



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle
Frankfurt/Saarbrücken
Grülingsstraße 4
66113 Saarbrücken

Az. 551ppi/077-2023#008
Datum: 13.10.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**„Erneuerung Tunnel Ruppertsberg und Umbau des Bahnhofs Jossa
(PFA 4) als Teil der Erneuerung der Strecke Flieden - Gemünden “**

**in der Gemeinde Sinntal im Main-Kinzig-Kreis und in der
Marktgemeinde Obersinn im Main-Spessart-Kreis**

Bahn-km 32,640 bis 35,300

der Strecke 3825 Flieden - Gemünden

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Besondere Entscheidungen	14
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	14
A.3.2	Nebenbestimmungen und Hinweise für die Gewässerbenutzung und den Betrieb der Abwasseranlage	19
A.3.3	Hinweise	22
A.3.4	Begründung der wasserrechtlichen Entscheidung.....	23
A.4	Konzentrationswirkung	25
A.5	Nebenbestimmungen	25
A.5.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	25
A.5.2	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	26
A.5.3	Immissionsschutz.....	26
A.5.4	Waldumwandlung.....	27
A.5.5	Nebenbestimmungen der vorläufigen Anordnung.....	27
A.5.6	Unterrichtungspflichten.....	28
A.6	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	28
A.6.1	Zusagen gegenüber Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen.....	29
A.6.2	Zusagen zum Brand-und Katastrophenschutz.....	30
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	31
A.8	Sofortige Vollziehung	32
A.9	Gebühr und Auslagen	32
B.	Begründung	33
B.1	Sachverhalt	33
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	33
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	33
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	34
B.1.4	Einleitung des Planänderungsverfahrens	39
B.1.5	Anhörungsverfahren zur Planänderung	39
B.1.6	Vorläufige Anordnung.....	42
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	43
B.2.1	Rechtsgrundlage	43
B.2.2	Zuständigkeit.....	43
B.3	Umweltverträglichkeit	43
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	43
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	44

B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	89
B.4.1	Planrechtfertigung	89
B.4.2	Variantenentscheidung.....	89
B.4.3	Wasserhaushalt	90
B.4.4	Natur- und Artenschutz	90
B.4.5	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet).....	93
B.4.6	Ökologische Bauüberwachung.....	98
B.4.7	Klimaschutz.....	99
B.4.8	Immissionsschutz.....	105
B.4.9	Forstrechtliche Belange.....	107
B.4.10	Denkmalschutz.....	108
B.4.11	Brand- und Katastrophenschutz	109
B.4.12	Kampfmittel	109
B.4.13	Kapazität	110
B.4.14	Einwendungen/ Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Stellen	110
B.4.15	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	117
B.4.16	Unterrichtungspflichten.....	118
B.5	Gesamtabwägung	119
B.6	Sofortige Vollziehung	119
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	119
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	120

Auf Antrag der DB InfraGO AG, Infrastrukturprojekte Mitte, I.NA-S-N-WÜR-P (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 „Erneuerung Tunnel Ruppertsberg und Umbau des Bahnhofs Jossa (PFA 4) als Teil der Erneuerung der Strecke Flieden - Gemünden“ in der Gemeinde Sinntal im Main-Kinzig-Kreis und in der Marktgemeinde Obersinn im Main-Spessart-Kreis, Bahn-km 32,640 bis 35,300 der Strecke 3825 Flieden - Gemünden, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Änderung des Tunnels Ruppertsberg einschließlich der angrenzenden Stützwände
- Umbau des Bahnhofs Jossa:
 - Rückbau von Gleis 6 und Weiche 13 mit Lückenschluss im Gleis 5
 - Änderung des Hausbahnsteigs an den Gleisen 1 und 9 bzw. 11
 - Neubau eines Außenbahnsteigs am Gleis 2 mit Rückbau des bisherigen Zwischenbahnsteigs
 - Neubau einer Personenunterführung und Rückbau des bisherigen Reisendenübergangs
 - Änderung eines Durchlasses bei km 33,932
 - Änderung einer Stützwand bahnrechts von km 32,653 bis 32,776

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Erläuterungsbericht	
1a	Erläuterungsbericht Planungsstand: 03.12.2024, 48 Seiten zzgl. Deckblatt	festgestellt mit Blaeintrag
	Übersichtskarte und Übersichtslageplan	
2.1	Übersichtskarte Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information
	Lagepläne	
3.1	Lageplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.2	Lageplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.3	Lageplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.4	Lageplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.5	Lageplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.6	Lageplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
	Bauwerksverzeichnis	
4a	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 12.11.2024, 23 Blätter zzgl. Deckblatt	festgestellt mit Blaeintrag
	Grunderwerbspläne	
5.1	Grunderwerbsplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.2	Grunderwerbsplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.4	Grunderwerbsplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.5	Grunderwerbsplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.6	Grunderwerbsplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.7	Grunderwerbsplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.8	Grunderwerbsplan Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Grunderwerbsverzeichnis	
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 16.12.2022, 13 Blätter zzgl. Deckblatt	festgestellt
	Bauwerkspläne	
7.1.1	Bauwerksplan - Lageplan Ruppertsberg-Tunnel T-T-5, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
7.1.2	Bauwerksplan - Höhenplan Ruppertsberg-Tunnel T-T-5, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
7.1.3	Bauwerksplan - Querschnitt km 33,972, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.1.4	Bauwerksplan - Querschnitt km 33,985, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.1.5	Bauwerksplan - Querschnitt km 34,000, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.1.6	Bauwerksplan - Regelquerschnitt mit offener Sohle, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.1.7	Bauwerksplan - Lageplan Regenrückhaltebecken Nordportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.1.8	Bauwerksplan - Schnitte Regenrückhaltebecken Nordportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.2.1	Bauwerksplan - Lageplan Portalbereich Nord, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.2.2	Bauwerksplan - Lageplan Portalbereich Süd, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.2.3	Bauwerksplan - Ruppertsberg-Tunnel T-T-5 - Portal Nord Ansicht, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.2.4	Bauwerksplan - Ruppertsberg-Tunnel T-T-5 - Portal Süd Ansicht, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.2.5	Bauwerksplan – Längsschnitt, Ansicht Ost Nordportal, Stützwand S-T-43, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.2.6	Bauwerksplan - Längsschnitt, Ansicht West Nordportal, Stützwand S-T-44, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.2.7	Bauwerksplan - Längsschnitt, Ansicht Ost Südportal, Stützwand S-T-45/47, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.2.8	Bauwerksplan - Längsschnitt, Ansicht West Südportal, Stützwand S-T-46, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.2.9	Bauwerksplan – Querschnitt, Stützwand S-T-46, S-T-45/47, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.2.10	Bauwerksplan - Stützwand S-T-46 Schnitt 1 Schnitt 2 , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.2.11	Bauwerksplan - Stützwand S-T-45/47, Schnitt 3 Schnitt 4 , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.3.1	Bauwerksplan – Draufsicht, Ansicht – Stützwand S-T-42, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 200/ 1 : 100	nur zur Information
7.3.2	Bauwerksplan – Querschnitte S-T-42, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.3.3	Bauwerksplan – Querschnitte S-T-42, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.4.1	Bauwerksplan – Draufsicht, Ansicht – Böschungstruppe bei S-T-42 Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
7.5.1	Bauwerksplan – Draufsicht und Schnitte – Durchlass D-T-18, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 100	nur zur Information
7.6.1.1	Bauwerksplan – Ansicht, Grundriss, Längsschnitt – Bahnsteig 1 Verkehrsstation Jossa, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.6.1.2	Bauwerksplan – Ansicht, Grundriss, Längsschnitt – Bahnsteig 2 Verkehrsstation Jossa, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.6.1.3	Bauwerksplan – Ansicht, Grundriss, Längsschnitt – Bahnsteig 11 Verkehrsstation Jossa, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.6.1.4	Bauwerksplan – Querschnitte – Bahnsteig 1, 2 und 11 Verkehrsstation Jossa, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 100	nur zur Information
7.6.2.1	Bauwerksplan – Grundriss, Schnitt – Personenunterführung Verkehrsstation Jossa, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 200/ 1 : 100	nur zur Information
7.6.2.2	Bauwerksplan – Querschnitte – Personenunterführung Verkehrsstation Jossa, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 100	nur zur Information
	Querschnitte	
8.1	Querprofil, Strecke 3825, km 33,112, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 100	nur zur Information
8.2	Querprofil, Strecke 3825, km 33,836, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 100	nur zur Information
	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne	
9.1.1	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Strecke 3825 km 32,339 - 32,792, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9.1.2	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Strecke 3825 km 32,372 - 33,308, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.3	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Strecke 3825 km 32,308 - 33,832, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.4	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Strecke 3825 km 32, 832- 34,282, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.5	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Strecke 3825 km 34, 282 - 34,901, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.6	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Strecke 3825 km 34,901 - 35,344, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.7	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Strecke 3825 km 36,359 - 37,269, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.1.8	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Strecke 3825 km 37,269 - 38,177, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
9.2	Übersichtslageplan BE-Flächen und Baustraßen, Planungsstand: 03/2023, Maßstab 1 : 5000	nur zur Information
	Kabel- und Leitungspläne	
10.1	Kabel- und Leitungspläne, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.2	Kabel- und Leitungspläne, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.3	Kabel- und Leitungspläne, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.4	Kabel- und Leitungspläne, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.5	Kabel- und Leitungspläne, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
10.6	Kabel- und Leitungspläne, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
	Spurplanskizze	
11.1	Spurplanskizze, Planungsstand: 16.12.2022	nur zur Information
	Trassierungslagepläne	
12.1	Trassierungslageplan, Planungsstand: 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.2	Trassierungslageplan, Planungsstand: 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.3	Trassierungslageplan, Planungsstand: 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.4	Trassierungslageplan, Planungsstand: 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.5	Trassierungslageplan, Planungsstand: 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.6	Trassierungslageplan, Planungsstand: 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
12.7	Trassierungslageplan, Planungsstand: 26.02.2021, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
	Landschaftpflegerischer Begleitplan	
13.1a	Landschaftpflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht Hessen, km 32,640 – 34,447 – Stand: 11.04.2025	festgestellt mit Blaueintrag
13.2.0a	Bestands- und Konfliktplan, Legende, Planungsstand: 03.12.2024	nur zur Information mit Blaueintrag
13.2.1	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.2	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.3	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.2.4a	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information mit Blaueintrag
13.2.5	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.3.0a	Maßnahmenplan, Legende, Hessen, Planungsstand: 03.12.2024	Festgestellt mit Blaueintrag
13.3.1	Maßnahmenplan, Hessen, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.2	Maßnahmenplan, Hessen, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.3	Maßnahmenplan, Hessen, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.3.4a	Maßnahmenplan, Hessen, Planungsstand: 03.12.2024,	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Maßstab 1 : 1000	mit Blaueintrag
13.3.5a	Maßnahmenplan, Hessen, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt mit Blaueintrag
13.3.6	Ersatzmaßnahmenplan, Planungsstand: 03/2023, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
13.4a	Maßnahmenkartei Hessen, km 32,640 – 34,447, Stand: 08.11.2024	festgestellt mit Blaueintrag
13.5a	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht Bayern –Stand: 08.11.2024	festgestellt mit Blaueintrag
13.6.0a	Bestands- und Konfliktplan, Legende, Bayern, Planungsstand: 03.12.2024	nur zur Information mit Blaueintrag
13.6.1	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.6.2	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.6.3a	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur i Information mit Blaueintrag
13.6.4	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 10/2023, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
13.7.0a	Maßnahmenplan, Legende, Bayern, Planungsstand: 03.12.2024	festgestellt mit Blaueintrag
13.7.1a	Maßnahmenplan, Bayern, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt mit Blaueintrag
13.7.2a	Maßnahmenplan, Bayern, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt mit Blaueintrag
13.7.3a	Maßnahmenplan, Bayern, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt mit Blaueintrag
13.7.4a	Maßnahmenplan, Bayern, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt mit Blaueintrag
13.7.5a	Ersatzmaßnahmenplan, Bayern, Planungsstand:	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	03.12.2024, Maßstab 1 : 1000	mit Blaueintrag
13.8a	Maßnahmenkartei - Bayern – Stand: 08.11.2024	festgestellt mit Blaueintrag
	UVP-Bericht	
14.1	UVP-Bericht Hessen, Strecke 3825 km 0,000 – 34,447 ; Strecke 3826 km 3,240 – 7,747, Stand: 17.04.2023	nur zur Information
14.2.0	UVP-Bericht - Bestand und Auswirkungen – Legende, Planungsstand: 02/2023, Maßstab 1 : 10.000	nur zur Information
14.2.1	UVP-Bericht - Bestand und Auswirkungen – Schutzgüter „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“ und „kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“, Planungsstand: 02/2023, Maßstab 1 : 10.000	nur zur Information
14.2.2	UVP-Bericht - Bestand und Auswirkungen – Schutzgüter „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“, Planungsstand: 02/2023, Maßstab 1 : 10.000	nur zur Information
14.2.3	UVP-Bericht - Bestand und Auswirkungen – Schutzgüter „Fläche und Boden“ sowie „Wasser“, Planungsstand: 02/2023, Maßstab 1 : 10.000	nur zur Information
14.2.4	UVP-Bericht - Bestand und Auswirkungen – Schutzgüter „Landschaft“ sowie „Luft und Klima“, Planungsstand: 02/2023, Maßstab 1 : 10.000	nur zur Information
14.3.1	Scoping-Unterlage Hessen, Strecke 3825 km 0,000 – 34,447, Strecke 3826 km 3,240 – 7,747, Stand 09.03.2021	nur zur Information
	FFH-Prüfung	
15.1.1	FFH-Relevanzabschätzung, FFH-Gebiet DE-5723-309 „Hirschkäfergebiete bei Jossa“, Stand: 03.03.2023	nur zur Information
15.1.2	FFH-Relevanzabschätzung, EU-Vogelschutzgebiet DE-5723-471 „Nördlicher Forst Aura“, Stand: 03.03.2023	nur zur Information
15.2.1	FFH-Vorprüfung, EU-Vogelschutzgebiet DE-5722-401 „Spessart bei Bad Orb“, Stand: 03.03.2023	nur zur Information
15.3.1	FFH-Verträglichkeitsprüfung, FFH-Gebiet DE-5823-301 „Sinnggrund“, Stand: 20.03.2023	nur zur Information
15.3.2a	FFH-Verträglichkeitsprüfung, FFH-Gebiet DE-5723-350 „Biberlebensraum Hessischer Spessart (Jossa und Sinn)“, Stand 11.04.2025	nur zur Information mit Blaueintrag
	Artenschutzfachbeitrag	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hessen, Stand: 16.12.2022, 110 Seiten	nur zur Information
16.2a	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Bayern, Stand: 25.10.2024, 116 Seiten	nur zur Information mit Blaeueintrag
	Geotechnischer Bericht	
17.1	Geotechnisches Gutachten Tunnel Ruppertsberg, Stand: 16.11.2022, 70 Seiten mit Anhang zzgl. Deckblatt	nur zur Information
17.2	Tunnelbautechnisches Gutachten Ruppertsberg, Stand: 01.12.2022, 42 Seiten	nur zur Information
17.3	Baugrundgutachten, Hydrologische Stellungnahme, Stand 31.03.2021, 32 Seiten	nur zur Information
17.4	Baugrundgutachten, Stützwand S-T-42, Stand: 04.09.2021, 46 Seiten	nur zur Information
17.5	Baugrundgutachten, Durchlass D-T-18, Stand: 13.09.2021, 40 Seiten	nur zur Information
17.6	Baugrundgutachten, Bf Jossa, Personenunterführung, Stand: 31.07.2020, 58 Seiten	nur zur Information
17.7	Baugrundgutachten, Bf Jossa, Bahnsteige, Stand: 29.07.2020, 74 Seiten	nur zur Information
	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung	
18	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchungen, Stand: 06.04.2023, 42 Seiten zzgl. Anlagen und Deckblatt	nur zur Information
	Brand- und Katastrophenschutz	
19.1.1	Erläuterungsbericht Brand- und Katastrophenschutz, Stand: 24.10.2023, 13 Seiten zzgl. Deckblatt	festgestellt
19.1.2	Bestätigung der BSK-Entbehrlichkeit zur Inbetriebnahme des Projektes, Stand: 31.10.2023	nur zur Information
19.2	Übersichtslageplan, Planungsstand: 24.10.2023, Maßstab: 1 : 5.000	nur zur Information
19.3	Lagepläne 19.3.1-19.3.7, Planungsstand: 24.10.2023, Maßstab: 1 :1.000	nur zur Information
	Unterlagen zu wasserrechtlichen Sachverhalten	
20.0	Erklärung zu KOSTRA Datenbasis	nur zur Information
20.1.1a	Erläuterungsbericht Bauzustand, Planungsstand: 31.10.2024, 21 Seiten zzgl. Deckblatt	festgestellt mit Blaeueintrag

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
20.1.2	Lageplan Entwässerungseinrichtungen Nordportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.1.3	Lageplan Entwässerungseinrichtungen Südportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.1.4	Lageplan Entwässerungseinrichtungen Sinntalbrücke Süd, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.1.5	Längsschnitt Ausleitung Baustraße Nordportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.1.6	Längsschnitte Durchlässe Baustraße Nordportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.1.7	Hydrotechnische Berechnung (HT-Ber) Tunnel Ruppertsberg, Planungsstand: 16.12.2022, 9 Seiten zzgl. Deckblatt	nur zur Information
20.1.8a	Hydrotechnische Berechnung, Planungsstand: 03.12.2024, 4 Seiten zzgl. Deckblatt	nur zur Information mit Blauereintrag
20.1.9a	Lageplan Bauzustand, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab: 1 : 2.000	nur zur Information mit Blauereintrag
20.2.1	Erläuterungsbericht Endzustand, Stand: 16.12.2022, 40 Seiten zzgl. Deckblatt	festgestellt
20.2.2	Verkehrsstation Jossa Entwässerungseinrichtungen Lageplan, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.2.3	Verkehrsstation Jossa Entwässerungseinrichtungen Querschnitte, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.2.4	Verkehrsstation Jossa Entwässerungseinrichtungen Versickerbecken, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200 , 1 : 50	nur zur Information
20.2.5	Bauwerksplan Vst Jossa Tiefenentwässerung Gleis 1 und 2 , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 1000, 1 : 100	nur zur Information
20.2.6	Bauwerksplan Vst Jossa Tiefenentwässerung Gleis 2, 4 und 3, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 1000, 1 : 100	nur zur Information
20.2.7	Lageplan abflusswirksame Fläche, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information
20.2.8	Lageplan Entwässerungseinrichtungen Nordportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.2.9	Lageplan Entwässerungseinrichtungen Südportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
20.2.10	Längsschnitte Entwässerungseinrichtungen Nordportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.2.11	Längsschnitte Entwässerungseinrichtungen Südportal, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
20.2.12	Durchlass D-T-18 km 33,932 Draufsicht und Schnitte, Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab: 1 : 100	nur zur Information
20.2.13	Hydrologische Berechnung Endzustand Bf Verkehrsstation Jossa, Planungsstand: 20.02.2024, 34 Seiten zzgl. Deckblatt	nur zur Information
20.2.14	Hydrologische Berechnung Endzustand Ruppertsberg Tunnel, Planungsstand: 20.02.2024, 16 Seiten zzgl. Deckblatt	nur zur Information
20.2.15	Hydrologische Stellungnahme zum gewählten Durchlässigkeitsbeiwert, Planungsstand: 16.02.2024, 4 Seiten zzgl. Deckblatt	nur zur Information
20.2.16	Relevanzprüfung nach Merkblatt DWA-M 102-3, Planungsstand: 16.12.2022, 3 Seiten zzgl. Deckblatt	nur zur Information
	Unterlagen zur Wasserrahmenrichtlinie	
21	Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Stand 20.02.2024, 78 Seiten	nur zur Information
	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept	
22	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK), Stand: 28.03.2023, 35 Seiten zzgl. Anlagen und Deckblatt	nur zur Information

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

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

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

- I. Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) im Bahnhof Jossa (im Abschnitt Hessen)

- II. Einbringen und Einleiten von Stoffen in das oberirdische Gewässer Sinn (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) zur Entwässerung des Tunnels auf Gemarkung Obersinn, Flurstück 3188 der Strecke 3825, km 34,3+90
- III. Einbringen und Einleiten von Stoffen in das oberirdische Gewässer Sinn während der Bauzeit (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) im Bereich der Tunnelstrecke auf Gemarkung Obersinn, Flurstück 3188 der Strecke 3825 Flieden - Gemünden, km 34,3+90

A.3.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

A.3.1.1.1 Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund im Bahnhof Jossa

Die Erlaubnis dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser

- auf den Bahnsteigen 1 und 11 sowie deren Zugängen sowie den befestigten Flächen neben und vor dem ehemaligen Empfangsgebäude im Bahnhof Jossa mittels Versickerungsmulde
- auf dem Bahnsteig 2 im Bahnhof Jossa mittels Versickerungsbecken
- im Gleisbereich des Gleises 1 (Strecke 3825 km 33,178-33,530) sowie des Gleises 2 (Strecke 3825 km 33,178-33,368) im Bahnhof Jossa mittels Versickerungsbecken

in den Untergrund.

Zu diesem Zweck ist die DB InfraGO AG befugt, aus dem im Lageplan der abflusswirksamen Flächen (Unterlage 20-2-07) vom 16.12.2022, Maßstab 1:500 dargestellten Entwässerungsgebiet Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Entwässerungsflächen:

Am Bahnhof Jossa:

Lfd. Nr.	Aus	Nr. der Fläche aus dem Lageplan	von der abfluss-wirksamen Fläche Au in m²	In den
1	Bahnsteig (A _E : 150 m²)	1	110	
2	Gleisbereich entsiegelt (A _E : 120 m²)	2	60	

3	Bahnsteig (A _E : 40 m²)	3	30	Untergrund
4	Gleisbereich entsiegelt (A _E : 120 m²)	4	60	
5	Bahnsteig (A _E : 100 m²)	5	80	
6	Gleisbereich entsiegelt (A _E : 210 m²)	6	110	
7	Bahnsteig (A _E : 10 m²)	7	10	
8	Gleisbereich entsiegelt (A _E : 210 m²)	8	110	
9	Gleisbereich Gleis 1 & 2 (A _E : 180 m²)	9	90	
10	Gleisbereich Gleis 1 & 2 (A _E : 360 m²)	10	180	
11	Gleisbereich Gleis 1 & 2 (A _E : 360 m²)	11	180	
12	Gleisbereich Gleis 1 & 2 (A _E : 440 m²)	12	220	
13	Gleisbereich Gleis 1 & 2 (A _E : 450 m²)	13	230	
14	Gleis 1 km 33,368-33,530 (A _E : 660 m²)	14	260	
15	Gräben neben den Bahnsteigen (A _E : 340 m²)	15	102	
	Befestigte Fläche neben ehem. Empfangsgebäude (A _E : 165 m²)		149	
	Treppe bahnrechts, Beton (A _E : 30 m²)		27	
	Befestigter Graben vor ehem. Empfangsgebäude (A _E : 100 m²)		90	
	Zugang zwischen Bstg. 1 und 3 (A _E : 40 m²)		30	
	Treppe bahnlinks, Beton (A _E : 30 m²)		27	
	Zugang Bahnsteig 1 (A _E : 40 m²)		30	
	Bahnsteig 11, gepflastert km 33,230-33,377 (A _E : 370 m²)		280	
	Hausbahnsteig – am Gleis 1, gepflastert km 33,150-33,290 (A _E : 40 m²)		30	

Einleitstellen und Einleitmengen:

Bezeichnung (= Nr. Versickerungsfläche auf dem Lageplan)	gehört zu lfd.	Versickerungsrate in l/s	Flurstück	Flur	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 32N/ETRS89)
---	----------------	--------------------------	-----------	------	-----------	--

	Nr.						
						Rechtswert	Hochwert
Versickerungsmulde	15	2,1	22/7	5	Jossa	543136	5564628
Versickerungsbecken	1-14	2,7	9/2	11	Jossa	543195	5564593

A.3.1.1.2 Einbringen und Einleiten von Stoffen in das oberirdische Gewässer Sinn zur Entwässerung des Tunnels auf Gemarkung Obersinn, Flurstück 3188 der Strecke 3825, km 34,3+90

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlags- und Sickerwasser beim Südportal TU Ruppertsberg und der Ableitung über ein offenes Gerinne in das Gewässer Sinn.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Einleitung von Oberflächenwasser aus den nachfolgend aufgeführten Entwässerungsflächen:

Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	Nr. der Fläche aus dem Lageplan	von der abfluss-wirksamen Fläche $A_E \times f_D$ [m²]	in die
1	FI-RUP Nr. 1 (A_E : 600 m²)	TU-RUP Nr. 1	138	Sinn
2	FI-RUP Nr. 2 (A_E : 583 m²)	TU-RUP Nr. 2	134	Sinn
3	FI-RUP Nr. 3 (A_E : 350 m²)	TU-RUP Nr. 3	210	Sinn

Einleitstellen und Einleitmenge:

Bezeichnung	gehört zu lfd. Nr.	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 32N/ETRS89)	
						Rechtswert	Hochwert

E 5	1, 2, 3	12	3188	-	Obersinn	543722,87	5563718,94
-----	---------	----	------	---	----------	-----------	------------

A.3.1.1.3 Einbringen und Einleiten von Stoffen in das oberirdische Gewässer Sinn während der Bauzeit im Bereich der Tunnelstrecke auf Gemarkung Obersinn, Flurstück 3188 der Strecke 3825 Flieden - Gemünden, km 34,3+90

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Einleitung von nachfolgend festgelegten Wassermengen aus den einzelnen Baugruben:

Bauabschnitt	V_{max.} [l/s]	V [l/s]	Dauer Tage [d]	Wassermenge [m³]
Bereich Tunnelstrecke - Betriebswasser	15	15	540 (ca. 18 Monate)	ca. 30.000

Das Betriebswasser wird in Richtung Südportal abgeleitet und über eine Wasserbehandlungsanlage gereinigt und im Anschluss der Vorflut Sinn über einen Bach-Zubringer zugeführt.

Koordinaten der Einleitstellen nach UTM 32N/ETRS89:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Einleitstelle	
		Rechtswert	Hochwert
1	Einleitstelle 5	543722,87	5563718,94

A.3.1.2 Widerrufsvorbehalt

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

A.3.1.3 Befristung

Die Erlaubnis wird befristet auf 10 Jahre, beginnend ab dem Eintritt der Unanfechtbarkeit der Planrechtsentscheidung.

A.3.2 Nebenbestimmungen und Hinweise für die Gewässerbenutzung und den Betrieb der Abwasseranlage

Die Erlaubnis ergeht mit nachfolgenden Nebenbestimmungen:

Nebenbestimmungen zum Bau der Abwasseranlagen

1. Min. vier Wochen vor Beginn der Arbeiten sind Quer- und Längsschnitte der Versickerungsmulden mit Höhenangaben in m ü NHN nachzureichen.
2. Es ist sicherzustellen, dass die Versickerungsanlagen in versickerungsfähige Bodenschichten (d.h. Durchlässigkeitsbeiwert (kf-Wert) im Bereich von 1×10^{-3} bis 1×10^{-6} m/s) einbinden.
3. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
4. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
5. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlagen Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
6. Bei Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
7. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund in den Versickerungsbereichen nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
8. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß der Ersatzbaustoffverordnung (Bodenmaterial der Klasse BM-0/BG-0) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.
9. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.

10. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollschauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.
11. Baufahrzeuge und Maschinen sind - soweit möglich - in arbeitsfreien Zeiten sowie bei Betankungsvorgängen sicher auf wasserundurchlässigen Flächen abzustellen.
12. Auslaufendes Betriebsmittel, auch Tropfverluste, sind unmittelbar aufzunehmen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (Schaufel und Eimer) sind im Bereich der Betankungsstelle bereitzuhalten.
13. Die Einleitung des Niederschlagswassers in das Gewässer Sinn hat so zu erfolgen, dass weder eine Einengung des Abflussprofils des Gewässers noch eine sonstige Beeinträchtigung des Gewässerbettes und dessen Unterhaltung erfolgt. Das Gewässerbett ist -falls erforderlich- an der Einleitstelle in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen in ausreichender Länge und Breite, z.B. mittels Wasserbausteinen gegen Auskolkungen, Uferabbrüche usw. zu sichern. Auf eine naturnahe Ausführung ist zu achten.
14. Der Beginn der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt mit Angaben zu Anfangswasserzählerstand (m³) umgehend anzuzeigen.
15. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahmen der Bauwasserhaltung zu übermitteln.
16. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Anlagen der Bauwasserhaltung restlos zu beseitigen und der frühere Zustand ist wiederherzustellen.
17. Die Beendigung der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt unter Angaben von Wasserzählerstand und Gesamtfördermenge (m³) umgehend, spätestens jedoch eine Woche nach Beendigung anzuzeigen.
18. Die Einleitstelle ins Gewässer ist gegen Auskolkung zu sichern.
19. Schäden am Gewässer, die auf die Einleitung zurückzuführen sind, sind umgehend zu beseitigen. Nach Beendigung der Einleitung ist der Zustand des Gewässers vor Baubeginn wiederherzustellen.

Nebenbestimmungen bzgl. der Direkteinleitung/Versickerung von Niederschlagswasser

20. Eine behördliche Überwachung der Anlage ist zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
21. Die Entwässerungsanlagen sind jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die im Erlaubnisbescheid festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.
22. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen/Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen/Einleitstelle nicht zulässig.
23. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer (hier: Grundwasser) haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt und der örtlichen Wasserbehörde anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
24. Spätestens zwei Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner

Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.

25. Unwesentliche Abweichungen von der Genehmigungsplanung sind durch Vorlage von Bestandsplänen zu dokumentieren.
26. Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dergleichen zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.

Allgemeine Nebenbestimmungen

1. Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zwecks oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise bei der Abwasserbeseitigung, sind dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer ergänzenden oder geänderten Erlaubnis.
2. Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, der Änderung bzw. der Ergänzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen, damit nachteilige Wirkungen auf Gewässer, Grundstücke oder Anlagen, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.

A.3.3 Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Antragstellerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000 € geahndet werden.
4. Nachbarschaftliche Belange sind im Hinblick auf die Ausführung der Versickerungsanlagen/Abwassereinleitung bauseits zu prüfen.

Schadensersatzansprüche für nicht auszuschließende Vernässungen/Überschwemmungen von unterhalb gelegenen Grundstücken – insbesondere bei Überlastung der Anlagen – können aus der Zulassung des Vorhabens nicht hergeleitet werden.

5. Die Erlaubnis, einschließlich der v.g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

A.3.4 Begründung der wasserrechtlichen Entscheidung

Versickerung im Bahnhof Jossa

Es handelt sich bei der Beseitigung von Niederschlagswasser über Versickerungsanlagen um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Bei dem gesammelt abfließenden Niederschlagswasser handelt es sich um Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Ziffer 2 WHG. Insofern waren im Rahmen der Entscheidung über die begehrte wasserrechtliche Erlaubnis die besonderen Anforderungen zur Abwasserbeseitigung nach den §§ 54 ff. WHG zu beachten.

Einleitung von Abwasser in den Durchlass unter der L2304

Gemäß Antragsunterlagen wird anfallendes Niederschlagswasser gesammelt und vom Regenrückhaltebecken über ein offenes Gerinne in einen Durchlass unter der L2304 eingeleitet (sog. Einleitpunkt 4). Des Weiteren sollen Abwässer von der bauzeitlichen Abwasserbehandlungsanlage am Nordportal über den Durchlass unter der L2304 abgeleitet werden. Dieser Durchlass weist augenscheinlich keine Gewässereigenschaften auf, sondern scheint Bestandteil einer Entwässerungsanlage der Straßenentwässerung zu sein. Aus wasserrechtlicher Sicht stellt die Ableitung von Abwasser in diesen Durchlass daher keine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar. Die Einleitung des Abwassers in eine Entwässerungsanlage Dritter wurde mit dem Betreiber dieser Anlage abgestimmt. Aufgrund der resultierenden höheren Einleitmengen in das Oberflächengewässer Sinn wurde die, für diese Anlage zuständigen Wasserbehörde bzgl. der sich ggf. ergebenden wasserrechtlichen Tatbestände beteiligt.

Bauzeitliche Abwasserbehandlungsanlage, Bereich Tunnelstrecke

Hessischer Abschnitt

Zur Reinigung bauzeitlich anfallender Abwässer wird eine Abwasserbehandlungsanlage am Nordportal errichtet und während der Bauzeit betrieben. Die Anlage entwässert in den Durchlass unter der L2304. Aufgrund der geringen zu erwarteten Abwassermengen aus dem Tunnel von insg. 1 l/s (laut Unterlage 17-2) ist anzunehmen, dass für diese keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und die Anlage somit keiner Genehmigung nach § 60 WHG bedarf.

Bayerischer Abschnitt

Anfallendes Bergwasser während des Tunnelvortriebs soll unmittelbar an den Austrittstellen nach dem Anfahren gefasst werden und mittels Kunststoffschläuchen oder –halbschalen zu den bauzeitlich zu errichtenden Entwässerungseinrichtungen abgeleitet werden.

In der Tunnelsohle wird bauzeitlich ein Drainagesystem mit Pumpensümpfen zur Fassung und Ableitung der im Tunnel anfallenden Bau- und Drainagewässer installiert werden. Für das Bau- und Drainagewasser werden 5 l/s angegeben.

Die Ableitung des anfallenden Wassers erfolgt in Richtung Südportal, wo es gefasst wird und nach dem durchlaufen einer Neutralisationsanlage mit Ölabscheider in die Vorflut bahnlinks eingeleitet wird. Die Anlagen zur Wasserreinigung bestehen jeweils aus Absetzbecken, Neutralisationsanlage mit kontinuierlicher pH-Wert-Messung, Leichtstoffabscheider und Sandfang einschließlich der erforderlichen Verbindungsleitungen und Pumpanlagen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden sämtliche Anlagen zur Wasseraufbereitung (Absetzbecken, Abscheider, Neutralisationsanlage usw.) zurückgebaut.

Es handelt sich hierbei um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.

Entwässerung Tunnel

Im Tunnel wird in der Sohle das anfallende Betriebswasser und Bergwasser in einer Sohl drainage im Sohl tiefpunkt gefasst und zum Südportal abgeleitet. Zur Ableitung der Oberflächenwässer der Stützwände beim Südportal wird hinter dem Wandkopf eine Entwässerungsrinne hergestellt. Ggf. auftretende Schichtwässer werden durch

eine hinter der Rückwand angeordnete Sickerschicht mit Einbindung in die Entwässerungsleitungen der Strecke abgeleitet. Die Ausleitung erfolgt über ein offenes Gerinne/Kaskade und einen Bachzubringer zur Sinn. Es handelt sich hierbei um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.

Die Prüfung der Planunterlagen hat ergeben, dass keine Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG vorliegen. Die Nebenbestimmungen und Hinweise in Kap. A.3.1 sind gem. § 13 WHG zur Verhütung nachteiliger Wirkungen für andere und für die Ordnung des Wasserhaushaltes geboten.

A.4 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.5 Nebenbestimmungen

A.5.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Aus Gründen des vorbeugenden Gewässerschutzes sind folgende Nebenbestimmungen einzuhalten:

1. Ausgelaufene, verschüttete oder sonst auf den Boden gelangte Kraftstoffe und Betriebsmittel (auch Tropfverluste) oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind unverzüglich mit geeigneten Bindemitteln zu binden, aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät sind in ausreichendem Maße vor Ort bereitzuhalten.
2. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollslauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.
3. Beim Einsatz der Baufahrzeuge und Baugeräte muss mit besonderer Sorgfalt gearbeitet werden. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge und Baugeräte sind

täglich vor Beginn und nach Beendigung der Arbeiten auf Dichtigkeit zu prüfen. Fahrzeuge und Baugeräte, die Kraftstoff- und/oder Ölverluste aufweisen, sind unverzüglich von der Baustelle zu entfernen.

4. Die Baustelle ist zum Schutz des Grundwassers stets in einem einwandfreien, sauberen Zustand zu halten. Sie ist so zu betreiben, dass ein Eindringen von Schmutzstoffen in das Grund- und Oberflächenwasser ausgeschlossen ist.

A.5.2 Umweltfachliche Bauüberwachung

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

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

A.5.3 Immissionsschutz

A.5.3.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (nachfolgend AVV Baulärm genannt) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) sowie der in diesem

Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter Abschnitt 9.1.2 vorgesehenen Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen sind umzusetzen. Ebenso umzusetzen sind die nachfolgenden Nebenbestimmungen:

1. Das vorgesehene Schallschutzkonzept ist anhand der Ausführungsplanung sowie des konkreten Bauablaufs fortzuschreiben. Das fortgeschriebene Schallschutzkonzept ist zur Dokumentation aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der nach Landesrecht zuständigen Behörde für Immissionsschutz unverzüglich vorzulegen.
2. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen. Dieser steht auch von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern mindestens 2 Wochen vor Baubeginn mitzuteilen.

A.5.4 Waldumwandlung

1. Die Aufforstungen haben hinsichtlich Baumartenwahl, Forstschutzmaßnahmen und der fachtechnischen Ausführung in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zu erfolgen. Bis zur Feststellung der forstfachlich gesicherten Kultur ist rechtzeitig vor jeder Pflanzperiode der Anwuchserfolg zu prüfen und es ist ggf. nachzupflanzen. Forstfachlich gebotene Forstschutzmaßnahmen sind jeweils durchzuführen.
2. Die vorübergehend umgewandelten Waldflächen sind innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren nach Abschluss der Arbeiten an den Tunnelportalen wiederaufzuforsten (Wald gemäß § 2 Abs. 1, Satz 1 BWaldG) bzw. wiederherzustellen (Wald gemäß § 2 Abs. 1, Satz 2 BWaldG).
3. Für die Aufforstungen sind standortgerechte Waldbaumarten geeigneter Herkunft zu verwenden. Das eingesetzte Vermehrungsgut hat den Anforderungen des Forstvermehrungsgutgesetzes (FoVG v. 22. Mai 2002 (BGBl. I S. 1658)) und der dazu erlassenen Durchführungsverordnungen zu entsprechen.

A.5.5 Nebenbestimmungen der vorläufigen Anordnung

Die Nebenbestimmungen der vorläufigen Anordnung vom 31.03.2025, Az.: 551ppw/180-2024#063, werden vollumfänglich aufrechterhalten, soweit sie nicht

durch Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses ersetzt, geändert oder hinfällig werden.

A.5.6 Unterrichtungspflichten

1. Die Vorhabenträgerin hat den Zeitpunkt des Baubaubeginns sowie den Bauablaufplan dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1 (Planfeststellungsbehörde), Untermainkai 23-25, 60329 Frankfurt am Main mindestens vier Wochen vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich mitzuteilen (Baubeginnanzeige). Hierzu ist der Vordruck „Anzeige über den Beginn der Bauarbeiten“ zu verwenden, der auch auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes unter dem Pfad [Themen - Planfeststellung - Antragstellung - Anhang II Vorlagen und Vordrucke] abrufbar ist. Mit den Bauarbeiten darf frühestens vier Wochen nach Zugang des Vordrucks „Anzeige über den Beginn der Bauarbeiten“ beim Eisenbahn-Bundesamt begonnen werden.
2. Die Vorhabenträgerin hat den Zeitpunkt der Fertigstellung des Vorhabens spätestens zwei Wochen nach Fertigstellung des Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1 (Planfeststellungsbehörde), Untermainkai 23-25, 60329 Frankfurt am Main schriftlich mitzuteilen (Fertigstellungsanzeige). Hierzu ist der Vordruck „Anzeige über die Fertigstellung des Bauvorhabens“ zu verwenden, der auch auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes unter dem Pfad [Themen - Planfeststellung - Antragstellung - Anhang II Vorlagen und Vordrucke] abrufbar ist.
3. Die Baubeginns- und Fertigstellungsanzeigen sind darüber hinaus per E-Mail an Sb6-sued@eba.bund.de und Sb6-West@eba.bund.de zu übermitteln

A.6 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.6.1 Zusagen gegenüber Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
12.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Stellungnahme vom 02.08.2024, Az.: TÖB-HE-24-181573/GO	zugestimmt
13.	Deutsche Telekom Technik GmbH Stellungnahme vom 05.08.2024	zugestimmt
22. 22a.	Hessen Mobil - Straßen und Verkehrsmanagement - Regionalbüro Mittelhessen Stellungnahme vom 13.08.2024 und 06.02.2025	teilweise zugestimmt
27. 27a.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 23.07.2024 und 04.02.2025, Az.: 89g-10-35/24 GM	zugestimmt
32.	Landesamt für Denkmalpflege Hessen Stellungnahme vom 12.08.2024	zugestimmt
35.	Main-Kinzig Kreis Stellungnahme vom 09.08.2024, Az.: 63.4 / 1811-2024	teilweise zugestimmt
41.	Polizeipräsidium Südosthessen Stellungnahme vom 17.05.2024	teilweise zugestimmt
42. 42a.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 26.07.2024, Az.: 2024/977373, 2024/952359, 18 KMRD- 6b 06/05- 5 1152-2024, RPDA - Dez. 11133.1 -66 c 10.10/6-2024 und Stellungnahme vom 13.02.2025, Az.: RPDA - Dez. V 53.1-88 n 06/1-2021/108	zugestimmt
46.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland - Versorgeranfragen Stellungnahme vom 06.08.2024, Az.: OEG-18621	zugestimmt
49. 49a.	Landratsamt Main-Spessart Stellungnahme vom 01.08.2024 und 07.02.2025	teilweise zugestimmt

51.	Osthessen Netz GmbH Stellungnahme vom 05.08.2024, Az.: P-2019-4996-2_52	zugestimmt
56.	Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (WWA) Stellungnahme vom 23.08.2024, Az.: 3-3535-MSP169-23740/2024	zugestimmt
57. 57a.	Regierung von Unterfranken Stellungnahme vom 08.07.2024, Az.: 23-3536-1-4-12 Stellungnahme vom 05.02.2025, Az.: 23-3536-1-4-30"	zugestimmt
61.	Eisenbahn-Bundesamt - Sachbereich 6 Stellungnahme vom 26.06.2024 und 31.07.2024, Az.: 55615-646ti/004-2307#059, 65614-656ti/004-2023#109	zugestimmt
62.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 27.08.2024, Az.: P-2019-4996-2_S2	zugestimmt
64.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen-Würzburg Dienstort Würzburg - Überregionale Raumordnung und Landesplanung Stellungnahme vom 10.07.2024	zugestimmt

Hinsichtlich der Zusagen im Einzelnen wird auf die Synopsen der Vorhabenträgerin vom 27.11.2024 und vom 06.05.2025 verwiesen.

Insbesondere hat die Vorhabenträgerin die Einhaltung der nachstehenden Forderungen zugesagt.

A.6.2 Zusagen zum Brand-und Katastrophenschutz

1. Der Zugang zu den Wohnungen im Bahnhofsgebäude muss für den Rettungsdienst und die Feuerwehr uneingeschränkt nutzbar sein. Die Zugänge zu den Wohnungen und den Anleiterpunkten müssen für die Feuerwehr und den Rettungsdienst permanent und dauerhaft freigehalten werden und vollständig nutzbar sein. Die Durchgangsbreiten von 1,25 m sind gemäß der DIN 14095 bzw. der Richtlinie Flächen für die Feuerwehr zu gewährleisten.
2. Die Ausbildung der Baustelleneinrichtung in diesem Bereich ist mit der Brandschutzdienststelle (BDS) vor Ort abzustimmen.

3. Die Zufahrt zum Werk „Patzer Erden“ ist freizuhalten. Rettungsdienst und Feuerwehr müssen auf direktem Weg bis auf das Werksgelände kommen.
4. Auf dem Werksgelände ist eine Löschwasserzisterne von 400 m³ errichtet. Diese Zisterne deckt derzeit nicht nur den Löschwasserbedarf für das Werk, sondern auch für den Bahnhof und Waldbrandereignisse im angrenzenden Revierbezirk mit ab. Die Zufahrt zum Werksgelände ist permanent und dauerhaft freizuhalten.
5. Die Durchfahrtsbreiten und die Ausbildung der Kurvenradien ist gemäß der DIN 14095 bzw. der Richtlinie „Flächen für die Feuerwehr“ zu gewährleisten.
6. Diese Straße dient der Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche und Andienung der Baustelle. Die Abgrenzung der Baustelleneinrichtung zu den Flächen für die Feuerwehr ist im Vorfeld mit der BDS festzulegen.
Der Beginn der Arbeiten, der Abschluss der Maßnahmen (Arbeiten) und die Inbetriebnahme der Strecke sind der BDS mind. 10 Arbeitstage vor der Inbetriebnahme schriftlich mitzuteilen.
Die örtliche Bauleitung ist angehalten, die Anforderungen umzusetzen und die Einhaltung der Vorgaben in regelmäßigen Abständen zu kontrollieren. Sollten Änderungen an den mit der BDS abgestimmten Wegeführungen und/oder der verkehrstechnischen Maßnahmen notwendig werden, so sind diese im Vorfeld (vor der Ausführung der Änderungen) mit der BDS abzustimmen.
7. Der Bauzeitenplan ist an die BDS 10 Arbeitstage vor Baubeginn zu übermitteln.
8. Die Rettungspunkte für die Baustelle sind mit der BDS abzustimmen und gemeinsam festzulegen. Die Rettungspunkte sind eindeutig zu benennen und zu kennzeichnen. Die Zuwegung zu den Rettungspunkten ist mit der BDS abzustimmen und festzulegen. Die Angaben der Rettungspunkte werden durch die BDS an die Zentrale Leitstelle des MKK weitergegeben.

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 „Erneuerung Tunnel Ruppertsberg und Umbau des Bahnhofs Jossa (PFA 4) als Teil der Erneuerung der Strecke Flieden - Gemünden“ hat zum Einen die Änderung des Tunnels Ruppertsberg einschließlich der angrenzenden Stützwände, zum anderen den Umbau der Verkehrsstation Jossa zum Gegenstand. Der vorhandene Mittelbahnsteig wird ersetzt durch einen neuen Bahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 4. Der neue Bahnsteig 2 wird über eine Personenunterführung angebunden. Die derzeit vorhandene, höhengleiche Reisendenüberführung über die Betriebsgleise entfällt dadurch. Die Bahnsteige werden mit einer Regelbahnsteighöhe von 76 cm geplant.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 32,640 bis 35,300 der Strecke 3825 Flieden - Gemünden in Sinntal, Marktgemeinde Obersinn.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, Infrastrukturprojekte Mitte, I.NA-S-N-WÜR-P (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 01.06.2023, Az. I.NI-MI-K-T LFG_PA4, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Erneuerung Tunnel Ruppertsberg und Umbau des Bahnhofs Jossa (PFA 4) als Teil der Erneuerung der Strecke Flieden - Gemünden“ beantragt. Der Antrag ist am 02.06.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

Mit Schreiben vom 09.10.2023 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 03.11.2023 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 06.10.2023, Az. 551ppi/077-2023#008, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Abwasserverband Gelnhausen
2.	Amprion GmbH
3.	Avacon AG
4.	Beauftragte des Landes Hessen für Menschen mit Behinderungen
5.	Breitband Main-Kinzig GmbH
6.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
7.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
8.	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
9.	Bundespolizeidirektion Koblenz
10.	Colt Technology Services GmbH
11.	DB Fernverkehr AG
12.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien
13.	Deutsche Telekom Technik GmbH
14.	Die Autobahn GmbH des Bundes
15.	E.ON Energie Deutschland GmbH
16.	EAM Netz GmbH
17.	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH - Betriebsservice-
18.	Fernstraßen-Bundesamt
19.	GASCADE Gastransport GmbH
20.	Gasversorgung Main-Kinzig GmbH
21.	EXA Infrastructure Germany (vormals: GTT Communications GmbH)
22.	Hessen Mobil - Straßen und Verkehrsmanagement - Regionalbüro Mittelhessen
23.	Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement - Gelnhausen
24.	Hessenwasser GmbH & Co. KG
25.	Hessische Landesbahn GmbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
26.	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformationen
27.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
28.	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie und Wohnen
29.	Kreisbauernverband Main-Kinzig e. V.
30.	KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH
31.	Kreiswerke Main Kinzig GmbH Netz
32.	Landesamt für Denkmalpflege Hessen
33.	Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen
34.	Lumen Technologies Germany GmbH
35.	Main-Kinzig Kreis
36.	Main-Kinzig Netzdienste GmbH
37.	Mainova AG
38.	NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH
39.	Open Grid Europe GmbH
40.	PLEdoc GmbH
41.	Polizeipräsidium Südhessen
42.	Regierungspräsidium Darmstadt
43.	TenneT TSO GmbH
44.	Teranet c/o GVG Glasfaser GmbH
45.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland - Vertrieb und Service
46.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland - Versorgeranfragen
47.	Gemeinde Sinntal
48.	Hessen Forst
49.	Landratsamt Main-Spessart
50.	Markt Obersinn
51.	Osthessen Netz GmbH
52.	Staatliches Bauamt Würzburg
53.	KOB GmbH
54.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
55.	Verkehrs- und Heimatverein Jossa e. V.
56.	Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (WWA)
57.	Regierung von Unterfranken
58.	Abwasserverband Oberer Sinngrund
59.	Bundeseisenbahnvermögen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
60.	TransnetBW
61.	Eisenbahn-Bundesamt - Sachbereich 6
62.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
63.	Amt für Bodenmanagement Büdingen
64.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen-Würzburg Dienstort Würzburg - Überregionale Raumordnung und Landesplanung

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Amprion GmbH Stellungnahme vom 15.05.2024, Az.: Vorgangs-Nr. 195150
3.	Avacon AG Stellungnahme vom 10.05.2024, Az.: Vorgangs-Nr. 8603713804
6.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 08.05.2024, Az.: 45-60-00 / V-0843-24-SON
14.	Die Autobahn GmbH des Bundes Stellungnahme vom 03.06.2024, Az.: 3497899
18.	Fernstraßen-Bundesamt Stellungnahme vom 14.06.2024, Az.: SI/03-05-02-03#00019#0078
19.	GASCADE Gastransport GmbH Stellungnahme vom 29.05.2024, Az.: 20240529-080549
21.	EXA Infrastructure Germany (vormals: GTT Communications GmbH) Stellungnahme vom 27.05.2024, Az.: 224829
25.	Hessische Landesbahn GmbH Stellungnahme vom 23.05.2024, Az.: 11-01-60-03
26.	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformationen Stellungnahme vom 08.05.2024, Az.: II 2-LA-02-06-03-01-B-0002#009
33.	Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen Stellungnahme vom 07.08.2024
36.	Main-Kinzig Netzdienste GmbH Stellungnahme vom 04.06.2024

Lfd. Nr.	Bezeichnung
43.	TenneT TSO GmbH Stellungnahme vom 18.06.2024
45.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland - Vertrieb und Service Stellungnahme vom 24.07.2024, Az.: S01384861
52.	Staatliches Bauamt Würzburg Stellungnahme vom 24.06.2024, Az.: S3200-43543-26644
60.	TransnetBW Stellungnahme vom 15.05.2024, Az.: 20240515 09
63.	Amt für Bodenmanagement Büdingen Stellungnahme vom 16.05.2024

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Stellungnahme vom 02.08.2024, Az.: TÖB-HE-24-181573/GO
13.	Deutsche Telekom Technik GmbH Stellungnahme vom 05.08.2024
22.	Hessen Mobil - Straßen und Verkehrsmanagement - Regionalbüro Mittelhessen Stellungnahme vom 13.08.2024
27.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 23.07.2024, Az.: 89g-10-35/24 GM
32.	Landesamt für Denkmalpflege Hessen Stellungnahme vom 12.08.2024
35.	Main-Kinzig Kreis Stellungnahme vom 09.08.2024, Az.: 63.4 / 1811-2024
41.	Polizeipräsidium Südosthessen Stellungnahme vom 17.05.2024
42.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 26.07.2024, Az.: 2024/977373, 2024/952359, 18 KMRD- 6b 06/05- 5 1152-2024, RPDA - Dez. 11133.1 -66 c 10.10/6-2024
46.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland - Versorgeranfragen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 06.08.2024, Az.: OEG-18621
47.	Gemeinde Sinntal Stellungnahme vom 09.08.2024, Az.: A3.3/L-WK 773-05/ DB-Str.Flieden-Gemünden
49.	Landratsamt Main-Spessart Stellungnahme vom 01.08.2024
51.	Osthessen Netz GmbH Stellungnahme vom 05.08.2024, Az.: P-2019-4996-2_52
56.	Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (WWA) Stellungnahme vom 23.08.2024, Az.: 3-3535-MSP169-23740/2024
57.	Regierung von Unterfranken Stellungnahme vom 08.07.2024, Az.: 23-3536-1-4-12
61.	Eisenbahn-Bundesamt - Sachbereich 6 Stellungnahme vom 26.06.2024 und 31.07.2024, Az.: 55615-646ti/004-2307#059, 65614-656ti/004-2023#109
62.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 27.08.2024, Az.: P-2019-4996-2_S2
64.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen-Würzburg Dienstort Würzburg - Überregionale Raumordnung und Landesplanung Stellungnahme vom 10.07.2024

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden gemäß § 18 a Abs. 3 S. 3 AEG auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes vom 10.05.2024 bis 10.06.2024 öffentlich zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Zudem bestand auf Antrag die Möglichkeit, die Planunterlagen in Papierform in den Räumlichkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, einzusehen.

Zeit und Ort der Veröffentlichung wurden auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes und in der Main Post Lokalausgabe Main-Spessart am 08.05.2024 ortsüblich bekannt gemacht.

Maßgeblich für die Einwendungsfrist war die Veröffentlichung im Internet. Ende der Einwendungsfrist war der 10.07.2024. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes

verlängerte diese Frist nicht. Private Einwendungen sind nicht eingegangen.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden durch das Eisenbahn-Bundesamt über die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen unterrichtet. Es sind daraufhin keine Stellungnahmen eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesfischereiverband Bayern e.V. Stellungnahme vom 11.06.2024

Die Stellungnahme enthält jedoch keine Einwände oder Hinweise zum Vorhaben.

B.1.4 Einleitung des Planänderungsverfahrens

Im Anhörungsverfahren sind Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange abgegeben worden.

Mit Schreiben vom 27.11.2024 gab die Vorhabenträgerin ihre Erwiderung zu den eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen ab. Im weiteren Verfahren erfolgten umfangreiche Abstimmungen. Aufgrund des Ergebnisses dieser Abstimmungen entschied sich die Vorhabenträgerin zur Durchführung eines Planänderungsverfahrens. Gegenstand der Planänderung waren im Wesentlichen Anpassungen in den Bereichen Denkmalschutz, Natur - und Artenschutz sowie von wasserrechtlichen Sachverhalten. Durch die Änderungen entstanden keine erstmalige oder stärkere Betroffenheit von privaten Dritten.

B.1.5 Anhörungsverfahren zur Planänderung

B.1.5.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 23.01.2025 die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um erneute Stellungnahme hinsichtlich der erfolgten Änderungen (Blaudruck) gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2a.	Amprion GmbH
3a.	Avacon AG
6a.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
12a.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien
13a.	Deutsche Telekom Technik GmbH
14a.	Die Autobahn GmbH des Bundes
18a.	Fernstraßen-Bundesamt
19a.	GASCADE Gastransport GmbH
21a.	EXA Infrastructure Germany (vormals: GTT Communications GmbH)
22a.	Hessen Mobil - Straßen und Verkehrsmanagement - Regionalbüro Mittelhessen
25a.	Hessische Landesbahn GmbH
26a.	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformationen
27a.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
31a.	Kreiswerke Main Kinzig GmbH Netz
32a.	Landesamt für Denkmalpflege Hessen
33a.	Landesbetrieb Bau und Immobilien Hessen
35a.	Main-Kinzig Kreis
36a.	Main-Kinzig Netzdienste GmbH
41a.	Polizeipräsidium Südosthessen
42a.	Regierungspräsidium Darmstadt
43a.	TenneT TSO GmbH
45a.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland - Vertrieb und Service
46a.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland - Versorgeranfragen
47a.	Gemeinde Sinntal
49a.	Landratsamt Main-Spessart
50a.	Markt Obersinn
52a.	Staatliches Bauamt Würzburg
56a.	Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (WWA)
57a.	Regierung von Unterfranken
60a.	TransnetBW
61a.	Eisenbahn-Bundesamt - Sachbereich 6
63a.	Amt für Bodenmanagement Büdingen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
64a.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen-Würzburg Dienstort Würzburg - Überregionale Raumordnung und Landesplanung

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12a.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Stellungnahme vom 06.02.2025, Az.: TÖB-HE-25-198222/GO
26a.	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformationen Stellungnahme vom 24.01.2025
27a.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 04.02.2025, Az.: 89G-10-35/24 GM
35a.	Main-Kinzig Kreis Stellungnahme vom 06.02.2025 und 28.01.2025
41a.	Polizeipräsidium Südosthessen Stellungnahme vom 05.02.2025
45a.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland - Vertrieb und Service Stellungnahme vom 24.01.2025
49a.	Landratsamt Main-Spessart Stellungnahme vom 07.02.2025
63a.	Amt für Bodenmanagement Büdingen Stellungnahme vom 29.01.2025, Az.: 22.2-BD-02-06-03-01-B-2025
64a.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen-Würzburg Dienstort Würzburg - Überregionale Raumordnung und Landesplanung Stellungnahme vom 04.02.2025 und 05.02.2025
60a.	TransnetBW Stellungnahme vom 30.01.2025

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
22a.	Hessen Mobil - Straßen und Verkehrsmanagement - Regionalbüro Mittelhessen Stellungnahme vom 06.02.2025

Lfd. Nr.	Bezeichnung
42a.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 12.02.2025, Az.:RPDA - Dez. III 33.1-66 c 10.10/6-2024
57a.	Regierung von Unterfranken Stellungnahme vom 05.02.2025, Az.: 23-3536-1-4-30

Die übrigen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert.

B.1.5.2 Keine erneute öffentliche Auslegung

Nach § 73 Abs. 8 Satz 2 VwVfG war eine erneute öffentliche Auslegung der Planunterlagen für die 1. Planänderung nicht erforderlich.

Auch nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F. konnte von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden, da aufgrund der Änderungen der 1. Planänderung keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen waren.

B.1.5.3 Erörterung

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

B.1.6 Vorläufige Anordnung

Mit vorläufiger Anordnung vom 31.03.2025, Az.: 551ppw/180-2024#063, wurden vorab Teilmaßnahmen zugelassen, im Einzelnen die Umsetzung von drei

CEF-Maßnahmen zur Optimierung vorhandener Lebensräume für die Haselmaus sowie für die Schlingnatter und die Herstellung eines Reptilienschutzzauns für die Schlingnatter.

Die vorläufige Anordnung vom 31.03.2025 verliert ihre Wirksamkeit mit dem Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses. Gemäß A.5.5 werden die Nebenbestimmungen der vorläufigen Anordnung vollumfänglich aufrechterhalten, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses ersetzt, geändert oder hinfällig werden.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG, Infrastrukturprojekte Mitte, I.NA-S-N-WÜR-P.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

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

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

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

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

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B.3.2.2 Schutzgebiete

B.3.2.2.1 NATURA2000 Gebieten

NATURA2000 Gebiete in einem Umkreis von 3000 m im Bereich der Strecke (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA4“ gekennzeichnet, diese werden in den nachfolgenden Unterkapiteln näher betrachtet)

1. Zuflüsse der Flieden
2. Hainberg bei Elm
3. Hundsgaben bei Elm
4. Hangwälder am Ebertsberg/ Escheberg bei Elm
5. Kinzigsystem oberhalb von Steinau an der Straße
6. Ebertsberg bei Elm
7. Weinberg und Giebel bei Elm und Herolz

8. Am Stein bei Elm
9. Im Escherts bei Hutten
10. Kalktuffquelle beim Haineshof
11. Gerlingsberg bei Herolz
12. Kinzberg bei Vollmerz
13. Weinberg bei Ahlersbach
14. Langer Berg bei Sterbfritz
15. Lietebach, Kelterberg und Schluchtwald bei Ahlersbach und Hohenzell
16. Kohlküppel und Bergäcker bei Weiperz, Streirain und Weiperzberg
17. Stephanskuppe bei Sterbfritz
18. Magerrasen bei Weichersbach und weitere Flächen
19. Weiperzberg bei Breunings und Weiperz
20. Leimberg bei Breunings
21. Hohe Wiese und Steinfrist bei Breunings
22. Wald zwischen Breunings und Mottgers
23. Biberlebensraum Hessischer Spessart (Jossa und Sinn) (PA4)
24. Weinberg von Neuengronau
25. Westerngrund von Neuengronau und Breunings
26. Hirschkäfergebiete bei Jossa (PA4)
27. Spessart bei Bad Orb (VSG) (PA4)
28. Sinngrund (PA4)
29. Nördlicher Forst Aura (VSG) (PA4)

FFH Gebiet Biberlebensraum Hessischer Spessart (Jossa und Sinn)

Das FFH-Gebiet DE-5723-350 „Biberlebensraum Hessischer Spessart (Jossa und Sinn)“ erstreckt sich auf einer Fläche von 749,89 ha über einen Großteil der Auen der Jossa mit den unteren Abschnitten ihrer Seitentäler Rohrbachgrund und Distelbachgrund, der hessischen Sinn und Schmalen Sinn sowie des Klingbachgrunds als Seitental der Kinzig. Es besteht aus insgesamt sieben Teilräumen. Mit Ausnahme des Klingbachgrunds ist das Gebiet klimatisch durch Kaltluftströme aus den höheren Lagen des Spessarts vergleichsweise kühl und weist dadurch eine kürzere Vegetationsperiode auf. Die Hangbereiche in den Randbereichen des FFH-Gebiets sind geologisch dem Unteren oder Mittlerem Buntsandstein zuzuordnen, während der Talboden aus fluviatilen Sedimenten, vorwiegend nährstoffarmen Sanden, teilweise auch verwitterten Basalten und miozänen Kalken besteht.

FFH Gebiet Hirschkäfergebiete bei Jossa

Das FFH-Gebiet „Hirschkäfergebiet bei Jossa“ besteht aus bodensaurem Buchenwald mit Eichenbeimischung nordwestlich der Ortschaft Jossa in der Gemeinde Sinntal. Es ist in drei Teilgebiete gegliedert, die auf den Fließgewässern geformten Talhängen auf historischen Waldstandorten liegen und hat eine Gesamtfläche von 48,53 ha. Den geologischen Untergrund bilden Untere bis Mittlere Buntsandsteine. Von Bedeutung ist das FFH Gebiet durch das Vorkommen des FFH-Lebensraumtyp 9110 „Hainsimsen-Buchenwald“ und des Hirschkäfers.

FFH Gebiet Sinngrund

Das FFH-Gebiet „Sinngrund“ umfasst das Auenlandsystem am östlichen Rand des Spessarts mit den naturnahe Bachlauf Sinn, einem Nebenfluss des Mains, auf der Fläche von insgesamt 414,28 ha. Die auf gut ausgebildeten Altwässern und Altmulden vorkommenden größeren Feuchtwiesenbereiche gehen auf die Wasserwiesenwirtschaft seit Ende des 18. Jahrhunderts zurück, die eine Ertragserhöhung und Ausgleich von Trockenheit bzw. Entwässerung bei zu hohen Wasserangebot zum Zweck hatten. Diese Form der Bewirtschaftung begünstigte die Ausbreitung der Schachblume im Gebiet. Nach Einstellung der Rückenwiesenbewirtschaftung in den 1940/50er Jahren fiel ein kleiner Teil brach und entwickelte sich abhängig vom Feuchtigkeitsgrad über Hochstaudenfluren zu Weidengebüsch, die teilweise langfristig stabil sind, oder zu Vorwaldstadien von

Auenwäldern. Der größere Teil des Gebietes wird heute noch landwirtschaftlich genutzt, darunter überwiegend als extensive Landwirtschaft, zum Teil auch als intensive Mähwirtschaft, als Standweiden dagegen nur selten. Die Bedeutung als FFH Gebiet ergibt sich vorwiegend aus dem Vorkommen eines natürlichen Bachlaufs, von Altwässern, Flutmulden, extensive Talfeuchthflächen, Großseggenwiesen und als Verbindungsachse zwischen dem Main/Spessart Gebiet und der Rhön.

Vogelschutzgebiet Spessart bei Bad Orb

Das EU-Vogelschutzgebiete „Spessart bei Bad Orb“ ist ein größtenteils unzerschnittenes Waldgebiet im Mittelgebirge Spessart im Nordosten des Main-Kinzig-Kreises mit einer Gesamtfläche von 8.496,08 ha. Die großen Waldflächen des Gebietes sind das Ergebnis umfangreicher Aufforstungen und Wiederbewaldung brachgefallener, vormals landwirtschaftlich genutzter Flächen in seiner wechselhaften Besiedlungs- und Nutzungsgeschichte. Heute herrschen im Vogelschutzgebiet bodensaure Buchenwälder sowie Fichten- und Kiefernwälder und kleinflächige von Eichen geprägte Bestände vor, teilweise finden sich Waldwiesen. In den Teilbereichen treten entlang von Bächen und Erlenwälder, Weidengebüsche, sowie Feucht- und Nasswiesen. Das Vogelschutzgebiet zählt zu den fünf geeignetsten gebieten für die an Nadelholt gebundenen Eulenarten wie Raufußkauz und Sperlingskauz in Hessen und ist daher von Bedeutung. Auch für die Arten Schwarzstorch, Schwarzspecht, Grauspecht sowie andere nach Anhang I der Richtlinie 2009/147/EG gelisteten Brutvogelarten ist das Gebiet bedeutsam.

Vogelschutzgebiet Nördlicher Forst Aura

Das EU-Vogelschutzgebiet „Nördlicher Forst Aura“ umfasst einen charakteristischen Waldausschnitt im nördlichen Spessart aus teilweisen altem Eichen- und Buchen-Laubwald und Laubmischwald sowie jüngeren Beständen von mit hohem Nadelholzanteil auf einer Fläche von 1843,02 ha. Die Laubaltholzbestände sind vorwiegend ein- zum Teil auch mehrschichtig und mit den anderen Beständen mit Dickungen, Stangenhölzern, sowie Feuchthbiotopen und Waldwiesen mosaikartig verzahnt, in Plateaulagen kommen Windwurfflächen und Auflichtungen vor. Aufgrund seiner vielfältigen Struktur und des hohen Laubwaldanteils ist der Forst Aura für Anspruchsvolle Vogelarten ein wichtiges Rückzugsgebiet. Dessen Bedeutung ergibt sich insbesondere aus dem dichten Vorkommen des Raufußkauzes und Sperlingskauzes, sowie aus dem potenziellen Brutgebiet des Schwarzstorchens.

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

Folgende Lebensraumtypen (LRT) gemäß FFH-Richtlinie nach EG-Anordnung, Anhang I (Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen) sind im Vorhabengebiet des PA 4 „Erneuerung Tunnel Ruppertsberg und Umbau des Bahnhofs Jossa“ vorhanden:

1. Pionierrasen auf Silikاتفelskuppen (LRT 8230)
2. Hainsimsen-Buchenwald (Luzulo-Fagetum) (LRT 9110)
3. Erlen- und Eschenwälder und Weichholzaunenwälder an Fließgewässern (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) (LRT 91E0*)
4. Hartholzaunenwälder mit Quercus robur, Ulmus minor, Fraxinus excelsior oder Fraxinus angustifolia (LRT 91F0)

B.3.2.2.3 Biosphärenreservat

Nur ein Biosphärenreservat ragt knapp in den Untersuchungsraum (Umkreis von 1.000 m zum Vorhaben) hinein: Das Biosphärenreservat Rhön verteilt sich mit einer Gebietskulisse von 243.300 ha auf die drei Bundesländer Bayern, Hessen und Thüringen. Dieses wird durch den PA4 „Erneuerung Tunnel Ruppertsberg und Umbau des Bahnhofs Jossa“ nicht betroffen.

B.3.2.2.4 Naturschutzgebiete

Naturschutzgebiete in einem Umkreis von 1000 m im Bereich der Strecke (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA4“ gekennzeichnet.

5. Hainberg bei Elm
6. Hundsgaben am Elm
7. Am Stein am Elm
8. Weinberg und Giebel bei Elm
9. Ebertsberg bei Elm

10. Im Eschert bei Hutten

11. Hohe Wiese und Steinfirst bei Breunings

12. Die großen Wiesen von Mottgers

13. Struth von Altengronau

14. Sinnwiesen von Altengronau

15. Sinngrund

Das nächstgelegene Naturschutzgebiet „Sinnwiesen von Altengronau“ befindet sich ca. 40-170 m östlich des Eingriffsbereichs östlich der „Sinn“. Es wird vom Vorhaben nicht betroffen.

B.3.2.2.5 Landschaftsschutzgebiete

Landschaftsschutzgebiete im Untersuchungsraum (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA4“ gekennzeichnet.

1. Auenverbund Kinzig
2. Grund- und Bergwiesen im Einzugsbereich von Jossa und Sinn (PA4)
3. Bayerisch Rhön
4. LSG innerhalb des Naturparks Spessart

Grund- und Bergwiesen im Einzugsbereich von Jossa und Sinn

Das Vorhaben befindet sich vom Beginn des PA 4 bei Bahn-km 32,64 bis Bahn-Km 32,76 innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Grund- und Bergwiesen im Einzugsbereich von Jossa und Sinn“. Unter Schutz gestellt sind die vielfältigen und besonderen Lebensraumstrukturen im Einzugsbereich der Jossa und Sinn im Main-Kinzig-Kreis mit einer Größe von rund 3.000 ha. Zu erhalten sind insbesondere die Talsohlen und abgelegenen Mittelgebirgswiesen, die teilweise seltene Pflanzen- und Tiergemeinschaften auf Feucht- und Trockenstandorten und an Gewässern aufweisen. Der Erhalt der historisch gewachsenen, offenen Kulturlandschaften soll

nicht nur einen Verbund zwischen den Talsohlen zu anderen Lebensräumen aufrechterhalten, sondern auch den Erholungswert der Landschaft fördern.

B.3.2.2.6 Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope

Aufgrund der großen Anzahl der nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope im gesamten Untersuchungsraum werden nur die im Bereich des Eingriffsbereich des PA 4 „Erneuerung Tunnel Ruppertsberg und Umbau des Bahnhofs Jossa“ angeführt.

1. Natürliche Felsen

Das Biotop „Natürliche Felsen“ umfasst Felsstandorte, die auf natürliche Weise entstanden sind und dauerhaft frei von Bodenauflage und dichter Vegetation bleiben. Dazu zählen Felswände, Felstürme, Klippen, Blockhalden, Felskuppen und Felsspalten. Diese Lebensräume zeichnen sich durch extreme Umweltbedingungen aus: starke Sonneneinstrahlung, große Temperaturschwankungen, wenig Wasser und eine nur minimale Humusbildung

2. Grünland nasser bis (wechsel-)feuchter Standorte- bewirtschaftet

Dieses Habitat umfasst artenreiche Wiesen- und Weideflächen, die durch hohe Bodenfeuchte oder regelmäßige Überstauung geprägt sind. Diese Lebensräume kommen vor allem in Senken, Muldenlagen, an Bachläufen, Quellaustritten, Gräben oder in Niederungsgebieten vor. Sie entstehen und erhalten sich meist durch eine extensive landwirtschaftliche Nutzung, etwa durch spätes Mähen oder eine schonende Beweidung ohne Düngung.

3. Brachgefallenes, artenarmes Feuchtgrünland

Dieses Biotop umfasst alle ehemalige Feuchtwiesen oder -weiden, die nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden und sich infolgedessen in einem frühen bis mittleren Sukzessionsstadium befinden. Die Böden sind dauerhaft feucht bis wechselfeucht, oft grundwassernah, und weisen eine geringe Artenvielfalt auf – meist dominiert von wenigen hochwüchsigen Gräsern, Binsen oder Seggen.

4. Gebüsch nasser bis feuchter mineralischer Standorte außerhalb von Auen

Dieses Biotop umfasst Gehölzbestände auf dauerhaft nassen bis feuchten, mineralischen Böden, die außerhalb von Flussaunen liegen. Die Standorte sind

geprägt durch hohen Grundwasserstand oder stauende Bodenschichten, die eine starke Durchfeuchtung begünstigen. Charakteristisch sind locker aufgebaute Gebüsche oder kleinflächige Gehölzinseln, die sich entweder natürlich entwickelt haben oder durch Aufgabe der Nutzung (z. B. von Feuchtgrünland) entstanden sind.

5. (Weiden-) Gebüsch in Auen

Weidengebüsche in Auen umfassen alle natürlich entstandene oder naturnahe Gehölzbestände, die überwiegend aus verschiedenen Weidenarten bestehen und in periodisch überfluteten Bereichen von Flussauen wachsen. Diese Gebüsche entwickeln sich meist auf jungen, nährstoffreichen Sedimentstandorten wie Kies- oder Sandbänken, Flussinseln, Uferböschungen oder Flutrinnen, die regelmäßig vom Hochwasser beeinflusst werden

6. Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder; mittlere Ausprägung

Fließgewässerbegleitende Erlen- und Eschenwälder sind naturnahe Laubwälder, die sich entlang kleiner bis mittlerer Fließgewässer in Tal- oder Muldenlagen ausbilden. Sie stehen auf stark durchfeuchteten bis periodisch überfluteten, nährstoffreichen Böden – meist auf lehmigen oder tonigen Substraten mit hohem Grundwasserstand. Diese Wälder gehören zu den typischen Lebensgemeinschaften in bach- und flussnahen Bereichen außerhalb der regelmäßig überfluteten Stromauen.

7. Hartholzauenwälder mit natürlicher oder naturnaher Überflutungsdynamik; junge und mittlerer Ausprägung

Hartholzauenwälder sind artenreiche, strukturreiche Laubwälder, die auf höher gelegenen, seltener überfluteten Teilen der Flussauen wachsen. Sie entstehen auf nährstoffreichen, gut durchlüfteten Böden, die regelmäßig – meist im Frühjahr – durch Hochwasser überflutet werden, jedoch über weite Teile des Jahres wieder abtrocknen. Voraussetzung für diesen Biotoptyp ist eine natürliche oder zumindest naturnahe Überflutungsdynamik, wie sie nur in wenig regulierten oder renaturierten Flusslandschaften vorkommt.

B.3.2.2.7 Naturparks

Naturparks im Untersuchungsbereich (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA4“ gekennzeichnet.

1. Naturpark Hessische Rhön
2. Naturpark Hessischer Spessart (PA4)
3. Naturpark Bayerische Rhön
4. Naturpark Spessart

Naturpark Hessischer Spessart

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

B.3.2.2.8 Naturdenkmal

Naturdenkmäler im Untersuchungsbereich (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA4“ gekennzeichnet.

1. Altholzbestand bei Bahnkilometer 9,300
2. Baumgruppe bei Bahnkilometer 10,575 bis 12,600
3. Orchideenvorkommen bei Bahnkilometer 17,200
4. Einzelne Eiche bei Bahnkilometer 17,600
5. Orchideenstandort bei Bahnkilometer 18,000

6. Fünf lombardische Pappeln bei Bahnkilometer 19,700
7. Einzelbaum Naturdenkmal (alte Eiche) bei Bahnkilometer 24,500
8. Steinbruch bei Bahnkilometer 32,300 (PA4)

Steinbruch bei Bahnkilometer 32,300

Der Geologische Aufschluss bei Jossa ist seit 18.12.1986 als Naturdenkmal ausgewiesen. Dieser stellt als Buntsandsteinaufschluss eine besonders typische Gesteinsausbildung der Region dar (geologische Formation: Trias, Unterer Buntsandstein der Gelnhausen-Folge).

B.3.2.2.9 Biotopverbund

Einen Kernraum des Biotopverbundes bildet die „Sinn“ mit ihrem Auenbereich. Er wird vom Vorhaben nicht betroffen. Ferner sind auch der Verbund für Trockenlebensräume (Schwerpunkt Magerrasen und Heide), Verbund für Fließgewässerlebensräume (Schwerpunkt Wanderfische), Verbund für Waldlebensräume (Schwerpunkt Wildkatze) und der Verbund für Auenlebensräume und Grünland mittlerer Standorte vom Vorhaben nicht betroffen.

B.3.2.2.10 Wasserschutzgebiete

Trinkwasserschutzgebiete und Überschwemmungsgebiete im Untersuchungsbereich (die durch den Eingriff möglicherweise betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete sind mit einem dem Zusatz „PA4“ gekennzeichnet.

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

8. Überschwemmungsgebiet Sinn

9. Überschwemmungsgebiet Jossa (PA4)

Überschwemmungsgebiet Jossa (PA4)

Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der „Jossa“ quert die Bahnstrecke nördlich des Ruppertsberg-Tunnels unterhalb des Viadukts über die Jossa. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der „Sinn“ befindet sich östlich außerhalb des Untersuchungsraumes unterhalb der Bahnstrecke im Tal der „Sinn“.

B.3.2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

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

B.3.2.3.1 Auswirkungen auf den Menschen insbesondere menschliche Gesundheit

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

Bestand

- Wohnen und Wohnumfeld:

Siedlungsflächen nehmen gemäß den Ausweisungen der Bauleitplanung mit rund 281 ha knapp 8,8 % der Untersuchungsraumfläche in Anspruch. Über die Hälfte der Siedlungsfläche (53 %) besteht im Untersuchungsraum aus Misch-, Dorf- bzw. Kerngebieten. Den zweitgrößten Anteil an der Gesamtsiedlungsfläche nehmen mit 37 % allgemeine Wohngebiete ein. Reine Wohngebiete kommen im Untersuchungsraum 500 m links und rechts der Trasse nicht vor, schützenswerte Sondergebiete wie Krankenhäuser, Alten- und Pflegeheime nehmen nur einen sehr geringen Anteil von unter einem Hektar (< 0,5 %) der Gesamtsiedlungsfläche ein. Den Rest der Gesamtfläche nehmen Gewerbe- und Industriegebiete ein (9,5 %). Dabei besitzt der Landkreis Main-Kinzig-Kreis den größten Anteil am Untersuchungsraum und weist eine Bevölkerungsdichte von 301,8 Einwohnern (EW) je km² auf.

- Gesundheit, Erholung und Freizeit

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

- Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug

Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug nehmen mit insgesamt knapp 1.289 ha etwa 40% der Gesamtfläche des Untersuchungsraumes in Anspruch. Dies ist ein über viermal höherer Flächenanteil als Siedlungsflächen im Untersuchungsraum einnehmen. Zwei Drittel der Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug nehmen landwirtschaftlich genutzte Flächen ein. Den zweitgrößten Flächenanteil nehmen mit 23 % Wälder ein. Weitere Gehölzflächen haben ca. 8 % Anteil an den Grün- und Freiflächen mit Siedlungsbezug. Mit 1 % und weniger Flächenanteil sind Unland, Friedhöfe und Stillgewässer vertreten

Vorbelastung:

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

Weitere Vorbelastungen können im direkten Umfeld von Siedlungsflächen durch Lärm- und Schadstoffemissionen, insbesondere im Bereich gewerblicher und industrieller Nutzungen, auftreten.

Auswirkung auf den PA4

Baubedingte Auswirkungen durch Baustellenverkehr und Baulärm sind nicht auszuschließen. Eine gelegentliche Durchfahrung des Ortes Jossa über die Landesstraße L 2304 für den übergeordneten Baulogistik-Verkehr ist unvermeidbar. Die größten Massentransporte im Umfeld des Erholungsortes Jossa - im Zusammenhang mit den Arbeiten an der VST Jossa und dem Ruppertsberg-Tunnel - finden zu den südöstlich von Obersinn geplanten BE-Flächen statt. Die Baulogistik der VST Jossa und des Ruppertsberg-Tunnels (PA4) ist somit schwerpunktmäßig nach Süden ausgerichtet, sodass eine stärkere Belastung des Erholungsortes Jossa durch LKW-Verkehr auszuschließen ist.

Durch den vorliegenden baulichen Eingriff (geringfügige Gleislageänderung im Bereich des Tunnels) ist keine wesentliche Änderung hinsichtlich betriebsbedingter Immissionen gegeben, Schutzmaßnahmen sind diesbezüglich nicht erforderlich.

- Auswirkung auf das Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit (ohne Maßnahmen) aufgrund der Änderung des Tunnels Ruppertsberg und den Umbau des Bahnhofs Jossa

1. Baubedingte Auswirkungen

- temporäre Beeinträchtigung von Siedlungsbereichen durch Flächeninanspruchnahme

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

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

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

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

- Bestandserfassung des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Bestand:

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

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

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

Vorbelastung:

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

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

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

Weiterhin stellt die intensive landwirtschaftliche Flächennutzung eine Vorbelastung für eine Vielzahl von Artengruppen dar. Die Ackerrand- und Unterwuchsstrukturen

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

Auswirkung auf den PA 4:

Der Bereich des Tunnels und der Verkehrsstation Jossa weist für folgende Arten/-gruppen einen besonderen Lebensraum auf:

- Vögel

Untersuchungsgebiet wurden bei den Erhebungen 2019 bis 2020 insgesamt 35 Vogelarten. Davon weisen 28 Arten einen günstigen Erhaltungszustand in Hessen auf. Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Brutvogelarten mit nicht günstigem bzw. schlechten Erhaltungszustand sind die Dohle, die Hohltaube, der Mittelspecht, der Schwarzspecht, der Trauerschnäpper, die Wacholderdrossel, der Waldlaubsänger.

Der Trauerschnäpper ist dabei der einzige Brutvogel, der sowohl in Deutschland als gefährdet gilt (RL 3) als auch in Hessen auf der Vorwarnstufe gelistet ist. Der Waldlaubsänger wird nur in Hessen als gefährdet (RL 3) eingestuft.

- Haselmaus

Die Haselmaus konnte nordwestlich des Bahnhofs Jossa sowie am nördlichen Tunneleingang am Ruppertsberg nachgewiesen werden. Das Vorkommen von Individuen der Haselmaus wird in allen potenziell geeigneten Lebensräumen wie Laubwaldbereichen, Gebüsch und anderen Sukzessionsbereichen aufgrund dieses Nachweises unterstellt.

- Biber

Im Umwelt des Bauvorhabens ist von der Sinn geprägt. Dort befindet sich auch das FFH Gebiet „Bieberlebensraum Hessischer Spessart“, welches als artspezifisches Habitat charakterisiert wird. Im Bereich des Bahnhofs Jossa sowie östlich des Ruppertsbergs sind an der Sinn Bieber Reviere bekannt.

- Fledermäuse

Im Eingriffsbereich weisen einzelne Bäume mit Höhlen, Spalten oder abgeplatzter Rinde eine potenzielle Quartierfunktion für Höhlen und Spalten bewohnende Fledermausarten auf.

Die Untersuchung des Nord-Portals des Ruppertsberg-Tunnels ergab zwar aufgrund des intakten Backsteinsgewölbes innerhalb des Tunnels keine Quartiereignung jedoch befindet sich Oberhalb des Mauerwerks Naturfelsen, die potenziell als Spaltenquartier im Winter dienen können. Im Rahmen der Fledermausuntersuchungen wurden 14 Fledermausraten nachgewiesen. Darunter die Große und Kleine Bartfledermaus, das Braune und Graue Langohr, die Breitflügelfledermaus, die Fransenfledermaus, der Große und Kleine Abendsegler und das Große Mausohr, die Mopsfledermaus, die Nordfledermaus, die Zweifarbfledermaus, die Zwergfledermaus sowie die Wasserfledermaus.

- Reptilien

Im Rahmen der projektbezogenen durchgeführten Reptilienuntersuchungen 2019-2021 konnte nur die Schlingnatter nachgewiesen.

Ein Nachweis der streng geschützten Zauneidechse konnte im Baubereich nicht nachgewiesen werden. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass auch, wenn die Zauneidechse nicht direkt nachgewiesen werden konnte, diese im gesamten Bereich Bahnstrecke in vorkommen können. Somit kann eine Besiedlung entlang der sonnenexponierten Bahnböschungen nicht ausgeschlossen werden.

- Insekten

Am Bahnhof Jossa konnte keine streng geschützte Heuschreckenart nachgewiesen. Jedoch wurden ein Exemplar der Blauflügligen Ödlandschrecke erfasst. Diese Art ist deutschlandweit auf der Vorwarnliste und gilt in Hessen als gefährdet.

- Pflanzen

Im Rahmen der flächendeckenden Biotopkartierung sowie der hierbei erfolgten floristischen Bestandserfassung gelangen keine Nachweise streng geschützter Pflanzenarten innerhalb des Untersuchungsraums.

- Auswirkung auf das Schutz Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt aufgrund der Änderung des Tunnels Ruppertsberg und den Umbau des Bahnhofs Jossa

1. Baubedingte Auswirkungen

- Temporärer Verlust/ bauzeitliche Beeinträchtigung von Vegetationsflächen durch Flächeninanspruchnahme darunter
 - i. Montanen Tannen-, Fichten-, Buchenwäldern (mittlere Ausprägung, 1420 m²)
 - ii. Laub(misch)holzforste einheimischer Baumarten (mittlere Ausprägung, 270 m²)
 - iii. Buchen(misch)wäldern (alter Ausprägung, 250 m² und junger Ausprägung 60 m²)
 - iv. Laub(misch)holzforste einheimischer Baumarten (junger Ausprägung, 250 m²)
 - v. Buchenwald frischer, basenarmer Standorte (mittlerer Ausprägung, 210 m²)
 - vi. Vorwald (70 m²)
 - vii. Kahlschlagflächen und Lichtungen (2.450 m²)
 - viii. Sonstiges Gebüsch frischer Standorte (3.740 m²)
 - ix. Trocken-warme Ruderalstandorten (6.630 m²)

x. jungen Gehölzanpflanzungen und Hecken aus überwiegend nicht autochthonen Arten (210 m²)

- Temporärer Verlust bzw. bauzeitliche Beeinträchtigung von faunistischen Lebensräumen durch Flächeninanspruchnahme
- Störungen durch allgemeinen Baubetrieb (Lärm, optische Reize, Erschütterungen)
- Mögliche Gefährdung von besonders oder streng geschützte Arten gemäß § 44 BNatSchG durch vorübergehend genutzte Flächen

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Temporärer Verlust/ bauzeitliche Beeinträchtigung von Vegetationsflächen durch Flächeninanspruchnahme darunter
 - i. Montanen Tannen-, Fichten-, Buchenwäldern (mittlere Ausprägung, 260 m²)
 - ii. Buchen(misch)wäldern (mittlerer Ausprägung, 60 m², alter Ausprägung 170 m²)
 - iii. Laub(misch)holzforste einheimischer Baumarten (junger Ausprägung, 20 m²)
 - iv. junge Gehölzanpflanzungen und Hecken aus überwiegend nicht autochthonen Arten (40 m²)
 - v. Kahlschlagflächen und Lichtungen (230 m²)
 - vi. sonstige Gebüsche frischer bzw. trocken-warmer Strandorte (70 m²)
 - vii. Trocken-warme Ruderalstandorten (2550 m²)
 - viii. ein naturfernes Gewässer auf 40 m²
- Temporärer Verlust bzw. bauzeitliche Beeinträchtigung von faunistischen Lebensräumen durch Flächeninanspruchnahme

- Mögliche Gefährdung von besonders oder streng geschützte Arten gemäß § 44 BNatSchG durch dauerhaft genutzte Flächen

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

- Bestandserfassung des Schutzgutes Fläche und Boden

Bestand:

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

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

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

- Pseudogley-Braunerden (ca 20%)

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

Vorbelastung:

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

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

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

Auswirkung auf den PA4:

Südlich der VST Jossa kommt es zwischen Bahn-km 33,900 bis 34,400 der Strecke 3825 am Durchlassbauwerk, den Portalen des Ruppertsberg-Tunnels sowie über der Tunnelröhre zu einer baubedingten und anlagenbedingten Inanspruchnahme von insgesamt knapp 1 ha. im Bereich hochwertiger Böden. Dabei entfällt ein großer Teil auf den Forstweg über dem Tunnel, der für eine temporäre Verlegung von TK-Kabeln genutzt wird. Der hier anstehende Boden ist durch die Vorbelastung bereits abgewertet, ein Eingriff in die gehölzbestandenen Waldflächen mit Bodenschutzfunktion ist hier nicht geplant. Ebenfalls kommt es am südlichen Ende der VST Jossa zu einer geringfügigen anlagebedingten Flächeninanspruchnahme im Bereich hochwertiger Böden im Zusammenhang mit der bahnlinks geplanten Entwässerung am Durchlass. Der hohe Wert des Bodens ergibt sich hier aufgrund der Betroffenheit von Waldflächen mit Bodenschutzfunktion (aus der

Waldfunktionenkartierung Hessen-Forst). Mit Blick auf die Biotopkartierung liegt diese Inanspruchnahme jedoch im Bereich einer Ruderalflur und eines kleinflächigen Versickerungsbeckens, das vergrößert werden soll. Die grobmaßstäbige Abgrenzung der Waldfläche mit Bodenfunktion ist hier nichtzutreffend. Aus diesem Grund und wegen der sehr geringflächigen Inanspruchnahme ist dieser Konflikt vernachlässigbar.

Am Südportal des Ruppertsberg-Tunnels kommt es auf Höhe Bahn-km 34,400 der Strecke 3825 zu einer geringfügigen anlagebedingten Flächeninanspruchnahme im Bereich hochwertiger Böden im Zusammenhang mit der bahnlinks geplanten Entwässerung. Der hohe Wert ergibt sich hier aufgrund des Vorkommens von Waldflächen mit Bodenschutzfunktionen. Wegen der geringflächigen Inanspruchnahme ist dieser Konflikt vernachlässigbar.

- Auswirkung auf das Schutz Boden und Fläche aufgrund der Änderung des Tunnels Ruppertsberg und den Umbau des Bahnhofs Jossa

1. Baubedingte Auswirkungen

- Baubedingte Auswirkungen auf Böden durch Verdichtung und temporäre Versiegelung
- Baubedingte Auswirkungen auf Böden durch Schadstoffeintrag bzw. möglicher Mobilisierung von Altlasten
 - i. Tropfverlusten bei Tankvorgängen auf unbefestigten Flächen oder auf mittels Baggermatten befestigten Flächen bei feuchter Witterung
 - ii. Leckagen an den eingesetzten Gerätschaften, z.B. Stromaggregate
 - iii. Tropfverluste abgeklemmter Hydraulikschläuche
 - iv. Stoffliche Einträge durch eine nicht hinreichende Bauwasserhaltung
- Erhöhtes Risiko der Bodenerosion durch den Verlust von schützender Bodenvegetation
- Gefahr der Etablierung potenziell invasiver Pflanzenarten

- Austrocknung des freigelegten, dunklen Oberbodens im Sommer

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Anlagebedingte Auswirkungen auf Böden durch Versiegelung /Teilveriegelung und Überprägung von ca. 26.420 m²
- Dauerhafte Flächeninanspruchnahme von 710 m²

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Keine Auswirkung

B.3.2.3.4 Auswirkungen auf das Wasser

- Bestandserfassung des Schutzgutes Wasser

Bestand:

- Grundwasser

Der Grundwasserflurabstand ist an der Grundwassermessstelle Elm - die in ca. 630 m Entfernung südlich des Bahn-km 6,500 der Strecke 3826 liegt - insgesamt als normal aber im Trend fallend eingestuft. Der zuletzt gemessene Grundwasserflurabstand betrug 8,79 m unter Geländeoberkante (Stand 18.07.2022). Alle weiteren Grundwassermessstellen liegen weiter entfernt vom Untersuchungsraum. Die Messstelle Magdlos (487050) nordwest-lich des Untersuchungsraumes weist einen sehr niedrigen Grundwasserstand und eine fallende Tendenz auf; der zuletzt gemessene Flurabstand (stand 18.07.2022) lag bei 23,58 m unter Geländeoberkante. Die Grundwassermessstelle Spessart (487053) liegt im Südwesten des Untersuchungsraumes und weist einen insgesamt normalen Grundwasserstand mit fallender Tendenz auf; der zuletzt gemessene Flurabstand (Stand 18.07.2022) lag jedoch bei 61,81 m unter Geländeoberkante.

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

- Oberflächengewässer

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

Vorbelastung:

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

Auswirkung auf den PA 4:

Es kann es zu einer baubedingten Auswirkung durch Schadstoffeinträge über Stäube und Abwässer kommen. Erhebliche Konflikte mit Oberflächengewässern sind jedoch in der Regel durch Einhaltung der guten Fachlichen Praxis vermeidbar. Dazu zählen die in Kapitel 5.2 genannten Maßnahmen (Vermeidung von Schadstoffeinträgen, die Reduzierung der Verwendung wassergefährdender Stoffe, fachgerechte Lagerung von Schmier- und Kraftstoffen, fachgerechte Betankung und Reinigung von Baumaschinen und -fahrzeugen, Reinigung und gebündelte Abführung der Baustellenabwässer). Im Bereich der Baustellen im Bereich von Fließgewässern sind zudem als weitere Absicherung Staub- und Spritzschutzzäune für die Bauzeit herzurichten. Durch das Vorhaben wird ebenso mit keiner wesentlichen Änderung der

Entwässerungssituation und damit auch keiner negativen Veränderung aufgrund der Emission von Schwermetallen, Mineralölen oder Herbiziden in Grundwasser und Oberflächengewässer gerechnet. Es ergeben sich keine wesentlichen anlage- und betriebsbedingten Änderungen, die in relevantem Umfang vom derzeitigen Zustand abweichen.

- Auswirkung auf das Schutz Wasser aufgrund der Änderung des Tunnels Ruppertsberg und den Umbau des Bahnhofs Jossa

1. Baubedingte Auswirkungen

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

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

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

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

- Bestandserfassung des Schutzgutes Luft und Klima

Bestand:

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

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

Auswirkung auf den PA 4:

Die anlagebedingte Inanspruchnahme ist sehr geringfügig und konzentriert sich zudem ausschließlich auf den Nahbereich der vorhandenen Strecken, für die auszuschließen ist, dass es zu einem nachhaltigen Eingriff in klimatisch bzw. lufthygienisch relevante Strukturen kommt bzw. der Umfang der Eingriffe ein klimatisch bzw. lufthygienisch relevantes Ausmaß besitzt. Bauzeitlich genutzte Flächen werden zudem samt ihrer klimatischen Funktion nach Bauende wiederhergestellt. Bei der Auswahl von BE-Flächen gilt der Grundsatz, dass vegetationslose/ -arme, versiegelte und verdichtete Flächen bevorzugt zu nutzen sind. Sofern im direkten Umfeld der Strecke nur vegetationsbestandene Flächen vorhanden sind, wurden nach Möglichkeit zuerst die Potenziale von weniger klimarelevanten, intensiv genutzten Standorten genutzt, ehe höherwertige Vegetationsbestände in Betracht gezogen wurden.

Im engeren Vorhabenbereich an den Strecken selbst sind allenfalls mikroklimatische Auswirkungen zu erwarten, da es ggf. zu einem dauerhaften Entfall von Gehölzaufwuchs innerhalb der sogenannten Rückschnittzone kommen kann, sofern die regelmäßigen Pflegearbeiten in den vergangenen Jahren abschnittsweise geringer ausgefallen sind. Da der Gleisbereich grundsätzlich schon im Bestand als vorbelasteter, mikroklimatisch aufgeheizter Bereich zu bewerten ist, kann daraus kein erheblicher Eingriff abgeleitet werden. Da die klimarelevanten Eingriffe des Vorhabens auf ein notwendiges Minimum beschränkt wurden, können keine erheblichen Konflikte mit den Schutzgütern „Luft und Klima“ identifiziert werden.

- Auswirkung auf das Schutz Luft und Klima aufgrund der Änderung des Tunnels Ruppertsberg und den Umbau des Bahnhofs Jossa

1. Baubedingte Auswirkungen

- Verunreinigung der Luft durch Schadstoffausstoß

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

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

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.6 Auswirkungen auf Landschaft

- Bestandserfassung des Schutzgutes Landschaft

Bestand:

Südlich Flieden ragt kleinflächig bis ca. Bahn-km 4,500 der Strecke 3825 die Landschaft „Fuldaer Senke“ in den Untersuchungsraum hinein. Sie wird als Landschaftstyp „Andere offene Kulturlandschaft“ definiert, der eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung zukommt. Die Landschaft ist gekennzeichnet durch einen sehr hohen Anteil an Acker- und Siedlungsfläche, während weniger als ein Zehntel der Gesamtfläche auf Wald entfällt (BFN 2023b).

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

Zwischen Bahn-km 7,650 und 12.400 der Strecke 3825 bzw. bahnrechts der Strecke 3826 und erneut zwischen Bahn-km 15,650 und 25,300 liegt zudem die Landschaft „Schlüchterner Becken“ im Untersuchungsraum (nordöstlich Elm vorwiegend bahnrechts). Diese Landschaft und ebenfalls als Landschaftstyp „Gehölz- bzw. walddreiche grünland-geprägte Kulturlandschaft“ definiert, erreicht jedoch eine Bewertung als Schutzwürdige Landschaft mit Defiziten. Das teils bewaldete Berg- und Hügelland weist in seinen Tälern überwiegend Grünland- und Ackernutzung auf.

Der naturschutzfachliche Wert ergibt sich aufgrund der großen Zahl an Schutzausweisungen bzw. aufgrund der gut ausgeprägten Biotopverbundstrukturen.

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

Insgesamt liegt im Untersuchungsraum keine „Besonders schutzwürdige Landschaft“.

Auswirkung auf den PA 4:

Da keine erhebliche Veränderung der Gradienten bzw. der Lage der Gleise oder Bauwerke der Strecken 3825 geplant sind, sondern eine Erneuerung bzw. eine Instandhaltung von Gleisabschnitten und Bestandsbauwerken an Ort und Stelle, ist keine erheblichen Beeinträchtigungen beschriebenen Landschaftstypen und bedeutsamen Landschaften zu erwarten. Generell erfolgt anlagebedingt kein nachhaltiger Eingriff in das Landschaftsbild und -erleben. Baubedingt beschränken sich die Eingriffe überwiegend auf den Gleisnahbereich, nur bezüglich einiger weniger übergeordneter BE-Flächen wird auch in das weitere Umfeld der Strecken 3825 und 3826 (bis maximal 500 m) eingegriffen. Über die Bauzeit kann es daher vereinzelt zu Beeinträchtigungen durch eine temporäre Veränderung von Sichtbeziehungen kommen, die sich jedoch auf einen vergleichsweise kleinen Abschnitt der definierten bedeutsamen Landschaften beschränken und die zudem direkt nach Bauabschluss unwirksam werden. Die baubedingten Konflikte liegen damit unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

- Auswirkung auf das Schutz Landschaft aufgrund der Änderung des Tunnels Ruppertsberg und den Umbau des Bahnhofs Jossa

1. Baubedingte Auswirkungen

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

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Mögliche geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Änderung des Bauwerkes

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

- Bestandserfassung des Schutzgutes Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Bestand:

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

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

Im An der Strecke 3825 liegen elf Bodendenkmäler im Untersuchungsgebiet

- Burg Brandenstein bahnrechts, Bahn-km 13,000
- Brandensteiner Mühle bahnrechts, Bahn-km 13,600
- Innerhalb der Waldfläche bahnlinks, Bahn-km 14,500

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

Auswirkung auf den PA 4:

Der Ruppertsberg-Tunnel auf der Strecke 3825 weist - wie der Ebertsberg- und der Brandenstein-Tunnel - ein gesamthafes Schadensbild auf. Der als „nicht ausreichend“ bewertete bauliche Zustand und die dringende Anpassung an europäisches bzw. nationales Recht in Bezug auf sicherheitsrelevante Inhalte (Brand- und Katastrophenschutz) rechtfertigt die geplante Erneuerung des Bauwerks inklusive Aufweitung des Tunnels auf 4 m (auch im Bereich der Portale) trotz Betroffenheit des Denkmalschutzes.

- Auswirkung auf das Schutz Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter aufgrund der Änderung des Tunnels Ruppertsberg und den Umbau des Bahnhofs Jossa

1. Baubedingte Auswirkungen

- Risiko temporärer Beeinträchtigung von unbekannten Bodendenkmälern oder sonstigen Kultur- und Sachgütern durch Überbauung

2. Anlagenbedingte Auswirkungen

- Keine Auswirkungen

3. Betriebsbedingte Auswirkungen

- Keine Auswirkungen

B.3.2.3.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

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

B.3.2.4 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

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

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

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten ([Nennung des UVP-Berichts]) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.2.4.1 Schutzgut Menschen insbesondere menschliche Gesundheit

Maßnahmen im Bereich der Baumaßnahmen

1. Betriebslärm: Aktive und passive Maßnahmen
 - a. Keine Maßnahmen erforderlich
2. Baulärm
 - a. Vermeidung von Baumaßnahmen im Nachtzeitraum
 - b. Die Grenzwerte der Baumaschinen-Lärmverordnung (BImSchV) sind einzuhalten
 - c. Verwendung geräuscharmer Baumaschinen sowie Bauverfahren
 - d. Vermeidung von Leerfahrten und Abschaltung von Motoren zwischen einzelnen Arbeitsvorgängen
3. Erschütterung
 - a. Verwendung erschütterungsarmer Baumaschinen und Bauverfahren
 - b. Durchführung von gebäudetechnischer Beweissicherung vor bzw. nach Ende der Baumaßnahme für alle betroffenen Gebäude
4. Staubemissionen
 - a. Planung der Lage und Beschaffenheit von Zuwegungen und BE-Flächen zur Reduktion von Emissionen und Betroffenheiten
 - b. Definition vertraglicher Vorgaben und Leistungen für Baufirmen und Lieferanten zur Reduktion von Emissionen
 - c. Bereitstellung einer speziellen umweltfachlichen Bauüberwachung
 - d. Einrichtung einer Kontaktstelle (Notfalltelefon) in der Bauphase für Anliegen von Betroffenen
5. Allgemeine Maßnahmen
 - a. Vor Beginn der Baumaßnahme werden die betroffenen Anwohner über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, deren Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend informiert.

- b. Vor Beginn der Baumaßnahme werden die betroffenen Anwohner über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, deren Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen umfassend informiert.
- c. Für die Zeit der Bautätigkeiten wird eine Ansprechstelle benannt, örtlich bekannt gegeben und deren Erreichbarkeit sichergestellt, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben.
- d. Baustellen werden so geplant, dass das Vermeidungs- und Minimierungsgebot eingehalten werden
- e. Umfangreiche Instruktionen der Arbeiter und insbesondere der Maschinenführer auf der Baustelle

Bewertung

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

1. Verkehrslärm

Betriebsbedingte Projektwirkungen sind nicht zu erwarten, da weder die Streckengeschwindigkeit (max. 100 km/h) noch die grundsätzliche Art des Antriebs der Züge (Traktion elektrisch) geändert werden sollen noch eine wesentliche Änderung der Lage der Gleise (Verschiebung um > 0,5 m) geplant ist.

2. Baulärm

Die Ergebnisse zeigen, dass sich bei einzelnen Bauphasen im Tageszeitraum geringfügige Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV-Baulärm ergeben. Diese Überschreitungen beschränken sich vorwiegend auf den Einsatz von Baumaschinen im Bereich der angrenzenden BE-Fläche. Da auf der BE-Fläche nur zeitweise Maschineneinsatz stattfindet, sind die Überschreitungen nur sporadisch zu erwarten. In der Nachtzeit sind nur im Bereich des Tunnels vorgesehen eine Betroffenheit kann jedoch ausgeschlossen werden.

Weitere Betroffenheiten sind nicht gegeben.

3. Erschütterung

Im 50 Meter Nahbereich des Eingriffes liegen folgende Gebäude „Am Bahnhof 1“ sowie „Würzburgerstraße 9 und 11 dort kann es durch die Baumaßnahmen zu einer Betroffenheit kommen. Zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Abwehr von Schadensersatzansprüchen werden vorsorglich an diesen Gebäuden eine gebäudetechnische Beweissicherung durchgeführt

Weitere Betroffenheiten sind nicht gegeben.

Fazit

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

B.3.2.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Maßnahmen im Bereich des Vorhabens

1. Allgemein

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

2. Vögel

- a. Einhaltung der gesetzlich festgesetzten Rodungszeiten
- b. Abstimmung der Baufeldräumung auf die Brutzeit der nachgewiesenen Vogelarten ins besondere Schwarzspecht und Waldlaubsänger
- c. Kontrolle von Bäumen und Brücken auf potenzielle Quartierfunktion für Vögel
- d. Aufstellen eines Bauzauns mit Schattiermatten für den Schwarzspecht

3. Haselmaus

- a. Abstimmung der Baufeldräumung auf die Aktivitätszeiten der Haselmäuse
- b. Vergrämung der Haselmaus
- c. Abfangen und Umsiedlung der Haselmaus
- d. Optimierung vorhandener Lebensräume für die Haselmaus

4. Fledermäuse

- a. Abstimmung der Baufelddräumung auf die Aktivitätszeiten der Fledermäuse
- b. Kontrolle zu rodender Gehölze mit Baumhöhlen auf Vorhandensein von Fledermausquartieren
- c. Pessimierung potenzieller Quartierstrukturen für Fledermäuse
- d. Ausbringung von Ersatzkästen für potenzielle Baumquartiere von Fledermäusen
- e. Ausbringung von Ersatzkästen für potenzielle Winterquartiere von Fledermäusen

5. Reptilien

- a. Reptilienschutzzaun für die Schlingnatter
- b. Reptilienschutzzaun für die Zauneidechse
- c. Vergrämung sowie Abfang und Umsiedlung der Schlingnatter
- d. Vergrämung sowie Abfang und Umsiedlung der Zauneidechse
- e. Optimierung vorhandener Lebensräume sowie Schaffung von Ersatzlebensräumen für die Zauneidechse
- f. Optimierung vorhandener Lebensräume für die Schlingnatter

6. Insekten

- a. Vergrämungsmahd für den Falter: Spanische Flagge

7. Kompensation

- a. Rückbau und Wiederherstellung baubedingter betroffener Flächen (zielbiotop Gebüsche, Gehölze und Waldbiotope)
- b. Ansaat von Landschaftsrassen
- c. Neuanpflanzung von Gehölzen
- d. Entsiegelung
- e. Nutzungsverzicht von mesophilen Buchenwald

Bewertung

Bewertung PA 4

Das Ziel der funktionsspezifischen Kompensation des Schutzgutes Biotope ist es, die Vielfalt von Lebensgemeinschaften und Lebensräumen zu erhalten. Als

Ausgleichsmaßnahmen gelten hierbei die Wiederherstellung, Neuschaffung oder Optimierung der gleichen Biotoptypen (gleichartige Bedeutung). Eine Ersatzmaßnahme zielt hingegen auf die Wiederherstellung, Neuschaffung oder Optimierung von ähnlichen Biotoptypen mit einer insgesamt gleichwertigen Bedeutung für die biologische Vielfalt.

Das Vorhaben löst außerdem artenschutzrelevante, negative Auswirkungen auf die im Untersuchungsraum lebende Fauna (Vögel und Insekten) aus. Auch kann ein Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG durch das geplante Vorhaben unter Berücksichtigung von den geplanten Vermeidungsmaßnahmen für alle relevanten Artgruppen/ Arten ausgeschlossen werden.

Bewertung der Gesamtstrecke

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

der Dämmerung und bei Nacht und dem Verzicht auf Baumaßnahmen während der Zeit der Jungenaufzucht vermieden. Eine Tötung oder Verletzung von Individuen der Schlingnatter und der Zauneidechse wird durch frühzeitige Vermeidungsmaßnahmen (CEF-Maßnahme) und bauzeitliche Schutzmaßnahmen verhindert. Die Reptilien werden frühzeitig aus den Eingriffsbereichen in angrenzende, vorher optimierte Lebensräume vergrämt oder abgefangen und umgesiedelt. Zum Schutz werden zudem Schutzzäune errichtet, um ein erneutes Einwandern der Individuen in den Eingriffsbereich zu vermeiden. Die im zeitlichen Vorlauf optimierten Flächen sorgen dafür, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt werden. Zum Abschluss der Baumaßnahme sollen die ursprünglichen Lebensräume, die innerhalb der Rodungsgrenze, aber außerhalb der durch die Baumaßnahme versiegelten Flächen liegen, wiederhergestellt werden (keine CEF-Maßnahmen), sodass diese wieder eine hohe Eignung als Lebensraum für Reptilien entwickeln und wieder von dieser Artengruppe besiedelt werden können. Die Maßnahmen werden durch ein Monitoring mit einem Risikomanagement überwacht.

Eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt kann daher nach Ausgleich ausgeschlossen werden

B.3.2.4.3 Schutzgut Fläche und Boden

Maßnahmen im Bereich des Vorhabens

1. Allgemein

- a. Flächensparende Bauweise, insbesondere der Baustelleneinrichtungen
- b. Verzicht auf unnötige Verdichtungen des Bodens
- c. Sicherung des Umfeldes von Baustelleneinrichtungsflächen vor unnötigem Befahren durch stabile Bauzäune
- d. Anlage aller Material- und Lagerungsplätze außerhalb von Bereichen hoher Empfindlichkeit
- e. Verringerung der Gefahr von Bodenverdichtungen durch Einhaltung der Vorgaben der DIN 18300, der DIN 18915 und der ZTV La-STB 99

- f. Beachtung der DIN 19731 i.V.m. der BBodSchV
- g. Sachgerechter Umgang und Entsorgung von ggf. vorgefundenen belasteten Böden (wenn vorhanden)
- h. Erstellung eines Bodenkzeptes gemäß DIN 19639
- i. Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf und in Böden im Rahmen des Bauvorhabens (einschließlich Bodenaushub) sind die Anforderungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen, Technische Regeln- bzw. der Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten
- j. Angepasstes Bauzeitenmanagement mit der Erfassung vergangener, aktueller und künftiger Niederschlagsereignisse und entsprechender Trockenphasen
- k. Umweltfachliche Bauüberwachung mit Schwerpunkt Boden/Abfall

2. Kompensierung

- a. Rückbau und Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen
- b. Wiederherstellung weitgehend natürlicher Bodenverhältnisse und -funktionen, durch Bodenlockerung verdichteter Flächen (Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen) und Ansaat mit einer standorttypischen Rasenmischung

Bewertung

Bewertung PA 4

Durch die Errichtung sonstiger Verkehrsanlagen mit Bahnsteigen und Stützmauern werden Böden anlagebedingt überprägt und teilweise dauerhaft neuversiegelt. Ein Großteil des genutzten Bodens ist jedoch anthropogen verändert mit stark eingeschränkten natürlichen Bodenfunktionen. Nur 710 m² der Flächenneuversiegelung wird auf bislang unversiegelten Bodenflächen mit geringer Bedeutung ausgeführt. Hinzu kommt es baubedingten zu einer Flächeninanspruchnahme von 26.420 m² mit dazugehöriger Oberbodenabtrag.

Bewertung der Gesamtstrecke

Das Schutzgut Fläche zielt auf den Schutz des Freiraumes vor unkontrollierten Formen der Flächeninanspruchnahme und Freiraumzerschneidung zu schützen. Da es sich im vorliegenden Fall um ein Erneuerung mit Anpassungen eines bestehenden Schienenverkehrsweges handelt, werden bestehende Freiraumfunktionen nicht wesentlich beeinträchtigt und keine bislang unzerschnittenen Räume neu in Anspruch genommen.

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

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

B.3.2.4.4 Schutzgut Wasser

Maßnahmen im Bereich des Vorhabens

1. Allgemein

- a. Die Maßnahmen zum Schutz des Bodens dienen auch der Sicherung der Versickerungsfähigkeit des Bodens und damit der Grundwasserneubildungsrate
- b. Die Vermeidung von Bodenversiegelungen, Bodenverunreinigungen und Bodenverdichtungen dienen ebenfalls der Sicherung der Grundwasserqualität
- c. Vermeidung von Schadstoffeinträgen (Öl, Treibstoffe etc.) in das Grundwasser: Keine Verwendung wassergefährdender Stoffe. Schmier- und Kraftstoffe sind nur auf befestigten und gegenüber dem Oberboden abgedichteten Flächen in dafür zulässigen Behältnissen zu lagern. Das Betanken hat nur auf versiegelten Flächen zu erfolgen. Die Reinigung von Baumaschinen auf unbefestigten Flächen ist unzulässig
- d. Schutz des Grund- und Oberflächenwassers während der Bauzeit

- e. Zur Vermeidung von baubedingten Auswirkungen durch stoffliche Gewässerbelastungen sind die gelagerten Materialien auf den Baustelleneinrichtungsflächen gegen Niederschlagswasser und Wind zu sichern. Es ist eine Vorhaltung von Folien für die Lagerung und das Abplanen von wassergefährdenden Stoffen vorzusehen, ebenso wie die Vorhaltung von Big Bags für gefährliche Stoffe und von geeigneten Containern.
- f. Beachtung von bauzeitlichen Schutzmaßnahmen nach RiStWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten, FSGV 2016)
- g. Bau von Wasseraufbereitungsanlagen bestehend aus Die Anlagen zur Wasserreinigung bestehen jeweils aus Absetzbecken, Neutralisationsanlage mit kontinuierlicher pH-Wert-Messung, Leichtstoffabscheider und Sandfang einschließlich der erforderlichen Verbindungsleitungen und Pumpanlagen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden sämtliche Entwässerungsanlagen (Absetzbecken, Abscheider, Neutralisationsanlage usw.) des Wasserrückhaltebeckens am Nordportal zurückgebaut

Bewertung

Bewertung PA 4:

Nach den Angaben des Wasserrechtlichen Fachbeitrages ist eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Gewässerzustandes durch baubedingte Beeinträchtigungen bei fachgerechter Durchführung der Baumaßnahmen und unter Kontrolle einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nicht zu erwarten. Vorhabenbedingt werden durch eine zusätzliche Einleitstelle in die „Sinn“ bei km 34,3+90 nur geringe Wassermassen in die Sinn eingeleitet. Einzugsgebietsflächen und Bergwassermengen entsprechen der Bestandssituation, so dass die hydraulische Gewässerbelastung der „Sinn“ sich nicht wesentlich ändert.

Das Fließverhalten der „Jossa“ und „Sinn“ bleiben durch die Baumaßnahmen insgesamt unverändert. Sonstige anlagebedingte Beeinträchtigungen, welche dem Verschlechterungsverbot nach der Oberflächengewässerverordnung (OGEwV) widersprechen, sind nicht zu erwarten

Bewertung Gesamtstrecke:

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

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

B.3.2.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Maßnahmen im Bereich des Vorhabens

- a. Baumaschinen, -geräten und -fahrzeugen, die den einschlägigen technischen Vorschriften und Verordnungen entsprechen (TA Lärm)
- Bewertung

Bewertung

Bewertung PA 4:

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

Bewertung Gesamtstrecke:

Spezifische Kompensationsmaßnahmen für den Schutzgutkomplex Klima und Luft werden nicht erforderlich bzw. werden durch Kompensationsmaßnahmen für

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

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

B.3.2.4.6 Schutzgut Landschaft

Maßnahmen im Bereich des Vorhabens

- a. Minimierung der bauzeitlichen Beanspruchung von Gehölzstrukturen
- b. Rekultivierung und Wiedereingrünung baubedingt genutzter Flächen

Bewertung

Bewertung PA 4:

Das Schutzgut Landschaftsbild erfährt keine erhebliche Beeinträchtigung.

Bewertung Gesamtstrecke:

Das Landschaftsbild und Landschaftserleben ist im Untersuchungsraum durch eine hohe Dichte an wertgebenden Schutzgebieten und landschaftsprägenden Waldgebieten gekennzeichnet. Diese hochwertigen Bereiche ballen sich vor allem nordöstlich Elm bis Sterbfritz sowie im Süden des Untersuchungsraumes (im Randbereich des Spessart). Die Bestandsstrecken 3825 und 3826 erzeugen dabei eine Vorbelastung durch Zerschneidung von Landschaftsstrukturen. Der Betrieb auf den Bestandsstrecken kann eine Beeinträchtigung des Landschaftserlebens darstellen. Visuelle Beeinträchtigungen werden zudem u. a. durch Freileitungen, Verkehrsstrassen (Straße und Schiene) und störende

Bauwerke hervorgerufen. Auch die an den Ortsrändern angesiedelten Gewerbegebiete stellen eine Vorbelastung dar. Weitere Vorbelastungen ergeben sich aus den Geräuschimmissionen der Verkehrsanlagen und durch Luftschadstoffe.

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

B.3.2.4.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Maßnahmen im Bereich des Vorhabens

Im Rahmen der Planung sind keine Maßnahmen notwendig.

Bewertung

Bewertung PA 4:

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

Bewertung Gesamtstrecke:

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

B.3.2.5 Zusammenfassung

Das Vorhaben ist mit dauerhaften und temporären Flächeninanspruchnahmen verbunden, welche den Verlust von Fläche, Böden und Biotopen zur Folge haben und sich auch auf andere Schutzgüter teilweise negativ auswirken. Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen verbleiben Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter, für die eine naturschutzrechtliche Kompensation erbracht werden muss, welche im Landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt und festgelegt werden. Mit Umsetzung dieser Maßnahmen werden die verbleibenden Auswirkungen kompensiert.

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

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Gegenstand des Planungsabschnitts 4 ist die Erneuerung des Tunnels Ruppertsberg einschließlich der Änderung der angrenzenden Stützwände sowie der Umbau des Bahnhofs Jossa mit dem Rückbau von Gleis 6 und Weiche 13 mit Lückenschluss im Gleis 5.

Die Maßnahmen sind Bestandteil des Gesamtprojekts zur Erneuerung der Strecke 3825/3826 Flieden –Gemünden. Die Strecke 3825 ist Bestandteil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Im Güterverkehr der Nord-Süd-Relation Hamburg/Bremen München und als Umleitungsstrecke bei Störfällen auf der Schnellfahrstrecke 1733 zwischen Fulda und Würzburg kommt der Strecke 3825 eine große Bedeutung zu.

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

B.4.2 Variantenentscheidung

Für den Tunnel Ruppertsberg wurde eine Untersuchung folgender Varianten durchgeführt:

- Neubau in Parallellage
- Erneuerung an Ort und Stelle unter Totalsperrung der Strecke
- Erneuerung an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der Tunnel-in-Tunnel-Methode (TiT)

Aufgrund der örtlichen Verhältnisse, insbesondere dem Anschluss an den Bestandsbahnhof Jossa im Norden und der Sinntalbrücke im Süden, wurden sowohl die Variante „Neubau in Parallellage“, als auch die Erneuerung unter

Berücksichtigung der TiT-Methode als technisch aufwändiger und somit unwirtschaftlicher verworfen.

Für die Erneuerung des Durchlasses und der Stützwand wurden Varianten untersucht.

Die Erneuerung der Bahnsteige mit Auflösung der Reisendensicherung durch den Neubau einer Personenunterführung stellt unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse die geeignetste Lösung dar.

B.4.3 Wasserhaushalt

B.4.3.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Vorgesehene Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen liegen im Bereich des Überschwemmungsgebiets der Sinn. Nach Grundsatz 1.3.2 LEP sollen die räumlichen Auswirkungen von klimabedingten Naturgefahren - worunter auch Überschwemmungen fallen – berücksichtigt werden. Nach Ziel BII 1.3 RP2 und Ziel B 1 3.1.3 RP 2 sollen Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion erhalten und von Bebauung freigehalten werden sowie nach Möglichkeit die Uferbereiche in einem naturnahen Zustand erhalten oder entsprechend regeneriert werden. Die Risiken durch Hochwasser sollen nach Grundsatz 7.2.5 LEP soweit als möglich verringert werden. Hierzu sollen die natürliche Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft erhalten und verbessert sowie Rückhalteräume an Gewässern von mit dem Hochwasserschutz nicht zu vereinbarenden Nutzungen freigehalten werden.

Die Vorhabenträgerin wird daher die Baustelleneinrichtung außerhalb des Überschwemmungsgebietes errichten. Der grundsätzlichen Forderung, dass die Arbeiten nicht in der hochwassergefährdenden Zeit und möglichst zügig durchgeführt werden sollen wird die Vorhabenträgerin entsprechen.

B.4.4 Natur- und Artenschutz

Den Belangen der Landschaftspflege sowie des Natur- und Artenschutzes wird entsprochen. Die naturschutzrechtliche Zulassung wird im Benehmen mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde erteilt. Nach Ansicht des EisenbahnBundesamt bilden die eingereichten Unterlagen die aktuelle naturschutzrechtliche Situation im Eingriffsbereich ausreichend ab, sodass eine

Prüfung der Unterlagen möglich war. Das hier genehmigte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG dar.

Durch das Bauvorhaben kommt es zu einem dauerhaften Wertverlust von wertgebenden Biotopen, die durch den Vorhabenträger kompensiert werden müssen. Die Vorhabenträgerin hat den Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 71.390 Wertpunkten (WP). Als Kompensationsmaßnahme gelten gem. § 15 BNatSchG solche Maßnahmen, die die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in der Nähe bzw. im gleichen Naturraum in gleichwertiger Weise herstellen. Für die Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe wurden verschiedene Kompensationsmaßnahmen ausgewiesen. Dabei handelt es sich um:

1. Anlage, Rückbau und Wiederherstellung baubedingter betroffener Flächen (Maßnahme 003 V)

Entwicklungsziel ist die Wiederherstellung der baubedingt betroffenen unversiegelten Fläche durch Gehölzanpflanzung.

2. Ansaat von Landschaftsrasen (Maßnahme 100 A)

Die neu profilierten Flächen an der Vst. Jossa, den Versickerungsmulden und den Tunnelportalen werden nach Bodenvorbereitung mit einer regionalen Landschaftsrasenmischung (8–12 g/m²) eingesät, um eine dauerhafte krautreiche Ruderalflur (≥30 % Kräuteranteil) zur landschaftsgerechten Bauwerkeingliederung gemäß ELA (2013) zu etablieren. Zur Erosionsminderung wird die Beimischung von Ammengräsern (2 g/m²) empfohlen. Verwendet wird zertifiziertes Saatgut der Herkunftsregion „Hessisches Bergland“ (FLL, 2022). Die Pflege orientiert sich am Merkblatt Straßenbetriebsdienst Grünpflege (2006).

Die Maßnahme umfasst 8.365 m².

3. Neuanpflanzung von Gehölzen (Maßnahme 101 A)

Im Bereich östlich des neuen Versickerungsbeckens bei der Vst. Jossa sowie an den Böschungen der Nord- und Südportale des Ruppertsberg-Tunnels wird auf 9.375 m² ein Waldmantel als Zielbiotop etabliert. Hierzu erfolgt eine Kombination aus natürlicher Gehölzsukzession und Pflanzung standortgerechter, klimaadaptierter einheimischer Gehölze in einem stufenartigen, unregelmäßigen Aufbau, der an benachbarte Buchen(misch)wälder anknüpft. Pflanzabstände und

Artenwahl fördern natürliche Sukzessionen und einen fließenden Übergang zum Altbestand. Pflege umfasst Wildverbisschutz, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege nach DIN-Normen sowie eine dauerhafte forstfachliche Betreuung.

4. Entsiegelung (Maßnahmen 102_A)

Zur Kompensation der Neuversiegelungen durch den Neubau des Hausbahnsteigs Gleis 1 wird im Bereich der Verdunstungs- und Versickerungsmulden hinter den Bahnsteigen 1 und 2 sowie am neuen Versickerungsbecken der Vst. Jossa eine Fläche von 410 m² durch Entsiegelung des bestehenden Gleiskörpers rückgebaut. Das entfernte Material wird fachgerecht entsorgt. Die entsiegelten Flächen werden nach Oberbodenausbringung mit Landschaftsrasen (Maßnahme 100_A) angesät, um eine Versickerung des Oberflächenwassers sicherzustellen.

5. Ökokontomaßnahme (Maßnahme 200_OEK)

Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Anforderungen gemäß § 10 HAGBNatSchG wird von "HESSEN-FORST" im Ökokonto „Forstamt Schlüchtern“ eine vorlaufende Ersatzmaßnahme realisiert. Dabei wurde auf einer Waldfläche von 41.000 m² ein dauerhafter Nutzungsverzicht etabliert, um die Entwicklung prioritärer Lebensräume zu fördern. Solche Maßnahmen erfordern zur Sicherung ihrer ökologischen Funktion eine langfristige Pflege- und Betreuungspflicht, welche von "HESSEN-FORST" für einen Zeitraum von 30 Jahren nach Übernahme der Ökopunkte gewährleistet wird.

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

Für den Artenschutz kann festgestellt werden, dass eine Auslösung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die planungsrelevanten Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsplanung vermieden werden kann. Die geplante Umweltfachliche Bauüberwachung mit Schwerpunkt Naturschutz kann bei unvorhergesehenen Entwicklungen und maßgeblichen Abweichungen von der eingereichten Planung frühzeitig eingreifen und das weitere Vorgehen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abstimmen. Die

artenschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens sind somit erfüllt und eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich

B.4.5 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

B.4.5.1 FFH – Gebiet Biberlebensraum Hessischer Spessart (Jossa und Sinn)

Der Hessische Spessart, insbesondere die Flussläufe von Jossa und Sinn, bildet einen bedeutenden Lebensraum für den Europäischen Biber (*Castor fiber*). Die naturnahen Gewässer und Auenbereiche dieser Region bieten optimale ökologische Bedingungen für die Art, welche als Schlüsselart für die Gewässerdynamik und Biodiversität gilt. Der Biber fördert durch seine Aktivitäten die Ausbildung strukturreicher Gewässerlandschaften, verbessert die Habitatkomplexität und unterstützt zahlreiche weitere aquatische und terrestrische Organismen.

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

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

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde für das Natura 2000-Gebiet eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. In der Verträglichkeitsprüfung hat die

Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse nachgewiesen, dass eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der betroffenen Gebiete ausgeschlossen ist. Daher war eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.2 FFH – Gebiet Hirschkäfergebiet bei Jossa

Das FFH-Gebiet „Hirschkäfergebiet bei Jossa“ stellt einen bedeutenden Schutzraum für den Europäischen Hirschkäfer (*Lucanus cervus*) dar, eine charakteristische Art der mitteleuropäischen Laubwaldökosysteme und nach Anhang II der FFH-Richtlinie gelistet. Das Gebiet zeichnet sich durch alte, strukturreiche Eichen-Hainbuchenwälder und extensiv genutzte Waldstandorte mit einem hohen Anteil an Totholz aus, das als entscheidender Lebensraum für die Entwicklung der Hirschkäferlarven dient.

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

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

Die FFH-Vorprüfung kommt aufgrund des Abstandes der Baumaßnahme zum Schutzgebiet zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die

Erhaltungsziele oder den Schutzzweck des Natura 2000-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.

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

B.4.5.3 FFH – Gebiet Sinngrund

Das Sinntal, als naturräumlich bedeutendes Flusstal im Rhein-Main-Gebiet, zeichnet sich durch vielfältige Lebensräume und hohe ökologische Wertigkeit aus. Die Gewässerlandschaft, bestehend aus dem Flusslauf der Sinn und seinen Auenbereichen, bildet einen wichtigen ökologischen Korridor mit naturnahen Flusstrukturen, die zahlreichen aquatischen und terrestrischen Arten als Lebensraum dienen.

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

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

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde für das Natura 2000-Gebiet eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. In der Verträglichkeitsprüfung hat die Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der besten einschlägigen

wissenschaftlichen Erkenntnisse nachgewiesen, dass eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der betroffenen Gebiete ausgeschlossen ist.

Daher war eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 BNatSchG entbehrlich.

B.4.5.4 Vogelschutzgebiet Spessart bei Bad Orb

Das Vogelschutzgebiet Spessart bei Bad Orb umfasst einen bedeutenden Lebensraumkomplex innerhalb des Spessarts, der durch strukturreiche Laubwälder, offene Waldränder und vielfältige Feuchtbiootope geprägt ist. Das Gebiet ist von hoher ornithologischer Bedeutung, da es zahlreichen, teils streng geschützten Vogelarten wie Schwarzstorch (*Ciconia nigra*), Mittelspecht (*Dendrocopos medius*) und verschiedenen Greifvögeln als Brut- und Rückzugsgebiet dient.

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

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

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

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

B.4.5.5 Vogelschutzgebiet Nördlicher Forst Aura

Das Vogelschutzgebiet Nördlicher Forst Aura stellt einen bedeutenden Lebensraumkomplex im bayerisch-hessischen Grenzraum dar, der vorwiegend von großflächigen Laub- und Mischwäldern geprägt ist. Diese Wälder bieten für eine Vielzahl von Vogelarten, darunter mehrere Schutz- und seltene Arten wie Schwarzspecht (*Dryocopus martius*), Uhu (*Bubo bubo*) und verschiedene Greifvögel, wichtige Brut-, Nahrungs- und Rückzugsräume.

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

Ausgangspunkt für die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist die Prüfung seiner Verträglichkeit mit den jeweiligen Erhaltungszielen für das geschützte Gebiet. Maßgebliches Beurteilungskriterium dafür ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Dieser muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Wichtigste Schutzziele sind der Erhalt, Entwicklung und Wiederherstellung von großflächiger, strukturreicher Laub- und Mischwälder als Lebensraumkomplex für spezialisierte und habitatgebundene Vogelarten sowie die Sicherstellung ausreichender Nistplätze durch den Schutz von Alt- und Totholzbeständen und Förderung der habitatlichen Vielfalt durch Erhalt von Waldsäumen, Lichtungen und Feuchtbiotopen.

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

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

B.4.5.6 Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung

Das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Grund- und Bergwiesen im Einzugsbereich von Jossa und Sinn“ gemäß der Landschaftsschutzgebietsverordnung (LSVO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.08.1993/6 zuletzt geändert am 09.03.2018 ist tlw. vom Vorhaben betroffen. Gemäß § 4 Nr. 1 der LSVO sind Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen genehmigungspflichtig.

Die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG von den Vorgaben der LSVO „Grund- und Bergwiesen im Einzugsbereich von Jossa und Sinn“ liegen im vorliegenden Fall vor. Diese kann somit im vorliegenden Fall durch die Planfeststellungsbehörde gewährt werden. Das Vorhaben ist von öffentlichem Interesse und dient der Sicherstellung einer zukunfts- und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Räumliche Alternativen sind nicht gegeben.

Aufgrund dessen konnte eine Befreiung innerhalb der Konzentrationswirkung erteilt werden.

B.4.6 Ökologische Bauüberwachung

Die unter Punkt A.5.2 verfügte Einsetzung einer umweltfachlichen Bauüberwachung hat ihren Grund in der Komplexität des hier antragsgegenständlichen Vorhabens, die sich an der Vielzahl der durchzuführenden Baumaßnahmen festmachen lässt. Hinzu kommt die unmittelbare Nähe des Vorhabens zur Wohnbebauung und zum Trinkwasserschutzgebiet. Beim Bau von Bahnanlagen werden zum Schutz der Umwelt regelmäßig Schutz-, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen festgesetzt, die bei ordnungsgemäßer Durchführung Schäden von der Bevölkerung sowie der belebten und unbelebten Umwelt abwehren.

Gerade größere Baumaßnahmen erweisen sich hinsichtlich der durchzuführenden Maßnahmen und der zeitlichen Abläufe sowie der beteiligten Personen, Firmen und Gewerke als so komplex, dass eine genehmigungskonforme Realisierung nur durch eine ergänzende, umweltorientierte Steuerung, der Umweltfachlichen Bauüberwachung mit Schwerpunkt Naturschutz, gewährleistet werden kann. Das trifft auf das hier antragsgegenständliche Vorhaben zu. Seine Komplexität erfordert es, durch eine besondere Bauüberwachung sicherzustellen, dass sämtliche einschlägige Rechts- und Verwaltungsvorschriften beachtet und eingehalten werden, dass die von

der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Anwohner realisiert werden, dass Zusagen der Vorhabenträgerin vollumfänglich umgesetzt werden und dass den in diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen Folge geleistet wird.

B.4.7 Klimaschutz

B.4.7.1 Rechtliche Grundlage (Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG))

Nach § 13 Abs. 1 S. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes (Minderung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 um 55 %) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele (für die Jahre bis 2030 sektorenweise festgelegte Jahresemissionsmengen) zu berücksichtigen. Die Norm dient der Umsetzung der Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris, entsprechend der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen. Demnach ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Insofern ist das Vorhaben mit der Maßgabe des § 3 KSG abzugleichen, inwieweit es mit den nationalen Klimaschutzzielen korrespondiert. Geplant ist durch die Bundesrepublik Deutschland die Treibhausgasemissionen (nachfolgend THG) im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mindestens Planfeststellungsbeschluss gemäß 65 % und bis 2040 um mindestens 88 % zu mindern. Bis zum Jahr 2045 werden die THG so weit gemindert, dass eine Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative THG erreicht werden.

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG regelt ein sog. „Berücksichtigungsgebot“ bezogen auf die Zwecke und Ziele des KSG. Das heißt, dass überall dort, wo materielles Bundesrecht auslegungsbedürftige Rechtsbegriffe verwendet oder Planungs-, Beurteilungs- oder Ermessensspielräume einräumt, der Zweck und die Ziele des KSG als mitentscheidungserhebliche Gesichtspunkte in die Erwägungen einzustellen sind. Einen entsprechenden Planungsspielraum räumt u.a. das in § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG enthaltene Abwägungsgebot ein. Der globale Klimaschutz und die vorstehend dargestellten Klimaschutzziele des KSG gehören damit zu den öffentlichen Belangen, die bei der Planfeststellung in die Abwägung einzustellen sind. Der Maßstab für die Berücksichtigung des Klimaschutzes ergibt sich dabei aus dem vorstehend umschriebenen Zweck und den Zielen des KSG. Zu ermitteln und zu bewerten ist

somit, ob und inwieweit das Vorhaben auf die THG Einfluss hat und die Erreichung der Klimaziele des KSG gefährden kann (vgl. im Einzelnen: BVerwG, Urteil v. 04.05.2022 - Az. 7 A 9.21).

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert hierbei aber keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen; ein Vorrang des Klimaschutzgebotes gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten. § 13 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 KSG finden auf die Planfeststellung zudem keine Anwendung (vgl. BVerwG, Urteil v. 04.05.2022 - Az. 7 A 9.21). Die Vorgabe des § 13 Abs. 2 KSG, wonach solchen Maßnahmen der Vorzug zu geben ist, mit denen das Ziel der Minderung von THG zu den geringsten Kosten erreicht werden kann, ist daher insbesondere auf die Alternativenprüfung im Rahmen der Planfeststellung nicht anwendbar.

Der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen beeinflussen die Treibhausgasbilanz sowohl direkt als auch indirekt. In Anlehnung an die sektorale Betrachtung des KSG lassen sich hierbei drei Wirkkomplexe unterscheiden, die nachfolgend näher betrachtet werden:

1. Änderung der THG durch die Änderung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz nach Fertigstellung des Vorhabens. Insoweit führen Eisenbahnvorhaben in aller Regel zu einer Einsparung von THG, da sie in unterschiedlichem Umfang zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene beitragen.
2. Erzeugung von THG durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung der betreffenden Bauwerke (sog. Lebenszyklusemissionen).
3. Änderung der THG durch etwaige projektbedingte Beeinträchtigungen bzw. Neuschaffung und landschaftspflegerische Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden, die als Treibhausgasspeicher oder -senke (auch Klimasenken genannt) dienen (landnutzungsbedingte THG).

Die Anforderungen an die Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen eines Vorhabens dürfen aber nicht überspannt werden. Sie müssen „mit Augenmaß“ inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden und dürfen keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt daher lediglich, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂- relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes ergeben.

B.4.7.2 Einsparungen von Treibhausgasen durch Verkehrsverlagerung und Lebenszyklusemissionen

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

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

Die THG im Verkehrssektor entstehen fast ausschließlich in Form von CO₂ und hängen stark von der Antriebsart, der Form und dem Gewicht der Fahrzeuge ab. Der Verkehr ist in Deutschland mit einem Anteil von rund 20 Prozent am Gesamtkohlendioxidausstoß beteiligt. Im Verkehrssektor resultieren dabei 98 Prozent der THG mit 138,68 Mio. t CO₂eq aus dem Straßenverkehr (vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2024). Auf den Schienenverkehr entfällt dabei weniger als ein Prozent. Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Schienenverkehre deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs. Im Personenfernverkehr z.B. beträgt die Klimawirkung der Schiene weniger als ein Viertel im Vergleich zu Flugzeug und Pkw (vgl. Umweltbundesamt 2020: Ökologische Bewertung von Verkehrsarten - Abschlussbericht. Texte 156/2020, S. 128). Die Bundesregierung legt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 KSG in ihrem Klimaschutzprogramm fest, welche Maßnahmen sie zur Erreichung der oben genannten nationalen Klimaschutzziele in den einzelnen Sektoren ergreifen wird. Das Klimaschutzprogramm für den Verkehrssektor beinhaltet hierfür als eines der Maßnahmenbündel die CO₂- Minderung durch die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck sowohl bezogen auf den Schienenpersonenverkehr als auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs deutlich zu stärken ist (vgl. Ziffer 3.4.3.1, 3.4.3.2, 3.4.3.6 des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 - nachfolgend nur „Klimaschutzprogramm 2030“ genannt). Zusätzlich kann die Dekarbonisierung durch die Elektrifizierung weiterer

Schienenstrecken weiter vorangetrieben werden. Auf dieser Grundlage investieren Bund und die Deutsche Bahn erheblich in die Erneuerung und den Ausbau des Schienennetzes. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht. Durch die Einführung von digitaler Leit- und Sicherungstechnik auf zentralen Achsen und die Digitalisierung von Stellwerken wird die Kapazität deutlich gesteigert. Engpasskorridore im Schienennetz an neuralgischen Punkten werden ausgebaut, und damit die infrastrukturelle Grundlage zur Realisierung des Deutschlandtaktes gelegt. Zudem soll das elektrifizierte Netz erweitert und verdichtet werden. Mit diesen Maßnahmen wird die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs für die Nutzer gesteigert (S. 66 des Klimaschutzprogramms 2030).

Mit dem ersten Gesetz zur Änderung des KSG vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905) wurde die Klimaschutzzielstellung erhöht. Die Minderungsziele wurden in § 3 KSG gegenüber der Fassung von 2019 nochmals ambitioniert fortgeschrieben. Als Zielgröße für den Sektor Verkehr ist nunmehr eine Reduktion auf 85 Mio. t/CO₂eq im Jahr 2030 normiert. Dies entspricht einer Reduktion von rund 48 Prozent gegenüber 1990. Insoweit ergibt sich die Notwendigkeit, die bereits ergriffenen Maßnahmen zu verstärken und ggf. weitere Maßnahmen zu ergreifen. Um die Wichtigkeit der Klimaziele bzw. der Klimaneutralität Deutschland hervorzuheben, hat die aktuelle Bundesregierung diese als Ziel in Art. 143h des Grundgesetzes nun explizit festgeschrieben. Danach ist das in einem Umfang von bis zu 500 Milliarden zu errichtende Sondervermögen neben Investitionen in die Infrastruktur ausdrücklich für "zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045" bestimmt. Wie aufgezeigt stellt die Verlagerung von Verkehren u.a. von der Straße auf die Schiene einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung ausdrücklich als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt.

Durch die vorliegende Änderung des Tunnels und der Verkehrsstation im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der Strecke Gemünden Flieden wird für dieses Ziel (Verlagerung der Verkehre auf die Schiene) ein weiterer Beitrag geleistet. Die Erweiterung um ein weiteres Gleis führt zu einer nachhaltigen Verbesserung von Qualität und Kapazität des Schienennetzes. Das mit diesem Beschluss planfestgestellte Vorhaben befördert die als klimagerechte anzuerkennende Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenpersonenfernverkehrs, indem es den Engpässen im Güter- sowie im Personenverkehr, die wiederum durch die steigende Nachfrage im schienengebundenen Personenverkehr erzeugt wird, entgegenwirkt. Es

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

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

Die THG durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Selbst unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung ist der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr der mit Abstand klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund stellt die Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen Beitrag zur THG-Minderung und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele dar. Da keine geeigneteren, aussagekräftigeren und damit „besseren“ Daten vorhanden sind, kann auf diese Daten nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil v. 04.05.2022 - Az. 9 A 7.21) zurückgegriffen werden. Die Durchführung gesonderter Untersuchungen und Berechnungen ist nach der Rechtsprechung demgegenüber nicht geboten. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt lediglich, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes ergeben. Die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose allein zur Beurteilung der Klimaauswirkungen ist insoweit unverhältnismäßig.

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

Weitergehende Ermittlungen zu den Lebenszyklusemissionen des Vorhabens sind nicht erforderlich. Wie eingangs ausgeführt, dürfen die Anforderungen an die Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen eines Vorhabens nicht überspannt werden. Es darf vor allem kein unzumutbarer Aufwand abverlangt werden. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt daher lediglich Ermittlungen, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand. Für das antragsgegenständliche Vorhaben liegen keine Daten zu den Veränderungen der THG vor. Die tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Treibhausgassituation kann aber nicht vollständig abgebildet werden. Mit der Realisierung von Eisenbahnvorhaben ist in unterschiedlichem Umfang nämlich eine Verlagerungswirkung von Verkehr von der Straße auf die Schiene verbunden. Da die Schiene - wie vorstehend dargestellt - klimaverträglicher ist als die Straße, sind mit der Verlagerungswirkung und damit mit dem Vorhaben gesamt betrachtet auch Einsparungen an Treibhausgasen verbunden. Die verkehrlichen Verlagerungswirkungen eines Eisenbahnvorhabens lassen sich aber nur anhand eines aufwendigen Verkehrsgutachtens ermitteln. Dass jedoch gerade die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose allein zur Beurteilung der Klimaauswirkungen als unverhältnismäßig anzusehen ist, hat auch das BVerwG in seinem Urteil v. 04.05.2022 (Az. 7 A 9.21) bestätigt.

B.4.7.3 Landnutzungsveränderung durch das Vorhaben und vorhabenbedingte Auswirkung auf Klimasenken

Im Zuge des Vorhabens kommt es zu Waldinanspruchnahmen durch die Rodung von 165 m² Gehölzen (dauerhaft) sowie von 7508 m² im Sinne des HWaldG (vorrübergehend). Somit kommt zwar zu einer Beeinträchtigung von forstlich genutztem Wald, jedoch wird unter Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahmen seine Funktion als Klimasenke nicht erheblich eingeschränkt

B.4.7.4 Fazit

Das vorliegende Vorhaben stellt einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene und damit zur Erreichung der Zwecke des KSG dar. Das Vorhaben der Änderung des Tunnels und der Verkehrsstation Jossa im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der Strecke Gemünden Fliesen steht damit im Einklang mit dem Zweck und den Zielen des KSG (§§ 1, 3 KSG) und den zu seiner Erfüllung festgelegten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm 2030.

B.4.8 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes, des Erschütterungsschutzes sowie des Schutzes vor sonstigen Immissionen vereinbar. Durch die in diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen (vgl. Punkt A.5.3) und durch die Zusagen der Vorhabenträgerin, u.a. zum Lärmschutz (vgl. Punkt A.6) ist sichergestellt, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Immissionen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

B.4.8.1 Baubedingte Lärmimmissionen

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

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

Immissionswerte kann von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden. Zur Vermeidung lärmintensiver Bautätigkeiten im Beurteilungszeitraum Nacht ist baubetrieblich bereits durch die Vorhabenträgerin vorgesehen, dass Arbeiten im Bereich der Verkehrsstation Jossa ausschließlich im Tagzeitraum stattfinden werden. Arbeiten in der Nacht umfassen insbesondere den Tunnelvortrieb sowie Arbeiten an den Tunnelportalen. In der Nacht ergibt sich daher entsprechend keine Überschreitung der Immissionsrichtwerte.

Am Tag ist bei der Maßnahme S-T-42 an zwei Gebäuden eine Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle bei 70 dB(A) nicht ausgeschlossen.

Die Überschreitungen werden sich jedoch nicht über die gesamte Dauer der Baumaßnahme S-T-42 erstrecken, sondern beschränken sich vorwiegend auf den Einsatz von lärmintensiven Baumaschinen (v.a. Ramme) und sind damit auf wenige Tage begrenzt.

Die trotz der auferlegten Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung lärmbedingte Beeinträchtigungen verbleibenden Beeinträchtigungen sind vor dem Hintergrund der begrenzten Bauzeit insgesamt als zumutbar zu bewerten. Aufgrund des bestehenden öffentlichen Interesses an der Erneuerung und dem Ausbau der Verkehrsstation Jossas sowie des Tunnels Ruppertsberg sind die noch verbleibenden Beeinträchtigungen hinzunehmen.

B.4.8.2 Betriebsbedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen

Durch den vorliegenden baulichen Eingriff (geringfügige Gleislageänderung im Bereich des Tunnels) ist keine wesentliche Änderung hinsichtlich betriebsbedingter Immissionen gegeben, Schutzmaßnahmen sind diesbezüglich nicht erforderlich.

B.4.8.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Etwaige Gebäudeschäden sind nach dem Schall- und Erschütterungsgutachten (Unterlage 18.2) im Sinne einer Verminderung des Gebrauchtwertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 aufgrund der örtlichen Gegebenheiten für keines der Gebäude bei den geplanten Bauverfahren zu erwarten.

Da Belästigungen jedoch nicht auszuschließen sind, hat die Vorhabenträgerin Maßnahmen zur Minimierung der Erschütterungsimmissionen festgelegt. Zudem wird die Vorhabenträgerin gebäudetechnischen Beweissicherungen vor bzw. nach Ende der Baumaßnahmen für betroffene Gebäude im Bereich von erschütterungsintensiven Bautätigkeiten durchführen. Dies gilt insbesondere für

Gebäude mit einem geringeren Abstand als 50 m zu den durchzuführenden
Rammarbeiten bzw. 30 m zu den Verdichtungs-, Gleisbau- bzw. Abbrucharbeiten.

B.4.9 Forstrechtliche Belange

Für das Vorhaben „Strecke 3825/3826 - PFA 4 Erneuerung Tunnel Ruppertsberg und Umbau Bahnhof Jossa“ wird die Genehmigung zur dauerhaften Rodung von 162 m² Wald gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 1 HWaldG sowie von 7.508 m² Wald zum Zwecke einer vorübergehenden Nutzungsänderung mit dem Ziel der späteren Wiederbewaldung gemäß § 12 Abs.2 Nr. 2 HWaldG erteilt [Hessisches Waldgesetz vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Februar 2022 (GVBl. S. 126)]. Die genauen Abgrenzungen der Waldumwandlungsflächen entsprechen den Darstellungen in den Waldumwandlungskarten 13-1-2 und 13-1-3 LBP Anhang 2 der 1. Änderung (Blaudruck).

Die Waldumwandlungsgenehmigung soll gemäß § 12 Abs. 3 HWaldG insbesondere versagt werden, wenn die Walderhaltung im überwiegenden Interesse liegt, die Waldumwandlung insbesondere dem Raumordnungsplan widerspricht, durch die Umwandlung Belange des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, der Landeskultur, der Landschaftspflege erheblich beeinträchtigt sind, der betreffende Wald für den Naturhaushalt, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder Erholung von wesentlicher Bedeutung ist. Nach den forstfachlichen Grundsätzen soll Wald nur in Anspruch genommen werden, wenn das angestrebte Vorhaben nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist, der Eingriff in den Wald auf das unbedingte Maß beschränkt wird und die Funktionen des Waldes (Nutz-, Klima-, Schutz- und Erholungsfunktionen) durch den Eingriff nur in vertretbarem Maße eingeschränkt werden (RPS 2010 /RegFNP 2010).

Die Waldinanspruchnahme erfolgt im Zusammenhang mit dem Ausbau von Schienenverkehrsinfrastruktur.

Aufgrund der Klimaerwärmung und der deshalb angestrebten Mobilitätswende kommt einem solchen Vorhaben für den Umweltschutz und für die Gesundheit der Menschen eine sehr hohe Bedeutung zu. Der Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Waldbeanspruchung im Waldrecht ein überwiegendes öffentliches Interesse zugeschrieben (§ 13 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2.c HWaldG). Aus waldrechtlicher Sicht kann auch bezüglich der Versagungsgründe des § 12 Abs. 3 HWaldG ein überwiegendes Interesse an der Walderhaltung der konkret beantragten Waldumwandlungsfläche nicht festgestellt

werden. Das angestrebte Vorhaben ist ortsgebunden, der Eingriff in den Wald auf ein geringes Maß beschränkt und die Waldfunktionen durch den Eingriff nur in einem vertretbaren Maße eingeschränkt. Die Waldumwandelungsgenehmigung war deshalb zu erteilen.

Die Nebenbestimmungen zum waldrechtlichen Ausgleich waren erforderlich und verhältnismäßig.

Zu 1.:

Damit die geforderten Ansprüche an den zukünftigen Wald und die rechtlichen Verpflichtungen gemäß HWaldG erfüllt werden, ist eine Überprüfung durch die obere Forstbehörde zu ermöglichen. Die Planung und Durchführung der Pflanzungsmaßnahmen haben daher in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde zu erfolgen.

Zu 2.:

Nach § 12 Abs. 4 S. 3 HWaldG ist bei der Genehmigung von vorübergehenden Waldumwandlungen durch Auflagen sicherzustellen, dass das Grundstück innerhalb einer angemessenen Frist ordnungsgemäß wieder bewaldet wird. Als angemessene Frist zur Wiederbewaldung wurden hierfür 2 Jahre festgesetzt. Mit dieser Frist soll sichergestellt werden, dass die Waldfläche zeitnah wiederhergestellt wird, um ihre Funktionen (z. B. Bodenschutz, Erosionsschutz, Klimaregulation) zu erfüllen.

Zu 3.:

Durch das Vorhaben werden forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Stabilität und Wert des künftigen Baumbestandes werden maßgeblich vom verwendeten Vermehrungsgut bestimmt. Gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 4 HWaldG sind „die Wahl standortgerechter Baumarten unter Verwendung von geeignetem Saat- und Pflanzgut bei Erhaltung der genetischen Vielfalt“ Kennzeichen ordnungsgemäßer Forstwirtschaft. Saat- und Pflanzgut, die den Regelungen des FoVG unterliegen, erfüllen diesen Anspruch.

B.4.10 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Das Landesamt für Denkmalpflege Hessen sowie die untere Denkmalschutzbehörde waren im Verfahren beteiligt. Das Benehmen wurde hergestellt.

Das Bauwerk „Tunnel Ruppertsberg“ als auch „Bahnhof Jossa“ sind gemäß § 2 Abs. Hessischen Denkmalschutzgesetzes (HDSchG) Einzelkulturdenkmal.

Die Vorhabenträgerin sagte im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu, für die Portale des Tunnels, vor dem Abbau eine dreidimensionale Erfassung sowie eine daran anschließende Begutachtung der Baumaterialien durchzuführen. Die Ergebnisse werden dann in ein Erhaltungs- und Rekonstruktionskonzept einfließen.

Mit Schreiben vom 20.11.2024 wurde seitens der unteren Denkmalschutzbehörde des MKK dem Abbruch der Portale des Tunnel Ruppertsberg unter Einhaltung der oben genannten Maßnahmen zugestimmt. Das Schreiben lag der Planfeststellungsbehörde vor.

Das bayerische Landesamt für Denkmalpflege legte dar, dass Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege durch die genannte Planung nicht berührt werden. Auf der bayrischen Seite des Vorhabens liegt eine vorgesehene Baustraße etwa im Abschnitt Bahn-km 34,4 - 34,6. Im direkten Umfeld liegen die Baudenkmäler D-6-77-169-12 (Eisenbahnbrücke, zwei bogiger Viadukt mit sparsam gegliederter Sandsteinverkleidung, um 1860/70) und D-6-77-169-13 (Eisenbahnbrücke, fünfbogiger Viadukt über die Sinn mit sparsam gegliederter Kalksteinverblendung, um 1860), die im Zuge der Baumaßnahme gegen Beschädigung zu sichern sind. Die Vorhabenträgerin sagte dies ebenfalls zu.

Die Belange des Denkmalschutzes sind damit in der vorliegenden Planung berücksichtigt.

B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz

Die Vorhabenträgerin hat einen Erläuterungsbericht zum Brand- und Katastrophenschutz (Unterlage 19.1.1) sowie Lagepläne zur Darstellung der ausreichenden Rettungswegmöglichkeiten vorgelegt. Die Prüfungen ergaben keine Beanstandungen. Das Benehmen mit der zuständigen Brandschutzstelle wurde hergestellt. Auf die unter A.6.2 gemachten Zusagen wird verwiesen.

B.4.12 Kampfmittel

Es gibt eine potentielle Kampfmittelbelastung im vorliegenden Planungsabschnitt PA 4. Gemäß der Auswertung ist im Bereich Jossa von km 32,80 – 34,07 zusätzlich mit Bombenblindgängern zu rechnen. Um die Sicherheit während der Bauarbeiten zu gewährleisten, hat die Vorhabenträgerin ein Räumkonzept erstellt und sagte zu, das weitere Vorgehen mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen.

B.4.13 Kapazität

Die Rückbauten des oben genannten Gleis 6 sowie der Weiche 13 haben keine negativen kapazitiven Auswirkungen.

Mit Schreiben vom 18.12.2023 wurden die beantragten Rückbaumaßnahmen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes bekannt gemacht. Im Rahmen dieser Kapazitätsabfrage sind keine Einwendungen eingegangen.

Die Genehmigung der Stilllegung des Gleises 6 ist mit Bescheid (Gz.: 23bsi/002-1107#088-008) vom 04.09.2019 erfolgt.

B.4.14 Einwendungen/ Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Stellen

B.4.14.1 Gemeinde Sinntal

1. Der Forderung der Gemeinde Sinntal nach dem Weiterbau des innerhalb der Ortsdurchfahrt Jossa (Gemeinde Sinntal) an der „Würzburger Straße“ vorhandenen Fußgängerwegs mit einer neuzubauenden Fortführung entlang der Bahnstrecke 3825 Flieden -Gemünd von Bahn-km ca. 32,800 auf bahneigener Grundstücksfläche bis vor das Bahnhofsgebäude Jossa bei Bahn-km ca. 33,150 kann mangels einschlägiger Rechtsgrundlage nicht entsprochen werden.

Insbesondere ist durch die Planung der Vorhabenträgerin nicht die kommunale Planungshoheit der Gemeinde Sinntal verletzt.

Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt nach ständiger Rechtsprechung eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet. Die betreffenden Grundstücksflächen sind jedoch DB-Betriebsgelände und insofern für den Eisenbahnbetrieb gewidmete Flächen.

Gemeinden können in ihrer Planungshoheit beeinträchtigt werden, wenn ein Vorhaben der Fachplanung eine hinreichend bestimmte Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden. Darüber hinaus muss die Planfeststellungsbehörde auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend dergestalt Rücksicht nehmen, dass durch die Fachplanung von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise „verbaut“

werden (siehe dazu VGH Baden-Württemberg, Az. 5 S 787/14, juris Rn. 45 sowie Niedersächsisches OVG, Az. 7 KS 108/16, juris Rn. 81). Darüber hinaus sind die Gemeinden – unabhängig von einer Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit – auch gegenüber solchen Planungen und Maßnahmen überörtlicher Verwaltungsträger rechtlich geschützt, die das Gemeindegebiet oder Teile hiervon nachhaltig betreffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflussen;

dies gilt auch für eine Veränderung der verkehrlichen Infrastruktur (siehe BVerwG, Az. 9 A 19/08, juris Rn. 28).

Im vorliegenden Fall ist allerdings keine der genannten Alternativen einschlägig bzw. wird deren Tatbestand erfüllt.

- a) Es liegt keine hinreichend bestimmte gemeindliche Planung vor, die nachhaltig gestört werden könnte. Die Gemeinde Sinntal hat bis zum Beginn des Anhörungsverfahrens kein Entwidmungsverfahren für die bestehende Fläche geplant oder durchgeführt. Nach dem Prioritätsprinzip kann eine Fachplanung nur dann mit eigenen gemeindlichen Planungen erfolgreich abgewehrt werden, wenn sich diese vom zeitlichen Ablauf her zuerst hinreichend konkretisiert und verfestigt haben (siehe hierzu BayVGH, Az. 22 A 03.40033, juris Rn. 20 sowie BVerwG, Az. 11 A 18.96, juris Rn. 32, 35). Bei einem Fachplanungsvorhaben wird eine solche Verfestigung in der Regel mit der Auslegung der Planunterlagen im Anhörungsverfahren angenommen (siehe dazu BVerwG, Az. 11 A 18/96, juris Rn. 31; BayVGH, Az. 22 A 15.40038, juris Rn. 31).

Im Zuge der Entwurfsplanung wurden bereits in 2023 mit dem MKK, der Gemeinde Sinntal und dem Verkehrs- und Heimatverein Jossa e.V. unterschiedliche Konzepte diskutiert, die zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger führen würden. Die Gemeinde Sinntal und der Kreis wurden von der Vorhabenträgerin darauf hingewiesen, dass für das Vorhaben der DB eine Nutzung des Bahndamms entlang der L2304 im Rahmen von CEF-Umweltmaßnahmen (Ersatzhabitat für lokal vergränte Haselmäuse) vorgesehen ist.

Damit hätte die Gemeinde Sinntal ausreichend Zeit gehabt, eigene Planungen in die Wege zu leiten.

- b) Zudem ist die Wegeverbindung rechtlich bis jetzt nicht gesichert. Die benötigte Fläche steht weder durchgängig im Eigentum der Gemeinde Sinntal (Grundstück Fl.-Nr. 22/2, Flur 5 der Gemarkung Jossa befindet sich im Eigentum der

Vorhabenträgerin – siehe hierzu den Grunderwerbsplan vom 16.12.2022 – planfestgestellte Unterlage 5.2) noch liegt eine entsprechende Entwidmung vor.

Mithin lassen sich keine Anhaltspunkte für eine hinreichend konkrete und auch durchsetzbare Planungsabsicht der Stadt erkennen.

- c) Die Vorhabenträgerin legte nachvollziehbar dar, dass, im Umfeld des Bf. Jossa nur sehr eingeschränkt geeignete Flächen für Artenschutz- und Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Durch einen planerisch nicht definierten, pauschalen und großflächigen Verzicht der Umsetzung der CEF-Maßnahme in den geforderten Bereichen wäre derzeit keine vollständige Eingriffskompensation möglich.
- d) Auch der mit Schreiben vom 13.03.2025 im Rahmen der vorläufigen Anordnung (Az. 551ppw/180-2024#063) erhobene Vorbehalt für den gemeindlichen barrierefreien Gehsteig auf DB-Betriebsgelände ein Geländestreifen von ca. 2,5 m zum Fahrbahnrand (L 2304) frei zu halten, war vor dem Hintergrund der unter a) und b) gemachten Ausführungen zurückzuweisen.

2. Gefordert wurde daneben, die Durchlässe und Entwässerungsgräben entlang der Bahntrasse dauerhaft von der DB Netz AG zu prüfen und freizulegen, damit der Abfluss des Oberflächenwassers weiterhin gewährleistet bleibt. Insbesondere sei sicherzustellen, dass eine Durchnässung der Bahndämme nicht erfolgt, da dies zum Abrutschen der Bahndämme führen kann oder dass Nachbargrundstücke durchfeuchtet werden.

Innerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind konkrete Erneuerungsmaßnahmen an schadhaften Durchlässen und Entwässerungsanlagen enthalten. Es ist nicht Ziel und Zweck der gegenständlichen Maßnahme, sämtliche Durchlässe und Entwässerungsgräben entlang der gesamten Bahntrasse dauerhaft zu prüfen und freizulegen. Diese Arbeiten entlang der Bahntrasse werden von der DB InfraGO AG im Rahmen der laufenden Instandhaltung zur Einhaltung der Betriebssicherheit des Fahrwegs im Sinne des § 4 Abs. 1 AEG durchgeführt und sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

B.4.14.2 Main-Kinzig Kreis

1. Die Forderung nach der Berücksichtigung einer fußläufigen oder radverkehrlichen äußeren Anbindung des Bahnhofs an die Ortsmitte von Jossa (ca. 1,2 km) war zurückzuweisen.

Es wird ausgeführt, dass eine Zuwegungsmöglichkeit nicht ausreichend in den Planungen der Bahn berücksichtigt würde und insbesondere keine Ausgleichs- und Artenschutzmaßnahmen in den in Frage kommenden Zuwegungskorridoren platziert werden sollen, die eine spätere Anbindung erschweren würde (z.B. 072_CEF, 074_CEF, 075_CEF). Entsprechende Korridore seien in den Planungen der Bahn vorzusehen und freizuhalten.

Die Schaffung einer zufriedenstellenden Zuwegungssituation zum Bahnhof liegt jedoch in kommunaler Zuständigkeit. Eine konkrete Planung der Gemeinde liegt nicht vor (vgl. Ausführungen unter B.4.14.1). Ein Verzicht auf die geplanten Umweltmaßnahmen ist nicht möglich. Im Umfeld des Bf. Jossa stehen nur sehr eingeschränkt geeignete Flächen für Artenschutz- und Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung. Durch einen planerisch nicht definierten, pauschalen und großflächigen Verzicht der Umsetzung der CEF-Maßnahme in den geforderten Bereichen wäre derzeit keine vollständige Eingriffskompensation möglich.

2. Insofern die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin in Frage gestellt und die Alternative Prüfung einer Erneuerung des Haltepunktes „Nordbahnhof Altengronau“ gefordert wird, war dies zurückzuweisen.

Das gegenständliche Vorhaben ist Teil eines Erneuerungskonzepts für eine Bestandsstrecke im Sinn der Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV), welche zwischen Politik, Eisenbahn-Bundesamt und DB abgestimmt und sich in der Umsetzung befindet. Im Zuge der LuFV-Erneuerungen werden Bauwerke, Gleisanlagen und Technische Ausrüstung von Bestandsstrecken durch Ersatzbauten und -anlagen gleicher Funktionsweise unter Berücksichtigung aktueller Vorschriften und Gesetze errichtet (vgl. Kapitel B.4.2 zur Variantenentscheidung). Veränderungen an der Streckenkapazität sowie die Schaffung neuer Haltestellen sind im Erneuerungskonzept für die Strecke 3825 nicht enthalten.

Da die Definition regionaler Infrastrukturkonzepte Aufgabe der Bundesländer ist, fällt die Prüfung einer Reaktivierung des ehemaligen Haltepunktes "Nordbahnhof Altengronau" nicht in die Zuständigkeit des Projektes.

3. Es wird ausgeführt die Busanbindung am Bahnhof Jossa sei nicht mit dem Bahnverkehr abgestimmt und mindere die Vorzüglichkeit des Sanierungsvorhabens. Die Planung zur Sanierung und zum Umbau der Verkehrsstation Jossa sollte eine zukünftige Durchbindung der Strecke Bamberg-Würzburg-Gemünden bis Schlüchtern (bzw. ggf. Flieden, besser Fulda) ermöglichen oder zumindest nicht verhindern, um das Fahrangebot in der Region für die Zukunft nachhaltig zu verbessern, analog zum bereits bestehenden Bayern-Takt. Die Potenziale, die im Personenverkehr für die Strecke und die Region bestehen, werden durch die Planung nicht ausgeschöpft.

Die Forderung war zurückzuweisen. Im Rahmen der Maßnahme wird eine Erneuerung alter Bausubstanz, Schienenwege und Technischer Ausrüstung durch Ersatzneubauten gleicher Funktionsweise unter Berücksichtigung aktueller Regelwerke und Gesetze vorgesehen. Durch die geplanten Erneuerungen ergeben sich keine Veränderungen in Bezug auf die Verkehrsführung. Die Gestaltung der Zugverbindungen sowie der Busfahrpläne fallen nicht in die Zuständigkeit dieses Planfeststellungsverfahrens.

Ebenso zurückzuweisen waren daher auch die Forderungen nach etwaigen P+R Möglichkeiten für Fahrzeuge jeder Art sowie für die geforderte Bereitstellung von öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Mobilität und der Überdachung öffentlicher Stellplätze und Wartebereiche mit Solaranlagen.

4. Die Forderung, auf den Rückbau der beiden Baustraßen zu den Tunnelportalen zu verzichten, um so Flucht- und Rettungsmöglichkeiten für den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Jossa und dem Brückenbauwerk gewährleisten zu können, war zurückzuweisen.

Der Tunnel Ruppertsberg unterliegt den Regelungen der EBA-RIL Brand- und Katastrophenschutz zu Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG. Nach dieser Vorgabe ist im Abstand von 1000m eine Zuwegung zu ermöglichen. Mit dem Fluchtweg durch den Tunnel und der Zuwegung aus dem Portalbereich werden die rechtlichen Vorgaben eingehalten. Weiterhin liegt der Bahnhof Jossa in unmittelbarer Nähe zum Objekt.

5. Es wird vorgetragen, dass die Überplanung des ebenerdigen Bahnübergangs durch eine Personenunterführung mit Treppenaufgängen nicht nachvollziehbar sei. Zum einen stelle dies einen unnötigen Eingriff in Natur und Landschaft, konkret in das Schutzgut „Boden“ dar, zum anderen verhindere es

mobilitätseingeschränkten Personen eine gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft. Auch vor dem Hintergrund der Klimakrise und der dringend notwendigen Verkehrswende werde ein barrierefreier öffentlicher Personennahverkehr benötigt, der auch die Fahrradmitnahme ermöglicht. Der Radwandertourismus dürfte durch eine nicht barrierefreie Verkehrsstation in der Region beeinträchtigt werden.

Hierzu sicherte die Vorhabenträgerin zu, im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob die Treppen der Personenunterführung mit Fahrradrinne ausgestattet werden können.

6. Soweit ein barrierefreier öffentlicher Personenverkehr in Form einer Bereitstellung eines stufenfreien Wegs gefordert wird, ist festzustellen, dass die Planung den geltenden Anforderungen zur Barrierefreiheit entsprechen.

Hier ist insbesondere für den neu gebauten Bahnsteig 2 festzustellen, dass dieser nicht stufenfrei erschlossen ist. Nach der befristeten Vorrangregelung gemäß TSI PRM (Anlage B) ist dies zulässig, sofern in einem anderen Bahnhof im Umkreis von 50 km an derselben Strecke ein hindernisfreier Weg vorhanden ist, der den Anforderungen vollauf entspricht. Für diese Bahnhöfe müssen keine Aufzüge oder Rampen vorgesehen werden. Dies trifft für die Zuwegung zum Bahnsteig 2 zu.

Der Bahnhof Jossa hat ein tägliches Fahrgastaufkommen von lediglich 86 Reisenden. In einer Entfernung von ca. 4,5 km liegt die barrierefreie Verkehrsstation Obersinn. Zukünftig werden auch die Bahnsteigzugänge im Bf Sterbfritz (Entfernung ca. 13 km) barrierefrei ausgebaut sein. Damit ist die TSI PRM (Anlage B) für Bahnhöfe mit einem täglichen Fahrgastaufkommen von maximal 1000 Personen hier anzuwenden. Auch aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) folgt keine Pflicht, Bestandsanlagen außerhalb der gem. § 2 Abs. 3 Satz 2 EBO aufzustellenden Programme zur Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit anzupassen.

Mit der vorliegenden Planung wird die Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen für Reisende gegenüber dem Bestand dennoch verbessert. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt derzeit über das Erdgeschoß des Empfangsgebäudes - das nur über Stufen zugänglich ist - und ist nicht barrierefrei. Durch die neue Planung kann zum einen zumindest für den Bahnsteig 1 eine Barrierefreiheit hergestellt werden, zum anderen wird eine sichere Zugänglichkeit der Reisenden ohne Querung der Betriebsgleise erreicht. Mit der vorliegenden Planung bestätigt die

Vorhabenträgerin zudem, dass eine spätere Barrierefreiheit über Rampen und Aufzüge nachgerüstet werden kann.

Damit wird dem übergeordneten Ziel der TSI PRM bezüglich der bereits vorhandenen Infrastruktur entsprochen, wonach Konformität der vorhandenen Infrastruktur mit der TSI PRM auch durch eine schrittweise Verbesserung der Zugänglichkeit hergestellt werden kann.

7. Soweit das Vorsehen von Dachbegrünung und Fassadenbegrünung an Bahnhofsgebäuden gefordert wird, war dies zurückzuweisen. Das Regelwerk der DB (DB-Ril 813) sieht derzeit keine Begrünung von Wetterschutzhäusern für diese Bahnhofskategorie vor.

B.4.14.3 Polizeipräsidium Südosthessen

Es wird die Berücksichtigung nach Barrierefreiheit, auch im Hinblick auf die Nutzung mit Kinderwagen oder geschobenen Fahrrädern, gefordert.

Die Forderung war zurückzuweisen. Die vorliegende Planung entspricht den geltenden Anforderungen an die Barrierefreiheit. (Vgl. zur Begründung hierzu auch Nr. 5 in Abschnitt B.4.14.2)

B.4.14.4 Landratsamt Main-Spessart

Die Forderung, bei der Fällung von Höhlenbäumen, die Abschnitte mit den Baumhöhlen zusätzlich zu den Nistkästen in angrenzenden Baumbestände an Bäumen zu befestigen, war zurückzuweisen.

Der Erhalt von gefällten Höhlenbäumen wäre mit großem Aufwand verbunden, der nicht im Verhältnis zum Nutzen steht. Darüber hinaus wird der Erhalt nicht für erforderlich gehalten (vgl. auch Ergebnisprotokoll der Vorhabenträgerin mit ONB (DA) und UNB (MKK) vom 19. November 2024, welches der Planfeststellungsbehörde vorlag)

B.4.14.5 Hessen Mobil - Straßen und Verkehrsmanagement

1. Hessen Mobil legte dar, dass ggf. im Zeitraum der Bauphase auch Straßenbaumaßnahmen durchzuführen seien, die möglicherweise auch die Baudurchführung der Vorhabenträgerin beeinträchtigen können. Um mögliche Konflikte zu vermeiden sei eine rechtzeitige Abstimmung „weit“ vor Baubeginn

zwischen der Vorhabenträgerin und Hessen Mobil anzustreben. Die Vorhabenträgerin sagte eine rechtzeitige Abstimmung "weit" vor Baubeginn mit Hessen Mobil zu.

2. Daneben wurde zusätzlich die grundsätzliche Forderung erhoben, dass bereits angefangene Baumaßnahmen Vorrang haben und der andere Bauherr sich mit seiner später angefangenen Maßnahme danach richten müsse. Konkrete Maßnahmen wurden jedoch durch Hessen Mobil nicht benannt. Fragen des Bauablaufs bzw. der Bauausführung betreffen nicht das Planfeststellungsverfahren, sodass diese Forderung zurückzuweisen war. Mithin wurden von Hessen Mobil keine konkreten Projekte benannt, über die hätte entschieden werden können.

B.4.15 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerflächen und teilweise Manövrierflächen im unmittelbaren Baufeld ist die vorübergehende Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken erforderlich. Daneben wurden dauerhafte Inanspruchnahmen vorgesehen. Zum einen ist die dauerhafte Inanspruchnahme für einen Teil der Treppenanlage zur neuen Personenunterführung und den Zugang zur Verkehrsstation insgesamt erforderlich. Zum anderen ist dauerhafter Grunderwerb für das im Nordportalbereich des Tunnels Ruppertsberg angeordnete Regenrückhaltebecken sowie im Einschnittsbereich des Tunnels erforderlich.

Dingliche Sicherungen sind für die Herstellung von Ankern im Bereich des Tunnels und der Tunnelvoreinschnitte erforderlich. Ebenfalls werden dingliche Sicherungen von Entwässerungseinrichtungen im Portalbereich Nord und im Portalbereich Süd des Tunnels Ruppertsberg vorgesehen. Auf Fremdgrund sind Leitungsrechte für Dritte für Anschlussleitungen zu Anlagen der DB, z. B. Stromversorgung für Verkehrsstation Jossa, dinglich zu sichern. Ebenfalls dingliche Sicherungen werden für CEF- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Die Inanspruchnahmen sind in den Grunderwerbsplänen (Unterlage 5.1 bis 5.8) und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) dargestellt.

Die Grundstückinanspruchnahmen sind für die bauliche Maßnahme zwingend erforderlich und auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass jede Inanspruchnahme von Grundeigentum grundsätzlich mit einem schwerwiegenden Eingriff für die betroffenen Eigentümer verbunden ist. Trotz des verfassungsrechtlichen Schutzes des Eigentums nach Artikel 14 Abs.1 GG genießt das Interesse eines Eigentümers an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz jedoch keinen absoluten Schutz, sondern gehört zu den

von einem Planungsvorhaben berührten abwägungserheblichen Belangen. Eine Enteignung zum Wohle der Allgemeinheit ist zulässig (Artikel 14 Abs.3 GG). Die Eingriffe in das Eigentum sind aber auf das unumgängliche Mindestmaß zu beschränken. Der Bau der planfestgestellten Maßnahme erfolgt im überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung und Modernisierung des Schienenverkehrs. Durch die baulichen Änderungen werden die Voraussetzungen für die Anbindung der Verkehrsstation Jossa sowie für die regelkonforme Ausgestaltung des Tunnels Ruppertsberg geschaffen. Zudem wurde berücksichtigt, dass keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme erhoben worden sind.

B.4.16 Unterrichtungspflichten

Durch die unter A.5.6 festgesetzten Nebenbestimmungen wird gewährleistet, dass die Planfeststellungsbehörde die ordnungsgemäße, vollständige Umsetzung des Planvorhabens entsprechend der ergangenen Planrechtsentscheidung und die Einhaltung aller mit der jeweiligen Planrechtsentscheidung verbundenen Nebenbestimmungen kontrollieren kann (Vollzugskontrolle). Die Vollzugskontrolle umfasst alle durch den Planfeststellungsbeschluss festgelegten Anlagen und Maßnahmen (wie z. B. Betriebsanlagen, notwendige Folgemaßnahmen, Schutzvorkehrungen, Schutzanlagen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Sie ergänzt die Bauaufsicht und erfolgt bauvorbereitend, baubegleitend und/oder nach Baufertigstellung. Die Baubeginnanzeige mindestens vier Wochen vor Baubeginn ist erforderlich. Der Zeitpunkt des Baubeginns ist bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht bekannt, da die Vorhabenträgerin zur Umsetzung des Vorhabens gemäß § 18c Nr. 1 AEG zehn Jahre Zeit hat. Durch die frühzeitige Anzeige des Baubeginns unter A.5.6 Ziffer 1 wird die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt, auch eine bauvorbereitende Vollzugskontrolle durchführen zu können und den Zustand unmittelbar vor Baubeginn zu dokumentieren. Durch die Festsetzung der Nebenbestimmung unter A.5.6 Ziffer 2 war sicherzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt wird, ihrer Verpflichtung zur Durchführung der Vollzugskontrolle nach Baufertigstellung nachzukommen. Die Verwendung der auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemachten Vordrucke stellt eine Erleichterung für die Vorhabenträgerin und für das Eisenbahn-Bundesamt dar, da alle für die Durchführung einer Vollzugskontrolle wesentlichen Daten enthalten sind und so weitere Rückfragen nicht erforderlich werden. Die Nebenbestimmungen sind mit Blick auf die Verpflichtung des Eisenbahn-Bundesamtes zur Durchführung von

Vollzugskontrollen verhältnismäßig und stellen sicher, dass das Eisenbahn-Bundesamt die für die Durchführung der Vollzugskontrolle erforderlichen Informationen erhält. Die Vorhabenträgerin kann mit vertretbarem Aufwand die für die Vollzugskontrolle erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen und so ihrer ohnehin bestehenden Mitwirkungspflicht nachkommen.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

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

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof

in Kassel

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof

in Kassel

gestellt und begründet werden.

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

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken

Saarbrücken, den 13.10.2025

Az. 551ppi/077-2023#008

EVH-Nr. 3497899

Im Auftrag

Justinger^(Dienstsiegel)