



Eisenbahn-Bundesamt

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

Az. 551ppw/180-2024#024
Datum: 09.10.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Knoten Frankfurt am Main Neubau Gleis 25“

in der Stadt Frankfurt am Main

Bahn-km 0,013 bis 0,415

der Strecke 3613, Frankfurt - F-Roedelheim

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

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Konzentrationswirkung	6
A.4	Nebenbestimmungen	7
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	7
A.4.2	Umweltfachliche Bauüberwachung	10
A.4.3	Immissionsschutz	11
A.4.4	Denkmalschutz	13
A.4.5	Unterrichtungspflichten	13
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	13
A.6	Vorbehalt	14
A.6.1	Vorbehalt zum Thema Entwässerung	14
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	14
A.8	Sofortige Vollziehung	15
A.9	Gebühr und Auslagen	15
A.10	Hinweise	15
B.	Begründung	16
B.1	Sachverhalt	16
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	16
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	16
B.1.3	Anhörungsverfahren	16
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	19
B.2.1	Rechtsgrundlage	19
B.2.2	Zuständigkeit	20
B.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	20
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	20
B.4.1	Planrechtfertigung	20
B.4.2	Variantenentscheidung	20
B.4.3	Natur- und Artenschutz	21
B.4.4	Umweltfachliche Bauüberwachung	22
B.4.5	Wasserhaushalt	22
B.4.6	Immissionsschutz	23
B.4.7	Abfallwirtschaft	27
B.4.8	Denkmalschutz	27
B.4.9	Sonstige öffentliche Belange	27
B.4.10	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	27
B.4.11	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen	28

B.5	Gesamtabwägung	33
B.6	Sofortige Vollziehung	34
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	34
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	35

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Knoten Frankfurt am Main Neubau Gleis 25“ in der Stadt Frankfurt am Main, Bahn-km 0,013 bis 0,415 der Strecke 3613, Frankfurt - F-Roedelheim, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Neubau Gleis 25,
- Einbau einer Doppelweiche ins Gleisvorfeld,
- Rückbau Bahnsteig Gleis 24 und Neubau Mittelbahnsteig Gleis 24/25.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht, Planungsstand 15.07.2024, 41 Seiten	festgestellt
2	Übersichtskarte und Übersichtslagepläne	
2.1	Übersichtskarte, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:25.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:5000	nur zur Information
3.1	Lageplan, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand 28.03.2024, 14 Seiten	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.1	Grunderwerbsplan, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:500	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand 28.03.2024, 1 Seite	festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.1	Bauwerksplan Zufahrtsrampe Postpaketkammer, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:200	nur zur Information
7.2	Bauwerksplan Zufahrtsrampe Postpaketkammer, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:200	nur zur Information
8.1	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:500	festgestellt
9.1	Kabel- und Leitungslageplan, Planungsstand 11.02.2025, Maßstab 1:500	nur zur Information
10	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Planungsstand 31.10.2023, 46 Seiten	nur zur Information
11	Geotechnischer Bericht, Planungsstand 31.10.2023, 46 Seiten + Anlagen	nur zur Information
12	EMV-Gutachten, Planungsstand 31.10.2023, 11 Seiten + Unterlage 1	nur zur Information
13.1	Trassierungslageplan, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:500	festgestellt
14	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
14.1	Erläuterungsbericht, Planungsstand 28.03.2024, 32 Seiten	festgestellt
14.2	Maßnahmenblätter, Planungsstand 13.02.2025	festgestellt
14.3.1	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand 13.02.2025, Maßstab 1:500	nur zur Information
14.4.1	Maßnahmenplan, Planungsstand 13.02.2025, Maßstab 1:500	festgestellt
14.4.2	Maßnahmenplan, CEF-Maßnahme 007_CEF, Planungsstand 19.02.2025, Maßstab 1:1000	festgestellt
15	Unterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz, Planungsstand 31.10.2023	nur zur Information
16	Untersuchungen zu Schall- und Erschütterungen	
16.1	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung – Baubedingte Immissionen- Planungsstand 08.04.2024, 40 Seiten + Anlagen	nur zur Information
16.2	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung – Betriebsbedingte Immissionen- , Planungsstand 21.05.2025, 23 Seiten + Anlagen	nur zur Information, Seite 15 festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.3	Erschütterungstechnische Untersuchung – Betriebsbedingte Immissionen- , Planungsstand 04.04.2024, 33 Seiten + Anlagen	nur zur Information
17	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsstand 31.10.2023, 44 Seiten	nur zur Information
18	Unterlagen für wasserrechtliche Belange	
18.1	Erläuterungsbericht, Planungsstand 31.10.2023, 7 Seiten	festgestellt
18.2	Lageplan Versickerung, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:500	festgestellt
18.3	Versickerung, Querprofil B-B, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:100	nur zur Information
18.4	Versickerung, Querprofil C-C, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:100	nur zur Information
18.5	Kanalhydraulik Bahnsteig, Planungsstand 29.11.2023, 2 Seiten	nur zur Information
18.6	Einzugsflächen der Versickerung, Bahnsteigbereich, Planungsstand 30.11.2023, 1 Seite	festgestellt
18.7	Versickerungsberechnung nach DWA 138, Planungsstand 30.11.2023, 4 Seiten	nur zur Information
19	Unterlagen für die Einleitung von Niederschlagswasser	
19.1	Erläuterungsbericht, Planungsstand 31.10.2023, 6 Seiten	festgestellt
19.2	Lageplan Einleitung, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:500	festgestellt
19.3	Versickerung, Querprofil A-A, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:100	nur zur Information
19.4	Versickerung, Querprofil D-D, Planungsstand 28.03.2024, Maßstab 1:100	nur zur Information
19.5	Kanalhydraulik Gleise, Planungsstand 30.11.2023, 2 Seiten	nur zur Information
19.6	Einzugsflächen der Versickerung, Gleisbereich, Planungsstand 28.03.2024, 2 Seiten	festgestellt
19.7	Rückhalterauberechnung nach DWA 117, Planungsstand 30.11.2023, 8 Seiten	nur zur Information

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 Versickerungsanlagen

1. Es dürfen nur die in den Antragsunterlagen genannten Flächen (Bahnsteig und Überdachung) an die Versickerungsanlage angeschlossen werden, die Einleitung wassergefährdender Stoffe ist nicht zulässig.
2. Es ist ein Mindestabstand zwischen der Unterkante der Versickerungsanlage und dem mittleren Höchstgrundwasserstand von mindestens 1,00 m zu gewährleisten.
3. Die exakten Standorte der Rigolen sind vorab zu beproben, um die genauen Verhältnisse zu erkunden.
4. Es ist zu gewährleisten, dass Schmutzwasser, Putzwasser etc. das auf dem Bahnsteig anfällt, nicht in die Einläufe zur Rigole geleitet wird.
5. Zum Nachweis der Schadstofffreiheit ist der anstehende Horizont der Aushubsohle repräsentativ zu beproben und auf folgende Parameter zu untersuchen:
 - Alle Parameter gemäß Anlage 1, Tabelle 4 (Eluat und Feststoff) der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV)
 - MKW gemäß Anlage 2, Tabelle 3 der BBodSchV
 - BTEX gemäß Anlage 2, Tabelle 3 der BBodSchV
 - LHKW gemäß Anlage 2, Tabelle 3 der BBodSchVd
6. **Vor Einbau** der Versickerungsanlage ist die Erlaubnis sowie die Zustimmung zur Versickerung von der unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde (UWBB) einzuholen.
7. Werden bei den Erdarbeiten Auffälligkeiten des Bodens festgestellt (z.B. unnatürlicher Geruch oder Verfärbungen) ist die Planfeststellungsbehörde sofort zu informieren. Auswirkungen sind unverzüglich zu melden. Für einen

evtl. Schadensfall (Bodenverunreinigung) sind notwendiges Material und Geräte zur Schadensminimierung (Bindemittel, Schaufel, mindestens 1,00 mm starke flüssigkeitsdichte Folie etc.) bereitzuhalten.

8. Die Schachtdeckel sind tagwasserdicht auszuführen. Defekte Schachtdeckel oder Dichtungen sind zu ersetzen. Es sind regelmäßige Dichtigkeitsprüfungen durchzuführen und zu dokumentieren.
9. Die Entwässerungsflächen dürfen erst nach vollständiger Fertigstellung der Versickerungsanlage angeschlossen werden.
10. Die Inbetriebnahme ist der Planfeststellungsbehörde sowie der UWBB schriftlich anzuzeigen. Mit der Anzeige ist ein Wartungsbeauftragter für die Anlage zu benennen und ein Betriebstagebuch zur Dokumentation der Wartungs- und Reinigungsintervalle anzulegen.
11. Eine Durchwurzelung der Rigole/Mulde ist zu vermeiden. Es ist ein Mindestabstand von der Hälfte des möglichen Kronendurchmessers zu Bäumen einzuhalten, um hydraulische Kurzschlüsse zu vermeiden bzw. Schäden an Versickerungsanlagen zu verhindern.
12. Die Wartungen und Pflege der Versickerungsanlagen sind gemäß Herstellerangaben und den Vorgaben des Arbeitsblatt DWA-A138 durchzuführen. Nach jeder längeren Trockenperiode, jedem längeren Starkregenereignis, jedoch mindestens zwei Mal pro Jahr sind die Kontrollöffnungen und ggf. die vorhandene Sedimentationsanlage der Versickerungsanlage, Zuläufe und Überlaufschächte auf Schäden und eingespülte und abgesetzte Feststoffe zu kontrollieren und ggf. die Versickerungsanlage zu reinigen und instand zu setzen.
13. Bei den an die Versickerung angeschlossenen Flächen ist folgendes zu beachten:
 - Es dürfen keine unbeschichteten Metalle und keine sonstigen Materialien, die eluierbare Stoffe enthalten, zur Verwendung kommen. Es dürfen kein Salz zur Enteisung, keine Pflanzenschutzmittel oder sonstige chemische (Reinigungs-) Mittel verwendet werden.
 - Es ist zu gewährleisten, dass Schmutzwasser, Putzwasser etc. nicht in die Einläufe geleitet wird.
 - Technikaufbauten sind einzuhausen oder an den Schmutzwasserkanal anzuschließen.

A.4.1.2 Einbringen von Stoffen ins Grundwasser

1. Zum Schutz des Grundwassers muss zwischen Einbringniveau der Bohrpfähle und dem höchsten Grundwasserstand eine Mindestüberdeckung von 0,5 m eingehalten werden.
2. Die Oberfläche muss abgetrocknet sein, so dass ein direkter Zulauf von Oberflächenwasser in die Bohrung ausgeschlossen werden kann
3. Es sind für die Bohr- bzw. Gründungsarbeiten nur ausreichend qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist gutachterlich zu begleiten und in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren.
4. Die Einbringtiefen, angetroffenen Bodenformationen, Grundwasserstände und gegebenenfalls Auffälligkeiten im Bauablauf (z.B. Materialverluste durch Klüfte im Untergrund) sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse, Massebilanz) im o.g. gutachterlichen Bericht zu berücksichtigen.
5. Sind mehrere autarke Grundwasserstockwerke betroffen, ist darauf zu achten (z.B. durch eine vorausseilende Verrohrung), dass diese nicht miteinander verbunden werden (hydraulischer Kurzschluss) und auch keine Schadstoffbelastungen (im Boden oder Grundwasser) verschleppt werden.
6. Sollten während der Arbeiten Auffälligkeiten am Bohrgut oder Grundwasser festgestellt werden, so ist die Planfeststellungsbehörde und die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde (UWBB) unverzüglich zu verständigen.
7. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Erdreich und das Grundwasser gelangen. Die Lagerung, Umfüllung oder Einbringung wassergefährdender (Bau-) Stoffe ist untersagt. Für einen Störfall, z. B. Brand, Ölunfall, Auftreten artesisch gespannten Wassers, sind auf der Baustelle Materialien und Geräte für Sofortmaßnahmen vorzuhalten.
8. Das bei den Bohrungen bzw. beim Betonieren der Pfähle auftretende Wasser (verdrängtes Wasser) bzw. verwendete Wasser (z.B. bei Arbeiten mit Wasserauflast) ist aufzufangen und im Kreislauf zu führen bzw. zu entsorgen. Eine Versickerung im Baufeld ist nicht zulässig. Es ist ein Bauwassermanagement zu erarbeiten.
9. Das bei den Bohrarbeiten anfallende Bohrgut ist fachgerecht zu entsorgen.

A.4.1.3 Aufstauen von Grundwasser

1. Durch den Einbau der Bohrpfähle in das Grundwasser wird der Grundwasserfluss in Richtung Main nur unwesentlich gestört. Durch die vorhandene Randbebauung liegt bereits in deutlich größeren Tiefen eine Grundwasserstörung vor. Durch die bereits existierende S-Bahn-Station liegt ebenfalls ein wesentlich größerer Grundwasserstau vor.
2. Durch das Einbringen der Bohrpfähle in das Grundwasser bzw. das mögliche Aufstauen des Grundwassers liegt eine Benutzung des Grundwassers vor. So ist vor Inbetriebnahme des Bahnsteigs dem Eisenbahn-Bundesamt eine Genehmigung der UWBB für das geringfügige Aufstauen des Grundwassers vorzulegen.

A.4.2 Umweltfachliche Bauüberwachung

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

1. Die hierfür benannte Person ist vor Beginn der Baumaßnahme bzw. der naturschutzfachlichen Maßnahmen dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Oberen Naturschutzbehörde mit Adressdaten anzuzeigen.
2. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist alle 6 Monate und nach Abschluss der Baumaßnahme ein Bericht über die frist- und sachgerechte Durchführung der naturschutzfachlichen Maßnahmen zuzusenden.
3. Die Umweltfachliche Bauüberwachung ist im Zuge der Baumaßnahme verpflichtet, vor Baubeginn die ausführenden Firmen über die naturschutzfachlichen Nebenbestimmungen sowie Abgrenzungen des Eingriffsbereichs, der zusätzlich genutzten Flächen sowie der Bautabuzonen zu informieren.
4. Die umweltfachliche Überwachung hat die ordnungsgemäße Erstellung der Versickerungsanlagen zu überwachen und zu bestätigen. Insbesondere ist hierbei auf folgende Punkte zu achten:
 - dass Baustellenabwasser (Niederschlagswasser und Schmutzwasser) nicht in die Zuläufe der Versickerungsanlage gelangen,

- keine Baustoffe, Leerrohr- und Isoliermaterialien etc. verwendet werden, die sich schädigend auf das Grundwasser auswirken,
- keine Baustoffe, Treibstoffe, Öle, Fette und sonstigen wassergefährdenden Stoffe über den unmittelbaren Betriebszweck hinaus auf der Baustelle gelagert werden,
- alle eingesetzten Fahrzeuge, Geräte und Maschinen täglich vor ihrem Einsatz auf technisch einwandfreien Zustand (z.B. Dichtigkeit der Leitungen, des Getriebes, des Tanks etc.) überprüft werden,
- die Betankung ausschließlich auf wasserundurchlässigen befestigten Flächen erfolgt
- Baufahrzeuge bzw. Maschinen und ggf. das Betankungsfahrzeug in arbeitsfreien Zeiten auf wasserundurchlässigen befestigten Flächen abgestellt sind sowie
- Bodenverdichtungen (z.B. durch Befahren im Bereich der Versickerungsanlage) vermieden werden, um die Versickerungsfähigkeit des Bodens zu erhalten.

A.4.3 Immissionsschutz

A.4.3.1 Allgemeines, Überwachungs- und Informationspflicht

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 gesamte Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen (Mitarbeiter einer nach § 29 BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz). Dieser hat die Bauarbeiten immissionstechnisch zu überwachen und

gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde, 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 ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen unter Hinzuziehung von Messstellen ein Baustellenmonitoring einzurichten und zu betreiben, welches unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen die Ermittlung der Immissionen gemäß AVV Baulärm an den potentiell betroffenen Einwirkungsorten gewährleistet.
5. 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.
6. Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken und den Anwohnern rechtzeitig bekannt zu geben.

A.4.3.2 Baubedingte Lärmimmissionen

1. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ (AVV Baulärm) anzuwenden und dementsprechend gegebenenfalls notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.

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

A.4.4 Denkmalschutz

Vor Ausführungsbeginn ist eine Abbruchdokumentation der betroffenen Bereiche der Postpaketkammer zu erstellen und den Denkmalbehörden der Stadt Frankfurt zur Verfügung zu stellen. Die Ausführungsdetails zur Sanierung des historischen Bahnsteigdaches sind vor Ausführungsbeginn mit den Denkmalschutzbehörden abzustimmen.

A.4.5 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, Stadtentwässerungsamt Frankfurt, Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde mindestens 4 Wochen vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen. Hierzu ist der Vordruck „Anzeige über den Beginn der Bauarbeiten“ abrufbar auf der Internetseite des Eisenbahn Bundesamtes unter dem Pfad „Themen/Planfeststellung/Antragstellung/Anhang II Vorlagen und Vordrucke/Allgemeine Vordrucke“ zu verwenden.

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

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.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	
2.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Stellungnahme vom 04.12.2024, Az.: TÖB-HE-24-192264/Fi	zugesagt
5.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 03.12.2024, Az.: 89G-10-83/24 GM	zugesagt
7.	Landesamt für Denkmalpflege, Bau & Kunstdenkmal Email vom 18.11.2024, ohne Akz.	zugesagt

Lfd. Nr.	Bezeichnung	
8.	NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH Email vom 13.11.2024, ohne Akz.	zugesagt
11.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 26.11.2024, Akz.: RPDA – DEZ. III 33.1-66c 10.10/25-2024	zugesagt
13.	Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH Email vom 03.12.2024, ohne Akz.:	teilweise zugesagt
14.	Stadt Frankfurt Stellungnahmen vom 05.12.2024, Akz. 68.21.1 ras und Akz. 66.S.	teilweise zugesagt
15.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland Stellungnahme vom 25.11.2024, Akz.: S01411311	zugesagt
16.	Vodafone West GmbH Stellungnahme vom 25.11.2024, Az.: OEG-22303	zugesagt
17.	Einwenderin P-01 Zusagen in der Synopse zur Einwendung vom 22.11.2024	teilweise zugesagt

A.6 Vorbehalt

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG weitere Entscheidungen in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Der Vorbehalt wird für folgenden Bereich festgesetzt:

A.6.1 Vorbehalt zum Thema Entwässerung

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.

Die Vorhabenträgerin hat die fehlenden Unterlagen wie in der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde vom 05.12.2024 der Planfeststellung rechtzeitig vor Beginn der Realisierung der genehmigungspflichtigen Tatbestände zur Entscheidung vorzulegen.

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

Seitens der Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) GmbH wird ausgeführt, dass die Regionalbahnlinie 12 (Königstein – Frankfurt) zwecks Taktverdichtung das Gleis 25 für eine Erhöhung seiner Kapazität benötigt. Hierzu sollten durch die Vorhabenträgerin auch Kapazitätssteigerungen des Gleisvorfeldes durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang wird seitens des RMV auch gefordert, den restlichen Bahnsteig auf 76cm Bahnsteighöhe anzuheben und das Gleis 24 in die Bahnhofhalle zu verlängern.

Hierzu der Hinweis der Planfeststellungsbehörde, dass diese vom RMV geforderten Umbaumaßnahmen nicht Bestandteil dieses planungsrechtlichen Antrages sind und somit auch keiner Entscheidung bedürfen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Knoten Frankfurt am Main Neubau Gleis 25“ hat den Neubau des Gleises 25, den Einbau einer Doppelweiche ins Gleisvorfeld, den Rückbau des Bahnsteigs Gleis 24 und den Neubau des Mittelbahnsteigs Gleis 24/25 zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 0,0126 bis 0,4150,013 bis 0,415 der Strecke 36133613 Frankfurt - F-Roedelheim in Frankfurt am Main.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 17.07.2024, Az. I.I-MI-F-F/ I.II-MI-F-F 1, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Knoten Frankfurt am Main Neubau Gleis 25“ beantragt. Der Antrag ist am 17.07.2024 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 19.09.2024, Az. 551ppw/180-2024#024, 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.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
2.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien
3.	DB Telekom Technik GmbH
4.	Handelsverband Hesse e.V.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
5.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
6.	Industrie- und Handelskammer
7.	Landesamt für Denkmalpflege, Bau & Kunstdenkmal
8.	NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH
9.	Ovag Netz GmbH
10.	Polizeipräsidium Frankfurt
11.	Regierungspräsidium Darmstadt
12.	Regionalverband Frankfurt am Main
13.	Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH
14.	Stadt Frankfurt
15.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland
16.	Vodafone West GmbH
17.	Westnetz GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 17.10.2024, Akz.: 45-60-00 / IV-1826-24-SON
3.	DB Telekom Technik GmbH Email vom 05.11.2024, ohne Akz.
4.	Handelsverband Hesse e.V. Email vom 14.10.2024, ohne Akz.
6.	Industrie- und Handelskammer Stellungnahme vom 29.11.2024, Akz: SP/AT/Gi/60-05-03-02
9.	Ovag Netz GmbH Email vom 11.10.2024, ohne Akz.
10.	Polizeipräsidium Frankfurt Email vom 05.12.2024, ohne Akz.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12.	Regionalverband Frankfurt am Main Stellungnahme vom 21.11.2024, Akz.: 24/24/P, Je
17.	Westnetz GmbH Email vom 05.11.2024, ohne Akz.:

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Stellungnahme vom 04.12.2024, Az.: TÖB-HE-24-192264/Fi
5.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Stellungnahme vom 03.12.2024, Az.: 89G-10-83/24 GM
7.	Landesamt für Denkmalpflege, Bau & Kunstdenkmal Email vom 18.11.2024, ohne Akz.
8.	NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH Email vom 13.11.2024, ohne Akz.
11.	Regierungspräsidium Darmstadt Stellungnahme vom 26.11.2024, Akz.: RPDA – DEZ. III 33.1-66c 10.10/25-2024
13.	Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH Email vom 03.12.2024, ohne Akz.:
14.	Stadt Frankfurt Stellungnahmen vom 05.12.2024, Akz. 68.21.1 ras und Akz. 66.S.
15.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland Stellungnahme vom 25.11.2024, Akz.: S01411311
16.	Vodafone West GmbH Stellungnahme vom 25.11.2024, Az.: OEG-22303

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden in der Zeit vom 11.10.2024 bis einschließlich 11.11.2024 auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt. Maßgeblich für die Einwendungsfrist war daher die Veröffentlichung im Internet. Ende der Einwendungsfrist war der 25.11.2024. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes verlängert diese nicht.

Zeit und Ort der Veröffentlichung im Internet wurden auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes und durch Bekanntmachung am 10.10.2024 in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und Auslegung der Planunterlagen ist ein Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

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

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Rettet den Taunuskamm e.V. Email vom 11.10.2024, ohne Akz.

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet. Die Vorhabenträgerin hat die Beachtung der Bedenken und Forderungen der Träger öffentlicher Belange zum größten Teil zugesagt. In dem Verfahren wurde nur eine Einwendung erhoben. Der Einwender hat die Möglichkeit für ein bilaterales Gespräch mit der Planfeststellungsbehörde genutzt, um sein Anliegen zu veranschaulichen und Informationen auszutauschen. Für die Entscheidung liegen die notwendigen Informationen der Planfeststellungsbehörde vor. Eine weitergehende Einigung oder jedenfalls Klärung der Sach- und Rechtslage zwischen der Vorhabenträgerin und den anderen Beteiligten war nicht zu erwarten.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. Nr. 14.8.3.2 Anlage 1 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist der Neubau des Gleises 25, der Einbau einer Doppelweiche ins Gleisvorfeld, der Rückbau des Bahnsteigs Gleis 24 und der Neubau des Mittelbahnsteigs Gleis 24/25. Die Planung dient der Erhöhung der Gesamtqualität (durch Zuwachs der Bahnsteigkapazität, durch die Bündelung des Nahverkehrs auf der Nordseite des Frankfurter Hauptbahnhofs und der damit verbundenen Entflechtung der Verkehrsströme), der Erhöhung der Zuverlässigkeit und dass die Flexibilität und damit Verfügbarkeit der Verkehre im Rahmen nachfolgender Projekte sicher erfolgen können.

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

B.4.2 Variantenentscheidung

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Vorplanung mehrere Varianten untersucht und diese mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen in den Planunterlagen erläuternd dargestellt. Bei der Festlegung der Vorzugsvarianten wurden Aspekte der Wirtschaftlichkeit und mit dem geringsten Eingriff in den Bahnbetrieb des Frankfurter Hauptbahnhofs berücksichtigt. Nach eigener Bewertung kommt die

Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Antragsvariante gegenüber den weiteren untersuchten Varianten vorzugswürdig ist, da sie sich in der Gesamtheit der Bewertungspunkte gegenüber den übrigen Varianten durchsetzen konnte. Die ausgeschiedenen Varianten weisen jeweils unterschiedliche Defizite auf, die bei der beantragten Variante überwiegend ausgeschlossen werden können. Die vorzugswürdige Variante verursacht möglichst wenig Eingriffe in den Betriebsablauf. Betroffenheiten Dritter, insbesondere Lärmbetroffenheiten, unterscheiden sich nicht maßgeblich zwischen den Varianten. Insoweit stellt sich die Planung der Vorhabenträgerin als nachvollziehbar und eindeutig vorzugswürdig dar.

B.4.3 Natur- und Artenschutz

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

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

Schutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind nicht betroffen.

Jedoch kommt es durch das Bauvorhaben zu einem dauerhaften Wertverlust von wertgebenden Biotopen sowie des Landschaftsbildes, die durch den Vorhabenträger kompensiert werden müssen. Die Vorhabenträgerin hat den Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 1.200 Wertpunkten. Als Kompensationsmaßnahme gelten gem. § 15 BNatSchG solche Maßnahmen, die die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in der Nähe bzw. im gleichen Naturraum in gleichwertiger Weise herstellen. Für die Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe wurde eine Kompensationsmaßnahme ausgewiesen, die sowohl artenschutzrechtliche Belange ausgleicht als auch zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Umwelt dient. Hierfür werden 180 m² Trocken-warme Ruderalstandorte auf Sand-, Kies- und Schotterböden entwickelt. Damit kommt es zu einem Kompensationsüberschuss von 1.680 Punkten.

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

Für den Artenschutz kann festgestellt werden, dass eine Auslösung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die planungsrelevanten Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsplanung vermieden werden kann. Die geplante Umweltfachliche Bauüberwachung mit Schwerpunkt Naturschutz kann bei unvorhergesehenen Entwicklungen und maßgeblichen Abweichungen von der eingereichten Planung frühzeitig eingreifen und das weitere Vorgehen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abstimmen. Die artenschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens sind somit erfüllt und eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich.

B.4.4 Umweltfachliche Bauüberwachung

Die Einsetzung einer umweltfachlichen Bauüberwachung hat ihren Grund in den naturschutz- bzw. artenschutzrechtlich sowie wasserrechtlich 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. Um eine regelkonforme Umsetzung sicherzustellen, wird diese innerhalb des Beschlusses verfügt.

B.4.5 Wasserhaushalt

B.4.5.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Gem. § 8 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) bedarf es bei einer Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder der Bewilligung der Behörde. Eine Benutzung im Sinne dieses Gesetzes liegt hierbei vor (u.a. Aufstauung von Grundwasser, Einbringen von Stoffen ins Grundwasser).

Eine Zustimmung zur Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser von Bahnsteig- sowie Bahnsteigdachflächen seitens der Wasserbehörden konnte nicht vorgelegt werden. Nach Überarbeitung und Vorlage der fehlenden Unterlagen (mindestens 2 Monate vor Realisierung) kann mit der Beteiligung bzw. Zustimmung der betroffenen Wasserbehörden eine ergänzende Entscheidung erteilt werden. Ergänzende Bestimmungen zu der Entwässerung können die bereits getroffenen Festlegungen nicht mehr grundsätzlich in Frage stellen, sodass ein Vorbehalt erlassen werden konnte.

B.4.6 Immissionsschutz

B.4.6.1 Baubedingte Lärmimmissionen

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

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

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

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

Für das Planfeststellungsverfahren bestimmt § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, dass dem Träger des Vorhabens diejenigen technisch-realen Vorkehrungen und Anlagen aufzuerlegen sind, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Verhinderung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Dabei erfasst die Vorschrift auch solche 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 Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit

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

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

Der Lärm in der Bauphase war Gegenstand einer dazu vorgelegten schalltechnischen Untersuchung vom 08.04.2025. Das Gutachten analysiert die aus Sicht des Schallschutzes relevanten Lastfälle verschiedener Bauphasen und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten gemäß AVV Baulärm.

Für einzelne Bauphasen sowie Bauabschnitte wurden Lastfälle definiert. Für die einzelnen relevanten Bautätigkeiten wurden Flächenschallquellen definiert und die

Emissionen auf Basis der zum Einsatz kommenden Maschinen und deren Betriebszeiten ermittelt. In den erhobenen Emissionsansätzen sind sämtliche Zuschläge zur Berücksichtigung der Impulshaltigkeit und gegebenenfalls auch der Tonhaltigkeit nach Maßgabe der AVV Baulärm enthalten. Die Beurteilung der vom Baubetrieb hervorgerufenen Geräuschimmissionen führt zu dem Ergebnis, dass sich vor allem während der nächtlichen Arbeiten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nicht ausschließen lassen. Grundsätzlich ist daher geplant, die Arbeiten so weit wie möglich im Tagzeitraum unter Ausnutzung von Vollsperrungen der Eisenbahnstrecke durchzuführen. Nur soweit dies betrieblich nicht umsetzbar ist, werden auch Arbeiten in den Nachtzeitraum gelegt. Die Bauzeit der Maßnahme beträgt voraussichtlich etwa 16 Monate.

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 10.10 dargestellt hat. Die dort genannten Maßnahmen sind von der Rechtswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasst und daher bei der Durchführung des Bauvorhabens umzusetzen.

Das vorgeschlagene Lärmschutzkonzept, das sich die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht in wesentlichen Teilen zu eigen gemacht hat, erweist sich nach wertender Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde als tragfähig. Die aufgezeigten Maßnahmen zur Lärminderung sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde geeignet, auftretende Konflikte auf ein verträgliches Maß zu begrenzen. Da die jeweiligen Bauabläufe erst vor Ort in der Phase der Ausführungsplanung konkret festgelegt werden, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine detailliertere Untersuchung zu den baubedingten Lärmimmissionen abverlangt werden. Der durch Bauarbeiten ausgelöste Lärm ist unregelmäßig und entzieht sich einer noch genaueren Prognose. Dem Interesse der betroffenen Nachbarschaft an einer frühzeitigen Information über die zu erwartenden Bauarbeiten wird ausweislich des vorgelegten Schutzkonzepts von der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Aus dem Blickwinkel der Planfeststellung ist erforderlich, aber auch ausreichend, dass sich erkennbare Konflikte mit den zur Verfügung stehenden Mitteln bewältigen lassen. Eine Schlüsselfunktion kommt insoweit dem einzusetzenden Immissionsschutzbeauftragten zu, der situationsabhängig geeignete Maßnahmen zur Lärminderung anordnen kann. Dessen Einsetzung hält die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, um aufgrund der in dieser frühen Planungsphase noch bestehenden Unwägbarkeiten bezüglich der im konkreten

Einzelfall auftretenden Betroffenheiten situationsabhängig in angemessener Weise reagieren zu können. Flankiert wird diese Regelung von der Anordnung eines Baulärmmonitorings. Die Überwachung des Baulärms bieten dem Baulärmverantwortlichen und den Betroffenen die Möglichkeit, geeignete Gegenmaßnahmen zu treffen.

Die Vorhabenträgerin hat ihrem Schallschutzkonzept einen Bauablauf zugrunde gelegt, der unzumutbare Auswirkungen auf Betroffene im Nachtzeitraum nicht beinhaltet. Unzumutbare Auswirkungen sind solche, die einen Entschädigungsanspruch von Betroffenen auslösen würden. Dieser ist nicht generell im Lärmschutzkonzept enthalten. Daher wurde der Vorhabenträgerin per Nebenbestimmung auferlegt, nachts die Richtwerte der AVV Baulärm nicht in unzumutbarer Weise zu überschreiten. Der Schwellenwert zur Annahme der Unzumutbarkeit liegt bei 60 dB(A).

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, sowie die zeitweise Überschreitung der Richtwerte nach Abwägung mit dem am Vorhaben bestehenden öffentlichen Interesse insgesamt als zumutbar.

B.4.6.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Das geplante Vorhaben stellt zwar keine wesentliche Änderung des Schienenweges im Sinne der §§ 41 ff. BImSchG dar. An mehreren Gebäuden werden jedoch schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen, da entweder die Pegeldifferenz über 3 dB(A) liegt oder der Beurteilungspegel auf über 60 dB(A) nachts erhöht wird. Die Vorhabenträgerin hat in einer schalltechnischen Untersuchung die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen geprüft. Diese wird von der Planfeststellungsbehörde als belastbar bewertet. Insbesondere Lärmschutzwände kommen wegen des Platzmangels und der Unverhältnismäßigkeit der Kosten nicht in Betracht. Schienenstegdämpfer oder das besonders überwachte Gleis scheiden wegen der Weichen im Eingriffsbereich technisch aus. Daher haben die Eigentümer der in der schalltechnischen Untersuchung festgestellten Gebäude

einen Anspruch dem Grunde nach auf passiven Schallschutz, wie in dem Konzept der Vorhabenträgerin auch vorgesehen.

B.4.7 Abfallwirtschaft

Das Vorhaben wahrt die Belange der Abfallwirtschaft.

Die zuständige Behörde für Abfallwirtschaft hat Forderungen hinsichtlich der Planunterlagen gestellt ohne inhaltliche Bedenken an der Planung darzulegen. Die Beachtung dieser Forderungen durch Nachreichung von aktuellen Analysen und Unterlagen in Abstimmung mit den Behörden hat die Vorhabenträgerin weitgehend zugesagt. Die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) wird bei der Ausführungsplanung beachtet. Daher konnte auf eine Planergänzung verzichtet werden.

B.4.8 Denkmalschutz

Der Hauptbahnhof Frankfurt am Main ist als Kulturdenkmal gemäß § 2 Abs. 1 des hessischen Denkmalschutzgesetzes (HDSCHG) erfasst und unterliegt somit diesem. Die Vorhabenträgerin hat dem Landesamt für Denkmalpflege zugesagt, die eine Abbruchdokumentation zu erstellen und die Arbeiten eng abzustimmen. Damit sind die Belange des Denkmalschutzes bei der Planung angemessen berücksichtigt.

B.4.9 Sonstige öffentliche Belange

B.4.9.1 Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Seitens des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) wurden verschiedene Anmerkungen auf Taktverdichtungen bzw. Kapazitätssteigerungen gemacht. Da diese nicht Bestandteil dieses planungsrechtlichen Antrages waren, werden diese Anmerkungen als Hinweise an die DB InfraGO AG weitergegeben. Weitere Planungen diesbezüglich sind durch die DB InfraGO AG in Absprache mit dem RMV gesondert einzureichen.

B.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Für die Errichtung einiger betriebsnotwendiger Anlagen sowie die Baustelleneinrichtungsfläche sind Grundstücke Dritter erforderlich. Diese teilweise vorübergehende Inanspruchnahme bzw. Fläche mit dinglicher Sicherung sind im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis dargestellt. Die schriftliche Zustimmung zu dieser Inanspruchnahme liegt vor.

B.4.11 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

Die Einwenderin P-01 ist Eigentümerin von Wohngebäuden nahe des Vorhabens. Sie fordert umfassenden Lärmschutz durch aktive und passive Schutzmaßnahmen sowie Erschütterungsschutz. Die nicht kompensierbaren Beeinträchtigungen seien durch Entschädigung auszugleichen.

Die Einwendungen waren abzuweisen, vgl. Kapitel A.7.

Innenwohnraum

Eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV liegt für bestimmte Wohneinheiten vor.

Dies beruht nicht auf § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Das Vorhaben hat nicht den Bau eines durchgehenden Gleises zum Gegenstand. Das Gleis müsste über eine Länge verfügen, die für sich selbst verkehrswirksam ist. Auf dem Gleis kann kein zusätzlicher Verkehr abgewickelt werden. Die Voraussetzung liegt also nicht vor.

Die wesentliche Änderung ergibt sich aus § 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV. Danach ist die Änderung wesentlich, wenn der Beurteilungspegel von mindestens 60 dB(A) in der Nacht durch den erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Die Vorhabenträgerin hat dies gutachterlich ermittelt. In der Anlage 3.1 der Schalltechnischen Untersuchung sind daher die Wohneinheiten für einen Anspruch auf passiven Schallschutz vorgesehen, soweit sie nachts einen Beurteilungspegel von mindestens 59,1 dB(A) aufweisen. Diese Zahl entspricht aufgerundet den in § 1 Abs.2 S.2 der 16. BImSchV geregelten 60 dB(A).

Aktive Schallschutzmaßnahmen kommen wegen der übermäßig hohen Kosten und wegen des fehlenden Platzes und der Lage im Hauptbahnhof nicht in Betracht. Die Einwender steht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz zu, wie auch im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S.36 festgestellt.

Von diesem Anspruch dem Grunde nach („Ob“) ist der Anspruch der Höhe nach („Wie“) zu unterscheiden. Im Planfeststellungsverfahren wird nur über den Anspruch dem Grunde nach entschieden.

Die Einwenderin fordert passive Maßnahmen bzw. Entschädigungsleistungen über das von der Vorhabenträgerin berechnete Maß hinaus.

Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen legt die 24. BImSchV fest. Die Vorhabenträgerin hat eine gutachterliche Untersuchung vorgelegt, wonach das Gebäude bereits ausreichenden baulichen Schallschutz bietet. Die Untersuchung ist

plausibel und nachvollziehbar. Die Methode wurden von der Einwenderin nicht detailliert beanstandet. Die allgemeine Prüfung der Planfeststellungsbehörde hat keine Auffälligkeiten ergeben. Die von dem Gutachter gezogenen Schlüsse sind logisch einwandfrei. Das nach der 24. BImSchV vorgegebene Verfahren wurde angewendet.

Da das Gebäude also bereits baulich schalltechnisch ausreichend vor schädlichen Umwelteinwirkungen geschützt ist, ist die Festsetzung eines darüberhinausgehenden passiven Lärmschutzes oder Entschädigungsanspruchs nicht angezeigt.

Die Vorhabenträgerin durfte ihrem Gutachten mangels neuerer Prognosegrundlagen die Zugzahlen 2030 zugrunde legen. Zudem ist kein Sicherheitspuffer aufzuschlagen. Ein Sicherheitspuffer ist in der Berechnung der 16. Und 24. BImSchV nicht vorgesehen.

Der Kritik an den Regelungen der Schall 03 folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Diese ist als Teil der Exekutive an die geltenden Regelungen und Gesetze gebunden.

Die Lautsprecher am neuen Bahnsteig fallen nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Gleichwohl werden sie in der Abwägung berücksichtigt. Der neue Mittelbahnsteig Gleis 24/25 liegt im Wesentlichen dort, wo im Bestand der Bahnsteig Gleis 24 liegt. Eine etwaige Mehrbelastung wird daher von der Planfeststellungsbehörde als unwesentlich eingestuft.

Grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle

Die Einwenderin beruft sich auf eine grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kerngebieten. In allgemeiner Verwaltungspraxis setzt die Planfeststellungsbehörde unabhängig von dem Gebietscharakter die Zumutbarkeitsschwelle auf 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV). Bislang sprechen zudem keine anderweitigen, naturwissenschaftlich fundierten Erkenntnisse für die Zugrundelegung eines anderen Wertes.

Außenwohnraum

Die Betroffenheit des Außenwohnraums wird unabhängig von der Betroffenheit des Innenwohnraums ermittelt (s.a. Ziffer 2.2.10 der 2. Anlage der 16. BImSchV (Schall 03)).

Eine wesentliche Änderung wegen des Baus eines Schienenwegs liegt nicht vor.

Eine wesentliche Änderung wegen der Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage liegt nicht vor. Der Beurteilungspegel wird auch nicht ausgehend von mindestens 70 dB(A) am Tage erhöht.

Die Einwenderin fordert eine Entschädigung für die Überschreitung von Grenzwerten am Tage und beruft sich hierfür auf eine wesentliche Änderung der Beurteilungspegel in der Nacht.

Hinsichtlich des Außenwohnbereichs der Einwenderin liegt im Tageszeitraum keine wesentliche Änderung vor. Bei dem gegenständlichen Gebäude erreichen die Beurteilungspegel im Tageszeitraum nicht den Wert von 70 dB(A), Unterlage 16.3 Anlage 4. Die Überschreitung des Grenzwertes allein führt nicht zur Anwendbarkeit der 16. BImSchV.

Die Vorhabenträgerin hat für den Nachtzeitraum keine Beurteilungspegel angegeben. Es kann in Anlehnung an die Werte im Tageszeitraum gleichwohl davon ausgegangen werden, dass eine wesentliche Änderung im Nachtzeitraum gegeben wäre. Jedoch greift hier die Regelung des § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV. Der Immissionswert für den Nachtzeitraum ist danach für Außenwohnbereiche nicht anzuwenden. Diese Regelung beruht auf der Annahme, dass Außenwohnbereiche generell nachts nicht zum Schlafen oder Wohnen verwendet werden. Im Ergebnis liegt daher – unabhängig vom Vorliegen der wesentlichen Änderung – eine Grenzwertverletzung für den Nachtzeitraum nicht vor.

Der von der Einwenderin geforderte Entschädigungsanspruch ist damit ausgeschlossen. Die Einwenderin fordert, dass die wesentliche Änderung des Nachtzeitraumes die Anwendbarkeit der 16. BImSchV insofern eröffnet, dass dadurch tagsüber auftretende Grenzwertüberschreitungen zu berücksichtigen sind.

Der Begriff der „wesentlichen Änderung“ lässt sich in zwei Kategorien gliedern.

Die „wesentliche Änderung“ nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV wird absolut bestimmt. D.h. sobald ein Schienenweg um ein durchgehendes Gleis erweitert wird, ist unabhängig von der Betroffenheit Einzelner der Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet.

Die Regelung in § 1 Abs. 2 S.2 hingegen bestimmt den Begriff der „wesentlichen Änderung“ hingegen relativ. Es hängt gerade von der konkreten Betroffenheit ab, ob die wesentliche Änderung vorliegt. Die 16. BImSchV unterscheidet sowohl für die wesentliche Änderung als auch bei den Immissionsgrenzwerten nach dem Tages-

und Nachtzeitraum. Die jeweilige Betroffenheit ist also konkret in diese Zeiträume einzuteilen und danach zu bewältigen.

So sind auch Ungleichbehandlungen zwischen im Tageszeitraum vergleichbar Betroffenen zu vermeiden, die sich allein aus der wesentlichen Änderung im Nachtzeitraum ergeben würden.

Daher scheidet ein Entschädigungsanspruch für eine Grenzwertüberschreitung am Tage auf Grundlage einer wesentlichen Änderung von Beurteilungspegeln in der Nacht aus.

Dieses Ergebnis ist auch in der Abwägung nach § 18 Abs. 1 S. 2 AEG mit den Umständen des Einzelfalls zumutbar.

Gutachten aus 2023

Die Vorhabenträgerin hat der Einwenderin bereits im Vorfeld zum Planfeststellungsverfahren Gutachten mit der zu erwartenden Betroffenheit und Entschädigung ausgehändigt. Diese führten fehlerhaft zu einem anderen Ergebnis als das der Planfeststellung zugrundeliegende Gutachten, nämlich einem Entschädigungsanspruch für den Außenwohnbereich. Dieser Fehler beruhte auf der Zuordnung der wesentlichen Änderung im Nachtzeitraum zu Grenzwertüberschreitungen im Tagzeitraum und wurde von der Vorhabenträgerin zum Planfeststellungsverfahren geändert.

Lärmsanierung

Eine Lärmsanierung von bestehenden Schienenwegen, auf die sich die Einwenderin beruft, ist zum einen für die DB freiwillig durchzuführen und zum anderen nicht Gegenstand des Planfeststellungsvorhabens.

Wertverlust

Der Verkehrswert eines Grundstücks stellt keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Er hängt von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potentielle Änderungen des Verkehrswerts eines betroffenen Grundstücks an, sondern nur auf die – nach ihrem Maß bewältigungsbedürftigen – faktischen Auswirkungen des Vorhabens.

Wegen der vorliegend bereits bestehenden Vorbelastung des betroffenen Grundstücks ist eine durchgreifende Wertminderung kaum zu erwarten. Im Übrigen gibt es keinen rechtlich garantierten Schutz vor Wertminderungen des eigenen

Grundstücks durch Infrastrukturvorhaben. Ein Vertrauen auf den Fortbestand des Status quo gibt es nicht.

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

Für darüberhinausgehende wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit eines Grundstücks, ist ein finanzieller Ausgleich gesetzlich nicht vorgesehen. Es handelt sich dabei um Nachteile, die sich allein aus der Lage des Grundstücks zu dem geplanten Vorhaben ergeben. Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist grundsätzlich hinzunehmen. Zu der geltend gemachten Erschwerung der Vermietbarkeit des Gebäudes bzw. der Reduktion von Mieterträgen ist anzumerken, dass die bloße Minderung der Chancen, eine Immobilie zu einem einträglichen Mietzins vermieten zu können, unabhängig von der Annahme eines lagebedingten Attraktivitätsverlusts als reine Erwerbschance keinen rechtlichen Schutz genießt und vor diesem Hintergrund keine abwägungserheblichen oder gar entschädigungspflichtigen Rechtspositionen der Grundeigentümer begründet. Die Beeinflussung rein subjektiver Empfindungen vorhandener und/oder potentieller Mieter eines Objekts durch Änderungen in der Grundstücksumgebung ist nicht im Rahmen der Planungsentscheidung zu berücksichtigen.

Baulärm

Die Einwenderin ist von Baulärm betroffen. Die Vorhabenträgerin hat ein Baulärmkonzept vorgelegt. Dieses bewältigt die Baulärmkonflikte zusammen mit den im Verfahren getroffenen Zusagen und den im Beschluss festgestellten Nebenbestimmungen.

Nächtliche Baumaßnahmen werden genehmigt. Sie führen in bestimmten Bauphasen zu Betroffenheiten, die durch das Lärmschutzkonzept auf ein notwendiges Maß beschränkt werden. Die Vorhabenträgerin hat im dem Schallschutzkonzept zugrundeliegenden Bauablauf keine unzumutbar lauten Baumaßnahmen vorgesehen, denn die Vorhabenträgerin verlegt besonders lärmintensive Baumaßnahmen, d.h. Rückbauarbeiten und Verdichtungsarbeiten in den Tageszeitraum.

Die Richtwerte der AVV Baulärm werden beachtet. Die in der AVV Baulärm genannten Richtwerte werden nicht jederzeit eingehalten. Deshalb hat die Vorhabenträgerin ein Lärmschutzkonzept entwickelt, das unter Beachtung der im Bescheid festgestellten Nebenbestimmungen die Betroffenheiten bewältigt.

Die zugesagten baubegleitenden Immissionsmessungen wurden von der Vorhabenträgerin zugesagt und in einer Nebenbestimmung festgestellt.

Erschütterungen während der Bauzeit

Während der Bauzeit ist mit Erschütterungen zu rechnen, dies betrifft für die Einwanderin unter Beachtung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen – die sich auch auf den Erschütterungsschutz auswirken – nur Bauphase 0, etwa 26 Tage. Die erschütterungstechnisch relevanten Arbeiten werden nur tagsüber stattfinden. Die Vorhabenträgerin hat ein tragfähiges Schutzkonzept vorgelegt. Sie sagt den Eigentümern der Gebäude im Immissionsgutachten Unterlage 16.1 S. 34 eine Beweissicherung zu. Damit und mit den weiteren Schutzmaßnahmen ist der Konflikt bewältigt. Ein Erschütterungsmonitoring ist angesichts der verhältnismäßig kurzen und geringen Einwirkung durch Erschütterungen nicht angezeigt.

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 öffentliche Interesse besteht hierbei an der Gewährleistung eines zuverlässigen und sichern Bahnbetriebs auf der Eisenbahnstrecke 3613, Frankfurt – Rödelheim, sowie des Hauptbahnhofs Frankfurt am Main. Durch den Bau des Gleis 25 sowie den Umbau des Seitenbahnsteigs von Gleis 24 zu einem Mittelbahnsteig wird die Verfügbarkeit sowie der Sicherheit dieser Bahnverbindung nachhaltig verbessert.

Das Vorhaben entspricht somit den Zielsetzungen des Fachplanungsrechts, ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich und steht im Einklang mit dem zwingenden Recht. Im Ergebnis wird das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange gewertet. Durch die Planung und die festgesetzten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen, noch in ihrer Gesamtheit, ein

Ausmaß, das der Realisierung dieses Vorhabens entgegenstehen könnte. Die verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im öffentlichen Interesse hingenommen werden.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

**Hessischen Verwaltungsgerichtshof
in Kassel**

erhoben werden.

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat 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 09.10.2025

Az. 551ppw/180-2024#024

EVH-Nr. 3520321

Im Auftrag

(Dienstsiegel)