



Eisenbahn-Bundesamt

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

Az. 551ppw/176-2022#026
Datum: 30.09.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**„Umbau Bahnhof Beienheim zur Modernisierung der
Verkehrsstation“**

**in der Stadt Reichelsheim
im Wetteraukreis**

Bahn-km 5,935 bis 6,459

der Strecke 3740 Friedberg - Mücke

Vorhabenträgerin:

**DB InfraGO AG
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	3
A.1	Feststellung des Plans	3
A.2	Planunterlagen.....	3
A.3	Konzentrationswirkung	8
A.4	Nebenbestimmungen	8
A.4.1	Natur- und Artenschutz	8
A.4.2	Immissionsschutz.....	9
A.4.3	Abfallwirtschaft und Bodenschutz.....	11
A.4.4	Denkmalschutz	11
A.4.5	Wasserversorgung	12
A.4.6	Unterrichtungspflichten	12
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	12
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	14
A.7	Sofortige Vollziehung	14
A.8	Gebühr und Auslagen	14
B.	Begründung	15
B.1	Sachverhalt.....	15
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	15
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	15
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	15
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	20
B.2.1	Rechtsgrundlage	20
B.2.2	Zuständigkeit.....	20
B.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	20
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	21
B.4.1	Planrechtfertigung	21
B.4.2	Natur- und Artenschutz	21
B.4.3	Umweltfachliche Bauüberwachung	22
B.4.4	Immissionsschutz.....	22
B.4.5	Abfallwirtschaft und Bodenschutz.....	30
B.4.6	Archäologische Denkmalpflege	30
B.4.7	Stellungnahme Wasserversorgungsverband Horlofftal vom 26.08.2025 zur 1. Planänderung	31
B.4.8	Stellungnahme der Stadt Reichelsheim vom 02.04.2026 zur 3. Planänderung ..	31
B.4.9	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen	33
B.5	Gesamtabwägung.....	33
B.6	Sofortige Vollziehung	34
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	34
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	35

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Umbau Bahnhof Beienheim zur Modernisierung der Verkehrsstation“ in der Stadt Reichelsheim im Wetteraukreis, Bahn-km 5,935 bis 6,459 der Strecke 3740 Friedberg - Mücke, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Verlegung des Hausbahnsteigs,
- Rückbau des Zwischen- und des Mittelbahnsteigs, Neubau eines Mittelbahnsteigs inkl. der Bahnsteigausstattung,
- Neubau eines barrierefreien Reisendenüberwegs mit technischer Reisendensicherung durch eine elektrische Schrankenanlage,
- Umbau der Gleisanlagen inkl. Weichen zur Anpassung des Spurplans an die Geometrie der regelkonform erneuerten Bahnsteige und der Zuwegung für Reisende.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1.1c	Erläuterungsbericht , Planungsstand: 13.05.2026, 42 Seiten	festgestellt; mit Lilaeintrag
2	Übersichtskarte und Übersichtslagepläne	
2.1a	Übersichtskarte, Planungsstand: 10.12.2024, Maßstab 1 : 100.000	nur zur Information;

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
		mit Blaueintrag
2.2c	Übersichtslageplan, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information; mit Lilaeintrag
3	Lagepläne	
3.1c	Lageplan Strecke 3741, km -0,276 bis km 0,408, Strecke 3740, km 5,894 bis 6,623, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab 1 : 500	festgestellt mit Lilaeintrag
3.2c	Lageplan Strecke 3740, km 6,623 bis km 6,800 Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab 1 : 500	festgestellt mit Lilaeintrag
4.1c	Bauwerksverzeichnis , Planungsstand: 13.05.2026, 9 Blätter	festgestellt mit Blaueintrag
5	Grunderwerbspläne	
5.1c	Grunderwerbsplan Strecke 3741, km -0,276 bis km 0,408, Strecke 3740, km 5,894 bis 6,623, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab 1 : 500	Festgestellt mit Lilaeintrag
5.2c	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 6,623 bis km 6,800 Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab 1 : 500	festgestellt mit Lilaeintrag
6.1c	Grunderwerbsverzeichnis , Planungsstand: 13.05.2026, 3 Blätter	festgestellt mit Lilaeintrag
7	Bauwerkspläne	
7.1c	Bauwerksplan, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab 1 : 200, Bahnsteig 2 – Draufsicht	nur zur Information; mit Lilaeintrag
7.2c	Bauwerksplan, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab 1 : 200, Bahnsteig 1 – Draufsicht	nur zur Information; mit Lilaeintrag
7.3a	Bauwerksplan, Planungsstand: 10.12.2024, Maßstab 1 : 100, Bahnsteig 1 – Ansicht und Schnitt	nur zur Information; mit Blaueintrag
7.4a	Bauwerksplan, Planungsstand: 10.12.2024, Maßstab 1 : 100, Bahnsteig 2 – Ansicht und Schnitt	nur zur Information; mit Blaueintrag
7.5a	Bauwerksplan, Planungsstand: 10.12.2024, Maßstab 1 : 100; Bahnsteig 2 – Ansicht und Schnitt	nur zur Information;

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
		mit Blaueintrag
7.6b	Bauwerksplan, Planungsstand: 13.10.2025, Maßstab 1 : 25, Stauraumkanal	nur zur Information; mit Türkiseintrag
8	Bahnübergänge	
8.1c	Kreuzungsplan Reisendenüberweg Strecke 3740, km 6,202, Strecke 3741, km -0,023, Planungsstand: 13.10.2025, Maßstab 1 : 200	nur zur Information; mit Lilaeintrag
8.2c	Markierung- und Beschilderungsplan – Reisendenüberweg Strecke 3740, km 6,202, Strecke 3741, km -0,023, Planungsstand: 13.10.2025, Maßstab 1 : 200	nur zur Information; mit Lilaeintrag
8.3c	Kreuzungsplan Straßenplanung – Reisendenüberweg Strecke 3740, km 6,202, Strecke 3741, km -0,023, Planungsstand: 13.10.2025, Maßstab 1 : 200	nur zur Information; mit Lilaeintrag
8.4c	Streuwinkelplan – Reisendenüberweg Strecke 3740, km 6,202, Strecke 3741, km -0,023, Planungsstand: 13.10.2025, Maßstab 1 : 200	nur zur Information; mit Lilaeintrag
9	Höhenpläne	
9.1	Höhenplan linkes Gleis, Planungsstand: 11.10.2022, Maßstab: 1 : 1000/100	nur zur Information
9.2	Höhenplan rechtes Gleis, Planungsstand: 11.10.2022, Maßstab: 1 : 1000/100	nur zur Information
10	Querschnitte	
10.1a	Querschnitt Strecke 3740, km 6,110, Planungsstand: 10.12.2024, Maßstab: 1 : 50	nur zur Information; mit Blaueintrag
10.2a	Querschnitt Strecke 3740, km 6,295, Planungsstand: 10.12.2024, Maßstab: 1 : 50	nur zur Information; mit Blaueintrag
11	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne	
11.1b	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3741m km -0,276 bis km 0,408, Strecke 3740, km 5,894 bis km 6,623, Planungsstand: 13.10.2025, Maßstab: 1 : 500	festgestellt mit Türkiseintrag
11.2c	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 6,623 bis km 6,800, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab: 1 : 500	festgestellt mit Lilaeintrag

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12	Kabel- und Leitungspläne	
12.1c	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3741, km -0,276 bis km 0,408, Strecke 3740, km 5,894 bis km 6,623, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information; mit Lilaeintrag
12.2c	Kabel- und Leitungslageplan, Strecke 3740, km 6,623 bis km 6,800, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information; mit Lilaeintrag
13a	Spurplanskizze , Planungsstand: 10.12.2024, ohne Maßstab	nur zur Information; mit Blaueintrag
14	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
14.1c	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht, Planungsstand: 12.06.2026, 27 Seiten	festgestellt mit Lilaeintrag
14.2c	Maßnahmenblätter, Planungsstand: 12.06.2026, 7 Blätter	festgestellt mit Lilaeintrag
14.3c	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 12.06.2026, Maßstab: 1 : 1250	nur zur Information mit Lilaeintrag
14.4c	Maßnahmenplan, Planungsstand: 12.06.2026, Maßstab: 1 : 1000	festgestellt mit Lilaeintrag
15.1b	Fachbeitrag zum Artenschutz , Planungsstand: 13.10.2025, 9 Seiten	nur zur Information mit Türkiseintrag
16	Untersuchungen zu Schall- und Erschütterungen	
16.1b	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung – Baubedingte Immissionen, Planungsstand: 10.03.2026, 45 Seiten	nur zur Information mit Türkiseintrag
16.2	Untersuchungen zu betriebsbedingten Schallimmissionen, Planungsstand: 11.08.2022, 43 Seiten	nur zur Information
16.3	Stellungnahme zur Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung vom 15.12.2025, 2 Seiten	nur zur Information
17	Hydraulische Berechnungen	
17.1c	Entwässerungslageplan, Strecke 3741, km -0,276 bis km 0,408, Strecke 3740, km 5,894 bis km 6,623, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
		mit Lilaeintrag
17.2c	Entwässerungslageplan, Strecke 3740, km 6,623 bis km 6,800, Planungsstand: 13.05.2026, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information mit Lilaeintrag
17.3a	Hydraulische Dimensionierung/ Leitungsnachweis, Planungsstand: 10.12.2024, 6 Seiten	nur zur Information mit Blaueintrag
17.4a	Hydraulische Berechnung Staukammer, Planungsstand: 10.12.2024, 3 Seiten	nur zur Information mit Blaueintrag
17.5a	Emissionsbezogene Bewertung nach DWA-A 102- 2/BWK-A 3-2, Planungsstand: 10.12.2024, 1 Seite	nur zur Information mit Blaueintrag
17.6b	Erläuterungsbericht zum Entwässerungskonzept, Planungsstand: 13.10.2025, 9 Seiten	nur zur Information mit Türkiseintrag
17.7a	KOSTRA_DWD, Planungsstand: 10.12.2024, 3 Seiten	nur zur Information mit Blaueintrag
18	Geotechnischer Bericht	
18.1	Geotechnischer Bericht – Vst. Beienheim, Planungsstand: 11.10.2022, 31 Seiten	nur zur Information
18.2	Geotechnischer Bericht – Weiche 9, Planungsstand: 15.04.2020, 16 Seiten	nur zur Information
18.3	Geotechnischer Bericht – Weiche 10, Planungsstand: 15.04.2020, 15 Seiten	nur zur Information
18.4	Geotechnischer Bericht – Weiche 11, Planungsstand: 15.04.2020, 16 Seiten	nur zur Information
18.5	Geotechnischer Bericht – km 0,276 bis Weiche 10, Planungsstand: 15.04.2020, 16 Seiten	nur zur Information
18.6	Geotechnischer Bericht – Weiche 11 bis km 0,325, Planungsstand: 15.04.2020, 15 Seiten	nur zur Information
19	Unterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz	
19.1	Brandschutzkonzept Vst. Beienheim, Planungsstand: 23.04.2021, 25 Seiten	nur zur Information
19.2	Maßnahmenblatt, Planungsstand: 14.07.2022, 2 Seiten	nur zur Information
19.3	IVE – Studie, Planungsstand: 27.06.2022, 9 Seiten	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
20.1	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept , Planungsstand: 27.07.2022, 18 Seiten	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in blau (1. Planänderung), türkis (2. Planänderung) und lila (3. Planänderung) kenntlich gemacht.

A.3 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Natur- und Artenschutz

- 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. Die benannte Person ist vor Beginn der Baumaßnahme bzw. der naturschutzfachlichen Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde sowie der Oberen Naturschutzbehörde anzuzeigen. Die Protokolle der Umweltfachlichen Bauüberwachung sind der Planfeststellungsbehörde sowie der Oberen Naturschutzbehörde alle 6 Monate zu übersenden.
- Auf allen BE-Flächen sowie Flächen, die eine günstige Prognose für Offenlandarten aufweisen, ist vor Baubeginn eine kurzschürige Vergrämunghmahd durchzuführen. Die erstmalige Mahd muss Ende September/Anfang Oktober vor Baubeginn, nach vorheriger Flächenkontrolle auf Besatz durch die Umweltfachliche Bauüberwachung, durchgeführt werden. Das anfallende Mahdgut ist vollständig von den Flächen zu entfernen und die Vegetation ist bis zum Beginn der Bauarbeiten dauerhaft kurz zu

halten. Die Mahdtermine sind in enger Abstimmung mit der Umweltfachlichen Bauüberwachung sowie der Oberen Naturschutzbehörde durchzuführen.

A.4.2 Immissionsschutz

A.4.2.1 Allgemeine Regelungen zum bauzeitlichen Immissionsschutz

1. Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.
2. Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung sowie sonstigen Emissionen dem Stand der Technik entsprechen.
3. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen (Mitarbeiter einer nach § 29 BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz). Dieser hat die Bauarbeiten immissionstechnisch zu überwachen und gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde, der Stadt Reichelsheim und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.
4. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten (jeweils unverzüglich nach Kenntnis) den Anliegern wie auch der betroffenen Gemeinde in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den

Beginn der Bauarbeiten muss rechtzeitig vor dem vorgesehenen Baubeginn erfolgen.

5. Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken und rechtzeitig ortsüblich bekannt zu geben.

A.4.2.2 Baubedingte Lärmimmissionen

1. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (AVV Baulärm) anzuwenden und dementsprechend gegebenenfalls notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.
2. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

A.4.2.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

1. Die Vorhabenträgerin hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden.
2. Hinsichtlich der Einwirkung von Erschütterungen auf bauliche Anlagen während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 eingehalten werden.
3. An erschütterungsgefährdeten Gebäuden im direkten Umfeld der Baumaßnahmen sind eine gebäudetechnische Beweissicherung und ein baubegleitendes Erschütterungsmonitoring entsprechend der Empfehlungen aus der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung durchzuführen. Bei einer wesentlichen Überschreitung der unter vorstehenden Ziffern 1 und 2 genannten Anhaltswerte sind in Abstimmung mit dem Immissionsschutzbeauftragten gemäß A.4.2.1 Ziffer 3 geeignete Maßnahmen zur Minderung der auftretenden Immissionen umzusetzen.

A.4.2.4 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Für das Wohngebäude Bahnhofstraße 12 wird gemäß der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 16.2) ein Anspruch auf passive Schallschutzvorkehrungen dem Grunde nach festgestellt.

A.4.3 Abfallwirtschaft und Bodenschutz

1. Werden bei den geplanten Erdarbeiten bisher unbekannte Auffälligkeiten oder Verunreinigungen des Untergrundes festgestellt, ist von einem qualifizierten Gutachter eine organoleptische Ansprache vorzunehmen und ggf. Probenahme und Analyse zu veranlassen. Sofern hierbei sanierungsrelevante Verunreinigungen nachgewiesen werden, ist dies dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Frankfurt Dezernat 41.5, sofort mitzuteilen und mit diesem die weitere Vorgehensweise abzustimmen.
2. Die vorherige Zustimmung der Abfallbehörde (Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. Umwelt Frankfurt, Dezernat 42.2) zu dem Beprobungsumfang, der Einstufung sowie zu den beabsichtigten Entsorgungsmaßnahmen ist einzuholen, wenn mit speziellen nutzungsbedingten Schadstoffgehalten in den Bauabfällen zu rechnen ist oder solche noch unvorhergesehen auftreten sollten.
3. Material auch aus räumlich kleineren Bereichen mit Schadstoffbelastungen ist von geringer belastetem Material zu trennen und den passenden Entsorgungsfractionen zuzuordnen, soweit es technisch durchführbar ist. Die für die schadlose Verwertung maßgeblichen Konzentrationen an Schadstoffen dürfen zum Zweck einer umweltverträglichen Verwertung weder durch die Zugabe von geringer belastetem Material gleicher Herkunft noch durch Vermischung mit anderen unbelasteten Stoffen eingestellt werden.
4. Die im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept der Vorhabenträgerin dargestellten Maßnahmen (bis auf die zuvor genannten Änderungen bzw. Ergänzungen) zu Abfalldeklaration, Bereitstellung, Trennung und Entsorgung der bei der Aushub- und Abbruchmaßnahme anfallenden Materialien sind entsprechend umzusetzen.

A.4.4 Denkmalschutz

Während des Oberbodenabtrages im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen ist eine Baubegleitung durch eine in Hessen zugelassene archäologische Fachfirma durchzuführen. Der Oberboden ist mit einem ungezahnten Baggerlöffel

(schwenkbarer Grabenräumlöffel) abziehen und beim Auftreten von archäologischen Resten der beauftragten Grabungsfirma genügend Zeit einzuräumen, diese zu dokumentieren und zu bergen.

A.4.5 Wasserversorgung

Die Baumaßnahmen im Bereich der Wasserversorgungsleitung sind nur in Form von Handschachtungen durchzuführen und es ist 14 Tage vor Beginn der Arbeiten im Bereich der Wasserversorgungsleitung mit der OVAG ein Ortstermin zu vereinbaren.

A.4.6 Unterrichtungspflichten

1. Die Vorhabenträgerin hat den Zeitpunkt des Baubeginns 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 https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/LFAntragsunterlagen/Anhang_II/Allgemeine_Vordrucke/51_II_Anzeige_ueber_den_Beginn_der_Bauarbeiten.pdf?__blob=publicationFile&v=14) 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 https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/LFAntragsunterlagen/Anhang_II/Allgemeine_Vordrucke/51_II_Anzeige_ueber_die_Fertigstellung_der_Bauarbeiten.pdf?__blob=publicationFile&v=15) abrufbar ist.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungs-

beschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Status
1.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Stellungnahme vom 02.04.2024, Az. TÖB-HE-24-174016/Fi	zugestimmt
2.	Deutsche Telekom AG – Telekom Deutschland GmbH Stellungnahme vom 21.02.2024, Az. T NI SW, PTI 34, Betrieb 1	zugestimmt
3.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland Stellungnahme vom 02.03.2024,	zugestimmt
4.	Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement Stellungnahme vom 09.02.2024 und 15.02.2024	zugestimmt
5.	Wetteraukreis - Der Kreisausschuss Stellungnahme vom 27.03.2024 und 28.07.2026	zugestimmt
7.	ovag Netz GmbH Stellungnahme vom 06.02.2024	zugestimmt
8.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Stellungnahme vom 12.03.2024, Az. E1636630213	zugestimmt
10.	Stadtwerke Friedberg Stellungnahme vom 24.01.2024	zugestimmt
11.	Stadt Reichelsheim Stellungnahme vom 26.02.2024, Az. Gru. Stellungnahme vom 31.07.2025, Az. Klö Stellungnahme vom 31.07.2026, Az. Klö	teilweise zugestimmt
12.	Oberhessische Gasversorgung GmbH Stellungnahme vom 24.01.2024, Az. NP/Li	zugestimmt
13.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 21.06.2024	zugestimmt
14.	Wasserversorgungsverband Horloffthal Stellungnahme vom 26.08.2025, Az. LA	teilweise zugestimmt

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

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

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Umbau Bahnhof Beienheim zur Modernisierung der Verkehrsstation“ hat die Verlegung des Hausbahnsteigs, den Rückbau des Zwischen- und des Mittelbahnsteigs, den Neubau eines Mittelbahnsteigs inkl. der Bahnsteigausstattung, den Neubau eines barrierefreien Reisendenüberweges mit technischer Reisendensicherung durch eine elektrische Schrankenanlage sowie den Umbau der Gleisanlagen inkl. Weichen zur Anpassung des Spurplans an die Geometrie der regelkonform erneuerten Bahnsteige und der Zuwegung für Reisende zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 5,935 bis 6,459 der Strecke 3740 Friedberg - Mücke in Reichelsheim.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 13.10.2022, Az. E1636630213, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Umbau Bahnhof Beienheim zur Modernisierung der Verkehrsstation“ beantragt. Der Antrag ist am 14.10.2022 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

Mit Schreiben vom 15.03.2023 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 02.05.2023 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 05.09.2023, Az. 551ppw/176-2022#026, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien
2.	Deutsche Telekom AG - Telekom Deutschland GmbH
3.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland
4.	Hessen Mobil
5.	Wetteraukreis
6.	Landesamt für Denkmalpflege Hessen
7.	ovag Netz GmbH
8.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
9.	Kreisverwaltung Gießen
10.	Stadtwerke Friedberg
11.	Stadt Reichelsheim
12.	Oberhessische Gasversorgung GmbH
13.	Regierungspräsidium Darmstadt

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien AG Stellungnahme vom 02.04.2024, Az. TÖB-HE-24-174016/Fi
2.	Deutsche Telekom AG – Telekom Deutschland GmbH Stellungnahme vom 21.02.2024, Az. T NI SW, PTI 34, Betrieb 1
3.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland Stellungnahme vom 02.03.2024,
4.	Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement Stellungnahme vom 09.02.2024 und 15.02.2024
5.	Wetteraukreis - Der Kreisausschuss Stellungnahme vom 27.03.2024
7.	ovag Netz GmbH Stellungnahme vom 06.02.2024
8.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Stellungnahme vom 12.03.2024, Az. E1636630213
10.	Stadtwerke Friedberg Stellungnahme vom 24.01.2024
11.	Stadt Reichelsheim Stellungnahme vom 26.02.2024, Az. Gru.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12.	Oberhessische Gasversorgung GmbH Stellungnahme vom 24.01.2024, Az. NP/Li
13.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 21.06.2024

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Stadt Reichelsheim im Rathaus vom 10.01.2024 bis 09.02.2024 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Reichelsheim am 22.12.2023 durch Aushang ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 23.02.2024.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen ist eine private Einwendung 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.	Gemeinsame Stellungnahme der Verbände: - Schutzgemeinschaft Deutscher Wald - Landesverband Hessen e.V. - Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e.V. - Naturschutzbund Deutschland - Landesverband Hessen e.V. - Landesjagdverband Hessen e.V. - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - Landesverband Hessen e.V. - Deutsche Gebirgs- und Wandervereine Landesverband Hessen e.V.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	- Verband Hessischer Fischer e.V. - Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen e.V. vom 08.02.2024
2.	Pro Bahn&Bus Stellungnahme vom 18.02.2024

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Abs. 5 Satz 1 AEG a.F. auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.5 1. Planänderungsverfahren

Am 31.06.2025 legte die Vorhabenträgerin die 1. Planänderung innerhalb des Planfeststellungsverfahrens vor. Die Vorhabenträgerin hat die Änderungen durch farbliche Hervorhebungen in blau bzw. Streichungen kenntlich gemacht. Die durch die Planänderung betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden erneut beteiligt. Eine Veröffentlichung des geänderten Plans hat wegen des abgrenzbaren Kreises Betroffener nicht stattgefunden. Unter Zuleitung des geänderten Plans wurde Hessen Mobil und die Stadt Reichelsheim erneut um Rückäußerung gebeten.

Infolgedessen hatten die Träger öffentlicher Belange bis zum 04.08.2025 die Möglichkeit, ihre Stellungnahmen abzugeben. Nachbeteiligt wurde zusätzlich der Wasserversorgungsverband Horlofftal, der bis zum 04.09.2025 die Möglichkeit hatte eine Stellungnahme abzugeben.

Folgende Stellungnahmen gingen im Zuge der Planänderung ein und enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Reichelsheim / Wetterau Stellungnahme vom 31.07.2025, Az. Klö
2.	Wasserversorgungsverband Horlofftal Stellungnahme vom 26.08.2025, Az. LA

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung
3.	Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Stellungnahme vom 07.08.2025

B.1.3.6 2. Planänderungsverfahren

Am 11.03.2026 legte die Vorhabenträgerin die 2. Planänderung innerhalb des Planfeststellungsverfahrens vor. Die Vorhabenträgerin hat die Änderungen durch farbliche Hervorhebungen in türkis bzw. Streichungen kenntlich gemacht. Eine Veröffentlichung sowie Beteiligung zum geänderten Plan haben mangels neuer oder stärkerer Betroffenheiten nicht stattgefunden.

B.1.3.7 3. Planänderungsverfahren

Am 17.06.2026 legte die Vorhabenträgerin die 3. Planänderung innerhalb des Planfeststellungsverfahrens vor. Die Vorhabenträgerin hat die Änderungen durch farbliche Hervorhebungen in lila bzw. Streichungen kenntlich gemacht. Die durch die Planänderung betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden erneut beteiligt. Eine Veröffentlichung des geänderten Plans hat nicht stattgefunden. Unter Zuleitung des geänderten Plans wurden der Wetteraukreis, der Wasserversorgungsverband Horlofftal sowie die Stadt Reichelsheim erneut um Rückäußerung gebeten.

Infolgedessen hatten die Träger öffentlicher Belange bis zum 31.07.2026 die Möglichkeit, ihre Stellungnahmen abzugeben.

Folgende Stellungnahmen gingen im Zuge der Planänderung ein und enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Reichelsheim / Wetterau Stellungnahme vom 31.07.2026, Az. Klö
2.	Wetteraukreis Stellungnahme vom 28.07.2026
4.	Landesamt für Denkmalpflege Hessen - hessenARCHÄOLOGIE Stellungnahme vom 23.07.2026

Der Wasserversorgungsverband Horlofftal hat keine Stellungnahme abgegeben.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben hat im Wesentlichen den barrierefreien Umbau von Bahnsteigen des Bahnhofs Beienheim, die Errichtung eines technisch gesicherten Reisendenüberganges sowie notwendige Anpassungen der Gleisanlagen zum Gegenstand.

Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG, das der standortbezogenen Vorprüfung gemäß § 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG unterliegt, da es die Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5.000 Quadratmetern zum Gegenstand hat.

Für das Vorhaben wurde mit verfahrensleitender Verfügung vom 05.09.2023 gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Verlegung des Hausbahnsteigs, der Rückbau des Zwischen- und des Mittelbahnsteigs, der Neubau eines Mittelbahnsteigs inkl. der Bahnsteigausstattung, der Neubau eines barrierefreien Reisendenüberwegs mit technischer Reisendensicherung durch eine elektrische Schrankenanlage sowie der Umbau der Gleisanlagen inkl. Weichen zur Anpassung des Spurplans an die Geometrie der regelkonform erneuerten Bahnsteige und der Zuwegung für Reisende. Die Planung dient dazu, den modernisierungsbedürftigen Bahnhof Beienheim zu ertüchtigen. Durch die Erhöhung der Bahnsteige kann in Zukunft ein stufenloses Ein- und Aussteigen in die Regionalverkehrszüge gewährt werden. Außerdem wird die Sicherheit der Reisenden durch einen technisch gesicherten Reisendenüberweg als Zugang zu den Bahnsteigen sowie eine Entzerrung des aktuell beengten Bahnsteigs erhöht. Eine Modernisierung der Station mit Anpassung an das gültige Regelwerk ist sowohl aus Gründen der Sicherheit als auch im Hinblick auf die Attraktivität der Station für Reisende geboten. Die geplanten Modernisierungen schaffen überdies Voraussetzungen für einen reibungsloseren und weniger reparaturanfälligen Betriebsablauf, der im Hinblick auf die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs für die in Deutschland angestrebte Verkehrswende vorteilhaft ist.

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

B.4.2 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. Das hier genehmigte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG dar.

Das Vorhaben befindet sich im Heilquellenschutzgebiet (HQSG) „Oberhessischer Heilquellenschutzbezirk, Zone II“ und im Heilquellenschutzgebiet „Bad Nauheim, Zone D“. Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Schutzgebietsverordnungen sind nicht zu erwarten. Weitere Schutzgebiete sind im Vorhabenbereich nicht vorhanden.

Die Vorhabenträgerin hat den Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 2.190 Wertpunkten (WP). Die

Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe erfolgt über die Ökokontomaßnahme „Auenprojekt Niddarenaturierung“ (006_ÖK). Damit gilt der naturschutzrechtliche Eingriff als kompensiert. Aufgrund der im Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen und umzusetzenden Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen sowie durch die Einhaltung der im Beteiligungsverfahren aufgestellten naturschutzfachlichen Nebenbestimmungen kann der naturschutzrechtliche Eingriff gemäß § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG innerhalb der Konzentrationswirkung zugelassen werden.

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 sowie der unter A.4.1 gefassten Nebenbestimmungen vermieden werden kann.

Zur Minimierung und Vermeidung des Eintritts von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen hinsichtlich Reptilien und Offenlandarten sind vor Beginn der Baumaßnahmen alle BE-Flächen sowie Flächen, die eine günstige Prognose für Offenlandarten aufweisen, durch eine Vergrämunghand unattraktiv zu gestalten.

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

B.4.3 Umweltfachliche Bauüberwachung

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

B.4.4 Immissionsschutz

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

B.4.4.1 Baubedingte Lärmimmissionen

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

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, sind diese nach § 22 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV Baulärm). Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastigung ausgegangen werden kann.

Die AVV Baulärm sieht unter Ziffer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung abgestufte Immissionsrichtwerte vor. Bei der Zuordnung der Gebietsnutzungen sind im Allgemeinen die in rechtskräftigen Bebauungsplänen ausgewiesenen Flächennutzungen zugrunde zu legen. Gemäß Ziffer 3.2.2 AVV Baulärm ist jedoch dann von der tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebiets auszugehen, wenn diese im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung abweicht.

Für das Planfeststellungsverfahren bestimmt § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, dass dem Träger des Vorhabens diejenigen technisch-realen Vorkehrungen und Anlagen aufzuerlegen sind, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Verhinderung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Dabei erfasst die Vorschrift auch solche nachteilige Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund von Bauarbeiten für planfestgestellte Vorhaben entstehen.

„Nachteilige Wirkungen“ im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG gehen dabei von solchen baubedingten Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf dessen durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr

zugemutet werden können. Der Begriff des Nachteils ist in einem umfassenden Sinn zu verstehen. Darunter können alle Formen von Beeinträchtigungen der geschützten Rechte und Rechtsgüter fallen, sofern sie das Maß des planungsrechtlich Zumutbaren überschreiten. Zwar dürfte es bei „durchschnittlichen“ Bauvorhaben in aller Regel für Betroffene zumutbar sein, den Baulärm während der Bauzeit entschädigungslos zu ertragen. Ob jedoch nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen AVV Baulärm. Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschemissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen. Für die Frage, ob die Zumutbarkeitsschwelle erreicht ist, ist die erstellte Lärmprognose heranzuziehen. Nachteile müssen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sein.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entfalten die in der AVV Baulärm in Ziff. 3.1.1 festgelegten Immissionsrichtwerte nur für den Regelfall Bindungswirkung. Bei der Beurteilung der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit eines Gebiets ist auch die gegebene Vorbelastung zu bewerten. Dabei ist die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn zu verstehen und umfasst alle tatsächlich im planbetroffenen Gebiet regelmäßig auftretenden Immissionen. Nach der Rechtsprechung ist unerheblich, aus welchen Quellen die Vorbelastung herrührt; auf die Frage der Vergleichbarkeit von Verkehrs- und Baulärm kommt es demnach nicht an. Grundsätzlich können daher baubedingte Lärmimmissionen dem Einwirkungsbereich eines Vorhabens bis zur Grenze der gegebenen Vorbelastung noch ohne „nachteilige Wirkungen“ zugemutet werden. Dies lässt sich damit begründen, dass erwartet werden kann, dass die Außenbauteile der jeweiligen Gebäude gegenüber der ständig vorhandenen Vorbelastung – in diesem Fall durch den Bahnverkehr – ohne eine Minderung der Gebrauchsfähigkeit der Wohnungen ausgelegt sind.

Der Lärm in der Bauphase war Gegenstand einer dazu vorgelegten schalltechnischen Untersuchung vom 10.03.2026. Das Gutachten analysiert die aus Sicht des Schallschutzes relevanten Lastfälle verschiedener Bauphasen und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten gemäß AVV Baulärm.

Grundlage der schalltechnischen Betrachtungen zum Baubetrieb war die Erstellung eines digitalen Schallquellen- und Ausbreitungsmodells. Hierbei wurden in einem dreidimensionalen Geländemodell die maßgeblichen Schallquellen, die die

Schallausbreitung beeinflussenden topographischen Elemente und die für die Beurteilung maßgebende Bebauung lage- und höhenrichtig aufgenommen.

Untersucht wurden dabei die Bauaktivitäten, die relevante Geräuscheinwirkungen erwarten lassen. Für einzelne Bauphasen sowie Bauabschnitte wurden Lastfälle definiert.

Für die einzelnen relevanten Bautätigkeiten wurden Flächenschallquellen definiert und die Emissionen auf Basis der zum Einsatz kommenden Maschinen und deren Betriebszeiten ermittelt. In den erhobenen Emissionsansätzen sind sämtliche Zuschläge zur Berücksichtigung der Impulshaltigkeit und gegebenenfalls auch der Tonhaltigkeit nach Maßgabe der AVV Baulärm enthalten. Aus Sicht des Schallimmissionsschutzes waren dabei insbesondere die Bauaktivitäten von Bedeutung, in denen geräuschintensive Geräte und Maschinen in unmittelbarer Nähe zu schutzwürdigen Nutzungen, insbesondere Wohngebäuden, zum Einsatz kommen werden. Um den Berechnungsaufwand zu reduzieren, wurden nur die maximalen Lastfälle untersucht. Daher ist davon auszugehen, dass es sich bei den ermittelten Beurteilungspegeln um – im Sinne der Betroffenen – auf der sicheren Seite liegende Maximalpegel handelt, die den unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände, wie Gebäudereflexionen und Mitwindsituation bei Volllast der eingesetzten Maschinen, ungünstigsten Fall abbilden.

Ebenfalls Gegenstand der Untersuchung zum Baulärm war die Ermittlung der im Umfeld des Bahnhofs Beienheim gegebenen Vorbelastung aus Schienenverkehrslärm. Die Ergebnisse zeigen, dass im Nahbereich des Bauvorhabens durch den Betrieb auf den Bahnstrecken regelmäßig Beurteilungspegel erreicht werden, die sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum an einzelnen Gebäuden die Richtwerte der AVV Baulärm erreichen oder überschreiten und von den Anliegern derzeit schon ohne weiteres hinzunehmen sind.

Diese Vorbelastung ist bei der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die Zumutbarkeit des Baustellenlärms zu berücksichtigen. Es zeigt sich jedoch bereits hier, dass die Vorbelastung aus Schienenverkehrslärm vorliegend die prognostizierten Baulärmpegel nicht relativiert, d.h. der Baulärm tritt als zusätzliche Lärmquelle hörbar in Erscheinung. Das Gutachten prognostiziert auf Basis des geplanten Maschineneinsatzes und des Bauablaufs baubedingte Lärmeinwirkungen, die an einzelnen repräsentativen Immissionsorten teils deutlich über den gebietsspezifischen Richtwerten gem. AVV Baulärm liegen.

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

Das in der schalltechnischen Untersuchung vorgeschlagene Lärmschutzkonzept, das sich die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht in wesentlichen Teilen zu eigen gemacht hat, erweist sich nach wertender Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde als tragfähig. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms kann die Zahl der Betroffenen bereits erheblich gesenkt werden.

Besondere Aufmerksamkeit verlangt in diesem Fall jedoch der Umstand, dass in den lautesten Bauphasen einige Gebäude mit Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts belastet werden. Diese Werte liegen zugleich im Bereich der grundrechtlich geschützten Zumutbarkeitsschwelle. Diese ist von der Rechtsprechung für den Tagzeitraum bei Werten ab 70 bis 75 dB(A) und für den Nachtzeitraum ab 60 bis 65 dB(A) näherungsweise bestimmt worden (vgl. Bayerischer VGH, Urteil vom 15.03.2017, Az. 2 N 15.619, Rn. 59 f., juris). Eine exakte Grenze im Sinne eines eindeutig grundrechtsrelevanten Grenzwerts lasse sich allerdings bislang nicht fixieren. Das Gericht führt weiter aus, dass bei Außenpegeln von 60 dB(A) nachts die theoretische „Aufweck“-Grenze als erreicht angesehen werde, so dass langfristig Gesundheitsgefährdungen nicht auszuschließen seien.

Für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde maßgeblich sind hier unterschiedliche Gesichtspunkte.

Zunächst ist, wie eingangs ausgeführt, davon auszugehen, dass die ermittelten Schallpegel für den unwahrscheinlichen Fall der Vollausslastung der Baustelle als worst-case-Szenario berechnet wurden. Realistisch ist davon auszugehen, dass aufgrund von Pausenzeiten und unterschiedlich lauten Arbeitsvorgängen die angegebenen Pegel nicht permanent auf die Nachbarschaft einwirken werden.

Die maximalen Beurteilungspegel erreichen in einzelnen Fällen den von der Rechtsprechung gesteckten Rahmen hinsichtlich der Grundrechtsrelevanz. Gleichzeitig stellen sich die Belästigungen als nicht länger andauernde Ereignisse dar, da sie durch regelmäßige Ruhephasen unterbrochen werden. Durch die Verlagerung eines erheblichen Teils der Bauarbeiten in den Tagzeitraum können die meisten Lärmkonflikte im Nachtzeitraum gelöst werden. Für die wenigen

verbleibenden Fälle, in denen auf nächtliche Arbeiten baubetrieblich nicht verzichtet werden kann, sieht die Vorhabenträgerin vor, den Betroffenen für diese begrenzten Zeiträume Ersatzschlafraum in vom Baulärm nicht betroffenen örtlichen Beherbergungsbetrieben anzubieten. Damit können auch die wenigen verbliebenen nächtlichen Lärmkonflikte gelöst werden.

Die im Tagzeitraum auf die Nachbarschaft einwirkenden Lärmimmissionen hält die Planfeststellungsbehörde bei Einbeziehung der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Minderungsmaßnahmen für zumutbar.

Die Festsetzung eines Anspruchs auf Entschädigung für baulärmbedingte Belästigungen hielt die Planfeststellungsbehörde dagegen nicht für geboten. Nach Beurteilung der Gesamtmaßnahme in Relation zu vergleichbaren Bauvorhaben im öffentlichen Raum ist es hier sachgerecht, auf die Zuerkennung eines individuellen Entschädigungsanspruchs in Geld zu verzichten, da es sich vorliegend um ein Bauvorhaben handelt, welches in seinen Dimensionen üblicherweise entschädigungslos hingenommen werden muss.

Eventuell im Einzelfall auftretenden Belästigungen kann vor Ort durch den einzusetzenden Immissionsschutzbeauftragten mit geeigneten Maßnahmen begegnet werden. Dessen Einsetzung hält die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, um aufgrund der in dieser frühen Planungsphase noch bestehenden Unwägbarkeiten bezüglich der im konkreten Einzelfall auftretenden Betroffenheiten situationsabhängig in angemessener Weise reagieren zu können.

Insgesamt bewertet die Planfeststellungsbehörde daher die Beeinträchtigungen infolge bauzeitlicher Lärmimmissionen unter Berücksichtigung der geplanten Minderungsmaßnahmen und der ergänzend in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Nebenbestimmungen nach Abwägung mit dem am Vorhaben bestehenden öffentlichen Interesse als zumutbar.

B.4.4.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Den gesetzlichen Rahmen für Schallschutzmaßnahmen bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 - 43 BImSchG sowie die aufgrund des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Wann eine Änderung von Eisenbahnen wesentlich ist, lässt sich nach den Kriterien des § 1 Abs. 2 der 16.

BlmSchV beurteilen. Führt eine wesentliche Änderung zu einer Überschreitung der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV, besteht ein Anspruch auf Schallschutz.

Das antragsgegenständliche Vorhaben hat die Änderung des bisher 3-gleisigen Bahnhofs Beienheim in einen 2-gleisigen Bahnhof mit Anpassungen des Spurplans und deutlichen Gleislageänderungen zum Gegenstand. Da das Bauvorhaben gemäß 16. BImSchV aufgrund der deutlichen Gleislageänderungen einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, wurden die Schallimmissionen in der Nachbarschaft nach der für Eisenbahnen geltenden Berechnungsvorschrift „Schall 03“ untersucht.

Die Berechnungen der Beurteilungspegel für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall zeigen, dass durch die Spurplananpassung nur geringe Änderungen der Beurteilungspegel an den angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen (Wohnbebauung / Gärten) von weniger als 1 dB verursacht werden. Dennoch seien die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz an einem Immissionsort erfüllt. Da der Aufwand für aktive Schallschutzmaßnahmen für ein einzelnes Gebäude mit augenscheinlich nur einer Wohneinheit nicht angemessen sei, empfiehlt der Gutachter, den Lärmschutz mit passiven Maßnahmen zu befriedigen.

Seitens der Stadt Reichelheim wurde in ihrer Stellungnahme vom 26.02.2024 eingewendet, dass in der schalltechnischen Untersuchung lediglich das Gebäude Bahnhofstraße 12 als schützenswert gegenüber Schallimmissionen eingestuft und mit passiven Schallschutzmaßnahmen versehen werde. Im Gebäude Bahnhofstraße 14 befinde sich im Obergeschoss ebenfalls eine genehmigte Wohnnutzung. In der Tabelle auf Seite 36 sei ersichtlich, dass die Schallimmissionswerte der Bahnhofstraße 14 über denen der Bahnhofstraße 12 liegen. Man gehe daher davon aus, dass auch dieses Gebäude als schützenswert einzustufen und mit passiven Schallschutzmaßnahmen auszustatten sei.

Die Planfeststellungsbehörde hat die schalltechnische Untersuchung zu den betriebsbedingten Immissionen geprüft und schließt sich deren Ergebnissen und der gutachterlichen Bewertung an. Angesichts der geringen Pegelerhöhung wird eine Lösung des einen Schutzfalls mittels aktiver Schallschutzvorkehrungen als unverhältnismäßig eingestuft und der Einsatz passiver Schallschutzmaßnahmen am betroffenen Gebäude Bahnhofstraße 12 festgesetzt.

Der Einwand der Stadt Reichelsheim war zurückzuweisen, da am angesprochenen Gebäude Bahnhofstraße 14 die Immissionspegel gegenüber dem Prognose-Nullfall, d. h. ohne den geplanten Umbau des Bahnhofs, infolge des gegenständlichen

Vorhabens nicht erhöht werden. Insofern ist für einen Anspruch auf Schallschutz nach den Vorschriften der 16. BImSchV nicht allein die Höhe der Immissionspegel maßgeblich, sondern eine gerade aufgrund des geplanten Vorhabens (ursächlich) eintretende Grenzwertüberschreitung resp. Pegelerhöhung, vgl. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Eine solche liegt nur im Fall der Bahnhofstraße 12 vor. Die gesetzlichen Voraussetzungen eines Anspruchs auf Lärmvorsorge sind nur in diesem einen Fall erfüllt.

B.4.4.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Diesbezüglich enthält aber die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ zumindest Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsemissionen auch durch Baumaßnahmen.

Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass bei deren Überschreitung – anders als bei Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen jedoch nicht vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit sind die dort genannten Werte also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung jedenfalls sind erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen, so dass von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden kann.

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

Für die Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen auf baulichen Anlagen ist die DIN 4150 Teil 3 heranzuziehen, die Anhaltswerte nennt, bei denen Schädigungen im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswerts von Gebäuden oder Gebäudeteilen nicht zu erwarten sind.

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

Die Vorhabenträgerin sieht in ihrer Planung Maßnahmen zur Minderung der erschütterungsbedingten Belästigung der Nachbarschaft sowie eine gebäudetechnische Beweissicherung an Gebäuden im Nahbereich zur Baustelle vor.

Mit den geplanten Maßnahmen sowie den verfügbaren Nebenbestimmungen unter A.4.2.1 und A.4.2.3 wird daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dem Erschütterungsschutz hinreichend Rechnung getragen.

B.4.5 Abfallwirtschaft und Bodenschutz

Die Obere Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt wies darauf hin, dass nach erfolgter Abfrage der Altflächendatei FIS AG festzustellen sei, dass sich für den Bereich des Bahnhofes in Beienheim ein Eintrag ergebe. Es handele sich dabei um einen Altstandort der DB AG, Streckenabschnitt 3741, Bahn-km 1,58 bis 6,72 mit der ALTIS-Nummer 440.021.010-001.009. Nach erfolgten orientierenden Untersuchungen, veranlasst durch die DB AG selbst, wurde der Altlastenverdacht jedoch aufgehoben.

Aus Gründen des nachsorgenden sowie des vorsorgenden Bodenschutzes schlug die Obere Bodenschutzbehörde die Aufnahme von Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss vor. Die Auflagen wurden von der Vorhabenträgerin größtenteils zugesagt; im Übrigen wurden sie ihr durch die Planfeststellungsbehörde im Wege der Nebenbestimmung auferlegt. Die abgegebenen Zusagen der Vorhabenträgerin sind einzuhalten. Unter Beachtung der auferlegten Nebenbestimmungen und der abgegebenen Zusagen sind die bodenschutzrechtlichen Belange hinreichend gewahrt.

Die Auflagen der Abfallwirtschaft ergeben aufgrund § 7 - Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft -, § 9 - Getrennthalten von Abfällen zur Verwertung, Vermischungsverbot - und § 15 - Grundpflichten der Abfallbeseitigung - des Kreislaufwirtschaftsgesetzes – KrWG in Verbindung mit § 15 Abs. 1 und 2 Hessisches Ausführungsgesetz zum Kreislaufwirtschaftsgesetz – HAKrWG und § 8 der Gewerbeabfallverordnung - GewAbfV. Die Überwachung von Abfallerzeugern begründet sich auf § 47 - Allgemeine Überwachung - KrWG.

B.4.6 Archäologische Denkmalpflege

Der Wetteraukreis, FB 4 Archäologische Denkmalpflege, wies in seiner Stellungnahme vom 28.07.2026 drauf hin, dass sich im Umfeld des Bahnhofs Beienheim Fundstellen von Kulturdenkmälern befänden und weitere mögliche

Bodendenkmäler, insbesondere auf der Baustelleneinrichtungsfläche, zu schützen seien.

Durch die Nebenbestimmung unter A.4.4 und die Gesetzeslage (Hessisches Denkmalschutzgesetz (HDSchG)) wird den Belangen des Bodendenkmalschutzes und der Bodendenkmalpflege Rechnung getragen.

B.4.7 Stellungnahme Wasserversorgungsverband Horloffthal vom 26.08.2025 zur 1. Planänderung

Der Wasserversorgungsverband Horloffthal stimmt in seiner Stellungnahme der Entwässerungsplanung nicht zu. Insbesondere die Planunterlagen 12.1a und 12.2a seien nicht detailliert genug. Zusätzlich seien Planunterlagen fehlerhaft.

Laut der Vorhabenträgerin sei eine detailliertere Planung kein Bestandteil der Genehmigungsplanung, sondern Teil der Ausführungsplanung.

Für die Planfeststellungsbehörde ist der Detaillierungsgrad der Genehmigungsplanung ausreichend, um etwaige Betroffenheiten erkennen zu können. Sofern für erkennbare Konflikte geeignete technische Lösungen existieren, kann deren detaillierte Planung der nachfolgenden Ausführungsplanung überlassen werden. Der Wasserversorgungsverband und die Vorhabenträgerin haben sich im Zuge der Ausführungsplanung untereinander abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der zweiten und dritten Planänderung die fehlerhaften Planunterlagen korrigiert. Der Wasserversorgungsverband Horloffthal wurde bezüglich der dritten Planänderung erneut beteiligt und hat keine weitere Stellungnahme abgegeben.

Durch die geänderten Planunterlagen, die Nebenbestimmung unter A.4.5 sowie die Zusagen der Vorhabenträgerin sind die betroffene Wasserversorgungsleitung und damit die Belange der Trinkwasserversorgung ausreichend gewahrt.

B.4.8 Stellungnahme der Stadt Reichelsheim vom 02.04.2026 zur 3. Planänderung

Grunderwerb

Die Zulässigkeit des Grunderwerbs der DB InfraGO AG von der Stadt Reichelsheim wird hiermit planfestgestellt. Detaillierte Vertragsverhandlungen sind nicht Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Sie sind zwischen den Vertragsparteien zu führen. Sollte keine Einigung zustande kommen, entscheidet die Enteignungsbehörde in einem nachgelagerten Verfahren.

Schaltschrank

Ein Schaltschrank ist als Zubehör der Eisenbahnbetriebsanlage nicht planfeststellungsrelevant. Im Lageplan 3.1c und im Kabel- und Leitungsplan 12.1c sind die neuen Schaltschränke in der Farbe Lila dargestellt. Eine laufende Nummer im Bauwerksverzeichnis wurde ihnen nicht zugeordnet und sie sind in den Bauwerksplänen nicht dargestellt. Die zu ihrer Errichtung benötigten Flächen sind jedoch korrekt im Grunderwerbsplan dargestellt, sodass die Auswirkungen auf Dritte erkennbar sind. In der Ausführungsplanung sind die Schaltschränke darzustellen und die Bestandspläne sind dementsprechend anzupassen.

Entwässerung

Die Stadt Reichelsheim erhält von der Vorhabenträgerin zum nächst möglichen Termin die Unterlagen der Ausführungsplanung sowie die finalen Bestandspläne mit eingemessenen auf den städtischen Grundstücken verlegten Leitungen, Schächten und dem Entwässerungsbauwerk.

Die Stadt Reichelsheim weist zusätzlich darauf hin, dass die neue Rampe und die neue Zuwegung zu den Schaltschränken keine Entwässerung habe. Das gesamte Gelände habe ein Gefälle in Richtung öffentliche Verkehrsfläche und eine Entwässerung sei in den Plänen nicht dargestellt und auf die öffentliche Verkehrsfläche nicht zulässig.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, die Entwässerung der neuen Rampe und der Zuwegung zu den Schaltschränken sei in der Planung berücksichtigt. Das anfallende Oberflächenwasser der neuen Rampe und der Zuwegung werde über Kastenrinnen am Beginn der Zuwegung sowie im mittleren Bereich des Rampenpodests gefasst und über entsprechende Entwässerungsleitungen zum Schacht L5 abgeleitet. Eine Ableitung des Oberflächenwassers auf die öffentliche Verkehrsfläche erfolge nicht.

Die Entwässerung der neuen Rampe und der Zuwegung zu den Schaltschränken sind im Bauwerksplan 7.2c sichtbar dargestellt. Eine Entwässerung auf die öffentliche Verkehrsfläche erfolgt somit nicht und die Planfeststellungsbehörde stimmt der Entwässerung über Kastenrinnen zu.

B.4.9 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

B.4.9.1 Einwendung Pro Bahn & Bus e.V.

Der Einwender macht als Fahrgastverband mögliche planerische Verbesserungen der Verkehrsstation Beienheim geltend. Die Vorhabenträgerin hat hierzu erwidert. Sofern es um Forderungen geht, die zwar im Interesse der Fahrgäste wünschenswert, aber nicht aufgrund bestehender gesetzlicher oder sonstiger Vorgaben als Stand der Technik zwingend sind, wie bspw. ein besserer Witterungsschutz, sind solche Belange nicht planfeststellungsrelevant.

Die Forderung nach einer Verlängerung des geplanten Mittelbahnsteigs für etwaige spätere Verlängerungen der eingesetzten Züge geht über das zur Genehmigung vorgelegte Vorhaben hinaus. Die beantragte Bahnsteiglänge ist für die vom Aufgabenträger (RMV) bestellten Leistungen ausreichend. Eine längere Ausführung des Bahnsteigs ginge über den konkreten Bedarf hinaus und wäre als sog. Vorratsplanung nicht gerechtfertigt.

B.4.9.2 Einwendung Privatperson 1

Die Einwendung war zurückzuweisen, da der Einwender keine eigenen Belange, sondern ausschließlich öffentliche Belange vorbringt. Da im Rahmen der Anhörung die Träger öffentlicher Belange beteiligt wurden, siehe Punkt B.1.3.1, sind die öffentlichen Belange hinreichend berücksichtigt.

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 und privaten Belange gewertet. Durch die Planung und die festgesetzten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in 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 (§ 18e Abs. 2 Satz 2 AEG).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

**Hessischen Verwaltungsgerichtshof
in Kassel**

erhoben werden.

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

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

**Hessischen Verwaltungsgerichtshof
in Kassel**

gestellt und begründet werden.

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

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken

Frankfurt/Main, den 30.09.2026

Az. 551ppw/176-2022#026

EVH-Nr. 3485025

Im Auftrag

(Dienstsiegel)