



Eisenbahn-Bundesamt

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

Az. 551ppw/178-2023#012
Datum: 24.10.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Reaktivierung der Horlofftalbahn“

**in den Gemeinden Wölfersheim und Hungen
in den Landkreisen Wetterau und Gießen**

Bahn-km 11,200 bis 23,370

der Strecke 3740 Friedberg - Mücke

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
RB Mitte, Projekte Wetterau, I.NI-MI-K-W
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil.....	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Konzentrationswirkung	29
A.4	Nebenbestimmungen	29
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	29
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	32
A.4.3	Artenschutz	32
A.4.4	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	34
A.4.5	Immissionsschutz	35
A.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	36
A.4.7	Denkmalschutz.....	40
A.4.8	Kampfmittel	40
A.4.9	Bahnübergänge.....	40
A.4.10	Unterrichtungspflichten.....	40
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	41
A.5.1	Zusagen gegenüber Einwendungen Privater.....	41
A.5.2	Zusagen gegenüber Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	42
A.6	Vorbehalt.....	43
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	43
A.8	Sofortige Vollziehung	43
A.9	Gebühr und Auslagen	43
A.10	Hinweise	43
A.10.1	Verfahrensfreie Unterhaltungsmaßnahmen der „Reaktivierung der Horlofftbahn“.....	43
A.10.2	Landschaftspflege, Arten- und Naturschutz	44
A.10.3	Einleitung von Niederschlagswasser	44
A.10.4	Geologie und Bergbau.....	45
A.10.5	Denkmalschutz.....	45
A.10.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	45
B.	Begründung.....	50
B.1	Sachverhalt	50
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	50
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	50
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	50
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	57
B.2.1	Rechtsgrundlage	57
B.2.2	Zuständigkeit.....	57
B.3	Umweltverträglichkeit	57

B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	58
B.4.1	Planrechtfertigung	58
B.4.2	Variantenentscheidung	58
B.4.3	Unterrichtungspflichten	59
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung	60
B.4.5	Wasserhaushalt.....	60
B.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	69
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege	71
B.4.8	Artenschutz	72
B.4.9	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	78
B.4.10	Gebietsschutz „Natura 2000“-Gebiete	79
B.4.11	Immissionsschutz	80
B.4.12	Denkmalschutz.....	87
B.4.13	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	88
B.4.14	Brand- und Katastrophenschutz	89
B.4.15	Kampfmittel	89
B.4.16	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	90
B.4.17	Sonstige vorgebrachte Belange von Behörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen	91
B.4.18	Entscheidung über Einwendungen und Forderungen Privater	97
B.5	Gesamtabwägung	103
B.6	Sofortige Vollziehung	104
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	104
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	105

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin), Rechtsnachfolgerin der DB Netz AG, 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 „Reaktivierung der Horlofftbahn“ in den Gemeinden Wölfersheim und Hungen, in den Landkreisen Wetteraukreis und Gießen, Bahn-km 11,200 bis 23,370 der Strecke 3740 Friedberg - Mücke, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen und Vorbehalt festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens sind im Wesentlichen Änderungen an bestehenden Betriebsanlagen sowie der Rück- und Neubau von Betriebsanlagen, die im Zuge der Reaktivierung der Horlofftbahn umgesetzt werden.

Maßnahmen an den folgenden Verkehrsstationen:

- Neubau Kreuzungsbahnhof Berstadt-Wohnbach, (inklusive zweigleisiger Ausbau)
- Rückbau Haltepunkt Obbornhofen-Bellersheim
- Neubau Haltepunkt Hungen-Inheiden
- Verlängerung Hausbahnsteig Bahnhof Hungen

die Änderung der Bahnübergänge:

- Bahn-km 11,256 „Heyenheimer Weg“
- Bahn-km 11,603 „Friedensstraße“
- Bahn-km 12,872 „Geisenheimer Straße“
- Bahn-km 13,924 „Bundesstraße B455“
- Bahn-km 15,700 „Butzbacher Straße (L3136)“
- Bahn-km 16,557 „Berstädter Weg“
- Bahn-km 17,628 „Feldweg am Riedgraben“
- Bahn-km 18,355 „L 3131“
- Bahn-km 18,856 „Feldweg“

- Bahn-km 20,053 „Feldweg Auf der Hohl“
- Bahn-km 21,165 „Frankfurter Straße“

den ersatzlosen Rückbau folgender Bahnübergänge:

- Bahn-km 19,522 „Feldweg am Köstgraben“
- Bahn-km 20,531 „Feldweg Morgenrieber Weg“

den ersatzlosen Rückbau der Eisenbahnüberführung:

- Bahn-km 11,387 „Flutgraben“

die Sicherung der Böschung:

- Bahn-km 21,798 „SÜ Holzbrückenweg“

die Herstellung einer Spundwand mit Kopfbalken:

- Bahn-km 16,382 bis 16,454 „Biberteich“

sowie Naturschutzfachliche Maßnahmen

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand: 29.11.2024, 81 Seiten inkl. Deckblatt	festgestellt Blaueintragung
2	Übersichtskarten und -pläne	
2.1	Übersichtskarte Strecke 3740, km 11,200 - 23,370 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 50.000	nur zur Information Blaueintragung
2.2	Übersichtslageplan Strecke 3740, km 11,200 - 15,100 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information Blaueintragung
2.3	Übersichtslageplan Strecke 3740, km 15,100 - 18,600 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information Blaueintragung
2.4	Übersichtslageplan Strecke 3740, km 18,600 - 23,370 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information Blaueintragung
3	Lagepläne	
3.1a	Lageplan Strecke 3740, km 11,200 - 11,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.2	Lageplan Strecke 3740, km 11,700 - 12,300 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.3.	Lageplan Strecke 3740, km 12,300 - 12,900 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.4	Lageplan Strecke 3740, km 12,900 - 13,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.5	Lageplan Strecke 3740, km 13,500 - 14,200 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.6	Lageplan Strecke 3740, km 14,200 - 14,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.7	Lageplan Strecke 3740, km 14,800 - 15,400 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.8	Lageplan Strecke 3740, km 15,400 - 16,100 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
3.9	Lageplan Strecke 3740, km 16,100 - 16,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
3.10	Lageplan Strecke 3740, km 16,700 - 17,300 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.11	Lageplan Strecke 3740, km 17,300 - 17,900 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.12	Lageplan Strecke 3740, km 17,900 - 18,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.13	Lageplan Strecke 3740, km 18,500 - 19,200 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.14	Lageplan Strecke 3740, km 19,200 - 19,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.15	Lageplan Strecke 3740, km 19,800 - 20,400 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.16	Lageplan Strecke 3740, km 20,400 - 21,000 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
3.17	Lageplan Strecke 3740, km 21,000 - 21,600 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
3.18	Lageplan Strecke 3740, km 21,600 - 22,200 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
3.19	Lageplan Strecke 3740, km 22,200 - 22,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.20	Lageplan Strecke 3740, km 22,800 - 23,500 Planungsstand: 16.01.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.21	Lageplan Strecke 3740, Bf Hungen Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 29.11.2024, 21 Seiten zzgl. Deckblatt	festgestellt Blaueintragung
5	Grunderwerbspläne	
5.1	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 11,200-11,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
5.2	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 11,700-12,300 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 12,300-12,900 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.4	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 12,900-13,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.5	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 13,500-14,200 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.6	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 14,200-14,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.7	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 14,800-15,400 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.8	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 15,400-16,100 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
5.9	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 16,100-16,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
5.10	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 16,700-17,300 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.11	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 17,300-17,900 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.12	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 17,900-18,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.13	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 18,500-19,200 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.14	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 19,200-19,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.15	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 19,800-20,400 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.16	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 20,400-21,000 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
5.17	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 21,000-21,600 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
5.18	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 21,600-22,200 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
5.19	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 22,200-22,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.20	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 22,800-23,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.21	Grunderwerbsplan Strecke 3740, km 23,200-23,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.22	Grunderwerbsplan Ersatzmaßnahme Ökokonto Babenhausen Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 29.11.2024, 30 Seiten zzgl. Deckblatt	festgestellt Blaueintragung
7	Bauwerkspläne	
7.1.1	Bauwerksplan Bahnhof Berstadt-Wohnbach: Bahnsteig 1 und 2 Draufsicht Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
7.1.2	Bauwerksplan Bahnhof Berstadt-Wohnbach: Bahnsteig 1 und 2 Ansicht Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
7.1.3	Bauwerksplan Bahnhof Berstadt-Wohnbach: Bahnsteig 1 und 2 Schnitte Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 100	festgestellt Blaueintragung
7.2.1	Bauwerksplan HP Obbornhofen-Bellersheim: Rückbau Bahnsteig Draufsicht Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	festgestellt
7.3.1	Bauwerksplan HP Hungen-Inheiden: Bahnsteig 1 Draufsicht Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
7.3.2	Bauwerksplan HP Hungen-Inheiden: Bahnsteig 1 Ansicht Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
7.3.3	Bauwerksplan HP Hungen-Inheiden: Bahnsteig 1 Schnitte Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 100	festgestellt Blaueintragung
7.4.1	Bauwerksplan Bahnhof Hungen: Bahnsteig 1 Draufsicht Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
7.4.2	Bauwerksplan Bahnhof Hungen: Bahnsteig 1 Ansicht Nord-Ost Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.4.3	Bauwerksplan Bahnhof Hungen: Bahnsteig 1 Schnitte Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.5.1	Bauwerksplan EÜ Flutgraben km 11,387, Strecke 3740 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.5.2	Bauwerksplan EÜ Flutgraben km 11,387, Strecke 3740 Schnitte A-A, B-B Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.6.1	Bauwerksplan Spundwand mit Kopfbalken von km 16,382 bis 16,454 Draufsicht Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
7.6.2	Bauwerksplan Spundwand mit Kopfbalken von km 16,382 bis 16,454 Ansicht, Schnitte Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 100 / 200	festgestellt Blaueintragung
7.7.1	Bauwerksplan Böschungssicherung SÜ Holzbrückenweg, km 21,798 Draufsicht Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 100	festgestellt Blaueintragung
7.7.2	Bauwerksplan Böschungssicherung SÜ Holzbrückenweg Schnitte Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 100	festgestellt Blaueintragung
8	Bahnübergänge	
8.1.1a	Kreuzungsplan Bahnübergang km 11,256 (Strecke 3740) Heyenheimer Weg (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.1.2a	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 11,256 (Strecke 3740) Heyenheimer Weg (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.1.3.1a	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 11,256 (Strecke 3740) Heyenheimer Weg (Wölfersheim) Blatt 1 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.1.3.2a	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 11,256 (Strecke 3740) Heyenheimer Weg (Wölfersheim) Blatt 2 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.1.4a	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 11,256 (Strecke 3740) Heyenheimer Weg (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.1.5a	Streuwinkelplan Bahnübergang km 11,256 (Strecke 3740) Heyenheimer Weg (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.1.6	Höhenplan Bahnübergang km 11,256 (Strecke 3740) Heyenheimer Weg (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 100	festgestellt Blaueintragung
8.1.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 11,256 (Strecke 3740) Heyenheimer Weg (Wölfersheim) Planungsstand: 08.10.2021, 31 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (18 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlage 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.1.8a	Verkehrsuntersuchung Bahnübergang km 11,256 (Strecke 3740) Heyenheimer Weg (Wölfersheim) Planungsstand: 27.11.2024, 55 Seiten, Bericht (42 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (7 Seiten), 1 Deckblatt und Anlagen (5 Seiten)	nur zur Information Blaueintragung
8.2.1a	Kreuzungsplan Bahnübergang km 11,603 (Strecke 3740) Friedensstraße (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.2.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 11,603 (Strecke 3740) Friedensstraße (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.2.3a	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 11,603 (Strecke 3740) Friedensstraße (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.2.4a	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 11,603 (Strecke 3740) Friedensstraße (Wölfersheim) Planungsstand: : 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.2.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 11,603 (Strecke 3740) Friedensstraße (Wölfersheim) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.2.6	Höhenplan Bahnübergang km 11,603 (Strecke 3740) Friedensstraße (Wölfersheim) Planungsstand: : 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.2.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 11,603 (Strecke 3740) Friedensstraße (Wölfersheim) Planungsstand: 08.10.2021, 21 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (8 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlage 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.3.1a	Kreuzungsplan Bahnübergang km 12,872 (Strecke 3740) Geisenheimer Straße (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.3.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 12,872 (Strecke 3740) Geisenheimer Straße (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.3.3.1	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 12,872 (Strecke 3740) Geisenheimer Straße (Wölfersheim) Blatt 1 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.3.3.2a	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 12,872 (Strecke 3740) Geisenheimer Straße (Wölfersheim) Blatt 2 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.3.4a	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 12,872 (Strecke 3740) Geisenheimer Straße (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.3.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 12,872 (Strecke 3740) Geisenheimer Straße (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.3.6	Höhenplan Bahnübergang km 12,872 (Strecke 3740) Geisenheimer Straße (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.3.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 12,872 (Strecke 3740) Geisenheimer Straße (Wölfersheim) Planungsstand: 08.10.2021, 31 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (18 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlage 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.4.1a	Kreuzungsplan Bahnübergang km 13,924 (Strecke 3740) Bundesstraße B455 (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.4.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 13,924 (Strecke 3740) Bundesstraße B455 (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.4.3a	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 13,924 (Strecke 3740) Bundesstraße B455 (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.4.4a	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 13,924 (Strecke 3740) Bundesstraße B455 (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.4.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 13,924 (Strecke 3740) Bundesstraße B455 (Wölfersheim) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.4.6	Höhenplan Bahnübergang km 13,924 (Strecke 3740) Bundesstraße B455 (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.4.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 13,924 (Strecke 3740) Bundesstraße B455 (Wölfersheim) Planungsstand: 08.10.2021, 21 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (8 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlage 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.5.1a	Kreuzungsplan Bahnübergang km 15,700 (Strecke 3740) Butzbacher Straße (L3136) (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.5.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 15,700 (Strecke 3740) Butzbacher Straße (L3136) (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.5.3	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 15,700 (Strecke 3740) Butzbacher Straße (L3136) (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.5.4a	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 15,700 (Strecke 3740) Butzbacher Straße (L3136) (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.5.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 15,700 (Strecke 3740) Butzbacher Straße (L3136) (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.5.6	Höhenplan Bahnübergang km 15,700 (Strecke 3740) Butzbacher Straße (L3136) (Wölfersheim) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.5.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 15,700 (Strecke 3740) Butzbacher Straße (L3136) (Wölfersheim) Planungsstand: 08.10.2021, 38 Seiten, Bericht (8 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (24 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlage 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.6.1	Kreuzungsplan Bahnübergang km 16,557 (Strecke 3740) Berstädter Weg (Wölfersheim/Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.6.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 16,557 (Strecke 3740) Berstädter Weg (Wölfersheim/Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.6.3	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 16,557 (Strecke 3740) Berstädter Weg (Wölfersheim/Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.6.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 16,557 (Strecke 3740) Berstädter Weg (Wölfersheim/Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.6.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 16,557 (Strecke 3740) Berstädter Weg (Wölfersheim/Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.6.6	Höhenplan Bahnübergang km 16,557 (Strecke 3740) Berstädter Weg (Wölfersheim/Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.6.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 16,557 (Strecke 3740) Berstädter Weg (Wölfersheim/ Hungen) Planungsstand: 08.10.2021, 25 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (12 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlage 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.7.1	Kreuzungsplan Bahnübergang km 17,628 (Strecke 3740) Feldweg am Riedgraben (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	festgestellt
8.7.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 17,628 (Strecke 3740) Feldweg am Riedgraben (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.7.3	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 17,628 (Strecke 3740) Feldweg am Riedgraben (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.7.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 17,628 (Strecke 3740) Feldweg am Riedgraben (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.7.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 17,628 (Strecke 3740) Feldweg am Riedgraben (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.7.6	Höhenplan Bahnübergang km 17,628 (Strecke 3740) Feldweg am Riedgraben (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.7.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 17,628 (Strecke 3740) Feldweg am Riedgraben (Hungen) Planungsstand: 08.10.2021, 21 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (8 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlage 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.8.1.1	Kreuzungsplan Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Blatt 1 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.8.1.2a	Kreuzungsplan Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Blatt 2 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.8.2.1	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Blatt 1 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.8.2.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Blatt 2 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.8.3	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.8.4.1	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Blatt 1 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.8.4.2a	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Blatt 2 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.8.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.8.6.1	Höhenplan Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Blatt 1 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.8.6.2	Höhenplan Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Blatt 2 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.8.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 18,355 (Strecke 3740) L3131 (Hungen) Blatt 2 Planungsstand: 08.10.2021, 21 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (8 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlage 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.9.1	Kreuzungsplan Bahnübergang km 18,856 (Strecke 3740) Feldweg (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.9.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 18,856 (Strecke 3740) Feldweg (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.9.3.1	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 18,856 (Strecke 3740) Feldweg (Hungen) Blatt 1 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.9.3.2	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 18,856 (Strecke 3740) Feldweg (Hungen) Blatt 2 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.9.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 18,856 (Strecke 3740) Feldweg (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.9.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 18,856 (Strecke 3740) Feldweg (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.9.6	Höhenplan Bahnübergang km 18,856 (Strecke 3740) Feldweg (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.9.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 18,856 (Strecke 3740) Feldweg (Hungen) Planungsstand: 08.10.2021, 25 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (12 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlagen 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.10.1	Kreuzungsplan Rückbau Bahnübergang km 19,522 (Strecke 3740) Feldweg am Köstgraben (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	festgestellt
8.10.2a	Schleppkurvenplan Vorzusehender Wendehammer km 19,421 (Strecke 3740) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.10.3	Kreuzungsplan Straßenplanung Vorzusehender Wendehammer km 19,421 (Strecke 3740) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.10.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Feldweg am Köstgraben km 19,522 (Strecke 3740) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.10.5.1	Höhenplan Feldweg am Köstgraben km 19,522 (Strecke 3740) Blatt 1 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.10.5.2	Höhenplan Feldweg am Köstgraben km 19,522 (Strecke 3740) Blatt 2 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.10.5.3	Höhenplan Feldweg am Köstgraben km 19,522 (Strecke 3740) Blatt 3 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.10.5.4	Höhenplan Feldweg am Köstgraben km 19,522 (Strecke 3740) Blatt 4 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.10.6	Verkehrszählung Bahnübergang km 19,522 (Strecke 3740) Feldweg am Köstgraben (Hungen) Planungsstand: 08.10.2021, 25 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (12 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlagen 2 (2 Seiten)	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.11.1	Kreuzungsplan Bahnübergang km 20,053 (Strecke 3740) Feldweg auf der Hohl (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.11.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 20,053 (Strecke 3740) Feldweg auf der Hohl (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.11.3.1	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 20,053 (Strecke 3740) Feldweg auf der Hohl (Hungen) Blatt 1 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.11.3.2	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 20,053 (Strecke 3740) Feldweg auf der Hohl (Hungen) Blatt 2 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.11.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 20,053 (Strecke 3740) Feldweg auf der Hohl (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.11.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 20,053 (Strecke 3740) Feldweg auf der Hohl (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
8.11.6	Höhenplan Bahnübergang km 20,053 (Strecke 3740) Feldweg auf der Hohl (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.11.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 20,053 (Strecke 3740) Feldweg auf der Hohl (Hungen) Planungsstand: 08.10.2021, 25 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (12 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlagen 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.12.1	Kreuzungsplan Rückbau Bahnübergang km 20,531 (Strecke 3740) Feldweg Morgenriever Weg (Hungen) Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 200	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.12.2	Verkehrszählung Bahnübergang km 20,531 (Strecke 3740) Feldweg Morgenrieber Weg (Hungen) Planungsstand: 08.10.2021, 21 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (8 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlagen 2 (2 Seiten)	nur zur Information
8.13.1a	Kreuzungsplan Bahnübergang km 21,165 (Strecke 3740) Frankfurter Straße (B489) (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt Blaueintragung
8.13.2	Markierung u. Beschilderungsplan Bahnübergang km 21,165 (Strecke 3740) Frankfurter Straße (B489) (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.13.3a	Schleppkurvenplan Bahnübergang km 21,165 (Strecke 3740) Frankfurter Straße (B489) (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.13.4a	Kreuzungsplan Straßenplanung Bahnübergang km 21,165 (Strecke 3740) Frankfurter Straße (B489) (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.13.5	Streuwinkelplan Bahnübergang km 21,165 (Strecke 3740) Frankfurter Straße (B489) (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information Blaueintragung
8.13.6a	Höhenplan Bahnübergang km 21,165 (Strecke 3740) Frankfurter Straße (B489) (Hungen) Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt Blaueintragung
8.13.7	Verkehrszählung Bahnübergang km 21,165 (Strecke 3740) Frankfurter Straße (B489) (Hungen) Planungsstand: 08.10.2021, 25 Seiten, Bericht (7 Seiten) zzgl. Inhaltsverzeichnis (1 Seite), 2 Deckblätter, Anlage 1 (12 Seiten) zzgl. 1 Deckblatt, Anlagen 2 (2 Seiten)	nur zur Information
9	Höhenpläne	
9.1	Höhenplan Bahnhof Berstadt-Wohnbach Strecke 3740, km 15,304 - 15,814 Planzeichen: HTB_GP_HP_09_01_00_01_0 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9.1	Höhenplan Bahnhof Berstadt-Wohnbach Strecke 3740, km 15,304 - 15,814 Planzeichen: HTB_GP_HP_09_01_00_02_0 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000 / 100	festgestellt
10	Querschnitte	
10.1	Querschnitt Bahnhof Berstadt-Wohnbach Strecke 3740, km 15,450 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 100	nur zur Information
11	Baustelleneinrichtungs- und erschließungspläne	
11.1	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 11,200 - 11,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
11.2	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 11,700 - 12,300 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.3	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 12,300 - 12,900 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.4	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 12,900 - 13,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.5	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 13,500 - 14,200 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.6	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 14,200 - 14,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.7	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 14,800 - 15,400 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.8	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 15,400 - 16,100 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
11.9	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 16,100 - 16,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
11.10	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 16,700 - 17,300 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
11.11	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 17,300 - 17,900 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.12	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 17,900 - 18,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.13	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 18,500 - 19,200 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.14	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 19,200 - 19,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.15	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 19,800 - 20,400 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.16	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 20,400 - 21,000 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueträgung
11.17	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 21,000 - 21,600 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueträgung
11.18	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 21,600 - 22,200 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueträgung
11.19	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 22,200 - 22,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.20	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Strecke 3740, km 22,800 - 23,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.21	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan Bahnhof Hungen Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
12	Kabel- und Leitungslagepläne	
12.1	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 11,200 - 11,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueträgung
12.2	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 11,700 - 12,300 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.3	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 12,300 - 12,900 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.4	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 12,900 - 13,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.5	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 13,500 - 14,200 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.6	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 14,200 - 14,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.7	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 14,800 - 15,400 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.8	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 15,400 - 16,100 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
12.9	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 16,100 - 16,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
12.10	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 16,700 - 17,300 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.11	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 17,300 - 17,900 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.12	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 17,900 - 18,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.13	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 18,500 - 19,200 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.14	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 19,200 - 19,700 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.15	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 19,700 - 20,600 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.16	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 20,400 - 21,000 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
12.17	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 21,000 - 21,600 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.18	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 21,600 - 22,200 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
12.19	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 22,200 - 22,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.20	Kabel- und Leitungslageplan Strecke 3740, km 22,800 - 23,500 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
12.21	Kabel- und Leitungslageplan Bahnhof Hungen Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
13	Spurplanskizzen	
13.1	Spurplanskizze Strecke 3740, km 7,236 - 20,650 Planungsstand: 29.11.2024, ohne Maßstab	nur zur Information Blaueintragung
13.2	Spurplanskizze Strecke 3740, km 20,650 - 23,603 Planungsstand: 29.11.2024, ohne Maßstab	nur zur Information Blaueintragung
14	Trassierungslagepläne	
14.1.1	Trassierungslageplan Bahnhof Berstadt-Wohnbach Strecke 3740, km 15,304 - 15,814 Blatt 1 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
14.1.1	Trassierungslageplan Bahnhof Berstadt-Wohnbach Strecke 3740, km 15,304 - 15,814 Blatt 2 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
15	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	
15.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht Planungsstand: November 2024, 59 Seiten zzgl. Deckblatt	festgestellt Blaueintragung
15.1.1	Ersatzmaßnahme Babenhausen Planungsstand: 20.02.2023, 16 Seiten inkl. Deckblatt	nur zur Information
15.1.2	Ersatzmaßnahme Babenhausen Lageskizze Planungsstand: Februar 2023, Maßstab 1 : 4.000	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.1.3	Faunistische Erfassungen und Biotoptypenkartierung Planungsstand: Februar 2022, 20 Seiten zzgl. Deckblatt	nur zur Information
15.2	LBP-Maßnahmenblätter Planungsstand: 16.09.2025, 37 Seiten (18 Blätter)	festgestellt
15.3.1	Bestands- und Konfliktplan Legende Planungsstand: 29.11.2024, ohne Maßstab	nur zur Information Blaueintragung
15.3.2	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 11,200 – 11,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.3.3	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 12,400 – 13,100 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.3.4	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 13,100 – 14,000 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.3.5	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 15,300 – 16,100 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.3.6	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 16,100 – 16,800 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.3.7	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 17,500 – 18,400 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.3.8	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 18,300 – 19,200 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.3.9	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 19,200 – 20,300 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.3.10	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 20,300 – 21,000 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
15.3.11	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 21,000 – 21,600 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.3.12	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 22,900 – 24,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.13	Bestands- und Konfliktplan Strecke 3740, km 21,700 - 22,000 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information Blaueintragung
15.4.1	Maßnahmenplan Legende Planungsstand: 29.11.2024, ohne Maßstab	festgestellt Blaueintragung
15.4.2	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 11,200 – 11,700 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
15.4.3	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 12,400 – 13,100 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.4	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 13,100 – 14,000 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.5	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 15,300 – 16,100 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
15.4.6	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 16,100 – 16,800 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
15.4.7	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 17,500 – 18,400 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.8	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 18,300 – 19,200 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
15.4.9	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 19,200 – 20,300 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.10	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 20,300 – 21,000 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.11	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 21,000 – 21,600 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
15.4.12	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 22,900 – 24,700 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.13	Maßnahmenplan Strecke 3740, km 21,700 - 22,000 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt Blaueintragung
16	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.1	AFB-Bericht Planungsstand: November 2024, 116 Seiten inkl. Anhang	festgestellt Blaueintragung
17	FFH-Unterlagen	
17.1	FFH-Vorprüfung Planungsstand: November 2024, 47 Seiten	nur zur Information Blaueintragung
18	Untersuchung zu Schall und Erschütterungen	
18.1	Schalltechnische Untersuchung betriebsbedingte Immissionen Planungsstand: Oktober 2023, 28 Seiten zzgl. Anlagen 1 - 3	nur zur Information
18.2	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung baubedingte Immissionen Planungsstand: Oktober 2023, 39 Seiten zzgl. Anlagen 1 - 4	nur zur Information
18.2 Anlage 5	Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, baubedingte Immissionen, Anlage 5 Planungsstand: Oktober 2023, 1 Seite	festgestellt
18.3	Erschütterungstechnische Untersuchung betriebsbedingte Immissionen Planungsstand: Oktober 2023, 25 Seiten zzgl. Anlagen 1 - 2	nur zur Information
19	Hydraulische Berechnung	
19.1	Hydraulische Berechnung Planungsstand: 13.10.2023, 8 Seiten inkl. Deckblatt	nur zur Information
19.2.1	Entwässerungslageplan Strecke 3740, Bf Berstadt-Wohnbach km 15,304 - 15,650 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
19.2.2	Entwässerungslageplan Strecke 3740, Bf Berstadt-Wohnbach km 15,650 - 15,800 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
19.3	Entwässerungslageplan Strecke 3740, Bahnsteig Haltepunkt Inheiden Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
19.4	Entwässerungslageplan Bf Hungen, Bahnsteig 1 Planungsstand: 13.10.2023, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
20	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
20.1	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie Planungsstand: November 2024, 74 Seiten inkl. Deckblatt	nur zur Information Blaueintragung
21	Kampfmittelfreiheitsbescheinigung	
21.1	Stellungnahme Kampfmittel Wölfersheim-Hungen Deutsche Bahn AG - DB Immobilien Planungsstand: 17.11.2021, Bericht 9 Seiten inkl. Anschreiben	nur zur Information
21.2	Ergebnisbericht Bohrlochsondierung Kampfmittelräumung /-sondierung Horlofftbahn – Baugrunduntersuchung Bf Hungen Planungsstand: 21.11.2022, 19 Seiten	nur zur Information
22	Geotechnischer Bericht	
22.1	Geotechnischer Bericht Reaktivierung der Horlofftbahn Strecke 3740 Friedberg – Laubach km 11,200 bis km 23,370 (km 23,600) Umweltchemische Untersuchungen Baugrunduntersuchung, Baugrund- und Gründungsbeurteilungen Planungsstand: 02.11.2022, 2306 Seiten	nur zur Information

Die Nummerierung der Unterlagen entspricht der auf der jeweiligen Unterlage angegebenen Nummerierung; diese weicht zum Teil von der Nummerierung der Unterlagen in den Inhaltsübersichten in den Planunterlagen ab.

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in der Farbe Blau und mit dem Index „a“ kenntlich gemacht.

Das hier beantragte Planfeststellungsverfahren steht in einem inhaltlichen Zusammenhang mit dem Verfahren zur Streckeninstandsetzung der Horlofftbahn des Landes Hessen. Obwohl die Verfahren verfahrenstechnisch getrennt geführt werden, erfolgt eine enge Abstimmung hinsichtlich der umweltrechtlichen Belange, insbesondere im Bereich des Artenschutzes. Daher werden die Unterlagen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlagen 31.1-31.4.) und die des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Anlage 31.5) aus dem Verfahren des Landes Hessen diesem Bescheid als Anlage beigelegt.

A.3 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.1.1 Wasserschutzgebiete

1. Der vorgesehene Baubeginn der Maßnahme ist der Genehmigungsbehörde sowie dem Betreiber der Wassergewinnungsanlage (Oberhessische Versorgungsbetriebe, OVAG Str. 21, Hungen) mindestens 8 Tage vorher schriftlich anzuzeigen. Mit der Baubeginnanzeige ist der Genehmigungsbehörde die ausführende Firma sowie der verantwortliche örtliche Bauleiter zu benennen. Darüber hinaus ist die Fertigstellung der Genehmigungsbehörde schriftlich anzuzeigen.
2. Die ausführenden Baufirmen sind von der Lage des geplanten Objektes in der Schutzzone III A eines Wasserschutzgebietes unter Beigabe der vorliegenden Nebenbestimmungen schriftlich zu informieren. Die Bauarbeiter sind entsprechend einzuweisen.
3. Die Minderung der Reinigungswirkung der Deckschichten darf nur über den für die Baumaßnahme nötigen kürzest möglichen Zeitraum erfolgen. Erdaufschlüsse sollten in kürzest möglicher Zeit mit geeignetem (grundwasserunschädlichem) Material wieder verschlossen oder durch Abdeckungen geschützt werden.
4. Durch die möglichen Leitungsgräben darf es nicht zu einer Dränwirkung bzw. zu einer bevorzugten Wasserwegsamkeit kommen. Bei der Nutzung von Wasser z.B. als Spülung, darf nur Trinkwasser verwendet werden.
5. Die Arbeiten sollten möglichst in niederschlagsfreien Zeiträumen durchgeführt werden.
6. Die Baumaßnahmen müssen so durchgeführt werden, dass während der Baumaßnahme und während der späteren Nutzung keine wassergefährdenden

Stoffe in den Untergrund gelangen und dort verbleiben bzw. versickern können. Baustoffe müssen so gewählt werden, dass eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers dauerhaft nicht zu besorgen ist.

7. Für den Wegebau und den Unterbau sind nur unbelastetes Bodenmaterial, nicht wassergefährdende und nicht auslaugbare Baustoffe zulässig.
8. Während der Baumaßnahmen und während der späteren Nutzung dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund gelangen. Baustoffe müssen so gewählt werden, dass eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers dauerhaft nicht zu besorgen ist.
9. Baustoffe dürfen nur so gelagert werden, dass keine Gefährdung für das Grundwasser gegeben ist. Das Lagern von Baustoffen und das Abstellen von Maschinen sollte außerhalb der Zone III A oder auf dafür vorgesehenen abgedichteten und gesicherten Flächen erfolgen.
10. Bei der Bauausführung muss eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauleitung gewährleistet sein, die darüber zu wachen hat, dass die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst, der Technik und insbesondere der Wasserwirtschaft beachtet, die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt angewandt und die Auflagen und Bedingungen des Zulassungsbescheides eingehalten werden.
11. Während der Bauphase ist darauf zu achten, dass Baumaschinen gegen Tropfverluste sowie auslaufende Kraftstoffe und Öle gesichert sind. Auf den Einsatz von wassergefährdenden Stoffen ist bei vorhandenen Alternativen zu verzichten. Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie Betankungen sind nur außerhalb des Wasserschutzgebietes bzw. auf dafür vorgesehenen Flächen zulässig.
12. Im Falle von Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen oder sonstigen Ereignissen von denen eine Verunreinigung des Grundwassers ausgehen kann, sind durch die Ausführenden vor Ort sofort und eigenständig geeignete Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (z. B. Aufbringung von Bindemittel, Abtrag kontaminierten Erdreichs etc.) durchzuführen. Darüber hinaus ist umgehend die Abteilung für Wasser- und Bodenschutz Tel. 0641/9390-3573 zu verständigen.
13. Die zur Durchführung von Sofortmaßnahmen erforderlichen Materialien wie z.B. Ölbindemittel, Auffangwannen und Container, sind ständig ortsnah vorzuhalten.
14. Innerhalb der Wasserschutzzone III A dürfen wassergefährdende Stoffe (z.B. Kraftstoffe, Öle, Schmiermittel) nicht offen und ungesichert während der Bauzeit

gelagert, abgefüllt oder umgeschlagen werden. Das Betanken, Warten und gegebenenfalls Reparieren der Maschinen und Baufahrzeuge darf nur auf abgesicherten und befestigten Flächen erfolgen und muss sorgfältig überwacht werden.

15. Die sonstigen Verbote der Schutzgebietsverordnung sowie die geltenden Regeln der Technik (DIN-Vorschriften sowie Richtlinien und Regelwerke anerkannter Fachverbände) sind einzuhalten.

16. Hinsichtlich der Haftung wegen eventuell schädigender Einwirkungen auf das Grundwasser durch den Bodeneingriff finden die Vorschriften des § 89 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) Anwendung.

A.4.1.2 Grundwasser

A.4.1.2.1 Wasserhaltungsmaßnahmen in den Baugruben

Sofern sich im Zuge der Ausführungsplanung herausstellt, dass in den Baugruben Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich sind, ist vor Baubeginn die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG für bauzeitliche Gewässerbenutzungen beim Eisenbahn-Bundesamt einzuholen.

A.4.1.2.2 Erdaufschlüsse -Spundwand Biberteich

Sofern die geplante Spundwand in grundwasserführende Schichten einbindet, ist eine Anzeige nach § 49 WHG spätestens 1 Monat vor der Herstellung beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen.

A.4.1.3 Oberflächengewässer

1. Nach Durchführung der Baumaßnahme ist der zuständigen Wasserbehörde ein Bestandsplan zur Gewässerquerung in digitaler Form mit Lageplan und Querschnitt in digitaler Form zu übersenden.
2. Bei Bauausführung dürfen keine Baumaterialien und sonstige Stoffe - insbesondere solche mit Wassergefährdungspotential in Gewässer gelangen oder abgeschwemmt werden. Die besonderen Grund- und Hochwasserverhältnisse sind zu beachten.
3. Alle Kreuzungen mit anderen Ver- und Entsorgungsleitungen sind mit den zuständigen kommunalen Gebietskörperschaften, Verbänden oder sonstigen Betreibern abzustimmen.

4. Baugruben und Verlegegräben sind unmittelbar nach Abschluss der Verlegearbeiten ordnungsgemäß zu verfüllen. Dies gilt auch für abschnittsweise vorgesehene Erdaufschlüsse. Überschüssige Aushubmassen sind ordnungsgemäß zu entsorgen bzw. zu verwerten. Eine Ablagerung im Gewässer, Uferrandstreifen und Überschwemmungsgebiet ist unzulässig.

Besondere Nebenbestimmungen für Gewässerkreuzungen

5. Der bestehende Durchlass weist laut Gewässerstrukturgütekartierung kein natürliches Bachsubstrat auf der Betonsohle auf. Im Rahmen der Bauausführung ist daher der Durchlass mit natürlichem Bachsubstrat in einer Mächtigkeit von 20 cm auszustatten. Sofern sich der Abflussquerschnitt dadurch zu stark verengt, ist der bestehende Durchlass durch einen Durchlass mit größerer Nennweite auszuwechseln.
6. Änderungen in der Ausführungsform sind im Vorfeld mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

- Der Nachweis über die Ausbuchung bzw. die Zuweisung der Flächen aus dem Ökokonto „Babenhausen“ ist den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden sowie dem Eisenbahn-Bundesamt vor Beginn des Eingriffs vorzulegen.

A.4.2.1 Boden

Bodenaushub ist getrennt nach Unter- und Oberboden gemäß den Anforderungen der DIN 19639 zu lagern. Bei Oberbodenmieten ist eine maximale Mietenhöhe von 2 m einzuhalten, bei Unterbodenmieten eine maximale Mietenhöhe von 3 m. Die Bodenmieten sind locker mit einem Bagger auf wasserdurchlässigen Lagerflächen aufzusetzen. Die Mieten dürfen nicht befahren oder als Lagerfläche benutzt werden. Am Mietenfuß ist Oberflächenwasser abzuleiten.

A.4.3 Artenschutz

- Die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erforderlichen artenschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen sind zeitlich mit den Maßnahmen des parallelen Verfahrens des Landes Hessen zur Streckenerneuerung der Horloffthalbahn abzustimmen und gleichzeitig umzusetzen. Eine zeitlich versetzte oder isolierte Ausführung der Maßnahmen in nur einem der beiden Verfahren ist unzulässig.

Sollte die Bauzeit mehr als ein Jahr (= 1 Winter) andauern, so ist dies dem Eisenbahn-Bundesamt sowie den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden unverzüglich mitzuteilen. Zudem ist gleichzeitig von der Vorhabenträgerin zu prüfen, ob das Bauzeiten- und Maßnahmenkonzept, insbesondere im Hinblick auf artenschutzrechtliche Maßnahmen, weiterhin haltbar ist oder ob ggf. weitere Maßnahmen durchgeführt werden müssen.

A.4.3.1 Reptilien

- Das Baufeld ist vor Baubeginn auf ein Vorkommen von Reptilien (insbesondere Individuen der Zauneidechse) zu überprüfen. Das Ergebnis ist dem Eisenbahn-Bundesamt sowie den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden unverzüglich mitzuteilen. Sollten Reptilien gefunden werden, so ist mit diesen in Abstimmung mit den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden sowie der Umweltfachlichen Bauüberwachung gem. der Nebenbestimmung A.4.3 zu verfahren.
- In Bezug auf Maßnahme 014_VA (Strukturelle Vergrämung von Zauneidechsen und Stellen eines einseitig überwindbaren Reptilienschutzzauns) sind folgende Bestimmungen umzusetzen:
 - a. Die Mahd ist so durchzuführen, dass die Maßnahme vor Baubeginn funktionsfähig ist. Dies kann auch eine Mahd bis zu einem Jahr vor Baubeginn bedeuten.
 - b. Die Mahd muss nach Baubeginn weiterhin in regelmäßigen, wetterbedingten Abständen kontrolliert durchgeführt werden. Das kann auch einen 2 zweiwöchigen Turnus bedeuten.

A.4.3.2 Amphibien

- Die Bauarbeiten im Bereich der Spundwand sowie deren Errichtung müssen gem. den artenschutzfachlichen Maßnahmen und außerhalb der Schonzeit (15.03.-31.08.) der Wechselkröte sowie zwingend in Abstimmung mit dem Schutzkonzept des Bibers erfolgen.

A.4.3.3 Biber

- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung eine fortlaufende Abstimmung mit den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden sowie dem zuständigen Biberbeauftragten bzw.

Bibermanager sicherzustellen. Erforderlichenfalls sind in Abstimmung mit den genannten Stellen zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

- Die Bauarbeiten im Bereich der Spundwand sowie deren Errichtung müssen tagsüber außerhalb der Schonzeit (16.03.-31.08.) des Bibers erfolgen. Der westlich des Bauvorhabens liegende Biberdamm (Hauptdamm) darf während der Arbeiten nicht beeinträchtigt werden. Es muss sichergestellt werden, dass durch das Setzen der Spundwände kein Schaden an dem Damm entsteht.

A.4.3.4 Fledermäuse

Zur Vermeidung erheblicher Störungen besonders geschützter Fledermausarten während nächtlicher Bautätigkeiten, die ausschließlich im Bereich des Bahnhofshungen erfolgen, ist bei Nachtarbeiten im Zeitraum der Baumaßnahmen die Beleuchtung der Baustelle ausschließlich durch mobile Leuchtsysteme mit zertifiziert niedriger Farbtemperatur ($< 2.200\text{K}$) durchzuführen. Zusätzlich muss die Lichtführung durch gezielte Abschirmung und gerichtete Ausleuchtung auf die notwendige Arbeitsfläche beschränkt sein. Eine Abstrahlung auf angrenzende Gehölze ist abzuschirmen. Zudem ist die Beleuchtungsdauer auf das betriebsnotwendige Minimum zu reduzieren. Im Rahmen der Baumaßnahme zum Einsatz kommende Lichtanlagen sind dem Stand der Technik entsprechend zu errichten und zu betreiben.

A.4.4 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.

- Die benannte Person ist vor Beginn der Baumaßnahme bzw. der naturschutzfachlichen Maßnahmen dem Eisenbahn-Bundesamt, den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden und der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde Frankfurt mit den jeweiligen Kontaktdaten mitzuteilen. Zudem ist dem Eisenbahn-Bundesamt vor Baubeginn ein naturschutzfachliches gesamtheitliches Bauzeiten- und Maßnahmenkonzept, welches auch die nötigen Maßnahmen der planrechtsfreien Bereiche berücksichtigt, zur Verfügung zu stellen.

- Die Protokolle der Umweltfachlichen Bauüberwachung sind alle 6 Monate dem Eisenbahn-Bundesamt sowie den Oberen Naturschutzbehörden vorzulegen. Weiterhin ist ein Abschlussbericht über die frist- und sachgerechte Durchführung der naturschutzfachlichen Maßnahmen zu übersenden.
- Durch die umweltfachliche Bauüberwachung ist insbesondere sicherzustellen, dass das gesamtheitliche Bauzeiten- und Maßnahmenkonzept aus den planfeststellungsrelevanten und nicht-planfeststellungsrelevanten Maßnahmen eng abgestimmt und eingehalten wird.

A.4.5 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 sonstiger Emissionen dem Stand der Technik entsprechen.
3. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu benennen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde, den betroffenen Gemeinden und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.
4. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten (jeweils unverzüglich nach Kenntnis) den Anliegern wie auch den betroffenen Gemeinden in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss rechtzeitig vor dem vorgesehenen Baubeginn erfolgen.

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

A.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

1. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ (AVV Baulärm) zu beachten 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.4.5.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Die hier genehmigten Maßnahmen stellen erhebliche bauliche Eingriffe in den Schienenweg im Sinne der 16 BImSchV dar. Die durchgeführten Schalltechnischen Untersuchungen ergaben, dass an einem Gebäude eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV vorliegt. Somit ergibt sich für den Immissionsort „Friedensstraße 24“ ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

A.4.5.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Vor bzw. nach Beendigung der Baumaßnahmen sind gebäudetechnische Beweissicherungen bei den betroffenen Gebäuden durchzuführen. Die betroffenen Gebäude im Bereich von erschütterungsintensiven Bautätigkeiten sind der Anlage 5 der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung zu entnehmen.

A.4.5.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Nach Inbetriebnahme sind erschütterungstechnische Messungen in dem Gebäude „Friedensstraße 24“ in Wölfersheim durchzuführen.

A.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

A.4.6.1 Bodenschutz, Altlasten

1. Sämtliche Eingriffe in den Boden im Bereich „Bahnhof Hungen“ sind von einem altlastenfachlich qualifizierten Ingenieurbüro zu überwachen und zu

- dokumentieren. Die beauftragte Firma ist dem Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 41.4, mindestens 2 Wochen vor Beginn der Bodeneingriffe unter Angabe der Kontaktdaten (Telefon, E-Mail) mitzuteilen.
2. Ergeben sich im Zuge der Gesamtmaßnahme Hinweise auf schadstoffbedingte schädliche Bodenveränderungen, so ist das Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 41.4, unverzüglich zu informieren. Maßnahmen, die die Feststellung des Sachverhalts oder die Sanierung behindern können, sind bis zur Freigabe durch das Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 41.4, zu unterlassen.
 3. Die fachgutachterliche Überwachung der Bodeneingriffe ist in einem Abschlussbericht zu dokumentieren und dem Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 41.4, spätestens 6 Wochen nach Beendigung der Bodeneingriffe digital vorzulegen. Im Falle von besonderen, altlastenfachlich relevanten Vorkommnissen sind Zwischenberichte zu erstellen, die dem Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 41.4, ebenfalls vorzulegen sind.
 4. Werden bei den Erdarbeiten 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 IV – Umwelt Frankfurt, Dezernat IV/F 41.5 – Bodenschutz sofort mitzuteilen und mit diesem die weitere Vorgehensweise abzustimmen.
 5. Im Zuge der Bauarbeiten eventuell freigelegtes, verunreinigtes Bodenmaterial, von dem weitere Verunreinigungen in tiefere Bodenschichten oder das Grundwasser verlagert werden können, ist während und nach den Aushubarbeiten vor Niederschlag zu schützen bzw. sichern. Ausgasungen leichtflüchtiger Stoffe sind durch geeignete Abdeckung wirksam zu unterbinden.
 6. Bei der Beprobung, Einstufung und Entsorgung des bei der Baumaßnahme anfallenden Abfalls sind die Regelungen des Merkblattes „Entsorgung von Bauabfällen“ in der aktuellen Fassung, siehe A.10.6.2, zu beachten.
 7. Nach Abschluss eventueller Sanierungsmaßnahmen ist durch den begleitenden Gutachter eine Dokumentation zu erstellen, in der die durchgeführten Maßnahmen, Lagepläne, Aushubdaten und Analysenergebnisse enthalten sind. Der Bericht ist dem Dezernat 41.5 des Regierungspräsidiums Darmstadt digital vorzulegen.

8. Werden die Baustelleneinrichtungsflächen auf nicht befestigten Flächen errichtet, so sind entsprechende Schutzmaßnahmen für den Boden zu treffen (z. B. Errichtung einer Baustraße, Schutz des Bodens (Bodenschutzsysteme). Der Zugang zu den Baustelleneinrichtungsflächen ist eindeutig festzulegen, die An- und Abfahrt zu den Flächen darf zum Schutz möglicherweise direkt angrenzender Boden nicht willkürlich von allen Seiten erfolgen.
9. Unbefestigte Böden dürfen mit geeigneten Fahrzeugen mit einem kleinen spezifischen Bodenauflegegewicht ($\leq 0,80 \text{ kg/cm}^2$) nur im ausreichend abgetrocknetem Zustand befahren werden.
 - a. Fahrzeuge mit einem spezifischen Bodenauflegegewicht größer als $0,80 \text{ kg/cm}^2$ dürfen nur auf befestigten Wegen bewegt oder abgestellt werden.
 - b. Sofern schwere Fahrzeuge unbefestigte Bodenbereiche passieren müssen, sind entsprechende Schutzmaßnahmen für den Boden zu treffen (z. B. Errichtung einer Baustraße, Schutz des Bodens mit Bodenschutzsystemen, usw.).
10. Gruben (Start- und Zielgruben), Baustraßen oder die Entfernung von Mutterboden sind durch baggern (abtragend) herzustellen. Ein Abschieben mit Planierraupen oder ähnlichen Fahrzeugen ist nicht zulässig.
11. Werden für die Zwischenlagerung oder Bereitstellung der Entsorgung von Boden Mieten benötigt, sind diese ohne Verdichtung oder Befahrung mit einer maximalen Schütthöhe von 2 m aufzuschütten.

Werden diese Mieten länger als 6 Monate zur Zwischenlagerung genutzt, sind diese mit geeigneten Pflanzen zu begrünen. Generell ist die DIN 19731 zu beachten.

 - c. Sofern Bodenmieten auf unbefestigten Böden gelagert werden sollen, ist bei Unterbodenmieten der Mutterboden vorab mit Baggern abzuheben.
 - d. Beim Wiedereinbau von Boden darf nur Unterboden verdichtet werden. Hierbei ist der Grad der Verdichtung an die ursprüngliche Lagerungsdichte vor dem Aushub anzupassen.

Mutterboden ist ohne Verdichtung wieder einzubauen und darf nach dem Einbau nur mit der Baggerschaufel geglättet werden. Ein Befahren dieses Bereiches ist nicht zulässig.

Zwei Jahre nach dem Einbau muss geprüft werden, ob Bereiche mit natürlicher Setzung mit Mutterboden nachverfüllt werden müssen.

12. Für die gesamte Baumaßnahme ist der DIN 19369 „Bodenschutz bei der Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ zu beachten.

A.4.6.2 Abfallwirtschaft

1. Sofern im Zuge der Abbruch-/Aushubarbeiten Materialien auftauchen, welche als Schadstoffe bekannt sind, oder welche Anlass zum Verdacht auf eine Schadstoffhaltigkeit geben, ist ein umwelttechnisches Fachbüro / ein Fachgutachter bzw. eine Fachgutachterin mit der Sachstandsermittlung und Abfalleinstufung zu beauftragen. Bei mehr als punktuellm Auftreten des Schadstoffes ist für die Weiterführung der Abbruch-/Aushubarbeiten die Konzeptionierung durch ein umwelttechnisches Fachbüro bzw. einen Fachgutachter bzw. eine Fachgutachterin erforderlich.
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 schadlohe Verwertung maßgeblichen Konzentrationen an Schadstoffen dürfen zum Zweck einer umweltvertraglichen Verwertung weder durch die Zugabe von geringer belastetem Material gleicher Herkunft noch durch Vermischung mit anderen unbelasteten Stoffen eingestellt werden.
4. Vor Beginn der Abbruchmaßnahme ist auf schädliche Bestandteile wie z.B. Asbest, künstliche Mineralfasern, PCB, Teer/PAK, mit Holzschutzmitteln behandelte Hölzer und Schwermetallverbindungen zu untersuchen. Betroffene Bereiche sind zu separieren und als gefährlicher Abfall zu entsorgen. Abbruchmaterial, bei dem die vorherige Separierung von Schadstoffen unterblieben ist, muss insgesamt als gefährlicher Abfall eingestuft und entsprechend entsorgt werden.
5. Teerhaltige Abfälle mit einem PAK-Gehalt ≥ 400 mg/kg und/oder einem Benzo(a)pyren-Gehalt ≥ 50 mg/kg (für die Prüfung auf teerpechhaltigen Straßenaufbruch sind Schnellverfahren wie das so genannte Lackansprühverfahren maßgebend) sind als gefährliche Abfälle einzustufen.

A.4.7 Denkmalschutz

A.4.7.1 Baudenkmalschutz

Vor Baubeginn ist ein Beweissicherungsverfahren des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes in Wölfersheim Berstadt durchzuführen.

A.4.7.2 Bodendenkmalschutz

Zur Überwachung der geplanten Bodeneingriffe ist eine archäologische Baubegleitung einzusetzen.

A.4.8 Kampfmittel

Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten hat die Vorhabenträgerin im Hinblick auf Gefährdungen durch möglicherweise im Baubereich vorhandene Kampfmittel (Blindgänger, etc.) geeignete Maßnahmen auszuarbeiten und sicherzustellen, dass die Bauarbeiten entsprechend dieses Verfahrens durchgeführt werden. Gegebenenfalls ist ein Konzept zur Kampfmittelbeseitigung zu erarbeiten und mit dem Kampfmittelräumdienst abzustimmen.

A.4.9 Bahnübergänge

Vor Inbetriebnahme der Bahnübergänge ist unter Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes (Sachbereich 2) sowie der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine Verkehrsschau durchzuführen.

A.4.10 Unterrichtungspflichten

1. Die Vorhabenträgerin hat den Zeitpunkt des Baubaubeginns (Baubeginnanzeige) sowie den Bauablaufplan dem Eisenbahn-Bundesamt (Planfeststellungsbehörde), Sachbereich 1, Untermainkai 23 - 25, 60329 Frankfurt am Main oder Grülingstraße 4, 66113 Saarbrücken mindestens vier Wochen vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich mitzuteilen.

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

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

2. Die Vorhabenträgerin hat den Zeitpunkt der Fertigstellung des Vorhabens spätestens zwei Wochen nach Fertigstellung des Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt (Planfeststellungsbehörde), Sachbereich 1, Untermainkai 23 - 25, 60329 Frankfurt am Main oder Grülingstraße 4, 66113 Saarbrücken schriftlich mitzuteilen (Fertigstellungsanzeige). Hierzu ist der Vordruck „Anzeige über die Fertigstellung des Bauvorhabens“ abrufbar auf der Internetseite des Eisenbahn Bundesamtes unter dem Pfad: Themen - Planfeststellung - Antragstellung - Anhang II - Vorlagen und Vordrucke - zu verwenden ([Anzeige über die Fertigstellung des Bauvorhabens](#)).
3. Der Baubeginn ist dem Betreiber der Wassergewinnungsanlage (Wasserwerk Hungen-Inheiden) schriftlich mitzuteilen.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.5.1 Zusagen gegenüber Einwendungen Privater

Die fortlaufende Nummerierung der Einwender folgt systematisch der im Anhörungsverfahren ihrer jeweils ersten Einwendung zugeteilten Ordnungsnummer.

Zur Einwendungsbearbeitung siehe unter B.4.18.

Folgende Zusagen hat die Vorhabenträgerin abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Status
P-1	P-01 vom 19.05.2024	zugesagt
P-2	P-02 vom 21.05.2024	teilweise zugesagt
P-3	P-03 vom 25.05.2024	zugesagt

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Status
P-4	P-04 vom 02.06.2024, die Einwendung beinhaltet ergänzend eine Unterschriftenliste von 27 Betroffenen.	nicht zugesagt

A.5.2 Zusagen gegenüber Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Status
1.	Gemeinde Wölfersheim	18.07.2024	teilweise zugesagt
2.	Magistrat der Stadt Hungen	20.06.2024	zugesagt
3.	Landkreis Gießen, der Kreisausschuss	23.05.2024 25.07.2024 24.02.2025 18.06.2025	teilweise zugesagt
4.	Wetteraukreis, der Kreisausschuss	22.07.2024 04.03.2025 05.03.2025	teilweise zugesagt
5.	Regierungspräsidium Darmstadt	11.07.2024 28.02.2025	teilweise zugesagt
6.	Regierungspräsidium Gießen	25.07.2024 03.03.2025 10.03.2025	teilweise zugesagt
9.	Oberhessische Versorgungsbetriebe AG	03.07.2024	zugesagt
10.	ovag Netz GmbH	24.05.2024	zugesagt
13.	Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe ZOV-Verkehr	25.07.2024	zugesagt
17.	Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Wiesbaden	23.07.2024 10.03.2025	zugesagt
19.	Hessische Landesbahn GmbH	28.06.2024	zugesagt
21.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	11.07.2024 03.03.2025	teilweise zugesagt
24.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie	23.07.2024 28.02.2025	zugesagt
26.	Landesamt für Denkmalpflege hessenARCHÄOLOGIE	29.07.2024	zugesagt
28.	ADFC Gießen	02.06.2024	teilweise zugesagt
29.	Amt für Bodenmanagement Büdingen	08.05.2024 24.01.2025	zugesagt

A.6 Vorbehalt

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

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.

A.10 Hinweise

A.10.1 Verfahrensfreie Unterhaltungsmaßnahmen der „Reaktivierung der Horlofftbahn“

Die bestehende Streckenführung wird gemäß der geltenden Streckenwidmung reaktiviert. Es werden keine Änderungen vorgenommen, mit Ausnahme des Neubaus eines zweiten Gleises (Überholungsgleis) im Kreuzungsbahnhof Wölfersheim-Berstadt, welcher Bestandteil des vorliegenden Antrages ist. Im Zuge der Streckenmaßnahme sind weitere Unterhaltungs-/Ersatzmaßnahmen erforderlich. Diese werden gemäß § 18 Abs. 3 AEG als verfahrensfreie Unterhaltungsmaßnahmen (1:1 – Ersatzmaßnahmen) gewertet. Etwaige Genehmigungen sind gesondert bei den zuständigen Behörden und Körperschaften einzuholen.

Demzufolge wird im folgenden Abschnitt des Beschlusses wiederkehrend auf die 1:1 – Ersatzmaßnahmen / Unterhaltungsmaßnahmen verwiesen.

A.10.2 Landschaftspflege, Arten- und Naturschutz

Im Rahmen der geplanten Reaktivierung und Modernisierung der Horlofftbahn erfolgt die Genehmigung in zwei voneinander getrennten Verwaltungsverfahren.

Das Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt umfasst die Genehmigung der Änderungen an den Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastruktur. Hierzu zählen insbesondere bauliche Anpassungen, Modernisierungen sowie ggf. Neubauten im Zusammenhang mit der Sicherungstechnik, Bahnübergängen, Bahnsteigen und weiteren betriebstechnischen Einrichtungen. Parallel hierzu wird ein separates Verfahren durch das Land Hessen durchgeführt, das ausschließlich die Erneuerung und Instandsetzung der bestehenden Strecke zum Gegenstand hat. Dies betrifft beispielsweise den Oberbau (Schienen, Schwellen, Schotter), die Trassierung sowie sonstige infrastrukturelle Maßnahmen im Bestand, soweit diese keine betriebstechnischen Änderungen darstellen. Die getrennte Durchführung der Verfahren beruht auf der jeweiligen Zuständigkeit der Behörden und der rechtlichen Einordnung der Maßnahmen. Beide Verfahren stehen jedoch in einem inhaltlichen Zusammenhang und dienen gemeinsam dem Ziel einer zukunftsfähigen Wiederinbetriebnahme der Horlofftbahn.

Obwohl die Verfahren getrennt geführt werden, erfolgt eine enge Abstimmung hinsichtlich der umweltrechtlichen Belange, insbesondere im Bereich des Artenschutzes. Die artenschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen sind über beide Verfahren hinweg fachlich und räumlich miteinander verzahnt und folgen einem gemeinsamen ökologischen Gesamtkonzept. Dies dient der Sicherstellung eines wirksamen und rechtskonformen Ausgleichs etwaiger Eingriffe in Natur und Landschaft.

A.10.3 Einleitung von Niederschlagswasser

A.10.3.1.1 Bahnhof Wölfersheim-Berstadt

Die Einleitung erfolgt über den öffentlichen Kanal, somit handelt es sich bei der Einleitung des Niederschlagswassers des Bahnhofs um eine Indirekteinleitung. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist vor Baubeginn bei dem Erlaubnisinhaber, der Gemeinde Wölfersheim, einzuholen.

A.10.3.1.2 Haltepunkt Hungen-Inheiden und Bahnsteig 1 Bahnhof Hungen

Die Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgt im Haltepunkt Hungen-Inheiden in den öffentlichen Mischwasserkanal und im Bahnhof Hungen in den

öffentlichen Regenwasserkanal der Stadt Hungen. Die Einleitgenehmigung ist vor Baubeginn bei der zuständigen abwasserbeseitigungspflichtigen Körperschaft der Stadt Hungen einzuholen.

A.10.4 Geologie und Bergbau

Nach dem Geologiedatengesetz (GeolDG) vom 30.06.2020 sind alle geologischen Untersuchungen der zuständigen Behörde anzuzeigen. Die zugehörigen Untersuchungsergebnisse sind der zuständigen Behörde nach festgelegten Fristen zu übermitteln. In Hessen ist die zuständige Behörde das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG).

Weitere Informationen unter:

<https://www.hlnug.de/geologie/geologiedatengesetz-geoldg>

A.10.5 Denkmalschutz

Zur Sicherung von Bodendenkmälern ist § 21 HDSchG zu beachten:

Bodendenkmäler wie Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen und Fundgegenstände, z. B. Scherben, Steingeräte, Skelettreste die bei den Erdarbeiten entdeckt werden sind nach § 21 HDSchG unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege, hessenARCHÄOLOGIE, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Funde und Fundstellen sind in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise bis zu einer Entscheidung zu schützen (§ 21 Abs. 3 HDSchG).

A.10.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

A.10.6.1 Bodenschutz, Altlasten

1. Eine Garantie auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten in der Altflächendatei besteht nicht. Es wird daher empfohlen weitere Informationen (z. B. Auskünfte zu Betriebsstilllegungen aus dem Gewerberegister, bisher nicht erfasste ehemalige Deponien) bei der zuständigen Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Gießen und bei der Stadt Hungen einzuholen.
2. Die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) und die darin genannten Vorschriften und Vorsorgewerte (mit Hinblick auf das Auf- und Einbringen von Materialien auf dem betroffenen Grundstück oder das Auf- und Einbringen der anfallenden Materialien auf Flächen außerhalb des Grundstücks) bei einer bodenähnlichen Anwendung sind zu beachten.

3. Sofern mehr als 600 m³ Material für bodenähnliche Anwendungen auf- oder eingebracht werden soll bzw. überschüssige Aushubmassen von mehr als 600 m³ anfallen, für die ein Auf- oder Einbringen für bodenähnliche Anwendungen außerhalb des betroffenen Grundstücks geplant wird, dann ist dies, nach § 4 Hessisches Altlasten- und Bodenschutzgesetz (HAltBodSchG) spätestens vier Wochen vor der Auffüllung dem Fachdienst Wasser- und Bodenschutz der Unteren Wasserbehörde separat anzuzeigen. Dafür ist das Anzeigeformular unter folgendem Link: <https://share.lkqi.de/d/ee829d385b27425ea7d9/> zu verwenden.

A.10.6.2 Abfallwirtschaft

1. Das Material ist kein Abfall (§ 2, Abs. 11 Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG), wenn es an der Anfallstelle für einen Wiedereinbau zeitnah verwendet wird. Die Wiederverwendung muss insbesondere den Anforderungen der Vorsorge des Bodenschutz- und des Wasserrechts entsprechen. Die dafür zuständigen Behörden sind vor dem Wiedereinbau zu beteiligen. Letzteres gilt auch für die Verwertung angefallener Abfälle an anderer Stelle zur Verfüllung oder zum Bau technischer Bauwerke wie z.B. Dämme oder Lärmschutzwälle. Wenn festgestellte Belastungen oder Störstoffe einen Wiedereinbau ausschließen, unterliegt das Material dem Abfallrecht.
2. Für die zeitweilige Zwischenlagerung von Abfällen auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle kann bei Überschreiten gewisser Mengenschwellen eine Genehmigungspflicht nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz bestehen, wenn die Zwischenlagerung über das Bereitstellen zum Abtransport hinausgeht (also nicht mehr in einem räumlich untergeordneten Ausmaß und im Rahmen einer regelmäßigen Abfuhr erfolgt). In diesen Fällen ist eine Abstimmung mit dem Dezernat 42.2 – Abfallwirtschaft West beim Regierungspräsidium Darmstadt erforderlich. Soll nicht kontaminiertes Bodenmaterial an der Anfallstelle in einer gesicherten und konkreten Maßnahme wiederverwendet werden, besteht keine Genehmigungspflicht für die Zwischenlagerung.
3. Ungeachtet der grundsätzlichen Verpflichtung zur Getrennthaltung von Abfällen nach §§ 9,14 KrWG haben Erzeuger und Besitzer von Bau- und Abbruchabfällen mindestens die Abfallfraktionen Glas, Kunststoffe, Metalle, Holz, Dämmmaterialien, Bitumengemische, Baustoffe auf Gipsbasis, Beton, Ziegel und Fliesen nach den Regelungen der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) getrennt zu sammeln, zu befördern und vorrangig der Vorbereitung zur Wiederverwendung oder dem Recycling zuzuführen, soweit dies technisch möglich oder wirtschaftlich

zumutbar ist. Das Vermischungsverbot nach § 9 Abs. 2 KrWG bleibt davon unberührt.

Die Dokumentation hat gemäß § 8 Abs. 3 GewAbfV wie folgt zu erfolgen:

- Getrennte Sammlung: Lagepläne, Lichtbilder, Praxisbelege wie z.B. Liefer- oder Wiegescheine,
 - Zuführung der getrennt gesammelten Abfälle zu Wiederverwendung oder Recycling: Annahmeerklärung desjenigen, der die Abfälle annimmt mit mindestens Angaben zu Name und Anschrift des Annehmenden, Masse und beabsichtigter Verbleib der Abfälle.
 - Abweichen von der Pflicht zur getrennten Sammlung im begründeten Ausnahmefall: Darlegung der technischen Unmöglichkeit (z.B. aus rückbaustatischen oder rückbautechnischen Gründen oder aus Platzgründen für die Aufstellung von mehreren Behältern) oder wirtschaftlichen Unzumutbarkeit (z.B. sehr geringe Menge oder hohe Verschmutzung).
4. Sofern im Rahmen der geplanten Baumaßnahme anfallende Abfälle nicht im Baustellenbereich zur Entsorgung gelagert bzw. bereitgestellt werden können, ist für die zeitweilige Lagerung gemäß Anhang 1 der 4. BImSchV eine Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) erforderlich, sofern die Lagerkapazität 100 t nicht gefährliche Abfälle oder 30 t gefährliche Abfälle erreicht oder übersteigt. Die Schwellenwerte über die Lagerkapazitäten von Abfällen der Ziffern 8.12 Anlage 1 der 4. BImSchV beziehen sich auf die maximal mögliche Lagerkapazität. Unter zeitweiliger Lagerung versteht der Gesetzgeber, dass die Lagerdauer je Abfallcharge unter einem Jahr liegen muss.
5. Falls überschüssiges Bodenaushubmaterial am Ort des Anfalls (innerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen) in Bodenmieten zwischengelagert werden soll, wird darauf hingewiesen, dass eine nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungsfreie Lagerung am Ort der Abfallentstehung bis maximal ein Jahr Lagerdauer möglich ist (vgl. Nr. 8.12 d. Anhang 1 d. 4. BImSchV). Dementsprechend tritt bei einer Lagerdauer von mehr als einem Jahr die Genehmigungspflicht nach dem BImSchG ein (vgl. Nr. 8.14 d. Anhang 1 d. 4. BImSchV - Langzeitlager). Ab einer Lagerdauer von drei Jahren sind zusätzlich die Anforderungen der Deponieverordnung (DepV) an den Standort zu erfüllen.

6. Bauabfälle sowie anfallender Erdaushub/Bauschutt sind entsprechend dem Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“, Stand: 05. März 2025 der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel zu beproben, zu separieren und zu entsorgen. Das v. g. Merkblatt ist als Download zu finden unter:
<https://rp-giessen.hessen.de/>
7. Zur ordnungsgemäßen Abfallentsorgung für mineralische Abfälle wird auf die Vorgaben der seit 01.08.2023 geltenden Ersatzbaustoffverordnung (EBV) vom 09.07.2021 (BGBl I s. 2598) hingewiesen, siehe Infoblätter der Regierungspräsidien Gießen und Darmstadt zur Ersatzbaustoffverordnung unter folgendem Link:
<https://rp-giessen.hessen.de/> oder <https://rp-darmstadt.hessen.de/>
(Abfall / Abfallnews / Ersatzbaustoffverordnung)
- Mit Inkrafttreten der Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) zum 01. August 2023 gelten für mineralische Ersatzbaustoffe (MEB) die in der ErsatzbaustoffV genannten Materialwerte (Grenzwerte- und Orientierungswerte). Die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-Mitteilung 20) sind damit abgelöst.
 - Gemäß § 21 ErsatzbaustoffV kann auf Antrag des Bauherrn oder des Verwenders das zuständige Abfalldezernat des Regierungspräsidiums im Einzelfall:
 - o Einbauweisen zulassen, die nicht in Anlage 2 oder 3 aufgeführt sind,
 - o Die Verwertung von Stoffen oder Materialklassen, die nicht in der Ersatzbaustoffverordnung geregelt sind, in technischen Bauwerken zulassen, sofern eine nachteilige Veränderung der Grundwasserbeschaffenheit und schädliche Bodenveränderungen nicht zu besorgen sind.
 - Gemäß § 22 ErsatzbaustoffV ist der Einbau bestimmter MEB oder deren Gemische ab einem vorgesehenen Einbaugesamtvolumen von mindestens 250 m³ sowie der Einbau bestimmter MEB in Wasserschutzgebieten / Heilquellenschutzgebieten vier Wochen vor Beginn des Einbaus schriftlich oder elektronisch dem örtlich zuständigen Abfalldezernat des Regierungspräsidiums vom Verwender anzuzeigen.
8. Die Vorgaben der Gewerbeabfallverordnung sind zu beachten.

- Nach § 9 Abs. 3 der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) vom 18.04.2017 (BGBl I S. 896) sind gemischte Bau- und Abbruchabfälle (AS 170904) unverzüglich entweder einer Vorbehandlungs- oder Aufbereitungsanlage zuzuführen. Vorbehandlungsanlagen müssen die Anforderungen des § 6 GewAbfV erfüllen. Die technischen Mindestanforderungen für Vorbehandlungsanlagen ergeben sich aus der Anlage zu § 6 Abs. 1 Satz 1 GewAbfV.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Reaktivierung der Horlofftbahn“ hat den Neubau des Kreuzungsbahnhofs Berstadt-Wohnbach und des Haltepunkts Inheiden; die Verlängerung des Hausbahnsteigs im Bahnhof Hungen; die Änderung von elf Bahnübergängen; einer Böschungssicherung, Herstellung einer Spundwand, den ersatzlosen Rückbau von zwei Bahnübergängen, einer Eisenbahnüberführung und des Haltepunkts Obbornhofen-Bellersheim zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 11,200 bis 23,370 der Strecke 3740 Friedberg - Mücke in Wölfersheim und Hungen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, vormalig DB Netz AG, hat mit Schreiben vom 31.10.2023, Az. I.NI-MI-K-W, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Reaktivierung der Horlofftbahn“ beantragt. Der Antrag ist am 31.10.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

Mit Schreiben vom 21.11.2023 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 16.01.2024 letztmalig wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 15.01.2024, Az. 551ppw/178-2023#012, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Wölfersheim

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Magistrat der Stadt Hungen
3.	Landkreis Gießen
4.	Wetteraukreis
5.	Regierungspräsidium Darmstadt
6.	Regierungspräsidium Gießen
7.	Abwasserverband Hungen
8.	Oberhessen Gas
9.	Oberhessische Versorgungsbetriebe AG
10.	ovag Netz GmbH
11.	Stadtwerke Hungen, Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung
12.	Westfalen AG
13.	Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe ZOV-Verkehr
14.	Deutsche Telekom Technik GmbH
15.	Landesbetrieb Hessen Forst
16.	Landesbetrieb Landwirtschaft Hessen
17.	Hessen Mobil
18.	Die Autobahn GmbH des Bundes
19.	Hessische Landesbahn GmbH
20.	Regionalverband FrankfurtRheinMain
21.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
22.	Amt für Bodenmanagement Limburg an der Lahn
23.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
24.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
25.	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
26.	Landesamt für Denkmalpflege hessenARCHÄOLOGIE
27.	Regierungspräsidium Kassel - Dezernat 25

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12.	Westfalen AG Stellungnahme vom 29.04.2024, Az. – ohne -

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Wölfersheim Stellungnahme vom 18.07.2024, Az.: 824-01/CA
2.	Magistrat der Stadt Hungen Stellungnahme vom 20.06.2024, Az.: FB 3/31 - da
3.	Landkreis Gießen, Der Kreisausschuss Fachdienst 72 – Naturschutz Stellungnahme vom 25.07.2024, Az.: VII-360/337/08.00/24-0425 Fe
3.	Landkreis Gießen, der Kreisausschuss Wasser- und Bodenausschutz Stellungnahme vom 23.05.2024, Az.: 73.4-008-W-0020701-3
4.	Wetteraukreis, der Kreisausschuss Stellungnahme vom 22.07.2024, Az.: - ohne -
5.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 11.07.2024, Az.: RPDA - Dez. III 33.1-66 c 10.10/9-2024
6.	Regierungspräsidium Gießen Stellungnahme vom 25.07.2024, Az.: RPGI-33-66c0400/3-2024/1
9.	Oberhessische Versorgungsbetriebe AG Stellungnahme vom 03.07.2024, Az.: - ohne -
10.	ovag Netz GmbH Stellungnahme vom 24.05.2024, Az.: - ohne -
13.	Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe ZOV-Verkehr Stellungnahme vom 25.07.2024, Az.: - ohne -
17.	Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Wiesbaden Stellungnahme vom 23.07.2024, Az.: 34 i 1_BV3.1.Sc_2024-039331
19.	Hessische Landesbahn GmbH Stellungnahme vom 28.06.2024, Az.: - ohne -
20.	Regionalverband FrankfurtRheinMain Stellungnahme vom 17.06.2024, Az.: Wölfersheim 2/24/P, Je
21.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Stellungnahme vom 11.07.2024, Az.: - ohne -

Lfd. Nr.	Bezeichnung
24.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 23.07.2024, Az.: 89g-10-32/24 GM
26.	Landesamt für Denkmalpflege hessenARCHÄOLOGIE Stellungnahme vom 29.07.2024, Az.: - ohne -
27.	Regierungspräsidium Kassel Dezernat Landwirtschaft, Fischerei Stellungnahme vom 07.05.2024, Az.: - ohne -
28.	ADFC Gießen Stellungnahme vom 02.06.2024, Az.: - ohne -
29.	Amt für Bodenmanagement Büdingen Stellungnahme vom 08.05.2024, Az.: 22.2-BD-02-06-03-01-B-2024#007

Folgende Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
7.	Abwasserverband Hungen
8.	Oberhessen Gas
11.	Stadtwerke Hungen, Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung
14.	Deutsche Telekom Technik GmbH
15.	Landesbetrieb Hessen Forst
16.	Landesbetrieb Landwirtschaft Hessen
18.	Die Autobahn GmbH des Bundes
22.	Amt für Bodenmanagement Limburg an der Lahn
23.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
25.	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden auf Veranlassung der Anhörungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, in der Zeit vom 26.04.2024 bis einschließlich 27.05.2024 ausschließlich auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zur allgemeinen Einsichtnahme in elektronischer Form bereitgestellt. Die Veröffentlichung der Planunterlagen wurde auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes sowie zusätzlich in den örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht (§ 18a Abs. 3 AEG). Auf Antrag war die Einsichtnahme in die o.g. Planunterlagen in

Papierform in den Räumlichkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, am Standort Frankfurt zu den üblichen Geschäftszeiten möglich. Maßgeblich für die Einwendungsfrist war daher die Veröffentlichung im Internet. Ende der Einwendungsfrist war der 10.06.2024. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes verlängert diese nicht.

Aufgrund der Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet sind vier Einwendungsschreiben eingegangen.

Die Einwendung P-4 beinhaltet neben dem Einwender eine ergänzende Liste von 27 Betroffenen. Da die Betroffenen dem Einwand keine ergänzenden Bemerkungen beigefügt haben, wurden diese gesamthaft der Einwendungsnummer P-4 zugeordnet.

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

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

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

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Einleitung des Planänderungsverfahrens

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen war eine Überarbeitung der Natur- und Artenschutzunterlagen hinsichtlich des Bibers erforderlich, siehe Spundwand in Bahn-km 16,382 - 16,454 (Unterlagen 7.6.1neu und 7.6.2neu). Ergänzt wurden die Planunterlagen um die Planung zu der Straßenüberführung (SÜ) „Holzbrückenweg“ in Bahn-km 21,798 (Unterlagen 7.7.1neu und 7.7.2neu). Dadurch bedingt wurden u.a. Anpassungen im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, Landschaftspflegerischer Begleitplan und Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag notwendig. Daraufhin wurde eine Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 17.01.2025 die Planänderung zum Planfeststellungsverfahren eingereicht. Die daraus resultierenden Änderungen sind in den Planfeststellungsunterlagen gemäß Kapitel A.2 als Blaueträgung dargestellt.

Da der Kreis der Betroffenen durch die 1. Planänderung klar abgrenzbar und feststellbar war, konnte gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG das vereinfachte Anhörungsverfahren durchgeführt werden.

B.1.3.5 Anhörungsverfahren zur Planänderung

Da der Kreis der von den Änderungen Betroffenen eindeutig ermittelt werden konnte, wurde auf eine erneute Offenlage der Planunterlagen verzichtet.

Mit Schreiben vom 20.01.2025 und 27.01.2025 wurden ausgewählte Träger öffentlicher Belange zu den o.g. geänderten Planänderungen gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG und mit Frist bis zum 03.03.2025 angehört:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Wölfersheim
2.	Magistrat der Stadt Hungen
3.	Landkreis Gießen
4.	Wetteraukreis
5.	Regierungspräsidium Darmstadt
6.	Regierungspräsidium Gießen
17.	Hessen Mobil
21.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
22.	Amt für Bodenmanagement Büdingen
24.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Folgende Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Wölfersheim
2.	Magistrat der Stadt Hungen

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen, Hinweise oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
3.	Landkreis Gießen, der Kreisausschuss Wasser- und Bodenschutz – Stellungnahme vom 24.02.2025, Az.: 3.4-008-W-0020701-3 – Stellungnahme: - ohne Datum - (E-Mail vom 18.06.2025), Az.: 3.4-008-W-0020701-3
4.	Wetteraukreis, der Kreisausschuss Stellungnahme vom 04.03.2025 und 05.03.2025, Az.: - ohne -
5.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 28.02.2025, Az.: RPDA - Dez. III 33.1-66 c 10.10/9-2024
6.	Regierungspräsidium Gießen – Stellungnahme vom 03.03.2025, Az.: 1060-33-66-c-0400-00025#2025-00001 – Stellungnahme vom 10.03.2025, Az.: 1060-53.1-90-p-3200-00032#2023-00001
17.	Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Wiesbaden Stellungnahme vom 10.03.2025, Az.: - ohne -
21.	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Stellungnahme vom 03.03.2025, Az.: - ohne -
22.	Amt für Bodenmanagement Büdingen Stellungnahme vom 24.01.2025, Az.: 22.2-BD-02-06-03-01-B-2025#001
24.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 28.02.2025, Az.: 89g-10-32/2024 S. Schäfer

B.1.3.6 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Abs. 5 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet, da es im Hinblick auf die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den darauffolgenden Erwiderungen der Vorhabenträgerin keiner ergänzenden Sachverhaltsaufklärung bedurfte.

Die im Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 04.09.2025 über den Verzicht auf Durchführung des Erörterungstermins unterrichtet. Die Vorhabenträgerin wurde ebenfalls über den Verzicht benachrichtigt.

Eine gegenteilige Aussage der Beteiligten erging innerhalb der gesetzten 14-tägigen Frist nicht.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.3 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft den Aus-, Neu-, Rückbau und die Änderung von sonstigen Betriebsanlagen der Eisenbahn und unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist.

Für das o. g. Vorhaben wurde mit verfahrensleitender Verfügung (Az.:551ppw/178-2023#012) vom 15.01.2024 festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Die verfahrensleitende Verfügung wurde gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes bekannt gegeben.

Aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen, war eine Überarbeitung der Unterlagen zum Natur- und Artenschutz hinsichtlich des Bibers erforderlich. Die in den Unterlagen in blau kenntlich gemachten Änderungen führen im Ergebnis jedoch nicht zu einer UVP-Pflicht des Vorhabens, weswegen von

einer erneuten Veröffentlichung der geänderten verfahrensleitenden Verfügung abgesehen wurde.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung sind Änderungen der bestehenden Betriebsanlagen sowie der Rück- und Neubau von Betriebsanlagen, die im Zuge der Reaktivierung der Horloffthalbahn umgesetzt werden.

Das Vorhaben dient der Umsetzung des zukünftigen Angebotskonzepts für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), um der Region den Zugang zum SPNV zu ermöglichen und ist Bestandteil des Regionalplans Mittelhessen. Das Vorhaben dient der regionalen Verbesserung des Zugangs zum Schienenpersonennahverkehr, der Reisezeitenverkürzung mit dem Schienenpersonennahverkehr zwischen der Region und Frankfurt/Main sowie der Verbesserung der Schienenverkehrsanbindung der Region an die Universitätsstadt Gießen. Die heute stillgelegte, eingleisige Strecke muss erneuert werden.

Die bestehenden und neu zu errichtenden Betriebsanlagen werden gemäß den geltenden Richtlinien der DB AG und den anerkannten Regeln der Technik angepasst bzw. umgesetzt.

Die Maßnahmen sind damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Die Vorhabenträgerin hat aufgrund der geltenden Streckenwidmung keine alternative Streckenführung untersucht. Eine Variantenuntersuchung für die Bahnübergänge erfolgte nicht, da die erforderlichen Randbedingungen seitens der Vorhabenträgerin vorab mit den entsprechenden Straßenbaulasträgern abgestimmt wurden.

Der Haltepunkt Obbornhofen-Bellersheim hat keine direkte Anbindung an die benachbarten Siedlungen. Die Ortsteile von Hungen, Bellersheim und Inheiden, liegen beide in ca. 2-3 km Entfernung zum Haltepunkt Obbornhofen-Bellersheim. Zudem weist der Haltepunkt Obbornhofen-Bellersheim kein signifikantes Fahrgastaufkommen auf. Aufgrund dessen ist der Rückbau vorgesehen. Die nächstgelegenen Haltestationen sind der neue Haltepunkt Hungen-Inheiden oder der

neue Kreuzungsbahnhof Wölfersheim-Berstadt. Die Erreichbarkeit liegt bei ca. 3 - 4,5 km zum Ortsteil Bellersheim.

Eine Variantenuntersuchung des stark belasteten Bahnübergangs „B455“ wurde nicht durchgeführt. Die Umsetzung einer Eisenbahnüberführung wurde aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen, da dies negative Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Reaktivierungsmaßnahme hat. Eine potentielle Rückstaugefahr konnte anhand der durchgeführten Verkehrszählung (Unterlage 8.4.7) ausgeschlossen werden.

Die Ausführungen zu fehlenden Variantenuntersuchungen zu den Bahnübergängen und dem Rückbau des Haltepunkts Obbornhofen-Bellersheim wurden schlüssig und angemessen seitens der Vorhabenträgerin dargelegt. Insofern kann die Planfeststellungsbehörde der Argumentation folgen.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Vorplanung mehrere Varianten zum neuen Kreuzungsbahnhofs, Bahnsteige Bahnhof Wölfersheim-Berstadt, untersucht und diese mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) erläuternd dargestellt. Bei der Festlegung der Vorzugsvarianten wurden Aspekte des Grunderwerbs, Naturschutz, Wasserrechts und der Umsetzung sowie der Wirtschaftlichkeit, der Sicherheit, betriebswissenschaftliche Untersuchungen und des Reisendenkomforts (Planung einer Park&Ride-Anlage durch die Gemeinde Wölfersheim in Abstimmung mit Mobil Hessen) berücksichtigt. Nach eigener Bewertung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Antragsvariante gegenüber der weiteren untersuchten Varianten vorzugswürdig ist. Die ausgeschiedene Variante weist Defizite hinsichtlich der Zuwegung von der öffentlichen Straße zum Bahnsteig auf. Insoweit stellt sich die Planung der Vorhabenträgerin als nachvollziehbar und eindeutig vorzugswürdig dar.

B.4.3 Unterrichtungspflichten

Durch die 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 § 18 c Nr. 1 AEG zehn Jahre Zeit hat. Durch die frühzeitige Anzeige des Baubeginns unter Ziffer (1) wird der Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt, auch eine bauvorbereitende Vollzugskontrolle durchführen zu können und den Zustand unmittelbar vor Baubeginn zu dokumentieren. Durch die Festsetzung der Nebenbestimmungen (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 Information zur Verfügung stellen und so ihrer ohnehin bestehenden Mitwirkungspflicht nachkommen.

B.4.4 Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben unterliegt der raumordnerischen Beurteilung gemäß dem Regionalplan Mittelhessen 2010 (RPM 2010) sowie dem Regionalplan-Entwurf Mittelhessen (RPM-E), welcher sich aktuell noch in Aufstellung befindet. Im Ergebnis bestehen aufgrund der Vereinbarkeit mit den Zielen und Grundsätzen des RPM 2010 bzw. des RPM-E aus regionalplanerischer Sicht keine Bedenken bzw. Einwände gegen das Vorhaben.

B.4.5 Wasserhaushalt

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurden die Unteren Wasserbehörden (Wetteraukreis und Landkreis Gießen), die Oberen Wasserbehörden

(Regierungspräsidium Darmstadt und Gießen) sowie der Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamtes, als zuständige Wasserbehörde für den Bereich der Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, beteiligt.

Die Planfeststellungsbehörde weist daraufhin, dass Maßnahmen die im Zuge der 1:1 - Ersatzmaßnahme „Reaktivierung der Horlofftbahn“ (Unterhaltungsmaßnahmen, § 18 Abs. 3 AEG) erfolgen, in einem gesonderten wasserrechtlichen Verfahren zu beantragen sind.

B.4.5.1 Grundwasser

B.4.5.1.1 Schutzgebiete im Landkreis Gießen - Wasserrechtliche Befreiung

Die vorliegende Gesamtmaßnahme „Reaktivierung der Horlofftbahn“ beinhaltet bauliche Anpassungen sowie Rück- und Neubaumaßnahmen an Bahnsteiganlagen und Bahnübergängen, welche sich in folgenden Schutzgebieten befinden:

- Zone III A und B des Trinkwasserschutzgebietes für die Wassergewinnungsanlage Brunnen III, XVI und XVII in Hungen-Inheiden der Oberhessischen Versorgungsbetriebe AG (OVAG), WSG-ID: 531-040.
- Zone D des Heilquellenschutzgebietes Bad Salzhausen, HGSG-ID: 440-085.
- Zone D des Heilquellenschutzgebietes Bad Nauheim, HQSG-ID: 440-084.

Eine wesentliche Minderung der Grundwasserüberdeckung ist grundsätzlich in den Bereichen der benannten Maßnahmenstandorte der Zone III A nicht auszuschließen. Jedoch kann unter Berücksichtigung der vergleichsweise geringen Bodeneingriffstiefen sowie den großen Abständen zu den Trinkwassergewinnungsanlagen von keiner direkten negativen qualitativen Beeinflussung ausgegangen werden.

Somit konnte im Benehmen mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Gießen und unter Einbeziehung des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) (siehe Stellungnahme des Landkreises Gießen vom 18.06.2025, Az.: 73.4-008-W-0020701-3), eine wasserrechtliche Befreiung von den Verboten des § 6 Ziffer 11 des ausgewiesenen Wasserschutzgebietes für die Trinkwassergewinnungsanlagen Brunnen III, XVI und XVII in Hungen-Inheiden der Oberhessischen Versorgungsbetriebe AG (OVAG) innerhalb der Zone III A des Wasserschutzgebietes erteilt werden.

Die Befreiung wird für folgende Maßnahmen erteilt:

- Böschungssicherung im Bereich der SÜ Holzbrückenweg in km 21,798
- Standort: Bahnhof Hungen, km 21,545-21,595
- Standort: Bahnübergang (Frankfurter Str. B489), km 21,165
- Standort: Haltepunkt Hungen-Inheiden, km 20,977-21,117
- Standort: Bahnübergang (Feldweg Morgenrieber Weg), km 20,531
- Standort: Bahnübergang (Feldweg auf der Hohl), km 20,053
- Standort: Wendehammer, km 19,421
- Standort: Bahnübergang (Feldweg), km 18,856
- Standort: Bahnübergang (L3131), km 18,355
- lfd. Nr. Bauwerksverzeichnis 509:
km 19,3+93 - 19,4+16, temporäre Baustelleneinrichtungsfläche
- lfd. Nr. Bauwerksverzeichnis 510:
km 20,0+32 - 20,0+64, temporäre Baustelleneinrichtungsfläche
- lfd. Nr. Bauwerksverzeichnis 511:
km 21,1+00 - 21,1+42, temporäre Baustelleneinrichtungsfläche
- lfd. Nr. Bauwerksverzeichnis 512:
km 23,3+46 - 23,3+70, temporäre Baustelleneinrichtungsfläche
- lfd. Nr. Bauwerksverzeichnis 601: km 20,9+77 - 21,7+38:
Neubau Entwässerungsanlage Teileinzugsgebietsfläche TE02 mit Einleitstelle in Mischwasserkanal der Stadt Hungen,
- lfd. Nr. Bauwerksverzeichnis 602: km 21,6+27 - 21,6+77:
Neubau Entwässerungsanlage Teileinzugsgebietsfläche TE03 mit Einleitstelle in Mischwasserkanal des bestehenden Bahnsteigs

Die Verbote in der Zone III B der o.g. Schutzgebietsverordnung der Oberhessischen Versorgungsbetriebe AG (OVAG) und in den Zonen D der Heilquellenschutzgebiete Bad Salzhausen und Bad Nauheim werden durch die geplanten Maßnahmen nicht tangiert.

Die in Kapitel A.4.1.1 aufgeführten Nebenbestimmungen dienen dem Schutz des Wasserschutzgebietes. Zusätzlich müssen die Bodeneingriffe, wie vom Landkreis Gießen angemerkt, von Gesetzes wegen so gering wie möglich gehalten werden. Ebenso ist jede Beeinträchtigung und Gefährdung des Grundwassers durch die Bauarbeiten oder die verwendeten Baustoffe sowie das Lagern von Abfallprodukten auszuschließen.

Die im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Nebenbestimmungen sind grundsätzlich abschließend. Sofern eine konkrete Gefährdungslage für das

Grundwasser eintritt, kann die zuständige Behörde nach den allgemeinen Regeln von Gesetzes wegen einschreiten. Daher ist ein zusätzlicher Vorbehalt für weitere Auflagen nicht erforderlich.

B.4.5.1.2 Heilquellenschutzgebiete im Wetteraukreis

1. Die Verordnung zum "Oberhessischen Heilquellenschutzbezirk" (SG Nr. 440-088) wurde zwischenzeitlich durch das Regierungspräsidium Darmstadt aufgehoben (Aufhebungsverordnung vom 22.06.2023, StAnz. 31/2023 S. 1017).

Die Planunterlagen der 1. Änderung im Verfahren wurden entsprechend aktualisiert, siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan vom November 2024 (Unterlage 15.1) und der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie November 2024 (Unterlage 20.1). Eine Überarbeitung des Erläuterungsberichts vom 29.11.2024 (Unterlage 1a), siehe Kapitel 9.4.6 „Wasser“, fehlt.

2. Die Trasse liegt in der weiteren quantitativen Schutzzone (Zone D) des Heilquellenschutzgebietes für die staatlich anerkannten Heilquellen in Bad Salzhausen. Hier sind die Verbote der geltenden Schutzgebietsverordnung vom 06.10.1992 zu beachten.

Laut den vorgelegten Planunterlagen sind keine Ausnahmezulassungen durch die Untere Wasserbehörde des Wetteraukreises erforderlich. Die Vorhabenträgerin betonte in Ihrer 2. Erwiderung, dass keine genehmigungspflichtigen Eingriffe vorgenommen werden. Des Weiteren wurden unter A.5.2 erneute Abstimmungen mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde zugesagt, sofern sich im Rahmen der Ausführungsplanung Änderungen ergeben.

Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu ergänzend auf die Erläuterung zu den 1:1 - Ersatzmaßnahme „Reaktivierung der Horloffthalbahn“, siehe w.v. Kapitel B.4.5.

B.4.5.1.3 Wasserhaltungsmaßnahmen in den Baugruben

Der Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamtes als für den Bereich der Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zuständige Wasserbehörde Bundesamtes nahm zu dem geplanten Bauvorhaben ebenfalls Stellung.

Zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens konnte keine Aussage seitens der Vorhabenträgerin hinsichtlich der Erforderlichkeit einer Baugrubenwasserhaltungsmaßnahme getätigt werden. Aufgrund dessen wurde die Nebenbestimmung unter A.4.1.2.1 aufgenommen. Ergänzend wird auf das Merkblatt

„Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG für bauzeitliche Gewässerbenutzungen“ verwiesen.

B.4.5.1.4 Erdaufschlüsse - Spundwand Biberteich

Die erforderlichen Erkundungsbohrungen zur Ermittlung der Einbindetiefe und Höhe der Perforierung der Spundwand stehen zum Erstellungszeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch aus.

Ein Antrag für dieses Vorhaben wurde beim Sachbereich 6 West des Eisenbahn-Bundesamtes mit Datum vom 13.08.2025 eingereicht. Die Bearbeitung erfolgt unabhängig vom vorliegenden Planfeststellungsvorhaben. Sofern die geplante Spundwand in grundwasserführende Schichten einbinden sollte, ist eine Anzeige nach § 49 WHG spätestens 1 Monat vor der Herstellung beim Sachbereich 6 West einzureichen.

B.4.5.2 Oberflächengewässer

Im Landkreis Gießen sind durch die geplante Maßnahme gesetzlich und amtlich festgestellte Überschwemmungsgebiete, ausgewiesene Hochwasserrisikogebiete sowie Restriktionsbereiche von Hochwasserschutzeinrichtungen nicht betroffen.

Der Wetteraukreis verwies in seiner Stellungnahme auf fehlende Unterlagen hinsichtlich Neu und Umbau von Kreuzungsbauwerken mit oberirdischen Gewässern sowie zugehöriger Hydraulischer Berechnungen. Aufgrund der fehlenden Unterlagen sind die bestehenden Kreuzungsbauwerke in Ihren Abmessungen zu erhalten. Dies wurde seitens der Vorhabenträgerin unter A.5 zugesagt.

B.4.5.2.1 Rückbau der Eisenbahnüberführung Flutgraben

Gemäß der vorgelegten Planung wird die Eisenbahnüberführung „Flutgraben“-Bahn-km 11,387, zurückgebaut. Ursprünglich führte die Eisenbahnüberführung (EÜ) über einen Graben, welchen die Gemeinde Wölfersheim bereits durch einen Kanal (DN 500) ersetzt hat. Da das Bauwerk somit seine Funktion verloren hat wird es ersatzlos zurückgebaut und durch einen homogenen, durchlaufenden Bahndamm ersetzt, siehe Erläuterungsbericht (Unterlage 1). Der bestehende Kanal DN 500 (Verrohrung), welcher unter dem ehemaligen Graben verläuft wird im Zuge eines verfahrensfreien 1:1 - Ersatz (Unterhaltungsmaßnahmen, § 18 Abs. 3 AEG) ersetzt. Das Bauwerk wird aufgrund erheblicher Schäden an der Überbauplatte und den Widerlagern bis 2,20 m unter Schienenoberkante (SO) abgebrochen. Dabei wird die bestehende Hinterfüllung aus Bauschutt im Bauwerksbereich entfernt und der

Hohlraum zwischen den Widerlagerwänden mit geeignetem Erdmaterial gemäß DIN-Norm 18196 verfüllt. Anschließend erfolgt die Herstellung des Lückenschlusses im Bahndamm nach Ril 836 der Bahn.

Die Obere Wasserbehörde des Regierungspräsidiums Darmstadt hat im Zusammenhang mit dem Gewässer „Tiefenbach“ und den 1:1 - Ersatz der bestehenden Verrohrung ergänzende Nebenbestimmungen zur Bauausführung und zum Schutz des Gewässers aufgegeben. Diese wurden unter A.5 seitens der Vorhabenträgerin zugesagt. Da es sich bei dem 1:1 - Ersatz der bestehenden Verrohrung um eine planrechtsfreie Maßnahme handelt, wurde auf eine Aufnahme der Nebenbestimmungen verzichtet. Die erforderlichen Genehmigungen sind durch die Vorhabenträgerin getrennt von dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren einzuholen.

B.4.5.2.2 Brinkgraben/Waschbach/Durchlass Waschbach

Die Einleitung TE01 im Bahnhof Wölfersheim-Berstadt (Unterlage 19.2.1 und 19.2.2) erfolgt über das kommunale Kanalsystem (Ortsteil Berstadt). Im weiteren Verlauf folgt eine Einleitung in den Retentionsraum Brinkgraben, der wiederum in das Gewässer Waschbach einleitet. Das Gewässer Waschbach wird mittels des Durchlasses in Bahn-km 16,020 unter der Bahnstrecke hindurchgeleitet.

In Bezug auf die Einleitung TE01 im Bahnhof Wölfersheim-Berstadt wird auf das folgende Kapitel B.4.5.3.3.1 verwiesen.

B.4.5.2.3 Spundwand Biberteich und Ertüchtigung Bahnübergang Berstädter Weg

Die beantragte Maßnahme „Spundwand Biberteich“ in Bahn-km 16,382 – 16,454 tangiert die Uferböschung und den Durchlass Riedgraben.

Zudem tangiert die beantragte Maßnahme „Bahnübergang Berstädter Weg“ in Bahn km 16,557 das Oberflächengewässer Riedgraben. Der bestehende Durchlass muss aufgrund der Fahrbahnerweiterung nicht geändert werden, somit kann eine Beeinträchtigung des Riedgrabens ausgeschlossen werden.

Das erforderliche Benehmen nach § 22 Abs. 2 HWG wurde im Zuge der Beteiligung mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde, Landkreis Gießen, hergestellt. Gemäß §§ 36, 38 WHG in Verbindung mit §§ 22, 23 HWG und bei Beachtung der unter A.4.1.3 aufgeführten Nebenbestimmungen können Beeinträchtigungen oder nachteilige Auswirkungen auf das Gewässer Riedgraben im Bereich des Durchlasses (Bahn-Bahn-km 16,376) vermieden werden. Daher war im Rahmen der

Konzentrationswirkung die Wasserrechtliche Genehmigung nach § 36, 38 WHG in Verbindung mit §§ 22, 23 HWG für die Spundwand Biberteich und die Ertüchtigung des Bahnüberganges Berstädter Weg zu erteilen.

Wie von dem Landkreis Gießen angemerkt, erstreckt sich die Genehmigungswirkung nur auf diejenigen Anlagen, die in den Antragsunterlagen dargestellt sind. Sofern sich Änderungen oder Erweiterungen gegenüber den geprüften und genehmigten Plänen ergeben, bedürfen sie vor deren Ausführung einer Genehmigung.

Nach § 38 Abs. 5 WHG ist die Genehmigung widerruflich. Zudem können nachträglich weitere Auflagen erteilt werden.

Die staatliche Überwachung der Anlage im Sinne des § 63 HWG wird von der zuständigen Wasserbehörde ausgeübt. Den Bediensteten und Beauftragten dieser Behörde ist von Gesetzes wegen jederzeit der Zutritt zu den Anlagen zu ermöglichen. Sie sind danach berechtigt, Einblick in die Befreiungs- und Betriebsunterlagen zu nehmen und Prüfungen vorzunehmen. Der Unternehmer hat die Kosten für besondere Überwachungsmaßnahmen, die den zuständigen Behörden durch die Aufsicht über die Anlagen entstehen, zu tragen. Art und Umfang dieser Maßnahme bestimmt die Wasserbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen.

Den Auflagen, die im Rahmen der staatlichen Überwachung der Anlagen zur Abstellung von Missständen für erforderlich gehalten werden, hat die Vorhabenträgerin nach § 63 HWG zur Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes unverzüglich nachzukommen.

Sämtliche durch die Bauarbeiten in Mitleidenschaft gezogenen Gewässerteile, wie Sohle, Böschungen, Überschwemmungsgebiet usw., sind von Gesetzes wegen nach Abschluss der Bauarbeiten ordnungsgemäß wiederherzustellen.

B.4.5.3 Niederschlagswasser

B.4.5.3.1 Biberteich

Die Entwässerung der Spundwand erfolgt über eine Mulde, die sich gleisseitig am Kopfbalken des Bauwerks befindet. Von dort wird das Niederschlagswasser über Abläufe seitlich auf das umgebende Gelände geleitet.

Die Erlaubnis zur Entsorgung des anfallenden Niederschlagswassers im Bereich der zu errichtenden Spundwand in den Biberteich wurde durch den Sachbereich 6 West

des Eisenbahn-Bundesamtes mit Datum vom 01.10.2025 erteilt, Az.: 646wda/003-1114#062.

B.4.5.3.2 Entwässerung Schalthäuser

Die Entwässerung der Schalthäuser an den Bahnübergängen erfolgt diffus. Aus diesem Vorhaben entsteht daher keine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung nach § 9 WHG.

B.4.5.3.3 Öffentliches Kanalsystem

Das anfallende Niederschlagswasser wird an mehreren Punkten der Bahnstrecke Friedberg-Mücke, Abschnitt Wölfersheim-Hungen, dem öffentlichen Kanalsystem der jeweiligen Gemeinde zugeführt.

B.4.5.3.3.1 Bahnhof Wölfersheim-Berstadt

TE01 Bahnhof Wölfersheim Berstadt

Die Einleitung des Niederschlagswassers im Bahnhof Wölfersheim-Berstadt (Berstadt-Wohnbach) erfolgt über die Mulden und über die belebte Bodenzone der Tiefenentwässerung (Drain- bzw. Kanalsystem) in den öffentlichen Kanal der Gemeinde Wölfersheim, somit handelt es sich bei der Einleitung um eine Indirekteinleitung.

Gemeinde Wölfersheim

Da es sich bei der Einleitung des Niederschlagswassers um eine Indirekteinleitung in den öffentlichen Kanal der Gemeinde Wölfersheim handelt, ist die Einleitgenehmigung bei der Gemeinde Wölfersheim einzuholen. Zur Sicherstellung wurde ein entsprechender Hinweis unter A.10.3.1.1 aufgenommen.

Die Einleitung erfolgt in erster Instanz in den öffentlichen Kanal der Gemeinde Wölfersheim. Folglich ist die abwasserbeseitigungspflichtige Körperschaft der Gemeinde Wölfersheim in der Verantwortung, neben der Erteilung der Einleitgenehmigung, als Eigentümer und gleichzeitig Erlaubnisinhaber eine Anpassung der wasserrechtlichen Erlaubnis zur weiteren Einleitung in die daran anschließenden Leitungen bzw. Anlagen (z.B. Kläranlagen / Retentionsräume / Gewässer usw.) bei den zuständigen Behörden einzuholen.

Die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Unterlagen (Unterlage 19) sowie der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 20) legen dar, dass die Einleitung über den Tiefenentwässerungskanal im Bereich des Bahnhofs

Wölfersheim-Berstadt unter Beachtung eines Drosselabflusses von 7,07 Liter/s in die Vorflut (Retentionsraum Brinkgraben) der Gemeinde Wölfersheim erfolgen kann.

Die Berechnungen zum Speichervolumen des Retentionsraums Brinkgraben sind plausibel. Das bestehende Speichervolumen beträgt 4.279 m³. Davon werden bereits 4.048 m³ durch die Stadt selbst in Anspruch genommen. Durch die zusätzliche Einspeisung von 128,5 m³ (Unterlage 19.1) ergibt sich ein Gesamtvolumen von 4.176,5 m³. Somit verbleibt ein Restspeichervolumen von 102,5 m³.

Da es sich bei dem Retentionsraum Brinkgraben um ein künstlich angelegtes Retentionsbecken/Regenrückhaltebecken handelt steht der Eigentümer, welcher gleichzeitig Erlaubnisinhaber ist, in der Verpflichtung eine Anpassung der wasserrechtlichen Erlaubnis zur Einleitung in das Gewässer Waschbach bei den zuständigen Behörden einzuholen.

Das am Verfahren beteiligte Dezernat IV/F 41.2, Oberflächengewässer, des Regierungspräsidiums Darmstadt äußerte keine Bedenken gegen die Einleitung des Regenwassers am Bahnhof Wölfersheim-Berstadt in den Retentionsraum Brinkgraben. Gemäß dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 20) kann eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustandes des Waschbachs mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Ebenfalls konnte kein Konflikt mit den Bewirtschaftungszielen bzw. den Maßnahmen des Maßnahmenprogramms festgestellt werden. Beanstandet wurde, dass der im weiteren Verlauf des Waschbachs beteiligte Durchlass in Bahn-km 16,014, welcher unter der Bahnstrecke hindurchgeleitet wird, nicht mit betrachtet wurde. Der bestehende Durchlass wird im Zuge der Reaktivierung der Horlofftalbahn durch eine verfahrensfreie 1:1 - Ersatzmaßnahme, Unterhaltungsmaßnahme gemäß § 18 Abs. 3 AEG, erneuert. Die Vorhabenträgerin bestätigte in Ihrer Erwiderung, dass der Ersatzneubau gemäß den Vorgaben des Bauwerksbuches mit einer Durchlassöffnung von 2 m² errichtet wird.

Aufgrund der Maßnahme entspricht die Entwässerungsanlage dem neuesten Stand der Technik. Zudem erfolgt die Einleitung des Niederschlagswassers als Indirekteinleitung über den Retentionsraum Brinkgraben in das Oberflächengewässer Waschbach. Durch den verlängerten Fließweg ist eine Veränderung der Abflusssdynamik und die Wasserbeschaffenheit des Waschbachs nicht zu erwarten. Somit kann mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eine Verschlechterung der hydraulischen Gewässerbedingungen des Oberflächenwasserkörpers Waschbachs ausgeschlossen werden. Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den Waschbach

hinsichtlich einer möglichen Erhöhung des Wasserpegels und die in dem Zusammenhang stehende Dimensionierung des im weiteren Verlauf betroffenen Durchlasses in Bahn-km 16,014 ist eine Hydraulische Berechnung des Waschbaches erforderlich. Ob eine Überprüfung des Durchlasses hinsichtlich der Dimensionierung und den damit verbundenen statischen Anforderungen erforderlich ist, ist im Zuge des wasserrechtlichen Antrages des Erlaubnisinhabers zu prüfen.

B.4.5.3.3.2 Haltepunkt Hungen-Inheiden und Bahnhof Hungen

TE02 Haltepunkt Hungen-Inheiden

Das anfallende Niederschlagswasser des Bahnhofhaltepunkts Inheiden wird dem öffentlichen Mischwasserkanal der Stadt Hungen, Abwasserverband Hungen, zugeführt.

TE03 Bahnsteig 1 Bahnhof Hungen

Die Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgt über den öffentlichen Regenwasserkanal der Stadt Hungen.

Stadt Hungen

Die Ableitung von anfallendem Abwasser über den öffentlichen Mischwasserkanal ist mit der abwasserbeseitigungspflichtigen Körperschaft der Stadt Hungen abzustimmen und notwendige Einleitgenehmigungen einzuholen.

Laut dem vorgelegten Schriftverkehr der Vorhabenträgerin mit dem Magistrat der Stadt Hungen bestehen keine Einwände gegen die Entwässerungen des Bahnsteigs am Bahnhof Hungen (TE03) und des Haltepunkts Hungen-Inheiden (TE02) ins städtische Netz. Die betreffenden Haltungen sowie die Folgehaltungen weisen noch genügend hydraulische Leistungsreserven auf. Zur Sicherstellung wurde ein entsprechender Hinweis unter A.10.3.1.2 aufgenommen.

B.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Einer Zulassung des antragsgegenständlichen Vorhabens stehen die Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfallwirtschaft unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen, Hinweise sowie der Zusagen der Vorhabenträgerin nicht entgegen.

Die Nebenbestimmungen stellen sicher, dass die Vorhabenträgerin bei Auffälligkeiten und anfallenden Verunreinigungen des Untergrundes während der Baumaßnahme die Abteilung Umwelt der jeweils zuständigen Regierungspräsidien ausreichend über anfallende Schadstoffe informiert und entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet

werden können. Die Auflagen sollen den fach- und sachgerechten Bau und Betrieb sicherstellen.

B.4.6.1 Bodenschutz, Altlasten

Die Altflächendatei ist Teil des Bodeninformationssystems nach § 7 des Hessischen Altlasten- und Bodenschutzgesetzes (HAltBodSchG). Dort sind die den Bodenschutzbehörden bekannten Informationen zu Altstandorten, Altablagerungen, altlastenverdächtigen Flächen, Altlasten, Grundwasserschadensfällen und schädlichen Bodenveränderungen hinterlegt. Die Daten werden von den Kommunen, den Unteren Bodenschutzbehörden (UBB), den Oberen Bodenschutzbehörden (RP) und dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) erfasst, gemeldet und ggf. aktualisiert.

Nach Auskunft des Oberen Bodenschutzbehörde Gießen befinden sich zwei Einträge im Bahnhof Hungen.

Laut der Oberen Bodenschutzbehörde Darmstadt sind keine schädlichen Bodenveränderungen, Verdachtsflächen, Altlasten bzw. altlastverdächtige Flächen (§ 2 Abs. 3-6 BBodSchG) im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs zum Überprüfungsstermin verfügbaren Kenntnisstandes (Informationsstand nach vorliegender Akten- und Kartenlage, FIS AG-Einträge) bekannt, jedoch wird die Altflächen-Datenbank ständig fortgeschrieben.

Unter Beachtung der unter A.4.6.1 aufgenommenen Nebenbestimmungen können schädliche Bodenveränderungen verhindert werden. Insbesondere Schädliche Bodenveränderungen, die durch Verdichtung, zur Beeinträchtigung der Versickerung von Niederschlagswasser führen und damit das Grundwasserregime beeinflussen. Hierzu verwies das Regierungspräsidium Darmstadt ergänzend auf die Pflicht zur Gefahrenabwehr gemäß § 4 Abs. 1 und § 7 BBodSchG.

B.4.6.2 Abfallwirtschaft

Im Rahmen der Baumaßnahme fallen größere Mengen an Aushub – und Abbruchmaterialien an (z.B. Altschotter, Bodenaushub, Altschienen). Detaillierte Maßangaben fehlen zur Antragsstellung. Die Deklaration der anfallenden Materialien erfolgt anhand von Probenahmen, auf dessen Grundlage die Entsorgung der belasteten Materialien erfolgt.

Laut Auskunft der Oberen Abfallbehörden Regierungspräsidien Gießen und Darmstadt sind von dem Bauvorhaben im Landkreis Gießen, Bahn-km 16,557 -

21,677, keine Anlagen (Abfallentsorgungsanlagen/ Deponien) im Sinne von § 35 Abs. 1, 2 KrWG betroffen. Unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen bestehen aus abfallbehördlicher Sicht keinen Bedenken.

Dem Vorhaben kann insofern entsprochen werden, da durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen und Hinweise, im Falle des Verdachts auf Schadstoffe im Rahmen der Abbruch-/ Aushubarbeiten, die schadlose und ordnungsgemäße Verwertung sowie die allgemeinwohlverträgliche Beseitigung der Abfälle sichergestellt werden kann.

Die Nebenbestimmungen unter A.4.6.2 ergeben aufgrund von § 7 Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft, § 9 Getrennthalten von Abfällen zur Verwertung, Vermischungsverbot und § 15 Grundpflichten der Abfallbeseitigung des KrWG in Verbindung mit § 15 Abs. 1 und 2 HAKrWG und § 8 der GewAbfV. Die unter A.4.6.2 angeordnete Überwachung des Abfallerzeugers begründet sich auf § 47 Allgemeine Überwachung KrWG.

B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Den Belangen der Landschaftspflege, sowie des Natur- und Artenschutzes wird entsprochen. Das hier beantragte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG dar.

Die Strecke 3740 (sog. Horlofftbahn) im Abschnitt zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen verläuft in Hessen im Wetteraukreis als auch im Landkreis Gießen. Das Vorhaben befindet sich teilweise innerhalb des Vogelschutzgebietes „Wetterau“ (DE5519401) (s. B.4.10), innerhalb mehrerer Heilquellenschutzgebiete (Quantitative Schutzzone D 440-084, Quantitative Schutzzone D 440-085) sowie teilweise in Bereichen der Zonen IIIA und IIIB eines Wasserschutzgebietes (531-040). Unter Berücksichtigung geeigneter Schutzmaßnahmen sind keine negativen Beeinträchtigungen zu erwarten. Insgesamt liegen vier Oberflächengewässer (Riedgraben, Köstgraben, Waschbach und Tiefenbach) im Einwirkungsbereich des Vorhabens. Im Bereich des Riedgrabens wird eine Spundwand gesetzt. Hierbei finden keine Eingriffe in den Riedgraben statt, da sich dieser in einem Abstand von ca. 4 m zur Spundwand befindet. Im südlichen Bereich der Stützwand im Anschluss zum Durchlass nähert sich der Riedgraben der Spundwand an, wird aber auch hier nicht tangiert. Weitere Schutzgebiete oder Schutzausweisungen sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird der Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Laut Landschaftspflegerischen Begleitplan ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 73.700 Wertpunkten (WP). Für vorhabenbedingte Eingriffe wird teilweise durch Wiederherstellungsmaßnahmen ein Ersatz geschaffen. Die verbliebenen Eingriffe werden durch eine trassenferne Ersatzmaßnahme (Ökokonto-Maßnahme „Babenhausen“) 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 wird der naturschutzrechtliche Eingriff gemäß § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG innerhalb der Konzentrationswirkung zugelassen.

B.4.7.1 Boden

Die Vorgabe für die Lagerung der Bodenmieten unter A.4.2.1 dient der Vorsorge gegen unterschiedliche vermeidbare Beeinträchtigungen, wie beispielsweise dem Schutz vor Vernässung, Verdichtung, Erosion und der Sicherstellung der fachgerechten Wiederverwendung des Bodenmaterials bei weitestgehender Reduzierung von Störeinflüssen und Beeinträchtigungen. Die Vorgabe von maximalen Höhen bei Bodenmieten dient der Vermeidung von Verdichtungen des Bodenmaterials und hierdurch bedingter Schädigungen seiner natürlichen Bodenfunktionen. Diese Nebenbestimmung stellt den aktuellen Stand der Technik hinsichtlich Zwischenlagerung von Bodenaushub dar (vgl. DIN 19639).

B.4.8 Artenschutz

Die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erforderlichen artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen werden zeitlich mit den Kompensationsmaßnahmen des parallelen Verfahrens des Landes Hessen zur Streckenerneuerung der Horloffthalbahn abgestimmt und umgesetzt. Eine zeitlich versetzte oder isolierte Ausführung der Maßnahmen in nur einem der beiden Verfahren ist unzulässig, da die artenschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit nur bei gemeinsamer, synchroner Umsetzung beider Maßnahmenteile gegeben ist. Die Umsetzung ist daher in fachlicher und zeitlicher Hinsicht miteinander zu verzahnen; anderenfalls kann die artenschutzrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens nicht sichergestellt werden.

Sollte die Bauzeit des beantragten Bauvorhabens mehr als ein Jahr (= 1 Winter) andauern, wird von der Vorhabenträgerin die Durchführbarkeit des Bau- und Maßnahmenkonzeptes insbesondere der artenschutzrechtlichen Maßnahmen, geprüft und ggf. weitere Maßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden erarbeitet und umgesetzt.

B.4.8.1 Avifauna

Aufgrund des Flächenbedarfs der geplanten Anlagen kommt es zu erheblichen, unvermeidbaren Eingriffen in Lebensräume von europäischen Vogelarten. Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang (betreffend des Lebensraumschädigungsverbotes nach § 44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 3) bzw. der Erhaltungszustand der lokalen Population (bzgl. des Störungsverbotes des § 44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 2) bleibt weiterhin gewahrt. Von einer über eine Vegetationsperiode hinausgehenden erheblichen Beeinträchtigung der Habitate (u.a. Feldgehölze und Hecken) ist nicht auszugehen, da die Bauzeit ein Jahr (= 1 Winter) beträgt (s. A.4.3). Der Lebensraum wird nicht dauerhaft entwertet, sondern steht nach Beendigung der Baumaßnahmen in vergleichbarer Qualität zur Verfügung. Hierzu sind mehrere Maßnahmen zur Wiederherstellung von Pflanzungen wie auch von Acker-, Grünland- und Weideflächen vorgesehen. Unterstützend wirken u.a. auch die Anlage von Saumstrukturen und die Wiederherstellung von Gehölzpflanzung im Rahmen der planrechtsfreien Abschnitte.

Insgesamt ist das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Eine Ausnahme entsprechend der Vorgaben des § 45 BNatSchG war somit nicht erforderlich.

Die von den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden geforderte Untersuchung zum Kollisionsrisikos aufgrund der Wiederaufnahme des Betriebes ist nicht Bestandteil dieses eingereichten Planfeststellungsverfahrens und war somit nicht vom Eisenbahn-Bundesamt zu beurteilen. Dieses Konfliktfeld wird über das naturschutzrechtliche Genehmigungsverfahren für die Streckeninstandsetzung des Landes Hessen abgearbeitet.

B.4.8.2 Reptilien

Im Rahmen der Kartierung im Jahr 2021 wurde die gesamte Strecke, einschließlich der Bahnhofsbereiche und Bahnübergänge, erfasst. In den Bahnhofsbereichen und den Bereichen der Bahnübergänge, die Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens

sind, wurden keine Reptilien nachgewiesen. Die unter A.4.3.1 formulierten Nebenbestimmungen dienen der Vermeidung des Eintretens von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG, da Bahnanlagen durch ihre besondere Struktur und geringe Nutzungsintensität potenziell wertvolle Sekundärlebensräume für verschiedene Reptilienarten darstellen können. Durch die Mahd wird das Nahrungsangebot in den geplanten Eingriffsbereichen reduziert, da die Beutetiere der Reptilien durch die Reduzierung ihrer Futterpflanzen in angrenzende vegetationsreichere Bereiche abwandern und damit folglich auf die Reptilien ihren Haupt-Aktivitätsraum verändern. Noch angetroffene Individuen im Baufeld werden in die bereits existierenden Ersatzhabitate für Eidechsen, welche in den planrechtsfreien Abschnitten des Reaktivierungsvorhabens umgesetzt werden, umgesiedelt.

Um das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden sind entsprechend der Nebenbestimmung unter A.4.3 die Maßnahmenkonzepte des Planfeststellungsverfahrens sowie des parallel laufenden Verfahrens des Landes Hessen synchron und in enger Abstimmung durchzuführen. Eine Ausnahme entsprechend der Vorgaben des § 45 BNatSchG war somit nicht erforderlich.

B.4.8.3 Amphibien

Ein adultes Individuum sowie zahlreiche Jungtiere der Wechselkröte wurden in einem Gewässer bzw. dem Uferbereich des Gewässers nordwestlich von Berstadt zwischen dem Riedgraben von Bellersheim und der Bahnstrecke nachgewiesen. Als zugeordneter Landlebensraum wird ein Radius von 1 km um das Laichgewässer herum angenommen. Somit sind Landlebensräume der Wechselkröte innerhalb des Planfeststellungsbereichs am Bahnhof Wölfersheim-Berstadt sowie an den Bahnübergängen 5 und 6 anzunehmen. Beeinträchtigungen der Wechselkröte sind somit insbesondere durch baubedingte Kollisionen auf Baufeldern im Umfeld des Laichgewässers sowie durch temporäre Flächeninanspruchnahmen innerhalb des Lebensraumes zu erwarten. Zum Schutz der Wechselkröte werden u.a. Maßnahmen zur Bauzeitenregelung (012_VA und 013_VA) sowie die Ausweisung von Bautabuzonen (015_VA) umgesetzt.

Die unter A.4.3 formulierte Nebenbestimmung stellt die synchrone Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen aus dem Planfeststellungsverfahren sowie des parallelen Verfahrens des Landes Hessen sicher. Die Maßnahmen sind nötig, um eine erhebliche Störung der Wechselkröte mit Auswirkung auf den Erhaltungszustand

der lokalen Population zu vermeiden. Bei Einhaltung der im Landschaftspflegerischen und Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag formulierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der in diesem Beschluss aufgestellten Nebenbestimmungen sind somit Verletzungen der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erwarten. Eine Ausnahme entsprechend der Vorgaben des § 45 BNatSchG war somit nicht erforderlich.

B.4.8.4 Säugetiere

Biber

Eine besetzte Biberburg befindet sich am Riedgraben innerhalb eines gewässerbegleitenden Gehölzbestandes auf westlicher Seite der Bahnstrecke. Der Riedgraben wird bei ca. km 16,35 unter der Strecke auf die gegenüberliegende Seite der Trasse geführt. Hier befinden sich sowohl westlich als auch östlich der Trasse jeweils ein Damm des Bibers. Beide Dämme erzeugen großflächige Stauwasserbereiche.

Die Burg des Bibers liegt außerhalb der Eingriffs- und Arbeitsbereiche des Vorhabens und ist zudem noch durch die Ausweisung einer Bautabuzone (023_VA) geschützt. Zusätzlich ist auch die Kollisionsgefahr für den Biber als unerheblich zu betrachten, da vom Baustellenbetrieb eine vergrämende Wirkung auf den Biber ausgeht. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1. Nr. 1 BNatSchG sind daher ausgeschlossen.

Der östlich der Strecke gelegene, unterstromige Damm des Bibers muss aus bautechnischen Gründen entfernt werden. Im Zuge des Vorhabens finden Arbeiten am Durchlass des Riedgrabens statt, sodass der durch den Damm entstandene Pegelstand in diesem Bereich wieder auf Normalniveau abgesenkt werden muss. Anlagebedingt ist auch im Betrieb der Strecke der Durchlass freizuhalten. Um die Ausführung des Durchlasses zur Biberfreundlichkeit im Rahmen der Ausführungsplanung zu ermöglichen, wurde der Vorhabenträgerin in den Nebenbestimmungen (siehe A.4.3.3) eine Abstimmung mit den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden sowie den zuständigen Biberbeauftragten auferlegt.

Es ergibt sich ein bau- und anlagebedingter Konflikt durch den Eingriff in das als Teil einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte zu sehende Dammbauwerk. In Hinblick auf das Verbot einer erheblichen Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann festgestellt werden, dass diese nicht zum Tragen kommt. Der Erhaltungszustand des Bibers in Hessen ist günstig. Durch die Entnahme des zweiten Damms ist nur ein einziger Standort des Bibers betroffen. Auch individuell bezogene Störungen werden aufgrund

der Tatsache, dass die Kernzone des Biberhabitats geschützt bleibt, nicht als erheblich bewertet. Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen während der Bauphase werden die Bauarbeiten im Bereich und zur Errichtung der Spundwand entsprechend der Beschreibung der Nebenbestimmung unter A.4.3.3 sowie außerhalb der Schonzeit (16.03.-31.08) des Bibers durchgeführt. Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs.1 Nr. 2 BNatSchG sind daher nicht zu erwarten.

Jedoch ergibt sich aufgrund der Entnahme des Biberdammes ein Eintreten des Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 (Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten). Gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG kann eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG zugelassen werden, wenn andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gegeben sind. Eine Ausnahme darf nach Satz 2 nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

Die Reaktivierung der Horlofftalbahn bezieht sich ausschließlich auf die Wiederherstellung einer Pendlerverbindung für den öffentlichen Nahverkehr. Die neu geschaffene Pendlerverbindung erschließt für die Ortschaften bis Hungen ein deutlich größeres Einzugsgebiet von Schulen und Arbeitsplätzen und liegt daher im überwiegenden öffentlichen Interesse der gesamten Region. Es ist daher dem verkehrlichen Interesse der Allgemeinheit ein höheres Gewicht einzuräumen als den betroffenen Belangen des Artenschutzes, sodass von einem überwiegenden öffentlichen Interesse im Sinne des § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG auszugehen ist.

Der unterstromige Biberdamm und das dadurch entstandene Stauwasser im Durchlass unter der Bahnstrecke müssen entfernt werden, um die Standsicherheit des Bahndamms langfristig zu gewährleisten und Gleislagefehler nach Wiederinbetriebnahme der Strecke zu vermeiden. Mit dem oberstromigen Biberdamm hat sich der Biber ein großflächiges Stauwasserareal angelegt. Dieses Stauwasser befindet sich auf einer ehemaligen Ackerfläche, die infolge durch Flächentausch von der Hessischen Landgesellschaft (HLG) erworben wurde. Dieses Hauptareal stellt ebenso eine Gefährdung des Bahndamms dar. Aus diesem Grunde, und der Notwendigkeit des Schutzes der Wasserflächen als Fortpflanzungs- und Ruhestätte, wird entlang des Bahnkörpers eine Spundwand installiert, die zum einen den Bahnkörper vor Verwässerung schützt und statisch sichert, zum anderen aber auch die Baufeldgrenze markiert und die dahinterliegenden Habitate schützen soll. Die Spundwand selbst fungiert hier bauzeitlich und auch anlagebedingt als Barriere und

Sichtschutz. Somit konnte für den Biber ein Kompromiss gefunden werden, der den zentralen Teil seiner Fortpflanzungs- und Ruhestätte schützt. Die fehlende Alternative zwingt an dieser Stelle zum Antrag auf Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG für einen Teil der baulichen Anlagen des Bibers, in diesem Fall des zweiten Staudamms, der Stauwasser im Durchlass unter der Strecke hält.

Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG darf nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Population der betroffenen Arten nicht verschlechtert und bezüglich der Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie der günstige Erhaltungszustand der Population gewahrt bleibt, sich zumindest nicht weiter verschlechtert und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindert wird. Der Biber befindet sich in Hessen in einem günstigen Erhaltungszustand. Da der Biber vor Ort verbleiben kann und ihm ausschließlich ein Dammbereich genommen wird, um den Durchlass unter der Strecke freizuhalten, wird davon ausgegangen, dass es weder zu Vergrämungswirkungen noch zu erheblichen Einschränkungen in Bezug auf die Flächenverfügbarkeit für den Biber kommt. Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population oder gar der Bewertung für das Bundesland Hessen können ausgeschlossen werden.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vom Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 aufgrund der Entfernung des Bibernebendamms sind somit gegeben.

Fledermäuse

Im Zuge der Baumaßnahmen werden Arbeiten an Bahnübergängen und Umbauten an Bahnhöfen durchgeführt. Aufgrund der vorhandenen Habitatausstattung ist nicht von einem Eingriff in Quartiere von Fledermäusen auszugehen. Rückbauten sind lediglich punktuell vorgesehen und betreffen technische Bauwerke ohne Habitatqualität für Fledermäuse. Da bauzeitliche Aktivitäten, mit Ausnahme der Arbeiten im Bereich des Bahnhofs Hungen, tagsüber stattfinden und von den Arbeiten innerhalb der Planfeststellungsgrenzen lediglich lokal und zeitlich begrenzte Emissionen von Lärm und Erschütterung entstehen, ist davon auszugehen, dass es weder zu individuenbezogenen Störereignissen als auch zu solchen mit Effekten auf den Erhaltungszustand lokaler Populationen kommt.

Um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG aufgrund von nächtlichen Bauarbeiten im Bereich des Bahnhofs Hungen zu vermeiden, wurde entsprechend unter A.4.3.4 eine Nebenbestimmung formuliert. Die

Nebenbestimmung dient der Störungsreduzierung und dazu, Funktionsverluste von Jagdhabitaten oder Quartieren von Fledermäusen innerhalb der Nachtarbeiten (20:00 Uhr bis 7:00 Uhr) auf ein verhältnismäßiges Maß zu reduzieren. Die Beleuchtung der Baustelle wird auf das notwendige Mindestmaß beschränkt. Im Sinne des § 44 BNatSchG werden insbesondere fledermaus-, vogel- und insektenfreundliche künstliche Lichtquellen eingesetzt. Die Lichtquellen werden geschlossen ausgeführt und eine Abstrahlung auf angrenzende Gehölze wird abgeschirmt. Es handelt sich um eine wirksame und zumutbare Vermeidungsmaßnahme, insbesondere da sich die Nachtarbeiten auf eine Dauer von bis zu 2 Stunden in einem Zeitraum von ca. 2 Wochen beschränken und ausschließlich im Bereich des Bahnhofs Hungen durchgeführt werden.

Insgesamt ist das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Eine Ausnahme entsprechend der Vorgaben des § 45 BNatSchG war somit nicht erforderlich.

Die von den zuständigen Oberen Naturschutzbehörden geforderte Untersuchung zum Kollisionsrisikos aufgrund der Wiederaufnahme des Betriebes ist nicht Bestandteil dieses eingereichten Planfeststellungsverfahrens und war somit nicht vom Eisenbahn-Bundesamt zu beurteilen. Dieses Konfliktfeld wird über das naturschutzrechtliche Genehmigungsverfahren für die Streckeninstandsetzung des Landes Hessen abgearbeitet.

B.4.9 Umweltfachliche Bauüberwachung

Die unter A.4.4 verfügte Einsetzung einer umweltfachlichen Bauüberwachung hat ihren Grund in den naturschutz- bzw. artenschutzrechtlich berührten Belangen, die antragsgegenständlich waren. Beim Bau von Bahnanlagen werden zum Schutz der Umwelt regelmäßig Schutz-, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen festgesetzt, die bei ordnungsgemäßer Durchführung Schäden von der belebten sowie der unbelebten Umwelt abwehren sollen.

Die Umweltbaubegleitung ermöglicht es, aufgrund ihres Fachwissens auftretende Probleme schnell zu erkennen und zeitnah, im Bedarfsfall durch kurzfristige Abstimmung u.a. mit den Oberen Naturschutzbehörden, zu lösen.

Zur Minimierung von Beeinträchtigungen wird in den Unterlagen ein Bauzeitenkonzept, welches eine Bauzeit von einem Jahr (= 1 Winter) vorsieht, dargestellt. Die umweltfachliche Bauüberwachung stellt sicher, dass das

gesamtheitliche Bauzeiten- und Maßnahmenkonzept aus dem beantragten Planfeststellungsverfahren und dem Verfahren des Landes Hessen eng abgestimmt und eingehalten wird. Sollte die Bauzeit mehr als ein Jahr (= 1 Winter) andauern, so ist von der Vorhabenträgerin zu prüfen, ob das Bauzeiten- und Maßnahmenkonzept, insbesondere im Hinblick auf artenschutzrechtliche Maßnahmen, weiterhin haltbar ist.

B.4.10 Gebietsschutz „Natura 2000“-Gebiete

Das Vorhaben befindet sich mind. 200 m bis etwa 1,8 km entfernt vom FFH-Gebiet „Horloffau zwischen Hungen und Grund-Schwalheim“ (5519-304). Teilbereiche liegen jedoch innerhalb des Vogelschutzgebietes „Wetterau“ (5519-401).

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.

Die FFH-Vorprüfung ergab, dass erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Wetterau“ (5519-401) auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Für das FFH-Gebiet Gebietes „Horloffau zwischen Hungen und Grund-Schwalheim“ (5519-304) sind ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. U.a. beträgt die Entfernung des FFH-Gebietes zum Biberhabitat ca. 1,3 km. Der Erhaltungszustand des Bibers in Hessen ist günstig. Zudem ist der an das Biberrevier anschließende Waschbach in der Ortslage Berstadt auf einer Länge von ca. 300 m unterirdisch verrohrt. Es ist somit davon auszugehen, dass es kein Austausch des

Bibers zum FFH-Gebiet gibt. Auen-Lebensraumkomplexe sind nicht vorhanden. Die Vegetation rund um den Biberteich bleibt erhalten.

B.4.11 Immissionsschutz

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

B.4.11.1 Baubedingte Lärmimmissionen

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

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

Die AVV Baulärm sieht unter Ziffer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung sowie in Bezug auf die Tages- bzw. Nachtzeit unterschiedliche Immissionsrichtwerte vor, wobei nach höchstrichterlicher Rechtsprechung bei der Beurteilung der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit eines Gebiets auch die bestehende Vorbelastung zu bewerten ist. Es ist dabei unerheblich, aus welchen Quellen die Vorbelastung stammt. Vorliegend ist damit auch die bestehende schalltechnische Vorbelastung aus dem Schienenverkehr auf der Strecke 3740 zu berücksichtigen.

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 nachteiligen 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 Geräuschemissionen 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, 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.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entfalten die in der AVV Baulärm in Ziffer 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 ohne eine Minderung der Gebrauchsfähigkeit der Wohnungen ausgelegt sind.

Die Vorhabenträgerin hat mit den Antragsunterlagen eine Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung (Unterlage 18.2) der Bauarbeiten vorgelegt. Es wurde der zu erwartende Lärm aus den schalltechnisch relevanten Bautätigkeiten

untersucht. Die Tätigkeiten sind nahezu ausschließlich tagsüber (7:00 bis 20:00 Uhr) vorgesehen, notwendige Arbeiten in der Nacht (20:00 bis 7:00 Uhr) sind nur vereinzelt im Bereich des Bahnhof Hungen geplant und beschränken sich dort auf eine Dauer von bis zu 2 Stunden. Im Bereich der Baumaßnahme ist keine relevante Lärmvorbelastung oberhalb der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten. Eine Berücksichtigung der Vorbelastung durch Verkehrsräusche erfolgt im vorliegenden Fall deshalb nicht.

Das Gutachten analysiert die aus Sicht des Schallschutzes relevanten Lastfälle verschiedener Bauphasen und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten gemäß AVV Baulärm. Demnach sind an den meisten Einzelmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nicht auszuschließen. Zudem kann an mehreren Einzelmaßnahmen eine Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) Tag nicht ausgeschlossen werden. Da es sich im vorliegenden Fall um kleinere Einzelmaßnahmen handelt, beschränken sich die Beeinträchtigungen für ein jeweils einzeln zu betrachtendes Anwesen auf eine begrenzte Dauer von einzelnen Tagen bzw. Nächten.

Das Schallgutachten schlägt zur Vermeidung und Minimierung der baulärmbedingten Beeinträchtigungen ein Bündel an Maßnahmen vor, welche die Vorhabenträgerin in ihre Planung übernommen und entsprechend im Erläuterungsbericht unter Kapitel 9.4.8 „Baubedingte Schallimmissionen“ dargestellt hat. Die dort genannten Maßnahmen sind von der Rechtswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasst und daher bei der Durchführung des Bauvorhabens umzusetzen.

Die Maßnahmen zur Minderung der baubedingten Schallimmissionen beinhalten ein umfangreiches Potenzial, sodass bei deren Berücksichtigung nicht mehr zumutbare Belästigungen auf ein Mindestmaß reduziert werden können. Da es sich um Einzelmaßnahmen handelt, die aufgrund von lärmintensiven Arbeiten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte aufweisen, werden sich die Beeinträchtigungen für ein jeweils einzeln zu betrachtendes Anwesen zudem auf eine begrenzte Dauer beschränken.

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

B.4.11.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat mit den Antragsunterlagen eine schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm bezüglich der Baumaßnahmen an den Bahnübergängen und den Verkehrsstationen Inheiden und Wölfersheim-Berstadt vorgelegt.

Entsprechend § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn [...] ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Das Schallschutzgutachten (Unterlage 18.1) weist gemäß der 16. BImSchV in dem betroffenen Streckenabschnitt von Bahn-km 11,200 bis 23,370 grundsätzlich keine wesentliche Erhöhung der Lärmbelastung auf. Der stillgelegte, eingleisige, nicht elektrifizierte Streckenabschnitt soll bis zum Jahr 2025 für eine Geschwindigkeit (v) von 80 km/h ertüchtigt werden. Die bisherige Streckengeschwindigkeit lag zuvor bei 60 km/h.

Der „Prognose Nullfall“ stellt die Situation ohne die geplanten Baumaßnahmen zur Reaktivierung unter Berücksichtigung der Zugzahlen für die Prognose 2030 dar. Dies entspricht einem Betriebsprogramm unter Berücksichtigung der derzeitigen Streckenkapazitäten (Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten (60 km/h), etc.). Der „Prognose Planfall“ berücksichtigt die Zugzahlen für die Prognose 2030 inkl. der vorgesehenen Baumaßnahmen und damit der erhöhten Streckengeschwindigkeit von 80 km/h. Die Streckenkapazität (Anzahl der Züge) bleibt unberührt.

Das Schallschutzgutachten ergab, dass infolge des erheblichen baulichen Eingriffs bei den berechneten Beurteilungspegeln Pegelerhöhungen von gerundet bis zu 2/2 dB(A) tags/nachts gegeben sind, welche teilweise oberhalb von 70/60 dB(A) tags/nachts stattfinden. Demnach stellt der erhebliche bauliche Eingriff in den Schienenweg an einem Gebäude eine wesentliche Änderung im Sinne der 16 BImSchV dar. Somit ergibt sich für den Immissionsort „Friedensstraße 24“ laut schalltechnischer Untersuchung ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Die Variantenuntersuchung ergab, dass die resultierenden Kosten für eine Lärmschutzwand in keinem Verhältnis zum Schutzzweck stehen, daher ist der Schallschutz durch passive Lärmschutzmaßnahmen zu befriedigen.

Die vorangegangene Argumentation ist für die Planfeststellungsbehörde schlüssig und nachvollziehbar. Die empfohlenen Maßnahmen, die sich die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht in wesentlichen Teilen zu eigen gemacht hat, erweist sich nach wertender Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde als tragfähig. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird für den betroffenen Immissionsort ein Anspruch auf passiven Schallschutz zuerkannt.

B.4.11.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Zum Umgang mit den Auswirkungen baubedingter Erschütterungen auf bauliche Anlagen und für die Bestimmung des Schutzmaßstabes wird die DIN 4150, Teil 3 mit den dort verzeichneten Anhaltswerten herangezogen. Bezüglich der Einwirkungen baubedingter Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden wird die DIN 4150, Teil 2 herangezogen.

Gemäß der zur Information beigefügten Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 18.2) sind infolge der geplanten Bauverfahren durch die baubedingten Erschütterungen potenzielle Betroffenheitsbereiche für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden (nach Teil 2 der DIN 4150) bei Gebäuden mit Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen mit geringerem Abstand als 50 m nicht auszuschließen. Somit besteht für ausgewählte Gebäude die Anforderung auf Durchführung gebäudetechnischer Beweissicherungen vor bzw. nach Umsetzung der Baumaßnahmen zur Feststellung potenzieller Minderungen des Gebrauchswertes von baulichen Anlagen.

Infolgedessen ist bei baubedingten Erschütterungen für die Gebäude innerhalb der Korridore um die jeweilige Baumaßnahme ein Schutzmaßnahmenkonzept zweckmäßig, um erhebliche Belästigungen für die Anwohner durch die Baumaßnahme zu vermeiden.

Die im Schall- und Erschütterungsgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen zur Minimierung der erschütterungsbedingten Beeinträchtigungen hat die Vorhabenträgerin in ihre Planung übernommen, siehe Abschnitt „Baubedingte Erschütterungsimmissionen“ unter Kapitel 9.4.8 „Lärm- und Erschütterungsschutz“ des Erläuterungsberichts. Die dort genannten Maßnahmen sind von der Rechtswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasst und daher bei der

Durchführung des Bauvorhabens umzusetzen. Die betroffenen Gebäude im Bereich von erschütterungsintensiven Bautätigkeiten sind der Anlage 5 der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung zu entnehmen.

Die Maßnahmen zur Minderung der baubedingten Schallimmissionen dienen dem Schutz der Anwohner vor unzumutbaren Erschütterungen und dem Schutz der Bauwerke vor schädlichen Einwirkungen aus baubedingten Erschütterungen.

Da es sich um Einzelmaßnahmen handelt, die aufgrund von lärmintensiven Arbeiten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte aufweisen, werden sich die Beeinträchtigungen für ein jeweils einzeln zu betrachtendes Anwesen zudem auf eine begrenzte Dauer beschränken. Unter Berücksichtigung der Nebenbestimmung ist das Vorhaben mit den durch baubedingte Erschütterungsmissionen betroffenen Belangen vereinbar.

B.4.11.4 Betriebsbedingte Erschütterungsmissionen

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

Gegenstand der erschütterungstechnischen Untersuchung zu betriebsbedingten Immissionen (Unterlage 8.3) war die Bewertung der vorliegenden baulichen Eingriffe wie der Neubau eines Überholungsgleises im neuen Kreuzungsbahnhofs in Wölfersheim-Berstadt und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h hinsichtlich des Vorliegens einer wesentlichen Änderung.

Im Ergebnis ist an einem Gebäude eine potenzielle Betroffenheit nicht auszuschließen. Auf Basis der Maßnahmenprüfung zur Verminderung von Erschütterungen existieren keine schwingungsmindernden Maßnahmen, die im vorliegenden Fall eingesetzt werden können. Lokale Störstellen sind demnach durch einen möglichst kontinuierlichen Übergang zwischen der freien Strecke und Bahnübergängen zu reduzieren. Weiterhin werden nach Inbetriebnahme der Horloffthalbahn erschütterungstechnische Messungen in dem potentiell betroffenen Gebäude „Friedensstraße 24“ durchgeführt, um die tatsächlich auftretenden Erschütterungsmissionen zu ermitteln und zu bewerten.

Sofern die Messungen eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, ergeben, sind Entschädigungszahlungen als Kompensation der wesentlichen Änderung vorzusehen.

Aufgrund der betriebsbedingten Immissionen kann es zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte kommen, die zu einer potentiellen Betroffenheit an einem Gebäude führen können. Das Vorhaben ist unter Berücksichtigung der unter A.4.5.4 aufgeführten Nebenbestimmung mit den durch betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen betroffenen Belangen vereinbar.

B.4.11.5 Prognosehorizont / Prognose Nullfall/Planfall

Gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung vor, wenn [...] ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird.

Ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV ist insoweit gegeben, als das der bestehende Haltepunkt Berstadt-Wohnbach durch einen Kreuzungsbahnhof in Wölfersheim-Berstadt ausgebaut wird und im Zuge dessen ein zweites Gleis (Überholungsgleis mit einer Länge von ca. 500 m) errichtet wird. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Verbindung mit der vorgesehenen Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h ist ebenfalls als erheblicher baulicher Eingriff zu bewerten. Aufgrund der Erhöhung der Geschwindigkeit ist die Erneuerung der Bahnübergänge erforderlich.

Da der Neubau des zweiten Gleises (Überholungsgleis) im Kreuzungsbahnhof Wölfersheim-Berstadt sich auf eine Länge von ca. 500 m beschränkt und dieser zudem in einem Gewerbegebiet liegt, ist gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV keine wesentliche Änderung festzustellen.

Das vorgelegte Belegungsprogramm (Tabelle 1) sowie zugehörigen Emissionsdaten (Anlage 1) des Schallschutzgutachten basieren auf den prognostizierten Bestellungen des Aufgabenträgers RMV (Rhein-Main Verkehrsverbund). Die Bestellungen auf Aufgabenträgerseite weisen keine Verkehrszunahme auf.

Sofern eine Kapazitätserhöhung mit einhergehender Verkehrszunahme auf der Strecke 3740 in Zukunft vorgesehen wäre, wäre eine neue Schalltechnische Untersuchung der betriebsbedingten Immissionen zu beauftragen und daraus resultierende Ansprüche neu zu prüfen und umzusetzen.

Der Prognose Nullfall basiert auf der Grundlage, dass die Strecke 3740 (der sogenannten Horlofftbahn) im Abschnitt zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen im Jahr 2004 stillgelegt wurde aber dennoch weiterhin für eisenbahnbetriebliche

Zwecke gewidmet ist. Demzufolge beruht der Prognose Nullfall auf der Streckenauslastung zum Zeitpunkt der Stilllegung. Die Reaktivierung ist u.a. in dem Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 sowie im Regionalen Entwicklungskonzept Südhessen Juli 2019 des Regierungspräsidiums Darmstadt mit aufgeführt. Unter Berücksichtigung, dass kein Rückbau der Betriebsanlage erfolgte und eine Wiederinbetriebnahme stets vorgesehen war, ist die Annahme der Streckenauslastung zum Zeitpunkt der Stilllegung für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Letztlich ist der Prognose Planfall unter Berücksichtigung w.v. aufgeführten Maßnahmen ausschlaggebend für die Bewertung, ob ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV besteht.

Die Schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in keinem Lastfall der Beurteilungspegel durch Schienenverkehrslärm um mindestens 3 dB (A) erhöht wird und lediglich an einem Gebäude (2 Nutzungseinheiten) der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Somit entsteht an einem Gebäude ein Anspruch auf Schallschutz nach der Maßgabe der 16. BImSchV, siehe Ausführungen unter B.4.11.2. Folgerichtig wurde eine Variantenuntersuchung zum aktiven und passiven Schallschutz durchgeführt. Die Untersuchung wurde nicht ausschließlich unter dem Kostenaspekt geführt, sondern auch hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit. Der bestehende Anspruch der „Friedensstraße 24“ ist aufgrund der Zweigeschossigkeit des Gebäudes und der dadurch bedingten Schallschutzwandhöhe von über 6 m über Schienenoberkante derzeit technisch nicht gesichert realisierbar. Dementsprechend wird dem o.g. Anwesen gemäß der Planungsempfehlung der Schalltechnischen Untersuchung dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz zugesprochen.

B.4.12 Denkmalschutz

B.4.12.1 Baudenkmalschutz

Im Wetteraukreis befinden sich die Bahnhofsgebäude „Wölfersheim-Södel Bf“ (Seestraße 7) und „Wölfersheim-Berstadt Bf“ (Butzbacher Straße 54). Die Bahnhofsgebäude sind (Einzel)Denkmäler gemäß § 1 Abs. 3 Hessischen Denkmalschutzgesetz (HDSchG). Jegliche Maßnahmen an diesen Denkmälern (Innen sowie Außen) sind nach § 18 HDSchG genehmigungspflichtig.

Wölfersheim-Södel Bf

Das Bahnhofsgebäude Wölfersheim-Södel liegt außerhalb des Eingriffsbereiches des Bahnübergangs „Heyenheimer Weg“. Maßnahmen in Bezug auf die 1:1 - Ersatz der

Strecke (Unterhaltungsmaßnahme) „Reaktivierung Horloffthalbahn“ sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Vorhabenträgerin hat den Hinweis zur Kenntnis genommen und hervorgehoben, dass keine Änderungen an dem Baudenkmal vorgenommen werden. Sofern eine Genehmigung im Zuge der Unterhaltungsmaßnahme erforderlich ist, ist diese in einem gesonderten Verfahren zu beantragen.

Wölfersheim-Berstadt Bf

Das Bahnhofsgebäude Wölfersheim-Berstadt wiederum liegt in unmittelbarer Nähe der neu zu errichtenden Bahnsteige. Die Rückbauarbeiten erfolgen direkt am Bahnhofsgebäude und der Neubau des Bahnsteigs 1, insbesondere der Zuwegung (Rampe), verläuft gemäß Bauwerksplan (Unterlage 7.1.1a) nur wenige Meter neben dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude. Zur Sicherstellung der denkmalschutzrechtlichen Belange wurde unter A.4.7.1 der Vorhabenträgerin die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens auferlegt.

B.4.12.2 Bodendenkmalschutz

Das Landesamt für Denkmalpflege Hessen sowie den unteren Behörden des Denkmalschutzes haben auf die bestehenden Bodendenkmäler; Bodendenkmal Wölfersheim 54 (Siedlungsspuren der Jungsteinzeit, späten Bronzezeit und Eisenzeit); Bodendenkmäler Berstadt 13 und 20 (Siedlungsspuren Eisenzeit) sowie auf die Einhaltung des Hessischen Denkmalschutzgesetzes (§ 21 HDSchG) hingewiesen. Die unter A.4.7.2 aufgenommene Nebenbestimmung dient der umfassenden Sicherstellung aller denkmalschutzrechtlichen Belange.

Weiterer Regelungsbedarf seitens der Planfeststellungsbehörde besteht nicht.

B.4.13 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Planungsbereich befinden sich Versorgungsanlagen der Oberhessischen Versorgungsbetriebe AG, Abteilung Wasser. Es wird daraufhin gewiesen, dass die Lage der Leitungen vor und nach der Außerbetriebnahme der Horloffthalbahn weiterhin Bestand haben. Ein Informationsaustausch erfolgte bereits im Jahr 2021.

Um Planungsänderungen zu verhindern ist die Aufnahme der Bestandsleitungen einschließlich Schutz- und evtl. Arbeitsstreifen erforderlich. Des Weiteren ist zu prüfen, ob Änderungen bestehender Leitungsrechte oder Eintragungen von neuen Leitungsrechten zur Sicherung der Fernwasserleitungslage notwendig sind.

B.4.14 Brand- und Katastrophenschutz

Die Einhaltung der Hilfsfrist gemäß § 3 HBKG wurde seitens der Vorhabenträgerin unter A.5 zugesagt. Laut Ihrer Erwiderung steht die Bahn in Kontakt mit dem zuständigen Kreisbrandinspektor des Wetteraukreises. Bedenken wurden im Zuge des Anhörungsverfahrens durch die Kreisbrandinspektor-Fachstellenleitung, des Wetteraukreises nicht vorgebracht. Vor Baubeginn wird mit dem Kreisbrandinspektor des Wetteraukreises Kontakt aufgenommen. Insofern ist eine Entscheidung seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

B.4.15 Kampfmittel

Im Vorfeld der Erkundungen wurde eine Luftbildauswertung durch den Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen durchgeführt. Die Auswertung hat ergeben, dass der Streckenabschnitt Wölfersheim sich im Verdachtsbereich eines Bombenabwurfgebietes befindet. Es muss grundsätzlich von dem Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen ausgegangen werden. Aufgrund des Verdachts ist eine systematische Überprüfung auf Kampfmittel (Sondierung) erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat bereits im Zuge der Entwurfsplanung im Jahr 2021 durch den Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen eine mögliche Betroffenheit des Streckenabschnittes zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen ermitteln lassen. Gemäß Auskunft des Kampfmittelräumdienstes wurden Kampfmittelsondierungen in den verdächtigen Bereichen am Bahnhof Hungen durchgeführt (siehe Unterlage 21).

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erfolgte eine erneute Beteiligung des Kampfmittelräumdienstes des Landes Hessen, diese ergab abweichende Ergebnisse zum Jahr 2021, siehe Ausführungen w.v. Diese sind laut Auskunft des zuständigen Dezernats des Regierungspräsidiums Darmstadt u.a. auch darauf zurückzuführen, dass im Laufe der Jahre die vorliegenden Luftbilder der Datenbank ergänzt wurden und so teilweise auch neue Erkenntnisse gewonnen wurden.

Die Vorhabenträgerin hat daher im Vorfeld der Bauarbeiten im Hinblick auf mögliche Gefährdungen eben jene vom Kampfmittelräumdienst vorgeschlagene Maßnahme zu ergreifen. Die Einzelheiten sind rechtzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst abzustimmen und es ist sicherzustellen, dass die Bauarbeiten entsprechend dieser Abstimmung durchgeführt und vor Ort begleitet werden.

Zur Sicherstellung der geforderten Nebenbestimmungen wurden diese unter A.4.8 aufgenommen.

B.4.16 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die vorgesehenen Maßnahmen erfolgen fast vollständig auf Flächen, die sich im Eigentum der DB InfraGO AG befinden. In einigen wenigen Bereichen ist jedoch eine Inanspruchnahme von Flächen Dritter erforderlich.

Grunderwerb von Fremdgrund ist dort vorgesehen, wo neue Anlagen errichtet werden. Durch Vorgaben des Bestellers und richtlinienkonforme Realisierbarkeit der Maßnahmen ergeben sich zum Teil neue Lagen der Bahnsteige mit deren Zugängen, Bahnsteigverlängerung im Bf Hungen, Verbreiterungen der Fahrbahnen an den Bahnübergängen, Errichtung einer Spundwand am Biber-Teich (Bahn-km 16,454), Neubau eines Wendehammers (Bahn-km 19,3+96 - 19,4+27), was eine dauerhafte Inanspruchnahme von Fremdgrund nach sich zieht. Der anfallende Grunderwerb ist den Grunderwerbsplänen (Unterlage 5) sowie dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) zu entnehmen.

Laut Grunderwerbsplan (Unterlage 5.09) ist der Erwerb einer Teilfläche von 24 m² des Flurstücks Nr. 26 für die Spundwand erforderlich. Im Verfahrensverlauf wurden die Flurstücke Nr. 26 und 75 in der Gemarkung Obbornhofen, Flur 11, zu dem Flurstück Nr. 75 zusammengeführt, siehe Grunderwerbsverzeichnis.

Vorübergehende Inanspruchnahme von Fremdgrund ist dort vorgesehen, wo zur Abwicklung der Baumaßnahme befristet während der Bauabwicklung fremde Grundstücke genutzt werden sollen. Sollten im Zuge der Baumaßnahme bauzeitlich in geringem zeitlichen und flächenmäßigen Umfang Grundflächen zusätzlich genutzt werden müssen, die sich nicht im Eigentum der Bahn befinden, wird dies in privatrechtlicher Einigung mit den Betroffenen einvernehmlich geregelt. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind den Grunderwerbsplänen (Unterlage 5) sowie dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) zu entnehmen.

Dingliche Sicherungen bzw. Grunddienstbarkeiten sind an den Bahnübergängen Butzbacher Straße (Bahn-km 15,700) und Frankfurter Straße (Bahn-km 21,165) für den Neubau von Entwässerungskanälen notwendig. Die Arbeiten am Entwässerungskanal an der Butzbacher Straße erfolgen über Flurstücke der Gemeinde Wölfersheim, Hessen Mobil und über ein Privatgrundstück (Gemarkung Wohnbach, Flur 2, Flurstück Nr. 12/2). Die Arbeiten am Entwässerungskanal an der Frankfurter Straße erfolgen über Flurstücke der Stadt Hungen, Bundesrepublik Deutschland und über ein Privatgrundstück (Gemarkung Inheiden, Flur 1, Flurstück Nr. 25/1). Die Inanspruchnahmen sind für die Baumaßnahme zwingend erforderlich und auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die betroffenen Grundstücke

sind im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) und im Grunderwerbsplan (Unterlage 5) aufgeführt bzw. ersichtlich.

Die Inanspruchnahmen sind für die Baumaßnahme zwingend erforderlich und auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Es liegen hierzu keine Einwände vor.

Im Rahmen der öffentlichen Planauslegung wurden auch im Übrigen keine Einwände zu Rechtspositionen Dritter vorgetragen.

Auch die Herstellung der Entwässerungsanlagen und die damit verbundenen Grundinanspruchnahmen sind mit dem betroffenen Eigentümer abgestimmt.

B.4.17 Sonstige vorgebrachte Belange von Behörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen

B.4.17.1 Stellungnahme der Gemeinde Wölfersheim vom 18.07.2024

Folgende Forderungen der Gemeinde Wölfersheim wurden seitens der Vorhabenträgerin unter A.5 nicht zugesagt.

1. Zur Minimierung der Reisezeitverluste des ÖPNV wird die Einrichtung eines Vorsignals in der Zufahrt Süd des Bahnübergangs Heyenheimer Weg in Bahn-km 11,256 empfohlen.
2. Im Bereich der Schützenstraße sollte um das Fußverkehrsaufkommen im südlichen Knotenpunktarm zu reduzieren eine Querungshilfe über die B455 für Fußgänger eingerichtet werden. Diese kann mit der Radverkehrsinsel kombiniert werden.
3. Die Lichtsignalsteuerung des Bahnübergangs ist mit der des Kreisverkehrsplatzes B455 sowie möglicher Vorzeichen oder Fußgängeranforderungen aufgrund der Änderungen in Bezug auf den Wegfall des Bypasses anzupassen.
4. Die Aufweitung der Haagstraße/Friedensstraße im Bereich des Bahnübergangs Friedensstraße in Bahn-km 11,603) ist inklusive Übergänge zu planen um den Fußverkehr für Rollstuhlfahrer und Passanten mit Kinderwägen aufrecht zu erhalten.
5. Errichtung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit (Personenunterführung) am Bahnhof Wölfersheim-Berstadt, Bahn km 15,478 - 15,618, von der geplanten Park&Ride-Anlage südlich vom Bahnsteig 1 zum Bahnsteig 2 (Richtung Frankfurt).

6. Aufrechterhaltung der Ausfahrtsmöglichkeit des Busverkehrs in Richtung Wohnbach an der geplanten Buswendeschleife.
7. Die Grabeneinläufe auf Höhe des Flurstückes 8/6 Flur 15; Gemarkung Berstadt beidseitig der Eisenbahntrasse befinden sich in unmittelbarer Nähe des Schienenkörpers. Im Rahmen des Neubaus der Trasse ist die Gemeinde Wölfersheim in den Umbau bzw. Neugestaltung der Einläufe zu involvieren.
8. Im Rahmen der Vorbegehung mit den Ortslandwirten der Gemeinde Wölfersheim wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass beim Überqueren des Bahnübergangs Berstädter Weg, Bahn-km 16,557, von Westen nach Osten weiterhin die Möglichkeit des Abbiegens in Quadrant IV in nördliche Richtung gewährleistet sein soll.
9. Die Einleitung der geplanten Bahnentwässerung (Entwässerung TE01, Kanalsystem Heyenheimer Weg in Bahn-km 11,220 - 12,000) in das stark gekrümmte Gerinne von Schacht 101130 ist aus hydraulischer Sicht ungünstig, ein Anschluss nach den Umlenkverlusten an den Betonkanal DN 500 101130 mittels neu zu erstellendem Schacht in der Sudetenstraße wird vorausgesetzt. Einer Einleitung in diesem Bereich kann vor dem Hintergrund der genannten Maßnahmen durch die Gemeinde Wölfersheim zugestimmt werden.

Folgende Einwendungen waren zurückzuweisen. Die Begründungen sind den Einwendungen nummerisch zugewiesen:

- 1.-3. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Beschilderungs- und Markierungsplanung (siehe Unterlage 8 „Bahnübergänge“) sowie die Planung der Licht- und Fahrsignalanlage nicht planfestgestellt werden. Da die Zuständigkeit bei der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde liegt wird auf die unter A.4.9 aufgeführte Nebenbestimmung bezüglich der vor Inbetriebnahme des Bahnübergangs durchzuführenden Verkehrsschau verwiesen.
4. Im Zuge des Anhörungsverfahrens konnte die Vorhabenträgerin eine Klärung des Sachverhalts mit der Gemeinde (Leiter der Bauabteilung Wölfersheim) erzielen. Die Anfrage der Gemeinde galt inhaltlich der baulichen Umsetzung des Bahnübergangs Friedensstraße. Geklärt werden sollte, ob der Auftragnehmer dieser Maßnahme zeitgleich auch die Übergänge für Radfahrer und Fußgänger (außerhalb des Räumbereichs) ausführen kann. Die Gemeinde Wölfersheim würde die Kosten tragen. Die vorgetragenen Einwände betreffen nicht das hier

gegenständliche Planfeststellungsverfahren. Insofern ist seitens der Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung erforderlich.

5. Die Vorhabenträgerin hat die Umsetzung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit (Personenunterführung) abgelehnt, da die Länge der geplanten Zuwegung vom Bahnsteig 2 (Wartehäuschen WSH) über den Bahnübergang Butzbacher Straße zum Bahnsteig 1 (Übergang Park&Ride-Anlage) insgesamt 140 m beträgt. Als allgemein zumutbarer Richtwert wird ein maximaler Abstand zwischen Parkplatz und Bahnsteig vom 300 m angesehen. Die Vorhabenträgerin hat die Ablehnung nachvollziehbar gegenüber der Planfeststellungsbehörde dargelegt. Aus diesem Grunde besteht keine Notwendigkeit einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit (Personenunterführung). Der Einwand war somit zurückzuweisen.
6. Die vorgetragenen Einwände betreffen nicht das hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren. Die Planung und Ausgestaltung der benachbarten Park&Ride-Anlage sowie die Gestaltung des Bahnhofsgeländes wird durch die Gemeinde Wölfersheim geplant. Der Einwand sollte daher im entsprechenden Verfahren erneut vorgebracht werden.
7. Das Flurstück 8/6, Flur 15, Gemarkung Berstadt befindet sich außerhalb der Planfeststellungsgrenze des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Im Zuge der 1:1 - Ersatzmaßnahmen (Unterhaltungsmaßnahmen, § 18 Abs. 3 AEG) der „Reaktivierung der Horlofftalbahn“, der DB InfraGO AG ist die Gemeinde im Rahmen der Entwurfsplanung zu beteiligen und gegebenenfalls erforderliche Genehmigungen bei der zuständigen Behörde separat einholen. Insofern ist seitens der Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung erforderlich.
8. Die Planfeststellungsbehörde stellt klar, dass die ergänzenden Unterlagen nicht Bestandteil der veröffentlichten Planunterlagen sind, sie sind ausschließlich zur Information und Einsicht dem Eisenbahn-Bundesamt vorbehalten. Wesentlicher Inhalt sind nicht planungsrechtlich relevante Unterlagen wie Protokolle, Liste Träger öffentlicher Belange, Schlüsselnummernverzeichnis, usw. Weiter stellt die Planfeststellungsbehörde richtig, dass der Vororttermin gemäß dem Protokoll vom 15.12.2021 am 02.12.2021 stattfand. Da es sich um ein abgestimmtes Protokoll handelt und keine weiteren Einwände seitens der beteiligten Landwirte im Zuge der Offenlegung eingegangen sind sieht die Planfeststellungsbehörde keinen ergänzenden Regelungsbedarf.
9. Entgegen der Aussage der Vorhabenträgerin in Ihrer Erwiderung vom 08.10.2024 wird das Regenwasser von Bahn-km 11,2 (Bahnhof Wölfersheim Södel) bis Bahn-

km 11,372 (EÜ Flutgraben) nicht in den dortigen Mischwasserkanal mit 1,2l/s eingeleitet, sondern seitlich über die Bahngräben entwässert. Ergänzend stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Entwässerung nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist, sondern Teil der als verfahrensfreie Unterhaltungsmaßnahmen (1:1 – Ersatzmaßnahmen) der „Reaktivierung der Horlofftbahn“, siehe Hinweis unter A.10.1.

B.4.17.2 Stellungnahme des Wetteraukreises vom 04.03.2025

Der Wetteraukreis hat sich am Verfahren beteiligt, folgenden Einwände wurden seitens der Vorhabenträgerin unter A.5 nicht zugesagt.

1. Straßenverkehr

Die Fachstelle Straßenverkehrs- und Zulassungsangelegenheiten des Wetteraukreises äußert in seiner Stellungnahme erhebliche Bedenken gegen die vorgelegte Planung. Entgegen der Aussage der Vorhabenträgerin sind die Planungen betreffend Bypass, Lichtsignalanlage (LSA), Fahrsignalanlage (FSA) am Kreisverkehrsplatz in Wölfersheim noch nicht abgeschlossen und verweist auf die Stellungnahme des Sachgebietes Verkehr, Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement.

2. Baudenkmalschutz

Die Fachstelle Denkmalschutz weist daraufhin, dass der Rück- und Neubau einschließlich der erforderlichen Baustelleneinrichtung so auszuführen ist, dass das Kulturdenkmal nicht beschädigt oder in sonstiger Weise beeinträchtigt wird. Maßnahmen am Bahnhofsgebäude sind in Art und Umfang rechtzeitig vorab mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

In Abwägung der vorgebrachten Einwände des Wetteraukreises sowie der Erwidern der Vorhabenträgerin wird wie folgt auf die unter A.4.7 und A.4.9 formulierten Nebenbestimmungen verwiesen:

1. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Beschilderungs- und Markierungsplanung (siehe Unterlage 8 „Bahnübergänge“) sowie die Planung der Licht- und Fahrsignalanlage nicht planfestgestellt werden. Da die Zuständigkeit bei der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde liegt wird auf die unter A.4.9 aufgeführte Nebenbestimmung bezüglich der vor Inbetriebnahme des Bahnübergangs durchzuführenden Verkehrsschau verwiesen.
2. Aufgrund der eingereichten Planung, siehe Bauwerksplan Bahnhof Wölfersheim-Berstadt (Unterlage 7.1.1) und Baustelleneinrichtungs- und

Erschließungsplan (Unterlage 11.8), ist der Einwand der Fachstelle Denkmalschutz nachvollziehbar. Das Bahnhofsgebäude Wölfersheim-Berstadt (Flur 6; Flurstück 157/1) wird westlich durch den Bahnsteig (Abstand ca. 2 m) und östlich durch die Baustelleneinrichtungsgrenze (Abstand ca. 1 m) eingerahmt. Somit ist vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes vorzunehmen.

B.4.17.3 Stellungnahme des Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH RMV vom 03.03.2025

Die in der Stellungnahme vom 11.07.2024 vorgebrachten Einwände des RMV hinsichtlich der dargestellten Signalisierung, Position der dynamischen Schriftanzeiger sowie die fehlerhafte Darstellung des Bahnsteigs in den Trassierungsplänen 14.1 und 14.2 konnten durch die Aussagen und Zusagen der Vorhabenträgerin im Zuge Ihrer Erwiderung geklärt werden.

Hinsichtlich der Anzahl und der Position der Fahrkartenautomaten (1 FA/Station) an den Stationen Bahnhof Wölfersheim-Berstadt (Standort am Zugang zum Gleis 1) und Inheiden (Standort östlich des WSH) hat die Vorhabenträgerin deren Beachtung zugesagt.

Einwände, welche nicht unter A.5 zugesagt wurden, sind wie folgt aufgeführt:

1. Die Einhaltung der Bahnsteigzugangsbreite gemäß Ril 813.202 wurde ebenfalls bemängelt. Die Vorhabenträgerin verwies auf bestehende örtliche Zwangspunkte, da die Rampe unmittelbar an das Nachbargrundstück grenzt. Das Mindestmaß von 1,80 m ist eingehalten (Ril 813.0202 Kap. 4 Abs. 3 und DIN 18040 3).
2. An den Stationen Bahnhof Wölfersheim-Berstadt und Inheiden wurde das fehlende Blindenleitsystem sowie die Position der Fahrkartenautomaten bemängelt.

Im Zuge der 1. Planänderung im Verfahren (Deckblattverfahren/Blaudruck) wurden die Blindenleitsysteme der Bahnsteige und der Bahnübergänge an den Stationen Wölfersheim-Berstadt und Hungen-Inheiden ergänzt. Der RMV bemängelte weiterhin die fehlende Darstellung der „Auffindestreifen mit Rippenstruktur für allgemeine Ziele“ gemäß DIN 32 984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ Kap. 5.2.2 Bild 6.

3. In der 1. Stellungnahme vom 11.07.2024 als auch in der 2. Stellungnahme vom 03.03.2025 weist die RMV daraufhin, dass für den Fall einer Zugkreuzung ein Linksbetrieb in Wölfersheim-Berstadt vorzusehen ist, da regulär Gleis 1 von den

Zügen in Fahrtrichtung Beienheim genutzt wird. Der Bahnsteig an Gleis 1 liegt auf der ortszugewandten Seite des Wölfersheimer Ortsteil Berstadt, somit ist für die Fahrgäste mit der Fahrtrichtung Beienheim – Friedberg – Frankfurt keine Überquerung des Bahnübergangs Butzbacher Straße notwendig.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Einwendungen zurückgewiesen, dies wird wie folgt begründet:

1. Die Vorhabenträgerin hat in Ihrer Erwiderung nachvollziehbar dargelegt, dass die bestehenden Begebenheiten vor Ort die Randbedingungen der Planung maßgeblich beeinflussten. Insoweit stellt sich die Planung der Vorhabenträgerin als nachvollziehbar dar und entspricht insgesamt den Anforderungen der Ril 813.0202 und DIN 18040-3.

2. Die Vorhabenträgerin bedankte sich für den Hinweis und erwiderte, dass die „Auffindestreifen“ in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass Fahrkartenautomaten und Blindenleitsysteme der Bahnsteigausstattung zugeordnet werden. Da die Bahnsteigausstattung und die Errichtung von Signalanlagen nicht planfeststellungsrelevant sind, sondern gemäß der Regelliste zur Einordnung von Maßnahmen an Eisenbahn-Betriebsanlagen als planrechtsbedürftige Vorhaben gemäß §§ 18ff. AEG als Zubehör definiert werden sieht die Planfeststellungsbehörde keinen ergänzenden Regelungsbedarf.

3. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass der vorgetragene Einwand nicht das hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren betreffe. Die Betriebsabwicklung im Bahnhof (inkl. Bahnhofsfahrordnung und Gleisbelegung) ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Demzufolge sind die vorgebrachten Anforderungen zur Bahnhofsfahrordnung nach Inbetriebnahme im Zuge der Trassenanmeldung zum Jahresfahrplan durch den Aufgabenträger bei der DB InfraGO AG einzureichen. Der Einwand sollte daher bei dem zuständigen Ansprechpartner erneut vorgebracht werden.

B.4.17.4 Stellungnahme des ADFC Gießen vom 02.06.2024

Der ADFC Gießen bemängelt in seiner Stellungnahme im Wesentlichen die Beschilderungs- und Markierungsplanung im Bereich der jeweiligen Bahnübergänge.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Beschilderungs- und Markierungsplanung (siehe Unterlage 8 „Bahnübergänge“) nicht planfestgestellt werden, sondern nur zur Information beigefügt werden. Da die Zuständigkeit bei der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde liegt wird auf die unter A.4.9 aufgeführte Nebenbestimmung bezüglich der vor Inbetriebnahme des Bahnübergangs durchzuführenden Verkehrsschau verwiesen.

B.4.17.5 Stellungnahme des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain vom 17.06.2024

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain bat bei der Planung des Bahnhofs Berstadt-Wohnbach ergänzend zur Park&Ride-Anlage Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu berücksichtigen. Diese sollten möglichst nah an den Wegen zum Bahnsteig angeordnet sein, um den Zugang für Radfahrer so einfach wie möglich zu gestalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin verweist in Ihrer Erwiderung auf die Zuständigkeit der Gemeinde Wölfersheim. Die angrenzende Planung der Park&Ride-Anlage erfolgt durch die Gemeinde Wölfersheim und nicht durch die DB InfraGO AG.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass der vorgetragene Einwand nicht das hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren betreffe. Die Planung und Ausgestaltung der benachbarten Park&Ride-Anlage wird durch die Gemeinde Wölfersheim geplant. Der Einwand sollte daher im entsprechenden Verfahren erneut vorgebracht werden.

B.4.18 Entscheidung über Einwendungen und Forderungen Privater

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über Einwendungen, über die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens keine Einigung erzielt werden konnte oder hinsichtlich derer keine Erledigung eingetreten ist.

B.4.18.1 Entscheidung über die Stellungnahme des Einwenders P-1 und P-3

Die Eigentümer der Grundstücke (Flurstück Nrn. 280/2, 280/3, 280/4 und 279, Flur 1, Gemarkung Hungen) haben der Inanspruchnahme sowie der teilweisen Inanspruchnahme Ihrer Grundstücke widersprochen.

Die Vorhabenträgerin bestätigte in Ihrer Erwiderung, dass keine Inanspruchnahme der w.v. genannten Grundstücke beabsichtigt wird. Insofern ist seitens der Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung erforderlich.

B.4.18.2 Entscheidung über die Stellungnahme des Einwenders P-2

Die vorgebrachte Einwendung enthält zum einen Forderungen, die außerhalb der Planfeststellung privatrechtlich zu vereinbaren sind, Hinweise zur Ausführung des Bahnsteigs, die keine private Betroffenheit beinhalten sowie Fragen zum Schallschutzgutachten hinsichtlich einer potentiellen Wertminderung des Grundstücks.

1. Neupflanzung der Hecke im Zuge der Baumaßnahme, da das Wurzelwerk der vorhandenen Grenzbepflanzung (Hecke) im Zuge der voraussichtlich erforderlichen Tiefbauarbeiten beschädigt wird.
2. Sofern eine neue Bepflanzung erforderlich wird, darf keine Sichtbeziehung zum Grundstück entstehen, deshalb sollte ein Zaun mit Sichtschutz eingeplant werden.
3. Der geplante Bahnsteig sollte eine Mindestbreite von 2,75 m aufweisen und die Hinterkante neben einer Böschung mit einem Bankett von 50 cm Breite geplant werden.
4. Bezieht sich der Nullfall zur Lärmberechnung auf die Strecke „ohne Betrieb“ oder „in Betrieb (Streckenbetrieb bis 2004)“. Hintergrund ist gegebenenfalls die Wertminderung des Grundstücks in Bezug auf die neue Lärmbelastung und das bestehende Mietverhältnis.

Forderungen, welche eigentumsrechtliche, entschädigungsrechtliche oder kostenrelevante Regelungen enthalten (siehe 1 und 2), sind außerhalb der Planfeststellung privatrechtlich zu vereinbaren. Ergänzenden Regelungsbedarf hat die Planfeststellungsbehörde insofern nicht gesehen.

Die Forderung zu Punkt 3 weist keine private Betroffenheit auf, insofern ist seitens der Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung erforderlich.

Mit der Änderung des Ril-Anhangs 813.0201A04 zum Modul 813.0201 „Bahnsteige konstruieren und bemessen“, welche zum 01.12.2022 in Kraft getreten ist, wurde eine Mindestbahnsteigbreite von 2,75 m bei Außenbahnsteigen über die gesamte Baulänge als Soll-Regel eingeführt. Für die Anwendung der neu herausgegebenen Fassung bei begonnenen Planungen gilt folgende Übergangsbestimmung:

„Sofern die bisherige Entwurfsplanung die Mindestbahnsteigbreite von Außenbahnsteigen mit 2,50 m vorsah, kann auf die Anwendung der neu aufgenommenen Mindestbahnsteigbreite von 2,75 m verzichtet werden, wenn die Soll-Regel zu unverhältnismäßigen Mehrkosten führt. Die Entscheidung ist im Projekt zu dokumentieren. Für den Einsatzbereich von Einstiegshilfen gelten die Anforderungen gemäß Ril 813.0201A04 Abschnitt 5. Ab Beginn der Entwurfsplanung brauchen die Planungsphasen Grundlagenermittlung und Vorplanung nicht mehr angepasst zu werden.“

Demnach ist die Mindestbreite 2,50 m regelkonform. Auf eine Anpassung der geplanten Bahnsteigbreite kann gemäß Abschnitt 2 „Mindestbreite des Bahnsteigs in Bereichen ohne Hindernisse“, Absatz 2, verzichtet werden, sofern die Umsetzung unverhältnismäßig ist. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass laut dem Erläuterungsbericht (Unterlagen 1) die zu errichtenden Bahnsteige und Bahnsteigzugänge gemäß der Ril 813 barrierefrei geplant werden, somit entfällt die Anforderung an eine Einstiegshilfe gemäß Abschnitt 5 „Bahnsteigbreite im Einsatzbereich von Einstiegshilfen“, Absatz 2. Insofern ist seitens der Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung erforderlich.

Der Einwand zu Punkt 4 betrifft die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 18.1), die auf Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durchgeführt wurde. Sofern ein rechtlicher Anspruch auf Schallschutz nach der 16. BImSchV besteht und einer eingehenden Prüfung hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit und Verhältnismäßigkeit wird eine aktive oder passive Schallschutzmaßnahme festgelegt (Aktive Schallschutzmaßnahme wie z.B. Lärmschutzwände und passive Schallschutzmaßnahme wie z.B. Schallschutzfenster). Gemäß den dargelegten Berechnungen des Schallschutzgutachten liegt nach der 16. BImSchV kein Anspruch auf aktiven oder passiven Schallschutz vor. Da die Planfeststellungsbehörde an die geltende Rechtsprechung gebunden ist, ist seitens der Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung erforderlich.

Eine Wertminderung sowie jegliche Vereinbarungen in diesem Zusammenhang sind außerhalb der Planfeststellung privatrechtlich zu vereinbaren. Somit besteht auch dahingehend kein Regelungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde.

B.4.18.3 Entscheidung über die Stellungnahme des Einwenders P-4

Die vorgebrachte Einwendung enthält folgende Forderungen:

1. Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit auf unter 40 km/h mindestens 500 m vor und nach dem Bahnhof Inheiden (Richtung Hungen)
2. Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit auf unter 40 km/h mindestens 500 m nach dem Bahnhof Inheiden (Richtung Wölfersheim)
3. Einbau von Schienenstegdämpfern in der Gemarkung Inheiden
4. Regelmäßiges Schleifen und Polieren der Schienen zur Schallreduktion
5. Schienenschmiereinrichtung in dem vorgenannten Bereich
6. Niedrige Schallschutzwand zwischen Schiene und Wohngebiet
7. Gesamtbetrachtung der Bahntrasse und der parallel verlaufenden Bundesstraße B489 (Gesamtlärmgutachten)
8. Beeinträchtigung der Außenbereiche durch den Zuglärm (Außenlärmgutachten)

Die Forderungen 1 - 5 der Einwender (siehe B.1.3.2) beinhalten Maßnahmen die keine persönliche Betroffenheit im Sinne einer vorübergehenden Inanspruchnahme des Grundstücks aufweisen, sondern sind gesamthaft einschließlich der Forderungen 6 - 8 hinsichtlich eines bestehenden Anspruchs auf aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen zu betrachten.

Primär weist das Schallschutzgutachten (Unterlage 18.1), welches die betriebsbedingten Schallimmissionen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bewertet, in dem betroffenen Streckenabschnitt keine wesentliche Erhöhung der Lärmbelastung auf.

Entsprechend § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

In Anlage 2 „Übersichtstabelle zu den Berechnungsergebnissen“ des Schallschutzgutachtens wird der Prognose Nullfall ($v = 60$ km/h) im Vergleich mit dem Prognose Planfall ($v = 80$ km/h) detailliert dargelegt. Die Tabelle 4 „Beurteilungspegel durch Schienenverkehrslärm“ (siehe Kapitel 5 „Schallimmissionen“) weist ausgewählte Immissionsorte (inklusive der hier betroffenen Wohnbebauungen für das jeweils ungünstigste Geschoss im Bereich des Haltepunkts Hungen-Inheiden), die aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffs (im Bereich Hungen-Inheiden -

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit) besonders betroffen sind aus. Im Vergleich zum Prognose Nullfall weist der Prognose Planfall für die hier betroffene Wohnbebauung eine maximale Erhöhung von (aufgerundet) +2 dB(A) auf (nicht aufgerundet +1,2 dB(A)).

Immissionsort: Egerlandstr. 22

Nullfall 62,9/56,4 dB(A) tags/nachts / Planfall 64,1/57,6 dB(A) tags/nachts

Gemäß den Kriterien der § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wird im vorliegenden betroffenen Streckenabschnitt demnach keine der w.v. genannten Änderungen erfüllt. Somit bestehen keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen. Demzufolge wurden keine Lärmschutzmaßnahmen untersucht. Die w.v. aufgeführten Forderungen wären, sofern Lärmschutzmaßnahmen erforderlich wären, Bestandteil des erarbeiteten Lärmschutzkonzeptes.

Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde im Zuge Ihrer Erwiderung eine ergänzende Schalltechnische Bewertung (erstellt am 18.09.2024) zur Ermittlung weitergehende Ansprüche aus der Gesamtlärmbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr vorgelegt. Eine Summenpegelbildung unter Berücksichtigung einer Geräuschvorbelastung durch bereits vorhandene Straßen und Schienenwege, gewerbliche Anlagen, Sportplätze oder Flugplätze ist im Rahmen der §§ 41-43 BImSchG und der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Die Schalltechnischen Untersuchungen zum Schienenverkehr wurde um elf weitere repräsentative Immissionsorte ergänzt. Der Vergleich Prognose Nullfall / Prognose Planfall zeigt eine maximale Erhöhung von +1,3 dB(A) (nicht aufgerundet) auf. Die Zumutbarkeit von 70/60 dB(A) Tag/Nacht ist gemäß des am stärksten belasteten Immissionsort (Prognose Planfall 64,4/57,9 dB(A) tags/nachts) nicht überschritten.

Auszug Tabelle 2 „Immissionspegel durch Schienenverkehrslärm an ausgewählten Immissionsorten“

1. Stärkste Veränderung Prognose Nullfall / Planfall

(Immissionsort: Frankfurter Straße 14)

Nullfall 62,4/55,9 dB(A) tags/nachts / Planfall 63,6/57,2 dB(A) tags/nachts

Veränderung (+1,2/+1,3)

2. Stärkste Belastung Prognose Planfall (Immissionsort: Frankfurter Straße 21)

Nullfall 63,4/57,0 dB(A) tags/nachts / Planfall 64,4/57,9 dB(A) tags/nachts

Veränderung (+1,0/+0,9)

In der Tabelle 4 „Immissionspegel durch Straßenverkehrslärm an ausgewählten Immissionsorten“, siehe Kapitel 3.2 „Straßenverkehr“, wird im Vergleich die prognostizierte Lärmbelastung (Ausgangsdaten der Straßenverkehrszählungen von 2021 in Hessen) für den Prognose Fall 2035 mit einer jährlichen Steigerung von 1 % berücksichtigt.

Prognose 2035 Straßenverkehrslärm

1. 65,7/57,7 dB(A) tags/nachts (Immissionsort: Frankfurter Straße 14)
2. 67,2/59,1 dB(A) tags/nachts (Immissionsort: Frankfurter Straße 19)

Der Beurteilungspegel durch Gesamtbelastung aus Schiene und Straße (Tabelle 5 unter Kapitel 3.3 „Gesamtlärmbetrachtung“) an ausgewählten Immissionsorten für den Nullfall bzw. Planfall ergeben sich wie folgt:

1. Stärkste Veränderung Prognose Nullfall / Planfall
(Immissionsort: Egerlandstraße 21)
Nullfall 62,0/55,5 dB(A) tags/nachts / Planfall 63,0/56,5 dB(A) tags/nachts
Veränderung (+1,0/+1,0)
2. Stärkste Belastung Prognose Planfall (Immissionsort: Frankfurter Straße 19)
Nullfall 68,3/60,7 dB(A) tags/nachts / Planfall 68,6/61,0 dB(A) tags/nachts
Veränderung (+0,3/+0,3)

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen betragen für die Gesamtbelastung im Nullfall an den nächstgelegenen Bestandsgebäuden bis zu 68,3/60,7 dB(A) Tag/Nacht. Im Planfall betragen die höchsten Schallimmissionen bis zu 68,6/61,0 dB(A) Tag/Nacht. Daraus ergibt sich eine maximale Pegelerhöhung von bis zu 0,6 dB(A) oberhalb der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeit von 70/60 dB(A) Tag/Nacht. Insgesamt sind 9 Gebäude im Bereich Hungen Inheiden betroffen.

Nach den w.v. benannten Kriterien der 16. BImSchV sind keine Auslösekriterien erfüllt, die einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen (Aktiv/Passiv) begründen. Insbesondere ist eine Summenpegelbildung unter Berücksichtigung einer Geräuschvorbelastung durch eine bereits (im vorliegenden Fall) vorhandene Straße im Rahmen der §§ 41 - 43 BImSchG und der 16. BImSchV grundsätzlich nicht vorgesehen.

Da der Einwand unter Punkt 8 sich konkret auf den Außenbereich bezieht ist die Vorhabenträgerin in Ihrer Erwiderung ergänzend auf die Lärmeinwirkung gemäß der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 (VLärmSchR 97) eingegangen. Die

Rechtsprechung sieht eine Nutzung des Außenbereichs ausschließlich am Tage vor. Folglich erfolgt die Prüfung einer wesentlichen Änderung ebenfalls im Tageszeitraum. Der höchste berechnete Pegel im Bereich Inheiden wurde bei dem Gebäude "Frankfurter Straße 21" ermittelt und hat (aufgerundet) maximal 64 dB(A) im Prognose Nullfall und 65 dB(A) im Prognose Planfall. ergeben. Es ist weder eine Überschreitung des sogenannten Gesundheitsgefährdenden Schwellenwertes von 70 dB(A) im Tageszeitraum noch eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) (rechnerisch 2,1 dB(A)) zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation der Vorhabenträgerin an. Das Schallschutzgutachten sowie die Schalltechnische Bewertung für den Bereich Inheiden sind hinsichtlich der darin enthaltenen Berechnungen und Begründungen schlüssig und nachvollziehbar. Seitens der Planfeststellungsbehörde ist somit keine Entscheidung erforderlich, daher war der Einwand zurückzuweisen.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Das Vorhaben dient der Umsetzung des vorgesehenen zukünftigen Angebotskonzepts für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), um der Region den Zugang zum SPNV zu ermöglichen. Mit der Geschwindigkeitserhöhung auf 80 km/h, der dadurch bedingten Fahrzeitverkürzung um mehr als 50 Minuten und der direkten Anbindung an Frankfurt soll die Attraktivität im Sinne des Klimawandels und der Mobilitätswende für die Reisenden gesteigert werden.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt dabei nicht, dass mit dem Vorhaben durchaus auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen zählen insbesondere Lärmkonflikte während der Bauphase als auch nach Inbetriebnahme.

Die von der Planfeststellungsbehörde verfüigten Nebenbestimmungen, die Zusagen der Vorhabenträgerin und die im Plan vorgesehenen Maßnahmen gewährleisten, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben streitenden Interessen zurückgestellt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten

Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Soweit für eine abschließende Bewertung einzelner abgrenzbarer Teilbereiche der vorgelegten Planung noch weitere Informationen beizubringen sind, durfte sich die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung über jene Einzelfragen in diesem Beschluss vorbehalten.

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

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

**Hessischen Verwaltungsgerichtshof
in Kassel**

erhoben werden.

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Hessischen Verwaltungsgerichtshof
in Kassel**

gestellt und begründet werden.

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

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
Frankfurt/Main, den 24.10.2025
Az. 551ppw/178-2023#012
EVH-Nr. 3496204**

Im Auftrag