



Eisenbahn-Bundesamt

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

Az. 551ppw/178-2023#022
Datum: 17.09.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Darmstadt-Kranichstein - Abstell- und Behandlungsanlage (FDK)“

in der Stadt Darmstadt-Kranichstein

Bahn-km 38,800 bis 42,000

der Strecke 3557 Darmstadt - Aschaffenburg

**Vorhabenträgerin:
DB Fernverkehr AG
Griesheimer Stadtweg 8
65933 Frankfurt am Main**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	6
A.3	Konzentrationswirkung	18
A.4	Nebenbestimmungen	19
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	19
A.4.2	Natur- und Artenschutz	19
A.4.3	Bauzeitlicher Immissionsschutz.....	20
A.4.4	Land- und Forstwirtschaft.....	21
A.4.5	Denkmalschutz.....	22
A.4.6	Brand- und Katastrophenschutz	22
A.4.7	Straßen, Wege und Zufahrten	23
A.4.8	Unterrichtungspflichten.....	23
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	24
A.5.1	Behörden und Träger öffentlicher Belange	24
A.5.2	Private.....	25
A.6	Vorbehalte.....	26
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	26
A.8	Sofortige Vollziehung	27
A.9	Gebühr und Auslagen	27
B.	Begründung	28
B.1	Sachverhalt	28
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	28
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	28
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	28
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	38
B.2.1	Rechtsgrundlage	38
B.2.2	Zuständigkeit.....	38
B.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	39
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	39
B.4.1	Planrechtfertigung	39
B.4.2	Variantenentscheidung.....	39
B.4.3	Raumordnung	45
B.4.4	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	46
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	48
B.4.6	Artenschutz	50
B.4.7	Natura 2000-Schutzgebiet „Kranichsteiner Wald mit Hegbachaue, Mörsbacher Grund und Silzwiesen“	52

B.4.8	Ökologische Bauüberwachung.....	54
B.4.9	Immissionsschutz.....	54
B.4.10	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	60
B.4.11	Landwirtschaft.....	60
B.4.12	Forstwirtschaft.....	62
B.4.13	Denkmalschutz.....	63
B.4.14	Brand- und Katastrophenschutz	65
B.4.15	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	65
B.4.16	Straßen und Zufahrten	65
B.4.17	Kampfmittel	68
B.4.18	Stadtklima/Frischlufschneise	69
B.4.19	Sonstige öffentliche Belange	70
B.4.20	Einwendungen zum Thema Bahnübergang Jägertorstraße.....	73
B.4.21	Einwendungen zum Thema Flächenversiegelung	74
B.4.22	Einwendungen zum Thema Kompensationsfläche „Heubach“.....	75
B.4.23	Einwendungen zum Thema Versickerungsanlage.....	75
B.4.24	Einwendungen zum Thema Feldschneise und Rodgaustraße.....	76
B.4.25	Einwendungen zum Thema innerörtlicher Baustellen- und Betriebsverkehr	77
B.4.26	Einwendungen zum Thema Gesamtlärmbetrachtung / Fernwirkungen.....	78
B.4.27	Einwendungen zum Thema Akustische Warnanlage.....	79
B.4.28	Einwendungen zum Thema Makrofontests.....	79
B.4.29	Einwendungen zum Thema Wertverlust.....	79
B.4.30	Einwendungen zum Thema Flächennutzungsplan / Regionalplan.....	81
B.4.31	Einwendungen zum Thema Naherholungsgebiet	81
B.4.32	Einwendungen zum Thema Öffentlichkeitsbeteiligung.....	81
B.4.33	Einwendungen zum Thema Umweltverträglichkeitsprüfung.....	82
B.4.34	Einwendungen zum Thema Frischlufschneise/Luftleitbahn	84
B.4.35	Einwendungen zum Thema Betriebszahlen	84
B.4.36	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen	85
B.4.37	Individuelle Themen der Einwendungen, die mithilfe des Formbriefes eingegangen sind, werden im Folgenden betrachtet.....	121
B.5	Gesamtabwägung	186
B.6	Sofortige Vollziehung	187
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	187
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	188

Abkürzungsverzeichnis

IRA	Innenreinigungsanlage
ARA	Außenreinigungsanlage
MeV	Museumsverein
PÄ	Planänderung

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Darmstadt-Kranichstein - Abstell- und Behandlungsanlage (FDK)“ in der Stadt Darmstadt-Kranichstein, Bahn-km 38,800 bis 42,000 der Strecke 3557 Darmstadt - Aschaffenburg, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen und Vorbehalten festgestellt.

Das antragsgegenständliche Vorhaben umfasst die Errichtung einer Behandlungs- und Abstellanlage auf dem Kranichsteiner Gelände eines ehemaligen Rangierbahnhofs und hat im Wesentlichen folgende Maßnahmen zum Inhalt:

- Errichtung einer Innenreinigungsanlage im nordöstlichen Abstellbereich der Anlage
 - Errichtung von 4 Reinigungsgleisen sowie 2 Ver- und Entsorgungsgassen inklusive der maschinentechnischen Ausrüstung, einem Reinigungsbahnsteig inklusive der maschinentechnischen Ausrüstung
 - Rückbau der Abstellgleise 40-50, der vorhandenen Beleuchtung sowie der vorhandenen streckentechnischen Ausrüstung in diesem Bereich
- Errichtung einer Außenreinigungsanlage im südwestlichen Zufahrtsbereich der Anlage
 - Neubau einer Außenreinigungsanlage auf Gleis 12
 - Rückbau der Gleise 12 und 13 bis zur Einfahrtsweiche, der westlichen Hälfte des Ablaufberges, der vorhandenen Beleuchtung sowie der vorhandenen streckentechnischen Ausrüstung
- Errichtung von 3 Abstellgleisen sowie einer Feuerwehrezufahrt

- Neubau eines Sozialgebäudes für die Beschäftigten, Mitarbeiterparkplätze sowie einer Trafostation für die Stromversorgung der Gebäude und maschinentechnischen Anlagen
- Kompensationsmaßnahmen für den Museumsverein
 - Errichtung einer Ein-/Ausstiegshilfe zwischen Gleis 12 und 13 inklusive Gleisüberweg für die Besucher des MeV
 - Errichtung einer Sprechverbindung zum Betriebsstellenkoordinator am Ende der Ein-/Ausstiegshilfe von Gleis 12/13
 - Erneuerung von Gleis 952 mit Anbindung an die südwestliche Abstellung des MeV und die nördlichen Gleise 51 und 52
 - Einbau einer Weichenverbindung am Ende von Gleis 51 und 52 als Umfahrungsmöglichkeit für eine Dampflok
 - Planung von Ein-/Ausstiegshilfen auf Gleis 952 und 52
 - Errichtung einer Zuwegung zum ehemaligen Aufenthaltsgebäude, dem Stellwerksturm R1 und dem Ablaufberg
 - Planung einer Stellfläche für 8 Materialcontainer
- Naturschutzfachliche und waldrechtliche Ausgleichmaßnahmen
 - Errichtung einer Ausgleichsmaßnahme für Reptilien (Zaun- und Mauereidechsen)
 - Errichtung einer Ausgleichsmaßnahme für den Bluthänfling
 - Ersatzaufforstung zum Ausgleich der dauerhaften Waldinanspruchnahme

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1a	Geändert mit PÄ	Erläuterungsbericht Planungsstand 10.01.2025, 86 Seiten	Mit Blaeueintragungen festgestellt
2a	Geändert mit PÄ	Übersichten	
2.1a	Geändert mit PÄ	Übersichtskarte Planungsstand: 10.01.2025,	Mit Blaeueintragungen

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
		Maßstab 1 : 55.000	nur zur Information
2.2a	Geändert mit PÄ	Übersichtsplan Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 25.000	Mit Blaeintragungen nur zur Information
2.3a	Geändert mit PÄ	Übersichtslageplan Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 10.000	Mit Blaeintragungen nur zur Information
3a		Lagepläne	
3.1a	Geändert mit PÄ	Lageplan Teil 1 von 2 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
3.2a	Geändert mit PÄ	Lageplan Teil 2 von 2 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
3.3	Ungültig mit PÄ	Lageplan CEF-Fläche Babenhausen Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 5.000	Ungültig
3.5a	Neu mit PÄ	Lageplan CEF-Fläche Strecke 3557 km 38,8-39,6 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
3.6a	Neu mit PÄ	Lageplan CEF-Fläche Strecke 3557 km 43,4-43,6 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
3.7a	Neu mit PÄ	Lageplan CEF-Fläche Strecke 3601 km 23,6-24,2 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
4a	Geändert mit PÄ	Bauwerksverzeichnis Planungsstand 10.01.2025, 27 Blätter	Mit Blaeintragungen festgestellt
5a		Grunderwerbspläne	
5.1a	Geändert mit PÄ	Grunderwerbsplan Teil 1 von 4 Planungsstand: 10.01 2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
5.2	Ungültig mit PÄ	Grunderwerbsplan Teil 2 von 4 Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 1.000	Ungültig
5.3	Ungültig mit PÄ	Grunderwerbsplan Teil 3 von 4 Planungsstand: 29.09.2023	Ungültig

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.4a	Geändert mit PÄ	Grunderwerbsplan Teil 4 von 4 (Biotopkomplex Heubach) Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 2.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
5.5a	Neu mit PÄ	Grunderwerbsplan Teil 5 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
5.6a	Neu mit PÄ	Grunderwerbsplan Teil 6 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
5.7a	Neu mit PÄ	Grunderwerbsplan Teil 7 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
5.8a	Neu mit PÄ	Grunderwerbsplan Teil 8 (Aufforstung Kranichsteiner Straße) Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen festgestellt
6a		Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand 10.01.2025, 14 Blätter	Mit Blaeintragungen festgestellt
7a		Bauwerkspläne	
7.1a		MEV-Ausstiegshilfe	
7.1.1a	Geändert mit PÄ	MEV-Ausstiegshilfe Gleis 12-13 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.1.2a	Geändert mit PÄ	MEV-Ausstiegshilfe Gleis 952 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.1.3a	Geändert mit PÄ	MEV-Ausstiegshilfe Gleis 52 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.2a		IRA-Innenreinigungsanlage/Abstellung	
7.2.1a	Geändert mit PÄ	IRA-Grundriss Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.2.2a	Geändert mit PÄ	IRA-Schnitte Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.2.3a	Geändert mit PÄ	IRA-Grundriss 2.BA Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
			nur zur Information
7.2.4a	Geändert mit PÄ	IRA-Schnitte 2.BA Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.3a		ARA-Außenreinigungsanlage	
7.3.1a	Geändert mit PÄ	ARA-Grundriss Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.3.2a	Geändert mit PÄ	ARA-Schnitte Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.3.3a	Geändert mit PÄ	ARA-Schnitte Ablaufberg Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.3.4a	Geändert mit PÄ	ARA-Ansichten Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.4a		SOZ-Sozialgebäude	
7.4.1a	Geändert mit PÄ	SOZ-UG Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.4.2a	Geändert mit PÄ	SOZ-EG Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.4.3a	Geändert mit PÄ	SOZ-OG Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.4.4a	Geändert mit PÄ	SOZ-LS Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.4.5a	Geändert mit PÄ	SOZ-QS Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur Information
7.4.6a	Geändert mit PÄ	SOZ-Ansichten Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaeintragungen nur zur

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
			Information
7.5a	Geändert mit PÄ	LAG-Lagergebäude Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaueintragungen nur zur Information
7.6a	Geändert mit PÄ	FFF-Unterstand Flurförderfahrzeuge Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 200	Mit Blaueintragungen nur zur Information
8a	Geändert mit PÄ	Regelquerschnitt IRA Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 100	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9a		Höhenpläne	
9.1a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 10 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.2a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 11/102	
9.2.1a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 11/102 – Blatt 1 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.2.2a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 11/102 – Blatt 2 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.2.3a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 11/102 – Blatt 3 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.3a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 11 Ablaufberg Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.4a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 12/105	
9.4.1a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 12/105 – Blatt 1 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.4.2a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 12/105 – Blatt 2 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.4.3a	Geändert	Strecke 3557, Gleis 12/105 – Blatt 3 von	Mit

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	mit PÄ	3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Blaueintragungen nur zur Information
9.5a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 13 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.6a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 14 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.7a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 26 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.8a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 101 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.9a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 103 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.10a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 104 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.11a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 106 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.12a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 107 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.13a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 51 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.14a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 52 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.15a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Gleis 916 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.16a	Geändert	Strecke 3557, Weichenverbindung	Mit

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	mit PÄ	W34/35 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Blaueintragungen nur zur Information
9.17a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Weichenverbindung W301/303 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.18a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Weichenverbindung W302/304 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
9.19a	Geändert mit PÄ	Strecke 3557, Weichenverbindung W50/51 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500/50	Mit Blaueintragungen nur zur Information
10a		Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne	
10.1a	Geändert mit PÄ	Baustelleneinrichtungs- und – erschließungsplan Abstellung – T1 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaueintragungen festgestellt
10.2a	Geändert mit PÄ	Baustelleneinrichtungs- und – erschließungsplan Abstellung – T2 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaueintragungen festgestellt
10.3	Ungültig mit PÄ	Baustelleneinrichtungs- und – erschließungsplan Abstellung Zufahrt Rodgaustraße Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 1.000	ungültig
10.4	Ungültig mit PÄ	Baustelleneinrichtungs- und – erschließungsplan Abstellung Zufahrt Kranichsteiner Straße Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 1.000	ungültig
10.5	Ungültig mit PÄ	Baustelleneinrichtungs- und – erschließungsplan Abstellung Zufahrt CEF-Fläche Babenhausen Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 5.000	ungültig
11a		Kabel- und Leitungslagepläne	
11.1a	Geändert mit PÄ	Kabel- und Leitungslageplan – Teil 1 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500	Mit Blaueintragungen nur zur Information
11.2a	Geändert mit PÄ	Kabel- und Leitungslageplan – Teil 2 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500	Mit Blaueintragungen nur zur Information

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
11.3a	Geändert mit PÄ	Kabel- und Leitungslageplan – Teil 3 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500	Mit Blaeintragungen nur zur Information
11.4a	Neu mit PÄ	Kabel- und Leitungslageplan – Detailplan Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 250	Mit Blaeintragungen nur zur Information
12a		Spurplanskizzen	
12.1a	Geändert mit PÄ	Spurplanskizze Umbau Planungsstand: 10.01.2025	Mit Blaeintragungen nur zur Information
12.2a	Geändert mit PÄ	Spurplanskizze Soll-Zustand Planungsstand: 10.01.2025	Mit Blaeintragungen nur zur Information
13a		Trassierungslagepläne	
13.1a	Geändert mit PÄ	Trassierungsplan Abstellung – Blatt 1 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500	Mit Blaeintragungen nur zur Information
13.2a	Geändert mit PÄ	Trassierungsplan Abstellung – Blatt 2 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500	Mit Blaeintragungen nur zur Information
13.3a	Geändert mit PÄ	Trassierungsplan Abstellung – Blatt 3 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500	Mit Blaeintragungen nur zur Information
14a		Landschaftspflegerischer Begleitplan	
14.1a	Geändert mit PÄ	Erläuterungsbericht Planungsstand 10.01.2025, 47 Seiten	Mit Blaeintragungen festgestellt
14.2a		Bestands- und Konfliktpläne	
14.2.1a	Geändert mit PÄ	Bestands- und Konfliktplan – Blatt 1 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen nur zur Information
14.2.2a	Geändert mit PÄ	Bestands- und Konfliktplan – Blatt 2 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen nur zur Information
14.2.3	Ungültig mit PÄ	Bestands- und Konfliktplan – Blatt 3 Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 1.000	Ungültig

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
14.2.4	Geändert mit PÄ	Bestands- und Konfliktplan – Blatt 4 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaueintragungen nur zur Information
14.3a		Maßnahmenpläne	
14.3.1a	Geändert mit PÄ	Maßnahmenplan – Blatt 1 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaueintragungen festgestellt
14.3.2a	Geändert mit PÄ	Maßnahmenplan – Blatt 2 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaueintragungen festgestellt
14.3.3	Ungültig mit PÄ	Maßnahmenplan – Blatt 3 Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 1.000	ungültig
14.3.4a	Geändert mit PÄ	Maßnahmenplan – Blatt 4 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaueintragungen festgestellt
14.3.5	Ungültig mit PÄ	Maßnahmenplan – Blatt 5 Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 1.000	Ungültig
14.3.6a	Geändert mit PÄ	Maßnahmenplan – Blatt 6 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 2.000	Mit Blaueintragungen festgestellt
14.4a	Geändert mit PÄ	Maßnahmenblätter Planungsstand 10.01.2025, 28 Seiten	Mit Blaueintragungen festgestellt
14.5a	Geändert mit PÄ	Lageplan Flächenversiegelung Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 2.000	Mit Blaueintragungen nur zur Information
15a	Geändert mit PÄ	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Planungsstand: 10.01.2025, 51 Seiten	Mit Blaueintragungen nur zur Information
16a		FFH-Unterlagen	
16.1a	Geändert mit PÄ	FFH-Vorprüfung Planungsstand: 10.01.2025, 15 Seiten	Mit Blaueintragungen nur zur Information
16.2a	Geändert mit PÄ	FFH-Vorprüfung Baustraße Planungsstand: 10.01.2025, 12 Seiten	Mit Blaueintragungen nur zur Information
17		Schalltechnische Untersuchungen	
17.1		Schalltechnische Untersuchung Betriebslärm Planungsstand:	Mit Blaueintragungen

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
		29.09.2023, 40 Seiten	nur zur Information
17.2		Schalltechnische Untersuchung Baustellenlärm Planungsstand: 29.09.2023, 21 Seiten	Mit Blaeueintragungen nur zur Information
18a		Hydraulische Berechnungen	
18.1		Kanalbestand	
18.1.1		Kanalbestand Abstellanlage – Teil 1 von 4, Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
18.1.2		Kanalbestand Abstellanlage – Teil 2 von 4, Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
18.1.3		Kanalbestand Abstellanlage – Teil 3 von 4, Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
18.1.4		Kanalbestand Abstellanlage – Teil 4 von 4, Planungsstand: 29.09.2023, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
18.2		Hydraulische Berechnungen	
18.2.1		Hydraulische Berechnungen RW Planungsstand: 29.09.2023, 8 Seiten	nur zur Information
18.2.2		Hydraulische Berechnungen SW Planungsstand: 29.09.2023, 3 Seiten	nur zur Information
18.2.3		Dachentwässerung ARA Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.2.4		Dachentwässerung LAG Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.2.5		Dachentwässerung SOZ Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.2.6		Dachentwässerung FFF Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.2.7		Rigolenberechnung Planungsstand: 29.09.2023, 1 Seite	nur zur Information
18.2.8		Sickerbeckenberechnung Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.2.9		Muldenberechnung	
18.2.9.1		Muldenberechnung 1 – 68 m2 Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.2.9.2		Muldenberechnung 2 – 35 m2 Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.2.9.3		Muldenberechnung 3 – 50 m2	nur zur

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
		Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	Information
18.2.9.4		Muldenberechnung 4 – 26 m2 Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.2.10		Bewertung nach M153 Planungsstand: 29.09.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.2.11		Kostra-Daten Planungsstand: 29.09.2023, 3 Seiten	nur zur Information
18.3a		Lagepläne – Einzugsflächen	
18.3.1a	Geändert mit PÄ	Lageplan – Einzugsflächen – Teil 1 von 3, Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 250	Mit Blaeintragungen nur zur Information
18.3.2a	Geändert mit PÄ	Lageplan – Einzugsflächen – Teil 2 von 3, Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 250	Mit Blaeintragungen nur zur Information
18.3.3a	Geändert mit PÄ	Lageplan – Einzugsflächen – Teil 3 von 3, Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 250	Mit Blaeintragungen nur zur Information
18.4a		Lagepläne - Entwässerung	
18.4.1a	Geändert mit PÄ	Lageplan – Entwässerung – Teil 1 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 250	Mit Blaeintragungen nur zur Information
18.4.2a	Geändert mit PÄ	Lageplan – Entwässerung – Teil 2 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 250	Mit Blaeintragungen nur zur Information
18.4.3a	Geändert mit PÄ	Lageplan – Entwässerung – Teil 3 von 3 Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 250	Mit Blaeintragungen nur zur Information
18.5		ABA	
18.5.1		Verfahrensbeschreibung ABA Planungsstand: 29.09.2023, 12 Seiten	nur zur Information
18.5.2		Abwasserschema ARA/ABA Planungsstand: 29.09.2023, 1 Seite	nur zur Information
18.6		Entwässerung Steinstraße	
18.6.1a	Geändert mit PÄ	Lageplan Entwässerung Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500	Mit Blaeintragungen nur zur Information
18.6.2		Flächenberechnung Planungsstand: 29.09.2023, 1 Seite	nur zur Information

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
18.6.3		Abflussberechnung Planungsstand: 29.09.2023, 1 Seite	nur zur Information
18.6.4		Mulde Süd Planungsstand: 29.09.2023, 15 Seiten	nur zur Information
18.6.5		Mulde Nord Planungsstand: 29.09.2023, 12 Seiten	nur zur Information
18.6.6		Vorfluter Süd Planungsstand: 29.09.2023, 3 Seiten	nur zur Information
18.6.7		Vorfluter Nord Planungsstand: 29.09.2023, 3 Seiten	nur zur Information
19a		Fachbeiträge Wasserrahmenrichtlinie	
19.1a	Geändert mit PÄ	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie Planungsstand: 10.01.2025, 24 Seiten	Mit Blaeintragungen nur zur Information
19.2a	Geändert mit PÄ	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie Steinstraße Planungsstand: 10.01.2025, 21 Seiten	Mit Blaeintragungen nur zur Information
20a	Geändert mit PÄ	Erschütterungstechnische Untersuchung Planungsstand: 10.01.2025, 37 Seiten	Mit Blaeintragungen nur zur Information
21a	Geändert mit PÄ	Hydrogeologisches Gutachten Planungsstand: 10.01.2025, 104 Seiten	Mit Blaeintragungen nur zur Information
22a		Brandschutzkonzept und Feuerwehr	
22.1a	Geändert mit PÄ	Brandschutzkonzept Planungsstand: 18.12.2024, 40 Seiten	Mit Blaeintragungen nur zur Information
22.2a	Geändert mit PÄ	Lageplan Feuerwehrezufahrt (Anlage Brandschutzkonzept) Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 500	Mit Blaeintragungen nur zur Information
22.3		Brandschutzpläne (Anlage 2 zum Brandschutzkonzept)	
22.3.1		Brandschutzplan ARA Planungsstand: 06.2022	nur zur Information
22.3.2		Brandschutzplan Sozialgebäude Planungsstand: 06.2022	nur zur Information
22.3.3		Brandschutzplan WC-Container Planungsstand: 02.2022	nur zur Information

Unterlage	Änderung	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
22.3.4		Brandschutzplan Lagergebäude Planungsstand: 02.2022	nur zur Information
23a		Baugrundsondierung und Bodengutachten	
23.1		Geotechnisches Baugrundgutachten	
23.1.1		Geotechnisches Baugrundgutachten Abstellung Planungsstand: 04.06.2020, 46 Seiten	nur zur Information
23.1.2		Geotechnisches Baugrundgutachten SOZ Planungsstand: 10.08.2021, 11 Seiten	nur zur Information
23.2		BoVEK Feinkonzept Planungsstand: 02.09.2022, 18 Seiten	nur zur Information
24a		Antrag auf Waldumwandlung	
24.1a	Neu mit PÄ	Textteil Antrag auf Waldumwandlung Planungsstand: 10.01.2025, 7 Seiten	Mit Blaeintragungen nur zur Information
24.2a	Neu mit PÄ	Protokoll zur Waldeigenschaft Planungsstand: 22.10.2024, 6 Seiten	Mit Blaeintragungen nur zur Information
24.3a	Neu mit PÄ	Lageplan zum Antrag auf Waldumwandlung Planungsstand: 10.01.2025, Maßstab 1 : 1.000	Mit Blaeintragungen nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in blau kenntlich gemacht.

A.3 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Die zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen genügen in Hinsicht auf die von dem Vorhaben berührten wasserrechtlichen Belange nicht den Anforderungen und sind so nicht genehmigungsfähig. Sie sind daher in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West (Stellungnahmen vom 20.02.2024 und vom 20.03.2025), als zuständiger Wasserbehörde zu überarbeiten und sodann der Planfeststellungsbehörde zur abschließenden Entscheidung vorzulegen.

Die Entscheidung über die wasserrechtliche Genehmigung und Nebenbestimmungen bleibt somit einem gesonderten Bescheid vorbehalten. Baumaßnahmen, die eine wasserrechtliche Erlaubnis oder Bewilligung benötigen, sind erst nach deren Erteilung umzusetzen.

A.4.2 Natur- und Artenschutz

1. Die Vorhabenträgerin ist zur Durchführung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung mit Schwerpunkt Naturschutz und Bodenschutz gemäß den Anforderungen des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung, Teil VII, verpflichtet.
 - o Die benannte Person ist vor Beginn der Baumaßnahme bzw. der naturschutzfachlichen Maßnahmen dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Oberen Naturschutzbehörde mit Adressdaten anzuzeigen.
 - o Dem Eisenbahn-Bundesamt ist alle 6 Monate und nach Abschluss ein Bericht über die frist- und sachgerechte Durchführung der naturschutzfachlichen Maßnahmen zuzusenden.
2. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Oberen Naturschutzbehörde einen unterschriebenen Ökokontovertrag eines verifizierten Ökokontos vorzulegen.
3. Die möglichen Quartiere von Fledermäusen sind vor Baubeginn von der Ökologischen Bauüberwachung auf Besatz zu prüfen. Sollte sich dabei ein positiver Befund herausstellen, muss sowohl die Obere Naturschutzbehörde als auch das Eisenbahn-Bundesamt darüber informiert werden. Zusätzlich muss die Planung der Baudurchführung von der Ökologischen Bauüberwachung auf eine mögliche Anpassung geprüft werden.

4. Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, vor Eingriffsbeginn eine abschließende Kompensationsplanung inklusive Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung vorzulegen.

A.4.3 Bauzeitlicher Immissionsschutz

1. Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.
2. Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung sowie sonstigen Emissionen dem Stand der Technik entsprechen.
3. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten (jeweils unverzüglich nach Kenntnis) den Anliegern wie auch der betroffenen Gemeinde in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss rechtzeitig vor dem vorgesehenen Baubeginn erfolgen.
4. Ein Ansprechpartner für Immissionsbeschwerden (Lärmschutzbeauftragter / Bauüberwacher) ist dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Stadt Darmstadt vor Beginn für die Dauer der gesamten Baumaßnahmen zu benennen. Es ist sicherzustellen, dass in Zeiten, in denen die benannte Person verhindert ist, ein gleichwertiger Ersatz zur Verfügung steht.
5. Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken und ortsüblich, in der entsprechenden Tageszeitung und auf der Projektwebsite, rechtzeitig bekannt zu geben.
6. Die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970 und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) sind bei der Durchführung des Vorhabens zu beachten und anzuwenden. Demgemäß sind gegebenenfalls

notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.

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

Erschütterungsimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Regelungen und Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) eingehalten werden.

Stoffliche Immissionen

Stoffliche Immissionen durch Staubaufwirbelungen und Abgase sind durch geeignete Maßnahmen (z.B. Befeuchtung des Bodens, Abschalten nicht genutzter Baufahrzeuge etc.) so weit wie möglich zu vermeiden. Vom Baustellenverkehr und -betrieb verursachte Verschmutzungen auf öffentlichen und privaten Straßen, Wegen und Plätzen sind unverzüglich zu beseitigen.

Lichtimmissionen

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

A.4.4 Land- und Forstwirtschaft

1. Waldrechtlicher Ersatz

Für die dauerhafte Umwandlung ist gemäß § 12 Abs. 4 Satz 1 HWaldG ein flächengleicher Ersatz (Ersatzaufforstung) innerhalb eines Zeitraums von 2 Jahren ab Bescheiddatum zu leisten. Sollte in dem Zeitraum nachweislich eine

Ersatzaufforstung nicht verfügbar sein, ist eine Walderhaltungsabgabe zu leisten. Nach Ablauf eines Jahres ist schriftlich ein Sachstand bei der Oberen Forstbehörde über die Aktivitäten vorzulegen.

2. Verpflockung

Die Außengrenzen der genehmigten vorübergehenden Waldumwandlung für die CEF-Maßnahmen sind zum Schutz der Abgrenzungen vor der Umnutzung deutlich sichtbar zu Verpflocken (bspw. durch neonfarbene Pfosten). Die Verpflockung ist bis zu Abnahme der Wiederbewaldung zu erhalten.

3. Wiederbewaldung

Nach Anlage der Strukturen für den Artenschutz ist auf der Fläche wieder Sukzession und Stockausschlag zuzulassen (Frist gemäß § 12 Abs. 5 HWaldG).

4. Sollte nach 6 Jahren keine Aussicht auf einen geschlossenen Waldrand bestehen, sind die aktiv geschaffenen Plätze mit Heckengehölzen und Bäumen zweiter Ordnung auszupflanzen, zu schützen und ggf. nachzubessern.

5. Landwirtschaft

Während bzw. vor der Bauphase sind Abstimmungen mit den betroffenen Landwirten zu treffen sowie Ansprechpartner für die Landwirte zu benennen.

A.4.5 Denkmalschutz

1. Im Zuge der Ausführungsplanung ist ein denkmalpflegerischer Plan zu erstellen, der den Bestand und die geänderten Anlagen mit den zu erhaltenden Teilen der Anlage gegenüberstellt und alle Denkmalthemen inkl. Kartierung und Dokumentation der abgebauten Anlagenteile zusammenfasst. Bestandteil sind alle technischen Bauteile, bauliche Anlagen und sonstige Elemente. Der Plan ist mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden abzustimmen.
2. Die Details der Ausführungsplanung sind mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden abzustimmen.

A.4.6 Brand- und Katastrophenschutz

1. Es ist sicherzustellen, dass bei Inbetriebnahme der Abstell- und Behandlungsanlage die Zufahrt von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehren und

Rettungsdienste auf das Gelände der DB Fernverkehr AG ungehindert möglich ist.

2. Zu- oder Durchfahrten für die Feuerwehr, Aufstellflächen und Bewegungsflächen sind so zu befestigen, dass sie von Feuerwehrfahrzeugen mit einer Achslast bis zu 10 t und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 16 t befahren werden können. Die Anforderungen an die Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr (Anhang HE1 der H-VVTB [4]) sind zu beachten.
3. Die Löschwasserbevorratung ist wie im Erläuterungsbericht beschreiben über einen 200 m³ fassenden unterirdischen Tank herzustellen. Es muss eine Löschwassermenge von 96 m³/h für eine Dauer von mindestens zwei Stunden garantiert sein. Die Lieferleistung entspricht 1.600 l/min.

A.4.7 Straßen, Wege und Zufahrten

1. Zu Beginn der Baumaßnahme ist, in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und dem örtlichen Reitverein, ein Zaun zwischen der Galoppstrecke des Reitvereins und der Zufahrtsstraße der Abstell- und Behandlungsanlage zu errichten, der die Reiter und Pferde vor ausweichenden Fahrzeugen schützt.
2. Sowohl beim Bau als auch beim Betrieb der Abstell- und Behandlungsanlage darf der fließende Kfz- und Linienverkehr (Buslinie A auf der Steinstraße) nicht beeinträchtigt werden.
3. Negative Auswirkungen für weitere Verkehrsteilnehmende (u.a. Fuß- und Radverkehr) entlang der Baustellenzufahrt Eckhardwiesenstraße sind während der Bauphase auf das Mindestmaß zu beschränken und die allgemeine Verkehrssicherheit ist sicherzustellen.

A.4.8 Unterrichtungspflichten

1. Die Vorhabenträgerin hat den Zeitpunkt des Baubeginns (Baubeginnanzeige) sowie den Bauablaufplan dem Eisenbahn-Bundesamt (Planfeststellungsbehörde), Sachbereich 1, Untermainkai 23 - 25, 60329 Frankfurt am Main sowie der Stadt Darmstadt mindestens vier Wochen vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich mitzuteilen.

Hierzu ist der Vordruck „Anzeige über den Beginn der Bauarbeiten“ - abrufbar auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes unter dem Pfad: Themen - Planfeststellung - Antragstellung - Anhang II - Vorlagen und Vordrucke - zu verwenden (Anzeige über den Beginn des Bauvorhabens).

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 (Planfeststellungsbehörde), Sachbereich 1, Untermainkai 23 - 25, 60329 Frankfurt am Main schriftlich mitzuteilen (Fertigstellungsanzeige). Hierzu ist der Vordruck „Anzeige über die Fertigstellung des Bauvorhabens“ - abrufbar auf der Internetseite des Eisenbahn Bundesamtes unter dem Pfad: Themen - Planfeststellung - Antragstellung - Anhang II - Vorlagen und Vordrucke - zu verwenden (Anzeige über die Fertigstellung des Bauvorhabens).

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hat im abgeschlossenen Anhörungsverfahren diverse Zusagen getätigt. Diese wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und werden, soweit sie nicht Bestandteil der in diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen geworden sind, nachstehend bestätigt. Die Vorhabenträgerin ist an die Einhaltung der Zusagen gebunden. Den der jeweiligen Zusage zugrundeliegenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird in diesem Umfang stattgegeben.

A.5.1 Behörden und Träger öffentlicher Belange

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 14.03.2024 und vom 20.03.2025, Az. RPDA - Dez. III 33.1-66 c 10.10/3-2024
2.	Landkreis Darmstadt-Dieburg Stellungnahme vom 07.03.2024 und vom 18.03.2025, Az. 411.1-TÖB-240066-TOB
3.	Magistrat der Stadt Darmstadt Stellungnahme vom 22.02.2024 und vom 19.03.2025
8.	DB Cargo AG Stellungnahme vom 28.02.2024

Lfd. Nr.	Bezeichnung
10.	DB Immobilien AG Stellungnahme vom 07.03.2024, Az. TÖB-HE-23-171856/GO
15.	Hessen Forst Stellungnahme vom 02.01.2023, Az. P32 Kranichstein-ESTW
20.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 16.01.2024 und vom 20.03.2025, Az. 89g-10-3/24 GM
24.	Landesamt für Denkmalpflege: Bau- und Kunstdenkmalpflege Stellungnahme vom 09.02.2024 und vom 02.04.2025
28.	PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. Stellungnahme vom 03.03.2024, Az. P.FBW-F
33.	Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) Stellungnahme vom 11.03.2025, Az. Reg313-STOF-15
34.	Feuerwehr Darmstadt Stellungnahme vom 05.03.2024, Az. 2023/012 Stellungnahme vom 04.03.2025, Az. 2025/047
36.	Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich 6 Stellungnahme vom 20.03.2025, Az. 64612-646ti/008-2307#014
38.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Stellungnahme vom 19.01.2024

A.5.2 Private

Die Vorhabenträgerin hat umfangreiche Zusagen zu den Einwänden und Forderungen in den Einwendungsschreiben der mit den Schlüsselnummern P-1 bis P-333 geführten Einwender abgegeben. Im Einzelnen wurde die Einhaltung und Beachtung folgender Forderungen zugesagt:

1. Bei jeder Ein- und Ausfahrt eines Zuges - Tag und Nacht - soll ein 20 Sekunden langes Warnsignal ertönen, das über 28 Lautsprecher je Reinigungsbahnsteig verteilt wird und so einen Gesamtpegel von 125 dB(A) erreicht. Die daraus resultierende Lärmbelästigung gilt es zu vermeiden.

→ Die Vorhabenträgerin verzichtet auf ein akustisches Warnsignal und nutzt lediglich ein optisches Warnsignal.

2. Mit der Feldschneise (zwischen Kranichsteiner Straße und Eckhardwiesenstraße) soll ein Waldweg entlang des dortigen Naturschutzgebietes für Baustellenverkehr in Anspruch genommen werden. Der Wald ist zu schützen.

→ Die Vorhabenträgerin nutzt die Feldschneise nicht mehr als Baustellenzufahrt.

3. Befürchtete Lärmbelästigung in den angrenzenden Wohngebieten durch Makrofontests. Da der Ort der Signalabgabe nicht definiert ist, kann nicht festgestellt werden, ob der Mindestabstand zu den Immissionsorten gegeben ist.

→ Die Vorhabenträgerin wird keine an diesen Ort gebundene Makrofontests durchführen.

Weitere Zusagen betreffen die Einwender P-1, P-5, P-20, P-21 und P-36. Diese sind in der Begründung konkretisiert.

A.6 Vorbehalte

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG weitere Entscheidungen sowie die dementsprechenden wasserrechtlichen Erlaubnisse in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Dies betrifft:

- Die Versickerung von Niederschlagswasser mit dem Versickerungsbecken, Rigolen und Mulden,
- das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser,
- die geothermische gekoppelte Wärmepumpenanlage und
- die Abwasserbehandlungsanlage ARA / Indirekteinleitung nach Anhang 49 AbwV.
- Abschließende Ausgleichsplanung des Eingriffes in Natur und Umwelt.

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

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

A.8 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.9 Gebühr und Auslagen

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

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Darmstadt-Kranichstein - Abstell- und Behandlungsanlage (FDK)“ hat den Neubau einer Abstell- und Behandlungsanlage zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 38,800 bis 42,000 der Strecke 3557 Darmstadt - Aschaffenburg in Darmstadt-Kranichstein.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Fernverkehr AG hat mit Schreiben vom 28.07.2023, Az. P.FBW-F, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Darmstadt-Kranichstein - Abstell- und Behandlungsanlage (FDK)“ beantragt. Der Antrag ist am 01.08.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

Mit Schreiben vom 13.09.2023 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 11.10.2023 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 19.10.2023 wurde die Vorhabenträgerin erneut um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 20.11.2023 wieder vorgelegt.

Nach Absprache mit der Vorhabenträgerin hat die Planfeststellungsbehörde die überarbeitete Umwelterklärung U3 am 25.10.2023, fehlende Brandschutzpläne am 11.01.2024 sowie den fehlenden Kartierbericht bzw. Ergebnisbericht der faunistischen Untersuchungen am 07.02.2024 erhalten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 13.11.2023, Az. 551ppw/178-2023#022, 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

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

Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierungspräsidium Darmstadt
2.	Landkreis Darmstadt-Dieburg
3.	Magistrat der Stadt Darmstadt
4.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
5.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
6.	Bundeseisenbahnvermögen
7.	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
8.	DB Cargo AG
9.	DB InfraGO AG
10.	DB Immobilien AG
11.	DB Energie GmbH
12.	DB Regio AG
13.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
14.	Polizeipräsidium Südhessen
15.	Hessen Forst
16.	Hessen Mobil
17.	EAM Netz GmbH
18.	Hessische Landesgesellschaft mbH
19.	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformationen
20.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
21.	Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
22.	Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
23.	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
24.	Landesamt für Denkmalpflege Bau- und Kunstdenkmalpflege
25.	Landesamt für Denkmalpflege Hessen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	hessenARCHÄLOGIE
26.	Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen
27.	Polizeipräsidium Südosthessen
28.	PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.
29.	Museumsbahn e.V.
30.	Allianz pro Schiene
31.	Eigenbetrieb für kommunale Aufgaben und Dienstleistungen (EAD) Darmstadt
32.	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)
33.	Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB)
34.	Feuerwehr Darmstadt
35.	Bundespolizeidirektion Koblenz
36.	Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich 6
37.	Gemeinde Münster
38.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
39.	Amt für Bodenmanagement Heppenheim

Zum Vorhaben nicht geäußert haben sich:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
5.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
6.	Bundeseisenbahnvermögen
7.	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
9.	DB InfraGO AG
11.	DB Energie GmbH
12.	DB Regio AG
13.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
19.	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformationen
21.	Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
22.	Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
23.	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
25.	Landesamt für Denkmalpflege

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	hessenARCHÄLOGIE
26.	Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen
30.	Allianz pro Schiene
31.	Eigenbetrieb für kommunale Aufgaben und Dienstleistungen (EAD) Darmstadt
32.	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)
33.	Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB)
35.	Bundespolizeidirektion Koblenz

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
4.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 15.12.2023, Az. 45-60-00 / IV-2198-23-PFV
14.	Polizeipräsidium Südhessen
16.	Hessen Mobil Stellungnahme vom 11.01.2024, Az. 34-c-2_BV-15.03.01-Ba_2023-036611
17.	EAM Netz GmbH Stellungnahme vom 23.01.2024
27.	Polizeipräsidium Südosthessen Stellungnahme vom 21.02.2024
29.	Museumsbahn e.V. Stellungnahme vom 08.03.2024
37.	Gemeinde Münster Stellungnahme vom 11.01.2024, Az. 09-511-1-7
39.	Amt für Bodenmanagement Heppenheim Stellungnahme vom 01.02.2024, Az. HP-02-06-03-01-B2024#001

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierungspräsidium Darmstadt

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 14.03.2024 + Nachtrag vom 21.03.2024, Az. RPDA - Dez. III 33.1-66 c 10.10/3-2024
2.	Landkreis Darmstadt-Dieburg Stellungnahme vom 07.03.2024, Az. 411.1-TÖB-240066-TOB
3.	Magistrat der Stadt Darmstadt Stellungnahme vom 22.02.2024
8.	DB Cargo AG Stellungnahme vom 28.02.2024
10.	DB Immobilien AG Stellungnahme vom 07.03.2024, Az. TÖB-HE-23-171856/GO.
15.	Hessen Forst Stellungnahme vom 02.01.2024
18.	Hessische Landesgesellschaft mbH Stellungnahme vom 29.02.2024, Az. F2-St
20.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 16.01.2024, Az. 89g-10-3/24 GM
24.	Landesamt für Denkmalpflege Bau- und Kunstdenkmalpflege Stellungnahme vom 09.02.2024
28.	PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. Stellungnahme vom 03.03.2024, Az. P.FBW-F
34.	Feuerwehr Darmstadt Stellungnahme vom 05.03.2024
36.	Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich 6 Stellungnahme vom 20.02.2024
38.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Stellungnahme vom 19.01.2024

Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden in der Zeit vom 14.12.2023 bis einschließlich 22.01.2024 auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt. Dies ersetzt gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19 Pandemie

(Planungssicherstellungsgesetz - PlanSiG) die Auslegung im üblichen Rahmen. Maßgeblich für die Einwendungsfrist war daher die Veröffentlichung im Internet. Ende der Einwendungsfrist war der 05.02.2024. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes verlängert diese nicht.

Die Auslegung in den Gemeinden wurde als zusätzliches Informationsangebot gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 PlanSiG durchgeführt. Zeitgleich haben die Planunterlagen auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Stadtverwaltung Darmstadt im Stadthaus West, Mina-Rees-Straße 12, 64295 Darmstadt; Zimmer 2.02 2.OG, vom 14.12.2023 bis einschließlich 22.01.2024 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden (Montag-Donnerstag 8-16 Uhr, Freitag 8-12 Uhr) ausgelegt.

Zeit und Ort der Veröffentlichung im Internet sowie der zusätzlichen Auslegung in der Gemeinde als Informationsangebot wurden auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes und durch Bekanntmachung am 28.11.2023 durch Veröffentlichung in der örtlichen Tageszeitung, Darmstädter Echo, ortsüblich bekannt gemacht.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und der Auslegung der Planunterlagen sind 333 Einwendungsschreiben eingegangen.

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.

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e.V. (HGON) Stellungnahme vom 18.01.2024, Az. GS/02-24
2.	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) Landesverband Hessen e.V., Stellungnahme vom 07.02.2024
3.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - Landesverband Hessen e.V, Stellungnahme vom 13.03.2024
4.	Geschäftsstelle: Umweltamt Abt. Untere Naturschutzbehörde, Darmstadt Stellungnahme vom 01.01.2024

Einwendungen und Stellungnahmen

Gegen den ausgelegten Plan sind insgesamt 333 Einwendungen innerhalb der gesetzlichen Frist eingegangen (Schlüsselnummer P-1 bis P-333).

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden der Vorhabenträgerin am 28.03.2024 zur Prüfung und Erwiderung zugeleitet.

Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 11.11.2024 und 12.11.2024 in Darmstadt-Arheilgen im Bürgerzentrum „Zum Goldenen Löwen“ erörtert.

Die Behörden und Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 14.10.2024 und mit Schreiben vom 15.10.2024 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Der Erörterungstermin wurde in der Stadt Darmstadt am 30.10.2024 durch Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht.

Diejenigen, die Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 14.10.2024 unter Beigabe einer Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die jeweilige Einwendung oder Stellungnahme benachrichtigt.

In der Erörterungsverhandlung konnten Einwendungen und Forderungen zum Teil ausgeräumt und den vorgetragenen Hinweisen und Anregungen teilweise Rechnung getragen werden.

Über das Ergebnis des Erörterungstermins wurde eine Niederschrift in Form eines stenographischen Wortprotokolls erstellt, die den Verhandlungsteilnehmern in digitaler Form zur Kenntnisnahme übersandt worden ist.

Planänderungsverfahren gem. § 73 Abs. 8 VwVfG und Verzicht auf Offenlage mit anschließender Erörterung

Aufgrund der schriftlichen Stellungnahmen und Einwendungen sowie der in der Erörterungsverhandlung gewonnenen Erkenntnisse hat die Vorhabenträgerin den Plan geändert und die Änderungen durch farbliche Hervorhebungen in Blau bzw. Streichungen kenntlich gemacht.

Den geänderten Plan hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde am 20.01.2025 vorgelegt. Die Änderungen des Plans betreffen im Wesentlichen folgende Inhalte:

- o Die CEF-Fläche in Babenhausen wird nicht genutzt. Sie wird durch zwei CEF-Flächen angrenzend an die Anlage ersetzt.
- o Informationen zu dem nahe liegenden Bahnübergang Jägertorstraße (km 40,1) sowie die Auswirkungen der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage auf diesen.
- o Genaue Angaben bezüglich der Kapazität der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage: Behandlung von max. 8 Zügen am Tag und 12 Zügen in der Nacht. Positive Auswirkungen der Angaben zur Kapazität auf die schalltechnischen Immissionen der Anlage. Diese Zugzahlen sind die Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses.
- o Verringerung der Zahl der Mitarbeitenden der Anlage und somit Änderungen am Bau des Sozialgebäudes.
- o Änderung der Baustellenlogistik: Der Baustellenverkehr wird nun über die Eckhardwiesenstraße, mit Ampelverkehr an geeigneten Stellen, und eine Baustraße auf dem Baufeld mit Anbindung auf die Steinstraße erfolgen. Der Großteil der Materiallieferungen wird über die Schiene erfolgen.
- o Änderung der Warnanlage, bestehend aus optischen und akustischen Signalgebern zu einer rein optischen Warnanlage.
- o Makrofontests sind nicht mehr Gegenstand des Antrags.
- o Änderungen der Entwässerungsplanung: Aufgrund Überlastung des bahneigenen Entwässerungskanal soll der nordöstliche Teil der Anlage inklusive Abstellung über einen neuen Kanalanschluss nördlich der Steinstraße entwässert werden.
- o Änderung der Löschwasserbevorratung: Für die Löschwasserbevorratung wird zukünftig ein Löschwasserbehälter nördlich des Sozialgebäudes, nicht zwei Zisternen südlich des Gebäudes, eingeplant.
- o Änderungen und Ergänzungen der Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung wie die Ergänzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme „Kontrolle auf Höhlenbäume“.
- o Änderungen und Ergänzungen der Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weiterer kompensatorischer Maßnahmen wie die Ergänzung der Ersatzmaßnahme „Ersatzaufforstung“.

Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange im Zuge der Planänderung

Da sich durch die Planänderung für die Betroffenen bzw. Einwender keine Verschlechterungen ergeben, erfolgte lediglich eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und keine Beteiligung der Öffentlichkeit zu dem geänderten Plan.

Infolgedessen hatten die Träger öffentlicher Belange bis zum 21.03.2025 die Möglichkeit, ihre Stellungnahmen abzugeben.

Unter Zuleitung des geänderten Plans wurden die unter Punkt B 1.3 aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange um Rückäußerung gebeten.

Keine Stellungnahme abgegeben haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
4.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
5.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
6.	Bundeseisenbahnvermögen
7.	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
9.	DB InfraGO AG
10.	DB Immobilien AG
11.	DB Energie GmbH
12.	DB Regio AG
15.	Hessen Forst
17.	EAM Netz GmbH
18.	Hessische Landesgesellschaft mbH
19.	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformationen
21.	Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
22.	Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
23.	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
25.	Landesamt für Denkmalpflege Hessen hessenARCHÄLOGIE
26.	Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen
27.	Polizeipräsidium Südothessen
28.	PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
29.	Museumsbahn e.V.
30	Allianz pro Schiene
31.	Eigenbetrieb für kommunale Aufgaben und Dienstleistungen (EAD) Darmstadt
32.	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)
35.	Bundespolizeidirektion Koblenz
37.	Gemeinde Münster
38.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Ohne Bedenken, Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen haben sich geäußert:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
8.	DB Cargo AG Stellungnahme vom 28.02.2025
14.	Polizeipräsidium Südhessen Stellungnahme vom 26.02.2025
16.	Hessen Mobil Stellungnahme vom 20.03.2025, Az. 34-c-2_BV-15.03.01-Ba_2023-036611(2)
39.	Amt für Bodenmanagement Heppenheim Stellungnahme vom 28.03.2025, Az. 22.3-HP-02-06-03-01-B-2025#005

Zum Vorhaben geäußert und dabei Bedenken, Einwendungen und/oder Forderungen, Hinweise, Empfehlungen formuliert, haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 20.03.2025, Az. III 33.1-66 c 10.10/3-2024
2.	Landkreis Darmstadt-Dieburg Stellungnahme vom 18.03.2025, Az. 411.1-TOB-240066-TOB
3.	Magistrat der Stadt Darmstadt Stellungnahme vom 19.03.2025
13.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH Stellungnahme vom 06.03.2025
20.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 20.03.2025, Az. 89g-10-3/24 GM
24.	Landesamt für Denkmalpflege Bau- und Kunstdenkmalpflege Stellungnahme vom 02.04.2025
33.	Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) Stellungnahme vom 11.03.2025, Az. Reg313-STOF-15
34.	Feuerwehr Darmstadt Stellungnahme vom 04.03.2025, Az. 2025/047
36.	Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich 6 Stellungnahme vom 20.03.2025, Az. 64612-646ti/008-2307#014

Im Rahmen des Planänderungsverfahrens hat keine erneute Veröffentlichung des Plans stattgefunden. Im Hinblick auf einen ökonomischen Verfahrensablauf sieht § 73 Abs. 8 VwVfG die erneute Anhörung der Betroffenen, wenn durch die Änderungen Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden, aber keine erneute Veröffentlichung in derselben Gemeinde vor. Diesen Betroffenen wird erneut Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Da die Belange der Betroffenen in diesem Fall nicht stärker als durch die ursprüngliche Planung berührt werden, entschied die Planfeststellungsbehörde, lediglich eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum geänderten Plan durchzuführen.

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 Fernverkehr AG.

B.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft den Neubau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist der Neubau einer Abstell- und Behandlungsanlage am Standort Darmstadt-Kranichstein. Dazu zählt die Errichtung einer IRA, einer ARA, von Abstellgleisen sowie die Errichtung eines Sozialgebäudes mit Parkplätzen für die Mitarbeiter. Die Planung dient der Bereitstellung von zusätzlichen Abstellungs- und Behandlungskapazitäten, die durch das stetig wachsende Verkehrsaufkommen im Rhein-Main-Gebiet benötigt werden.

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

B.4.2 Variantenentscheidung

Die gewählte Variante begegnet keinen durchgreifenden Bedenken.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Vorplanung die sechs Standorte Frankfurt-Camberger Becken, Frankfurt-Griesheim, Frankfurt-Hauptgüterbahnhof, Wiesbaden sowie Darmstadt-Kranichstein und Darmstadt Hbf für die Abstell- und Behandlungsanlage betrachtet. Diese werden nachfolgend erläutert.

1. Frankfurt - Camberger Becken:

Dieser Standort wurde bereits vorhergehend von der DB InfraGO AG mit einem Vorkaufsrecht gesichert und diese hat bereits mit Planungen zu anderen Vorhaben

begonnen. Hier ist vor allem das Projekt des Fernbahntunnels zu nennen, für das Teile der Flächen genutzt werden müssen. Daher wurde diese Fläche verworfen.

2. Frankfurt - Griesheim:

Auf Grundlage der eingereichten Planungsunterlagen ist die Gesamtkapazität an diesem Standort zu klein für das geplante Bauvorhaben, sodass diese Fläche in der Planung nicht weiterverfolgt wurde.

3. Frankfurt - Hauptgüterbahnhof:

Die angedachte Fläche dient bereits als planfestgestellte Ausgleichsfläche für die Großprojekte Knoten Sportfeld und Homburger Damm. Die Fläche wurde aufgrund dessen in der Planung nicht weiterverfolgt.

4. Wiesbaden:

Dieser Standort ist geprägt von anspruchsvollen Strukturen, die einen hohen planerischen und baulichen Aufwand nach sich ziehen. Dies führt zu außerordentlich hohen Kosten und einer langen Planungs- und Bauphase. Die Fläche wurde aus diesen Gründen in der Planung nicht weiterverfolgt.

5. Darmstadt - Kranichstein:

Die angestrebte Fläche befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs der DB InfraGO AG. Vorteile dieses Standorts sind die hohe Gesamtkapazität, die schnelle Verfügbarkeit, die gute Einbindbarkeit in Fahrplankonzepte sowie die Anbindung von sowohl Mainz/Wiesbaden als auch Frankfurt.

6. Darmstadt - Hauptbahnhof:

Das Gelände Bahnbetriebswerksfläche des Darmstädter Hauptbahnhofs ist bereits dicht bebaut. Unter anderem befinden sich hier neben einigen Betriebsgebäuden des Deutschen Bahn Konzerns auch das Kompetenzzentrum der Region Mitte sowie das Eisenbahnbetriebsfeld der Uni Darmstadt. Zusätzlich wird derzeit ein neues Instandhaltungsgebäude der DB InfraGO AG errichtet, außerdem ist dort eine neue Schaltzentrale für die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim geplant. Aufgrund dessen bietet der Standort nicht genügend Fläche für die geplante Außenreinigungsanlage mit ihren verbindlichen Abstellgleisen sowie der vorgelagerten Gleisharfe, sodass dieser Standort im Vorfeld der Planung ausgeschlossen werden konnte.

Fazit:

Die Wahl des Standorts Darmstadt-Kranichstein wurde plausibel dargelegt. Dieser Standort deckt den Großteil des vorher definierten Bedarfs. Die Fläche bietet somit eine schnelle Flächenverfügbarkeit, eine gute Einbindbarkeit in das Fahrplankonzept der DB InfraGO AG sowie aufgrund der geographischen Lage eine hervorragende Möglichkeit der Zuganbindung aus Frankfurt bzw. Mainz/Wiesbaden. Zusätzlich ist aufgrund der Lage, außerhalb der Wohngebiete in der Umgebung von Wald und Landwirtschaft, mit wenigen Betroffenenheiten bezüglich möglicher Lärmbelastungen und Flächenverbrauch zu rechnen.

Für den bevorzugten Standort Darmstadt-Kranichstein wurden zehn Varianten der Verfeinerung durch die Vorhabenträgerin geprüft. Die Abwägung dieser Varianten erfolgte auf Basis folgender Gesichtspunkte:

- Möglichkeit einer Unterflurreinigungsgrube
- Zufahrtssituation
- Inanspruchnahme der Gleiszufahrt der DB InfraGO AG (Gleis 9, 10)
- Inanspruchnahme der Gleisanlagen des Museumsvereins
- Erhalt des Ablaufbergs
- Andienbarkeit der Außenreinigungsanlage für Wartungsarbeiten und Feuerwehr
- Betriebliche Abhängigkeit zwischen der Außenreinigungsanlage und der Innenreinigungsanlage.

Die untersuchten Varianten stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

Variante 1:

Bei der ersten Variante, die von der Vorhabenträgerin am Standort Darmstadt Kranichstein geprüft wurde, wären zur Abstellung zwei Gleiszufahrten über Gleis 10 (Inanspruchnahme DB InfraGO AG) sowie über Gleis 11 geplant. Nördlich der Außenreinigungsanlage wäre die Zufahrt jedoch lediglich eingleisig möglich. Auch müssten die Gleise 12, 13 und Gleis 14 des Museumsvereins gekürzt werden. Eine Unterflurreinigungsgrube wäre nicht vorgesehen. Des Weiteren hätte die Variante den Rückbau des gesamten Ablaufberges für die Zufahrt und den Standort der Außenreinigungsanlage zum Gegenstand. Für die Anbindung der Außenreinigungsanlage wäre die Querung des Gleises 952 erforderlich. Bei Betrieb der Außenreinigungsanlage wären die Zu- und Abfahrten zur Abstellanlage blockiert.

Variante 2:

Diese Variante entspricht im Großteil der vorigen Variante 1, jedoch wären eine Unterflurreinigungsgrube und zusätzliche Gleisverbindung zwischen Gleis 8 und 9 für Fahrten aus Richtung Würzburg geplant.

Variante 3:

Auch diese dargestellte Variante entspricht im Großteil der Variante 1, jedoch mit einer geplanten Unterflurreinigungsgrube im Süden und zusätzlicher Gleisanbindung auf Gleis 13. Hierfür wäre jedoch die Inanspruchnahme des Gleises 13 des Museumsvereins erforderlich.

Variante 4:

Auch diese dargestellte Variante entspricht im Großteil der Variante 1, hier wäre jedoch die Unterflurreinigungsgrube vor der Außenreinigungsanlage geplant. Aufgrund dieser Planung verschöbe sich diese in Richtung des Gleises 11. Für diese Variante wäre die Kürzung der Gleise 12 und 13 sowie die Verlängerung des Gleises 14, mit Anschluss an Gleis 952, des Museumsvereins erforderlich.

Variante 5:

Bei der Variante 5 wären ebenfalls eine Unterflurreinigungsgrube sowie zusätzlich zwei Gleiszufahrten über das Gleis 12 inklusive Abzweigung zur Außenreinigungsanlage und Gleis 9 geplant. Jedoch wäre auch hier die nördliche Zufahrt zur Außenreinigungsanlage nur eingleisig möglich. Für diese Variante müssten die Gleise 10 und 11 gekürzt und zu Stumpfgleisen umgebaut werden. Außerdem müssten bei dieser Planung mehrere Gleise gequert werden, welche bei An- und Abfahrten zur Außenreinigungsanlage gesperrt werden müssten. Zusätzlich wäre eine Inanspruchnahme des Gleises 9, welches sich im Eigentum der DB InfraGO AG befindet sowie ein Rückbau des Gleises 12 für den Museumsverein erforderlich. Der Ablaufberg des ehemaligen Rangierbahnhofs könnte bei dieser Variante zur Hälfte (nordwestlicher Teil) erhalten bleiben. Hierfür müsste jedoch ein Stützbauwerk zwischen Gleis 11 und 12 errichtet werden.

Variante 6:

Bei dieser Variante könnte der gesamte Ablaufberg erhalten bleiben. Im Bereich des Ablaufberges wäre durch die Planung jedoch die Zufahrt nur eingleisig möglich. Die zwei Zufahrten zur Abstellung wären bei dieser Variante über die Gleise 10 und 11 geplant. Das Gleis 10 ist jedoch im Eigentum der DB InfraGO AG. Zusätzlich wäre

auch hier die Kürzung des Gleises 14 des Museumsvereins erforderlich. Die Außenreinigungsanlage wäre an Gleis 39 geplant. Für die Andienung müssten die Gleise 952, 12 und 11 gequert werden, welche bei An- und Abfahrten der Außenreinigungsanlage gesperrt werden müssten. Auch hier wäre eine Unterflurreinigungsgrube eingeplant.

Variante 7:

Auch bei Variante 7 bliebe der gesamte Ablaufberg erhalten und nur eingleisig befahrbar. Die Zufahrten zur Abstellung erfolgten hier über Gleis 12 der Außenreinigungsanlagen (Durchfahrt durch Waschanlage) und über das Gleis 10, dieses ist jedoch im Eigentum der DB InfraGO AG. Auch müssten Gleise gekürzt werden (Gleis 12, 13 und 14 des Museumsvereins). An Gleis 12 läge die Außenreinigungsanlage, hierfür müsste Gleis 11 gekürzt werden (Stumpfgleis). Für die Anbindung der Anlage wäre ebenfalls die Querung des Gleises 952, des Gleises des Ablaufbergs sowie des Zufahrtsgleises erforderlich. Bei Betrieb der Außenreinigungsanlage wären die Zu- und Abfahrten zur Abstellanlage blockiert. Des Weiteren wäre eine Unterflurreinigungsgrube eingeplant.

Variante 8:

Die Variante 8 beinhaltet eine Unterflurreinigungsgrube und könnte den nordwestlichen Teil des Ablaufbergs erhalten. Die zwei Zufahrten erfolgen auch bei dieser Variante zum einen durch die Waschanlage (Gleis 11) zur Abstellung und zum anderen über Gleis 10, wobei dieses sich im Eigentum der DB InfraGO AG befindet. Des Weiteren müssten bauliche Eingriffe in dem Abstellbereich der DB InfraGO AG erfolgen. Zusätzlich wäre auch hier die Kürzung des Gleises 14 des Museumsvereins erforderlich. Die Außenreinigungsanlage wäre in dieser Variante zwischen Gleis 10 und 11. Für die Anbindung wäre auch bei dieser Variante die Querung der Gleise 952, des Ablaufbergs und des Zufahrtsgleises erforderlich. Bei Betrieb der Außenreinigungsanlage wären die Zu- und Abfahrten zur Abstellanlage blockiert.

Variante 9:

Diese Variante erhält ebenfalls den nordwestlichen Teil des Ablaufberges. Hierfür müsste ein Stützbauwerk zwischen Gleis 11 und 12 errichtet werden. Eine Unterflurreinigungsgrube wäre ebenfalls eingeplant. Die Zufahrt zur Abstellung ergäbe sich bei dieser Planung über die Gleise 10 und 11 (Durchfahrt durch Waschanlage). Nördlich der Außenreinigungsanlage wäre die Zufahrt nur eingleisig möglich. Bei dieser Variante müsste ebenfalls das Gleis 14 des Museumsvereins

eingekürzt werden. Die Außenreinigungsanlage wäre an Gleis 11 geplant. Allerdings wäre auch für diese Anbindung die Querung des Gleises 952, des Ablaufberges und des Zufahrtsgleises erforderlich. Bei Betrieb der Außenreinigungsanlage wären die Zu- und Abfahrten zur Abstellanlage blockiert.

Variante 10:

Die letzte untersuchte Variante beinhaltet keine Unterflurreinigungsgrube. Dafür sind die zwei Gleiszufahrten zur Abstellung über Gleis 11 und 12 (Durchfahrt durch Waschanlage) mit Weichenkreuzung nördlich der Außenreinigungsanlage befahrbar und es wird keine Inanspruchnahme der Gleise 9 und 10 der DB InfraGO AG nötig. Es käme zur Kürzung der Gleise 12, 13 und 14 des Museumsvereins und der Ablaufberg bliebe zum Teil erhalten. Der südöstliche Teil des Ablaufbergs mit Gleis 11(alt) bliebe erhalten wodurch ein Stützbauwerk zwischen Gleis 11 und 12 erforderlich wäre und die Außenreinigungsanlage im Bereich des ehemaligen nordwestlichen Teils des Ablaufberges geplant werden müsste. Für die Anbindung der Außenreinigungsanlage wäre die Querung des Gleises 952 erforderlich. Zwischen Außen- und Innenreinigungsanlage befänden sich keine betrieblichen Abhängigkeiten, da die Variante zwei separate Zu- und Abfahrten mit einer Abstellmöglichkeit vor der ARA beinhaltet.

Fazit:

Aus der Variantenprüfung geht die Variante 10 als bevorzugte Lösung hervor und wurde zum Gegenstand des Antrages gemacht. Begründet wird diese Entscheidung damit, dass diese Variante die Forderung der Denkmalschutzbehörde nach einem Teilerhalt des Ablaufberges sowie alle betrieblichen Belange erfüllt. Die zwei Gleiszufahrten mit Weichenkreuzung sowie betriebliche Unabhängigkeit zwischen Außen- und Innenreinigungsanlage stellen einen großen betrieblichen Vorteil dar. Des Weiteren kann Gleis 12 als zweite Zufahrt mit dem Museumsverein gemeinsam genutzt werden und eine Inanspruchnahme von Gleis 9 und 10 der DB InfraGO AG ist nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Wahl der Antragsvariante, die durch die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht plausibel dargelegt wurde, nachvollzogen. Sie bietet nach Würdigung der Planfeststellungsbehörde den größten Nutzen bei den wenigsten Betroffenen. Die Variante berücksichtigt die Belange des Denkmalschutzes sowie des Museumsvereins in Abstimmung mit allen nötigen

betrieblichen Möglichkeiten. Insoweit stellt sich die Planung der Vorhabenträgerin als vorzugswürdig dar.

B.4.3 Raumordnung

Regionalplan Südhessen

Im gültigen Regionalplan Südhessen sind die Flächen, auf denen die Abstell- und Behandlungsanlage geplant ist, als „Vorhaltungsgebiet für die Landwirtschaft“ ausgewiesen.

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat in seiner Gesamtstellungnahme (Regionalplanung) als zuständige Behörde ausgeführt, dass die Hauptfläche auf bahngewidmeten Flächen stattfindet und diesen entsprochen wird. Daher sind regionalplanerisch keine Bedenken zu erheben.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan wird in den Planunterlagen, im Landschaftspflegerischen Begleitplan; Unterlage 14.1a, Kapitel 1.6.1 dargestellt.

Das Vorhaben widerspricht nicht den Festsetzungen im Flächennutzungsplan.

Die Anlagen befinden sich größtenteils auf als „Verkehrsfläche“/ „Bahnanlagen, Haltepunkte“ ausgewiesenen Flächen. Das Versickerungsbecken jedoch befindet sich auf einer Fläche, die als „Fläche für die Landwirtschaft“ / „ökologisch wertvolles Grünland“ dargestellt ist.

Nach § 7 Abs. 2 BauGB ist die eisenbahnrechtliche Planfeststellung an den Flächennutzungsplan der Gemeinde anzupassen. Die Fachplanung ist dabei an die im Flächennutzungsplan dargestellte Grundkonzeption gebunden. Das Vorhaben darf sich nicht in Gegensatz zum Flächennutzungsplan setzen. Damit schützt die Anpassungspflicht des § 7 BauGB die Planungshoheit der Gemeinde und den objektiven Belang einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Die Anpassungspflicht ist nicht im Sinne einer rechtssatzmäßigen Anwendung („Vollzug“) der einzelnen Darstellungen des Flächennutzungsplans, sondern als planerische Fortentwicklung der im Flächennutzungsplan dargestellten Grundkonzeption der Gemeinde zu verstehen. Das heißt, die Vorhabenträgerin hat die Planung so zu gestalten, dass sie als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt gelten kann.

Die bildliche Darstellung des Flächennutzungsplans weist auf der Fläche des Versickerungsbeckens eine Fläche für die Landwirtschaft / ökologisch wertvolles Grünland aus. Diese Fläche befindet sich im Bereich zwischen einer großen Bahnverkehrsfläche (Rangierbahnhoffläche) und der großen landwirtschaftlich genutzten Fläche der zusammenhängenden Arheilger Felder.

Dieses Landschaftsbild wird durch das Versickerungsbecken nicht berührt. Die Vorhabenträgerin hat die verwendete Fläche so weit wie möglich auf der bereits als Bahnverkehrsfläche dargestellten Fläche geplant. Die Verwendung einzelner Grundstücke für die Versickerungsfläche liegt an der technischen Notwendigkeit. Die Versickerungsfläche kann nicht in die Gleisanlage verlegt werden, da der Boden schadstoffbelastet und damit ungeeignet für die Versickerung ist. Zudem ist der Grundwasserspiegel zu hoch, um die notwendige Sickerstrecke einzuhalten. Außerdem befindet sich auf der entsprechenden Gleisanlage Wald, der gerodet werden müsste.

Anderen Flächen in der Nähe des Stellwerksgebäudes, die eine teilweise Versickerung ermöglichen würden, fehlt die Versickerungsfähigkeit. Die Vorhabenträgerin hat eine Fläche direkt angrenzend an den Bahndamm gewählt. Dies minimiert auch die Auswirkungen auf die vom Flächennutzungsplan festgelegten Nutzungen, da die Flächen direkt an der Grenze der Bahnnutzung und der Felder liegen.

Der Randbereich wird im Einklang mit den Festlegungen des Flächennutzungsplans mit Gehölzen eingefasst und das Becken selbst wird begrünt, womit das Gelände optisch in die Landschaft eingepflegt ist.

Die Vorhabenträgerin hat mit dieser Planung ihre Anpassungspflicht erfüllt. Den Anforderungen des § 7 BauGB ist Genüge getan.

B.4.4 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Durch den Bau der Anlage sind wasserrechtliche Belange betroffen. Hierzu zählen insbesondere:

- Die Versickerung von Niederschlagswasser,
- das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser,
- Geothermie,
- Abwasserbehandlungsanlage ARA, Indirekteinleitung nach Anhang 49 AbwV.

Die obere Wasserbehörde, Dezernat IV/Da 41.1 – Grundwasser, erklärt ihre Unzuständigkeit und stellt fest, dass das Vorhaben außerhalb festgesetzter Wasserschutzgebiete liegt. Bezüglich wasserrechtlich relevanter Sachverhalte verweist die obere Wasserbehörde auf die untere Wasserbehörde. Die untere Wasserbehörde hat in der ersten Stellungnahme der Stadt Darmstadt sowie in der zweiten Stellungnahme keine Anmerkungen geäußert. Daher ist davon auszugehen, dass die wasserrechtlichen Belange, die keine Bahnanlagen betreffen (z.B. Folgemaßnahmen) gewahrt werden.

Eine abschließende Entscheidung zur Eingriffsintensität in wasserfachliche Belange und die darauf basierenden wasserrechtlichen Erlaubnisse in Bezug auf Eisenbahnbetriebsanlagen kann die Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht treffen.

Die Vorhabenträgerin hat umfangreiche Planunterlagen zu den wasserrechtlichen Belangen erstellt. Hierzu gehören hydraulische Berechnungen (z.B. Abwasser, Entwässerung, Versiegelung), ein Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (z.B. Abwasserwerte) und ein hydrogeologisches Gutachten.

Diese sind bis zur vorbehaltenen ergänzenden Entscheidung nach Maßgabe der Anforderungen der zuständigen Wasserrechtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West) zu überarbeiten und anschließend von der Planfeststellungsbehörde zu genehmigen.

Größtes Thema ist die Änderung des fachlichen Regelwerks: Mit Wirkung zum Oktober 2024 wurde das Arbeitsblatt DWA-A 138-1 maßgeblich zur Planung von Anlagen zur Versicherung von Niederschlagswasser. Die Unterlagen waren noch auf Grundlage des vorigen Rechts erstellt worden. Die Änderungen der Unterlagen berühren nicht das Entwässerungskonzept der Vorhabenträgerin.

Die Konzeption der Vorhabenträgerin zu der Entwässerung der Anlage begegnet keinen durchgreifenden Bedenken. Die Planung vermeidet insbesondere Eingriffe in Grundeigentum Dritter, zur Wahl der Versickerungsfläche näher unter Kapitel B.4.11 und B.4.23. Die alternative Einleitung in einen Kanal stand nicht zur Disposition, da eine Zustimmung und Genehmigung des Kanalbetreibers nicht erlangt wurde. Die Vorhabenträgerin hat die Entwässerung inklusive der Entwässerungsfläche in ihre landespflegerische Planung integriert. Die Fläche wird begrünt und soweit möglich in die Landschaft eingegliedert. Naturfachliche Eingriffe werden ausgeglichen, s.a. Kapitel B.4.5. Auch die anderen Entwässerungsanlagen greifen nicht derart in Rechte

oder Belange Dritter ein, dass die ausstehende Lösung des Konflikts in Frage gestellt wäre. Daher konnte sich die Planfeststellungsbehörde diese Entscheidung gem. § 74 Abs. 3 VwVfG vorbehalten.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

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

Die naturschutzrechtliche Zulassung wurde im Benehmen mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde erteilt. Das hier genehmigte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG dar.

Innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Stadt - Darmstadt“ befinden sich mehrere Teilmaßnahmen von bauzeitlichen und anlagebedingten Eingriffsbereichen. Dieses Schutzgebiet umfasst Flächen in allen Darmstädter Gemarkungen. Es ist in zwei Zonen unterteilt und hat eine Größe von 6.700 Hektar. Die Zone I besteht aus den beiden Teilflächen „Griesheimer Sand“ und „Prinzenberg bei Eberstadt“, Zone II umfasst alle übrigen Flächen. Nur die Teilflächen der Zone I erfüllen die naturschutzfachlichen Kriterien eines europäischen Vogelschutzgebietes und werden als Teil des kohärenten europäischen Netzes und als Schutzgebiet „Natura 2000“ angesehen. Ziel des Schutzgebietes ist die Erhaltung und Entwicklung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes insbesondere die Sicherung großer zusammenhängender Waldgebiete sowie Fließgewässer und Auenbereiche. Dabei beschränken sich die vorhabenbedingten Inanspruchnahmen auf die Verkehrswege und ihre Randbereiche sowie die Versickerungsmulde am nordwestlichen Rand des Vorhabens. Gemäß § 5 der Verordnung vom 23. Juni 2004 zum LSG bedarf es bei baulichen Maßnahmen einer Genehmigung. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn der Charakter des Gebietes verändert wird, das Landschaftsbild erheblich und nachhaltig beeinträchtigt wird und dem jeweiligen Schutzzweck zuwiderläuft. Das Bauvorhaben wird im Großteil innerhalb der Grenzen des vorhandenen bahneigenen Geländes durchgeführt. Es erfolgt nur eine Erweiterung im Landschaftsschutzgebiet der Zone II im Bereich des neu anzulegenden Versickerungsbeckens. Ein Eingriff in die Flächen der Schutzzone I erfolgt nicht. Generell kann keine wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, des Charakters als auch des Schutzzweckes durch dieses Vorhaben gesehen werden. Die Genehmigung wird somit im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde innerhalb der Konzentrationswirkung erteilt.

Das Vorhaben liegt außerdem im Naturpark Bergstraße-Odenwald. Dieser erstreckt sich zwischen den Flüssen Rhein, Main und Neckar auf über 3.800 km² über eine weiträumige Landschaft mit vielfältiger Natur und Geologie. Der Naturpark Bergstraße-Odenwald wurde als einer der ersten Naturparke in Deutschland im Jahr 1960 gegründet. Stand zu Beginn neben dem Schutz von Natur und Landschaft der Aspekt der Erholung und Entspannung im Vordergrund, so sind heute die Ziele eines Naturparks sehr viel weiter gefasst: Neben der Erhaltung und Entwicklung einer herausragenden großräumigen, durch vielfältige Nutzung geprägten Kulturlandschaft, stehen gleichrangig Umweltbildung, nachhaltige Regionalentwicklung, sanfter Tourismus, Erhalt der biologischen Vielfalt, Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe und Klimaschutz. Eine Betroffenheit kann durch das Bauvorhaben nicht erkannt werden. Eine Ausnahmegenehmigung innerhalb der Konzentrationswirkung muss daher nicht erteilt werden.

Weitere naturschutzrechtliche Schutzgebiete sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Zusätzlich kommt es durch das Bauvorhaben zu einem dauerhaften Wertverlust von wertgebenden Biotopen, die durch den Vorhabenträger kompensiert werden müssen. Die Vorhabenträgerin hat den Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 181.137 Wertpunkten. Als Kompensationsmaßnahme gelten gem. § 15 BNatSchG solche Maßnahmen, die die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in der Nähe bzw. im gleichen Naturraum in gleichwertiger Weise herstellen. Für die Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe ist eine Ökokontomaßnahme geplant.

Wesentliches Ziel der Ökokontomaßnahme ist die Herstellung des "Biotopkomplex Heubach" und damit die Etablierung von rd. 3,1 Hektar mageren, azidophilen Grünlandes auf sauren Terrassenkiesen, die überwiegend aus verwittertem Gneis bestehen und aktuell als Acker genutzt werden. Zielbiotoptyp sind Magerrasen saurer Standorte, die ein Entwicklungspotential hin zu Borstgrasrasen besitzen. Verwendet wird Saatgut mit Arten der mageren und zum Teil sauren Magerrasen und Beimischung einiger wertgebender Arten wie die früher auch im Odenwald vorkommende Ringelblume (*Calendula officinalis*). Eine Grünlandfläche soll zu einer extensiv genutzten Mähwiese entwickelt werden. Zwei weitere Flächen wurden 2021 dem Projekt zugeschlagen. Hier sollen zwei Ackerstreifen zu

ruderalen Wiesen entwickelt werden. Diese werden nur sporadisch genutzt und bieten ganzjährig Deckung für viele Arten der freien Feldflur. Zur Abrundung des Landschaftsbildes wird eine Obstbaumallee mit alten Obstsorten entlang des begleitenden Weges gepflanzt.

Die Planfeststellungsbehörde hat gegen die angestrebte Kompensation mittels Ökokonto keine grundsätzlichen Bedenken. Innerhalb des Verfahrens hat die HLG, die als staatliche Treuhandstelle für ländliche Bodenordnung als Ökokontobetreiber fungiert, den eingereichten Vertrag als nichtig erklärt. Jedoch hat sie gleichsam bekundet, dass ein neuer Vertrag mit dem Eingriffsverursacher, der „DB Fernverkehr AG“, zur Übernahme deren Kompensationsverpflichtungen mittels Zuordnung von Punkten (i.S. d. § 3 KV und des § 16 HeNatG) aus bereits vorlaufend durchgeführten Teilmaßnahmen der gleichen Ausgleichsmaßnahme der HLG-Ökoagentur für Hessen nichts im Wege stünde. Um dies sicherzustellen, wurde der Vorhabenträgerin unter A.4.2 aufgegeben, vor Baubeginn einen unterschriebenen Ökokontovertrag eines verifizierten Ökokontos vorzulegen.

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.

B.4.6 Artenschutz

Die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vom Verbotstatbestand des Beschädigens oder Zerstörens von Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für die Mauereidechse wird erteilt.

Die Mauereidechse (*Podarcis muralis*) gehört zur Gruppe der Reptilien und zur Familie der echten Eidechsen (Lacertidae). Sie steht in Hessen auf der „Roten Liste“ und ist als „gefährdet“ eingestuft. In der FFH-Richtlinie ist die Mauereidechse als „streng zu schützende Tierart von gemeinschaftlichem Interesse“ (Anhang IV) aufgeführt. Da sie sich in den letzten Jahren besonders entlang von Bahntrassen stark ausbreitet, wird sie in der aktuellen Roten Liste Deutschlands (2009) nur noch in der Vorwarnliste geführt. Zu den ursprünglichen Lebensräumen der Mauereidechse zählen u.a. sonnenexponierte Felsen, Geröllhalden, gerölldurchsetzte Trockenrasen, die randlichen Kiesbänke der großen Flüsse und lichte Wälder. Da diese natürlichen Lebensräume heute vielerorts verschwunden sind, sind Mauereidechsen

insbesondere an unverfugten Trockenmauern in Weinbergen, an Bahnböschungen, Ruinen, Burgen und anderen vom Menschen geschaffenen Felslandschaften zu finden. In den letzten Jahren breitet sich die Mauereidechse besonders entlang der Bahnstrecken im Oberrheintal stark aus. Die Mauereidechse kann am häufigsten in der Zeit zwischen April und September beobachtet werden. Die Paarung findet anschließend an die Überwinterung (Oktober bis März) von April bis Mitte Juni statt. Ab Ende Juli schlüpfen die Jungtiere. Die einzelnen Phasen der Aktivität der Mauereidechse sind jahreszeitlichen Klimaschwankungen unterworfen und können sich gegebenenfalls verschieben. Die Mauereidechse wurde auf Referenzflächen nachgewiesen und ein Vorkommen im Eingriffsbereich aufgrund der Habitatausstattung angenommen. Ein Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG durch den direkten Flächenentzug kann somit erwartet werden, da es sich im Verhältnis zur Fläche der umgebenden und gleichwertigen Habitate um einen sehr großräumigen Eingriff handelt und ein Ausweichen auf nahegelegene Flächen zwar möglich ist, jedoch nicht vollumfänglich. Diese Art gilt zwar nicht als störungsempfindlich. Somit kann durch entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen davon ausgegangen werden, dass eine signifikante Erhöhung der Tötungswahrscheinlichkeit sowie das Eintreten des Störungsverbotes, was den Erhaltungszustand der Population dieser Art verschlechtern könnte, nicht auftreten. Um das Risiko von Tötungen noch zusätzlich zu minimieren, wird eine Umweltfachliche Bauüberwachung eingesetzt, die die Bauarbeiten koordinieren und überwachen soll. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass es aufgrund der Bauarbeiten zu Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kommt.

Daher war das Vorliegen der materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen.

Gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG kann eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gegeben sind, sowie wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

Zumutbare Alternativen

Das Rhein-Main Gebiet ist ein, wenn nicht der zentrale Ausgangspunkt für den europaweiten Schienenverkehr und ein genereller Ballungsraum von Gewerbe und Bevölkerung. Somit konkurriert das Vorhaben mit weiteren großen als auch kleinen Infrastrukturmaßnahmen der Schiene, des Straßenverkehrs als

auch von kommunalen Bebauungsplänen um Ausgleichs- und Ersatzflächen in dieser Region. Diese sind aufgrund der starken Nachfrage in der Vergangenheit als auch heute rar. Außerhalb der genutzten Bahnanlagen und des Museumsvereins liegen vor allem Ackerflächen sowie ein Pferdeverein mit seinen Ställen und Koppeln. Die Vorhabenträgerin hat bei den zuständigen Kommunen angefragt, ob weitere Flächen in der Nähe für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die Mauereidechse zur Verfügung stünden. Dennoch konnten keine zusätzlichen Flächen aufgetan werden, sodass es keine Alternativen im Nahbereich des Bauvorhabens gibt.

Überwiegendes öffentliches Interesse

Diese infrastrukturellen Erweiterungen sind nötig, um Triebzugeinheiten abzustellen, Personenzüge zu versorgen und zu entstören. Besonderes Gewicht erhält die Erweiterung der bestehenden Schieneninfrastruktur auch im Hinblick auf den Klimawandel. Das Projekt läuft hierbei über die Dachstrategie „Starke Schiene“. Diese Maßnahme, die zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes beiträgt sowie der Erhöhung der Flottenkapazität dient, leistet einen aktiven Beitrag in Richtung des Erreichens von Klimaschutzzielen, indem eine Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene gefördert wird. Für die Durchführung der Baumaßnahme liegt somit ein überwiegendes öffentliches Interesse vor.

Erhaltungszustand der Population

Aufgrund des günstigen Erhaltungszustandes der Mauereidechse ist davon auszugehen, dass die mögliche Tötung einzelner Individuen nicht zu einer Verschlechterung der lokalen Population führt. Der Erhaltungszustand der Art wird sich daher durch die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme und der damit planungsbedingt potenziell möglichen Tötung einzelner Individuen aller Voraussicht nach nicht verschlechtern.

Daher konnte eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG innerhalb der Konzentrationswirkung für die oben genannte Art erteilt werden.

B.4.7 Natura 2000-Schutzgebiet „Kranichsteiner Wald mit Hegbachaue, Mörsbacher Grund und Silzwiesen“

Dieses Flora-Fauna-Habitat-Gebiet liegt im Übergangsbereich zwischen dem Messeler Hügelland und dem nördlichen Oberrheingraben und umfasst eine Fläche

von rund 2.130 Hektar. Gelegen im östlichen Stadtgebiet von Darmstadt und angrenzenden Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg sowie des Kreises Offenbach, bildet das Schutzgebiet ein heterogenes Komplexgebiet. Die drei zentralen Teilbereiche – Hegbachaue, Mörsbacher Grund und Silzwiesen – befinden sich in unmittelbarer Nähe zueinander, sind jedoch ökologisch differenziert. Sie liegen im Naturraum *Messeler Hügelland*, der durch pleistozäne Deckschichten, geringe Reliefenergie und hohes Grundwasser geprägt ist. Die dominierenden Biotoptypen umfassen: Luzulo-Fagetum (Hainsimsen-Buchenwald), Waldmeister-Buchenwald (Asperulo-Fagetum), Eichen-Hainbuchenwälder, Erlen-Eschen-Auwälder, Molinia-Wiesen, Artenreiche Borstgrasrasen und Extensiv genutzte Feucht- und Nasswiesen. Insbesondere die feuchten bis nassen Wiesenstandorte im Bereich der Silzwiesen und Hegbachaue sind von herausragender floristisch-faunistischer Bedeutung. Diese Standorte sind durch kleinräumige Nutzungsgeschichte, Niedermoorstandorte sowie intermittierende Vernässung geprägt.

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

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Die zentralen Schutzziele sind der Erhalt der für das Gebiet typischen obenstehenden Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie sowie die Förderung der Habitatkontinuität für wandernde Arten, insbesondere Fledermäuse und Amphibien, der Schutz der hydrologischen Dynamik der Bachauen und Feuchtwiesen zur Erhaltung der natürlichen Wasserstände und Vernässungsmuster und der Erhalt der Strukturvielfalt in Wald- und Offenlandbereichen zur Förderung der Artenvielfalt.

Für das oben genannte FFH-Gebiet und seine Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile kann festgestellt werden, dass die bau-, anlage- und betriebsbedingten

Wirkfaktoren durch die Sicherungsanlagen aufgrund der Kleinflächigkeit sowie der kurzen Bauzeit keine erhebliche Betroffenheit der Erhaltungsziele hervorrufen. Somit kann eine Beeinträchtigung des Schutzgebietes ausgeschlossen werden.

Daher war für dieses NATURA 2000-Gebiet eine Ausnahme gemäß § 34 BNatSchG nicht erforderlich.

B.4.8 Ökologische Bauüberwachung

Die unter Punkt A.4.2 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.

B.4.9 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, die Zusagen der Vorhabenträgerin zum Lärmschutz sowie durch die geplanten Maßnahmen ist sichergestellt, dass keine vermeidbaren und unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Immissionen hervorgerufen werden.

Baubedingte Lärmimmissionen

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

Als funktionale Zusammenfassung von ortsveränderlichen technischen Einrichtungen wie Maschinen, Geräten und Fahrzeugen stellt eine Baustelle eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG dar. Baustellen sind als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Die benannten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Zur Beurteilung von Baustellenlärm ist die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 maßgebend. Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann.

Die vorgelegte Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baustellenlärm) vom 29.09.2023 analysiert aus Sicht des Schallschutzes alle relevanten lärmintensiven Bautätigkeiten verschiedener Bauabschnitte und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten gemäß der AVV Baulärm.

Laut den schalltechnischen Berechnungen werden zur Tagzeit zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr für alle betrachteten Baustellenszenarien die hergeleiteten schalltechnischen Immissionsrichtwerte eingehalten bzw. unterschritten. Insbesondere sind im Zuge der Gleisbauarbeiten und der Errichtung von Verkehrsanlagen Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft zu erwarten. Diese Bauarbeiten sind zeitlich und räumlich begrenzt, können jedoch laut der schalltechnischen Untersuchung zu – zumutbaren – Lärmbelästigungen führen. Während der Nachtzeit werden keine Bauarbeiten stattfinden.

Hinsichtlich der Vermeidung von Lärmbelästigungen werden im Gutachten Maßnahmen zur Minderung der absehbaren Betroffenheiten diskutiert. Dabei ist stets die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen anhand der örtlichen Gegebenheiten sowie der mögliche Effekt in Relation zum erforderlichen Aufwand zu bedenken.

Die im Gutachten aufgeführten Minderungsmaßnahmen werden gemäß dem Erläuterungsbericht Bestandteil der Ausschreibung. Hierzu zählt der Einsatz von geräuscharmen Baumaschinen (Beachtung der Forderungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV), die Sicherstellung des Standes der Technik bei den zum Einsatz kommenden Geräten und Maschinen und die ausführenden Baufirmen auf die Nachbarschaftsproblematik hinzuweisen.

Ergänzend wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, einen Ansprechpartner für Immissionsbeschwerden zu benennen, der für die Anwohner erreichbar ist und im Beschwerdefall situationsabhängig gegebenenfalls erforderliche weitere Minderungsmaßnahmen anordnen kann.

Die Geräuschimmissionen gehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht über ein Maß hinaus, das im Allgemeinen bei Baustellen im öffentlichen Raum von der Nachbarschaft als zumutbar hingenommen werden muss.

Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen des betriebsbedingten Lärmschutzes vereinbar.

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 (16. BImSchV).

Danach ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung 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).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort geregelten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Die Einstufung erfolgt anhand der Festsetzungen in den bestehenden Bebauungsplänen. Anlagen und Gebiete, für die keine Bebauungspläne bzw. Festsetzungen bestehen, sind nach der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Das hier antragsgegenständliche Vorhaben hat die Errichtung einer Abstellanlage mit Innenreinigungs- und Außenreinigungsanlage, einschließlich Nebeneinrichtungen, für den Fernverkehr zum Gegenstand. Der geplante Regelbetrieb für die Abstell- und Behandlungsanlage sieht die Behandlung von maximal 8 Zügen am Tag und 12 Zügen in der Nacht vor. Bei den im Schallgutachten dargestellten Angaben, 40 Züge am Tag und 20 Züge in der Nacht, handelt es sich um die theoretisch mögliche Maximalauslastung der Anlage. Diese Maximalauslastung ist betrieblich nicht umsetzbar und somit nicht Antragsgegenstand.

Das Planvorhaben ist auf einem bestehenden Gelände der Deutschen Bahn im Nordosten von Darmstadt vorgesehen. Südwestlich, in einer Entfernung von ca. 500 Metern, sind Wohnnutzungen im Ortsteil Kranichstein vorhanden.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Anlage mit – theoretischen – tags 40 und nachts 20 Zugein- und -ausfahrten, Auf- und Abrüsten der Züge sowie Ertönen eines Warnsignals die schalltechnischen

Anforderungen gemäß der 16. BImSchV einhält. Darüber hinaus werden nach der TA Lärm die für Gewerbelärm gültigen Vorgaben erfüllt. Dabei ist zu beachten, dass das Schallgutachten die theoretisch mögliche Maximalauslastung betrachtet. Im Rahmen der Planänderung (Erläuterungsbericht) hat die Vorhabenträgerin festgesetzt, dass im Routinebetrieb maximal 8 Züge am Tag und 12 Züge in der Nacht behandelt werden und keine akustische, sondern lediglich eine optische Warnanlage verwendet wird. Somit sind die voraussichtlichen Schallimmissionen um einiges geringer als im Schallgutachten berechnet. Allemaal werden die Richtwerte eingehalten.

Makrofontests sind auf dem betrachteten Gelände zur Nachtzeit nicht zulässig, da die Anforderungen an das Spitzenpegelkriterium gemäß TA Lärm nicht eingehalten werden können. Die Funktionstests werden, laut dem Erläuterungsbericht, daher nicht am Standort Darmstadt-Kranichstein durchgeführt.

Abgesehen davon werden laut der schalltechnischen Untersuchung keine Maßnahmen zur Minderung der Geräusche des geplanten Regelbetriebs auf der Behandlungs- und Abstellanlage der DB Fernverkehr AG erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Darmstadt

Die Gebietseinstufung der Immissionsorte in den schalltechnischen Untersuchungen sei laut der Stadt Darmstadt teilweise nicht korrekt.

Für die Immissionsorte IO 4, IO 11 und IO 12, die in den schalltechnischen Untersuchungen zur Geräuscheinwirkung in der Nachbarschaft und zum Baustellenlärm als „Mischgebiet - MI“ eingestuft werden, sei die Gebietseinstufung „Allgemeines Wohngebiet - WA“ anzunehmen. Der Bebauungsplan K 12 habe keine Festsetzungen der Gebietseinstufungen vorgenommen. Bei den Immissionsorten IO 4 und IO 11 handele es sich jedoch um Wohnhäuser, die laut der Stadt Darmstadt Bestandschutz genießen. Zusätzlich sei die südlich angrenzende Bebauung von IO 11 sowie IO 11, aufgrund des Gebietscharakters bzw. der Umgebung, als Wohngebiet einzustufen. Auch der Immissionsort IO 12, bei dem es sich um die AWO Jugendhilfe mit Kinder- und Jugendwohngruppen handle, sei aufgrund des Gebietscharakters bzw. der Umgebung als Wohngebiet einzustufen.

Die Vorhabenträgerin hat auf die Stellungnahme der Stadt Darmstadt erwidert, dass sie die Gebietseinstufungen der Immissionsorte aus fachtechnischer Sicht für korrekt halte. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen hätten Abstimmungen unter anderem auch bezüglich der Schutzwürdigkeit und der zugrunde zu legenden Schallanforderungen (zunächst IO 1 bis IO 7) mit der Stadt stattgefunden. Dabei sei

die Gebietseinstufung am IO 4 als Mischgebiet abgestimmt worden. Die Schutzwürdigkeit der drei Immissionsorte wurde laut der Vorhabenträgerin, aufgrund fehlender Festsetzung in den Bebauungsplänen, gemäß der TA Lärm auf der Grundlage des Gebietscharakters und der Vorprägung des Gebiets eingestuft. Dabei sei die unmittelbare Nähe zu der bestehenden Bahnstrecke betrachtet worden. IO 12 liege bereits im Flächennutzungsplan auf einer Fläche für Bahnanlagen und IO 4 liege an der benachbarten Kompostieranlage. Bezüglich der Schutzwürdigkeit erfolgte des Weiteren eine Abstimmung mit Beteiligung der DB Fernverkehr AG, dem Umweltschutzbeauftragten der DB AG, dem Ingenieurbüro Emch+Berger und der IBAS Ingenieurgesellschaft mbH (Ersteller der schalltechnischen Untersuchungen).

Die Planfeststellungsbehörde hält den Schutzanspruch eines Mischgebiets für die Immissionsorte IO 4, IO 11 und IO 12 als ausreichend. Es handelt sich bei den Gebäuden zwar um Wohngebäude, jedoch stehen Sie direkt an Bahnanlagen in einem Gebiet, das sehr stark durch den Bahnverkehr charakterisiert ist. Darunter Bahnstrecken mit Zugbewegungen, Abstellungen, Haltpunkt und die ehemalige Abstellanlage für Güterzüge mit Ablaufberg und Hemmschuhvorrichtung, auf der nun die Abstell- und Behandlungsanlage geplant ist.

Gesamtlärm

Ein Gesamtlärmgutachten hat die Vorhabenträgerin nicht erstellt.

Denn grundsätzlich sieht das gesetzliche Lärmschutzsystem vor, dass die Schallquellen nach Quelle gesondert betrachtet werden. Daher werden grundsätzlich die Beeinträchtigungen betrachtet, die von der zu errichtenden Anlage ausgehen.

Ein Gesamtlärmgutachten ist dann erforderlich, wenn insgesamt eine Lärmbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird mit einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzt. Diese Schwellenwerte werden für die anliegenden Gebäude nicht erreicht. Beispielsweise wurden in der schalltechnischen Untersuchung zur Geräuscheinwirkung in der Nachbarschaft für den Immissionsort 7 (Steinstraße 41, Flur-Nr. 109, Mischgebiet) schalltechnische Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts ermittelt.

Das bedeutet, dass der vom Vorhaben ausgehende Lärm nicht die Schwelle der Gesundheitsgefährdung oder der Substanzgarantie des Eigentums überschreitet und demnach auf dieser Grundlage auch kein Gesamtlärmgutachten zu erstellen war.

In den durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen wurde die bereits vorhandene Lärmbelastung durch Sicherheitszuschläge berücksichtigt, die laut der Vorhabenträgerin in der Realität voraussichtlich nicht ausgeschöpft werden. Das Bauvorhaben ist zudem auf einer schon bestehenden Bahnanlage geplant, die früher als Rangieranlage für Güterzüge genutzt wurde. Das Umfeld der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage ist geprägt durch weitere Bahnanlagen wie Streckengleise, Abstellgleise, Haltepunkt und das Bahnmuseum und somit durch Lärmimmissionen der Bahn vorbelastet. Zusätzlich ist zu beachten, dass die im Schallgutachten zugrunde gelegte theoretische Maximalauslastung der Anlage betrieblich nicht umsetzbar ist und die voraussichtlichen Schallimmissionen somit um einiges geringer sind als im Schallgutachten berechnet.

Erschütterungsimmissionen

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

Die beigefügte erschütterungstechnische Untersuchung zu Immissionen aus dem Betrieb sowie zu baubedingten Erschütterungen vom 29.09.2023 (Unterlage 20) hat die mit dem Regelbetrieb und den Baumaßnahmen verbundenen Erschütterungseinwirkungen geprüft und bewertet.

Gemäß der Untersuchung werden für den Regelbetrieb der geplanten Anlage die Anforderungen an den Erschütterungsschutz an den umliegenden Immissionsorten sicher eingehalten. Es wird mit einer Erhöhung der Erschütterungsimmissionen des Bestandes um weniger als 25 Prozent, aufgrund der langsam einfahrenden ICEs in die geplante Abstell- und Behandlungsanlage, gerechnet. Somit sind nach DIN 4150 Teil 2 die Anforderungen eingehalten, da sich die Erschütterungssituation der bestehenden Schienenwege, die baulich geändert werden, nicht erheblich verschlechtert.

Gemäß der Untersuchung sind während der Baumaßnahmen infolge des zu erwartenden Geräteeinsatzes sowie der Lage der Bautätigkeiten zu nächstgelegenen Immissionsorten keine Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu erwarten. Werden die Spundwände im Bereich des Ablaufbergs durch Rammarbeiten in den Boden getrieben, fänden keine Überschreitungen der Anhaltswerte Stufe I nach DIN 4150-3 statt. Sollten die Spundwände per

Vibrationsverfahren in den Boden getrieben werden, würde lediglich der untere Anhaltswert der Stufe II nach DIN 4150-3 eingehalten. In diesem Fall sind mögliche Minderungsmaßnahmen zu prüfen und zu ergreifen. Weitere Bauarbeiten und Baumaschinen verursachen geringere Erschütterungen und es resultieren keine relevanten Einwirkungen auf Bebauungen.

Im Erläuterungsbericht äußert die Vorhabenträgerin die Verwendung der Spundwandramme. Somit werden alle Anhaltswerte der Erschütterungseinwirkung an den nächsten Immissionsorten eingehalten.

Stoffliche Immissionen

Die Nebenbestimmung unter A.4.3 ist geboten, um stoffliche Immissionen zu vermeiden und Auswirkungen zu minimieren.

Lichtimmissionen

Die Nebenbestimmung unter A.4.3 dient der Vermeidung einer direkten Blickverbindung zu Lichtquellen von benachbarten schutzbedürftigen Daueraufenthaltsräumen.

B.4.10 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Belange des Bodenschutzes sind beachtet. Die Forderungen der Oberen Bodenschutzbehörde wurden vollumfänglich durch die Vorhabenträgerin zugesagt. Die Vermeidungsmaßnahme Bodenschutz (016_V) sichert zusätzlich das Nutzen von Baggermatten zur Verteilung der Lasten im Bereich des Sickerbeckens.

Aus der Altflächendatei ALTIS des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLNUG) ergeben sich für den Plangeltungsbereich keine Hinweise auf das Vorhandensein von Altflächen (Altstandorte, Altablagerungen), schädliche Bodenveränderungen und/oder Grundwasserschäden.

B.4.11 Landwirtschaft

Das Vorhaben stellt eine Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Flächen dar, da durch den Bau des Versickerungsbeckens landwirtschaftlich genutzte Flächen dauerhaft beansprucht werden.

Des Weiteren wird durch die geplanten Baustellenzufahrten der Baustellenverkehr unter anderem über landwirtschaftliche Wege abgewickelt. Für die temporäre Nutzung als Baustellenzufahrten ist ein Ausbau der vorhandenen Wege geplant. Bei

den für den Ausbau vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich um städtische landwirtschaftliche Flächen.

Im Rahmen der Planänderung ist die Vorhabenträgerin auf die vorgebrachten Bedenken eingegangen, indem die Baustellenzufahrten geändert wurden, sodass die landwirtschaftlichen Wege weniger durch den Baustellenverkehr belastet werden. Eine neue Zufahrt ist über eine Baustraße auf Bahngelände geplant. Des Weiteren soll der Transport von Materialien größtenteils über die Schiene erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat in der Erwiderung auf die vorgebrachten Bedenken zugesagt, Schäden der Wege, die durch Baufahrzeuge entstehen, nach Bauende zeitnah zu beseitigen und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Zusätzlich wurde zugesagt, dass Hofstellen und landwirtschaftliche Flächen während der Bauzeit für Kunden und Landwirte erreichbar bleiben.

Die Nebenbestimmung unter A.4.4 sichert eine vollumfängliche Abstimmung zwischen dem betroffenen Landwirt und der Vorhabenträgerin.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens haben Einwender sowie der Magistrat der Stadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg Bedenken wegen der Wahl des Grundstücks der dauerhaft beanspruchten Fläche (Flur 21, Flurstück 66/1) geäußert. Die vormals städtische Fläche wurde von der Vorhabenträgerin erworben und soll vorübergehend als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werden. Später ist das Versickerungsbecken auf der Fläche geplant.

Sowohl Einwender, der Magistrat der Stadt Darmstadt als auch der Landkreis Darmstadt-Dieburg sehen die Wahl der Fläche als kritisch, da die Fläche gemäß den Darstellungen des Flächennutzungsplans als "Flächen für die Landwirtschaft" / "Ökologisch wertvolles Grünland" dargestellt sei. Außerdem befinde sich die Fläche in der Landschaftsschutzgebietszone II. Des Weiteren lasse die einzige Zufahrt keinen Begegnungsverkehr zu und am nördlichen Ende liege eine Verrohrung unter dem Weg, wobei die Traglast der Betonröhre zu berücksichtigen sei. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg fordert in seiner Stellungnahme eine Alternativenprüfung, aus der ersichtlich wird, warum das Grundstück genutzt werden soll.

Wie auch die Vorhabenträgerin nachvollziehbar argumentiert, ist der Bau einer Versickerungsanlage außerhalb des Eisenbahngeländes erforderlich. Die vormals städtische Fläche wurde zu diesem Zweck von der Vorhabenträgerin erworben. Es handelt sich um einen guten Standort für die Versickerungsanlage, da die Fläche seit mehreren Jahren als Lagerfläche für Erdaushub und Mist Verwendung findet und das

darunterliegende Grünland dadurch deutlich abgewertet wird. Die Fläche wird der Flächeninanspruchnahme innerhalb der Robinien Sukzession vorgezogen. Somit können die dortigen Gehölzbestände erhalten bleiben. Begegnungsverkehr ist an den Ausweichmöglichkeiten, den abzweigenden Feldwegen, aktuell bereits mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen möglich. Bezüglich der Traglast der Betonröhre sieht die Vorhabenträgerin die Möglichkeit, während der Bauphase eine bauzeitliche Rampe zwischen Gleisfeld und Baustelleneinrichtungsfläche einzurichten.

Auf die Bedenken des Landwirts und der Träger öffentlicher Belange hat die Vorhabenträgerin innerhalb der Planänderung reagiert, sodass die Landwirtschaft während der Bauphase entlastet werden konnte. Abstimmungen zwischen den Landwirten und der Vorhabenträgerin haben stattgefunden und werden, zugesagt durch die Vorhabenträgerin und gesichert durch die Nebenbestimmung A.4.4, weiterhin stattfinden.

B.4.12 Forstwirtschaft

Gegen das Vorhaben bestehen im Benehmen mit der Obersten Forstbehörde keine waldrechtlichen Versagungsgründe des § 12 Abs. 3 HwldG. Für das Vorhaben kann festgestellt werden, dass durch den geringen Flächenumfang in Bezug auf die Raumordnung und Landeskultur diese nicht relevant ist. Auch ist die dortige Gehölzstruktur für den Naturhaushalt, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder Erholung nicht von wesentlicher Bedeutung. Somit kann eine Bedeutung für Waldbesitzer bzw. die Allgemeinheit ausgeschlossen werden.

Durch das Vorhaben wird eine Bahnfläche ohne größeren zusätzlichen Flächenverbrauch genutzt. Insofern ist das Vorhaben standortgebunden und die Waldumwandlung zwangsläufig. Die Minimierung des Eingriffs auf das unbedingt notwendige Maß sowie Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung wurden von der Vorhabenträgerin plausibel in den Planunterlagen dargestellt und werden durch das Einsetzen einer ökologischen Bauüberwachung überwacht.

Die Wiederbewaldung der CEF-Fläche soll durch Sukzession erfolgen. Dem kann zugestimmt werden, da auch der beanspruchte Böschungsrand durch natürliche Sukzession entstanden ist. Falls sich eine natürliche Wiederbewaldung nicht von selbst einstellt, wird dies durch die aktive Anpflanzung durchgeführt.

Der waldrechtliche Ersatz wurde als Nebenbestimmung festgehalten, da es der DB Fernverkehr AG nicht gelungen ist auszuschließen, dass es sich bei der als Ersatzaufforstung angebotenen Fläche nicht bereits rechtlich um Wald handelt. Nur

Flächen anderweitiger Nutzungsformen sind naturgemäß als Flächen zur Ersatzaufforstung geeignet. Es war deshalb der walddrechtliche Ersatz dem Grunde nach festzusetzen.

Eine Verpflockung ist nötig, damit eine Überprüfung der genehmigten Rodungsflächen durch die Forstbehörde und den Waldeigentümer erfolgen kann. Dafür müssen die Außengrenzen spätestens vor Beginn der Rodung gekennzeichnet werden. Des Weiteren dient die Kennzeichnung der Grenzen der besseren Orientierung der Unternehmen, sodass ungewollte Eingriffe und Beeinträchtigungen bspw. durch Maschineneinsatz und Ablagerungen auf angrenzenden Waldflächen verhindert werden.

Die Wiederbewaldung ist nach § 12 Abs. 4 Satz 3 HWaldG bei der Genehmigung von vorübergehenden Waldumwandlung durch Auflagen sicherzustellen.

Aufgrund der Nebenbestimmungen und im Benehmen mit der Oberen Forstbehörde konnte die Genehmigung innerhalb der Konzentrationswirkung erteilt werden. Für die Inanspruchnahme von Wald ohne walddrechtliche Schutzkategorie für den Baubereich wird der Vorhabenträgerin gem. § 12 Abs. 2 des Hessischen Waldgesetzes (HWaldG) vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 160), die Genehmigung

1. zur vorübergehenden Waldumwandlung von 140 m² Wald sowie
 2. zur dauerhaften Waldumwandlung von 5100 m² Wald
- erteilt.

B.4.13 Denkmalschutz

Das Vorhaben liegt vollständig innerhalb der nach § 2 Abs. 3 Hessisches Denkmalschutzgesetz (HDSchG) ausgewiesenen Gesamtanlage. Innerhalb der Gesamtanlage befinden sich auch Kulturdenkmäler entsprechend § 2 Abs. 1 HDSchG.

Die Fläche ist nicht im Regionalplan Südhessen als regionalbedeutsame denkmalgeschützte Anlage oder als herausragendes, regional und überregional bedeutsames Kulturdenkmal enthalten.

Die ganze Anlage und Teile der Anlage dürfen verändert werden, wenn Gründe des Denkmalschutzes dem Vorhaben nicht entgegenstehen oder wenn überwiegende öffentliche Interessen dies verlangen. Im Hinblick auf eine Gesamtanlage muss das

öffentliche Interesse an der beabsichtigten Maßnahme die entgegenstehenden Gründe des Denkmalschutzes überwiegen.

Gemessen an diesem Maßstab stehen die Belange des Denkmalschutzes dem Vorhaben nicht entgegen.

Für den Bau der Abstell- und Behandlungsanlage sprechen Verkehrsinteressen von hohem Gewicht. Wegen des stetig steigenden Verkehrsaufkommens im Rhein-Main-Gebiet werden mehr Abstell- und Behandlungskapazitäten benötigt. Insbesondere im Raum Frankfurt wurde von der Vorhabenträgerin eine Unterdeckung der Abstellkapazitäten in Höhe von 4.600 m Abstelllänge ermittelt. Einen großen Teil davon kann das Gelände in Darmstadt-Kranichstein mit 2.870 m decken. Bei der der Planung zugrunde gelegten Fläche handelt es sich um einen ehemaligen Rangierbahnhof und damit um eine bereits seit langem eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche. Diese Widmung gibt der Fläche eine bestimmte Funktion, nämlich die Nutzungsmöglichkeit für die Eisenbahninfrastruktur. Dies hat unter Wahrung der denkmalschutzrechtlichen Belange zu erfolgen. Für die Anlage kamen Varianten ohne Erhalt, mit teilweisem Erhalt sowie mit vollständigem Erhalt des Ablaufbergs in Betracht. Die geplante Variante 10 stellt mit besonderem Augenmerk auf den Denkmalschutz und unter Wahrung der anderen betrieblichen Belange eine ausgewogene Lösung dar. Der Ablaufberg kann mit dieser Variante zumindest teilweise erhalten werden und die Zufahrtssituation, die Gleiszufahrten sowie Abhängigkeiten zwischen der Innen- und Außenreinigungsanlage genügen den betrieblichen Anforderungen.

Die Nebenbestimmungen sichern die möglichst authentische Erhaltung und ein dem Original möglichst nahekommendes äußeres Erscheinungsbild der Anlage. Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus den Denkmalschutzbehörden zugesagt, die Ausführungsplanung eng abzustimmen, insbesondere im Hinblick auf die Farbgebung und die Materialien der Gebäude, die Lage der Einzäunung und des Ablaufbergs mit dem dazugehörigen Zubehör.

Dies gilt auch für die Baustellenzuwegung über Teile des Eisenbahnmuseums. Hierbei werden – zugesagt durch die Vorhabenträgerin – keine historischen Anlagen verändert oder beschädigt.

Die von den Denkmalschutzbehörden geforderte Ergänzung der Planunterlagen ist im Hinblick auf die Anstoßwirkung nicht notwendig, da aus den Unterlagen der Gegenstand der Planung und die Betroffenheit der denkmalschutzrechtlichen

Belange ersichtlich wird. So bieten die Unterlagen genügend Informationen, um unter Zuhilfenahme der Nebenbestimmungen die aufgeworfenen Konflikte zu bewältigen.

B.4.14 Brand- und Katastrophenschutz

Die Vorhabenträgerin hat mit den Planunterlagen ein Brandschutzkonzept und Feuerwehrumfahrung (Planunterlage 22a) basierend auf den aktuellen Rechtsgrundlagen vorgelegt.

Die Belange des Brandschutzes sind beachtet. Die Forderungen des zuständigen Dezernats beim Regierungspräsidiums Darmstadt sowie der Feuerwehr Darmstadt wurden durch die Vorhabenträgerin zugesagt.

B.4.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie der Magistrat der Stadt Darmstadt weisen in ihren Stellungnahmen auf die Photovoltaikpflicht für Mitarbeiterparkplätze laut des Hessischen Energiegesetzes vom November 2022 hin.

Bei der Abstell- und Behandlungsanlage inklusive Mitarbeiterparkplatz handelt es sich um eine Nebenanlage von Eisenbahnbetriebsanlagen. Somit gilt § 11a AEG. Dieser wird erfüllt. Das Dach des Bahnsteigs der Innenreinigungsanlage wird mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet.

B.4.16 Straßen und Zufahrten

Das Vorhaben erfordert den Ausbau der Steinstraße, die dingliche Sicherung der Rodgaustraße sowie ein Baustellenkonzept, welches die Erschließung der Baustelle während der 1,5-jährigen Bauzeit darstellt.

Steinstraße

Das Gelände der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage ist wie die anliegenden Häuser des Wohngebiets, das Eisenbahnmuseum und der örtliche Reitverein über die Steinstraße zu erreichen. Die Steinstraße führt bis zum Reitverein. Die Zufahrt zur Abstell- und Behandlungsanlage weist ab der Gabelung zum Reitverein eine reduzierte Fahrbahnbreite von 3 m auf und ist bis zur geplanten Anlage asphaltiert. Anschließend handelt es sich um einen Feldweg, der an die Rodgaustraße anschließt. Im Betrieb der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage wird die Zufahrt für die Anlieferung von Materialien mit voraussichtlich 4 LKW-Fahrten in der Woche

und den PKW-Verkehr der Mitarbeiter genutzt. Hierfür ist die Steinstraße auf eine Fahrbahnbreite von 4,5 m mit zusätzlichem Bankett von 0,75 m auszubauen.

Die ersten beiden Nebenbestimmungen unter A.4.7 stellen den sicheren Gebrauch der Galoppstrecke des örtlichen Reitvereins sowie einen fließende Kfz- und Linienverkehr (Buslinie A) auf der Steinstraße sicher.

Die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern auf der Steinstraße wird durch den Bau der Abstell- und Behandlungsanlage nicht unzumutbar gefährdet. Die Gegend bietet weitere Ausweichstraßen und -wege. Die Steinstraße ist breit genug und bietet die stellenweise Möglichkeit, dass Radfahrer und Fußgänger ausweichen können. Zudem kann bei verbleibender Gefahr in der Ausführungsplanung eingeschritten werden (z.B. Ampel, Schranken, Bekanntmachungen, Absperrungen, Verkehrsführung). Die LKW-Fahrten zur Materiallieferung und die PKW-Fahrten der Mitarbeiter im Betrieb der Anlage werden von der Planfeststellungsbehörde als zumutbar bewertet.

Themen wie die Beschilderung oder die Beleuchtung der Straße sind nicht Teil der vergleichsweise groben Genehmigungsplanung, sondern bleiben der detaillierten Ausführungsplanung vorbehalten. Die Forderungen wurden dessen ungeachtet von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und sie hat zugesagt, diese Themen in den kommenden Abstimmungen zu berücksichtigen.

Rodgaustraße

Die Rodgaustraße wird für die Unterhaltung des Versickerungsbeckens dinglich gesichert. Die landwirtschaftliche Nutzung wird dadurch nicht gefährdet, da die auf der Sicherung beruhende Nutzung mit etwa 2 Fahrten im Jahr überschaubare Auswirkungen hat.

Baustellenkonzept

Zunächst hatte die Vorhabenträgerin die vier Zufahrten, Eckhardwiesenstraße, Rodgaustraße, Waldweg (Feldschneise) - Kranichsteiner Straße und Steinstraße als mögliche Andienungsmöglichkeiten betrachtet. Diese waren somit Antragsgegenstand.

Im Anhörungsverfahren wurden zahlreiche Bedenken bezüglich der einzelnen Baustellenzufahrten von Einwendern und Trägern öffentliche Belange vorgebracht. Im Folgenden sind die Bedenken je Baustellenzufahrt zusammengefasst:

- Eckhardwiesenstraße: Bedenken bezüglich der Baustellenzufahrt über die Eckhardwiesenstraße betreffen die Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmer wie Fuß- und Radverkehr sowie die Beschaffenheit der Straße. Die Stadt Darmstadt fordert eine konkrete Planung des Baustellenkonzepts, die Ertüchtigung des Straßenoberbaus sowie Banketts ab der Zufahrt zur Kompostierungsanlage in Richtung Norden zum Brückenbauwerk DA106 und die Prüfung der Beanspruchung des Brückenbauwerks. Ein Begegnungsverkehr sei auf der Eckhardwiesenstraße nicht möglich.
- Rodgaustraße: Einwender befürchten ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger, Radfahrer und die Kinder der Kindertagesstätte in der Ortsmitte sowie eine eingeschränkte Erreichbarkeit des Hofladens und der Selbstpflückfelder. Des Weiteren sei kein Begegnungsverkehr auf der Straße möglich.
- Waldweg (Feldschneise): Die Bedenken vermuten durch das Bauvorhaben eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets mit zahlreichen zu schützenden Tieren sowie des hessischen Fernradwegs. Einschränkung der Freizeit- und Erholungsqualität im Bereich des Naturschutzgebietes Strohauer Teich, Waldweg Feldschneise und der Jahresbaumgalerie Feldschneise seien zusätzlich zu vermeiden. Die Anbindung der Feldschneise an die Kranichsteiner Straße wird aufgrund einer schlecht einsehbaren Straßenbiegung als Sicherheitsrisiko beschrieben.
- Steinstraße: Der örtliche Reitverein fürchtet die Gefährdung der Reiter sowie Pferde. Weiden, Paddocks und eine Galoppstrecke liegen direkt an der Steinstraße und seien vor Lärm, Licht und Verkehr zu schützen. Des Weiteren sei auf der Steinstraße kein Begegnungsverkehr möglich. Einwender sowie die Stadt Darmstadt weisen zusätzlich auf die Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs und des privaten Verkehrs hin, der durch den Baustellenverkehr nicht beeinträchtigt werden dürfe. Im Bereich der Steinstraße verkehrt ein Linienbus.

Die eingegangenen Bedenken der Einwender und Träger öffentlicher Belange bezüglich des Baustellenkonzepts wurden durch die Vorhabenträgerin in der Planänderung berücksichtigt.

Das **neue Baustellenkonzept** sieht vor, den Großteil der Materiallieferungen wie Schotter, Schwellen und Schienen über die Schiene abzuwickeln. Zusätzlich ist eine Baustraße über die Fläche des Eisenbahnmuseums, mit Anbindung an die

Steinstraße, geplant. Ein Großteil der Baustellenfahrten soll über diese Baustraße erfolgen. Weitere Baustellenfahrten sind über die Eckhardwiesenstraße geplant. In den aktivsten Zeiten sind laut der Vorhabenträgerin maximal 25 LKW-Fahrten pro Tag über die Eckhardwiesenstraße zu erwarten. Um Konflikte an den vorhandenen Engstellen zu vermeiden und einen geordneten Verkehrsfluss zu gewährleisten, soll hier eine Ampelregelung zum Einsatz kommen. Da nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) gebaut wird, ist auch nachts nicht mit Baustellenverkehr zu rechnen.

Die Forderungen vieler Einwender und Träger öffentlicher Belange (Pro Bahn, Regierungspräsidium Darmstadt, Magistrat der Stadt Darmstadt) nach einer Andienung der Baustelle über die Schiene sowie der Verzicht auf die Feldschneise, die Rodgaustraße sowie die Steinstraße als Baustellenzufahrten wurden somit im neuen Baustellenkonzept der Planänderung umgesetzt.

Bezüglich der Andienung über die Eckhardwiesenstraße hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Stadt Darmstadt zugesagt, die Detailplanungen zum Andienungskonzept über die Eckhardwiesenstraße mit der Stadt Darmstadt abzustimmen. Berücksichtigt wird hier die Gewährleistung der allgemeinen Verkehrssicherheit durch Ausweichstellen und Lichtsignalanlagen (Ampelanlagen), sowie die Umleitung des Radverkehrs auf Parallelrouten. Zugesagt wurde weiterhin, eine Bestandsaufnahme der Eckhardwiesenstraße durchzuführen und ggf. die Straße für den Baustellenverkehr zu ertüchtigen sowie die Prüfung bzw. Nachweis der Belastung des Brückenbauwerks.

Gegenüber dem Regierungspräsidiums Darmstadt hat die Vorhabenträgerin zugesagt, keine Ausweichstellen auf Waldwegen zu errichten.

Mit der Planänderung ist die Vorhabenträgerin auf zahlreiche Forderungen der Einwender und Träger öffentlicher Belange eingegangen und hat Zusagen getroffen, um die allgemeine Verkehrssicherheit und den Naturschutz zu gewährleisten. Die vermeidbaren Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Belange Dritter hat die Vorhabenträgerin damit beseitigt. Zusätzlich stellt die dritte Nebenbestimmung unter A.4.7 den Erhalt der allgemeinen Verkehrssicherheit sicher. Die restlichen, nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr während der Bauphase sind über die Dauer der Baumaßnahmen zumutbar und hinzunehmen.

B.4.17 Kampfmittel

Der Vorhabenbereich befindet sich nach Auskunft des Kampfmittelräumdienstes in einem Bombenabwurfgebiet. Zwei Verdachtspunkte auf Blindgänger, ein

Bombenrichter sowie eine ggf. hohe Anzahl an Kleinmunition sind zu berücksichtigen. Zusätzlich muss auf solchen Flächen grundsätzlich vom Vorhandensein von Kampfmitteln ausgegangen werden.

Die von der Vorhabenträgerin zugesagten Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung sind geeignet zu vermeiden, dass es im Zuge der Bauausführung in Folge einer Kampfmittelbelastung zu einer Gefahr für Leben oder Gesundheit kommt.

B.4.18 Stadtklima/Frischlufschneise

Der Magistrat der Stadt Darmstadt hat Bedenken, dass das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage die südöstlich der Gleise gebildete Kalt- und Frischluft blockiert bzw. behindert und so der Transport dieser Luftströme in die umgebenen Siedlungsgebiete gestört wird. Durch die Anlage reduziere sich die Kaltluftmenge und die Transportgeschwindigkeit der Kaltluft, was einen negativen Effekt auf die Umgebungstemperatur habe.

Die Vorhabenträgerin erwiderte auf die Stellungnahme der Stadt Darmstadt, dass nur einzelne Gebäude errichtet werden und die DB Fernverkehr AG daher keine Auswirkungen auf die Frischluftzirkulation erwarte.

In ihrer zweiten Stellungnahme, die im Rahmen des Planänderungsverfahrens eingegangen ist, hat die Stadt Darmstadt ihre Bedenken erneut geäußert. Vor allem die Außenreinigungsanlage habe Auswirkungen auf die Kalt- und Frischluftzirkulation und die Durchführung einer Kaltluftsimulation mit gängigen Kaltluftmodellen (z.B. KLAM 21, DWD) sei zu empfehlen.

Des Weiteren erwartet die Stadt Darmstadt eine Barrierefunktion durch die neuen Hochbauten. Empfohlen wird eine mikroklimatische Stadtklimauntersuchung, eine mesoklimatische Stadtklimaanalyse sowie eine Temperatur- und Windmesskampagne vor Ort. Dies sei nötig, um die Wirkung auf die lokalen Kalt- und Frischluftleitbahnen zu betrachten, negative Auswirkungen auf die Umgebung auszuschließen und Optimierungen abzuleiten.

Die Vorhabenträgerin möchte den Empfehlungen nicht nachkommen, da das Bauvorhaben nur in geringem Umfang Hochbauten beinhalte und die Gebäude große Abstände zueinander hätten. Die Außenreinigungsanlage verlaufe direkt angrenzend und somit teilweise im Windschatten des Ablaufbergs. Die Oberkante des Ablaufbergs liege etwa 2,5 m über dem Gelände. Sozialgebäude, Lager und Container seien nur kleine Bauten mit geringen Längen und Höhen.

Die Wirkung der Luftleitbahn werde laut der Vorhabenträgerin nicht beeinträchtigt, da die Bahnanlage als offener Gleiskörper erhalten bleibe. Die Kaltluftdynamik werde mit dem Bauvorhaben kaum verändert, da in nordöstlicher Richtung dichter Baumbestand vorhanden sei und eine wesentliche Belüftung der Umgebung nicht anzunehmen sei. Daher sei auch eine wesentliche Barrierefunktion durch die geplante Anlage nicht anzunehmen.

Die Hitzebelastung des Bauvorhabens werde durch Maßnahmen wie Rasengitterpflaster und die Begrünung des Dachs des Sozialgebäudes minimiert. Eine ergänzende mikroklimatische Stadtklimauntersuchung werde nicht durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde erwartet keine signifikanten Einschränkungen der lokalen Kalt- und Frischluftleitbahnen durch die geplante Abstell- und Behandlungsanlage. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Die Umgebung der Anlage bietet durch die in Richtung Rodgaustraße landwirtschaftlich genutzten Feldern und in Richtung Osten mit den Wäldern ausreichend unbebaute Fläche. Zusätzlich handelt es sich bei der Außenreinigungsanlage um eine verhältnismäßig örtlich begrenzte und flache Baumaßnahme. Die Außenreinigungsanlage und die weiteren Bauten bilden keinen großen zusammenhängenden und hohen Bau, der als wesentliche Barriere wirken könnte.

Die Erläuterungen der Vorhabenträgerin, auf die Empfehlungen der Stadt Darmstadt zu verzichten, stellen sich als schlüssig und nachvollziehbar dar. Die Durchführung von Kaltluftsimulation, Stadtklimauntersuchungen sowie Temperatur- und Windmesskampagne sind daher nicht notwendig.

B.4.19 Sonstige öffentliche Belange

Bahnübergang Jägertorstraße

Der Bahnübergang Jägertorstraße stellt ein Nadelöhr für die Straße dar. Das hat starke Auswirkungen auf die betroffenen Stadtteile zur Folge. Die derzeitigen Auswirkungen beruhen nicht kausal auf dem antragsgegenständlichen Vorhaben. Sie müssen von der Stadt in einem politischen Prozess bewältigt werden. Dieser Prozess kann nicht von einem Planfeststellungsverfahren ersetzt werden. Der Bahnübergang an sich ist also vorliegend nicht Antragsgegenstand.

Die Bürger der betroffenen Stadtteile befürchten, dass durch den Bau der Abstellanlage jedoch trotzdem Auswirkungen auf den Bahnübergang entstehen.

Die Planfeststellungsbehörde muss ihrer Entscheidung die derzeitige Gesetzes- und Rechtslage zugrunde legen. Für Bahnübergänge gibt es keine allgemeingültige Regelung, wie lange die Schranken zu öffnen seien. Daher gilt generell, dass der Bahnverkehr Vorrang hat und dies mit Sicherheitsmaßnahmen wie den Schranken gewährleistet wird. Der Fluss des Straßenverkehrs wird hingegen von dem Straßenbaulastträger bzw. dem Träger dieses Belangs verantwortet. Daher gibt es auch kein Recht für individuell Betroffene an einer bestimmten, begrenzten Wartezeit an einem Bahnübergang.

Benutzer einer Straße haben grundsätzlich ein Recht, eine Straße im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften zu nutzen (sog. „Gemeingebrauch“). Sie haben also grundsätzlich ein Recht, die von dem Bahnübergang betroffene Straße zu nutzen.

Eine Grenze des Gemeingebrauchs ist die bau- und verkehrstechnische Beschaffenheit der Straße. Die Straße kann nur so für den Verkehr gewidmet sein, wie die Umstände des Einzelfalls den Verkehr tatsächlich zulassen. Hierzu gehört bei diesem Bahnübergang zwischen Eisenbahn und Straße, dass Eisenbahnen Vorrang haben. Dies ist von den Straßenverkehrsteilnehmern zu dulden. Auch ein Recht auf Aufrechterhaltung des derzeitigen Zustandes gibt es nicht. Das bedeutet, dass Benutzer keinen Anspruch darauf haben, dass das Betriebsprogramm und die Rahmenbedingungen statisch bestehen bleiben.

Die Eisenbahninfrastrukturanlagen – hier die bereits vorhandenen Strecken – dürfen daher im Rahmen ihrer Genehmigung, d.h. bis zu ihrer Kapazitätsgrenze, genutzt werden. Betrieblich ist es nicht möglich, dass der Bahnübergang Jägertorstraße über diese bereits genehmigte Kapazitätsgrenze hinaus stärker beansprucht wird als bisher genehmigt. Damit bleibt für das hiesige Verfahren keine darüberhinausgehende Belastung übrig, über die vorliegend entschieden werden könnte.

Keine andere Entscheidung ergeht, wenn Auswirkungen der Abstellanlage auf den Bahnübergang als Belang in die Abwägung eingestellt werden.

Rangiervorgänge innerhalb der Anlage haben keine Auswirkung auf die Schließzeiten des Bahnübergangs. Die Vorhabenträgerin hat darauf geachtet, dass die Anlage groß genug ist, um die Rangiervorgänge innerhalb der Anlage zu vollziehen.

Das Betriebskonzept der Abstell- und Behandlungsanlage beschränkt sich auf maximal 8 Züge tags und 12 Züge nachts bzw. für die Ein- und Ausfahrt 16 Zugbewegungen tags und 24 Zugbewegungen nachts.

Die Vorhabenträgerin wird die Strecke und damit den Bahnübergang nach ihrem Betriebskonzept vor allem nachts nutzen, wenn die wenigsten Belastungen auftreten, da der Bahnübergang weniger nachts als tagsüber von Pendlern etc. genutzt wird.

Soweit sich die Schrankenschließzeiten durch die Ein- und Ausfahrten verlängern, ist dies rechtlich zulässig und auch im Wege der Abwägung nicht anders zu bewerten.

Hierbei ist zu beachten, dass die Schrankenschließzeiten nicht zu addieren sind, sondern bei einer Schrankenschließung mehrere Züge gleichzeitig auf verschiedenen Gleisen passieren können.

Weder die Stadt Darmstadt noch ein anderer Träger der öffentlichen Infrastrukturen hat Auswirkungen auf Rettungswägen, Polizei und Feuerwehr beschrieben und diesbezüglich Forderungen oder Änderungen an der Planung geltend gemacht.

Die für die Benutzer unstreitig bestehende problematische Situation an dem Bahnübergang ist nicht dem antragsgegenständlichen Vorhaben zuzuordnen. Sie besteht schon lange zwischen der Stadt und ihren Bewohnern sowie der DB InfraGO als Betreiberin des Bahnübergangs. Zum einem handelt es sich um ein Problem der Kapazität auf der Straße, für das die Straßenbehörden zuständig sind. Zum anderen ist zu differenzieren, dass die DB InfraGO AG Betreiberin des Bahnübergangs ist und die DB Fernverkehr AG die hiesige Vorhabenträgerin. Auch wenn diese zum selben Konzern gehören, sind weitgehende Festsetzungen gegen die DB InfraGO AG nicht in einem Verfahren gegen die DB Fernverkehr AG zu treffen. Dieses Thema ist vielmehr über einen politischen Prozess bzw. zwischen den Kreuzungspartnern zu lösen und kann nicht in Gänze in dem vorliegenden Verfahren gelöst werden.

Oben war dargestellt worden, dass sich die Belastung zwischen den bisher genehmigten Schließzeiten und den Schließzeiten mit der Abstellanlage rechtlich nicht ändern. Auch der Vergleich zwischen den derzeitigen tatsächlichen Schließzeiten und den Schließzeiten mit der Abstellanlage führt nicht zur Unzumutbarkeit der Situation.

Die DB Fernverkehr AG als Vorhabenträgerin ist nur für einen sehr kleinen Teil der Belastung verantwortlich zu machen. Sie hat mit ihrer Planung die zusätzlichen Betroffenheiten so gering wie möglich gehalten, da die meisten Züge nachts verkehren. Der Bahnübergang erfüllt weiterhin seine Funktion als Kreuzung der

Verkehrswege. Auch die zusätzlichen Zugzahlen, verglichen mit dem Zugverkehr auf vier durchgehenden Gleisen auf zwei Bahnstrecken sowie den bisher bestehenden Zufahrtgleisen, fallen nicht ins Gewicht.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die derzeitigen Wartezeiten an der Jägertorstraße für die Einwohner eine erhebliche Belastung darstellen. Die über das derzeitige Maß der Belastung hinausgehenden geringen Auswirkungen des Vorhabens bleiben vor diesem Hintergrund weiterhin zumutbar. Damit überwiegt das öffentliche Interesse an dem Bau der Abstellanlage die Belange, die sich aus Auswirkungen an dem Bahnübergang ergeben.

Dasselbe gilt für die südlichen Bahnübergänge, Arheilger Mühlchen, die Maulbeerallee, Am Schreiberweg sowie die Straße im Wald.

Naherholungsgebiet

Das Vorhaben wird in der Planfeststellung auch im Hinblick auf Auswirkungen bewertet, die sich für Naherholungsgebiete ergeben. Der Eingriffsbereich selbst dient nicht der Naherholung. Die in der Nähe des Vorhabens liegenden Gebiete sind zur Naherholung geeignet. Dazu zählen insbesondere der Strohauer Teich und die Waldgebiete sowie angrenzende Wege, die für Wanderungen und Radtouren genutzt werden und der örtliche Reitverein. Bauzeitlich ergeben sich nachteilige Auswirkungen durch die Nutzung von Wegen als Baustraßen. Sowohl in der Bauzeit als auch im Betrieb werden die Anforderungen des Lärmschutzes eingehalten, sodass sich diesbezüglich keine durchdringenden nachteiligen Auswirkungen ergeben.

Das Vorhaben liegt unmittelbar im Bereich von Verkehrsflächen. Sie dienen nicht direkt der Naherholung und es ist auch keine langfristige Einschränkung der Erholungsnutzung im Umfeld des Vorhabens zu erwarten. Daher wird diesen Belangen entsprochen.

B.4.20 Einwendungen zum Thema Bahnübergang Jägertorstraße

Die Einwendungen zum Bahnübergang Jägertorstraße waren zurückzuweisen (Kapitel A.7).

Die Thematik zu dem Bahnübergang Jägertorstraße betrifft alle Benutzer des Bahnübergangs und stellt damit einen Konflikt der Allgemeinheit dar. Da der Planfeststellungsbehörde der Stellenwert des Bahnübergangs für die Einwender und die bereits bestehenden Probleme – auch aus eigener Erfahrung vor Ort –

bewusstgeworden sind, erfolgt eine detaillierte Auseinandersetzung mit Auswirkungen des Bahnübergangs deshalb in Kapitel B.4.19.

B.4.21 Einwendungen zum Thema Flächenversiegelung

Die Einwendungen zur Flächenversiegelung auf dem Gelände der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage waren abzuweisen (Kapitel A.7).

Die Vorhabenträgerin hat einen Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgelegt, dessen Ausführungen von der Planfeststellungsbehörde sowie von der zuständigen Naturschutzbehörde nicht zu beanstanden waren.

Das Vorhaben führt zu einer Flächeninanspruchnahme, sowohl dauerhaft durch die Anlagen als auch temporär durch die Baustelleneinrichtungsflächen und -straßen. Durch die Baumaßnahme werden Biotoptypen mit geringem bis hohem Biotopwert (überwiegend Ruderal- und Staudenfluren) anlagebedingt beansprucht. Im Bereich der bereits anthropogen überprägten Baustelleneinrichtungsflächen kommt es nicht zur bauzeitlichen Inanspruchnahme hochwertiger Flächen. Die Vorhabenträgerin hat allgemeine Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Flächeninanspruchnahme umgesetzt, wie die Optimierung des Bauentwurfs, die Einschränkung von Arbeitsräumen und den schonenden Umgang mit Gehölzen.

Zudem werden eine Umweltfachliche Bauüberwachung eingesetzt und bauzeitlich beanspruchte Flächen wiederhergestellt. Geplant ist ebenso ein Vegetationsschutzzaun, der die an die Bauflächen angrenzenden gesetzlich geschützten Biotope vor versehentlicher Schädigung schützt. Die Baustelleneinrichtungsflächen auf bisher unversiegelten Flächen werden so angelegt, dass es nicht zu nachteiligen Bodenveränderungen wie Verdichtungen kommt.

Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt, die Versiegelungen mit sich bringen, hat der Vorhabenträger zu kompensieren, sodass nach Beendigung des Eingriffs keine oder keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes unkompensiert zurückbleibt. Durch die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 181.137 Wertpunkten nach der Bundeskompensationsverordnung, wofür die Vorhabenträgerin Ökopunkte bei der Ökopunkteagentur der Hessischen Landgesellschaft erworben hat.

Damit hat die Vorhabenträgerin den Eingriff kompensiert und die öffentlichen Belange im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme sind gewahrt.

Die Befürchtung von Einwendern, dass sich im Sommer die umliegenden Gebiete aufgrund der Flächenversiegelung signifikant stärker erhitzen als vor der Baumaßnahme, ist nicht zu befürchten. Die Umgebung aus Wald und landwirtschaftlicher Fläche ist beträchtlich größer als die zusätzlich versiegelte Fläche. Damit entfällt ebenfalls die Befürchtung von aufgeheizter Luft, die durch die Luftleitbahn - die Bahntrasse als Frischluftschneise - in die Stadt Darmstadt strömt.

B.4.22 Einwendungen zum Thema Kompensationsfläche „Heubach“

Die Einwendungen zum anlagennahen Ausgleich und der Kompensationsfläche "Biotopkomplex Heubach" waren abzuweisen (Kapitel A.7).

Die Einwender bemängeln eine nicht vor Ort durchgeführte Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt und in die Biotopenvielfalt.

Durch die Planung konnte ein Großteil der vorübergehenden Eingriffe schon im Nahbereich mittels Rekultivierung ausgeglichen werden. Für einen Ausgleich im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes im Nahbereich des Eingriffes konnten jedoch für die dauerhafte Inanspruchnahme keine ausreichenden Flächen gefunden werden. Aufgrund dessen hat die Vorhabenträgerin geprüft, ob Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden können. Hierfür konnten im Vorfeld der Planung Ökokontopunkte einer bereits durchgeführten Ersatzmaßnahme „Herstellung des Biotopkomplex Heubach“ angekauft werden. Ökokontomaßnahmen sind vorgezogene Naturschutz- und Landschaftspflegearbeiten, die vor einem konkreten Eingriff in Natur oder Landschaft durchgeführt werden. Diese Maßnahmen werden in einem "Ökokonto" bilanziert und mit Ökopunkten bewertet, die später zum Ausgleich für den tatsächlichen Eingriff verwendet werden können. Die vorgezogenen Aufwertungsmaßnahmen führen zu einer Steigerung der Artenvielfalt und einer Verbesserung der ökologischen Funktionen von Flächen. Aufgrund der von der Vorhabenträgerin 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 detaillierte Begründung wird in Kapitel B.4.5 erläutert.

B.4.23 Einwendungen zum Thema Versickerungsanlage

Die Einwendungen zur Versickerungsanlage der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage waren abzuweisen (Kapitel A.7).

Einwender bemängeln die Flächenwahl für die Versickerungsanlage. Die Fläche Flur 21 Nr. 66/1 für die Baustelleneinrichtung und spätere Versickerungsanlage sei aus naturschutzrechtlichen und landwirtschaftlichen Gründen sowie bestehenden Konflikten zum Flächennutzungs- und Regionalplan nicht geeignet. Des Weiteren würden ortsnahe Ausgleichmaßnahmen fehlen. Die Flächenversiegelung durch die Baustelleneinrichtung und später die Versickerungsanlage auf der landwirtschaftlichen Fläche wird auf Basis der Erläuterungen der Vorhabenträgerin zugelassen. Die detaillierte Begründung wird in Kapitel B.4.11 erläutert.

Einige Einwender schlagen vor, das Versickerungswasser über den Strohauerteich mithilfe eines Überlaufs einzuleiten oder die Versickerung auf dem Bahngelände zu realisieren. Die Baustelleneinrichtungsfläche führe zusätzlich zu einer erheblichen Bodenverdichtung was die spätere Versickerungsleistung zerstöre.

Eine Versickerung ist auf bahninternen Flächen nach dem hydrologischen Gutachten nicht möglich. Bei dem "Strohauerteich" handelt es sich um ein Biotop, welches sich auf der südlichen Seite der Abstellung befindet. Daher wäre die Einleitung in ein Biotop, eine Unterquerung mehrere Gleise sowie ein Pumpwerk, aufgrund des Höhenunterschieds, nötig. Der Aufwand und die Kosten stehen daher, für die Vorhabenträgerin, in keinem Verhältnis zum Nutzen.

Die oben genannten Ausführungen der Vorhabenträgerin stellen sich für die Planfeststellungsbehörde als schlüssig dar. Im Hinblick auf den Naturschutz und den Aufwand des Vorschlags des Einwenders stellt sich die Entscheidung der Vorhabenträgerin den Strohauerteich nicht zur Versickerung zu nutzen als nachvollziehbar dar.

Die dingliche Sicherung der Rodgaustraße dient der Unterhaltung der Versickerungsanlage und wird unter B.4.24 behandelt.

Da die Planunterlagen zu den wasserfachlichen Verhältnissen auch nach der Planänderung nicht ausreichend detailliert waren, wurde der Vorhabenträgerin mit Nebenbestimmung aufgegeben, diese Unterlagen zu ergänzen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich eine Entscheidung hierzu vorbehalten.

B.4.24 Einwendungen zum Thema Feldschneise und Rodgaustraße

Allen Einwendungen zum Thema Feldschneise und Rodgaustraße wurde inhaltlich entsprochen, außer zur dinglichen Sicherung der Rodgaustraße. Diese waren abzuweisen.

Das Baustellenkonzept wurde im Zuge der Planänderung von der Vorhabenträgerin geändert. Im Detail sind die Änderungen unter B.4.16 beschrieben. Der Baustellenverkehr ist demnach über die Schiene, eine Baustraße über die Fläche des Eisenbahnmuseums und die Eckhardwiesenstraße geplant. Die Rodgaustraße und der Waldweg Feldschneise sind nicht mehr als Baustellenzufahrten geplant.

Somit steht den Landwirten und den Bürgern die Feldschneise und Rodgaustraße zur Nutzung ohne zusätzlichen LKW-Verkehr zur Verfügung.

Die dingliche Sicherung der Rodgaustraße belastet den Eigentümer der Rodgaustraße. Nur dieser hat ein Recht, das er im Planfeststellungsverfahren geltend machen kann. Über diesen rechtlichen Aspekt hinausgehend haben Einwender die Befürchtung, dass die Rodgaustraße langfristig stärker befahren wird, ggf. mit schweren Fahrzeugen. Die dingliche Sicherung dient der langfristigen Sicherheit, dass die Vorhabenträgerin ein Recht hat, zu dem Versickerungsbecken fahren zu können, um dieses zu warten. Dies ist ein abwägungserhebliches Interesse. Die dagegenstehende Mehrbelastung der Straße von etwa zwei Fahrten im Jahr ist dagegen zumutbar und muss hinter dem Interesse der Vorhabenträgerin zurückstehen.

B.4.25 Einwendungen zum Thema innerörtlicher Baustellen- und Betriebsverkehr

Die Einwendungen zum innerörtlichen Baustellen- und Betriebsverkehr waren abzuweisen (Kapitel A.7), vgl. Kapitel B.4.9

Die Einwender bemängeln, dass die innerörtlichen Auswirkungen des Baustellenverkehrs in den Planunterlagen nicht thematisiert wurden. Sie erwarten durch die Abstell- und Behandlungsanlage ein zusätzliches, erhebliches innerörtliches Verkehrsaufkommen während der Bau- und Betriebszeit der Abstell- und Behandlungsanlage. Durch die zusätzlichen Verkehre würden die Straßen kurz-, mittel- und langfristig überlastet. Dies führe zu einer unzumutbaren Belastung der Anwohner und erhöhten Instandhaltungskosten der Straßen. Es bestehe bereits eine hohe Belastung durch Pendlerverkehre.

Die Unterhaltung von Straßen und damit auch die anfallenden Kosten sind Aufgaben des Straßenbaulastträgers.

Durch das neue Baustellenkonzept der Planänderung wird der Baustellenverkehr stärker über die Schiene abgewickelt und dadurch die Belastung der Straßen

während der Bauphase im Vergleich zur zuerst beantragten Planung verringert.
Lediglich in Spitzenzeiten sind bis zu 25 Lkw am Tag zu erwarten.

In der Planfeststellung sind die Auswirkungen von Baustellenverkehr zu unterscheiden:

Auf der einen Seite sind öffentliche Straßen dem Verkehr gewidmet. Dieser Verkehr kann sich im Laufe der Zeit und mit dem Bedarf der Nutzer ändern. Für darüberhinausgehende Sondernutzungen erlässt die zuständige Behörde einzelfallbezogene Sondernutzungserlaubnisse. Diese erfolgen bei Baustellenverkehr zeitlich nah und abgestimmt auf die detaillierte Ausführungsplanung sowie die dann bekannten Gesamtumstände, die zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht feststehen. Denn die Planfeststellung beruht auf der weniger detaillierten Genehmigungsplanung und liegt zeitlich meist deutlich vor dem Beginn der Baumaßnahmen (bis zu 10 Jahre).

Auf der anderen Seite gibt es Baustellenverkehr, der auf nichtöffentlichen Wegen, auf neu zu bauenden Baust Straßen oder auf auszubauenden Straßen verläuft und dessen Auswirkungen den gesamtheitlichen Blick der Planfeststellung benötigen, um den Konflikt zu bewältigen.

Der innerörtliche Baustellenverkehr erfolgt auf öffentlichen Straßen, die nicht ausgebaut werden. Um die Gesamtumstände beurteilen und in ihre Planung mit aufnehmen zu können, wird die Vorhabenträgerin sich mit der Stadt abstimmen und die zuständige Behörde ggf. solche Sondernutzungserlaubnisse unter Auflagen erteilen.

Ein signifikant erhöhtes Verkehrsaufkommen durch PKW und LKW-Verkehre im Anlagenbetrieb ist ebenfalls nicht zu erwarten. Die Mitarbeiter arbeiten gemäß dem Erläuterungsbericht in drei Schichten mit 20 Mitarbeitern. Die stärkste Schicht wird maximal 40 Mitarbeiter betragen. Zusätzlich sind vier LKW-Fahrten pro Woche für die Ver- und Entsorgung der Abstell- und Behandlungsanlage vorgesehen. Diese zusätzlichen Verkehre stellen sich für die Planfeststellungsbehörde als zumutbar für Anwohner und die vorhandene Infrastruktur dar.

B.4.26 Einwendungen zum Thema Gesamtlärbetrachtung / Fernwirkungen

Die Einwendungen zum Gesamtlärmgutachten waren abzuweisen (Kapitel A.7), vgl. Kapitel B.4.9

Die Einwender bemängeln ein fehlendes Gesamtlärmgutachten und machen geltend, dass auch der Zugbetriebslärm, der auf der bereits bestehenden Bahnstrecke durch das Vorhaben entsteht („Zulaufverkehr“), der Lärm der Kompostierungsanlage sowie der der Flug- und PKW-Verkehre von der Vorhabenträgerin hätte betrachtet werden müssen.

Der Betriebslärm wird auf der Grundlage der §§ 41 ff. BImSchG bewertet. Dieser erfasst nur den Lärm, der von der zu bauenden Anlage selbst ausgeht, nicht aber den Lärmzuwachs, der entsteht, wenn als Folge des Vorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Anlage zunimmt (sog. Fernwirkung). Nur für den von dort ausstrahlenden Lärm hat die Vorhabenträgerin für Lärmschutz nach § 41 ff. BImSchG zu sorgen. Eine besondere Ausnahmesituation von diesem Grundsatz (z.B. weil sich die Funktion der vorhandenen Strecke durch das Vorhaben vollständig geändert hätte oder die Strecke Teil eines planerischen Gesamtkonzepts wäre) liegt nicht vor.

B.4.27 Einwendungen zum Thema Akustische Warnanlage

Allen Einwendungen zum Thema Akustische Warnanlage wurde entsprochen.

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen durch die akustischen Warnsignale an den Reinigungsbahnsteigen. Um die Mitarbeiter der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage vor ein- und ausfahrenden Zügen zu warnen, ist eine Warnanlage nötig. Diese Warnanlage wurde mit der Planänderung von einer Warnanlage aus optischen und akustischen Signalgebern zu einer rein optischen Warnanlage geändert. Die befürchtete Lärmbelästigung durch die Warnanlage wird somit vermieden.

B.4.28 Einwendungen zum Thema Makrofontests

Allen Einwendungen zum Thema Makrofontests wurde entsprochen.

Die Makrofontests sind mit der Planänderung nicht mehr Antragsgegenstand der Abstell- und Behandlungsanlage.

B.4.29 Einwendungen zum Thema Wertverlust

Die Einwendungen zum Wertverlust von Grundstücken und Wohneigentum waren zurückzuweisen (Kapitel A.7).

Der Verkehrswert eines Grundstücks stellt keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Er hängt von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich

berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potentielle Änderungen des Verkehrswerts eines betroffenen Grundstücks an, sondern nur auf die – nach ihrem Maß bewältigungsbedürftigen – faktischen Auswirkungen des Vorhabens.

Wegen der vorliegend bereits bestehenden Vorbelastung der betroffenen Grundstücke ist eine durchgreifende Wertminderung kaum zu erwarten. Im Übrigen gibt es keinen rechtlich garantierten Schutz vor Wertminderungen des eigenen Grundstücks durch Infrastrukturvorhaben. Ein Vertrauen auf den Fortbestand des Status quo gibt es nicht.

Etwas anderes würde nur dann gelten, wenn die Grundstückssituation durch die Änderung der Bahnanlage so nachhaltig verändert würde, dass die bisherige Nutzung nicht weiter ausgeübt werden kann. Durch die vorgelegte Planung ist dies jedoch nicht ersichtlich.

Für darüberhinausgehende wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit eines Grundstücks, ist ein finanzieller Ausgleich gesetzlich nicht vorgesehen. Es handelt sich dabei um Nachteile, die sich allein aus der Lage des Grundstücks zu dem geplanten Vorhaben ergeben. Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist grundsätzlich hinzunehmen. Dies gilt auch für den Fall, dass die Immobilie bzw. das Grundstück zur finanziellen Absicherung der Zukunft und zur privaten Absicherung der Altersvorsorge erworben wurde. Zu der geltend gemachten Erschwerung der Vermietbarkeit von Immobilien bzw. der Reduktion von Mieterträgen ist anzumerken, dass die bloße Minderung der Chancen, eine Immobilie zu einem einträglichen Mietzins vermieten zu können, unabhängig von der Annahme eines lagebedingten Attraktivitätsverlusts als reine Erwerbschance keinen rechtlichen Schutz genießt und vor diesem Hintergrund keine abwägungserheblichen oder gar entschädigungspflichtigen Rechtspositionen der Grundeigentümer begründet. Die Beeinflussung rein subjektiver Empfindungen vorhandener und/oder potentieller Mieter eines Objekts durch Änderungen in der Grundstücksumgebung ist nicht im Rahmen der Planungsentscheidung zu berücksichtigen. Auch ein Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG steht den Eigentümern nicht zu. Die Vorschrift sieht eine Entschädigung lediglich als Surrogat für nicht zu verwirklichende Ansprüche auf einen technisch-realen Ausgleich unzumutbarer Auswirkungen der Planung vor, unabhängig davon werden mit der

Planung verbundene Verkehrswertminderungen nicht erfasst. Diese sind entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen.

B.4.30 Einwendungen zum Thema Flächennutzungsplan / Regionalplan

Die Einwendungen zum Flächennutzungsplan / Regionalplan waren zurückzuweisen (Kapitel A.7).

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit diesem Belang in dem Kapitel B.4.3 auseinander gesetzt.

Das privatrechtliche Eigentum an einem Grundstück stellt kein Kriterium bei der Bewertung einer Abweichung vom Regionalplan oder Flächennutzungsplan dar.

Der privatrechtliche Verkauf des Grundstücks (Flur 21 Nr. 66/1) und der Übergang des Eigentums an die Vorhabenträgerin kann damit nicht die Prüfung der öffentlich-rechtlichen Belange des Raumordnungsrechts beeinflussen. Eine befürchtete „Präjudizierung“ des Planfeststellungsverfahrens und der Prüfung von Planungsvarianten ist also ausgeschlossen.

B.4.31 Einwendungen zum Thema Naherholungsgebiet

Die Einwendungen zum Naherholungsgebiet waren zurückzuweisen (Kapitel A.7).

Die Einwender äußern Bedenken, dass die Gegend als Naherholungsgebiet belastet wird. Zur Information über die diesbezügliche Entscheidungsbegründung wird auf Kapitel B.4.18 verwiesen.

B.4.32 Einwendungen zum Thema Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Einwendungen zu einer fehlerhaften Öffentlichkeitsbeteiligung waren zurückzuweisen (Kapitel A.7).

Einwender bemängeln den Zeitraum der Offenlage der Planunterlagen. Der Zeitraum über Weihnachten und Silvester sei ungünstig gewählt worden, da die Menschen diese Zeit als Ruhezeit beanspruchen und die städtische Verwaltung nur eingeschränkt betrieben werde. Nicht beteiligte städtische Ämter seien ebenfalls benachteiligt. Das Umweltamt hätte erst einen halben Monat nach Beginn der Offenlage über diese informieren können. Einwender bemängeln weiterhin, dass die Träger öffentlicher Belange bis zum 13.03.2024 Zeit hatten ihre Stellungnahmen einzusenden während die Offenlage für die Öffentlichkeit über Weihnachten

stattgefunden hat und dadurch für die Einwender nicht ausreichend Zeit zur Verfügung gestanden hätte. Einwender äußern weiter ihren Ärger und Vertrauensverlust gegenüber der Vorhabenträgerin und dem Verfahrensablauf, da sie sich nicht informiert, sondern getäuscht fühlen. Versprechungen bezüglich weiterer Informationsveranstaltungen und somit einem Einbeziehen der Öffentlichkeit wäre nicht nachgekommen und die Projekthomepage sei nicht aktualisiert worden.

Das Anhörungsverfahren ist nach den Vorgaben des Gesetzes durchgeführt worden. Die Veröffentlichung der Planunterlagen ist in der Tageszeitung „Darmstädter Echo“ am 28.11.2023 ortsüblich entsprechend der Hauptsatzung der Stadt Darmstadt bekannt gemacht worden. Wegen der Ferienzeit um Weihnachten und Silvester wurde der Veröffentlichungszeitraum über das gesetzliche Maß hinaus um eine Woche verlängert, obwohl dies rechtlich nicht geboten war.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG hat der Vorhabenträger im Rahmen einer Stadtteiltrunde am 24.05.2023 und mit den Informationen auf der Projekthomepage durchgeführt. Die Vorhabenträgerin hat eine Projekt-Homepage mit Kontaktmöglichkeit eingerichtet. Eine von den Einwendern unterstellte schlechte Qualität der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Vorhabenträgerin vor dem Planfeststellungsverfahren ist nicht im Planfeststellungsverfahren zu sanktionieren. So ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zu prüfen und zu bewerten, ob weitere Veranstaltungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens versprochen und dann nicht durchgeführt wurden oder ob die Projektwebsite zur Information der Öffentlichkeit immer auf den neusten Verfahrenstand gebracht wird.

B.4.33 Einwendungen zum Thema Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Einwendungen zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung waren zurückzuweisen (Kapitel A.7).

Einwender halten eine Umweltverträglichkeitsprüfung für geboten. Sie fordern die Offenlage der verfahrensleitenden Entscheidung vom 13.11.2023, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Mit ca. 50.000 m² Fläche sei die Anlage UVP-pflichtig, da laut Anlage 1 UVPG 14.8.3.1 der Bau einer Betriebsanlage von Eisenbahnen von mehr als 5.000 m² als UVP-pflichtig gelte. Des Weiteren sei nach der UVP-Richtlinie 2011/92 ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen, Umweltüberlegungen in die Verfahrensvorbereitung einzubringen sowie erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt

zu vermeiden. Das Bauvorhaben weise diesbezüglich erhebliche Mängel auf, wie die Wahl der Versickerungsfläche, eine fehlende Eingriffs- und Ausgleichbilanz, die CEF-Fläche in Babenhausen, die Ausgleichsmaßnahme in Heubach sowie die Flächenversiegelung und die Einschränkung der Luftleitbahn.

Das Eisenbahn-Bundesamt prüft zu Beginn eines Verfahrens nach § 18 AEG zur Zulassung des Baus oder der Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes einschließlich der Bahnfernstromleitungen, ob für dieses Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein umweltpolitisches Instrument der Umweltvorsorge mit dem Ziel, umweltrelevante Vorhaben vor ihrer Zulassung auf mögliche Umweltauswirkungen hin zu überprüfen. Sie erfolgt, wenn nicht gesetzlich vorgeschrieben, auf Einschätzung der Planfeststellungsbehörde mittels Einzelfallprüfung. Die Vorhabenträgerin hat für diese Prüfung alle benötigten Daten und Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Diese beziehen sich vor allem auf die Maßgaben der Anlage 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes, insbesondere auf Schwellenwerte wie Versiegelungen, Rodungsgrößen oder Entnahme, Zuleitung oder Zutageförderung von Wasser, die sich aus den Betroffenheiten der Schutzgüter des UVPGs ableiten. Im Ergebnis dieser Prüfung lagen die Voraussetzungen des Gesetzes vor, dass auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden konnte.

Durch das Bauvorhaben wird eine Fläche von 50.000 m² (5 ha) in Anspruch genommen. Eine obligatorische UVP-Pflicht ergibt sich aus dieser Gesamtfläche jedoch nicht. Generell sieht der Gesetzgeber eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP erst bei einer Versiegelung von 10 ha bzw. einer Rodungsfläche von 1 ha vor. Jedoch muss gemäß Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ab einer Fläche von 2.000 m² eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 bzw. ab 5.000 m² eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 2 von der zuständigen Genehmigungsbehörde durchgeführt und die Entscheidung darüber veröffentlicht werden. Die verfahrensleitende Verfügung wurde auf Grundlage der eingereichten Planunterlagen vom Eisenbahn-Bundesamt erstellt und es wurde festgestellt, dass für das Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

B.4.34 Einwendungen zum Thema Frischluftschneise/Luftleitbahn

Die Einwendungen wegen der Einschränkung der Frischluftschneise waren zurückzuweisen (Kapitel A.7).

Eine signifikante Einschränkung der Frischluftschneise oder Luftleitbahn durch den Baukörper der Außenreinigungsanlage ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Die Umgebung der Anlage bietet durch die in Richtung Rodgaustraße landwirtschaftlich genutzten Felder und in Richtung Osten mit den Wäldern ausreichend unbebaute Fläche. Zusätzlich handelt es sich bei der Außenreinigungsanlage um einen verhältnismäßig örtlich begrenzte und flache Baumaßnahme.

B.4.35 Einwendungen zum Thema Betriebszahlen

Die Einwendungen zu den Betriebszahlen der Abstell- und Behandlungsanlage waren zurückzuweisen.

Die Einwender weisen auf unterschiedlich kommunizierte Betriebszahlen hin. Das schalltechnische Gutachten beruht auf bis zu 60 Zügen pro Tag (40 am Tag und 20 in der Nacht), der Erläuterungsbericht spricht von maximal 10 Fahrten am Tag und 20 Fahrten in der Nacht (S. 77). Öffentlich kommuniziert wurde, dass in den ersten Jahren nur 7 Züge pro Nacht behandelt werden. Im Erörterungstermin hat die Vorhabenträgerin konkretisiert, dass lediglich 12 Fahrten in der Nacht und 8 Fahrten am Tag möglich sind.

Die Einwender befürchten einen Betrieb der geplanten Anlage mit 60 Zügen am Tag und somit 120 Zugbewegungen, 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche. Daraus ergeben sich erhebliche Bedenken der Einwender bezüglich der Lärmbelastung auf die Umgebung und die Auswirkungen auf den Bahnübergang Jägertorstraße. Diese Betriebszahlen aus der schalltechnischen Untersuchung stellen die theoretisch maximal mögliche Auslastung im Hinblick auf die schalltechnischen Auswirkungen der Abstell- und Behandlungsanlage im Betrieb dar.

Im Zuge der Planänderung hat die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht die tatsächlichen maximalen Betriebszahlen von 8 Zügen am Tag und 12 Zügen in der Nacht angegeben. Auf diesen Betriebszahlen beruht die Abschätzung der Planfeststellungsbehörde zu den Auswirkungen der Anlage. Diese Betriebszahlen sind Antragsgegenstand und somit Grundlage der Planfeststellungsentscheidung.

B.4.36 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über Einwendungen, die im Laufe des Anhörungsverfahrens eingegangen sind, über die keine Einigung erzielt werden konnte oder hinsichtlich derer keine Erledigung eingetreten ist. In anonymisierter Form werden die Einwendungen unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer (P-1 bis P-333) betrachtet, mit denen Privatpersonen Bedenken geäußert haben. Eine weitere Einwendung wurde abgewiesen, da deren Absender nicht erkennbar ist.

Es ist nicht erforderlich, über jede einzelne Einwendung im Tenor des Beschlusses ausdrücklich zu entscheiden.

Die Abhandlung der Einwendungen erfolgt in zwei Blöcken. Zunächst wurden die Einwendungen betrachtet, die allgemeine Themen zum Gegenstand haben und sich daher meist gleichlautend in einer Vielzahl von Einwendungen finden (vgl. dazu B.4.20 bis B.4.35). Diese Themen wurden daher nicht einzelnen Einwendungsnummern zugeordnet, sondern gelten allgemein. Einwendungen, die ausschließlich diese Themen behandeln, werden im Folgenden nicht gesondert aufgeführt.

Darüberhinausgehende individuelle Themen werden im Folgenden entsprechend der Einwendungsnummer behandelt. Dabei ist zu beachten, dass in Wort und Inhalt identische Einwendungen zusammengefasst werden.

Einwendung Schlüsselnummer P-1

Die Einwender äußern zusätzlich Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich eines fehlenden ICE-Anschlusses, der Lärmbelastung und des Straßenzustands vor dem Bahnhof sowie innerörtlich.

Die Einwendung war zurückzuweisen (Kapitel A.7), soweit ihr nicht entsprochen wurde.

ICE-Anschluss

Die Einwender äußern ihren Ärger über einen nicht vorhandenen ICE-Anschluss des Kranichsteiner Bahnhofs aber die Belastung einer Abstell- und Behandlungsanlage für ICEs. Über einen ICE-Anschluss ist nicht in diesem Beschluss zu entscheiden, da ein solcher hier nicht Antragsgegenstand ist.

Lärmbelastung

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwender erwarten hohe nächtliche Lärmbelastungen, neben der Warnanlage, durch nächtliche Rangierbewegungen. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelästigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Straßenzustand und Grundsteuer

Die Einwender sind unzufrieden mit dem Straßenzustand und der Erhöhung der Grundsteuer. Die Straße vor dem Bahnhof sei nicht ausgeleuchtet und befestigt. Zusätzlich sei die Jägertorstraße in einem unzumutbaren Zustand.

Der allgemeine Zustand der Straßen (Beleuchtung, Befestigung) sowie die Erhöhung der Grundsteuer fallen nicht in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

Einwendung Schlüsselnummer P-2

Der Einwender betreibt den örtlichen Reitverein gegenüber von der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage und hat eingewendet, dass die Passanten auf der Steinstraße – insbesondere Kinder – gefährdet werden, sowie dass die Galoppstrecke neben der Steinstraße gefährdet ist. Das Tierwohl sei gefährdet durch vorbeifahrenden Schwerlastverkehr, Staub- und Lärmbelastung. Zudem sei Rücksicht auf die Anwohner im Hinblick auf befürchtete Licht- und Lärmbelastungen der geplanten Anlage zu nehmen. Der Einwender erwartet den Kanal der DB und die Mitarbeiterparkplätze nutzen zu dürfen.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Steinstraße

Wegen der Gefährdung von Passanten auf der Steinstraße fordert der Einwender die Beleuchtung der Steinstraße. Diese Forderung war zurückzuweisen, da im vorliegenden Verfahren nur über den Bau einer Eisenbahnanlage und notwendige Folgemaßnahmen entschieden werden kann. Eine Maßnahme, die eine Verbesserung des derzeitigen Zustands verfolgt, geht über eine Anpassung der Infrastruktur an die Abstell- und Behandlungsanlage hinaus. Das Gleiche gilt für die Forderung eines Weges parallel der Steinstraße.

Daher kann die Vorhabenträgerin auch nicht die Beschilderung der Straße zusagen. Zu Regelungen dieser Art ist der Straßenbaulastträger berufen, nicht der Vorhabenträger.

Die Einwender befürchten eine Gefährdung der Pferde sowie der Reite, die die Galoppstrecke parallel zur Steinstraße nutzen. Die Vorhabenträgerin hat einen Zaun (einfacher Maschendrahtzaun) entlang der zur Bahnstrecke gewandten Galoppstrecke zugesagt. Die geforderte Art des Zaunes (Holz-Segmente) ist für die Funktion des Zaunes (Ausweichen der Fahrzeuge auf die Galoppstrecke) nicht relevant. Die erste Nebenbestimmung unter A.4.7 sichert zusätzlich den sicheren Gebrauch der Galoppstrecke des Reitvereins. Damit ist der Forderung des Einwenders wegen der Gefährdung der Reiter und Pferde genüge getan.

Staubimmissionen

Für das Wohl der Tiere und Menschen wurde der Vorhabenträgerin durch Nebenbestimmung aufgegeben, Staubimmissionen zu begrenzen.

Licht- und Lärmbelastung

Der Einwender erwartet Licht- und Lärmbelastungen durch die Anlage. Das Grundstück der Absenderadresse liegt gegenüber der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage und ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Hinsichtlich der Lichtimmissionen hat die Vorhabenträgerin erwidert, dass grundsätzlich keine indirekten Beleuchtungen vorgesehen sind. Das Licht sei somit ausschließlich nach unten gerichtet und es gebe keine direkte Abstrahlung nach oben. Zusätzlich seien die Abstrahlwinkel aller Leuchten auf die Fläche der Abstellanlage ausgerichtet, sodass Lichtemission auf die benachbarten Bereiche sehr gering sei.

Unzumutbare Belastungen sind auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Zur Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen Lichtimmissionen in den Bescheid aufgenommen.

Hinsichtlich der Lärmimmissionen hat die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Bei dem dort untersuchten Immissionsort IO 7 (Steinstraße 41) handelt es sich um die Mitarbeiterwohnung des Reitvereins.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 41 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 50 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 7 die Werte der AVV Baulärm von 60 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 60 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Des Weiteren erwartet der Einwender Licht- und Lärmimmissionen durch an- und abfahrenden Verkehr. Erhebliche Immissionen durch an- und abfahrende Verkehr sind bei 20 (maximal 40) Mitarbeitern pro Schicht und aufgrund des Schichtbetriebs nicht zu erwarten.

Das gleiche gilt für die auf die Pferde wirkenden Immissionen. Die Pferde sind insbesondere auf den der Strecke nahen Koppeln dem Schall ausgesetzt. Pferde sind Fluchttiere, die Geräusche und optische Signale intensiv wahrnehmen und auf diese reagieren. Dementsprechend kann zu großer oder langanhaltender Lärm ihre Gesundheit schädigen. Auf der anderen Seite können sie sich auch an einen gewissen Lärm gewöhnen, da ihr Umfeld im Stall, eine bereits bestehende Bahnstrecke und der Umgang mit anderen Pferden bereits Lärmquellen beinhaltet. Zu ihrem Schutz gibt es keine gesicherten wissenschaftlichen Nachweise. In entsprechender Anwendung der Tierschutz-Nutztierhaltungsverordnung ist der Geräuschpegel so gering wie möglich zu halten und dauernder oder plötzlicher Lärm zu vermeiden. Diesem Maßstab wird die Vorhabenträgerin mit ihrer Planung gerecht.

Kanal

Der Einwender befürchtet den Kanal nicht - wie bisher - uneingeschränkt nutzen zu können. Das Bauvorhaben beinhaltet, wie die Vorhabenträgerin erwidert hat, keine Änderungen der Nutzungsrechte des Kanals. Der örtliche Reitverein kann somit den Kanal wie bisher nutzen.

Mitarbeiterparkplätze

Der Einwender hat den Wunsch geäußert, an Wochenendtagen während Großveranstaltungen die Mitarbeiterparkplätze zu nutzen. Eine Zusage von Seiten der Vorhabenträgerin wurde nicht geäußert. Die Verwendung der Parkplätze müsse mit dem zukünftigen Betreiber nach der Inbetriebnahme der Anlage abgesprochen werden.

Diese Forderung dient nicht dem Ausgleich der Interessen wegen des Baus der Anlage. Dem Einwender wird in dieser konkreten Sache nicht in Rechte oder Belange eingegriffen, die Sicherungsmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss erfordern. Die Abstimmung zwischen dem Einwender und der Vorhabenträgerin ist also Vertragsverhandlungen zwischen den Parteien vorbehalten und wird in diesem Beschluss nicht behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-3

Die Einwenderin wendet sich gegen das Vorhaben, da hierdurch Lebensraum für viele geschützte Arten verloren ginge. Zudem sei der Pferdehof belastet durch den Baustellen- und Betriebsverkehr sowie Abgase und Licht. Für Anwohner komme es zu Lärm- und Abgasbelästigungen. Des Weiteren meldete sich die Einwenderin im Nachgang bezüglich beobachteten Rodungsarbeiten.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Naturschutz

Die Vorhabenträgerin hat im Zuge des Verfahrens Kartierungen für die streng bzw. besonders geschützten Tier und Pflanzenarten erarbeitet und diese mit den Planunterlagen eingereicht. Dabei wurden insgesamt 46 Vogelarten festgestellt, die diese Fläche entweder als Nahrungshabitat und/oder Bruthabitat nutzen. Besonders hervorzuheben waren zum einen die Arten Bluthänfling, Feldlerche, Haussperling, Star, Stieglitz Trauerschnäpper sowie des Waldkauzes und zum anderen aufgrund der abgebildeten Habitatbereiche die Gilden der „Bodenbrüter halboffener Standorte“ sowie der „Baum- und Gebüschbrüter“. Auch konnten folgende Anhang IV Arten der FFH- Richtlinien nachgewiesen werden: Zaun- und Mauereidechse, die Nahrungspflanze des Nachtkerzenschwärmers sowie verschiedenste Fledermausarten.

Für dieses Arten und Gilden wurden innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages eine detaillierte Konfliktanalyse ausgearbeitet, die die Betroffenheit klar definiert und daraus mögliche Vermeidungs-, Minimierung bzw. Kompensationsmaßnahmen ableitet. Aufgrund dessen konnten für alle Arten bis auf die Mauereidechse die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG eingehalten werden.

Für die Mauereidechse kann auch nach Planung aller Vermeidungs-, Minimierung bzw. Kompensationsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kommt. Hierfür wurde von der Vorhabenträgerin eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 gestellt. Diese konnte aufgrund der dargelegten Ausnahmevoraussetzung, wie öffentliches Interesse, fehlende zumutbaren Alternativen und einer nachweislich stabilen Population zugelassen werden (siehe hierzu: Kapitel B.4.6).

Belange des örtlichen Reitvereins

Die Vorhabenträgerin hat die Belange des Reitvereins im angemessenen Maß bei ihrer Planung berücksichtigt. Zu der Begründung im Hinblick auf das Wohl der Tiere wird auf die Abwägung der Einwendung Schlüsselnummer P-2 verwiesen.

Abgasbelastung

Darüber hinaus befürchtet die Einwenderin eine sehr hohe Abgasbelastung durch Lkws und Pkws. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Lärmbelastung

Die Einwenderin wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als 650 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 3 in der Parkstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei der Einwenderin nicht zu erwarten.

Rodungsarbeiten

In einem Nachtrag, der am 21.10.2024 verfristet eingegangen ist, wendet sich die Einwenderin gegen Rodungsarbeiten, die in dem Jahr bereits stattgefunden haben. Diese Rodungsarbeiten sind jedoch nicht Antragsgegenstand, sondern im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen an der Strecke (DB InfraGO AG - nicht Vorhabenträgerin) und einer geplanten Stilllegung bis zum 30.06.2024 erfolgt.

Einwendung Schlüsselnummer P-4

Die Einwender haben neben den allgemeinen Themen zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich Lärmbelastung, Naturschutz, Variantenprüfung, CEF-Fläche, Baustellenkonzept, Versickerung und Rodungsarbeiten.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Die angegebene Adresse liegt über einen Kilometer von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Der Erörterungstermin wurde, wie auch von den Einwendern beantragt, durchgeführt.

Variantenprüfung

Die Standortwahl der Vorhabenträgerin wird von den Einwendern bemängelt. Die Ausführungen seien nicht detailliert und zugunsten des Standorts Darmstadt-Kranichstein getätigt worden. Details der Variantenentscheidung sind unter B.4.2 zu finden.

Fehlende ausgeglichenen Eingriffs- und Ausgleichsbilanz

Die Vorhabenträgerin hat innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplan eine zulässige Bilanzierung des Eingriffs und der geplanten Kompensationsmaßnahmen gemäß Bundeskompensationsverordnung mit eingereicht. Diese wurde im Zuge der ersten Planänderung nochmals entsprechend angepasst und sowohl vom Eisenbahn-Bundesamt als auch von der zuständigen Naturschutzbehörde geprüft. Das daraus berechnete Kompensationsdefizit wird mittels Ankauf von Ökokontopunkte ausgeglichen.

CEF-Fläche bei Babenhausen

Die Einwender bemängeln die Wahl der CEF-Fläche südlich von Babenhausen. Im Zuge der Planänderung ist die CEF-Fläche in Babenhausen nicht mehr Antragsgegenstand. Sie wird durch zwei CEF-Flächen angrenzend an die Anlage ersetzt.

Baustellenkonzept

Die Einwender kritisieren das Baustellenkonzept. Da aus der Einwendung nicht hervorgeht, inwiefern die Betroffenen von dem Baustellenverkehr betroffen sind, wird

zu diesem Punkt auf die allgemeinen Ausführungen unter Kapitel B.4.16, B.4.24 und B.4.25 verwiesen.

Hydrogeologisches Gutachten

Die Einwender halten das hydrogeologische Gutachten nicht für ausreichend und fordern weitere Untersuchungen.

Die Forderungen der Einwender waren zurückzuweisen, da die Belange der Einwender nicht beeinträchtigt sind. Die Einwendung bezieht sich nicht auf eine individuelle Betroffenheit der Einwender.

Grundsätzlich dient die Einwendung im Planfeststellungsverfahren der Wahrnehmung der eigenen Rechte und Belange des jeweiligen Einwenders. Diese sind von den Belangen des Allgemeinwohls abzugrenzen. Die vorgebrachten Kritikpunkte beziehen sich nicht auf Wasserrechte, die z.B. auf Grundeigentum der Einwender liegen. Sie beziehen sich unabhängig von den Belangen der Einwender auf öffentliche Rechte und Belange.

Die Planfeststellungsbehörde hat gleichwohl die wasserfachlichen Belange in ihre Abwägung eingestellt. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin verpflichtet, das hydrogeologische Gutachten nach den Forderungen der zuständigen Wasserbehörden anzupassen. Die Planfeststellungsbehörde hat insoweit keine wasserfachlichen Erlaubnisse ausgesprochen und sich die Entscheidung für einen Ergänzungsbeschluss vorbehalten.

Rodungsarbeiten

Der Einwender richtet sich gegen Rodungsarbeiten, die vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses stattgefunden haben. Diese Rodungsarbeiten sind jedoch nicht Antragsgegenstand, sondern im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen an der Strecke (DB InfraGO AG - nicht Vorhabenträgerin) und einer geplanten Stilllegung bis zum 30.06.2024 erfolgt.

Einwendung Schlüsselnummer P-5

Die Einwender sind Landwirte und richten sich zusätzlich gegen die Baustraßen Rodgaustraße und Eckhardwiesenstraße, Behinderungen im Bereich Steinstraße, betriebliche Einbußen, die Versickerungsfläche und die dingliche Sicherung von Straßen.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Baustraßen

Die Vorhabenträgerin hat der Einwendung entsprochen und die Rodgaustraße aus dem Baustellenkonzept genommen. Damit werden auch die an der Rodgaustraße liegenden Felder nicht von dem durch diesen Baustellenverkehr ausgehenden Staub und Lärm betroffen. Die befürchtete Störung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf der Rodgaustraße während der Erntesaison entfällt ebenfalls.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass die beteiligten Baufirmen nicht auf den Feldwegen bei dem Stellwerkturm parken.

Die Einwender sind besorgt, dass die Vorhabenträgerin während der Bauphase weitere Flächen als die in der Planfeststellung angegebenen Flächen für Lagerplätze, Container oder Parkplätze fordern wird. Diese Forderung wäre rechtlich nicht zulässig, da die von dem Vorhaben, d.h. auch in der Bauphase, ausgehenden Auswirkungen umfänglich in die Planfeststellung enthalten sein müssen.

Das Baustellenkonzept wurde im Zuge der Planänderung von der Vorhabenträgerin geändert. Im Detail sind die Änderungen unter B.4.16 beschrieben. Der Baustellenverkehr ist demnach über die Schiene, eine Baustraße über die Fläche des Eisenbahnmuseums und die Eckhardwiesenstraße geplant. Die Rodgaustraße und der Waldweg Feldschneise sind nicht mehr als Baustellenzufahrten geplant.

Der Baustellenverkehr umfasst maximal etwa 25 LKW am Tag. Dieser Verkehr wird jedoch nicht über die gesamte Bauzeit, sondern insbesondere während des Erdabtrags und der Neuankunft von Erd- und Baumaterial anfallen.

Feldwege werden – wo es möglich ist – ausgebaut, um genügend Platz zu bieten. Wo dennoch Engstellen bestehen, sieht das Baustellenkonzept Einbahnstraßen, Ausweichbuchten oder Ampelschaltungen in Abstimmung mit den betroffenen Landwirten und der Stadt vor. Zudem sollen möglichst viele Baustoffe über die Schiene bzw. über eine zusätzliche Baustraße durch das Museumsgebiet und die Baustelle selbst angeliefert werden. Diese Maßnahmen werden die Behinderungen reduzieren.

Die dingliche Sicherung der Rodgaustraße in Richtung Versickerungsfläche dient dem Zweck, dass das Versickerungsbecken gewartet werden kann. Diese Wartung ist in einem Turnus von zwei Mal pro Jahr vorgesehen. Die Feldwege werden damit

weder durch die Nutzung noch durch die dingliche Sicherung dem landwirtschaftlichen Verkehr entzogen.

Der Einwender befürchtet erhebliche Umsatzeinbußen durch die Behinderungen des Kundenverkehrs aufgrund der Belastungen in der Steinstraße und der Rodgaustraße. Aufgrund des neuen Baustellenkonzepts haben die Kunden des Landwirts weiterhin die Möglichkeit die Rodgaustraße zu Nutzen und die befürchteten Umsatzeinbußen entfallen.

Versickerungsfläche

Die von dem Einwender genutzte landwirtschaftliche Fläche für die geplante Baustelleneinrichtung und später Versickerung geht ihm verloren. Dies sei unnötig, da die Flächengröße des Versickerungsbeckens überdimensioniert und auf Bahngeländer oder über den Strohauer Teich möglich sei.

Laut der Vorhabenträgerin ist eine Versickerung auf bahninternen Flächen nach dem hydrologischen Gutachten nicht möglich. Bei dem "Strohhauerteich" handele es sich um ein Biotop, welches sich auf der südlichen Seite der Abstellung befindet. Daher wäre die Einleitung in ein Biotop, eine Unterquerung mehrere Gleise sowie ein Pumpwerk, aufgrund des Höhenunterschieds, nötig. Der Aufwand und die Kosten stehen daher, für die Vorhabenträgerin, in keinem Verhältnis zum Nutzen.

Die oben genannten Ausführungen der Vorhabenträgerin stellen sich für die Planfeststellungsbehörde als schlüssig dar. Im Hinblick auf den Naturschutz und den Aufwand des Vorschlags des Einwenders stellt sich die Entscheidung der Vorhabenträgerin den Strohauer Teich nicht zur Versickerung zu nutzen als nachvollziehbar dar.

Einwendungen Schlüsselnummern P-6 und P-92

Die Einwender haben neben den allgemeinen Themen zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich Lärmbelastung, Naturschutz, Variantenprüfung, CEF-Fläche, Baustellenkonzept, Versickerung und Fledermäuse.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Der Erörterungstermin wurde, wie auch von den Einwendern beantragt, durchgeführt.

Naturschutz

Die Einwendung bemängelt eine fehlende Eingriffs- und Ausgleichsbilanz sowie einen Konflikt bezüglich der CEP-Maßnahmen.

Die Vorgezogenen Ausgleichsflächen (CEF-Fläche) des Bluthänflings sowie der Reptilien soll auf dem Flurstück mit der Flurstücknummer 95 (laufende Nummer 22 des Grunderwerbsverzeichnisses) realisiert werden. Diese besitzt mit einer Fläche von 55.783 m² eine Größe in der es nicht zu Überlappungen von Ausgleichsmaßnahmen mit einer Gesamtfläche von ca. 3500 m² und baubedingten/anlagenbedingten Konflikten kommt.

Die Vorhabenträgerin hat innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplan eine zulässige Bilanzierung des Eingriffs und der geplanten Kompensationsmaßnahmen gemäß Bundeskompensationsverordnung mit eingereicht. Diese wurde im Zuge der ersten Planänderung nochmals entsprechend angepasst und sowohl vom Eisenbahn-Bundesamt als auch von der zuständigen Naturschutzbehörde geprüft. Das daraus berechnete Kompensationsdefizit wird mittels Ankauf von Ökokontopunkte ausgeglichen.

Variantenprüfung

Die Standortwahl der Vorhabenträgerin wird von den Einwendern bemängelt. Die Ausführungen seien nicht detailliert und zugunsten des Standorts Darmstadt-Kranichstein getätigt worden. Details der Variantenentscheidung sind unter B.4.2 zu finden.

CEF-Fläche bei Babenhausen

Die Einwender bemängeln die Wahl der CEF-Fläche südlich von Babenhausen. Im Zuge der Planänderung ist die CEF-Fläche in Babenhausen nicht mehr Antragsgegenstand. Sie wird durch zwei CEF-Flächen angrenzend an die Anlage ersetzt.

Baustellenkonzept

Die Einwender kritisieren das Baustellenkonzept. Da aus der Einwendung nicht hervorgeht, inwiefern die Betroffenen von dem Baustellenverkehr betroffen sind, wird zu diesem Punkt auf die allgemeinen Ausführungen unter Kapitel B.4.16, B.4.24 und B.4.25 verwiesen.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwender leben mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel

näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Versickerungsfähigkeit im Vorhabengebiet

Die Einwender bemängeln das hydrogeologische Gutachten.

Die Planfeststellungsbehörde hat die wasserfachlichen Belange in ihre Abwägung eingestellt. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin das hydrogeologische Gutachten nach den Forderungen der zuständigen Wasserbehörden anzupassen. Die Planfeststellungsbehörde hat insoweit keine wasserfachlichen Erlaubnisse ausgesprochen und sich die Entscheidung für einen Ergänzungsbeschluss vorbehalten.

Fledermäuse

Die Vorhabenträgerin hat einen Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag mit den Planunterlagen eingereicht. Die DB Fernverkehr AG hat in ihren Planungen im Jahr 2022 die Arten und Anzahl von Fledermäusen erhoben. Insgesamt wurden fünf Fledermausarten bestimmt, manche Rufe konnten nur auf Gruppenniveau bestimmt werden (nyctaloid, pipistrelloid). Die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) und die Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*) wurden am häufigsten erfasst. Hierbei handelte es sich jedoch nur um einzelne Tiere, welche diffus im Planungsraum entlang von Gehölzen und über ruderalen Vegetationsstreifen jagten. Im vorhandenen Bahngelände besteht der Verdacht von zwei Ausflügen von Zwergfledermäusen. Daneben konnten sporadisch die Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*), der Große Abendsegler (*Nyctalus noctalus*) und die Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*) erfasst werden. Neben der Einzelaufnahme der Wasserfledermaus konnten keine weiteren empfindlicheren Fledermausarten der Gattung *Myotis* oder *Plecotus* erfasst werden. Gerichtete Flüge entlang von Gehölzen waren nicht feststellbar. Aufgrund der Anzahl der Aufnahmen und der Artenzusammensetzung kann von einer eher untergeordneten Rolle des Untersuchungsbereichs für Fledermäuse ausgegangen werden. Tagverstecke wurden im mehrstöckigen Gebäude festgestellt. Allerdings weisen die anderen Gebäude ebenfalls Potenzial auf, sodass aufgrund des häufigen Quartierwechsels auch dort Einzelquartiere nicht ausgeschlossen werden können. Auch konnten im Untersuchungsraum 3 mögliche Habitatbäume kartiert werden. Die Planfeststellung hat die Artenschutzrechtlichen Unterlagen geprüft und die zuständigen

Naturschutzbehörden als Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten, sowie die Öffentlichkeit per Offenlage beteiligt. Die Obere Naturschutzbehörde hat auf Grundlage dieser Unterlagen, inklusive, der in der 1 Planänderung zusätzlich geplanten Maßnahmen, die Sichtweise der Vorhabenträgerin, dass kein Risiko der Betroffenheit der streng geschützten Fledermausarten vorliegt, nicht widersprochen. Eine Betroffenheit der Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG ist nicht gegeben, sodass auf eine Ausnahmegenehmigung verzichtet werden konnte.

Einwendung Schlüsselnummer P-14 und P-15

Die Einwender haben Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage aufgrund zusätzlicher Lärmbelastungen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastungen – Schallschutzmaßnahmen

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht und befürchten kostenintensive individuelle Schallschutzmaßnahmen. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen. Individuelle Schallschutzmaßnahmen werden daher nicht nötig.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert

und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Verkehrsaufkommen

Darüber hinaus befürchtet die Einwender eine sehr hohe Abgasbelastung durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch Lkws und Pkws. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Einwendungen Schlüsselnummer P-20 und P-21

Die Einwender verweisen auf den Flächennutzungsplan, Sie mahnen eine nicht erfolgte Bürgerbeteiligung an und sie haben Bedenken bezüglich des Naturhaushalt und die Biotopenvielfalt sowie den Baustellenverkehr.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Der Vorschlag einer Zusammenlegung der Haltepunkte von Straßenbahn und Regionalbahn ist nicht Antragsgegenstand und wird in diesem Beschluss nicht thematisiert.

Baustellenverkehr

Die Einwender befürchten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch LKW und PKW und dadurch eine eingeschränkte Nutzung der öffentlichen Straßen für Landwirte und Bürger. Des Weiteren werden Bedenken bezüglich der Oberflächenbelastung und damit verbundenen Bodenverdichtung geäußert und nach einem Rückbau von versiegelten und verdichteten Flächen gefragt.

Das Baustellenkonzept wurde im Zuge der Planänderung von der Vorhabenträgerin geändert. Im Detail sind die Änderungen unter B.4.16 beschrieben. Der Baustellenverkehr ist demnach über die Schiene, eine Baustraße über die Fläche des Eisenbahnmuseums und die Eckhardwiesenstraße geplant. Die Rodgaustraße und der Waldweg Feldschneise sind nicht mehr als Baustellenzufahrten geplant.

Somit steht den Landwirten und den Bürgern mehr Straßen und Wege, wie die Rodgaustraße, die Feldschneise und in Teilen auch die Steinstraße, zur Nutzung ohne zusätzlichen LKW-Verkehr zur Verfügung. Die Vorhabenträgerin gibt zusätzlich im Erläuterungsbericht an, dass maximal 25 LKW-Fahrten am Tag über die Eckhardwiesenstraße stattfinden werden. Weitere Themen der Baustellenverkehre werden unter B.4.24 und B.4.25 behandelt.

Die Belange des Bodenschutzes finden unter B.4.10 Beachtung. Den Rückbau, von im Zuge der Baumaßnahme verdichteten und versiegelten Flächen, in den ursprünglichen Zustand hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung zugesagt. Der Forderung wurde somit inhaltlich entsprochen.

Einwendung Schlüsselnummer P-29

Die Einwenderin hat Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich des Baustellenverkehrs.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Baustellenverkehr

Des Weiteren äußert Sie Bedenken bezüglich der Belastung der alten Steinbrücke mit entsprechendem Baustellenverkehr. Die Einwenderin fordert zusätzlich, dass die Vorhabenträgerin Transportwege über den Schienenweg nutzt und somit die Straßen und Wege so viel wie möglich entlastet.

Die Traglast der Brücke im Wald wurde von der Vorhabenträgerin geprüft und mit einer Traglast von 44t gesamt und einer Achslast von 11,5t als nutzbar für den

Baustellenverkehr eingestuft. Für die Planfeststellungsbehörde sind die Ausführe der Vorhabenträgerin nachvollziehbar.

Einwendung Schlüsselnummer P-32

Der Einwender hat Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung entlang der Bahnstrecke durch zusätzlichen Bahnverkehr sowie den Auswirkungen auf die Bahnübergänge der Gegend.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Schallschutzmaßnahmen

Der Einwender sieht Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke auf der Zu- und Abfahrtsstrecke Richtung Darmstadt als erforderlich an.

Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm der Anlage erfüllt.

Der Betriebslärm wird auf der Grundlage der §§ 41 ff. BImSchG bewertet. Dieser erfasst nur den Lärm, der von der zu bauenden Anlage selbst ausgeht, nicht aber den Lärmzuwachs, der entsteht, wenn als Folge des Vorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Anlage zunimmt (sog. Fernwirkung). Nur für den von dort ausstrahlenden Lärm hat die Vorhabenträgerin für Lärmschutz nach § 41 ff. BImSchG zu sorgen. Eine besondere Ausnahmesituation von diesem Grundsatz (z.B. weil sich die Funktion der vorhandenen Strecke durch das Vorhaben vollständig geändert hätte oder die Strecke Teil eines planerischen Gesamtkonzepts wäre) liegt nicht vor. Schallschutzmaßnahmen sind daher nicht nötig. Das Thema Gesamtlärbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendungen Schlüsselnummer P-34 und P-35

Die Einwender haben Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung sowie den Auswirkungen auf die Abgasbelastung.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die angegebene Adresse liegt etwa 400 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwender befürchten erhebliche Lärmbelastigungen am Tag und in der Nacht vor allem für Anwohner, die Schichtarbeit oder von zu Hause arbeiten sowie gesundheitlich eingeschränkt sind, vorrangig durch Makrofontest. Weiterhin seien die Wohngebiete „Wachtelweg“ und „Am Lindgraben“ im schalltechnischen Gutachten nicht beachtet. Da bereits die betrachteten Gebiete, gemäß schalltechnischer Untersuchung, keine Betroffenheiten auslösen werden auch die weiter entfernten Gebiete nicht Betroffen sein. Für die Planfeststellungsbehörde stellen sich die eingereichten schalltechnischen Untersuchungen als ausreichend dar.

Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten. Dies gilt auch für den verursachten Lärm der Züge beim Ein- und Ausfahren in die Anlage.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Einwendung Schlüsselnummer P-36

Der ansässige Landwirt hat zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich des Baustellenkonzepts.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Baustellenkonzept

Der Einwender bemängelt die dingliche Sicherung von mehreren Baustellenzufahrten sowie dem Baustellenverkehr auf den landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen.

Außerdem erwartet der Einwender einen Konflikt zwischen Freizeit- und Baustellenverkehr und damit ein Ausweichen des Verkehrs auf landwirtschaftliche Flächen sowie einen schlechteren Zustand der Wege nach der Baustellenzeit.

Das Baustellenkonzept wurde im Zuge der Planänderung von der Vorhabenträgerin geändert. Im Detail sind die Änderungen unter B.4.16 beschrieben. Der Baustellenverkehr ist demnach über die Schiene, eine Baustraße über die Fläche des Eisenbahnmuseums und die Eckhardwiesenstraße geplant. Die Rodgaustraße und der Waldweg Feldschneise sind nicht mehr als Baustellenzufahrten geplant.

Der Einwender befürchtet durch den Baustellenverkehr auf den landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen nicht mehr an seine landwirtschaftlichen Flächen zu kommen. Durch das überarbeitete Baustellenkonzept konnte diese Problematik behoben werden, da im Baustellenkonzept nicht mehr enthaltene Wege genutzt werden können. Zusätzlich rechnet die Vorhabenträgerin mit An- und Abfahrt mit maximal 25 LKW-Fahrten pro Tag.

Der Konflikt zwischen Freizeit- und Baustellenverkehr und damit ein Ausweichen des Verkehrs auf landwirtschaftliche Flächen wird durch die Änderungen im Baustellenkonzept ebenfalls zumutbar. Durch die Einschränkungen des Baustellenverkehrs hat der Freizeitverkehr mehr Ausweichmöglichkeiten auf andere nicht mehr im Baustellenkonzept enthaltene Wege. Bei Begegnungssituationen auf der Eckhardwiesenstraße sind bauzeitlich Ausweichstellen geplant.

Bezüglich der Sorge des Einwenders nach dem Zustand der Wege nach der Baustellenzeit hat die Vorhabenträgerin eine Bestandsaufnahme im Vorfeld sowie die Beseitigung von etwaigen entstandenen Schäden im Nachgang zugesagt.

Dinglich gesichert wird lediglich die Rodgaustraße. Die dingliche Sicherung der Rodgaustraße dient der Unterhaltung der Versickerungsanlage und ist unabhängig

von der Nutzung der Straße als Baustellenzufahrt. Mit voraussichtlich zwei Fahrten im Jahr hat diese nur geringe Auswirkungen und ist damit zumutbar.

Einwendungen Schlüsselnummer P-44, P-45 und P-47

Die Einwender haben zusätzlich Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung und des zusätzliche Verkehrsaufkommens.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung – Schallschutzmaßnahmen

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht und befürchten kostenintensive individuelle Schallschutzmaßnahmen. Bereits jetzt seien die Anwohner durch den Fluglärm stark belastet. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen. Individuelle Schallschutzmaßnahmen werden daher nicht nötig.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Verkehrsaufkommen

Darüber hinaus befürchten die Einwender eine sehr hohe Abgasbelastung durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch Lkws und Pkws. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Einwendung Schlüsselnummer P-46

Der Einwender hat zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich des Baustellenkonzepts und der Lärmbelastung.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt über einen Kilometer von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelastung bei der Einwenderin nicht zu erwarten.

Baustellenkonzept

Der Einwender erwartet die dingliche Sicherung der Steinstraße und der Rodgaustraße. Die Vorhabenträgerin plant nicht die Steinstraße dinglich zu sichern.

Die dingliche Sicherung der Rodgaustraße und das Baustellenkonzept werden unter B.4.16 und B.4.24 erläutert.

Einwendung Schlüsselnummer P-50

Die Einwenderin hat Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich des Waldwegs Feldschneise, der Lärmbelastung sowie die Anfahrt über die Steinstraße.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Die angegebene Adresse liegt in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht durch das Warnsignal an den Reinigungsbahnsteigen, die Lüfter- und Klimaanlagegeräusche, Einhausung/Dach der ARA als 2. Bauabschnitt und Makrofontests.

Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten. Dies gilt auch für die Schallausbreitung der Lüfter- und Klimaanlagegeräusche.

Um die Mitarbeiter der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage vor ein- und ausfahrenden Zügen zu warnen ist eine Warnanlage nötig. Diese Warnanlage wurde mit der Planänderung von einer Warnanlage aus optischen und akustischen Signalgebern zu einer rein optischen Warnanlage geändert. Die Makrofontests sind ebenfalls mit der Planänderung nicht mehr Teil des Bauvorhabens der Abstell- und Behandlungsanlage. In diesen Punkten wird der Einwendung entsprochen.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist

zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen. Dies gilt auch für den Bau der Außenreinigungsanlage.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelästigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Anfahrt über Steinstraße

Die Einwenderin äußert weiterhin Bedenken bezüglich der Anfahrt über die Steinstraße hinsichtlich der Lärmsituation aufgrund des zusätzlichen nächtlichen Verkehrsaufkommens sowie der Ausbausituation.

Die Einwenderin rechnet, aufgrund der schalltechnische Untersuchungen zur Geräuscheinwirkung Kapitel sieben, mit der Zunahme von 122 PKW tags und 61 nachts sowie mit der Ein- und Ausfahrt von tags 40 und nachts 20 Zügen zu der Abstell- und Behandlungsanlage. Insbesondere zum Schichtwechsel sei mit deutlich mehr Verkehr zu rechnen. Die Mittelung der Pegels, sodass die zusätzlichen Fahrten nicht mehr als drei dB der Gesamtmission ausmachen, bilde nicht die tatsächliche Situation der Störung der Einwenderin ab.

Hierbei gilt es zu beachten, dass das Schallgutachten die theoretisch mögliche Maximalauslastung betrachtet. Somit sind die voraussichtlichen Schallmissionen um einiges geringer als im Schallgutachten berechnet. Allemal werden die Richtwerte eingehalten.

Ein signifikant erhöhtes Verkehrsaufkommen durch zusätzliche Verkehre im Anlagenbetrieb ist für die Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Die Mitarbeiter arbeiten gemäß dem Erläuterungsbericht in drei Schichten mit 20 Mitarbeitern. Die stärkste Schicht wird maximal 40 Mitarbeiter betragen. Zusätzlich sind vier LKW-Fahrten pro Woche für die Ver- und Entsorgung der Abstell- und Behandlungsanlage vorgesehen. Das Schallgutachten kommt selbst bei Annahme der Maximalauslastung zu dem Ergebnis, dass die Richtwerte eingehalten werden. Die zusätzlichen Verkehre stellen sich somit als zumutbar da.

Zur Sicherheit aller Nutzer der Steinstraße fordert die Einwenderin eine Beschilderung zur Geschwindigkeitsbegrenzung (unter 30 km/h) der Steinstraße und einen erweiterten Ausbau der Steinstraße mit Gehweg, Park- oder Grünstreifen. Diese Forderung war zurückzuweisen, da im vorliegenden Verfahren nur über den Bau einer Eisenbahnanlage und notwendige Folgemaßnahmen entschieden werden kann. Eine Maßnahme, die eine Verbesserung des derzeitigen Zustands verfolgt, geht über eine Anpassung der Infrastruktur an die Abstell- und Behandlungsanlage hinaus. Zu Regelungen dieser Art ist der Straßenbaulastträger berufen, nicht der Vorhabenträger.

Einwendung Schlüsselnummer P-51

Die Einwender haben zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung, des Waldwegs Feldschneise und der administrativen Hürden.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Die angegebene Adresse, des Miteigentümers eines Mehrfamilienhauses, liegt etwa 300 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Lärmbelastung

Der Einwender erwartet erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht für seine Mieter durch das Warnsignal an den Reinigungsbahnsteigen.

Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Administrative Hürden

Der Einwender bemängelt die fehlende Möglichkeit die Einwendungen online einzureichen. Für Personen über 60 sowie Personen die weiter entfernt wohnen verkürze sich durch die postalische Abgabe der Einwendung an das Stadtplanungsamt Darmstadt die Frist.

Das Anhörungsverfahren ist vom Eisenbahn-Bundesamt nach den Vorgaben des Gesetzes durchgeführt worden. Die Veröffentlichung der Planunterlagen in der Tageszeitung „Darmstadt Echo“ am 28.11.2023 ortsüblich entsprechend der Hauptsatzung der Stadt Darmstadt bekannt gemacht worden. Wegen der Ferienzeit um Weihnachten und Silvester wurde der Veröffentlichungszeitraum über das gesetzliche Maß hinaus verlängert. Ein einhalten der Frist war daher zu erreichen.

Einwendung Schlüsselnummer P-52

Die Einwenderin hat Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung und des Baustellenkonzepts.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Baustellenkonzept

Die Einwenderin erwartet einen Ausbau der Rodgaustraße. Ein Ausbau der Rodgaustraße ist nicht geplant. Für den angesprochenen Begegnungsfall, bei Fahrten zur Unterhaltung des Versickerungsbeckens, sieht die Vorhabenträgerin Ausweichmöglichkeiten vor.

Der Transport über die Schiene sei zu prüfen. Die Vorhabenträgerin ist im Rahmen der Planänderung, der Überarbeitung des Baustellenkonzeptes, der Forderung nach

nachgekommen und wird Materiallieferungen über den Schienenweg abwickeln. In diesem Punkt wurde der Einwendung inhaltlich entsprochen.

Einwendung Schlüsselnummer P-53

Die Einwender haben Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung und des Naturschutzes.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung - Schallschutz

Die Einwender erwarten allen voran erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht. Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm erfüllt.

Die Geräuschimmissionen im Betrieb sowie Bau der Abstell- und Behandlungsanlage gehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht über ein Maß hinaus, das als zumutbar hingenommen werden muss. Die detaillierte Begründung wird in Kapitel B.4.9 erläutert. Die von den Einwendern geforderte Schallschutzmauer ist daher nicht notwendig.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Des Weiteren beschreiben die Einwender bereits vorhandene Lärmbelastungen durch den Bahn-, den Flug- und den PKW-Verkehr. Das Thema der Gesamtlärbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendungen Schlüsselnummer P-54 und P-55

Die Einwender haben zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten allen voran erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht durch die Warnsignale an den Reinigungsbahnsteigen. Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm erfüllt.

Die Geräuschimmissionen im Betrieb sowie Bau der Abstell- und Behandlungsanlage gehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht über ein Maß hinaus, das als zumutbar hingenommen werden muss. Die detaillierte Begründung wird in Kapitel B.4.9 erläutert.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Einwendungen Schlüsselnummer P-59, P-60, P-61 und P-62

Die Einwender mahnen eine fehlende frühzeitige Informationsveranstaltung an und haben zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht durch das akustische Warnsignal an den Reinigungsbahnsteigen. Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm erfüllt.

Des Weiteren beschreiben die Einwender die bereits vorhandene Lärmbelastung durch den Personenverkehr der Bahn, den Flugverkehr und den nächtlichen Güterverkehr. Die Geräuschimmissionen im Betrieb sowie Bau der Abstell- und

Behandlungsanlage gehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht über ein Maß hinaus, das als zumutbar hingenommen werden muss.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Die Einwendungen nennen zusätzlich Vereine, die von dem Bauvorhaben bzw. dessen Auswirkungen betroffen seien. Die erwähnten betroffenen Vereine hatten die Möglichkeit, ihre Einwendungen einzureichen und haben dies auch in Teilen getan.

Einwendungen Schlüsselnummer P-63 und P-64

Der Einwender haben zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht für ihre Mieter. Die Belastung sei jetzt bereits, durch den Flug- und Bahnlärm, sehr hoch.

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist

zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Einwendung Schlüsselnummer P-65

Der Einwender hat Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der ökologischen Belastung seiner landwirtschaftlichen Flächen und befürchtet ökonomische sowie ökologische Verluste.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Ökologische Belastung

Der Einwender erwartet hohe ökologische Belastung durch Emissionen wie Lärm, Staub und Abgase seiner landwirtschaftlichen Flächen.

Die angegebene Adresse liegt gegenüber von dem Vorhaben neben den Streckengleisen und der Eckhardwiesenstraße. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 6 (Eckhardwiesenstraße 43) ist die GmbH des Einwenders. Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 37 dB(A) tags und 38 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 50 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 6 die Werte der AVV Baulärm von 60 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 55 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist

zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Unzumutbare Abgas- sowie Staubbelastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte vor allem Materiallieferungen per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen des Einwenders und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Ökonomische und ökologische Verluste

Der Einwender befürchtet darüber hinaus ökonomische sowie ökologische Verluste durch den Bau und Betrieb der Abstell- und Behandlungsanlage.

Da eine naturfachliche Kompensation erfolgt, die Flächen des Einwenders nicht verwendet werden und das neue Baustellenkonzept (siehe B.4.16, B.4.24) den Baustellenverkehr verbessert bzw. LKW-Verkehr minimiert sind geringe zumutbare ökonomischen und ökologischen Verluste zu erwarten.

Einwendungen Schlüsselnummer P-69 und P-70

Die Einwender haben Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung sowie den Auswirkungen auf den Ausgleich für den Naturschutz, die Lichtbelästigung, das zusätzliche Verkehrsaufkommen,

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung – Schallschutzmaßnahmen

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht und befürchten kostenintensive individuelle Schallschutzmaßnahmen. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen. Individuelle Schallschutzmaßnahmen werden daher nicht nötig.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Lichtbelästigung

Die Einwender erwarten Lichtbelastungen der Tiere und damit eine Beeinträchtigung des Ökosystems. Bemängelt wird diesbezüglich ein fehlendes Gutachten.

Hinsichtlich der Lichtimmissionen hat die Vorhabenträgerin erwidert, dass grundsätzlich keine indirekten Beleuchtungen vorgesehen sind. Das Licht sei somit ausschließlich nach unten gerichtet und es gebe keine direkte Abstrahlung nach oben. Zusätzlich seien die Abstrahlwinkel aller Leuchten auf die Fläche der Abstellanlage ausgerichtet, sodass Lichtemission auf die benachbarten Bereiche sehr gering sei.

Die Lichtimmissionen werden im Landespflegerischen Begleitplan ausreichend behandelt. Hier werden betriebs- und baubedingte Konflikte aufgeführt und erläutert sowie Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen genannt. Projektspezifische Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Lichtimmissionen sind die Wiederherstellung von Gehölzbeständen um die Umgebung gegen Lichtimmissionen abzusichern und eine fledermausfreundliche Beleuchtung, die ein Abstrahlen in angrenzende Waldbereiche verhindert.

Unzumutbare Belastungen sind auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Zur Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde zusätzlich die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen Lichtimmissionen in den Bescheid aufgenommen.

Abgasbelastung

Darüber hinaus befürchtet die Einwender eine sehr hohe Abgasbelastung durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch Lkws und Pkws. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist

daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Einwendung Schlüsselnummer P-73

Der Einwender mahnt eine fehlende Bürgerbeteiligung an und hat Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der zusätzlichen Lärmbelastung und dem Naturschutzgebiet.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastungen – Lärmschutz

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Der Einwender erwartet erhebliche Lärmbelastungen besonders in den Nachtstunden und bemängelt fehlenden Lärmschutz. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen

Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Einwendung Schlüsselnummer P-78

Die Einwender haben zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich der Lärmbelastung.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Naturschutzfachliche Schutzgebiete

Generell wird im Planfeststellungsverfahren alle gemäß Bundesnaturschutzgesetz erlassene Schutzgebieten auf Betroffenheit geprüft. Alle naturschutzfachlichen Schutzgebiete dienen dem Erhalt von Natur und Landschaft sowie dem Schutz gefährdeter Arten und Lebensräume. Diese Gebiete sind rechtlich geschützt und spielen eine zentrale Rolle im nationalen und internationalen Naturschutz. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Zielsetzungen, Schutzintensität und rechtlichen Grundlagen. Die strengste Form der europäischen Schutzgebiete ist das Flora-Fauna-habitat Gebiet. Natura 2000 ist ein europaweites Netzwerk von Schutzgebieten, das sich aus zwei Komponenten zusammensetzt: den FFH-Gebieten (Fauna-Flora-Habitat) und den EU-Vogelschutzgebieten. Ziel ist der Erhalt gefährdeter Arten und Lebensräume von europäischer Bedeutung. National ist die strengste Form des Gebietsschutzes das Naturschutzgebiete. Sie dienen dem Schutz von besonders wertvollen, seltenen oder gefährdeten Lebensräumen, Pflanzen- und Tierarten. In diesen Gebieten sind viele menschliche Aktivitäten wie Bebauung, intensive Landwirtschaft oder das Betreten abseits ausgewiesener Wege untersagt oder stark eingeschränkt. Eine geringe Schutzintensität besitzt, dass Landschaftsschutzgebiete, diese dienen dem Schutz und der Pflege der Landschaft sowie ihrer Erholungsfunktion für den Menschen. Sie sind meist weniger streng reguliert als Naturschutzgebiete. Sie erlauben unter bestimmten Bedingungen wirtschaftliche Nutzung, Baumaßnahmen, Landwirtschaft oder Tourismus. Alle betroffenen Schutzgebiete worden innerhalb des Verfahrens dargestellt und auf Grundlage der jeweiligen Verordnungen auf Ausnahmegenehmigungen geprüft. Auf Grundlage dieser Prüfung wurde im Benehmen mit zuständigen Naturschutzbehörde

alle erforderlichen Ausnahmegenehmigungen innerhalb der Konzentrationswirkung erteilt werden.

Belange des Reitvereins

Die Einwender befürchten eine Beeinträchtigung des Betriebes des örtlichen Reitvereins. Die Belange des Reitvereins werden unter der Schlüsselnummer P-2 abgewogen.

Einwendung Schlüsselnummer P-85

Die Einwenderin zusätzlich Bedenken gegen das schalltechnische Gutachten und die Belange des Reitvereins.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Belange des Reitvereins

Des Weiteren befürchten die Einwender eine Beeinträchtigung des Betriebes des örtlichen Reitvereins. Die Belange des Reitvereins werden unter der Schlüsselnummer P-2 abgewogen.

Einwendung Schlüsselnummer P-87

Der Einwender hat zusätzliche Bedenken gegen das Bauvorhaben der Abstell- und Behandlungsanlage bezüglich Lärmbelastung und des Baustellenkonzepts.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender fordert die Festschreibung von Lärmschutzmaßnahmen für die Menschen und Tiere in der Nachbarschaft. Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm erfüllt. Um die Mitarbeiter der geplanten Abstell- und Behandlungsanlage vor ein- und ausfahrenden Zügen zu warnen ist eine Warnanlage nötig. Diese Warnanlage wurde mit der Planänderung von einer Warnanlage aus optischen und akustischen Signalgebern zu einer rein optischen Warnanlage geändert. Die Makrofontests sind mit der Planänderung ebenfalls nicht mehr Teil des Bauvorhabens der Abstell- und Behandlungsanlage.

Die Geräuschimmissionen im Betrieb sowie Bau der Abstell- und Behandlungsanlage gehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht über ein Maß hinaus, das als zumutbar hingenommen werden muss. Die detaillierte Begründung wird in Kapitel B.4.9 erläutert. Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Baustellenkonzept

Der Einwender fordert den Baustellenverkehr über die Schiene abzuwickeln. Dieser Forderung ist die Vorhabenträgerin im Rahmen der Planänderung, der Überarbeitung des Baustellenkonzeptes, nachgekommen. Details werden in Kapitel B.4.16 erläutert.

Der weiteren Forderung des Einwenders, die Feldwege nach der Baustellenzeit wieder in den vorherigen Zustand zu versetzen, hat die Vorhabenträgerin zugestimmt.

Einwendungen Schlüsselnummer P-7, P-8, P-24, P-27, P-28, P-31, P-33, P-43, P-58, P-90, P-94, P-98, P-107, P-108, P-109, P-110, P-111, P-112, P-120, P-121, P-125, P-126, P-128, P-133, P-138, P-140, P-142, P-143, P-144, P-148, P-150, P-154, P-156, P-157, P-158, P-160, P-161, P-167, P-169, P-170, P-173, P-174, P-176, P-177, P-179, P-180, P-184, P-185, P-190, P-191, P-192, P-193, P-195, P-196, P-197, P-203, P-204, P-205, P-206, P-209, P-222, P-226, P-228, P-234, P-237, P-238, P-239, P-242, P-243, P-246, P-248, P-249, P-250, P-251, P-252, P-253, P-254, P-255, P-256, P-258, P-262, P-267, P-270, P-271, P-272, P-273, P-274, P-276, P-277, P-278, P-279, P-280, P-281, P-287, P-291, P-292, P-293, P-294, P-295, P-296, P-299, P-309, P-310, P-313, P-314, P-321, P-322, P-326, P-327, P-330, P-331, P-333

Die Einwender haben generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen sie in einem Formbrief Ausdruck verleihen. Kritikpunkte sind der Bahnübergang Jägertorstraße, naturschutzrechtliche Belange und der Baustellenverkehr. Die Bedenken des Formbriefes werden vollumfänglich in den allgemeinen Themen der Einwendungen (vgl. dazu B.4.20 bis B.4.35) behandelt.

B.4.37 Individuelle Themen der Einwendungen, die mithilfe des Formbriefes eingegangen sind, werden im Folgenden betrachtet

Einwendungen Schlüsselnummern P-9 und P-10

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-11

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendungen Schlüsselnummern P-12 und P-13

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-25

Die angegebene Adresse liegt in unmittelbarer Nähe des Vorhabens. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt direkt bei der Einwenderin.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Naturschutz

Die Vorhabenträgerin hat im Zuge des Verfahrens Kartierungen für die streng bzw. besonders geschützten Tier und Pflanzenarten erarbeitet und diese mit den Planunterlagen eingereicht. Dabei wurden insgesamt 46 Vogelarten festgestellt, die diese Fläche entweder als Nahrungshabitat und/oder Bruthabitat nutzen. Besonders hervorzuheben waren zum einen die Arten Bluthänfling, Feldlerche, Haussperling, Star, Stieglitz Trauerschnäpper sowie des Waldkauzes und zum anderen aufgrund der abgebildeten Habitatbereiche die Gilden der „Bodenbrüter halboffener Standorte“ sowie der „Baum- und Gebüschbrüter“. Auch konnten folgende Anhang IV Arten der FFH- Richtlinien nachgewiesen werden: Zaun- und Mauereidechse, die Nahrungspflanze des Nachtkerzenschwärmers sowie verschiedenste Fledermausarten.

Für dieses Arten und Gilden wurden innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages eine detaillierte Konfliktanalyse ausgearbeitet, die die Betroffenheit klar definiert und daraus mögliche Vermeidungs-, Minimierung bzw. Kompensationsmaßnahmen ableitet. Aufgrund dessen konnten für alle Arten bis auf die Mauereidechse die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG eingehalten werden.

Für die Mauereidechse kann auch nach Planung aller Vermeidungs-, Minimierung bzw. Kompensationsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kommt. Hierfür wurde von der Vorhabenträgerin eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 gestellt. Diese konnte aufgrund der dargelegten Ausnahmevoraussetzung, wie öffentliches Interesse, fehlende zumutbaren Alternativen und einer nachweislich stabilen Population zugelassen werden (siehe hierzu: Kapitel B.4.6).

Belange des Reitvereins

Die Vorhabenträgerin hat die Belange des Reitvereins im angemessenen Maß bei ihrer Planung berücksichtigt. Die Belange des Reitvereins werden unter der Schlüsselnummer P-2 abgewogen.

Einwendung Schlüsselnummer P-30

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m bzw. zwei Straßen von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren

Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Wasserverwendung

Der Einwender äußert, das Grauwasser für die Reinigung der Züge ausreiche. Dies solle in einer entsprechenden Anlage gereinigt werden, bevor es zur Wiederverwendung oder Versickerung kommt. Für die Außenreinigungsanlage sieht die Planung laut der Vorhabenträgerin eine Wiederaufbereitung des Abwassers vor. Hierfür sei eine Wiederaufbereitungsanlage mit einer Rückgewinnungsquote von 70% geplant.

Ob Grauwasser oder Leitungswasser für die Außenreinigungsanlage verwendet wird greift nicht in die Rechte des Einwenders ein. Die zuständigen Behörden haben keine Bedenken bezüglich des zu verwendeten Wassers geäußert. Aufgrund dessen und der schlüssigen Erwidern der Vorhabenträgerin stimmt die Planfeststellungsbehörde der Planung zu.

Einwendungen Schlüsselnummern P-31 und P-33

Die angegebene Adresse liegt in unmittelbarer Nähe des Vorhabens. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt direkt bei den Einwendern.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendungen Schlüsselnummern P-39, P-40 und P-41

Die angegebene Adresse liegt etwa einen Kilometer entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Naturschutz

Das Vorhaben liegt im bzw. am Randbereich von gemäß Bundesnaturschutzgesetz geschützten Gebieten. Die Vorhabenträgerin hat die Einwirkungen bzw. Konflikte des Eingriffes innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplan bzw. separaten Gutachten überprüft und falls möglich Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen geplant. Mögliche Ausnahmen wurden im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde erteilt.

Auch wurden mögliche Konflikte in Bezug auf besonders geschützte Vogelarten von der Vorhabenträgerin überprüft und durch Schutz-, Vermeidungs- und

Kompensationsmaßnahmen kompensiert. Auf eine Ausnahmegenehmigung aufgrund des Eintretens von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG für die Klasse der Vögel konnte verzichtet werden.

Einwendung Schlüsselnummer P-42

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m bzw. zwei Straßen von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwenderin, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen

Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Naturschutz

Die Einwendung bezieht sich auf den Eingriff in dem Lebensraum der ansässigen streng geschützten Mauereidechse. Dies ist unbestreitbar. Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geeignete Planunterlagen vorzulegen in denen die Eingriffe in die vorhandene Natur und Landschaft als auch in die Lebensräume von geschützten Arten und deren Betroffenheit abgeschätzt und bewertet werden können. Diese wurden innerhalb des Verfahrens den zuständigen Naturschutzbehörden mit Bitte um Stellungnahmen vorgelegt als auch öffentlich zugänglich gemacht. Die Obere Naturschutzbehörde hat auf Grundlage dieser Unterlagen ein Risiko der Betroffenheit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der streng geschützten Mauereidechsen, welches ein Verbotstatbestand des § 44 BNatSchG darstellt, nicht ausgeschlossen bzw. als möglich erachtet. Aufgrund dessen wurde von der Vorhabenträgerin eine Ausnahmegenehmigung im Sinne des § 45 BNatSchG erarbeitet. Diese wurde im Zuge der 1. Planänderung nochmals der Oberen Naturschutzbehörde vorgelegt und geprüft, sodass auf Grundlage der Stellungnahme eine Abwägung der Planfeststellungsbehörde möglich war. Die Planfeststellungsbehörde konnte somit im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde eine Ausnahmegenehmigung innerhalb der Konzentrationswirkung erteilen, da die verpflichtenden Nachweise für eine Ausnahme des § 45 BNatSchG erbracht worden sind.

Einwendung Schlüsselnummer P-48

Die angegebene Adresse liegt nicht im selben Stadtteil, mehr als vier Kilometer von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Belange des Reitvereins

Die Vorhabenträgerin hat die Belange des örtlichen Reitvereins im angemessenen Maß bei ihrer Planung berücksichtigt. Die Belange des Reitvereins werden unter der Schlüsselnummer P-2 abgewogen.

Lärmbelastung

Die Einwenderin wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als fünf Kilometer von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 3 in der Parkstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei der Einwenderin nicht zu erwarten.

Einwendungen Schlüsselnummern P-56 und P-57

Die angegebene Adresse liegt im direkten Umfeld von dem Vorhaben. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht vor allem durch das akustische Warnsignal der Reinigungsbahnsteige. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt 50 m von der angegebenen Adresse der Einwender entfernt.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Feinstaubbelastung

Darüber hinaus befürchten die Einwender eine sehr hohe Feinstaubbelastung durch Lkws und Pkws. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwender und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Einwendung Schlüsselnummer P-67

Die angegebene Adresse liegt mehr als einen Kilometer von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als einen Kilometer von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei der Einwenderin nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-68

Die angegebene Adresse liegt in der unmittelbaren Nähe des Vorhabens. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Schallschutzmaßnahmen

Der Einwenderin sieht Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke als erforderlich an.

Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm der Anlage erfüllt.

Der Betriebslärm wird auf der Grundlage der §§ 41 ff. BImSchG bewertet. Dieser erfasst nur den Lärm, der von der zu bauenden Anlage selbst ausgeht, nicht aber den Lärmzuwachs, der entsteht, wenn als Folge des Vorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Anlage zunimmt (sog. Fernwirkung). Nur für den von dort ausstrahlenden Lärm hat die Vorhabenträgerin für Lärmschutz nach § 41 ff. BImSchG zu sorgen. Eine besondere Ausnahmesituation von diesem Grundsatz (z.B. weil sich die Funktion der vorhandenen Strecke durch das Vorhaben vollständig geändert hätte oder die Strecke Teil eines planerischen Gesamtkonzepts wäre) liegt nicht vor. Schallschutzmaßnahmen sind daher nicht nötig. Das Thema Gesamtlärbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendungen Schlüsselnummern P-71 und P-72

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m bzw. zwei Straßen von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht.

Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in Richtung der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-76

Die angegebene Adresse liegt etwa zwei Straßen von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lage der Anlage

Des Weiteren solle das Betriebswerk beim Hauptbahnhof Darmstadt als Alternative geprüft werden. Die Vorhabenträgerin hat eine Alternativenprüfung durchgeführt. Das Betriebswerk beim Hauptbahnhof Darmstadt wurde schon in einem frühen Stadium ausgeschlossen und ist deshalb nicht in der Genehmigungsplanung enthalten.

Grund für den Ausschluss war, dass die Behandlungsanlage eine über 1.000 m lange Fläche benötigt, die dort nicht möglich ist. Dort wären die Belange des Denkmalschutzes stärker beeinträchtigt worden. Einige Betriebsgebäude werden noch genutzt. Zusätzlich wird ein neues Gebäude der InfraGO gebaut. Auch die Uni Darmstadt wäre mit Flächen betroffen. Zudem gibt es weitere Planungen der DB sowie schon mit Bebauungsplänen unterlegte städtebauliche Nutzungen durch die Stadt Darmstadt.

Es drängen sich für die Planfeststellungsbehörde keine rechtlichen Bedenken gegen den frühen Ausschluss aus der Planung auf. Insbesondere sind die Gründe sachlich nachvollziehbar und plausibel.

Einwendung Schlüsselnummer P-77

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Belange des Reitvereins

Die Vorhabenträgerin hat die Belange des Reitvereins im angemessenen Maß bei ihrer Planung berücksichtigt. Die Belange des Reitvereins werden unter der Schlüsselnummer P-2 abgewogen.

Einwendungen Schlüsselnummern P-83, P-84 und P-104

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in Richtung der Einwender.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Naturschutz

Die Einwendung bemängelt, dass der heimischen Tierwelt ein Stück Lebensraum entnommen werde.

Durch das Vorhaben kommt es zum Eingriff in Natur- und Landschaft sowie in Habitate von besonders und streng geschützte Arten. Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geeignete Planunterlagen vorzulegen in denen die Eingriffe in die vorhandene Natur und Landschaft als auch in die Lebensräume von geschützten Arten und deren Betroffenheit abgeschätzt und bewertet werden können. Diese wurden innerhalb des Verfahrens den zuständigen Naturschutzbehörden mit Bitte um Stellungnahmen vorgelegt als auch öffentlich zugänglich gemacht. Auf Grundlage der eingereichten Unterlage sowie der Stellungnahme der zuständigen Naturschutzbehörden konnte somit eine Abwägung der naturschutzrechtlichen Belange innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Einwendung Schlüsselnummer P-86

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als zwei Kilometer von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 3 in der Parkstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei der Einwenderin nicht zu erwarten.

Einwendungen Schlüsselnummern P-88 und P-89

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt etwa 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-95

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lage der Anlage

Der Einwender bemängelt die Lage der Abstell- und Behandlungsanlage, die zu nah am Wohngebiet geplant sei. Weitere Ausführungen trifft der Einwender nicht. Die detaillierte Variantenbeschreibung wird unter B.4.2 beschrieben.

Lärmbelastung

Der Einwender wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als einen Kilometer von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Abfallentsorgung

Der Einwender fragt, wie im Detail die Abfallentsorgung gelöst wird. Da keine Bedenken geäußert und Betroffenheiten erkennbar sind wird hier nicht weiter auf das Thema eingegangen. Details können B.4.10 entnommen werden.

Einwendung Schlüsselnummer P-96 und P-97

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Abgasbelastung

Darüber hinaus befürchten die Einwender eine sehr hohe Abgasbelastung. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwenderin und

anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Einwendung Schlüsselnummer P-99

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwender leben etwa 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 3 in der Parkstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-101 und P-102

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwender leben mehr als einen Kilometer von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-106

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren

Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Naturschutz

Der Kiebitz, ein charakteristischer Vertreter der Watvögel, ist in Europa und weiten Teilen Asiens beheimatet. Trotz seiner einstigen Häufigkeit steht der Kiebitz heute in vielen Regionen unter Druck – vor allem aufgrund des Verlusts geeigneter Lebensräume. Der Kiebitz bevorzugt offene, weitläufige Landschaften mit niedriger oder lückiger Vegetation. Typisch sind Wiesen, Weiden, Feuchtgebiete, Moorflächen sowie extensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen. Entscheidend für seine Habitatwahl sind Faktoren wie geringe Vegetation und damit einhergehende gute Sicht sowie feuchte Böden und Flachwasserbereiche. Im Gegensatz zu der getroffenen Aussage, dass diese Vogelart im Untersuchungsgebiet brütet, konnte während den acht Kartierungen weder Nahrungshabitate noch Brutgeschäft des Kiebitzes im Eingriffsgebiet nachgewiesen werden. Eine Gefährdung kann ausgeschlossen werden.

Einwendung Schlüsselnummer P-114

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lage der Anlage

Der Einwender bemängelt die Lage der Abstell- und Behandlungsanlage, die zu nah am Wohngebiet geplant sei. Weitere Ausführungen trifft der Einwender nicht. Die detaillierte Variantenbeschreibung wird unter B.4.2 beschrieben.

Einwendungen Schlüsselnummern P-115 und P-116

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren

Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Straßenverkehr

Die Einwender befürchten eine Gefährdung spielender Kinder durch erhöhten Straßenverkehr.

Durch die Überarbeitung des Baustellenkonzepts der Vorhabenträgerin werden Gefährdungen vermieden wo es möglich ist. Verbleibenden Gefährdungen kann mit Verkehrsregelungen in der Ausführungsplanung begegnet werden.

Abgasbelastung

Darüber hinaus befürchten die Einwender eine sehr hohe Abgasbelastung durch Lkws und Pkws. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Einwendung Schlüsselnummer P-119

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender befürchtet erhebliche Lärmbelastungen im Umfeld der Anlage. Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm erfüllt.

Die Geräuschimmissionen im Betrieb sowie Bau der Abstell- und Behandlungsanlage gehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht über ein Maß hinaus, das als zumutbar hingenommen werden muss. Die detaillierte Begründung wird in Kapitel B.4.9 erläutert. Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann. Das Thema der Gesamtlärbetrachtung wird unter 0 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-123

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Abgasbelastung

Darüber hinaus befürchtet die Einwenderin eine sehr hohe Abgasbelastung durch Lkws und Pkws. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das

Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Denkmalschutz

Die Einwendung benennt den Denkmalschutz, führt aber keine konkreten Bedenken auf. Details zum Denkmalschutz werden unter B.4.13 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-124

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender befürchten erhebliche Lärmbelästigungen durch die Warnanlage. Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm erfüllt.

Die Geräuschimmissionen im Betrieb sowie Bau der Abstell- und Behandlungsanlage gehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht über ein Maß hinaus, das als zumutbar hingenommen werden muss. Die detaillierte Begründung wird in Kapitel B.4.9 erläutert. Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelästigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Einwendungen Schlüsselnummern P-131 und P-132

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren

Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwender leben mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-134

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 3 in der Parkstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei der Einwenderin nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-135

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Verlust von Wegen

Der Einwender befürchtet, dass Spazier- und Fahrradwege Richtung Norden verloren gehen. Die Überarbeitung des Baustellenkonzepts durch die Vorhabenträgerin bietet Bürgern die Möglichkeit mehr Wege während der Baustellenzeit zu nutzen. Beispielsweise werden die Rodgaustraße und die Feldschneise nicht mehr als Baustellenzufahrt verwendet und können während der Bauzeit genutzt werden. Details zum Baustellenkonzept sind unter B.4.16 zu finden.

Einwendung Schlüsselnummer P-136

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Belange des örtlichen Reitvereins

Der Einwender bemängelt die Flächenwahl der Vorhabenträgerin der Abstell- und Behandlungsanlage. Um die Idylle des Reitvereins zu schützen wäre es wünschenswert die Baumaßnahme oberhalb des Bahndamms durchzuführen. Die Vorhabenträgerin hat die Belange des Reitvereins im angemessenen Maß bei ihrer Planung berücksichtigt. Die Belange des Reitvereins werden unter der Schlüsselnummer P-2 abgewogen.

Einwendung Schlüsselnummer P-137

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender erwartet erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort

untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher am Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-145

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m bzw. zwei Straßen von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die angegebene Adresse liegt etwa 500 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in unmittelbarer Nähe der Einwenderin.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-146

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m bzw. zwei Straßen von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher am Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-147

Die Einwenderin äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Belange des örtlichen Reitvereins

Die Einwenderin rechnet mit starken Beeinträchtigungen für den angrenzenden Reitverein, in Form von Lärm und Verkehr sodass Paddocks und Koppeln nicht mehr nutzbar sind. Die Vorhabenträgerin hat die Belange des Reitvereins im

angemessenen Maß bei ihrer Planung berücksichtigt. Die Belange des Reitvereins werden unter der Schlüsselnummer P-2 abgewogen.

Einwendung Schlüsselnummer P-152

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Feldwege

Der Einwender befürchtet, dass Spazierwege in der Natur verloren gehen. Die Überarbeitung des Baustellenkonzepts durch die Vorhabenträgerin bietet Bürgern die Möglichkeit mehr Wege während der Baustellenzeit zu nutzen. Beispielsweise werden die Rodgaustraße und die Feldschneise nicht mehr als Baustellenzufahrt verwendet und können während der Bauzeit genutzt werden. Details zum Baustellenkonzept sind unter B.4.16 zu finden.

Einwendung Schlüsselnummer P-159

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelästigung

Der Einwender wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei dem Einwender nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-162

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren

Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Naturschutz

Der Einwender befürchtet negative Auswirkungen auf die Fauna und Flora, im Besonderen die Wildtiere.

Durch das Vorhaben kommt es zum Eingriff in Natur- und Landschaft sowie in Habitate von besonders und streng geschützte Arten. Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geeignete Planunterlagen vorzulegen in denen die Eingriffe in die vorhandene Natur und Landschaft als auch in die Lebensräume von geschützten Arten und deren Betroffenheit abgeschätzt und bewertet werden können. Diese wurden innerhalb des Verfahrens den zuständigen Naturschutzbehörden mit Bitte um Stellungnahmen vorgelegt als auch öffentlich zugänglich gemacht. Auf Grundlage der eingereichten Unterlage sowie der Stellungnahme der zuständigen Naturschutzbehörden konnte somit eine Abwägung der naturschutzrechtlichen Belange innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Belange des örtlichen Reitvereins

Die Vorhabenträgerin hat die Belange des Reitvereins im angemessenen Maß bei ihrer Planung berücksichtigt. Die Belange des Reitvereins werden unter der Schlüsselnummer P-2 abgewogen.

Einwendung Schlüsselnummer P-163

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Naturschutz

Die Einwendung äußert Bedenken bezüglich der Gefährdung von Naturschutzgebieten mit seltenen Pflanzen und Tieren.

Durch das Vorhaben kommt es zum Eingriff in Natur- und Landschaft sowie in Habitate von besonders und streng geschützte Arten. Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geeignete Planunterlagen vorzulegen in denen die Eingriffe in die vorhandene Natur und Landschaft als auch in die Lebensräume von geschützten Arten und deren Betroffenheit abgeschätzt und bewertet werden können. Diese wurden innerhalb des Verfahrens den zuständigen Naturschutzbehörden mit Bitte um Stellungnahmen vorgelegt als auch öffentlich zugänglich gemacht. Auf Grundlage der eingereichten Unterlage sowie der Stellungnahme der zuständigen Naturschutzbehörden konnte somit eine Abwägung der naturschutzrechtlichen Belange innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Generell wird im Planfeststellungsverfahren alle gemäß Bundesnaturschutzgesetz erlassene Schutzgebieten auf Betroffenheit geprüft. Alle naturschutzfachlichen Schutzgebiete dienen dem Erhalt von Natur und Landschaft sowie dem Schutz gefährdeter Arten und Lebensräume. Diese Gebiete sind rechtlich geschützt und spielen eine zentrale Rolle im nationalen und internationalen Naturschutz. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Zielsetzungen, Schutzintensität und rechtlichen Grundlagen. Die strengste Form der europäischen Schutzgebiete ist das Flora-Fauna-habitat Gebiet. Natura 2000 ist ein europaweites Netzwerk von Schutzgebieten, das sich aus zwei Komponenten zusammensetzt: den FFH-Gebieten (Fauna-Flora-Habitat) und den EU-Vogelschutzgebieten. Ziel ist der Erhalt gefährdeter Arten und Lebensräume von europäischer Bedeutung. National ist die strengste Form des Gebietsschutzes das Naturschutzgebiete. Sie dienen dem Schutz von besonders wertvollen, seltenen oder gefährdeten Lebensräumen, Pflanzen- und Tierarten. In diesen Gebieten sind viele menschliche Aktivitäten wie Bebauung, intensive Landwirtschaft oder das Betreten abseits ausgewiesener Wege untersagt oder stark eingeschränkt. Eine geringe Schutzintensität besitzt, dass Landschaftsschutzgebiete, diese dienen dem Schutz und der Pflege der Landschaft sowie ihrer Erholungsfunktion für den Menschen. Sie sind meist weniger streng reguliert als Naturschutzgebiete. Sie erlauben unter bestimmten Bedingungen wirtschaftliche Nutzung, Baumaßnahmen, Landwirtschaft oder Tourismus. Alle betroffenen Schutzgebiete worden innerhalb des Verfahrens dargestellt und auf Grundlage der jeweiligen Verordnungen auf Ausnahmegenehmigungen geprüft. Auf Grundlage dieser Prüfung konnten im Benehmen mit zuständigen Naturschutzbehörde alle erforderlichen Ausnahmegenehmigungen innerhalb der Konzentrationswirkung erteilt werden.

Einwendungen Schlüsselnummern P-164 und P-165

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-166

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelästigung

Die Einwenderin wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 3 in der Parkstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei der Einwenderin nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-168

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei der Einwenderin nicht zu erwarten.

Einwendungen Schlüsselnummern P-171 und P-172

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwenderin lebt mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Grundwasser

Einwender bemängeln hohen Wasserverbrauch bei schon angegriffenen Wasservorräten. Dies ist nicht zu befürchten, da die geplante Abstell- und Behandlungsanlage dem Grundwasserkörper kein Grundwasser entnehmen wird. Dementsprechend hat die untere Forstbehörde keine Bedenken hinsichtlich des Grundwassers geäußert.

Einwendung Schlüsselnummer P-181

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender sowie derselben Straße.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendungen Schlüsselnummern P-182 und P-183

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelastigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Erschütterungen

Die Einwender befürchten vermehrte Erschütterungen in den Wohnungen der Anwohner. Die Bausubstanz sowie die Lebensqualität sei gefährdet.

Die Erschütterungstechnische Untersuchungen zu Immissionen aus dem Betrieb sowie zu baubedingten Erschütterungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Anlage für den Regelbetrieb sowie während der Bauphase die Anforderungen sicher eingehalten werden. Details werden unter B.4.9 beschrieben. Die befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungen werden daher nicht stattfinden.

Einwendungen Schlüsselnummern P-186 und P-187

Die angegebene Adresse liegt in unmittelbarer Nähe des Vorhabens. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Amphibien

Die Einwender befürchtet die Vertreibung von Amphibien durch den Ausbau.

Alle Amphibienarten sind in ihrer Entwicklung auf Wasser angewiesen. Die meisten Arten legen ihre Eier in stehenden oder langsam fließenden Gewässern ab, wo sich die Larven (Kaulquappen) entwickeln. Nach der Metamorphose wechseln viele Arten in ein Leben an Land oder in feuchtnahen Lebensräumen. Die wichtigsten Grundvoraussetzungen für Amphibienhabitate sind daher: Zugang zu einem für die Art angemessenen Gewässer bzw. Feuchtigkeit, Versteckmöglichkeiten sowie entsprechende Nahrung.

Im Zuge der Begehungen konnten Teichfrösche und Erdkröten im Untersuchungsraum nachgewiesen werden. Bei den Kartierungen wurden bis zu 12 adulte Individuen der Erdkröte erfasst. Zudem wurden einige Exemplare auf dem Waldweg östlich des Sees im Süden gefunden. Die Laufrichtung der Tiere war fast ausschließlich in Richtung Westen (See). Weiterhin wurden zwei Erdkröten im Gehölz nördlich der Gleistrasse gefunden. Sämtliche Teichfrösche wurden im Feuchtbiotop östlich der Bahnschienen am Waldrand aufgenommen. Bei den Amphibienenerhebungen angrenzend an den Planungsraum wurden keine streng geschützten oder FFH-Anhang-Arten erfasst. Auch wurden keine größeren Wanderbewegungen durch den Planungsraum beobachtet. Eine Gefährdung kann ausgeschlossen werden.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts

eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Einwendungen Schlüsselnummern P-188 und P-189

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Grundwasser

Die Einwender befürchten, dass der Wald unter Grundwasserentzug leiden wird. Dies ist nicht zu befürchten, da die geplante Abstell- und Behandlungsanlage dem Grundwasserkörper kein Grundwasser entnehmen wird. Dementsprechend hat die untere Forstbehörde keine Bedenken hinsichtlich des Grundwassers geäußert.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort

untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-194

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender erwartet erhebliche Lärmbelastungen und fordert Schallschutzwände zur Wohnbebauung. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten. Die Entscheidung der Vorhabenträgerin, auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchung, auf Schallschutzwände zu verzichten ist daher für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Steinstraße

Darüber hinaus befürchtet der Einwender eine Zunahme der Beschädigung und Überlastung der Steinstraße bis zum Wachtelweg. Dieser Abschnitt sei bereits überlastet sowie beschädigt und eine Planung diesbezüglich sei erforderlich. Der allgemeine Zustand der Straßen fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

Einwendung Schlüsselnummer P-198

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m bzw. zwei Straßen von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender erwartet erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A)

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-201

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren

Abwägungen oben zu finden sind, beinhaltet die Einwendung zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwender leben etwa 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Einwendungen Schlüsselnummern P-207 und P-208

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Naturschutz

Das Planfeststellungsverfahren ist ein zentrales Verwaltungsverfahren, das vor allem bei größeren Infrastrukturprojekten wie dem Bau von Straßen, Schienenwegen, Stromleitungen oder anderen öffentlichen Vorhaben zur Anwendung kommt. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Verfahrens ist die Berücksichtigung des Naturschutzes, um den Schutz von Umwelt und natürlichen Lebensräumen sicherzustellen. Der Naturschutz im Planfeststellungsverfahren basiert auf verschiedenen rechtlichen Grundlagen. Zwei zentrale Normen sind insbesondere das Bundesnaturschutzgesetz und Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes Diese Rechtsvorschriften verpflichten die Behörden, bei der Planung von Vorhaben eine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen vorzunehmen und den Schutz natürlicher Lebensräume und Arten zu gewährleisten. Aufgrund der Eingriffsgrößen des geplanten Infrastrukturvorhabens wurde innerhalb des Verfahrens eine Abwägung zwischen den öffentlichen Belangen und die des Naturschutzes durchgeführt.

Einwendung Schlüsselnummer P-209 und 210

Die angegebene Adresse liegt etwa 400 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Abgasbelastung

Darüber hinaus befürchten die Einwender eine sehr hohe Abgasbelastung durch Lkws und Pkws. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Einwendung Schlüsselnummer P-212

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Der Einwender lebt mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 3 in der Parkstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelastung bei dem Einwender nicht zu erwarten.

Grundsteuer

Die zusätzlich erwähnte Grundsteuer fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

Einwendung Schlüsselnummer P-213

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Grundwasser

Die Einwenderin befürchtet, dass der Wald unter Grundwasserentzug leiden wird. Dies ist nicht zu befürchten, da die geplante Abstell- und Behandlungsanlage dem Grundwasserkörper kein Grundwasser entnehmen wird. Dementsprechend hat auch die Untere Forstbehörde keine Bedenken hinsichtlich des Grundwassers für den Wald geäußert.

Einwendung Schlüsselnummer P-217

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Grundwasser

Die Einwender befürchten, dass der Wald unter Grundwasserentzug leiden wird. Dies ist nicht zu befürchten, da die geplante Abstell- und Behandlungsanlage dem Grundwasserkörper kein Grundwasser entnehmen wird. Dementsprechend hat die untere Forstbehörde keine Bedenken hinsichtlich des Grundwassers geäußert.

Einwendung Schlüsselnummer P-218

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren

Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Das Eigentum der Einwenderin liegt mehr als 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 3 in der Parkstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei dem Eigentum der Einwenderin nicht zu erwarten.

Grundsteuer

Die zusätzlich erwähnte Grundsteuer fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

Kompostierung

Die Einwenderin äußert zudem Beeinträchtigungen durch die Kompostieranlage. Weitere Details diesbezüglich werden nicht genannt. Die Kompostieranlage ist nicht Antragsgegenstand und somit nicht Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Einwendungen Schlüsselnummern P-219 und P-220

Die angegebene Adresse liegt 200 m entfernt von dem Vorhaben. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in unmittelbarer Nähe der Einwender.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-221

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Belange des örtlichen Reitvereins und der Landwirte

Die Einwenderin befürchtet eine steigende Gefahr für Pferdebesitzer und Landwirte, da die Tiere gestört und verschreckt würden. Die Vorhabenträgerin hat die Belange des örtlichen Reitvereins sowie der Landwirte im angemessenen Maß bei ihrer Planung berücksichtigt.

Naturschutz

Die Einwendung bemängelt, dass der Wald eine wichtige Fläche verliert und die Tiere in der Natur gestört und verschreckt werden.

Die Einwendung bezieht sich auf den Eingriff in dem Lebensraum von geschützten Tieren und Pflanzen des Waldes. Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geeignete Planunterlagen vorzulegen in denen die Eingriffe in die vorhandene Natur und Landschaft als auch in die Lebensräume von geschützten Arten und deren Betroffenheit abgeschätzt und bewertet werden können. Diese wurden innerhalb des Verfahrens den zuständigen Naturschutzbehörden mit Bitte um Stellungnahmen vorgelegt als auch öffentlich zugänglich gemacht. Auf Grundlage der eingegangenen naturschutzfachlichen Stellungnahme sowie der angepassten Planunterlagen konnte somit eine Abwägung der Planfeststellungsbehörde getroffen werden

Einwendung Schlüsselnummer P-223

Die angegebene Adresse liegt 300 m entfernt von dem Vorhaben. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Lichtimmission

Darüber hinaus befürchtet die Einwenderin Lichtverschmutzung durch die Abstell- und Behandlungsanlage.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass grundsätzlich keine indirekten Beleuchtungen vorgesehen sind. Das Licht sei somit ausschließlich nach unten gerichtet und es gebe keine direkte Abstrahlung nach oben. Zusätzlich seien die Abstrahlwinkel aller Leuchten auf die Fläche der Abstellanlage ausgerichtet, sodass Lichtemission auf die benachbarten Bereiche sehr gering sei.

Unzumutbare Belastungen sind auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Zur Sicherung der Interessen der Einwenderin und anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen Lichtimmissionen in den Bescheid aufgenommen.

Einwendung Schlüsselnummer P-229

Die angegebene Adresse liegt 300 m entfernt von dem Vorhaben. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender erwartet erhebliche Lärmbelastigungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Abgasbelastung

Darüber hinaus befürchtet der Einwender eine sehr hohe Feinstaubbelastung. Unzumutbare Belastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten. Mit – lediglich in Spitzenzeiten zu erwartenden – 25 Lkw am Tag gibt es auch nicht unmäßig viele Abgasquellen. Zur Minderung der Auswirkungen sieht das Baustellenkonzept viele Baustellentransporte per Bahn vor. Zur zusätzlichen Sicherung der Interessen der Einwenderin und

anderer Betroffener wurde die Nebenbestimmung in Kapitel A.4.3 zum Schutz gegen stoffliche Immissionen in den Bescheid aufgenommen.

Einwendung Schlüsselnummer P-230

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Belange des örtlichen Reitvereins

Darüber hinaus befürchtet die Einwenderin Einschränkungen des Ausreitgeländes sowie eine Gefährdung der Ausritte durch zusätzlichen Verkehr. Die Vorhabenträgerin hat die Belange des Reitvereins im angemessenen Maß bei ihrer Planung berücksichtigt. Die Belange des Reitvereins werden unter der Schlüsselnummer P-2 abgewogen.

Einwendung Schlüsselnummer P-231

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m entfernt von dem Vorhaben. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender erwarten erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht und damit eine Einschränkung der Lebensqualität. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts

eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendungen Schlüsselnummern P-235 und P-236

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwender leben etwa 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelastung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-237

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender wendet sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Der Einwender leben etwa 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei dem Einwender nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-247

Die angegebene Adresse liegt in unmittelbarer Nähe des Vorhabens. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Materialien über die Schiene

Die Forderung des Einwenders Baumaterialien über die Schiene anzuliefern wurde mit der Planänderung erfüllt.

Brücke im Wald

Darüber hinaus sei die Zufahrt über die Brücke im Wald nicht für den Schwerlastverkehr geeignet. Die Brücke im Wald wurde laut der Vorhabenträgerin während der Planung betrachtet und sei demnach für eine Traglast von 44 t gesamt und 11,5 t Achslast ausgelegt. Somit ist, für die Planfeststellungsbehörde, die Brücke für den Baustellenverkehr nutzbar.

Lärmbelastung

Der Einwender erwartet erhebliche Lärmbelästigungen am Tag und in der Nacht und damit eine Einschränkung der Lebensqualität. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-257

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m entfernt von dem Vorhaben. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts

eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-261

Die Einwenderin hat keine Absenderadresse angegeben.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastungen. Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm erfüllt.

Die Geräuschimmissionen im Betrieb sowie Bau der Abstell- und Behandlungsanlage gehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht über ein Maß hinaus, das als zumutbar hingenommen werden muss. Die detaillierte Begründung wird in Kapitel B.4.9 erläutert. Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1).

So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter 0 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-265

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender bemängelt das Schallschutzgutachten, welches das gegenüberliegende Wohngebiet nicht ausreichend berücksichtigt. Laut den vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm erfüllt. Dies gilt auch für das gegenüberliegende Wohngebiet.

Die Geräuschimmissionen im Betrieb sowie Bau der Abstell- und Behandlungsanlage gehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht über ein Maß hinaus, das als zumutbar hingenommen werden muss. Die detaillierte Begründung wird in Kapitel B.4.9 erläutert. Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendung Schlüsselnummer P-266

Die angegebene Adresse liegt über einen Kilometer entfernt von dem Vorhaben. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren

Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin befürchtet vermehrte Rangierbewegungen sowie Start- und Stopvorgänge im Güterverkehr und damit verbundene Lärmbelastigungen. Der Güterverkehr wird durch den Bau der Abstell- und Behandlungsanlage nicht behindert, da der Güterverkehr, wie von der Vorhabenträgerin beschrieben, auf separaten Gleisen betrieben wird.

Die Einwenderin macht geltend, dass auch der Zugbetriebslärm, der auf der bereits bestehenden Bahnstrecke durch das Vorhaben entsteht („Zulaufverkehr“), zu erhöhten Lärmbelastigungen am Tag und in der Nacht an der Bahnstrecke führt. Das Thema Fernwirkungen wird unter B.4.26 behandelt.

Die Einwenderin beantragt Lärmschutzfenster. Ausweislich der vorgelegten Untersuchungen zu bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen ist dies nicht erforderlich, da die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie der TA Lärm erfüllt werden. Damit ist die Vorhabenträgerin nicht verpflichtet, weitere Vermeidungsmaßnahmen umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

Einwendungen Schlüsselnummern P-284 und P-285

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich den folgenden Kritikpunkt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwender leben etwa 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Einwendungen Schlüsselnummern P-300 und P-301

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwender wenden sich auch gegen die Lärmbelastung durch das Vorhaben. Die Einwender leben etwa 500 m von dem Vorhaben entfernt. Selbst bei dem viel näherliegenden Immissionsort IO 10 in der Steinstraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Werte der TA Lärm eingehalten. Damit ist eine Lärmbelästigung bei den Einwendern nicht zu erwarten.

Grundsteuer

Die Erhöhung der Grundsteuer fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

Naturschutz

Die Einwender befürchten die Vernichtung der Brutstätten für Greifvögel.

Greifvögel stellen eine ökologisch bedeutende Vogelgruppe dar, die als Prädatoren eine zentrale Rolle in terrestrischen Nahrungsnetzen einnehmen. In Deutschland sind etwa 25 Arten heimisch oder regelmäßig zu beobachten, darunter Arten wie der Mäusebussard, der Rotmilan oder der Wanderfalke. Die Wahl ihrer Habitate ist eng an Beuteverfügbarkeit, Brutplatzangebot sowie anthropogene Einflüsse gekoppelt. Der Eingriffsbereich konnte innerhalb der 8 Kartierungen im Jahr 2020 nur der Schwarzmilan nachgewiesen werden (Überflug). Dieser nutzte das Gebiet wahrscheinlich als ein mögliches Nahrungshabitat. Brutgelege (Horste) konnten generell nicht nachgewiesen werden. Aufgrund der Landwirtschaftlichen Nutzung und

des generellen Offenlandcharakters der umliegenden Flächen, die als Nahrungshabitate weiterhin bestehen, kann der Schwarzmilan auf andere Bereiche ausweichen. Eine Betroffenheit kann somit ausgeschlossen werden.

Einwendungen Schlüsselnummern P-304 und P-305

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Materialien über Schiene

Weiterhin fordern die Einwender mehr Baumaterialien über die Schiene anzuliefern. Dieser Forderung ist die Vorhabenträgerin im Rahmen der Planänderung, der Überarbeitung des Baustellenkonzeptes, nachgekommen. Details werden in Kapitel B.4.16 erläutert.

Einwendungen Schlüsselnummern P-306 und P-307

Die angegebene Adresse liegt in unmittelbarer Nähe von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Die Einwender beschreiben bereits starke Belastungen durch die Bahngleise und das Eisenbahnmuseum, aber nicht welche Art der Belastung.

Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen.

Auch die erschütterungstechnischen Untersuchungen zu Immissionen aus dem Betrieb sowie zu baubedingten Erschütterungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Anlage für den Regelbetrieb sowie während der Bauphase die Anforderungen sicher eingehalten werden. Details werden unter B.4.9 beschrieben. Die befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungen werden daher nicht stattfinden.

Einwendung Schlüsselnummer P-308

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Baukosten

Der Einwender lehnt das Bauvorhaben unter anderem aus Kostengründen ab. Die Finanzierung eines Vorhabens ist nach der Planfeststellungsrichtlinie weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung, noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Naturschutz

Durch das Vorhaben kommt es zum Eingriff in Natur- und Landschaft sowie in Habitate von besonders und streng geschützte Arten. Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geeignete Planunterlagen vorzulegen in denen die Eingriffe in die vorhandene Natur und Landschaft als auch in die Lebensräume von geschützten Arten und deren Betroffenheit abgeschätzt und bewertet werden können. Diese wurden innerhalb des Verfahrens den zuständigen Naturschutzbehörden mit Bitte um Stellungnahmen vorgelegt als auch öffentlich zugänglich gemacht. Auf Grundlage der eingereichten Unterlage sowie der Stellungnahme der zuständigen Naturschutzbehörden konnte somit eine Abwägung der naturschutzrechtlichen Belange innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Einwendungen Schlüsselnummern P-311 und P-312

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendungen äußern generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Belange des Eisenbahnmuseums

Die Einwender erwarten Belastungen für das Eisenbahnmuseum. Das Eisenbahnmuseum hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens in der Stellungnahme ihre Zustimmung zu dem Bauvorhaben geäußert.

Naturschutz

Die Einwendung bezieht sich auf den Eingriff in den Lebensraum von geschützten Pflanzen und Tieren. Dies ist unbestreitbar. Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geeignete Planunterlagen vorzulegen in denen die Eingriffe in die vorhandene Natur und Landschaft als auch in die Lebensräume von geschützten Arten und deren Betroffenheit abgeschätzt und bewertet werden können. Diese wurden innerhalb des Verfahrens den zuständigen Naturschutzbehörden mit Bitte um Stellungnahmen vorgelegt als auch öffentlich zugänglich gemacht. Auf Grundlage der eingegangenen naturschutzfachlichen

Stellungnahme sowie der angepassten Planunterlagen konnte somit eine Abwägung der Planfeststellungsbehörde getroffen werden

Belange der Landwirte

Die Einwender erwarten Belastungen der Landwirte (Felder, Lebensmittel, Tiere). Die Betroffenheiten der Landwirte werden unter den Schlüsselnummern P-5 und P-36 abgewogen.

Erschütterungen

Die Einwender erwarten Belastungen an teilweise denkmalgeschützten Häusern und auch an ihrem Haus durch Erschütterungen.

Die Erschütterungstechnische Untersuchungen zu Immissionen aus dem Betrieb sowie zu baubedingten Erschütterungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Anlage für den Regelbetrieb sowie während der Bauphase die Anforderungen sicher eingehalten werden. Details werden unter B.4.9 beschrieben. Die befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungen werden daher nicht stattfinden.

Einwendung Schlüsselnummer P-324

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lage der Anlage

Der Einwender bemängelt die Lage der Abstell- und Behandlungsanlage und schlägt vor die Anlage in einer Gegend mit wesentlich weniger motorisierten Straßenverkehr zu planen. Die detaillierte Variantenbeschreibung wird unter B.4.2 beschrieben.

Einwendung Schlüsselnummer P-325

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Abgasbelastung

Die Einwenderin berichtet von bereits zu hohen Abgasbelastungen. Unzumutbare Belastungen durch zusätzlichen Verkehr sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Diese Einschätzung beruht auf den Umständen vor Ort, die in mehreren Ortsterminen festgestellt wurden. Sehr hohe Belastungen sind nur dann zu erwarten, wenn die Abgase nicht von dem Ort weggeweht werden können. Die Umgebung der Anlage ist jedoch in Richtung Rodgaustraße mit landwirtschaftlich genutzten Feldern, in Richtung Osten mit Wäldern und selbst in Richtung der Stadt mit niedrigen Häusern und verhältnismäßig breiten Straßen gut durchlüftet. Eine Stauung der Abgase ist daher nicht zu erwarten.

Einwendung Schlüsselnummer P-328

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Der Einwender erwartet weitere Lärmbelästigungen. Er beschreibt bereits starke Belastungen durch Flug-, Straßen-, Schranken- und Zuglärm. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist

zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Weitere Details zu den schalltechnischen Untersuchungen sind unter B.4.9 zu finden.

Einwendung Schlüsselnummer P-329

Die angegebene Adresse liegt etwa 300 m von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet weitere Lärmbelastungen. Er beschreibt bereits starke Belastungen durch Flug-, Straßen-, Schranken- und Zuglärm. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 10 (Steinstraße 38) liegt in der Nähe der Einwender, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (54 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 47 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 10 die Werte der AVV Baulärm von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden. Die Baumaßnahme ist zusätzlich gemäß der schalltechnischen Untersuchung nur zur Tagzeit (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastigungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastigungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Weitere Details zu den schalltechnischen Untersuchungen sind unter B.4.9 zu finden.

Naturschutz

Die Einwenderin bemängelt, dass Bäume gefällt und Grünanlage umgewandelt werden wenn Klimawandel und Biodiversität insbesondere in Städten zu berücksichtigen ist.

Durch das Vorhaben kommt es zum Eingriff in Natur- und Landschaft sowie in Habitate von besonders und streng geschützte Arten. Grundsätzlich hat die Vorhabenträgerin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geeignete Planunterlagen vorzulegen in denen die Eingriffe in die vorhandene Natur und Landschaft als auch in die Lebensräume von geschützten Arten und deren Betroffenheit abgeschätzt und bewertet werden können. Diese wurden innerhalb des Verfahrens den zuständigen Naturschutzbehörden mit Bitte um Stellungnahmen vorgelegt als auch öffentlich zugänglich gemacht. Auf Grundlage der eingereichten Unterlage sowie der Stellungnahme der zuständigen Naturschutzbehörden konnte somit eine Abwägung der natur- und klimaschutzrechtlichen Belange sowie innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Der Schienenverkehr gilt grundsätzlich als eine der nachhaltigsten Formen des Transports. Moderne Züge, insbesondere solche, die mit Elektrizität aus erneuerbaren Quellen betrieben werden, verursachen im Betrieb nahezu keine direkten CO₂-Emissionen. Im Vergleich dazu steht der Straßenverkehr, der noch

immer überwiegend auf Verbrennungsmotoren basiert und erheblich zur Luftverschmutzung und zum Klimawandel beiträgt. Die Verlagerung von Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene kann somit signifikant zur Reduktion von Treibhausgasen beitragen. In Europa wird dieses Potenzial beispielsweise durch die Förderung des europäischen Schienennetzes und durch Maßnahmen wie den „Green Deal“ der Europäischen Union unterstützt. Der Ausbau und die Modernisierung von Bahnanlagen tragen maßgeblich zur Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs bei und ermöglichen somit eine Verlagerung von Verkehr auf die klimafreundliche Schiene. Dazu gehört nicht nur die Modernisierung von Strecken und Haltepunkten, sondern auch der Ausbau von Infrastrukturen die für die Aufrechterhaltung des Betriebs wichtig sind.

Baustellenzeit

Die Einwenderin erwartet weiterhin eine Minderung der Lebensqualität aufgrund einer langen Baustellenzeit. Laut den vorgelegten Untersuchungen zu baubedingten Schallimmissionen werden die schalltechnischen Anforderungen der AVV Baulärm, 16. BImSchV sowie TA Lärm erfüllt. Auch die erschütterungstechnische Untersuchung zu Immissionen aus baubedingten Erschütterungen kommt zu dem Ergebnis, dass während der Bauphase die Anforderungen sicher eingehalten werden. Des Weiteren wird die Baustelle nur tagsüber betrieben. Die Planfeststellungsbehörde stuft die Bauzeit daher, in Abgrenzung zum Allgemeinwohl der Anlage, als zumutbar ein.

Einwendung Schlüsselnummer P-332

Die angegebene Adresse liegt etwa 200 m bzw. zwei Straßen von dem Vorhaben entfernt. Das Grundstück der Absenderadresse ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.

Die Einwendung äußert generelle Bedenken gegen das Vorhaben, denen in einem Formbrief Ausdruck verliehen wurde. Neben den Kritikpunkten des Formbriefs, deren Abwägungen oben zu finden sind, beinhalten die Einwendungen zusätzlich die folgenden Kritikpunkte.

Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wurde, Kapitel A.7.

Lärmbelastung

Die Einwenderin erwartet erhebliche Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht insbesondere durch das Warnsignal. Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische

Untersuchung vorgelegt. Der dort untersuchte Immissionsort IO 3 (Parkstraße 14a) liegt in der Nähe der Einwander, jedoch näher an dem Vorhaben.

Für diesen Immissionsort werden die Werte der TA Lärm (51 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts) mit Beurteilungspegeln von 34 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts eingehalten. Die Werte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden mit Beurteilungspegeln von 46 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts eingehalten.

Auch im Hinblick auf baustellenbezogenen Lärm ergeben die Untersuchungen, dass an IO 3 die Werte der AVV Baulärm von 50 dB(A) bzw. 57 dB(A) tags mit einem Beurteilungspegel von 50 dB(A) eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin begegnet verbleibenden Lärmbelastungen mit Minderungsmaßnahmen (Erläuterungsbericht Kapitel 9.1.1). So werden die Baumaßnahmen lediglich tagsüber durchgeführt und z.B. ausführende Firmen sensibilisiert und lärmarme Geräte und Maschinen verwendet. Zusätzlich wurde einer Nebenbestimmung unter A.4.3 festgelegt, dass die Vorhabenträgerin einen Ansprechpartner für die Zeit der Baumaßnahmen benennen muss, der Maßnahmen ergreifen kann.

Verbleibende Lärmbelastungen sind zumutbar und in Abwägung mit dem Interesse der Allgemeinheit an dem Bau der Anlage hinzunehmen. Das Thema der Gesamtlärmbetrachtung wird unter B.4.26 behandelt.

B.5 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührter öffentlicher und privater Belange zu dem Ergebnis, dass das mit dem Antrag auf Planfeststellung verfolgte Ziel, benötigte Abstell- und Behandlungskapazitäten im Rhein-Main-Gebiet zu schaffen, erreicht werden kann und dem Antrag der Vorhabenträgerin nach Maßgabe der im verfügenden 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 am Bau einer Abstell- und Behandlungsanlage auf der Fläche eines ehemaligen Rangierbahnhofs höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange, zumal letzteren in großem Umfang durch die Planänderung, Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist. Teil der abgewogenen Belange sind auch die Belange, für die eine Entscheidung unter Vorbehalt aussteht.

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 die Flächenversiegelung, die dauerhafte Beanspruchung einer landwirtschaftlichen Fläche, Eingriffe in die Natur sowie der Baustellenverkehr. Gleichwohl bleibt zu berücksichtigen, dass die Planung dem öffentlichen Interesse, namentlich dem öffentlichen Verkehr, dient.

Die von der Planfeststellungsbehörde verfüigten 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 gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der 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 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken

Frankfurt/Main, den 17.09.2025

Az. 551ppw/178-2023#022

EVH-Nr. 3501306

Im Auftrag

(Dienstsiegel)