum (ab Bahn-km 25,300 der Strecke 3825) liegt am nordwestlichen Rand der Landschaft „Sandsteinspessart“ die als Landschaftstyp „Reine Waldlandschaft“ definiert ist und als Schutzwürdige Landschaft bewertet wird (höchste Bewertungsstufe innerhalb des Untersuchungsraumes). Bei der Landschaft, die im Übergangsbereich zwischen Hessen und Bayern verläuft, handelt es sich um ein waldreiches Mittelgebirge das „für Arten mit großen Arealansprüchen geeignet“ (ebd.) ist und gleichzeitig auch national bedeutsame Biotopverbundflächen aufwiest (neben Verbund von Waldbiototypen auch von naturnahen Bachsystemen, Feucht- und Extensiv-Wiesen). Der hohe Artenreichtum und die Ausweisung des EU-Vogelschutzgebietes "Spessart" und des FFH-Gebietes "Hochspessart" unterstreichen die Schutzwürdigkeit der Landschaft.

Insgesamt liegt im Untersuchungsraum keine „Besonders schutzwürdige Landschaft“.

Vorbelastung

Vorbelastungen durch visuelle Beeinträchtigungen im Untersuchungsraum, wie die Störung von Sichtachsen und -beziehungen, werden u. a. durch Freileitungen, Verkehrstrassen (Straße und Schiene) und störende Bauwerke hervorgerufen. Auch die an den Ortsrändern angesiedelten Gewerbegebiete stellen eine Vorbelastung dar, da sie die Ortsrandsituation aufbrechen und zu einer Überprägung der Siedlungsstruktur, insbesondere der kleineren Gemeinden, führen und wiederum weitere Vorbelastungen, z. B. in Form von LKW-Verkehr nach sich ziehen.

Weitere Vorbelastungen ergeben sich aus den Geräuschimmissionen der Verkehrsanlagen und durch Luftschadstoffe. Da in die Bewertung der Landschaft auch das Kriterium Schönheit als Gesamteindruck der Landschaft mit einfließt, wird

bei ausgeprägten Lärmbelastungen (z. B. Straßenverkehrslärm) gesondert auf diese Vorbelastung hingewiesen.

- Bestandserfassung des Schutzgutes Landschaft (PA 3)

Das Vorhabengebiet befindet sich in der Teileinheit des Schlüchtern Becken. Das teils bewaldete Berg- und Hügelland ist von größeren Randhöhen umgeben. Röt und Muschelkalk sowie Basaltdurchragungen bauen den Untergrund auf, Röt dominiert. Die flachen Muldentäler sind hauptsächlich von Grünland eingenommen, während die Ackerflächen auf den Hängen immer wieder von Waldbereichen unterbrochen werden. Im Übergangsbereich von Oberem Buntsandstein zu Unterem Muschelkalk gibt es Quellaustritte mit Kalksinterquellen. Die landwirtschaftliche Nutzung ist vorherrschend.

Der Vorhabenbereich ist durch die Bahnstrecke 3825 sowie die Verkehrsstation Sterbfritz und den Tunnel Sterbfritz stark anthropogen überprägt. Der Streckenbereich nördlich von Sterbfritz, die Nord- und Südportale des Tunnels Sterbfritz sowie der Streckenbereich ab ca. Bahn-km 24,53 liegen in Einschnitten und sind somit weitestgehend sichtverschattet.

- Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft aufgrund des PA 3

1. Baubedingte Auswirkungen

- Temporäre Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der landschaftsgebundenen Erholung durch Überbauung, Schadstoffausstoß, Verlärzung und/ oder optische Reize

2. Anlagenbedingte Auswirkung

- Mögliche geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Änderung der Bauwerke

3. Betriebsbedingte Auswirkung

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

- Bestandserfassung des Schutzgutes kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter (Gesamte Strecke)

Bestand

Im Untersuchungsraum liegen insgesamt sieben Baudenkmäler, die gleichzeitig Bauwerke der Bahnstrecke 3825 sind.

- Portale des Ebertsberg-Tunnels
- Portale des Brandenstein-Tunnels
- Eisenbahnüberführung E-T-7
- Eisenbahnüberführung E-T-8
- Eisenbahnüberführung E-T-9
- Eisenbahnüberführung E-T-10
- Südportal des Ruppertsberg-Tunnels

Im An der Strecke 3825 liegen elf Bodendenkmäler im Untersuchungsgebiet

- Burg Brandenstein bahnrechts, Bahn-km 13,000
- Brandensteiner Mühle bahnrechts, Bahn-km 13,600
- Innerhalb der Waldfläche bahnlinks, Bahn-km 14,500
- Innerhalb der Ortslage Ramholz bahnlinks, Bahn-km 17,700
- Innerhalb der Waldfläche bahnlinks, Bahn-km 18,300
- Innerhalb der Ortslage Sannerz bahnrechts, Bahn-km 19,500
- Bahnlinks auf Höhe Bahn-km 28,800
- Innerhalb der Waldfläche bahnrechts Bahn-km 29,000
- Innerhalb der Waldfläche bahnrechts Bahn-km 29,500
- Zwei Bodendenkmäler innerhalb der Ortslage Altengronau bahnlinks Bahn-km 30,100

Vorbelastung

Grundsätzlich kann es bezüglich Bau- und Bodendenkmäler im Nahbereich der Bestandsstrecke zu Vorbelastungen durch Erschütterungen durch den Zugbetrieb kommen.

- Bestandserfassung des Schutzgutes kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter (PA 3)

Im Nahbereich des Vorhabens befinden sich keine Sach- bzw. kulturelle Denkmäler.

- Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter aufgrund des PA 3

1. Baubedingte Auswirkungen

- o Temporäre Beeinträchtigung von Bodendenkmälern oder sonstigen Kultur- und Sachgütern durch Überbauung

2. Anlagenbedingte Auswirkung

- o Kleinflächiger Verlust von Bodendenkmälern oder sonstigen Kultur- und Sachgütern durch Überbauung oder Versperrung des Zugangs bzw. potenzielle visuelle Beeinträchtigungen für Kultur- und Sachgüter, die eine besondere ästhetische Funktion wahrnehmen.

3. Betriebsbedingte Auswirkung

- o Keine Auswirkungen

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 bestimmt, im Rahmen der schutzgutbezogenen Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter berücksichtigt.

B.3.2.4 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG 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 UVPG 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 ([Nennung des UVP-Berichts]) 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 insbesondere menschliche Gesundheit

- Maßnahmen im Bereich des Vorhabens
 1. Betriebslärm: Aktive und passive Maßnahmen
 - a. Keine Maßnahme erforderlich
 2. Baulärm
 - a. Vermeidung von Baumaßnahmen im Nachtzeitraum
 - b. Die Grenzwerte der Baumaschinen-Lärmverordnung (BImSchV) sind einzuhalten
 - c. Verwendung geräuscharmer Baumaschinen sowie Bauverfahren
 - d. Vermeidung von Leerfahrten und Abschaltung von Motoren zwischen einzelnen Arbeitsvorgängen
 3. Erschütterung
 - a. Verwendung erschütterungsarmer Baumaschinen und Bauverfahren
 - b. Durchführung von gebäudetechnischer Beweissicherung vor bzw. nach Ende der Baumaßnahme für alle betroffenen Gebäude
 4. Staubemissionen

- a. Planung der Lage und Beschaffenheit von Zuwegungen und BE-Flächen zur Reduktion von Emissionen und Betroffenheiten
- b. Definition vertraglicher Vorgaben und Leistungen für Baufirmen und Lieferanten zur Reduktion von Emissionen
- c. Bereitstellung einer speziellen umweltfachlichen Bauüberwachung
- d. Einrichtung einer Kontaktstelle (Notfalltelefon) in der Bauphase für Anliegen von Betroffenen

5. Allgemeine Maßnahmen

- a. Vor Beginn der Baumaßnahme werden die betroffenen Anwohner über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, deren Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend informiert.
- b. Vor Beginn der Baumaßnahme werden die betroffenen Anwohner über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, deren Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen umfassend informiert.
- c. 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.
- d. Baustellen werden so geplant, dass das Vermeidungs- und Minimierungsgebot eingehalten werden
- e. Umfangreiche Instruktionen der Arbeiter und insbesondere der Maschinenführer auf der Baustelle

- Bewertung

Beim Schutzbau Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit, ergeben sich Beeinträchtigungen ausschließlich durch baubedingten Lärm sowie baubedingter Erschütterungen. Anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahmen von Siedlungsflächen sind durch das Vorhaben nicht gegeben.

1. Verkehrslärm

Betriebsbedingte Projektwirkungen sind nicht zu erwarten, da weder die Streckengeschwindigkeit (max. 100 km/h) noch die grundsätzliche Art des Antriebs der Züge (Traktion elektrisch) geändert werden sollen noch eine

wesentliche Änderung der Lage der Gleise (Verschiebung um > 0,5 m) geplant ist.

2. Baulärm

Die Ergebnisse zeigen, dass sich bei einzelnen Bauphasen im Tageszeitraum geringfügige Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV-Baulärm ergeben. Diese Überschreitungen beschränken sich vorwiegend auf den Einsatz von Baumaschinen im Bereich des angrenzenden Baufeldes und der BE-Flächen. Da auf diesen Flächen nur zeitweise Maschineneinsatz stattfindet, sind die Überschreitungen nur sporadisch zu erwarten.

Weitere Betroffenheiten sind nicht gegeben

3. Erschütterung

Auf Basis der geplanten Bauverfahren sind durch die baubedingten Erschütterungen potenzielle Betroffenheiten für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden bei Gebäuden mit geringerem Abstand als 25 m zu Abbrucharbeiten und 50 m zu Rammarbeiten nicht auszuschließen. Zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Abwehr von Schadensersatzansprüchen werden vorsorglich an diesen Gebäuden eine gebäudetechnische Beweissicherung durchgeführt.

Weitere Betroffenheiten sind nicht gegeben.

Eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes Mensch insbesondere menschliche Gesundheit kann aufgrund der geplanten Maßnahmen daher nicht erkannt werden.

B.3.2.4.2 Schutzwert Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

- Maßnahmen im Bereich des Vorhabens

1. Allgemein

- a. Biotopschutz mittels Biotopschutzzäunen und Einzelbaumschutz
- b. Umweltfachliche Bauüberwachung mit Schwerpunkt Naturschutz und Boden/Abfall

2. Vögel

- a. Einhaltung der gesetzlich festgesetzten Rodungszeiten

- b. Abstimmung der Baufeldräumung auf die Brutaktivitäten der Vögel
 - c. Anlage einer Blühfläche für die Feldlerche
 - d. Anlage von Nisthabitaten für Brutvögel des Halboffenlandes
3. Haselmaus
- a. Abstimmung der Baufeldräumung auf die Aktivitätszeiten der Haselmäuse
 - b. Vergrämung der Haselmaus
 - c. Abfangen und Umsiedlung der Haselmaus
 - d. Optimierung vorhandener Lebensräume für die Haselmaus
4. Fledermäuse
- a. Abstimmung der Baufeldräumung auf die Aktivitätszeiten der Fledermäuse
 - b. Kontrolle zu rodender Gehölze mit Baumhöhlen auf Vorhandensein von Fledermausquartieren
 - c. Ausbringung von Ersatzkästen für potenzielle Baumquartiere für Fledermäuse
 - d. Anlage von Leitstrukturen für Fledermäuse
5. Reptilien
- a. Vergrämung der Zauneidechse
 - b. Abfangen und Umsiedlung der Zauneidechse
 - c. Reptilienschutzzaun für die Zauneidechse
 - d. Abfangen und Umsiedlung der Schlingnatter
 - e. Optimierung vorhandener Lebensräume für die Zauneidechse
 - f. Schaffung von Ersatzlebensräumen für die Zauneidechse
 - g. Schaffung von Ersatzlebensräumen für die Schlingnatter
6. Insekten
- a. Vergrämung des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings
 - b. Optimierung von Nahrungshabitaten für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling
7. Kompensation

- a. Anlage, Rückbau und Wiederherstellung bzw. Rekultivierung von baubedingtem betroffenem Flächen
- b. Ansaat von Landschaftsrasen
- c. Neuanpflanzung von Gehölzen
- d. Entsiegelung
- e. Nutzungsverzicht von mesophilen Buchenwald

- Bewertung

Bewertung der Gesamtstrecke

Projektbedingte Beeinträchtigungen betreffen eine Reihe von Vogelarten. Durch eine auf die Brut- und Aufzuchtzeiten abgestimmte Baufeldräumung ist die Gefahr einer projektbedingten Verletzung bzw. Tötung von Tieren i.S. von § 44 Abs. 1. Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen. Eine bauzeitliche Störung mit erheblicher Beeinträchtigung eines Revieres kann z. B. durch einen Bauzaun mit Schattiermatten und der Optimierung des Bauablaufs außerhalb der Brutzeit vermieden werden. Bei einzelnen Fledermausarten sind im Zusammenhang mit dem Vorhaben eine Beeinträchtigung durch Verlust von Quartierstandorten in Baumhöhlen oder - spalten sowie in Spalten von Stützmauern sowie Naturfelsen z. B. über den Tunnelportalen möglich. Durch die zeitliche Beschränkung der Fällarbeiten auf die Wintermonate sowie die Pessimierung der Quartierstrukturen an den Mauern und Felsen kann das Schädigungsrisiko für die Fledermäuse minimiert werden. Darüber hinaus werden als Quartierstandorte in Beracht kommende Baumhöhlen vor Baubeginn auf übertagende Tiere überprüft und freigegeben. Die Quartierstrukturen sind im Vorlauf durch Kästen zu ersetzen. Durch die zeitliche Begrenzung der Rodungsarbeiten und der Baufeldfreimachung sowie der Vergrämung in angrenzend aufgewertete Bereiche teilweise - unterstützt mit Umsiedlung - kann die Tötung und Schädigung von Individuen der Haselmaus bei Eingriffen in ihre Lebensräume weitgehend vermieden werden. Die baubedingte Tötung oder Verletzung einzelner Individuen verschiedener Tierarten durch eine Gruben- und Fallenwirkung im Baustellenbereich wird durch das Aufstellen von Schutzzäunen vermieden. Mögliche erhebliche Störungen von Biberrevieren durch die Baustellen werden durch Verzicht auf Bautätigkeiten in der Dämmerung und bei Nacht und dem Verzicht auf Baumaßnahmen während der Zeit der Jungenaufzucht vermieden. Eine Tötung oder Verletzung von Individuen der Schlingnatter und der Zauneidechse wird durch frühzeitige Vermeidungsmaßnahmen (CEF-Maßnahme) und bauzeitliche Schutzmaßnahmen verhindert. Die Reptilien

werden frühzeitig aus den Eingriffsbereichen in angrenzende, vorher optimierte Lebensräume vergrämt oder abgefangen und umgesiedelt. Zum Schutz werden zudem Schutzzäune errichtet, um ein erneutes Einwandern der Individuen in den Eingriffsbereich zu vermeiden. Die im zeitlichen Vorlauf optimierten Flächen sorgen dafür, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt werden. Zum Abschluss der Baumaßnahme sollen die ursprünglichen Lebensräume, die innerhalb der Rodungsgrenze, aber außerhalb der durch die Baumaßnahme versiegelten Flächen liegen, wiederhergestellt werden (keine CEF-Maßnahmen), sodass diese wieder eine hohe Eignung als Lebensraum für Reptilien entwickeln und wieder von dieser Artengruppe besiedelt werden können. Die Maßnahmen werden durch ein Monitoring mit einem Risikomanagement überwacht.

Bewertung PA 3

Das hier genehmigte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG dar. Die Kompensationsmaßnahmen, die im Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan abgebildet wurden, können, wenn vollständig umgesetzt, den Eingriff in Natur und Landschaft komplett kompensieren.

Für den Artenschutz kann festgestellt werden, dass eine Auslösung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die planungsrelevanten Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsplanung vermieden werden kann. Die artenschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens sind somit erfüllt und eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich

Eine erhebliche Betroffenheit des Schutzwertes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt kann daher nicht erkannt werden.

B.3.2.4.3 Schutzwert Fläche und Boden

- Maßnahmen im Bereich des Vorhabens
 1. Allgemein
 - a. Flächensparende Bauweise, insbesondere der Baustelleneinrichtungen
 - b. Verzicht auf unnötige Verdichtungen des Bodens

- c. Sicherung des Umfeldes von Baustelleneinrichtungsflächen vor unnötigem Befahren durch stabile Bauzäune
 - d. Anlage aller Material- und Lagerungsplätze außerhalb von Bereichen hoher Empfindlichkeit
 - e. Verringerung der Gefahr von Bodenverdichtungen durch Einhaltung der Vorgaben der DIN 18300, der DIN 18915 und der ZTV La-STB 99
 - f. Beachtung der DIN 19731 i.V.m. der BBodSchV
 - g. Sachgerechter Umgang und Entsorgung von ggf. vorgefundenen belasteten Böden (wenn vorhanden)
 - h. Erstellung eines Bodenkonzeptes gemäß DIN 19639
 - i. Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf und in Böden im Rahmen des Bauvorhabens (einschließlich Bodenaushub) sind die Anforderungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen, Technische Regeln- bzw. der Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten
 - j. Angepasstes Bauzeitenmanagement mit der Erfassung vergangener, aktueller und künftiger Niederschlagsereignisse und entsprechender Trockenphasen
 - k. Umweltfachliche Bauüberwachung mit Schwerpunkt Boden/Abfall
2. Kompensation
- a. Rückbau und Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Fläche
 - b. Wiederherstellung weitgehend natürlicher Bodenverhältnisse und -funktionen, durch Bodenlockerung verdichteter Flächen (Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen) und Ansaat mit einer standorttypischen Rasenmischung
- Bewertung

Bewertung der Gesamtstrecke

Das Schutzgut Fläche zielt auf den Schutz des Freiraumes vor unkontrollierten Formen der Flächeninanspruchnahme und Freiraumzerschneidung zu schützen. Da

es sich im vorliegenden Fall um ein Erneuerung mit Anpassungen eines bestehenden Schienenverkehrswege handelt, werden bestehende Freiraumfunktionen nicht wesentlich beeinträchtigt und keine bislang unzerschnittenen Räume neu in Anspruch genommen.

Mit dem Schutzgut Boden soll als nicht erneuerbares Naturgut sparsam und schonend umgegangen werden. Als Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden verbleiben trotz Vermeidung- Minimierung und Kompensation die vorübergehende und dauerhafte Flächeninanspruchnahme und der einhergehende Verlust von Böden geringer bis mittlerer sowie die Beeinträchtigung bodenökologischer Funktionen von Böden geringer bis mittlerer Wertigkeit.

Bewertung PA 3

Durch das Vorhaben werden Böden anlagebedingt überprägt und teilweise dauerhaft neuversiegelt. Ein Großteil des genutzten Bodens ist jedoch anthropogen verändert mit stark eingeschränkten natürlichen Bodenfunktionen. Nur 1.782 m² der Flächenneuversiegelung wird auf bislang unversiegelten Bodenflächen mit geringer Bedeutung ausgeführt.

Hinzu kommt es zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch anlagenbedingte Beeinträchtigung durch Flächeninanspruchnahme von 3.687 m² mit dazugehöriger Oberbodenabtrag.

Eine erhebliche Betroffenheit der Schutzgüte Fläche und Boden kann daher nach Ausgleich ausgeschlossen werden.

B.3.2.4.4 Schutzgut Wasser

- Maßnahmen im Bereich des Vorhabens

1. Allgemein

- a. Die Maßnahmen zum Schutz des Bodens dienen auch der Sicherung der Versickerungsfähigkeit des Bodens und damit der Grundwasserneubildungsrate.
- b. Die Vermeidung von Bodenversiegelungen, Bodenverunreinigungen und Bodenverdichtungen dienen ebenfalls der Sicherung der Grundwasserqualität.

- c. Vermeidung von Schadstoffeinträgen (Öl, Treibstoffe etc.) in das Grundwasser: Keine Verwendung wassergefährdender Stoffe. Schmier- und Kraftstoffe sind nur auf befestigten und gegenüber dem Oberboden abgedichteten Flächen in dafür zulässigen Behältnissen zu lagern. Das Betanken hat nur auf versiegelten Flächen zu erfolgen. Die Reinigung von Baumaschinen auf unbefestigten Flächen ist unzulässig.
- d. Schutz des Grund- und Oberflächenwassers während der Bauzeit.
- e. Zur Vermeidung von baubedingten Auswirkungen durch stoffliche Gewässerbelastungen sind die gelagerten Materialien auf den Baustelleneinrichtungsflächen gegen Niederschlagswasser und Wind zu sichern. Es ist eine Vorhaltung von Folien für die Lagerung und das Abplanen von wassergefährdenden Stoffen vorzusehen, ebenso wie die Vorhaltung von Big Bags für gefährliche Stoffe und von geeigneten Containern.
- f. Beachtung von bauzeitlichen Schutzmaßnahmen nach RiStWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten, FSGV 2016)

- Bewertung

Bewertung der Gesamtstrecke:

Im Ergebnis der Prüfung ist festzustellen, dass das vorliegend betrachtete Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen gemäß §§ 27, 28 und 47 WHG und somit mit den hier relevanten Zielen der WRRL vereinbar ist. Das Vorhaben führt nicht zu einer Verschlechterung des ökologischen Zustands bzw. Potenzials oder des chemischen Zustands von Oberflächenwasserkörpern und nicht zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen oder chemischen Zustands von Grundwasserkörpern um eine Zustandsstufe einer Bewertungskomponente. Die Bewirtschaftungsziele und Maßnahmen zur Zielerreichung werden durch das Vorhaben nicht gefährdet.

Bewertung PA 3

Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Gewässerzustandes durch baubedingte Beeinträchtigungen der Kinzig, der als das als Vorflut in Frage kommende Fließgewässer, ist bei fachgerechter Durchführung der Baumaßnahmen und unter Kontrolle einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nicht zu erwarten.

Zudem verläuft die Kinzig im Bereich von Sterbfritz mit dem Bauvorhaben des Umbaus des Verkehrsstation Sterbfritz z.T. unterirdisch verrohrt.

Der Seemebach, als ein nördlicher Nebenbach der Kinzig, ist im Bereich von Sterbfritz ebenfalls abschnittsweise verrohrt. Eine hydraulische Gewässerbelastung des Seemebachs und im Folgenden der Kinzig ist auf Grund der niedrigen Einleitmengen nicht zu erwarten. Das Fließverhalten der Kinzig, des Seemebachs bleiben durch die Baumaßnahmen insgesamt unverändert. Auch die Verrohrung des Durchlasses (D-T-16) bei Bahn-km 20,42, die Erneuerung der Tiefenentwässerung V-T-11 (Bahn-km 19,850 bis 21,061, bahnlinks) und der Tiefenentwässerung V-T-15 (Bahn-km 24,500 bis Bahn-km 25,012, bahnrechts) führt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Kinzig.

Die Schmale Sinn als östlicher Vorfluter wird vom Vorhaben nicht betroffen. Sonstige anlagebedingte Beeinträchtigungen, welche dem Verschlechterungsverbot nach der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) widersprechen, sind nicht zu erwarten. Es erfolgen durch das Vorhaben keine direkten baubedingten Eingriffe in den Grundwasserkörper DEHE-2470-5201. Für die Maßnahmen im Bereich des Grundwasserkörpers ist keine Grundwasserabsenkung und damit auch keine Bauwasserhaltung vorgesehen. Anlagebedingte Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind in Bezug auf den Grundwasserkörper nicht erheblich

Eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes Wasser kann daher nicht erkannt werden.

B.3.2.4.5 Schutzgut Luft und Klima

- Maßnahmen im Bereich des Vorhabens
 - Die Maßnahmen zum Schutz des Bodens dienen auch der Sicherung der Versickerungsfähigkeit des Bodens und damit der Grundwasserneubildungsrate.
- Bewertung

Bewertung der Gesamtstrecke:

Spezifische Kompensationsmaßnahmen für den Schutzgutkomplex Klima und Luft werden nicht erforderlich bzw. werden durch Kompensationsmaßnahmen für Tiere und Pflanzen multifunktional mit ausgeglichen. Eine Empfindlichkeit des Schutzgutes

Luft/Klima besteht meist nur gegenüber einer möglichen Durchtrennung von Kaltoder Frischluftbahnen. Solche kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Da es sich um ein lineares Bauvorhaben von wenigen Metern Breite handelt, und im Siedlungsbereich kaum unversiegelte Flächen in Anspruch genommen werden, ist auch die Schaffung oder Verstärkung von Wärmeinsel durch zusätzliche Versiegelung vernachlässigbar. Somit liegt eine geringe Empfindlichkeit des Schutzgutes gegenüber dem Ausbauvorhaben vor. Als erheblich für den Schutzgutkomplex Klima und Luft wird der Dauerhafte Verlust von Gehölzflächen mit ihren klimaökologischen Funktionen sowie der Verlust von Gehölzflächen durch bauzeitliche Inanspruchnahme angesehen.

Bewertung PA 3

Die Änderung Verkehrsstation sowie der Neubau der Fels- und Hangsicherung hat keine Auswirkungen auf klimatische und lufthygienische Funktionen (Kaltluft- und/ oder Frischluftleitbahnen, Böden mit Speicher- und Senkenpotenzialen) mit mindestens hoher Bedeutung. Der Verlust der Waldbereiche wird über die Anlage von Gehölzen kompensiert. Insgesamt ergeben sich demnach für das Schutzgut Luft und Klima gemäß § 4 Abs. 3 in Verbindung mit Anlage 3 BKompV keine erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere. Konflikte sind für das Schutzgut Luft und Klima demnach nicht gegeben.

Eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes Klima/Luft kann daher nach Ausgleich nicht erkannt werden

B.3.2.4.6 Schutzgut Landschaft

- Maßnahmen im Bereich des Vorhabens
 - Minimierung der bauzeitlichen Beanspruchung von Gehölzstrukturen
 - Rekultivierung und Wiedereingrünung baubedingt genutzter Flächen
- Bewertung

Bewertung der Gesamtstrecke:

Das Landschaftsbild und Landschaftserleben ist im Untersuchungsraum durch eine hohe Dichte an wertgebenden Schutzgebieten und landschaftsprägenden Waldgebieten gekennzeichnet. Diese hochwertigen Bereiche ballen sich vor allem nordöstlich Elm bis Sterbfritz sowie im Süden des Untersuchungsraumes (im

Randbereich des Spessart). Die Bestandsstrecken 3825 und 3826 erzeugen dabei eine Vorbelastung durch Zerschneidung von Landschaftsstrukturen. Der Betrieb auf den Bestandsstrecken kann eine Beeinträchtigung des Landschaftserlebens darstellen. Visuelle Beeinträchtigungen werden zudem u. a. durch Freileitungen, Verkehrstrassen (Straße und Schiene) und störende Bauwerke hervorgerufen. Auch die an den Ortsrändern angesiedelten Gewerbegebiete stellen eine Vorbelastung dar. Weitere Vorbelastungen ergeben sich aus den Geräuschimmissionen der Verkehrsanlagen und durch Luftschadstoffe.

Bewertung PA 3

Das Schutzgut Landschaftsbild erfährt keine erhebliche Beeinträchtigung.

Konflikte mit Naturparken, Landschaftstypen und bedeutsamen Landschaften oder landschaftsprägenden Waldbeständen sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

B.3.2.4.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

- Maßnahmen im Bereich des Vorhabens

Im Rahmen der Planung sind keine Maßnahmen notwendig.

- Bewertung

Bewertung der Gesamtstrecke:

Insgesamt sieben der zu erneuernden Bauwerke der Bahnstrecke 3825 stehen unter Denkmalschutz. Die Erneuerung dieser Bauwerke geht mit einem vollständigen Verlust des Denkmalschutzstatus einher. Dieser Eingriff ist jedoch unvermeidbar, da für alle betroffenen denkmalgeschützten Bauwerke gutachterlich ein „nicht ausreichender“ baulicher Zustand ermittelt wurde. Daraus resultiert eine potenzielle Gefährdung für die Verkehrssicherheit, die im Sinne des überwiegenden öffentlichen Interesses zu beseitigen ist.

Bewertung PA 3:

Eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter kann nicht erkannt werden.

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. Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen verbleiben Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter, für die eine naturschutzrechtliche Kompensation erbracht werden muss, welche im Landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt und festgelegt werden. 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 konkretisierte 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

Grundlage der Planung ist der barrierefreie Ausbau der Verkehrsstation Sterbfritz, die Beseitigung des Bahnübergangs am „Peter-Fechter-Weg“, die Erneuerung der Tiefenentwässerung bzw. einer Fels- und Hangsicherung sowie einer Stützwand. Die Planung dient Modernisierung und der Erhöhung der Verkehrssicherheit der Eisenbahnbetriebsanlagen.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Wasserhaushalt

B.4.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Die in den Antragsunterlagen dargestellte Entwässerung der BE-Flächen ist nicht erlaubnisfrei. Das Einleiten und versickern von Abwasser (hierzu zählt auch Niederschlagswasser) stellt eine Gewässerbenutzung nach §9 Abs 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) dar.

B.4.3 Wasserhaushalt

B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes in Einklang.

Bei den nachfolgenden geplanten Maßnahmen handelt es sich um Gewässerbenutzungen im Sinne von § 9 Abs.1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedurften.

Der Bereich der Verkehrsstation Bf Sterbfritz sowie die angrenzenden Gleisbereiche werden an die vorhandene Gleisentwässerung sowie über Versickerungsanlagen zugeführt.

Insofern sind im Rahmen der Entscheidung über die begehrte wasserrechtliche Erlaubnis die besonderen Anforderungen zur Abwasserbeseitigung nach den §§ 54 ff. WHG und die Regelungen bei Einleitung in das Grundwasser nach den §§ 46 ff WHG zu beachten.

Nach § 48 Abs. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit, also der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des tangierten Gewässers (hier: Grundwasser), nicht zu besorgen ist (sog. Besorgnisgrundsatz).

Eine Besorgnis liegt bereits dann vor, wenn eine noch so entfernte Wahrscheinlichkeit des Eintretens einer nachteiligen Veränderung nach menschlicher Erfahrung gegeben ist. Nachteilig ist eine Veränderung der Wasserbeschaffenheit dann, wenn sie eine nicht nur geringfügige Beeinträchtigung im Vergleich zu natürlichen Grundwasserbeschaffenheit darstellt.

Um eine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Grundwassers zu vermeiden, ist erforderlich, die Vorgaben und technischen Regelwerke für die Planung, den Bau und den Betrieb zur Versickerung von Niederschlagswasser einzuhalten.

Bei plangemäßer Ausführung des Vorhabens und Einhaltung und Beachtung der aufgeführten Nebenbestimmungen und Auflagen ist eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen, weshalb dem Besorgnisgrundsatz (§ 48 Abs. 1 WHG) in hinreichendem Maße Rechnung getragen wird.

Die gewählte Form der Niederschlagswasserbewirtschaftung (hier: vorhandene Bahnsteigentwässerung und Tiefenentwässerung) entspricht zudem den Vorgaben des § 55 Abs. 2 WHG. Danach soll Niederschlagswasser ortsnah versickert oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist grundsätzlich zu begrüßen, dass unverschmutztes Niederschlagswasser wieder dem natürlichen Gewässerkreislauf zugeführt wird.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers nur dann zulässig ist, wenn keine Hinweise auf schädliche Verunreinigungen vorliegen. Sofern eine Verunreinigung des Niederschlagswassers festgestellt wird, ist dieses gemäß den geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen fachgerecht und ordnungsgemäß zu entsorgen.

Hinsichtlich der geplanten Versickerungsanlagen wird darauf hingewiesen, dass der Erlaubnisinhaber verpflichtet ist, zum Wohl der Allgemeinheit jederzeit für einen ordnungsgemäßen Betrieb und die dauerhafte ausreichende Leistungsfähigkeit der Versickerungsanlagen zu sorgen. Bei technischen Störungen und/oder Überlastungen der Anlagen und Anlagenbestandteile (z. B. infolge von Starkregenereignissen) sind von dem Erlaubnisinhaber zum Schutz der Allgemeinheit alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern (z. B. Abpumpen und Abfahren des anfallenden Niederschlagswassers).

Die rechnerischen Ansätze nach DWA-A 138 sind plausibel. Der erforderliche qualitative Nachweis nach DWA-M 153 wurde erbracht.

Das Vorhaben entspricht den geltenden Bestimmungen der Abwasserverordnung (AbwV) sowie der Grundwasserverordnung (GrwV). Infolge der EU-Wasserrahmenrichtlinie ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Abs. 1 Ziffer 1), alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Abs. 1 Ziffer 2) und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Abs. 1 Ziffer 3).

Im Hinblick auf den im Bereich des Vorhabens vorhandenen Grundwasserkörper stehen das auf dessen mengenmäßigen und chemischen Zustand bezogen Verschlechterungsverbot und Zielerreichungsgebot (§ 47 WHG) der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Weiterhin sollen laut Antragsunterlagen nur umweltverträgliche Materialien verwendet werden, weswegen keine qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten sind.

Bei plangemäßer Ausführung des Vorhabens und Einhaltung und Beachtung der aufgeführten Nebenbestimmungen und Auflagen ist eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen, weshalb dem Besorgnisgrundsatz (§ 48 Abs. 1 WHG) in hinreichendem Maße Rechnung getragen wird.

Infolge der EU-Wasserrahmenrichtlinie ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Abs. 1 Ziffer 1), alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Abs. 1 Ziffer 2) und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Abs. 1 Ziffer 3).

Im Hinblick auf den im Bereich des Vorhabens vorhandenen Grundwasserkörper stehen das auf dessen mengenmäßigen und chemischen Zustand bezogene Verschlechterungsverbot und Zielerreichungsgebot (§ 47 WHG) der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

B.4.3.2 Wasserrechtliche Nebenbestimmungen

Die unter A.4.1 aufgeführten Nebenbestimmungen begründen sich wie folgt.

B.4.3.2.1 Gewässerbenutzung und Betrieb der Anlage

1. Die Einleitung entsprechender Wässer ist in der Regel in der kommunalen Abwassersatzung untersagt. Die Abwassersatzung stellt eine entgegenstehende öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG dar.
2. Die Befugnis zur Vornahme entsprechender Maßnahmen folgt aus § 101 Abs. 1 WHG.
3. Die Nebenbestimmung beruht auf § 60 Abs. 1 WHG.

4. Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 USchadG normierte Gefahrenabwehrpflicht.
5. Die Befugnis zur Vorlage entsprechender Angaben und Unterlagen folgt sowohl aus § 101 Abs. 1 WHG als auch aus § 7 Abs. 2 USchadG.
6. Die Nebenbestimmung stellt für Versickerungsanlagen die Einhaltung des § 48 WHG (Reinhaltung des Grundwassers) und die Berücksichtigung der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 138 sicher.

B.4.3.2.2 Bau der Abwasseranlagen

1. Die Nebenbestimmung konkretisiert den Verweis in § 60 Abs. 1 WHG auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik.
2. Gem. § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berichtigt, Auskünfte zu verlangen.
3. Gem. § 101 Abs. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte zu verlangen. Die Mitteilung der geänderten Sachlage ist erforderlich, um prüfen zu können, ob eine wesentliche Änderung der Verhältnisse vorliegt, die eine Änderung der Erlaubnis erforderlich macht.
4. Die Nebenbestimmung dient dazu, schadlose Abflussverhältnisse (§ 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WHG) zu gewährleisten. Ungesicherte Böschungen können bei starken Regenereignissen zu einem Austrag von Bodenmaterial an der Baustelle und in der Folge zu Verlandungen im oberirischen Gewässer führen.
5. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Wasserdurchlässigkeit des Untergrunds sind im Zusammenhang mit dem Bau von Versickerungsanlagen alle erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung einer Verdichtung und zur Aufrechterhaltung der Versickerungsfähigkeit des Untergrunds zu ergreifen (siehe Abschnitt 7.2 DWA-Arbeitsblatt A 138-1).
6. Die Nebenbestimmung dient der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Versickerungsanlage und beruht auf Abschnitt 7.1 sowie 7.2 des DWA-Arbeitsblattes A 138-1.
7. Gem. § 5 Abs. 2 WHG sind alle von Hochwasser Betroffenen verpflichtet, geeignete Vor-sorgemaßnahmen zum Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen und zur Schadensminderung zu treffen.

8. Der Einbau schädlich belasteter Bodenmaterialien würde aufgrund der hohen Durchlässigkeit im Bereich der Versickerungsanlage zu einem Schadstoffeintrag unmittelbar in das Grundwasser führen. Es darf daher nur unbelastetes Material entsprechend der ErsatzbaustoffV verwendet werden (siehe Abschnitt 5.3.1 DWA-Arbeitsblatt A 138-1).

B.4.3.2.3 Allgemeine Nebenbestimmungen

1. Die Möglichkeit nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen folgt aus § 13 Abs. 1 WHG.
2. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist gem. § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.
3. Die Pflicht zur Information der zuständigen Behörde folgt aus § 5 Abs. 1 WHG sowie § 4 USchadG. Sie ist darüber hinaus deckungsgleich mit der sich aus § 4 Abs. 2 BBodSchG ergebenden bodenschutzrechtlichen Verpflichtung.
4. Die durch das EBA erteilten Wasserrechte werden durch den Sachbereich 6 in einer Fachdatenbank (K3Umwelt) für die Überwachungstätigkeit archiviert. Darüber hinaus werden diese durch den Sachbereich 6 an die wasserbuchführenden Stellen der Länder (§ 87 WHG) weitergegeben.

B.4.3.2.4 Vorbeugender Gewässerschutz

1. Die Nebenbestimmung konkretisiert § 48 Abs. 2 WHG.
2. Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG normierte Sorgfalt.
3. Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG normierte Sorgfaltspflicht.

B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Den Belangen der Landschaftspflege sowie des Natur- und Artenschutzes wird entsprochen. Die naturschutzrechtliche Zulassung wird im Benehmen mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde erteilt. Nach Ansicht des Eisenbahn-Bundesamt bilden die eingereichten Unterlagen die aktuelle naturschutzrechtliche Situation im Eingriffsbereich ausreichend ab. Das hier genehmigte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG dar.

Durch das Bauvorhaben kommt es zu einem dauerhaften Wertverlust von wertgebenden Biotopen, die durch den Vorhabenträger kompensiert werden müssen.

Die Vorhabenträgerin hat den Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 73.539 Wertpunkten (WP). Als Kompensationsmaßnahme gelten gem. § 15 BNatSchG solche Maßnahmen, die die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in der Nähe bzw. im gleichen Naturraum in gleichwertiger Weise herstellen. Für die Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe wurden verschiedene Kompensationsmaßnahmen ausgewiesen. Dabei handelt es sich um:

1. Anlage, Rückbau und Wiederherstellung baubedingt betroffener Flächen
(Maßnahme 003_V)

Entwicklungsziel ist die Wiederherstellung der baubedingt betroffenen unversiegelten Fläche durch Gebüschanpflanzung

2. Anlage, Rückbau und Rekultivierung baubedingt betroffener Flächen
(Maßnahme 005_V)

Entwicklungsziel ist die Rekultivierung von Acker, Mähwiesen, Grünlandbrachen, Dauergrünland, Ansaatgrünland

3. Ansaat von Landschaftsrasen (Maßnahme 100_A)

Die neu profilierten Böschungen und die neugestalteten Tunnelportale werden nach Bodenvorbereitung mit einer regionalen Landschaftsrasenmischung (8–12 g/m²) eingesät, um eine dauerhafte krautreiche Ruderalfur (≥30 % Kräuteranteil) zur landschaftsgerechten Bauwerkeingliederung gemäß ELA zu etablieren. Das Saatgut wird heimisch, standortgerecht und krautreich (Anteil mind. 30%) sein. Zusätzlich kann zur Erhöhung des Erosionsschutzes 2 g/m² Saatgut von Ammengräsern (z.B. Bromus secalinus, Secale cereale) beigemischt werden.

4. Neuanpflanzung von Gehölzen (Maßnahme 101_A)

Im Bereich der Böschungen des Vorhabens sowie an den Südportal des Sterbfritzer Tunnels werden auf 9.375 m² standortgerechter, klimaangepasster, einheimischer Gehölze angepflanzt. Es wird in Anlehnung der angrenzenden Gehölzstrukturen ein stufenweiser Aufbau von Gehölzsaumes hergestellt, der von Bäumen 2. und 3. Ordnung über Heister bis hin zu niedrigwüchsigen Sträuchern verläuft.

5. Entsiegelung (Maßnahme 102_A)

Als Ausgleich für die Neuversiegelungen wird der Bahnsteig 2 (Zwischenbahnsteig) im Bereich der Vst. Sterbfritz entsiegelt. Das Material ist zu entfernen und fachgerecht zu entsorgen. Die Fläche im Bereich der Gleisanlage unterliegt anschließend der natürlichen Sukzession. (Insgesamt 257 m²)

6. Ökokontomaßnahme (Maßnahme 200 OEK)

Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Anforderungen gemäß § 10 HAGBNatSchG wird von "HESSEN-FORST" im Ökokonto „Forstamt Schlüchtern“ eine vorlaufende Ersatzmaßnahme realisiert. Dabei wurde auf einer Waldfläche von 14.064 m² ein dauerhafter Nutzungsverzicht etabliert, um die Entwicklung prioritärer Lebensräume zu fördern. Solche Maßnahmen erfordern zur Sicherung ihrer ökologischen Funktion eine langfristige Pflege- und Betreuungspflicht, welche von "HESSEN-FORST" für einen Zeitraum von 30 Jahren nach Übernahme der Ökopunkte gewährleistet wird.

Die Kompensationsmaßnahmen, die im Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan abgebildet wurden, können, wenn vollständig umgesetzt, den Eingriff in Natur und Landschaft komplett kompensieren, sodass der naturschutzrechtliche Eingriff gemäß § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG innerhalb der Konzentrationswirkung zugelassen werden konnte.

Für den Artenschutz kann festgestellt werden, dass eine Auslösung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die planungsrelevanten Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsplanung vermieden werden kann. Die geplante Umweltfachliche Bauüberwachung mit Schwerpunkt Naturschutz kann bei unvorhergesehenen Entwicklungen und maßgeblichen Abweichungen von der eingereichten Planung frühzeitig eingreifen und das weitere Vorgehen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abstimmen. Die artenschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens sind somit erfüllt und eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich.

B.4.5 Gebietsschutz und „Natura 2000“-Gebiet

B.4.5.1 Kinzberg bei Vollmerz

Das FFH-Gebiet „Kinzberg bei Vollmerz“ erstreckt sich über eine Fläche von ca. 100 ha und befindet sich in der Gemarkung Vollmerz, im südlichen Hessen. Es umfasst eine markante Anhöhe, den Kinzberg, und zeichnet sich durch eine vielfältige

Landschaft aus, die von Kalkmagerrasen, Trockenwäldern, Felsen und offenen Heidelandschaften geprägt ist. Die geologische Struktur des Gebiets, insbesondere der hohe Kalkgehalt des Bodens.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von Offenlandstrukturen, Mähwiesen sowie von Mitteleuropäischen Orchideen-Kalk-Buchenwäldern.

Die FFH-Vorprüfung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.2 Langer Berg bei Sterbfritz

Das FFH-Gebiet Lange Berg ist eine hügelige Anhöhe, die sich durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Lebensräumen auszeichnet. Dazu gehören Kalkmagerrasen, Trockenwälder und Heideflächen, die durch die spezifische geologische Beschaffenheit, insbesondere den kalkhaltigen Boden, geprägt sind.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von Offenlandstrukturen sowie von Mitteleuropäischen Orchideen-Kalk-Buchenwäldern.

Die FFH-Relevanzabschätzung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.3 Lietebach, Kelterberg und Schluchtwald bei Ahlersbach und Hohenzeller

Das 208 ha große FFH-Gebiet erstreckt sich über das Einzugsgebiet des Lietebachs, die Bereiche des Kelterbergs und den angrenzenden Schluchtwald bei den Ortschaften Ahlersbach und Hohenzell. Es zeichnet sich durch eine abwechslungsreiche Topografie aus, die von steilen Hängen, Bachtälern und schattigen Waldflächen geprägt ist. Ein zentrales Merkmal des Gebiets sind die Magerwiesen, die einen hohen Kalkgehalt besitzen.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen

geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von Offenlandstrukturen sowie Kalk-Buchenwälder und Weichholzauenwälder.

Die FFH-Relevanzabschätzung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.4 Kohlküppel und Bergäcker bei Weiperz, Streitrain und Weipersberg

Das FFH-Gebiet ist 91,71 ha groß und umfasst unter anderen den Lebensraumtyp „Halbtrockene Kalkrasen auf Muschelkalk in z. T. sehr gutem Erhaltungszustand“, außerdem kalkhaltige Quellen und Sümpfe mit vielen seltenen und geschützten Pflanzenarten, darunter Orchideen und Enzianarten. Die drei Teilflächen des FFH-Gebiets liegen westlich und südwestlich der Ortschaft Weiperz in der Gemeinde Sinnatal.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von Offenland (nährstoffarme Trockenrasen und Mähwiesen) sowie kalktuff-Quellen und kalkreiche Niedermoore.

Die FFH-Relevanzabschätzung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.5 Stephanskuppe bei Sterbfritz

Dieses Gebiet mit einer Fläche von insgesamt 8,47 ha umfasst Trocken- und Halbtrockenrasen mit zahlreichen Orchideen auf Muschelkalkuntergrund im Schlüchtern Becken, das verinselt im Sand, Ton- und Schluffsteingestein des Sandstein-Spessart liegt.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten

Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von nährstoffarmen Offenland mit Wachholderbestand und Orchideen.

Die FFH-Relevanzabschätzung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.6 Magerrasen bei Weichersbach und weitere Flächen

Das FFH-Gebiet umfasst mehrere Teilflächen rund um die Ortschaft Weichersbach in der Gemeinde Sinnatal (Landkreis Main-Kinzig, Osthessen). Es liegt im Übergangsbereich zwischen Rhön und Spessart und ist geprägt von einer stark reliefierten Mittelgebirgslandschaft mit kalk- und muschelkalkhaltigen Böden. Diese geologischen Voraussetzungen bilden die Basis für das Vorkommen trockener und halbtrockener Kalkmagerrasen.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter

Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von nährstoffarmen Offenland besonders diese mit Orchideen, extensiv genutzte Mähwiesen sowie Waldmeister Buchenwälder.

Die FFH-Relevanzabschätzung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.7 Weiperzberg bei Breunings und Weiperz

Das FFH-Gebiet liegt südlich der Ortschaften Weiperz und Breunings, in der Gemeinde Sinntal, im östlichen Main-Kinzig-Kreis. Es umfasst mehrere Hanglagen des Weiperzbergs, die überwiegend auf Muschelkalk- und Dolomitgestein aufbauen. Diese geologische Grundlage führt zu trockenen, nährstoffarmen und kalkhaltigen Böden, die ideale Bedingungen für das Entstehen von artenreichen Trocken- und Halbtrockenrasen schaffen. Die Topographie ist leicht bis stark geneigt, was zu einem kleinräumigen Wechsel von Offenland-, Gebüsch- und Waldbereichen führt. Das Gebiet ist größtenteils durch extensive Weidenutzung und Mähwiesenpflege geprägt.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste

Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von nährstoffarmen Offenland besonders diese mit Orchideen, extensiv genutzte Mähwiesen sowie Waldmeister und Kalk – Buchenwälder.

Die FFH-Relevanzabschätzung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.8 Leimberg bei Breunings

Das Schutzgebiet liegt südöstlich der Ortschaft Breunings in der Gemeinde Sinntal und erstreckt sich über die Hänge und Kuppen des Leimberges, einer Muschelkalk- Erhebung im Übergangsbereich zwischen Spessart und Rhön. Es umfasst eine Fläche von etwa 80 bis 100 Hektar und besteht aus einem Mosaik aus Kalkmagerrasen, Halbtrockenrasen, Gehölzsäumen und kleinflächigen Trockenwäldern.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von naturnahen und strukturreichen Waldmeister- Buchenwäldern.

Die FFH-Relevanzabschätzung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.9 Hohe Wiese und Steinfrist bei Breunings

Dieses Schutzgebiet liegt südöstlich der Ortschaft Breunings in der Gemeinde Sinntal (Main-Kinzig-Kreis) und umfasst die Flächen der „Hohen Wiese“ und des „Steinfrist“, zwei offene Hügellagen im Übergangsbereich zwischen Spessart und Rhön.

Geologisch ist das Gebiet durch Muschelkalk geprägt, was zur Ausbildung trockener, flachgründiger, kalkhaltiger Böden führt. Diese Standortbedingungen begünstigen die Entwicklung typischer Trocken- und Halbtrockenrasenbiotope.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von Offenland-Rasentypen mit günstigen Nährstoff- und Wasserhaushalten.

Die FFH-Vorprüfung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.10 Wald zwischen Breunings und Mottgers

Das Gebiet liegt zwischen den Ortschaften Breunings und Mottgers in der Gemeinde Sinnatal im östlichen Main-Kinzig-Kreis. Es befindet sich im Übergangsbereich zwischen den Landschaftseinheiten des Vorspessarts und der Vorrhön. Die Höhenlage variiert zwischen etwa 340 und 470 Metern über NN. Das Gelände ist durch wellige Mittelgebirgsformen mit flachgründigen, basenreichen Böden geprägt, die auf Buntsandstein und Muschelkalk aufbauen. Die waldreiche Landschaft weist eine hohe strukturelle Vielfalt auf – von dichteren Laubwäldern über aufgelichtete Bestände bis hin zu kleinflächigen Waldwiesen und Quellmulden.

Gemäß § 34 BNatSchG ist das Projekt im Rahmen seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn es einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und es nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dient.

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von naturnahen und strukturreichen Beständen mit stehendem und liegendem Totholz, Höhlenbäume und lebensraumtypischen Baumarten in ihren verschiedenen Entwicklungsstufen und Altersphasen für die vorhandenen Hainsimsen- und Waldmeister – Buchenwälder.

Die FFH-Vorprüfung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.6 Klimaschutz

B.4.6.1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 13 Abs. 1 S. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes (Minderung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 um 55 %) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele (für die Jahre bis 2030 sektorenweise festgelegte Jahresemissionsmengen) zu berücksichtigen. Die Norm dient der Umsetzung der Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris, entsprechend der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen. Demnach ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Insofern ist das Vorhaben mit der Maßgabe des § 3 KSG abzulegen, inwieweit es mit den nationalen Klimaschutzz Zielen korrespondiert. Geplant ist durch die Bundesrepublik Deutschland die Treibhausgasemissionen (nachfolgend THG) im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mindestens Planfeststellungsbeschluss gemäß 65 % und bis 2040 um mindestens 88 % zu mindern. Bis zum Jahr 2045 werden die THG so weit gemindert, dass eine 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 Klimaschutzz Zielen 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 beeinflussen 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:

1. 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.
2. Erzeugung von THG durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung der betreffenden Bauwerke (sog. Lebenszyklusemissionen).
3. Änderung der THG 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 CO₂- relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes ergeben.

B.4.6.2 Einsparungen von Treibhausgasen durch Verkehrsverlagerung und Lebenszyklusemissionen

Im Gegensatz zum PBefG enthält das AEG keine ausdrückliche oder implizite Klarstellung, dass die Erbringung von Verkehrsleistungen mit dem Verkehrsträger Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hinsichtlich der Klimawirkung als besonders vorteilhaft einzustufen ist. Gleichwohl ist diese Bewertung als verkehrs- und umweltwissenschaftlich anerkannt sowie empirisch über die verkehrsträgerbezogenen Erfassungen der CO2- Emissionen belegt anzusehen.

Dementsprechend gehört es zum Teil des von der aktuellen Bundesregierung erklärtermaßen fortzuführenden nationalen Klimaschutzplans, im Verkehrssektor Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene, unter anderem durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes vorzusehen.

Die THG im Verkehrssektor entstehen fast ausschließlich in Form von CO2 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 Gesamtkohlendioxidausstoß beteiligt. Im Verkehrssektor resultieren dabei 98 Prozent der THG mit 138,68 Mio. t CO2eq aus dem Straßenverkehr (vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2024). 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 CO2- 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).

Mit dem ersten Gesetz zur Änderung des KSG 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/CO₂eq im Jahr 2030 normiert. Dies entspricht einer Reduktion von rund 48 Prozent gegenüber 1990. Insoweit ergibt sich die Notwendigkeit, die bereits ergriffenen Maßnahmen zu verstärken und ggf. weitere Maßnahmen zu ergreifen. Um die Wichtigkeit der Klimaziele bzw. der Klimaneutralität Deutschland hervorzuheben, hat die aktuelle Bundesregierung diese als Ziel in Art. 143h des Grundgesetzes nun explizit festgeschrieben. Danach ist das in einem Umfang von bis zu 500 Milliarden zu errichtende Sondervermögen neben Investitionen in die Infrastruktur ausdrücklich für "zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045" bestimmt. 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 die vorliegende Änderung der Verkehrsstation und dem Neubau einer Fels- und Hangsicherung im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der Strecke Gemünden Flieden wird für dieses Ziel (Verlagerung der Verkehre auf die Schiene) ein weiterer Beitrag geleistet. Das mit diesem Beschluss planfestgestellte Vorhaben befördert die als klimagerechte anzuerkennende Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenpersonenfernverkehrs, indem es den Engpässen im Güter- sowie im Personenverkehr, die wiederum durch die steigende Nachfrage im schienengebundenen Personenverkehr erzeugt wird, entgegenwirkt. Es befördert die

Verfügbarkeit und Pünktlichkeit und somit im Großen und Ganzen die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Gesellschaft gegenüber dem Individualverkehr.

Dem steht nicht entgegen, dass das Vorhaben mit in gewissem Umfang unvermeidlichen, baustellenüblichen Emissionen und Transportverkehren einhergeht, die bei abstrakter Betrachtung als temporäre Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele gewertet werden könnten. Indes wäre es widersprüchlich, Infrastrukturmaßnahmen für klimafreundliche Verkehrsträger wie den (hier zudem mit elektrischer Traktion betriebenen) Schienenverkehr als tauglichen bzw. gesetzgeberisch gerade intendierten Inhalt der in § 9 KSG vorgesehenen Klimaschutzprogramme anzuerkennen, um solche Maßnahmen sodann unter akzentuierter Bewertung bauzeitlicher Emissionen abzulehnen. Ein solcher Bewertungsmechanismus ist aus § 13 Abs. 1 S. 1 KSG nicht abzuleiten, da Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs schlechterdings nicht ohne bauliche Aktivitäten zu erreichen sind, die zunächst dem Grunde nach mit Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele einhergehen werden. Dass das Vorhaben derartige bauzeitliche Immissionen, d.h. THG verursacht, ist aus den mit dem Antrag auf Planfeststellung hergereichten und öffentlich ausgelegten Unterlagen erkennbar.

Die THG 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 der 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 CO2- 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. Neben dem Umstand, dass das Vorhaben auf vormals bereits bahnbetrieblich genutzten

Flächen, d.h. auf anthropogen vollständig überprägten Böden angeordnet wird, ist aus den bauzeitlichen Parametern sicher abzuleiten, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der nicht erheblichen Auswirkungen auf das Lokalklima zudem keine nennenswerten Auswirkungen auf das Globalklima verursacht.

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 THG vor. Die tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Treibhausgassituation kann 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 gesamtbetrachtet 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.

B.4.6.3 Landnutzungsveränderung durch das Vorhaben und vorhabenbedingte Auswirkung auf Klimasenke

Im Zuge des Vorhabens kommt es zu keiner Waldinanspruchnahmen durch die Rodung. Somit kommt es zu keiner Beeinträchtigung von forstlich genutztem Wald, damit werden die Klimasenken nicht erheblich eingeschränkt.

B.4.6.4 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 der Umbau der Verkehrsstation sowie der Neubau der Fels- und Hangsicherung im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der Strecke Gemünden

Flieden, 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.4.7 Umweltfachliche Bauüberwachung

Die unter Punkt A.4.2 verfügte Einsetzung einer umweltfachlichen Bauüberwachung hat ihren Grund in der Komplexität des hier antragsgegenständlichen Vorhabens, die 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 genehmigungs-konforme Realisierung nur durch eine ergänzende, umweltorientierte Steuerung, der Umweltfachlichen Bauüberwachung mit Schwerpunkt Naturschutz, gewährleistet werden kann. Das trifft auf das hier antragsgegenständliche Vorhaben zu. Seine Komplexität erfordert es, durch eine besondere Bauüberwachung sicherzustellen, dass sämtliche einschlägige Rechts- und Verwaltungsvorschriften beachtet und eingehalten, dass die von der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Anwohner realisiert, dass Zusagen der Vorhabenträgerin vollumfänglich umgesetzt und dass den in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen Folge geleistet wird.

B.4.8 Immissionsschutz

B.4.8.1 Allgemeines, Überwachungs- und Informationspflicht

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 durch 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 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 der Planfeststellungsbehörde, den betroffenen Gemeinden 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 den betroffenen Gemeinden 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 ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben.

B.4.8.2 Baubedingte Lärmimmissionen

1. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (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.

B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Aufgrund des Wiedereinbaus von Bodenmaterial und dem dadurch bedingten Wiederherstellen von Bodenfunktionen temporär beeinflusster Böden, sowie zur Vermeidung von Verdichtung und sonstigen Schäden wird im Sinne der Vorsorgepflicht eine bodenkundliche Baubegleitung angeordnet.

B.4.10 Straßen, Wege und Zufahrten

Gem. dem Hessischen Straßengesetz (HStrG) dürfen Zufahrten zu Landestraßen außerhalb der Erschließung nur mit Erlaubnis der zuständigen Straßenbaubehörde errichtet werden.

B.4.11 Sonstige öffentliche Belange

B.4.11.1 Osthessen Netz GmbH

Der Einwender erhebt folgende Einwände:

1. Die im Grunderwerbsverzeichnis benannte Fläche liegt direkt angrenzend an das Umspannwerk Sterbfritz Durch die Lage des Umspannwerks an der Bahntrasse Flieden-Gemünden ist ausschließlich eine Erweiterung in westlicher Richtung (also in Richtung der geplanten Nutzung durch die Vorhabenträgerin) möglich. Eine Nutzung dieser Fläche als Ausgleichsfläche wird somit nicht zugestimmt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. Durch die Umplanung der Vorhabenträgerin wird das betroffene Grundstück für eine Baustelleneinrichtungsfläche bzw. für Ausgleichsmaßnahmen nicht mehr benötigt. Es war somit keine Entscheidung zu treffen.

B.4.12 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Für die Errichtung einiger betriebsnotwendiger Anlagen sowie die Baustelleneinrichtungsfläche sind Grundstücke Dritter erforderlich. Diese vorübergehende Inanspruchnahme ist im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis dargestellt. Die schriftliche Zustimmung zu dieser Inanspruchnahme liegt vor.

B.4.13 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

B.4.13.1 Einwand der Schlüsselnummer 001

Der Einwender erhebt folgende Einwände:

1. Auf der Fläche, die für eine CEF-Maßnahme vorgesehen ist, befindet sich ein natürliches Wasserreservoir, welches von einer Mühle aus dem 17. Jahrhundert genutzt wird. Die Befürchtung des Einwenders ist, dass dieses durch befahren bzw. Belastung durch Schüttgut versiegt.
2. Auf einem Grundstück des Einwenders wurden durch die Deutsche Bahn AG ohne seine Zustimmung Bäume gefällt und entfernt. Zudem wurden durch diese Bautätigkeit Schäden an der Zufahrt angerichtet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. Durch Umplanungen seitens der Vorhabenträgerin wird das Grundstück des Einwenders für die CEF-Maßnahmen nicht mehr benötigt. Es war somit keine Entscheidung zu treffen.

Zu 2: Das betroffene Grundstück ist von dem planungsrechtlichen Antrag nicht betroffen. Es war somit keine Entscheidung zu treffen.

Hinweis an den Eigentümer des Grundstücks: Es obliegt ihm selbstverständlich privatrechtlich gegen die tätige Firma vorzugehen.

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.

Das öffentliche Interesse besteht hierbei an der Gewährleistung eines zuverlässigen und sicheren Bahnbetriebs auf der Eisenbahnstrecke 3825, Flieden – Gemünden. Durch den barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation sowie die Beseitigung eines Bahnübergangs wird die Verfügbarkeit sowie der Sicherheit dieser Bahnverbindung nachhaltig verbessert.

Das Vorhaben entspricht somit den Zielsetzungen des Fachplanungsrechts, ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich und steht im Einklang mit dem zwingenden Recht. Im Ergebnis wird das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens

höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange gewertet. Durch die Planung und die festgesetzten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen, noch in ihrer Gesamtheit, ein Ausmaß, das der Realisierung dieses Vorhabens entgegenstehen könnte. Die verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im öffentlichen Interesse hingenommen werden.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Hessischen Verwaltungsgerichtshof
in Kassel**

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 kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Hessischen Verwaltungsgerichtshof
in Kassel**

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen.

Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken

Frankfurt/Main, den 05.12.2025

Az. 551ppw/180-2024#062

EVH-Nr. 3528825

Im Auftrag