



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle
Frankfurt/Saarbrücken
Grülingsstraße 4
66113 Saarbrücken

Az. 551ppw/180-2024#002
Datum: 22.07.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Erhöhung Leistungsfähigkeit im Knoten Mainz-Bischofsheim“

in der Gemeinde Bischofsheim
im Landkreis Groß- Gerau

Bahn-km 14,088 bis 16,010

der Strecke 3525 MZ-Mombach - MZ-Bischofsheim

Vorhabenträgerin:

DB InfraGO AG
Knoten Mainz/Knoten Höchst (I.NI-MI-R-M)
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	10
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	10
A.3.2	Konzentrationswirkung	13
A.4	Nebenbestimmungen	13
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	13
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	17
A.4.3	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	18
A.4.4	Immissionsschutz.....	18
A.4.5	Straßen, Wege und Zufahrten	24
A.4.6	Kampfmittel	25
A.4.7	Unterrichtungspflichten.....	26
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	27
A.5.1	Zusagen gegenüber Trägern öffentlicher Belange.....	27
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	28
A.7	Sofortige Vollziehung	28
A.8	Gebühr und Auslagen	28
B.	Begründung	29
B.1	Sachverhalt	29
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	29
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	29
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	29
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	35
B.2.1	Rechtsgrundlage	35
B.2.2	Zuständigkeit.....	35
B.3	Umweltverträglichkeit	35
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	35
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	36
B.4.1	Planrechtfertigung	36
B.4.2	Wasserhaushalt	36
B.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege	43
B.4.4	Artenschutz	45
B.4.5	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	45
B.4.6	Immissionsschutz.....	45
B.4.7	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen.....	61
B.4.8	Straßen, Wege und Zufahrten	61

B.4.9	Kampfmittel	62
B.4.10	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	63
B.4.11	Unterrichtungspflichten.....	64
B.5	Gesamtabwägung	64
B.6	Sofortige Vollziehung	66
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	66
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	67

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV- Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BAB	Bundesautobahn
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BÜG	Besonders überwachtes Gleis
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.
HeNatG	Hessisches Gesetz zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft
HSOG	Hessisches Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung
KV	Kompensationsverordnung
LBP	Landespflegerischer Begleitplan
SSD	Schienenstegdämpfer
LSW	Lärmschutzwand
USchadG	Umweltschadensgesetz
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

Auf Antrag der DB Netz AG Knoten Mainz/Knoten Höchst (I.NI-MI-R-M) 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 „Erhöhung Leistungsfähigkeit im Knoten Mainz-Bischofsheim“ in der Gemeinde Bischofsheim, im Landkreis Groß- Gerau, Bahn-km 14,088 bis 16,010 der Strecke 3525 MZ-Mombach - MZ-Bischofsheim, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Neubau Weichen 300N, 301N und eines Verbindungsgleis, Bahn-km 14,248 bis 15,160,
- Umbau Weiche 255 zu Weiche 255N, Bahn-km 14,484,
- Umbau der Gleise 511 und 512, Bahn-km 14,085 bis 14,525,
- Rückbau Gleisabschlüsse in den Gleisen 649 und 650, Rückbau Gleiseindeckung Gleis 648 und 650 sowie alter bereits abgebundene Gleisreste, Bahn-km 15,090 bis 15,100,
- Neubau einer Lärmschutzwand, Bahn-km 14,751 bis 14,982, sowie
- Anpassungs- und Erweiterungsmaßnahmen an der Oberleitungsanlage.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand: 20.12.2023, 26 Seiten	festgestellt
2.1	Übersichtskarte, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab 1 : 100.000	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
2.2	Übersichtsplan- Strecke 3525, km 14,0 +88 – 16,0 +10, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information
3.1	Lageplan- Gleis- und Kabeltiefbau, km 13,6 + 35- 14,6 +30, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 1.000	festgestellt
3.2	Lageplan- Gleis- und Kabeltiefbau, km 14,6 +30 – 15,6 +83, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 1.000	festgestellt
3.3	Lageplan, Gleis- und Kabeltiefbau- km 15,6 +83 – km 16,0 + 82 (3525) / 11,3 +56 (3530) Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 1.000	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis- Planungsstand: 20.12.2023, 3 Blätter	festgestellt
5.1	Grunderwerbsplan- km 13,6 +35- 14,6 +30, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 1000	festgestellt
5.2	Grunderwerbsplan – km 14,6 +30 – 15,6 +83, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 1000	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan- km 15,6 +83- km 16,0 +82 (3525) / 11,3 +56 (3530), Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 1000	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 20.12.2023, 3 Blätter	festgestellt
7.1	Bauwerkspläne- Lärmschutzwand- Draufsicht, km 0,1 +87,9 – km 0,4 + 18,9, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 250	nur zur Information
7.2	Bauwerkspläne- Lärmschutzwand- Ansicht- 14,7 + 50,586 bis 14,9 +80,783, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.1	Querschnitte- Querprofil- km 14,4 +21,61, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.2	Querschnitte- Querprofil, km 14,4 + 42,97, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.3	Querschnitte- Querprofil, km 14,4 + 95,00, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.4	Querschnitte- Querprofil, km 14,5 +28,88, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.5	Querschnitte- Querprofil, km 14,5 + 76,36, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.6	Querschnitte- Querprofil, km 14,7 + 07,37, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.7	Querschnitte- Querprofil, km 14,7 + 63,18, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.8	Querschnitte- Querprofil, km 14,8 +10,68, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.9	Querschnitte, Querprofil, km 14,8 + 48,96, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.10	Querschnitte, Querprofil, km 14,9 + 03,15, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.11	Querschnitte, Querprofil, km 14,9 + 94,26, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.12	Querschnitte, Querprofil, km 15,0 + 67,5, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
8.13	Querschnitte, Querprofil, km 15,1 + 00,67, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
9.1	Baustellen- und Einrichtungspläne, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 500	festgestellt
9.2	Baustellen- und Einrichtungspläne Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 500	festgestellt
10	Kabel- und Leitungspläne, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information
11.1	Spurplanskizze Bestand, Planungsstand: 30.06.2023	festgestellt
11.2	Spurplanskizze Neu, Planungsstand: 30.06.2023	festgestellt
12.1	Trassierungspläne Prüfbericht, Stand 20.01.2017 2 Blätter	nur zur Information
12.2	Trassierungspläne, Trassierungsentwurf- Strecke 3525, km 14,0 + 00 – km 14,2 +91, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information
12.3	Trassierungspläne, Trassierungsentwurf- Strecke 3525, km 14,2 + 91 – 14,7 +36, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information
12.4	Trassierungspläne, Trassierungsentwurf- Strecke 3525, km 14,7 +36 – 15,1 +33, Planungsstand: 20.12.2023 Maßstab: 1 : 500	nur zur Information
12.5	Trassierungspläne, Trassierungsentwurf- Strecke 3525, km 15,1 + 33 – 15,4 + 00, Planungsstand: 20.12.2023 Maßstab: 1 : 500	nur zur Information
13.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, Stand: 12/23, 41 Seiten	festgestellt
13.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblätter 001_VA (2 Seiten), 002_VA (2 Seiten), 003_VA (2 Seiten), 004_VA (2 Seiten), 005_CEF (2 Seiten), 006_V (2 Seiten), 007_V (2 Seiten), 008_V (2 Seiten), 009_A (2 Seiten), 010_A (2 Seiten), 011_A (2 Seiten), 012_ÖK (2 Seiten), Stand: 22.09.2023	festgestellt
13.3.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktpläne- Ausschnitt I, Planungsstand: 12/23, Maßstab: 1 : 1000	festgestellt
13.3.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktpläne- Ausschnitt II, Planungsstand: 12/23, Maßstab: 1 : 1000	festgestellt
13.3.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktpläne- Legende, Planungsstand: 12/23	festgestellt
13.4.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan Ausschnitt I, Planungsstand: 12/23, Maßstab: 1 : 1000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.4.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenpläne - Ausschnitt II, Planungsstand: 09/23, Maßstab: 1 : 1000	festgestellt
13.4.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenpläne- Legende, Planungsstand: 12/23	festgestellt
14	Artenschutzfachbeitrag Planungsstand: 12.10.2023, 34 Seiten plus Anlage	nur zur Information
15.1	Schalltechnische Gutachten, Hinweis 1 Blatt	nur zur Information
15.2	Schalltechnische Gutachten, Verkehrslärm, Stand: 11.01.2017, 38 Seiten	nur zur Information
15.3	Schalltechnische Gutachten, Verkehrslärm, Stand: 13.06.2023, 46 Seiten	nur zur Information
15.4	Schalltechnische Gutachten, Baubetrieb, Stand: 29.02.2024, 47 Seiten	nur zur Information
15.5	Schalltechnische Gutachten, bauphysikalisches Gutachten, Stand: 29.06.2023, 162 Seiten	nur zur Information
16.1	Hydrologische Berechnung, Niederschlagshöhen nach KOSTRA-DWD 2020, 3 Seiten	nur zur Information
16.2	Hydrologische Berechnung, DWA-A 138 Stand: 26.06.2023, 2 Seiten	nur zur Information
16.03	Hydrologische Berechnung, Stand: 05.03.2025, Ermittlung der abflusswirksamen Flächen nach Arbeitsblatt DWA-A 138,1 Seite	nur zur Information mit Blaeintragung
16.04	Hydrologische Berechnung, Stand: 05.03.2025, Dimensionierung einer Rigole oder Rohr-Rigole nach Arbeitsblatt DWA-A 138, 2 Seiten	nur zur Information mit Blaeintragung
16.05	Hydrologische Berechnung, Stand: 05.03.2025, Dimensionierung einer Rigole oder Rohr-Rigole nach Arbeitsblatt DWA-A 138, 2 Seiten	nur zur Information mit Blaeintragung
16.06	Hydrologische Berechnung, Stand: 05.03.2025, Dimensionierung einer Rigole oder Rohr-Rigole nach Arbeitsblatt DWA-A 138, 2 Seiten	nur zur Information mit Blaeintragung
16.07	Hydrologische Berechnung, Stand: 05.03.2025, Dimensionierung einer Versickerungsfläche nach Arbeitsblatt DWA-A 138, 1 Seite	nur zur Information mit Blaeintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.08	Hydrologische Berechnung, Stand: 05.03.2025, Dimensionierung einer Versickerungsfläche nach Arbeitsblatt DWA-A 138, 1 Seite	nur zur Information mit Blaeintragung
16.09	Hydrologische Berechnung, Stand: 05.03.2025, Dimensionierung einer Versickerungsfläche nach Arbeitsblatt DWA-A 138, 1 Seite	nur zur Information mit Blaeintragung
16.10.01	Erläuterungsbericht zum Antrag einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Einleitung einer Gleisentwässerung, Stand: 21.03.2025, 4 Seiten	nur zur Information mit Blaeintrag
16.11.1.01	Übersichtskarte, Planungsstand: 20.03.2025, Maßstab 1:100.000	nur zur Information mit Blaeintrag
16.11.1.02	Lageplan, Gleis- und Kabeltiefbau- Koordinaten, km 13,6 + 35 – 14,6 +30, Planungsstand: 20.03.2025, Maßstab 1:1000	nur zur Information mit Blaeintrag
16.11.1.03	Lageplan, Gleis- und Kabeltiefbau- Koordinaten, km 14,6 +30 – 15,6 +83, Planungsstand: 20.03.2025, Maßstab 1:1000	nur zur Information mit Blaeintrag
16.11.1.04	Lageplan, Gleis- und Kabeltiefbau- Koordinaten, km 15,6 + 83 – 16,0 + 82 (3525)/ 11,3 + 56 (3530), Planungsstand: 20.03.2025, Maßstab 1:1000	nur zur Information mit Blaeintrag
16.11.02	Längsschnitt Gleis 511, Gleis 521 und Gleis N300, km 14,5 + 76,36, Planungsstand: 20.03.2025, Maßstab 1:100/50	nur zur Information mit Blaeintrag
16.11.3.1	Querprofil, km 14,4 + 21,61, Planungsstand: 20.03.2025, Maßstab 1:100	nur zur Information mit Blaeintrag
16.11.3.02	Querprofil, km 14,4 + 42,97, Planungsstand: 20.03.2025, Maßstab 1:100	nur zur Information mit Blaeintrag
16.11.3.03	Querprofil, km 14,7 + 07,37, Planungsstand: 20.03.2025, Maßstab 1:100	nur zur Information mit Blaeintrag

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.12	Datensatz der elektronischen Berichterstattung 2022 zum 3. Bewirtschaftungsplan WRRL, Planungsstand: 06.02.2025 (4 Seiten)	nur zur Information mit Blaeintrag
17.0	Brand- und Katastrophenschutz, Erläuterungsbericht, Stand: 20.12.2023, 7 Seiten	nur zur Information
17.1	Brand- und Katastrophenschutz- Lageplan, km 14,0 +65 – 14,6 +30, Planungsstand: 20.12.2023, Maßstab: 1 : 1000	nur zur Information
17.2	Brand- und Katastrophenschutz, Lageplan- km 14,6 + 30- 15,6 + 83, Planungsstand: 20.12.2023 Maßstab: 1 : 1000	nur zur Information
18	Baugrundgutachten, Planungsstand: 05.2016 (22 Seiten) plus Anlagen 1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.0, 4.1, 4.2, 4.3, 5	nur zur Information mit Blaeintrag

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 dauerhafte Einbringen von Stoffen in das Grundwasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

auf Gemarkung Bischofsheim, Flur 3, Flurstück 78/1, Flur 13, Flurstück 41/4 und Flur 14, Flurstück 473/1 der Strecke 3525, km 14,088 bis 16,010 erteilt.

A.3.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser aus der Entwässerung der Gleisbereiche der Strecke 3525, km 14,248 bis 14,447 (Gleis 511), km 14,338 bis km 14,447 (Gleis 521) und km 14,644 bis 14,742 (Gleis 300N) mittels Rigolenversickerung in den Untergrund.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Versickerung von nachfolgend festgelegten Wassermengen:

Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	Nr. der Fläche aus dem Lageplan	von der abfluss-wirksamen Fläche A_u [m ²]	in den
1	Gleis 511, km 14,248 bis 14,447 (A _E : 917 m ²)	Rigole Gleis 511	550	Untergrund
2	Gleis 521, km 14,338 bis 14,447 (A _E : 558 m ²)	Rigole Gleis 521	335	Untergrund
3	Gleis 300N, km 14,644 bis 14,742 (A _E : 663 m ²)	Rigole Gleis 300N	398	Untergrund

Einleitstellen und Einleitmenge:

Bezeichnung (= Nr. der Einleit- stelle auf dem Lageplan)	gehört zu lfd. Nr.	Einleit- menge [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 32N/ETRS89) Rechtswert	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 32N/ETRS89) Hochwert
Mitte Rigole Gleis 511	1	3,8	78/1	3	Bischofsheim	455198	5536904
Mitte Rigole Gleis 521	2	2,1	78/1	3	Bischofsheim	455229	5536871
Mitte Rigole Gleis 300N	3	1,8	41/4	13	Bischofsheim	455485	5536716

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Herstellung von 21 Oberleitungsmaste mittels Rammgründungen (Rammrohr aus Stahl) bzw. Ortbetonfundamente (Stahlbeton) sowie dem Bau einer Lärmschutzwand bei km 14,750 bis 14,980 der Strecke 3525 mittels Bohrpfahlgründungen (Stahlbeton).

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für das dauerhafte Einbringen von Oberleitungsmast- und Lärmschutzwandgründungen in das Grundwasser von nachfolgend festgelegten Anfangs- und Endpunkten:

Koordinaten der Anfangs- und Endpunkte nach UTM 32N/ETRS89:

Bezeichnung	Gründungstiefe in m	Rechtswert	Hochwert
21 Oberleitungsmaste	>4,5 (Rammgründungen) 3 m (Ortbetonfundamente)	siehe Lageplan	siehe Lageplan
Lärmschutzwand Anfang	4,5 (Bohrpfähle)	455528	5536680
Lärmschutzwand Ende	4,5 (Bohrpfähle)	455703	5536531

A.3.1.2 Widerrufsvorbehalt

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

A.3.1.3 Befristung

Die Erlaubnis zur Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers mittels Rigolen wird **befristet auf 10 Jahre**, beginnend ab dem Eintritt der Unanfechtbarkeit der Planrechtsentscheidung.

Die Erlaubnis zum dauerhaften Einbringen von Stoffen in das Grundwasser 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). Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt damit insbesondere die folgenden Entscheidungen:

A.3.2.1 Zulassung des Eingriffs nach § 17 Abs. 1 BNatSchG

Der Eingriff gemäß § 17 Abs.1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i. V. m. § 43 Abs. 1 HeNatG war unter Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 BNatSchG) sowie der Vermeidungsmaßnahmen, wie sie sich insbesondere aus dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 14) und dem landespflegerischen Begleitplan (Unterlage 13.1) ergeben, im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt zuzulassen.

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

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, das 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 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, Sachbereich 6 West 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, Sachbereich 6 West 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.
9. Die Mächtigkeit des Sickerraums zwischen Unterkante der Versickerungsanlage und dem mittleren höchsten Grundwasserstand (MHGW) darf ein Meter nicht unterschreiten.

A.4.1.3 Allgemeine Nebenbestimmung

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.

A.4.1.4 Vorsorgender Grundwasserschutz

1. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.
2. 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.
3. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
4. 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.
5. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollslauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.

A.4.1.5 bei Bohrungen/ Herstellung von Gründungspfählen im Grundwasser

1. Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West vorzulegen.
2. Die Bohrtiefen, angetroffenen Bodeninformationen und Grundwasserstände sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse) in der unter Nebenbestimmung Ziffer 1 geforderten Dokumentation aufzunehmen.
3. Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.
4. Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrpfähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine

Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.

5. Das beim Bohrvorgang und beim Betonieren der Pfähle verdrängte Wasser ist aufzufangen und anschließend einer fachgerechten Entsorgung zuzuführen bzw. über die Schmutzwasserkanalisation zu entsorgen.
6. Bei Bohrarbeiten anfallendes Bohrgut ist fachgerecht zu entsorgen.

A.4.1.6 Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.
4. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

1. Für die Ökokontomaßnahme in der Gemeinde Alsbach-Hähnlein, Gemarkung Hähnlein, Flur 4, Flurstück 66, ist spätestens 4 Wochen nach Zustellung des Bescheides der Oberen Naturschutzbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt ein Abbuchungsbeleg von der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.
2. Die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist in einem Bericht zu dokumentieren und der Oberen Naturschutzbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt spätestens bis 3 Monate nach Abschluss der Maßnahmen vorzulegen.
3. Spätestens drei Monate ab Datum des Bescheides sind der Oberen Naturschutzbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt die Daten über die

festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu übermitteln. Bereitzustellen sind Sachdaten im Excel-Format, Geometriedaten im Shape-Format und ein ausgefülltes Begleitblatt. Die Aufbereitung und Abgabe der Daten hat entsprechend der „Hessischen Anweisung für die Naturschutzdatenhaltung (HAND)“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 11. September 2023 zu erfolgen. Dieses Dokument kann, einschließlich zugehöriger Anlagen und Listen, auf der Homepage des hessischen Landwirtschaftsministeriums heruntergeladen werden.

(https://umwelt.hessen.de/sites/landwirtschaft.hessen.de/files/2021-11/naturschutz_kompensation.zip)

A.4.3 Umweltfachliche Bauüberwachung

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

1. Die benannte Person ist vor Beginn der Baumaßnahme bzw. der naturschutzfachlichen Maßnahmen dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1 sowie der Oberen Naturschutzbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt anzuzeigen.
2. Die Protokolle der Umweltfachlichen Bauüberwachung über die frist- und sachgerechte Durchführung der naturschutzfachlichen Maßnahmen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1 sowie der Oberen Naturschutzbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt nach Abschluss der Bauarbeiten zu übersenden.

A.4.4 Immissionsschutz

A.4.4.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – „Geräuschemissionen“ (nachfolgend AVV Baulärm genannt) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter

Abschnitt 8.1 vorgesehenen Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen sind umzusetzen.

Das vorgesehene Schallschutzkonzept ist anhand der Ausführungsplanung sowie des konkreten Bauablaufs fortzuschreiben. Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter Abschnitt 8.1 vorgesehenen sowie die unten festgesetzten Maßnahmen können durch andere, in akustischer Hinsicht gleich geeignete oder baulärmärmere Maßnahmen ersetzt werden. Das fortgeschriebene Schallschutzkonzept ist zur Dokumentation aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der nach Landesrecht zuständigen Behörde für Immissionsschutz unverzüglich vorzulegen.

A.4.4.1.1 Arbeiten zur Nachtzeit und an Sonn-/ Feiertagen

Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit (22.00- 06.00 Uhr) sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken, ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben und den betroffenen Gemeinden möglichst frühzeitig anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten: Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, die Ansprechstelle für die Zeit der Bautätigkeiten mit Telefonnummer sowie ggf. geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner. Die Notwendigkeit etwaiger erforderlicher Nachtarbeit ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

A.4.4.1.2 Aktive, lärmminderte Schallschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat zur Vermeidung bzw. Minimierung der Geräuschemissionen die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen, d.h. die Errichtung von Schallschirmen an der Quelle oder im Schallausbreitungsweg zu prüfen. Als aktive Schallschutzmaßnahmen werden lärmmindernde Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg zwischen Schallquelle und Immissionswert bezeichnet. Hierbei können Schallschürzen, Kapselungen von Baumaschinen, Schallschirme, Schallschutzzelte und Einhausungen in Betracht kommen. Beim Einsatz von Schallschirmen ist sowohl der Einsatz von fest installierten Schallschutzwänden als auch der Einsatz von mobilen Wänden zu prüfen. Soweit der Einsatz von festen oder mobilen Schallschirmen technisch möglich und zumutbar ist, sind Schallschirme zu verwenden. Wenn die Vorhabenträgerin auf den Einsatz von mobilen Schallschirmen verzichtet, sind die Gründe zu dokumentieren, die den Einsatz von mobilen

Schallschirmen im konkreten Fall technisch nicht möglich und/ oder unzumutbar machen.

A.4.4.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

A.4.4.2.1 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat die in den Planunterlagen und den nachfolgenden Bestimmungen vorgesehenen baulichen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes möglichst frühzeitig, spätestens unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen am Verkehrsweg und vor Inbetriebnahme umzusetzen. Die Schallschutzwand ist hochabsorbierend auszuführen.

Es wird die in der folgenden Tabelle aufgeführten Schallschutzmaßnahme auf dem Ausbreitungsweg planfestgestellt:

Strecke	von Bahn-km	bis Bahn-km	Länge [m]	Höhe über SOK [m]	Maßnahme	Lage	Bemerkung
3525	14,750	14,980	230	3,50	LSW	bahnrechts	hochabsorbierend

A.4.4.2.2 Passive Schallschutzmaßnahmen

Über den planfestgestellten aktiven Schallschutz hinaus wird für die Eigentümer der in der folgenden Tabelle aufgeführten Gebäude ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach festgestellt:

Objektsadresse	Geschoss	Gebäudeseite
Am Schindberg 17 - 21	EG	Nord
	1. OG	Nord
	2. OG	Nord
Im Mittelgewann 11	EG	Nord
	1. OG	Nord
	2. OG	Nord
	3. OG	Nord
Im Mittelgewann 15	EG	Nord
	1. OG	Nord
	2. OG	Nord
	3. OG	Nord

Die Eigentümer haben gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen.

Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BImSchV. Bei jedem der Gebäude, das Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen hat, sind bauphysikalische Prüfungen und Berechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Schallschutzklassen und sonstigen notwendigen Schallschutzmaßnahmen nach dem gültigen Regelwerk durchzuführen. Die Betroffenen sind von der Vorhabenträgerin nach Abschluss und Auswertung der Prüfungen schriftlich über deren Ergebnisse und über ihren Anspruch auf die Erstattung von Schalldämmmaßnahmen zu informieren.

Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Betroffenen anschließend eine Vereinbarung abzuschließen. Falls dabei keine Einigung erzielt werden sollte, wird die Festsetzung des Erstattungsbetrags in einem nachfolgenden Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde geregelt.

A.4.4.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Ungeachtet der Zusagen der Vorhabenträgerin zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungswirkungen (vgl. Unterlage 1- Erläuterungsbericht, Abschnitt 8.1) hat die Vorhabenträgerin folgendes sicherzustellen:

A.4.4.3.1 Einhaltung der Anhaltswerte

Die nachfolgend genannten Anhaltswerte zum Schutz von Menschen in Gebäuden und zum Schutz von Bauwerken vor Erschütterungen aus dem Baubetrieb sind einzuhalten. Bei einer durch Messungen nachgewiesenen Überschreitung dieser Werte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG vorbehalten.

1. Zum Schutz von Menschen in Gebäuden sind
bei Erschütterungseinwirkungen bis zu 78 Tagen
im Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) die Anhaltswerte der Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150-2 (Ausgabe 6/1999), im Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) die Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-2 (Ausgabe 6/1999),

bei Erschütterungseinwirkungen über 78 Tagen

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

2. Zum Schutz von Bauwerken sind

die Anhaltswerte der DIN 4150-3 (Ausgabe 12/2016) einzuhalten.

A.4.4.3.2 Auferlegung von Beweissicherungsmaßnahmen

Rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten wie z. B. bei Herstellung der Oberleitungsmaste oder Herstellung der Schallschutzwand sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden, bei denen Überschreitungen der Anhaltswerte prognostiziert werden, Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen. Vor Baubeginn ist dazu eine Prognoserechnung mit den tatsächlichen Maschinenparametern für diese Immissionsorte durchzuführen, um den Korridor mit möglichen Überschreitungen der Anhaltswerte genauer bestimmen zu können.

A.4.4.3.3 Auferlegung von erschütterungstechnischen Überwachungsmessungen

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen von Messüberwachungen dafür Sorge zu tragen, dass die oben genannten Anforderungen der DIN 4150-2 und 4150-3 eingehalten werden. Sie hat ansonsten unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der baubedingten Erschütterungseinwirkungen vorzusehen.

Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung in geeigneter Weise zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Auf Verlangen von Betroffenen sind diese über die sie selbst betreffenden Ergebnisse zu informieren.

A.4.4.3.4 Baustellenkontrollen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in dieser Entscheidung angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

A.4.4.3.5 Benennung eines Ansprechpartners

Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung von durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen, einen Verantwortlichen (Mitarbeiter einer nach § 29 b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter

Sachverständiger für Immissionsschutz) einzusetzen. Dieser hat auch den von bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort während der Bauzeit durchgehend als Ansprechpartner für Informationen und Beschwerden zur Verfügung zu stehen. Die Kontaktdaten des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern mindestens zwei Wochen vor Baubeginn mitzuteilen.

A.4.4.3.6 Information der Betroffenen

Die Vorhabenträgerin hat umfassende Informationen zur Baumaßnahme, Bauverfahren und zu den Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bauarbeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen vom geplanten Bauablauf sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Mitteilung über den Beginn der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen im Voraus erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat die Betroffenen über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahmen, über baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung von Belästigungen sowie über die zu erwartenden Erschütterungswirkungen auf Gebäude zu unterrichten.

A.4.4.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der DIN-Vorschriften 4150-2 und 4150-3 zu beachten und dementsprechend gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zu ergreifen. Hierzu sind insbesondere das in Abschnitt 6.5.3 der DIN-Vorschrift 4150-2 vorgesehene Bewertungsverfahren anzuwenden.

1. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, ab dem sechsten bis zwölften Monat nach Inbetriebnahme die Erschütterungsbelastung des vorhandenen Schienenweges im Prognose-Nullfall (d. h. ohne Berücksichtigung des Gleisneubaus) zu ermitteln und mit dem Prognose-Planfall (d. h. mit Berücksichtigung des Gleisneubaus) zu vergleichen. Die Ergebnisse der Überprüfung sind der Planfeststellungsbehörde binnen drei Monaten nach Durchführung der Messungen mitzuteilen.
2. Soweit die Überprüfung der Prognose ergibt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 nicht eingehalten werden und sich die vor dem Planvorhaben vorhandene Vorbelastung um mehr als 25% erhöht hat, hat die

Vorhabenträgerin eine Entschädigung für die Zunahme der Erschütterungsimmissionen nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zu leisten.

A.4.4.5 Baueitliche Lichtimmissionen

Im Rahmen der Baumaßnahme sind zum Einsatz kommende Lichtanlagen dem Stand der Technik entsprechend zu errichten und zu betreiben. Es ist insbesondere sicherzustellen, dass die Beleuchtung nur auf die gewünschten Flächen beschränkt bleibt. Eine direkte Blickverbindung zu Lichtquellen von benachbarten schutzbedürftigen Daueraufenthaltsräumen und Flächen aus ist durch geeignete Lichtpunkthöhe, Neigungswinkel der Leuchten, Reflektoren, Blenden usw. zu vermeiden. Die Immissionsrichtwerte aus den Hinweisen zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), Beschluss vom 13.09.2012 sind bindend zu beachten.

A.4.4.6 Stoffliche Immissionen

Beim Bauablauf und auf den Baustellenzuwegungen sind unnötige Staub- und Luftschadstoffemissionen zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, bei starker Verschmutzung die Reinigung der Zufahrtswege zu den Baustelleneinrichtungsflächen während der gesamten Baumaßnahme durchzuführen.

A.4.5 Straßen, Wege und Zufahrten

1. Vom künftigen Baukörper und dessen Nutzung dürfen keine Wirkungen ausgehen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB 60 beeinträchtigen oder zu Schäden am Straßenkörper und Straßenzubehör der Autobahn führen. Dies gilt sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Bauvorhabens.
2. Eine Blendung der Verkehrsteilnehmer durch evtl. vorhandene Strahler oder Beleuchtung und Gebäudebeleuchtung bzw. dem Fahrverkehr auf dem Grundstück und den Zufahrten darf zu keiner Zeit gegeben sein, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB 60 nicht zu gefährden.
3. Auf bundeseigenen Grundstücksflächen (BAB 60) dürfen keinerlei Materialien (Baustoffe etc.) Fahrzeuge, Maschinen, Geräte usw. weder vorübergehend noch dauerhaft gelagert bzw. abgestellt werden.

4. Oberflächen- und sonstiges Abwasser dürfen auf dem Grundstück und den Entwässerungsanlagen der BAB 60 nicht zugeleitet werden.
5. Der Rückbau und dem Neubau der Oberleitungsmaste ist rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 6 Wochen) mit der Autobahn GmbH des Bundes, West, Hagenauer Straße 44, 65203 Wiesbaden abzustimmen. Soweit beim Rückbau oder Neubau bzw. für die Herstellung eines Sicherungsgerüsts ein Eingriff in den Verkehrsraum der A60 unabdingbar ist, sind die zur Verkehrssicherheit notwendigen verkehrsbehördlichen Anordnung im Vorfeld der Maßnahmen bei der Autobahn GmbH Des Bundes, West, Abteilung Straßenverkehrsbehörde Montabaur einzuholen.
6. Bei der Inanspruchnahme einzelner Straßenabschnitte, die von landwirtschaftlichen Flächen umgeben sind, ist zu gewährleisten, dass die Straße für den landwirtschaftlichen Verkehr jederzeit, auch mit breiten Anbaugeräten, gegeben sein.

A.4.6 Kampfmittel

1. Auf allen Grundstücksflächen, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden, ist vor Beginn der geplanten Abbrucharbeiten, Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) bis in einer Tiefe von 5 Meter (ab GOK IIWK) durchzuführen. Hierbei hat eine EDV-gestützte Datenaufnahme zu erfolgen. Ausgenommen hiervon sind diejenigen Bereiche, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mindestens 5 Metern durchgeführt wurden.
2. Es dürfen keine bodeneingreifenden Maßnahmen auf zu überprüfenden Flächen durchgeführt werden, bevor diese nicht durch ein Fachunternehmen bzw. einen Fachkundigen auf Kampfmittel untersucht und gegebenenfalls geräumt sind.
3. Sofern Flächen nicht sondierfähig sind, beispielsweise wegen Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien, sind weitere Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich: Es ist dann ein Baugrubenverbau (beispielsweise Spundwand, Berliner Verbau) durch Sondierungsbohrungen in der Verbauachse abzusichern. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sind die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung zu begleiten.

4. Die Kampfmittelräumungsarbeiten sind nach dem neuesten Stand der Technik durchzuführen. Dafür ist vorab eine Bescheinigung einzuholen, die das verwendete Detektionsverfahren angibt und der ein Lageplan beigefügt ist, auf dem die untersuchten Flächen dokumentiert sind.
5. Bei der Beauftragung eines Dienstleisters ist eine Kopie des Auftrags mit Angabe des Aktenzeichens I 18 KMRD – 6b 06/05-B 6820-2024 dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat I 18 – Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen (Luisenplatz 2, 64283 Darmstadt; E-Mail-Adresse: kmrd@rpda.hessen.de) vor Beginn der bodeneingreifenden Maßnahmen, Abbrucharbeiten, Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen vorzulegen.
6. Die überprüften und geräumten Flächen sind unter Verwendung der geodätischen Bezugssysteme im ETRS 1989 mit UTM Zone 32N (EPSG: 25832, EPSG 4647), Gaus-Krüger-Zone 3(EPSG:31467) einzumessen.
7. Nach Abschluss der Kampfmittelräumarbeiten sind die Freigebedokumentation und die entsprechenden Lagepläne in digitaler Form, gern im ESRI Shape (*.shp) bzw. im Cad Format (*.dxf, *.dwg) zu übersenden.

A.4.7 Unterrichtungspflichten

1. Die Vorhabenträgerin hat den Zeitpunkt des Baubaubeginns (Baubeginnanzeige) sowie den Bauablaufplan dem Eisenbahn Bundesamt (Plangenehmigungsbehörde), Sachbereich 1, Grülingstraße 4, 66113 Saarbrücken 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/Allgemeine Vordrucke“ zu verwenden (https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/LFAntragsunterlagen/Anhang_II/Allgemeine_Vordrucke/51_II_Anzeige_ueber_den_Beginn_der_Bauarbeiten.pdf?__blob=publicationFile&v=14).

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 (Plangenehmigungsbehörde), Sachbereich 1, Grülingstraße 4, 66113 Saarbrücken 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/Allgemeine Vordrucke“ zu verwenden (https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/LFAntragsunterlagen/Anhang_II/Allgemeine_Vordrucke/51_II_Anzeige_ueber_die_Fertigstellung_der_Bauarbeiten.pdf?__blob=publicationFile&v=15).

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.5.1 Zusagen gegenüber Trägern öffentlicher Belange

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T01	Amprion GmbH, Zusage auf Stellungnahme vom 30.08.2024 mit Erwidern vom 17.02.2025
T06	Deutsche Telekom Technik GmbH, Zusage auf Stellungnahme vom 16.07.2024 mit Erwidern vom 17.02.2025
T14 a.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. I 18- Öffentlicher Sicherheit und Ordnung/ Brandschutz, Zusage auf Stellungnahme vom 11.09.2024 mit Erwidern vom 17.02.2025
T14e.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/ Da 41.1 – Grundwasser, Zusage auf Stellungnahme vom 26.09.2024 mit Erwidern vom 17.02.2025
T14h	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IVI/ Da 41.5 Bodenschutz, Zusage auf Stellungnahme vom 26.09.2024 vom 30.12.2024 mit Erwidern vom 17.02.2025

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T14i	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. 42.1- Abfallwirtschaft-Entsorgungswege, Zusage auf Stellungnahme vom 25.09.2024 mit Erwidern vom 17.02.2025
T16	Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland, Zusage auf Stellungnahme vom 11.09.2024 mit Erwidern vom 17.02.2025
T18	1 &1 Versatel Deutschland GmbH, Zusage auf Stellungnahme vom 09.07.2024 mit Erwidern vom 17.02.2025
T30	Fernstraßen- Bundesamt, teilweise Zusage auf Stellungnahme vom 29.11.2024 mit Erwidern vom 17.02.2025

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 „Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Knoten Mainz-Bischofsheim“ hat den Neubau eines zusätzlichen Bahnhofsgleises als Verlängerung des bestehenden Gleises 511 unter Einbindung der derzeitigen Stumpfgleise 649 und 650, die Anpassung und Erweiterung der bestehenden Oberleitungsanlage, die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich einer Kleingartenkolonie sowie die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen an angrenzenden Wohngebäuden, insbesondere durch den Einbau von Schallschutzfenstern zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 14,088 bis 16,010 der Strecke 3525 MZ-Mombach - MZ-Bischofsheim in Bischofsheim.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGo AG, ehemals DB Netz AG Knoten Mainz/Knoten Höchst (I.NI-MI-R-M) hat mit Schreiben vom 18.01.2024, Az. I.NI-MI-R-M, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Erhöhung Leistungsfähigkeit im Knoten Mainz-Bischofsheim“ beantragt. Der Antrag ist am 01.02.2024 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

Mit Schreiben vom 20.02.2024 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 14.03.2024 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 08.04.2024, Az. 551ppw/180-2024#002, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 09.04.2024 wurde das Anhörungsverfahren durch Anschreiben der betroffenen Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange eingeleitet. Es

wurden die Träger öffentlicher Belange (TöB) und sonstige Stellen im Projektbereich unter Fristsetzung bis zum 20.09.2024 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert, soweit deren Aufgaben- bzw. Zuständigkeitsbereich berührt wurde.

Die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T01	Amprion GmbH
T02	Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
T03	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
T04	Bundeseisenbahnvermögen
T05	DB Cargo AG
T06	Deutsche Telekom Technik GmbH
T07	Die Autobahn GmbH des Bundes
T08	Hessen Mobil
T09	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformationen
T10	Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
T11	Landesamt für Denkmalpflege Hessen
T12	Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen
T13	Polizei Hessen
T14	Regierungspräsidium Darmstadt
T14 a.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. I 18- Öffentlicher Sicherheit und Ordnung/ Brandschutz
T14 b.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. I 18- Öffentlicher Sicherheit und Ordnung/ Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen
T14c.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. III, 31.2- Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung
T14d.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. 33.1- Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene und LEA
T14e.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/ Da 41.1 – Grundwasser
T14f.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/ Da. 41.2- Oberflächengewässer
T14g.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/ DA 41.4- Abwasser, anlagenbezogener Gewässerschutz

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T14h.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/ Da 41.5 Bodenschutz
T14i	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. 42.1- Abfallwirtschaft- Entsorgungswege
T14j.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/Da 43.3- Immissionsschutz
T14k.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/Wi44- Bergaufsicht
T14 l.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. V 51.1- Landwirtschaft, Fischerei und internationaler Artenschutz
T14 m	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. V 52- Forsten
T14 n	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. V 51- Naturschutz
T15	Pyur tele Columbus Betrieb GmbH
T16	Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland
T17	Mainzer Netze GmbH
T18	1&1 Versatel Deutschland GmbH
T19	PrimaGas Energie GmbH
T20	Inexio GmbH
T21	Saferay operations GmbH
T22	Überlandwerk Groß- Gerau
T23	Witcom Wiesbadener Informations- und Telekommunikations GmbH
T24	Tauber DeDeComp GmbH
T25	Deutsche Flugsicherung
T26	Landeshauptstadt Mainz
T27	Eisenbahn- Bundesamt, Sachbereich 6
T28	Gemeindeverwaltung Bischofsheim
T29	Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH
T30	Fernstraßen- Bundesamt

Zum Vorhaben nicht geäußert haben sich:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T03	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
T04	Bundeseisenbahnvermögen
T05	DB Cargo AG
T09	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformationen
T11	Landesamt für Denkmalpflege Hessen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T12	Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen
T14c.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. III, 31.2- Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung
T14j.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/Da 43.3- Immissionsschutz
T17	Mainzer Netze GmbH
T19	PrimaGas Energie GmbH
T21	Saferay operations GmbH
T22	Überlandwerk Groß- Gerau
T24	Tauber DeDeComp GmbH
T28	Gemeindeverwaltung Bischofsheim
T29	Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH

Folgende Stellungnahmen enthielten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T02	Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Stellungnahme vom 12.07.2024
T08	Hessen Mobil, Stellungnahme vom 02.10.2024
T13	Polizei Hessen, Stellungnahme vom 23.07.2024
T15	Pyur tele Columbus Betrieb GmbH, Stellungnahme vom 08.07.2024
T14d.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. 33.1- Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene und LEA
T14g.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/ DA 41.4- Abwasser, anlagenbezogener Gewässerschutz
T14k.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/Wi44- Bergaufsicht
T14 m	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. V 52- Forsten
T20	Inexio GmbH, Stellungnahme vom 10.07.2024
T23	Witcom Wiesbadener Informations- und Telekommunikations GmbH, Stellungnahme vom 08.04.2024
T25	Deutsche Flugsicherung, Stellungnahme vom 29.08.2024
T26	Landeshauptstadt Mainz, Stellungnahme vom 31.07.2024

Zum Vorhaben Stellung genommen und dabei Bedenken vorgebracht, Einwendungen erhoben und/ oder Forderungen, Hinweise und Empfehlungen ausgesprochen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
T01	Amprion GmbH, Stellungnahme vom 28.08.2024
T06	Deutsche Telekom Technik GmbH, Stellungnahme vom 16.07.2024
T07	Die Autobahn GmbH des Bundes, Stellungnahme vom 20.09.2024
T10	Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, Stellungnahme vom 19.09.2024
T14	Regierungspräsidium Darmstadt, Stellungnahme vom 19.09.2024
T14 a.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. I 18- Öffentlicher Sicherheit und Ordnung/ Brandschutz, Stellungnahme vom 11.09.2024
T14 b.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. I 18- Öffentlicher Sicherheit und Ordnung/ Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen, Stellungnahme vom 11.09.2024
T14e.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/ Da 41.1 – Grundwasser, Stellungnahme vom 11.09.2024
T14f.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IV/ Da. 41.2- Oberflächengewässer, Stellungnahme vom 11.09.2024
T14h.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. IVI/ Da 41.5 Bodenschutz, Stellungnahme vom 11.09.2024
T14i	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. 42.1- Abfallwirtschaft- Entsorgungswege, Stellungnahme vom 11.09.2024
T14 l.	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. V 51.1- Landwirtschaft, Fischerei und internationaler Artenschutz, Stellungnahme vom 11.09.2024
T14 n	Regierungspräsidium Darmstadt, Dez. V 51- Naturschutz, Stellungnahme vom 11.09.2024
T16	Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland, Stellungnahme vom 11.09.2024
T18	1&1 Versatel Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 09.07.2024
T27	Eisenbahn- Bundesamt, Sachbereich 6, Stellungnahme vom 05.08.2024
T30	Fernstraßen- Bundesamt, Stellungnahme vom 29.11.2024

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden in der Zeit vom 28.06.2024 bis einschließlich 29.07.2024 auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes unter www.eba.bund.de Pfad: Themen – Planfeststellung – Bekanntmachungen in Planrechtsverfahren (Erhöhung Leistungsfähigkeit im Knoten Mainz-Bischofsheim) zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt. Ende der Einwendungsfrist war der 12.08.2024. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes verlängerte diese nicht.

Zeit und Ort der Veröffentlichung der Planunterlagen wurden auf der Internetseite der Eisenbahn-Bundesamtes und durch Bekanntmachung in der Hochheimer Zeitung und in der Rüsselsheimer Echo Mainspitze am 28.06.2024 ortsüblich bekannt gemacht.

Aufgrund der Veröffentlichung sind keine Einwendungen 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 § 18 a Abs.5 AEG auf eine Erörterung verzichtet, da es im Hinblick auf die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den darauffolgenden Er widerungen der Vorhabenträgerin keiner ergänzenden Sachverhaltsaufklärung bedurfte.

Die im Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 10.03.2025 über den Verzicht auf Durchführung des Erörterungstermins unterrichtet. Die Vorhabenträgerin wurde mit Schreiben vom 11.03.2025 ebenfalls über den Verzicht benachrichtigt.

Weiterer Erörterungsbedarf wurde von den Trägern öffentlicher Belange nicht mitgeteilt.

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 Knoten Mainz/Knoten Höchst (I.NI-MI-R-M).

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Da das Vorhaben nach Art und Umfang dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG unterfällt, wurde eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3.2 Anlage 1 UVPG dar, denn es handelt sich um einen Gleisanschluss bzw. eine sonstige Betriebsanlage.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 08.04.2024, Az.: 55110-551ppw/180-2024#027, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Die Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 UVPG sowie Anlage 1 Nr. 14.8.3.2 UVPG.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die geplante Baumaßnahme umfasst den Neubau eines zusätzlichen Bahnhofsgleises, die Anpassung und Erweiterung der bestehenden Oberleitungsanlage, die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich einer Kleingartenkolonie sowie die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen an angrenzenden Wohngebäuden zur Gewährleistung einer verbesserten Durchgängigkeit im Bahnhof Mainz-Bischofsheim.

Die Planung ist damit „vernünftigerweise“ geboten im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Wasserhaushalt

B.4.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Die Belange der Wasserwirtschaft sind gewahrt.

Bei den folgenden Punkten 1. und 2. handelt es sich um Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürften.

1.

Das im Gleisbereich anfallende Niederschlagswasser soll vor Ort versickert werden. Laut Antragsunterlagen wird eine PSS (KG2) unter den Gleisen eingebaut. Weiterhin sollen nicht versickerungsfähige Schichten (Schluff, Ton) gemäß Bodengutachten ausgekoffert werden und durch versickerungsfähiges Material (nichtbindige und frostunempfindliche Sande und Kiese) ersetzt werden. Betroffen sind die drei Gleisabschnitte Gleis 511, km 14,248 bis 14,447, Gleis 521, km 14,339 bis 14,447 und Gleis 300N, km 14,644 bis 14,742. Der Bodenaustausch umfasst eine Tiefe von 1,2 bis 1,5 m für die Gleise 511 und 521 sowie 0,85 m für das Gleis 300N. Der Bodenaustausch soll bis zur versickerungsfähigen Schicht, welche für die Bestimmung des kf-Wertes von $4,2E-05$ m/s zur Dimensionierung der Rigolen herangezogen wurde, reichen. Zusätzlich werden für jeden Gleisabschnitt Rigolen aus Filterkies mit Vliesummantelung 20 cm unter Oberkante der PSS in den Dimensionen 60x60 cm angelegt. Laut Schnitten ist bei einem Bemessungsgrundwasserstand von 84,37 m NHN ein Sickerraum unterhalb der Rigolen von 1,27 m vorhanden.

Bei diesem aus den Gleisbereichen gesammelt abfließenden und in das Grundwasser eingeleiteten Niederschlagswasser handelt es sich um Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Ziffer 2 WHG.

Insofern waren 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 zur 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, hier insbesondere DWA-A 138-1.

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: Rigolenversickerung) entspricht den Vorgaben des § 55 Abs. 2 WHG. Danach soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt 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 Rigolenversickerung, wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabenträgerin 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 der Vorhabenträgerin 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.

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 bezogene Verschlechterungsverbot und Zielerreichungsgebot (§ 47 WHG) der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Eine entsprechende Stellungnahme zur Wasserrahmenrichtlinie wurde vorgelegt und geprüft, dem Ergebnis wird zugestimmt.

Es wird explizit darauf hingewiesen, dass die Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln zur chemischen Vegetationskontrolle nur nach Einholung einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung nach § 12 Abs. 2 PflSchG zulässig ist.

Vor dem Hintergrund, dass aktuell keine gesicherten Erkenntnisse über Frachten und Konzentrationen von Schadstoffen im Abwasser von Bahnanlagen vorliegen, wird die wasserrechtliche Erlaubnis mit einer zeitlichen Befristung von zehn Jahren erteilt. Innerhalb dieses Zeitraums werden Ergebnisse aus Studien und Monitoringverfahren erwartet, die ggf. eine Neuerteilung der Erlaubnis notwendig machen. Die zeitliche Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis erfolgt auf Grundlage des § 36 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG in Verbindung mit § 13 Abs. 1 WHG. Sie dient dem Zweck der Sicherung einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung im Sinne des § 6 WHG und dazu, den Anforderungen an die Gewässergüte und die Gewässerökologie in hinreichendem Maße Rechnung tragen zu können.

2.

Laut Antragsunterlagen sollen 21 Oberleitungsmaste mittels Rammgründungen (Rammrohr aus Stahl) bzw. Ortbetonfundamente (Stahlbeton) neu gegründet werden. Die Gründungstiefe beträgt 4,5 bzw. 3 m. Bei einem Bemessungsgrundwasserstand von 84,37 m NHN binden diese somit dauerhaft in das Grundwasser ein. Die Gründungen sind nur punktuell und weisen einen Abstand von 45 bis 73 m zueinander auf.

Weiterhin soll eine Lärmschutzwand im Bereich der Strecke 3525, km 14,750 bis 14,980 mittels Bohrpfählen (Stahlbeton) gegründet werden. Die 4,5 m langen Bohrpfähle (Durchmesser 0,75 m) binden dauerhaft in das Grundwasser ein. Die Gründung erfolgt punktuell im Abstand von 5 m bzw. 4,25 m.

Gemäß Antragsunterlagen beträgt der Abstand zwischen den Oberleitungsmastgründungen 45 bis 73 m und der Abstand zwischen den Lärmschutzwandgründungen 4,25 m. Somit können die nur punktuellen Gründungen von dem Grundwasser umflossen werden. Die Gründungen führen zu keinem Grundwasseraufstau bzw. Auswirkungen auf die Grundwasserfließrichtung. Stofflich ist ebenfalls mit keinen schädlichen Gewässerveränderungen zu rechnen, da durch die o.g. Nebenbestimmungen sichergestellt ist, dass mit gewässerverträglichen Materialien gearbeitet wird.

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.4.2.2 Die unter A.4.1 aufgeführten Nebenbestimmungen begründen sich wie folgt:
Gewässerbenutzung und Betrieb der Abwasseranlage**

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.4.2.3 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 berechtigt, 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 oberirdischen 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 Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen und zur Schadensminderung zu treffen.
8. Der Einbau schädlich belasteter Bodenmaterialien würde aufgrund der hohen Durchlässigkeiten 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).
9. Die Nebenbestimmung dient der Einhaltung einer ausreichenden Reinigung des Niederschlagswassers und beruht auf Abschnitt 5.2.1 des DWA-Arbeitsblattes A 138-1.

B.4.2.4 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.

B.4.2.5 Vorsorgender Grundwasserschutz

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

B.4.2.6 Bohrungen/ Herstellung von Gründungspfählen im Grundwasser

1. Eine Erlaubnis für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser darf gem. § 48 Abs. 1 WHG nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist. Dies ist nur gewährleistet, wenn die grundwasserrelevanten Arbeiten von Unternehmen mit ausreichender Fachkunde durchgeführt werden.
2. Gem. DVGW-Arbeitsblatt W 115 setzt eine nachvollziehbare hydrogeologische Bewertung zunächst die Gewinnung von Gesteinsproben und eine aussagekräftige Schichtenbeschreibung voraus.
3. Gem. § 48 Abs. 1 WHG darf die Erlaubnis nur erteilt werden, wenn nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen sind. Dies betrifft sowohl quantitative (insb. Verursachen hydraulischer Kurzschlüsse) als auch qualitative Auswirkungen (Eintrag von Schadstoffen).
4. Der durch die Nebenbestimmung verbindliche Verweis auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik gewährleistet die Einhaltung des in § 48 Abs. 1 WHG normierten Besorgnisgrundsatzes.
5. Das im Zuge der Bohr- und Betonierarbeiten verdrängte Grundwasser ist zwangsläufig mit austretendem Beton verunreinigt und muss zur Vermeidung einer Gewässerverunreinigung bzw. eines Umweltschadens aufgefangen und entsorgt werden (§ 5 WHG, § 5 USchadG).

6. Es handelt sich nicht um eine belastende Nebenbestimmung, sondern nur um einen Hinweis auf das ohnehin geltende Abfallrecht.

B.4.2.7 Hinweise

1. Der Hinweis dient der Klarstellung, dass die einfache Erlaubnis – anders als die gehobene Erlaubnis oder die Bewilligung – keine privatrechtsgestaltende Wirkung entfaltet (siehe §§ 14, 16 WHG).
4. Der Hinweis beruht auf § 8 Abs. 4 WHG.

B.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

B.4.3.1 Naturschutzrechtlicher Eingriff

Den Belangen der Landschaftspflege, sowie des Natur- und Artenschutzes wird entsprochen.

Die naturschutzrechtliche Zulassung war, im Benehmen mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt zu erteilen. Das hier genehmigte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG dar.

Schutzgebiete sind von diesem baulichen Eingriff nicht betroffen. Jedoch werden Biotope im Sinne der Bundeskompensationsverordnung, die kompensiert werden müssen, genutzt. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird der Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf laut Landespflegerischen Begleitplan von 32.475 Wertpunkten (WP). Für die Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe werden folgende Maßnahmen ergriffen:

1. Wiederherstellung frischer bis nasser Ruderalstandorte und Kleingartenanlage, Grabeland, Gärten und private Grünflächen, strukturarm
Nach Abschluss der Bautätigkeit wird der ursprüngliche Zustand des Ruderalstandortes und der Gartenanlage wiederhergestellt. Dabei wird die Arbeitsfläche geräumt und der genutzte Schotter und Geotextile entfernt. Danach folgt eine Bodenlockerung und für die Ruderalfläche eine Vegetationsentwicklung durch Sukzession mit extensiver Pflege. Die Gartenanlage wird im Sinne des Bewirtschafters wiederhergestellt.

2. Neupflanzung von Hecken mit überwiegend autochthonen Arten (junger Ausprägung)

Zuerst erfolgt eine Initialansaat durch eine geeignete autochthone Saatgutmischung. Danach die Anpflanzung bzw. Ersatzpflanzungen mit standortgerechter heimischer Strauchgehölze (Schlehe, Gewöhnlicher Schneeball, Hartriegel, Vogelkirsche, Hasel, etc.). Ein Drittel der Heckenpflanzen wird jeweils im Abstand von 20 bis 30 Metern zwischen 01.10. und 28.02. auf den Stock setzen.

3. Neupflanzung von Baumreihen/Baumgruppen aus überwiegend autochthonen Arten (Junger Ausprägung)

Auch hier erfolgt eine als erster Schritt eine Initialansaat durch geeignete autochthone Saatgutmischung in Kombination mit der Anpflanzung von heimischen, standortgerechten Einzelbäume 2. Ordnung (Hochstämme). Die RIL 882 wird hierbei berücksichtigt.

4. Ökokontomaßnahme „Ried und Sand“

Hierbei werden bestehende Ackerstandorte und intensiv genutzte Wiesen in extensives Grünland, Röhrichte oder Gewässer umgewandelt. Vorhandene Drainagen werden stillgelegt und Grabensysteme umgebaut. Alles zum Zweck mehr Wasser in der Fläche zu halten und den Niedermoorcharakter zu erhalten oder wiederherzustellen.

Aufgrund der im Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen und umzusetzenden Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen wird der naturschutzrechtliche Eingriff gemäß § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG innerhalb der Konzentrationswirkung zugelassen.

Die mit Nebenbestimmung A.4.2 aufgeführte Übermittlung digitaler Daten dient der gemäß § 52 Abs. 3 HeNatG i. V. m. § 4 KV erforderlichen Übernahme von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in das landesweite Naturschutzinformationssystem (NATUREG). Die Fristsetzung lehnt sich an § 2 Abs. 8 KV an. Mindestinhalte sowie Datenformate ergeben sich aus der gemäß § 7 Abs. 1 Satz 3 KV verbindlich einzuhaltenden „Hessischen Anweisung für die Naturschutzdatenhaltung (HAND)“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 11. September 2023. Die

Vorgaben zur Datenabgabegewährleisten die vollständige und korrekte Übernahme der Daten in NATUREG und vereinfachen die Datenprüfung.

B.4.4 Artenschutz

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 Umweltfachliche Bauüberwachung

Die unter Punkt A.4.3 verfügte Einsetzung einer umweltfachlichen Bauüberwachung hat ihren Grund in den naturschutz- bzw. artenschutzrechtlich berührten Belangen, die antragsgegenständlich waren. Beim Bau von Bahnanlagen werden zum Schutz der Umwelt regelmäßig Schutz-, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen festgesetzt, die bei ordnungsgemäßer Durchführung Schäden von der belebten sowie unbelebten Umwelt abwehren sollen.

Angesicht der Größe des Projektes und der Vielzahl der betroffenen naturschutzfachlichen Belange sowie der Lage des Vorhabens im Ballungsraum wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung erforderlich. Nur auf diese Weise kann eine Bauabwicklung unter Einhaltung der naturschutzrechtlichen Auflagen gewährleistet werden. Die Umweltfachliche Bauüberwachung ermöglicht es, aufgrund ihres Fachwissens auftretende Probleme schnell zu erkennen und durch kurzfristige Abstimmung mit der Naturschutzbehörde zeitnah zu lösen.

B.4.6 Immissionsschutz

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

Durch die in diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen (vgl. Punkt A.4.4) und durch die Zusagen der Vorhabenträgerin, u.a. zum Lärmschutz (vgl. Punkt A.5) ist

sichergestellt, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Immissionen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Das Umfeld des Vorhabenbereichs und die Art der baulichen Nutzung wurden den vorliegenden rechtskräftigen Bebauungsplänen sowie dem Regionalen Flächennutzungsplan entnommen. Im direkten Umfeld der Baumaßnahmen befinden sich nordöstlich in einem Allgemeinen Wohngebiet reine Wohngebäude und im südöstlich angrenzendem Gewerbegebiet werden die Gebäude als Büro- und Wohngebäude genutzt. Unmittelbar an der Bahnstrecke 3525, ca. zwischen Bahn-km 14,78 und 14,96 befindet sich eine Kleingartenanlage.

B.4.6.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens war über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelastungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens nicht nur im Hinblick auf das fertig gestellte Vorhaben erfolgt, sondern auch dessen Herstellung umfasst. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG waren im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen des Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich waren.

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

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 09.09.1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG fort gilt, konkretisiert. Die AVV-Baulärm legt außerdem – ausgehend von dem vom Normgeber für erforderlich gehaltenen Schutzniveau – differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeitraum bestimmte Immissionsrichtwerte (vgl. Ziffer 3.1.1 der AVV) fest. Bei Einhaltung dieser Immissionswerte kann von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden.

Von den Werten der Ziffer 3.1.1 der AVV sind im Einzelfall Abweichungen denkbar, etwa wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall wegen einer bereits vorhandenen Lärmvorbelastung ausnahmsweise als geringer anzusehen ist, als es in den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm zum Ausdruck kommt.

B.4.6.1.1 Schalltechnische Untersuchung

Die aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen wurden im Rahmen der „Schalltechnischen Untersuchung des Baubetriebs“ (Unterlage 15.4) untersucht. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen zeigen, dass bei den Gleisbauarbeiten sowie der Gründung der Lärmschutzwand Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nicht auszuschließen sind.

Bei den Gleisbauarbeiten werden an drei Grundstücken (Mittelgewann 2, 10 und 11) Lärmimmissionen errechnet, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags überschreiten. An 12 Gebäuden (An der Kreuzlache 12, Am Schindberg 17-21, Mittelgewann 1-5, 2, 10, 11, 13-15, 17-19, 21, 23, Im Forst 10 u. 12) wurden zum Nachtzeitraum Lärmimmissionen errechnet, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) überschreiten. Bei den aufgeführten Gebäuden handelt es sich um gewerblich genutzte Gebäude.

Bei der Gründung der Lärmschutzwand wird bei einem Gebäude (im Mittelgewann 2) die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und bei drei Gebäuden (An der Kreuzlache 12, Mittelgewann 1-5, 2) die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) nachts überschritten. In der Kleingartenanlage kommt es bei der Gründung der Lärmschutzwand ebenfalls zu Richtwertüberschreitungen.

Die Vorhabenträgerin hat sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter der Abschnitt 8.1 verpflichtet, diverse Maßnahmen umzusetzen, um den Beeinträchtigung durch Baulärm zu begegnen. Insbesondere wurde bei Beurteilungspegel ab 70 dB(A) tags bzw. 60dB(A) nachts die Zurverfügungstellung von Ersatzwohnraum zugesagt. Ferner wurde zugesagt, zur Vermeidung unnötiger Lärmemissionen verbindliche vertragliche Regelungen in die Bauverträge aufnehmen. Hierzu zählt z.B. auch das regelmäßige Abstellen der Motoren von Maschinen und Fahrzeugen in Leerlaufphasen. Auch wurde zugesagt, die Betroffenen rechtzeitig über die Art und Dauer lärmintensiver Bauarbeiten zu informieren und einen Ansprechpartner für

Beschwerdeanliegen zu benennen (vgl. Erläuterungsbericht- Unterlage 1, Abschnitt 8.1).

B.4.6.1.2 Allgemeine Regelungen

Über die getätigten Zusagen hinaus, war die Vorhabenträgerin ausdrücklich zur Beachtung der AVV Baulärm zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm zu verpflichten.

Die genauen Arbeitsabläufe und -zeiten der in den einzelnen Bauabschnitten zum Einsatz kommenden Baumaschinen sowie die Umsetzbarkeit geeigneter Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm konkretisiert sich erst nach Ausschreibung der Bauleistungen und deren Vergabe. Erst ab diesem Zeitpunkt sind alle Randbedingungen bekannt und der Bauablaufplan so konkretisiert, dass eine eingehende Prüfung der Umsetzbarkeit ggf. erforderlicher Schallschutzmaßnahmen sowie deren Dimensionierung (z. B. Standorte und geometrische Abmessungen mobiler Abschirmungen) und Ermittlung ihrer schalltechnischen Wirksamkeit möglich wird. Das vorgesehene Schallschutzkonzept ist daher fortzuschreiben und bei Konkretisierung der einzelnen Baumaßnahmen dahingehend zu überprüfen, durch welche Schutzmaßnahmen eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann.

Darüber hinaus war die Vorhabenträgerin zu verpflichten weitere Maßnahmen zu ergreifen, um ihrer Minderungspflicht nach § 22 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) nachzukommen:

B.4.6.1.3 Arbeiten zur Nachtzeit und an Sonn-/ Feiertagen

Auf Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeiten kann nicht gänzlich verzichtet werden, da es ohne Nacharbeiten unter anderem zu einer erheblichen Verlängerung der Bauzeit käme.

Den Belangen der Betroffenen wird durch die Auflage und die Zusagen der Vorhabenträgerin, Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen in gebotenem Umfang Rechnung getragen. Durch die Auflage unter A.4.4.1.1 wird sichergestellt, dass sich die Betroffenen auf die nächtlichen Bauarbeiten einstellen können.

B.4.6.1.4 Aktive, lärmindernde Schallschutzmaßnahmen

Über die getätigten Zusagen hinaus, war die Vorhabenträgerin nach § 74 Abs. 2 S.2 VwVfG insbesondere zu verpflichten, die Umsetzbarkeit und Wirksamkeit weiterer aktiver, lärmindernder Schallschutzmaßnahmen zu überprüfen.

Im Rahmen der „Schalltechnischen Untersuchung des Baubetriebs“ (Unterlage 15.4) wurde der Einsatz von aktiven Schallschutzmaßnahmen wie etwa Schallschürzen, Kapselungen von Baumaschinen, Schallschirmen, Schallschutzzelten sowie Einhausungen in Betracht gezogen. Auch wenn der Einsatz stationärer Schallschirmen (Schallschutzwände, Systeme mit festen Schürzen und Abschirmplatten) während der Baustätigkeit u.a. mit einem zusätzlichen Flächenbedarf, zusätzlichen Geräuschimmissionen sowie mit deutlich höherem Zeitaufwand nicht praktikabel sind, so kommt der Einsatz leichter Systeme mit demontierbaren Gestellen oder Abschirmplatten in Betracht. Diese leichteren, mobilen Systeme können zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation führen (vgl. Anlage 2.4, V der AVV Baulärm). Insoweit war der Vorhabenträgerin aufzulegen, den Einsatz solcher Schallschutzwände im Rahmen der Fortschreibung des Schallschutzkonzeptes erneut zu überprüfen.

B.4.6.1.5 Entschädigungsleistungen

Von der Festsetzung einer Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG war abzusehen.

Nach Zusage und Anordnung aller verhältnismäßigen und mit dem Bauvorhaben vereinbarten Schutzauflagen verbleiben zwar nachteilige Wirkungen i.S. des § 74 Abs. 2 S.2 VwVfG, die über die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm hinausgehen.

Allerdings war bei der Bewertung der Ergebnisse der „Schalltechnischen Untersuchung des Baubetriebs“ (Unterlage 15.4) zu berücksichtigen, dass den untersuchten Arbeitsgängen das Worst-Case- Szenario zugrunde gelegt wurde.

Die in Abschnitt 8.1 der Untersuchung zu den baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen dargestellten Immissionspunkte zeigen einen Maximalwert für den jeweils untersuchten Arbeitsgang an. Es ist davon auszugehen, dass dieser Maximalwert an Immissionspunkten mit Richtwertüberschreitung nur an einzelnen Tagen erreicht wird. Für die Bauzeit ist ein Zeitraum von drei bis sechs Monaten vorgesehen. Die lärmintensiven Baumaßnahmen werden lediglich über kurze Abschnitte erledigt, so dass sich der Arbeitszeitraum auf einzelne Abschnitte

aufteilt, wodurch sich auch die Betroffenheiten auf geringe Abschnitte beschränkt. Der Zeitraum, in dem lärmintensive Arbeiten ausgeführt werden, ist überschaubar.

Auch wenn nachteilige Wirkungen i.S. des § 74 Abs. 2 S.2 VwVfG verbleiben, die über die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm hinausgehen, wird von den vom Baulärm Betroffenen kein unzumutbares, die Sozialbindung des Eigentums übersteigende Belastung (Sonderopfer) auferlegt. Kein Nachbar kann ein Bauwerk errichten, umbauen oder auch Instand halten, ohne dass dabei Lärm verursacht wird.

Auch wirkt die Nachbarschaft zu einer bestehenden Eisenbahnanlage schutzmindernd, da nach allgemeiner Lebenserfahrung Anwohner mit der Durchführung von Bauarbeiten an einer bestehenden Eisenbahnstrecke immer rechnen müssen.

Eine andere Beurteilung ergibt sich auch nicht im Hinblick auf die Richtwertüberschreitungen in der Kleingartenanlage (Außenwohnbereich), die bei der Gründung der Lärmschutzwand entstehen. Die Arbeiten führen zu keiner unzumutbaren Beeinträchtigung der Kleingartenanlage, die die Festsetzung einer Entschädigung rechtfertigen würden. Die einzelnen Stützen der geplanten Lärmschutzwand können erfahrungsgemäß in weniger als zwei Stunden gegründet werden. Die gesamten, lärmintensiven Gründungsarbeiten beschränken sich daher auf maximal eine Woche (vgl. Unterlage 15.4- Schalltechnischen Untersuchung des Baubetriebs, S. 23). Für die Dauer von einer Woche ist die eingeschränkte Nutzung eines Kleingartens annehmbar. Nicht jede Verschlechterung der Lärmsituation, die als lästig empfunden wird, nötigt zu Kompensationsmaßnahmen und Festsetzung von Entschädigungsleistungen.

Insgesamt entstehen durch das Planvorhaben keine unzumutbaren Beeinträchtigungen. Die Gebäudenutzung zum Wohnen, Arbeiten und die Nutzung der Außenwohnbereiche bleibt trotz Verwirklichung des Vorhabens grundsätzlich möglich. Unzumutbare Einschränkungen entstehen insbesondere nicht zur Nachtzeit, da dem Entstehen eines unzumutbar großen Schlafdefizits durch die zugesagte Bereitstellung von Ersatzwohnraum sowie durch die festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.4.4.1 entgegengewirkt wird.

B.4.6.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Schallschutzkonzept sowie die Festsetzungen zum passiven Schallschutz stellen sicher, dass durch das Vorhaben keine schädlichen

Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche aus dem Schienenverkehr hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Den gesetzlichen Rahmen für Schallschutzmaßnahmen bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 - 43 BImSchG sowie die aufgrund des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV).

Danach ist beim Bau oder der wesentlichen Änderungen von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG). Wann eine Änderung von Eisenbahnen wesentlich ist, lässt sich nach den Kriterien des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV beurteilen. Das hier antragsgegenständliche Vorhaben hat die bauliche Erweiterung des bestehenden Schienenweges durch die Verlängerung des Gleises 511 mit Durchbindung der Gleise 649 und 650 zu Gegenstand. Hierdurch wird eine parallele Fahrmöglichkeit geschaffen, so dass aus immissionsschutzrechtlicher Sicht eine wesentliche Änderung des Schienenweges im vorgenannten Sinne gegeben ist und die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV einzuhalten sind. Bei Überschreitung der Grenzwerte besteht Anspruch auf Schallschutz. Die Höhe der einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte ist abhängig vom jeweiligen Beurteilungszeitraum (Tag: 6 Uhr bis 22 Uhr bzw. Nacht: 22 Uhr bis 6 Uhr) und von der Art der baulichen Nutzung der Siedlungsflächen und baulichen Anlagen (vgl. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV; vgl. oben). Zur Beurteilung der schädlichen Einwirkungen aus dem Eisenbahnbetrieb, die durch das Vorhaben hervorgerufen werden, ist durch einen anerkannten schalltechnischen Sachverständigen eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 15.3) durchgeführt worden.

Die Vorhabenträgerin hat den Planunterlagen eine weitere schalltechnische Untersuchung (Unterlage 15.2) zur Information beigefügt. Im Rahmen der Unterlage 15.2 erfolgte die Berechnung der Beurteilungspegel nach den Vorgaben der Schall 03 1990. Diese schalltechnische Begutachtung wurde von der Planfeststellungsbehörde nicht berücksichtigt, da die auf der Grundlage der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) – Schall 03 1990 – berechneten Beurteilungspegel zum Zeitpunkt des Antrags (01.02.2024), der Bekanntmachung (28.06.2024 bis einschließlich 29.07.2024) und des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses veraltet waren.

In der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 15.3) wurden die Auswirkungen durch Lärm auf die schützenswerten Gebäude der umliegenden Umgebung bewertet. Für die in der schalltechnischen Untersuchung benannten Immissionsorte wurde der Beurteilungspegel der Schienenverkehrsgeräusche im Prognose-Planfall den einschlägigen Immissionsgrenzwerten gegenübergestellt. Für alle Immissionsorte, an denen mindestens ein Immissionsgrenzwert überschritten ist, besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 15.3) ist festgestellt worden, dass am Tag in der unmittelbar an die Bahnanlage angrenzende Kleingartenanlage hohe Pegelüberschreitungen zu erwarten sind. In der Nacht werden ferner Richtwertüberschreitungen an den Gebäuden Am Schindbberg 17-21 ermittelt. Im Mittelgewann 11 und 15 wurden sowohl am Tag wie auch in der Nacht Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ermittelt. Näheres dazu ist der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 15.3) zu entnehmen.

Die Vorhabenträgerin hat die Anwendung von aktivem Schallschutz sowie den Umfang der zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen im Sinne eines ausgewogenen Schallschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG geprüft.

B.4.6.2.1 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Aktive Schallschutzmaßnahmen umfassen Vorkehrungen an einem Verkehrsweg, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emission) und auf seinem Ausbreitungsweg führen. Die Vorhabenträgerin hat als aktive Schallschutzmaßnahme das Besonders überwachte Gleis (BüG), Schienenstegdämpfer (SSD) und Schallschutzwände hinsichtlich ihrer Verminderung der Beurteilungspegel überprüft.

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

In die vorzunehmende Kosten-Nutzen-Analyse ist dabei als Kenngröße insbesondere das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante (nur aktive Maßnahmen) zur

Zahl der insgesamt gelösten Schutzfälle einzustellen. Schutzfälle stellen die Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen nachts dar.

Dabei ist das Verhältnis „Kosten pro gelöster Schutzfall“ zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit einer Schallschutzvariante nicht das alleinige Kriterium. Vielmehr bleibt die Festlegung des Schallschutzkonzeptes eine Einzelfallentscheidung und es ist erforderlich, dass das Lärmschutzkonzept „bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt“. Zu den Kriterien gehören u.a. auch der Anteil an den Gesamtbaukosten sowie städtebauliche Belange. Das vorgelegte Schallschutzkonzept ist geeignet, schädliche Umwelteinwirkungen zu mindern und zu vermeiden. Hierbei wurde berücksichtigt, dass die Kosten der aktiven Maßnahmen nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

B.4.6.2.1.1 Besonders überwachtetes Gleis (BüG)

Im Rahmen des BüG werden die Gleise in regelmäßigen Abständen auf eventuelle Schallpegelzunahmen überprüft und gegebenenfalls geschliffen. Durch das regelmäßige Schleifverfahren wird eine dauerhafte Lärminderung erreicht. Die in den letzten Jahren gewonnenen Erfahrungen bei der Anwendung des BüG-Verfahrens haben jedoch gezeigt, dass unter Beachtung schalltechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte auf einen Einsatz des BüG in folgenden Fällen verzichtet werden sollte:

- auf kurzen Streckenabschnitten (Länge kleiner als 300 m),
- bei mehrgleisigen Bahnanlagen auf den Gleisen, die einen vernachlässigbaren Beitrag zum Gesamtemissionspegel liefern,
- in Bahnhofsbereichen,
- auf Streckenabschnitten mit Weichenstraßen,
- auf Streckenabschnitten mit Kurvenradien < 500 m sowie
- auf Bahnübergängen.

Im vorliegenden Fall befindet sich die Gleiserweiterung innerhalb eines Bereichs in dem sowohl mehrerer Gleise und Weichen vorhanden sind. Auch sind Kurvenradien von weniger 500 m vorhanden und die Streckengeschwindigkeit ist auf 40 km/h begrenzt.

Die Vorhabenträgerin hat vor diesem Hintergrund zu Recht von der Verwendung des BüG abgesehen.

B.4.6.2.1.2 Schienenstegdämpfer (SSD)

SSD werden am Schienensteg angebracht und dämpfen dort die Schwingungen der Schiene, so dass der abgestrahlte Luftschall minimiert wird.

Die Vorhabenträgerin hat vorliegend festgestellt, dass der Einbau von SSD im vorliegenden Fall zwar nicht an einer Einbaubeschränkung scheitert, allerdings wird im Bereich der Kleingartenanlage nur eine Pegelminderung von 1 dB(A) erreicht, sodass sich keiner der ermittelten Schutzfälle durch den Einbau von SSD lösen ließe. Im Bereich der betroffenen Gebäude im Gewerbegebiet ließe sich ein Schutzfall am Tag durch die Verwendung der SSD lösen.

Die Überprüfung des Einsatzes von SSD hat demnach gezeigt, dass diese in schalltechnischer Sicht aufgrund der besonderen Gegebenheiten dieses Vorhaben wenig wirksam sind. Durch die Verwendung von Schallschutzwänden lässt sich ein Vollschutz erreichen (vgl. unten). Das Absehen von SSD war im Hinblick auf die Kosten-Nutzen-Analyse nicht zu beanstanden.

B.4.6.2.1.3 Lärmschutzwand/ passive Schallschutzmaßnahmen

Im Ergebnis dieser Prüfung ist als aktive Schallschutzmaßnahme die Errichtung einer Schallschutzwand entlang der Kleingartenanlage zwischen km 14,750 bis 14,980 mit einer Länge von ca. 230 m und einer Höhe von 3,50 über Schienenoberkante vorgesehen.

Grundsätzlich gilt der Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen nach § 41 Abs. 2 BImSchG, wobei jedoch auch der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten ist. Soweit sich der Aufwand für eine Schallschutzmaßnahme zur Lösung sämtlicher Schutzfälle als unverhältnismäßig erweist, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.

Die Vorhabenträgerin hat in der „Variantenbetrachtung Kleingartenanlage“ rechts der Strecke 3525 im Bereich des neuen Gleises [Bereich von Bahn-km 14,767 bis Bahn-km 14,937 und Bahn-km 14,937 bis Bahn-km 14,967] die Verbesserung der Lärmsituation bei einer Wandhöhe von 3,0 m, 2,5 m und 2,0 m mit Längen von 170m und 30m im Verhältnis zu den Kosten des Schallschutzes untersucht. Durch die vorgesehene 3,5 m hohe Schallschutzwand verbleiben im Bereich der

Kleingartenanlage keine Grenzwertüberschreitungen, so dass ein Vollschutz mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen erreicht werden kann.

B.4.6.2.2 Passive Schallschutzmaßnahmen

Im Bereich des Gewerbegebiets hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der „Variantenbetrachtung Gewerbegebiet“ rechts der Strecke 3525 im Bereich des neuen Gleises [Bereich von Bahn-km 15,098 bis Bahn-km 15,258] ebenfalls verschiedene Wandhöhen von 10 m, 7 m, 5 m und 3 m betrachtet.

Die Variantenbetrachtung zeigte, dass eine Reduktion der Wandhöhe auf Grund der Höhe der Gebäude und der darin vor allem in den Obergeschossen vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen nicht zielführend ist. Bei einer Wandhöhe von 5 m können von 19 zu lösenden Schutzfällen nur 10 gelöst werden, für die verbleibenden 9 Schutzfälle besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. Bei einer Wandhöhe von 3 m blieben gerade zur Nachtzeit alle Schutzfälle ungelöst. Ein Vollschutz wäre nur bei Aufstellung einer bis zu 10,5 m hohen Lärmschutzwand zu realisieren.

Aus diesem Grund hat die Vorhabenträgerin auf die Realisierung einer Lärmschutzwand im Bereich des Gewerbebetriebs verzichtet und die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen als Vorzugsvariante zugesagt. Dies betrifft die Objekte „Am Schindberg 17 – 21“, „Im Mittelgewann 11“ und „Im Mittelgewann 15“.

Dies war nicht zu beanstanden. Die Aufstellung einer bis zu 10,5 m hohen Lärmschutzwand wäre konstruktiv und statisch nicht umsetzbar. Bei einer konstruktiv und statisch umsetzbaren Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5 m entstünden Kosten von ca. 90.000 €. Von 19 zu lösenden Schutzfällen könnten gerade einmal 10 Schutzfälle bei einer Wandhöhe von 5 m gelöst werden. Die Kosten für den aktiven Schallschutz stehen außer Verhältnis zu den zu lösenden Schallschutzfällen und den Kosten der passiven Schallschutzmaßnahmen.

Bei Anwendung der passiven Schallschutzmaßnahmen entstehen pro Schutzfall Kosten von ca. 3.000 €. Bei den insgesamt 19 zu lösenden Schutzfällen würden sich Kosten von ca. 57.000 € ergeben.

B.4.6.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Aus dem Baubetrieb, etwa durch den Einsatz von Baumaschinen und Baugeräten, resultieren Erschütterungen. Diese können sich einerseits auf Menschen in Gebäuden und andererseits auf bauliche Anlagen auswirken.

Für Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden werden orientierend das Beurteilungsverfahren und die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 herangezogen. Die Anhaltswerte, deren Beurteilung in drei Stufen erfolgt, richten sich dabei nach der Anzahl von Tagen, an denen Erschütterungseinwirkungen stattfinden.

Erschütterungseinwirkungen auf baulichen Anlagen beurteilen sich nach der DIN 4150 Teil 3. Hierin finden sich Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswerts von Gebäuden nicht zu erwarten sind.

Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauzeit sind regelmäßig lokal begrenzt und vorübergehender Natur und daher entschädigungslos hinzunehmen, soweit sie den üblichen Umfang nicht übersteigen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, bei Herstellung der Oberleitungsmasten erschütterungsarme Vibrationsgeräte einzusetzen, die nur geringe Schwingungen erzeugen und Beeinträchtigungen des Umfelds vermeiden. Zur Herstellung der Schallschutzwände werden vergleichbare Verfahren verwendet. Beeinträchtigungen der Anlieger werden so ausgeschlossen.

Dies gilt auch für die Verdichtungsarbeiten im Neubaubereich des Gleisbettes, für die verfahrensübliche Verdichterplatten und Walzen mit Vibration eingesetzt werden.

Auch die Stopfleistungen der Gleise verursachen keine Beeinträchtigungen durch Erschütterungen (vgl. Unterlage 1- Erläuterungsbericht, Abschnitt 8.1).

Die unter A.4.4.3 festgesetzten Nebenbestimmungen dienen dem Schutz der Anwohner vor unzumutbaren und der Bauwerke vor schädlichen Einwirkungen aus baubedingten Erschütterungen.

Die Vorhabenträgerin hat im Vorfeld der Maßnahme keine erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt.

Insoweit war die Vorhabenträgerin zur Durchführung von Beweissicherungen zum statischen Zustand aller Gebäude, die sich einem zuvor durch Prognoserechnung festzulegenden Korridor auf der Seite der baulichen Veränderung vom äußeren Gleis 521 befinden, zu verpflichten. Diese Festsetzung beruht einerseits darauf, dass sich der konkrete Bauablauf und die jeweils zum Einsatz kommenden Maschinen vorab nicht bis ins Detail bestimmen lassen und infolgedessen eine abschließende Beurteilung aller Erschütterungseinwirkungen nicht möglich ist. Andererseits haben im Falle von erschütterungsbedingten Schäden an Gebäuden die Betroffenen den entsprechenden Nachweis zu erbringen, was im Nachhinein äußerst schwierig sein

dürfte. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin neben der Zusage erschütterungsarme Baumaschinen einzusetzen keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der Betroffenen vorgesehen. Es ist Ihr zuzumuten, diese Maßnahmen auch für die übrigen Betroffenen zu ergreifen. Die Verpflichtung der Vorhabenträgerin, eintretende Schäden auszugleichen, besteht selbstredend.

Wegen der Nähe zur Wohnbebauung und der Dauer der Baumaßnahme insgesamt wird eine umfassende Betreuung durch den Immissionsschutzbeauftragten für erforderlich erachtet. Dieser hat insbesondere die Bauarbeiten erschütterungstechnisch zu überwachen und ggf. Minderungsmaßnahmen zu treffen, die Anwohner zu informieren und als Ansprechpartner zu fungieren.

B.4.6.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Erschütterungsimmissionen bestehen aus fühlbaren, mechanischen Schwingungen und hörbarem sekundärem Luftschall, der durch die Schallabstrahlung schwingender Raumbegrenzungsflächen entsteht.

Beim Betrieb von schienengebundenen Fahrzeugen kommt es in dem Kontaktbereich zwischen Rad und Schiene zu Schwingungsanregungen, die auf Wechselwirkungen zwischen dem Schienenverkehr, dem Schienenweg und dem Oberbau beruhen. Diese Schwingungen können über das Erdreich auch auf nahestehende Gebäude übertragen werden, die ihrerseits zu geringen Schwingungen angeregt werden, was zwar nicht zu Gebäudeschäden, jedoch zu Beeinträchtigungen des Wohlbefindens von Menschen in diesen Gebäuden führen kann.

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen wegen Erschütterungen richten sich mangels spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Wann dies der Fall ist, wird in § 74 Abs. 2 VwVfG allerdings nicht näher ausgeführt.

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen ist deshalb auf die allgemeinen Grundsätze des Immissionsschutzrechts zurückzugreifen.

Erschütterungsimmissionen können je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG darstellen, indem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Maßgeblich für den Erschütterungsschutz ist die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort; diese

richtet sich nach der Art des Gebietes, in dem das Grundstück liegt, und den weiteren tatsächlichen Verhältnissen. Bei dieser Bewertung ist der technisch-wissenschaftliche Sachverstand, der insbesondere in technischen Regelwerken zum Ausdruck kommt, heranzuziehen. Die hier einschlägige DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) enthält Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen durch den Schienenverkehr. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass es sich hierbei um keine absoluten Grenzwerte handelt und dass auch bei deren Überschreitung – anders als bei gesetzlich normierten Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Insbesondere aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme können besondere Duldungspflichten herrühren, so dass sich Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen bisherigen Vorbelastung halten, als zumutbar darstellen, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen.

Dies zugrunde gelegt, kann Erschütterungsschutz nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt.

Die DIN 4150 Teil 2 differenziert zwischen Neu- und Ausbaustrecken der Eisenbahn. Für neu zu bauende Strecken gelten die Anhaltswerte Au und Ar nach Tabelle 1 Ziffer 6.5.3.4.a) der DIN 4150 Teil 2. Als „neu“ im Sinne dieser Norm wird eine Strecke jedoch nur dann angesehen, wenn ihre Trasse so weit von bestehenden Trassen entfernt verläuft, dass die Erschütterungseinwirkungen bestehender Trassen für die Beurteilung vernachlässigbar sind. Der im Zusammenhang mit diesem Vorhaben betroffene Streckenabschnitt der Strecke 3525 ist nicht als „neu“ in diesem Sinne einzuordnen, so dass an allen Gebäuden von einer entsprechenden Vorbelastung auszugehen ist. Deswegen orientiert sich die Planfeststellungsbehörde an den Ausführungen der DIN 4150 Teil 2 zu bestehenden Schienenwegen in Ziffer 6.5.3.4.c).

Die Grenze der Zumutbarkeit kann danach nur im Einzelfall festgestellt werden. Dabei sind u.a. verschiedene Beurteilungskriterien zu berücksichtigen:

- Historische Entwicklung der Belastungssituation,
- die Duldungspflichten nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme,
- Höhe und Häufigkeit der Anhaltswertüberschreitungen.

Daraus folgt für das gegenständliche Vorhaben:

Von der bereits seit langem bestehenden Bahnstrecke 3525 des Knoten Mainz-Bischofsheim im Bereich des Rangierbahnhofs (Rbf) geht eine Erschütterungsvorbelastung aus, welche die Nachbarschaft zu dulden hat.

Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme ergeben sich besondere Duldungspflichten, so dass sich Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen bisherigen Vorbelastung halten, als zumutbar darstellen, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen. Erschütterungsschutz kann nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch das Planvorhaben in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt.

Eine erhebliche Erhöhung der Vorbelastung ist bei einer Verstärkung von mehr als 25% gegenüber dem Bestand anzunehmen. Das entspricht dem Ergebnis fachtechnischer Untersuchungsberichte zu verschiedenen Forschungsvorhaben und im Übrigen auch der gefestigten Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörde.

Den Planunterlagen wurde keine erschütterungstechnische Untersuchung beigelegt, sodass zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses unklar ist, ob sich bei Inbetriebnahme des zusätzlichen Gleises Konflikte aufgrund von Erschütterungen ergeben. Die Vorhabenträgerin war daher zu verpflichten, innerhalb von sechs Monaten nach Inbetriebnahme die Erschütterungsbelastung des vorhandenen Schienenweges im Prognose-Nullfall (d. h. ohne Berücksichtigung des Gleisneubaus) zu ermitteln und mit dem Prognose-Planfall (d. h. mit Berücksichtigung des Gleisneubaus) zu vergleichen.

Der Zeitraum für die Kontrollmessungen ist auf die Zeit ab dem sechsten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach Inbetriebnahme der neuen Gleisverbindung festgelegt worden, weil frühestens nach fünf Monaten ab Inbetriebnahme Unter- und Oberbau der Strecke hinreichend verfestigt sind, so dass erst ab diesem Zeitpunkt eine sichere Aussage über die tatsächliche Belastung möglich ist.

Die Vorhabenträgerin hat eine Beurteilung der neuen Erschütterungseinwirkungen unter Verkehrsbetrieb aufzustellen, die unter Berücksichtigung der DIN 4150 Teil 2 erfolgt, und diese der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen.

Da sich im vorliegenden Fall geeignete Schutzmaßnahmen als untunlich oder mit dem Vorhaben als nicht vereinbar erweisen, steht den Betroffenen – sofern die Nachmessungen Überschreitungen der Beurteilungskriterien ergeben – eine angemessene Entschädigung in Geld als Surrogat für die nicht umgesetzten Schutzvorkehrungen zu.

B.4.6.5 Bauzeitliche Lichtimmissionen

Die in diesem Beschluss verfügte Auflage (vgl. A.4.4.5) dient dem Schutz der Anwohner und lichtempfindlichen Tieren vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lichtemissionen, vor allem während des besonders schutzwürdigen Nachtzeitraums. Die Baumaßnahmen finden teilweise in unmittelbarer Nähe zur Wohnraumnutzung statt und werden – was nicht zu vermeiden ist – in gewissem Umfang in Sperrzeiten, d.h. auch nachts ausgeführt. Um einen reibungslosen Betriebsablauf sicherstellen zu können, werden diverse Lichtanlagen zum Einsatz kommen müssen. Damit sind Beeinträchtigungen der Anwohner, aber auch der Tiere durch Lichtemissionen vorprogrammiert, sie lassen sich aber durch die der Vorhabenträgerin auferlegten Pflichten auf ein zumutbares Maß reduzieren.

B.4.6.6 Stoffliche Immissionen

Die der Vorhabenträgerin auferlegten Schutzvorkehrungen finden ihre Rechtfertigung in § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Hiernach hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Durch den Baustellenverkehr im Umfeld des Baufeldes und der Baustelleneinrichtungsflächen sowie entlang von Baustraßen ist mit erhöhten bauzeitlichen Staub- und Abgasemissionen zu rechnen. Die festgesetzte Nebenbestimmung ist geeignet, die Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Staub- und Abgasemissionen zu reduzieren und nachteilige Auswirkungen zu vermeiden bzw. auszugleichen.

Durch die Baumaßnahme werden Straßen und Wege betroffen. Die Pflicht der Vorhabenträgerin zur Reinigung dient der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit dieser Anlagen und der Verhinderung von Schäden.

B.4.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Amprion GmbH dargelegt, dass das Planvorhaben im Planungsraum des Rhein-Main-Link befindet. Beim Rhein-Main-Link handelt es sich um ein Netzausbauprojekt, das Windkraftstrom aus der Nordsee bis nach Süddeutschland bringen soll. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat für den Rhein-Main-Link einen Präferenzraum ermittelt, der sich mit den bestehenden Bahnanlagen und diesem Planvorhaben überschneidet.

Die Vorhabenträgerin und die Amprion GmbH haben sich im Hinblick auf die Überschneidungen der Projekträume am 04.12.2024 ausgetauscht. Im Rahmen des Abstimmungstermins konnte der von der BNetzA ausgewiesene Präferenzraum näher konkretisiert werden. Es wurde festgestellt, dass derzeit keine Schnittstelle zu diesem Planvorhaben besteht und dieses Planvorhaben wie der Rhein-Main-Link parallel beplant und ausgeführt werden. Die Amprion GmbH und die Vorhabenträgerin kamen ferner in ihrer Abstimmung überein, sich gegenseitig über die weitere Planung der Projekte auszutauschen.

Für eine Regelung durch die Planfeststellungsbehörde bestand insoweit keine Notwendigkeit.

B.4.8 Straßen, Wege und Zufahrten

B.4.8.1 Nebenbestimmungen Nr.1 bis 5

Teile des Planvorhabens (z.B. Standorte der Oberleitungsmasten) befindet sich in einer Entfernung von bis zu 100 Meter vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der BAB 60 entfernt und liegen damit in der 100 m Baubeschränkungszone nach § 9 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

Die Zustimmung nach Absatz 2 darf gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Die unter A.4.8 festgesetzten Nebenbestimmungen dienen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB 60. Ferner wird durch die Nebenbestimmungen sichergestellt, dass der weitere Bauablauf in Abstimmung mit der der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West, Außenstelle Wiesbaden als Straßenbaulastträgerin der Bundesautobahnen erfolgt. Eine gesonderte Abstimmung ist insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung, Entwässerung des Erdkörpers im Einwirkungsbereich der Autobahn sowie die Zufahrten, Rampen, Betriebswege, Bauwerke etc. im Bereich des Wiesbadener Kreuzes erforderlich.

B.4.8.2 Nebenbestimmungen Nr. 6

Im Bereich der Grundstückszufahrt auf das Gelände der DB AG an der Straße „An der Kreuzlache“ wird eine Baustelleneinrichtungsfläche benötigt (ca. 2130 m²). Im Bereich der Mittelgewann Straße / Am Schindberg wird eine kleine Baustelleneinrichtungsfläche (380 m²) eingerichtet (vgl. Unterlage 1- Erläuterungsbericht, S. 11). An die Baustelleneinrichtungsflächen grenzen landwirtschaftliche Flächen. Durch die Nebenbestimmung war sicherzustellen, dass die Flächen für die Bewirtschaftung durch die Landwirte erreichbar bleiben. Dies ist für die Vorhabenträgerin mit vertretbarem Aufwand möglich, da die genannten Bereiche grundsätzlich auch mit vergleichbar großen Baustellenfahrzeugen befahren werden und landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge nur gelegentlich die betroffenen Flächen anfahren, es sich mithin nicht um einen Durchgangsverkehr handelt.

B.4.9 Kampfmittel

Die Nebenbestimmungen zur Kampfmittelräumung dienen dem Schutz- und Gefahrenabwehrpflicht im Sinne des § 1 Abs. 1 HSOG.

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich das Vorhabengebiet in einem ehemaligen Bombenabwurfgebiet befindet.

Vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen muss grundsätzlich ausgegangen werden.

Die Nebenbestimmungen dienen der Wahrung der öffentlichen Sicherheit, aber auch der eigenen Sicherheit der Antragstellerin. Sie sind geeignet, die Gefahren rechtzeitig abzuwehren. Sie sind im hier aufgegebenen Maße auch erforderlich. Erst soweit bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mindestens 5 Metern durchgeführt wurden, kann davon ausgegangen werden, dass keine Gefahren

von Kampfmitteln mehr ausgehen. Die Nebenbestimmungen sind verhältnismäßig mit Blick auf die anderenfalls drohenden Gefahren für Leib und Leben. Sie stellen keine Überforderung der Antragstellerin dar. Die mit ihnen verbundenen Kosten sind geringfügig im Vergleich zu den Gesamtkosten des von der Antragstellerin verfolgten Vorhabens.

B.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Zur Realisierung des Vorhabens wird ausschließlich auf Vorhabenträger eigene Grundstücke zurückgegriffen.

Zwischen den Gleisanlagen und der Kleingartenanlage verläuft ein ca. 2,50 m breiter Weg über den die Gärten erschlossen werden. Die neue Lärmschutzwand verläuft in weiten Teilen auf diesem Weg, sodass zur Wiederherstellung des anliegerseitigen Wartungsweges mit einer Breite von 3 m in insgesamt dreizehn Gartengrundstücke eingegriffen werden muss. Die Zäune sind bis zu 3 m über eine Länge von ca. 125 m in Richtung der Gärten zu versetzen. Die Kleingartenanlage steht im Eigentum der DB AG.

Die betroffenen Gartengrundstücke werden insoweit dauerhaft für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass diese Inanspruchnahme für die Pächter der Kleingärten mit einem, mitunter schwerwiegenden Eingriff verbunden ist.

Allerdings wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens von keinem Pächter Einwendungen erhoben. Andere geeignete Flächen, die für das Planvorhaben in Anspruch hätten genommen werden können, drängten sich nicht auf. Die Lärmschutzwand entfaltet nur bei Errichtung an der vorgesehenen Stelle ihre Wirksamkeit. Andere, gleich geeignete Flächen stehen nicht zur Verfügung, um gleichwirksame Schallschutzmaßnahmen für eine Vielzahl an Betroffenen umsetzen. Die Kleingärtner profitieren ebenso von der Umsetzung der Schallschutzmaßnahme. Die Vorhabenträgerin greift ausschließlich auf Grundstücke zurück, die im Eigentum der DB AG stehen.

Auf der Grundlage dieser Erwägungen und der Tatsache, dass der Bau der planfestgestellten Maßnahme im überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung des Schienenverkehrs liegt, erweisen sich die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe als zulässig.

Die Vorhabenträgerin hat jedoch sicherzustellen, dass die erforderlichen Eingriffe so gering wie möglich gehalten und die Flächen spätestens nach Abschluss der Arbeiten in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden.

B.4.11 Unterrichtungspflichten

Durch die festgesetzte Nebenbestimmung wird gewährleistet, dass die Planfeststellungsbehörde die ordnungsgemäße, vollständige Umsetzung des Planvorhabens entsprechend der ergangenen Planrechtsentscheidung und die Einhaltung aller mit der jeweiligen Planrechtsentscheidung verbundenen Nebenbestimmungen kontrollieren kann (Vollzugskontrolle).

Die Vollzugskontrolle umfasst alle durch den Planfeststellungsbeschluss festgelegten Anlagen und Maßnahmen (wie z. B. Betriebsanlagen, notwendige Folgemaßnahmen, Schutzvorkehrungen, Schutzanlagen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Sie ergänzt die Bauaufsicht und erfolgt bauvorbereitend, baubegleitend und/oder nach Baufertigstellung.

Die Baubeginnanzeige mindestens vier Wochen vor Baubeginn ist erforderlich, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht bekannt ist, wann das Bauvorhaben baulich umgesetzt wird, da die die Vorhabenträgerin zur Umsetzung des Vorhabens gemäß § 18 c Nr. 1 AEG zehn Jahr Zeit hat. Durch die frühzeitige Anzeige des Baubeginns unter Ziffer 1 wird die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt auch eine bauvorbereitende Vollzugskontrolle durchführen zu können und den Zustand unmittelbar vor Baubeginn zu dokumentieren.

Mit der Fertigstellungsanzeige erklärt die Vorhabenträgerin, dass sie die mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und die erteilten Auflagen und Bedingungen erfüllt hat. Durch die Festsetzung der Nebenbestimmungen unter Ziffer 2. war sicherzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt wird, ihrer Verpflichtung zur Durchführung der Vollzugskontrolle nach Baufertigstellung nachzukommen.

B.5 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu dem Ergebnis, dass das mit dem Antrag auf Planfeststellung verfolgte Ziel, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes, erreicht werden kann und dem Antrag der Vorhabenträgerin nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen,

Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen werden kann. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen das öffentliche Interesse an der Realisierung des antragsgegenständlichen Vorhabens, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Darüber hinaus werden weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Vielmehr bewertet die Planfeststellungsbehörde das öffentliche Interesse an der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange, zumal durch mehrfache Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass mit dem Vorhaben durchaus auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen zählen insbesondere Lärmkonflikte während der Bauphase oder der dauerhafte Wegfall von Flächen in der Kleingartenkolonie. Gleichwohl bleibt zu berücksichtigen, dass die Planung dem öffentlichen Interesse, namentlich dem öffentlichen Verkehr, dient. Das Vorhaben kommt den Anwohnern auch zugute, weil sich die Gesamtlärmsituation durch den Bau der Lärmschutzwand sowie die passiven Lärmschutzmaßnahmen verbessern wird. Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahmen sind bereits auf ein nicht weiter einschränkbares Maß begrenzt. Auch greift die Vorhabenträgerin auf Konzern eigene Flächen zurück.

Die von der Planfeststellungsbehörde verfüzten Nebenbestimmungen, die Zusagen der Vorhabenträgerin und die im Plan vorgesehenen Maßnahmen gewährleisten, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

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

Saarbrücken, den 22.07.2025

Az. 551ppw/180-2024#002

EVH-Nr. 3510020

Im Auftrag

(Dienstsiegel)