



ORIGINAL

# **Planfeststellungsbeschluss**

**mit wasserrechtlicher Erlaubnis**

für die

**Elektrifizierung der Taunusbahn  
von Friedrichsdorf nach Usingen über eine Strecke  
von 18 km einschließlich des zweigleisigen Ausbaus  
zwischen den Bahnhöfen Saalburg/ Lochmühle und  
Wehrheim über eine Länge von ca. 2,0 km**

vom

**28. August 2024**

**III 33.1-66 d 30.02/2-2019**



# Inhaltsverzeichnis

<b>INHALTSVERZEICHNIS.....</b>	<b>I</b>
<b>ABKÜRZUNGS- UND FUNDSTELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>VIII</b>
<b>A. VERFÜGBARER TEIL .....</b>	<b>1</b>
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen.....	1
III. Wasserrechtliche Erlaubnis mit Nebenbestimmungen und Hinweisen .....	13
1. <i>Tenor</i> .....	13
2. <i>Nebenbestimmungen</i> .....	15
IV. Konzentrationswirkung der Planfeststellung .....	25
1. <i>Wasserrechtliche Entscheidungen</i> .....	25
2. <i>Naturschutzrechtliche Entscheidungen</i> .....	26
3. <i>Waldumwandlung</i> .....	26
V. Nebenbestimmungen, Hinweise zur Planfeststellung .....	27
1. <i>Allgemeine baubetriebliche Nebenbestimmungen</i> .....	27
2. <i>Eisenbahntechnische Nebenbestimmungen</i> .....	28
3. <i>Wasserrecht</i> .....	31
4. <i>Naturschutz und Landschaftspflege</i> .....	31
5. <i>Waldrecht</i> .....	41
6. <i>Immissionsschutz</i> .....	43
7. <i>Bodenschutz und Abfall</i> .....	48
8. <i>Fischerei</i> .....	50
9. <i>Kampfmittelräumung</i> .....	51
10. <i>Bergaufsicht</i> .....	53
11. <i>Denkmalschutz</i> .....	53
12. <i>Leitungen und sonstige Einrichtungen der Ver- und Entsorgung</i> .....	54
VI. Zusagen des Vorhabenträgers .....	55
1. <i>Behörden und Stellen</i> .....	55
2. <i>Zusagen gegenüber Privaten und Verbänden, die nicht durch Nebenbestimmungen geregelt wurden</i> .....	65
VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge.....	66

---

VIII. Entscheidung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO .....	67
IX. Kostenentscheidung .....	67
<b>B. SACHVERHALT .....</b>	<b>68</b>
I. Träger des Vorhabens .....	68
II. Antragsgegenstand / Beschreibung des Vorhabens .....	68
III. Antragsbegründung .....	69
IV. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung.....	70
V. Ablauf des Anhörungsverfahrens.....	70
1. Antrag.....	70
2. Auslegung der Planunterlagen .....	70
3. Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener .....	72
4. Beteiligung der Behörden und Stellen .....	73
5. Information der Vereinigungen .....	73
6. Einwendungen und Stellungnahmen .....	73
7. Planänderungen und ergänzende Unterlagen zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens .....	73
8. Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen .....	75
9. Gegenstand des zweiten Planänderungsverfahrens .....	76
10. Nachträgliche Beteiligung.....	77
11. Gegenstand des dritten Planänderungsverfahrens .....	77
12. Gegenstand des vierten Planänderungsverfahrens .....	78
13. Keine Erörterung zur 2., 3. und 4. Planänderung .....	79
VI. Vorläufige Anordnung gemäß § 18 Abs. 2 AEG .....	79
<b>C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE .....</b>	<b>81</b>
I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen .....	81
1. Erfordernis der Planfeststellung .....	81
2. Antragsbefugnis .....	81
3. Zuständigkeit.....	82
4. Rechtswirkungen der Planfeststellung.....	82
5. Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren .....	82
6. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens.....	83

7. Formungültigkeit von Einwendungen, Präklusion und Wiedereinsetzung in den vorigen Stand.....	84
II. Umweltverträglichkeit.....	86
1. Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren.....	86
2. Beschreibung des Vorhabens.....	87
3. Untersuchungsgebiet.....	88
4. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten.....	88
5. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter.....	89
6. Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen einschl. ihrer Wechselwirkungen.....	149
III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen.....	151
1. Planrechtfertigung.....	152
2. Fachplanerischer Alternativenvergleich.....	158
3. Raumbezogene Gesamtplanung.....	166
4. Immissionsschutz.....	167
5. Klimaschutz.....	188
6. Wasserwirtschaft - Gewässerbenutzungen.....	191
7. Naturschutz und Landschaftspflege.....	200
8. Waldrecht.....	209
9. Bodenschutz und Abfall.....	213
10. Landwirtschaft.....	214
11. Fischerei.....	215
12. Verkehr.....	216
13. Landeseisenbahnaufsicht.....	217
14. Kampfmittelbelastung.....	217
15. Denkmalschutz.....	218
16. Leitungsschutz.....	218
17. Eigentum.....	219
IV. Stellungnahmen der Behörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen.....	223
V. Einwendungen.....	224

---

1. E 02.....	224
2. E 03.....	224
3. E 04.....	225
4. E 05, E 06.....	226
5. E 07, E 12, E 13, E 14, E 15, E 31, E 32, E 48, E 114, E115.....	227
6. E 08, E 09, E 10, E 11.....	227
7. E 16, E 17.....	229
8. E 18, E 19.....	232
9. E 20, E 21.....	233
10. E 22, E 23.....	234
11. E 24, E 25.....	234
12. E 26, E 27.....	235
13. E 28 – E 28.37.....	237
14. E 29, E 30.....	239
15. E 33, E 34.....	240
16. E 35, E 36.....	240
17. E 37.....	241
18. E 38.....	243
19. E 39, E 40.....	243
20. E 41, E 42, E 41.A, E 42.A.....	245
21. E 43, E 44.....	248
22. E 45, E 46, E 45A, E 46A.....	250
23. E 47.....	251
24. E 49.....	253
25. E 50, E 50.1, E 58, E 59, E 60.....	255
26. E 51.....	257
27. E 52, E 53.....	258
28. E 54, E 55.....	259
29. E 56.....	260
30. E 57, E 57.1.....	261
31. E 61.....	264

32. E 62, E 63.....	265
33. E 64.....	265
34. E 65, E 65.1.....	266
35. E 66, E 67.....	268
36. E 68, E 69.....	269
37. E 70, E 70.1.....	270
38. E 71, E 72.....	271
39. E 73, E 74.....	272
40. E 75, E 76.....	274
41. E 77, E 78.....	276
42. E 79, E 80.....	277
43. E 81.....	278
44. E 82.....	280
45. E 83.....	280
46. E 84, E 85.....	281
47. E 86, E 94.....	282
48. E 87.....	283
49. E 88, E 89.....	284
50. E 90, E 91.....	286
51. E 92.....	287
52. E 93, E 93.1.....	288
53. E 95, E 96.....	289
54. E 97.....	290
55. E 98, E 99.....	291
56. E 100, E 101, E 102, E 103.....	292
57. E 104.....	293
58. E 105.....	294
59. E106.....	296
60. E107, E107.1 bis 107.19.....	297
61. E 108, E 109.....	298
62. E 110, E 111, E 112, E 113.....	300

63. E 116.....	301
64. E 117, E 118.....	303
65. E 119.....	304
66. E 120, E 121, E 120.A, E 121.A, E 166, E 167, E 166.A, E 167.A .....	305
67. E 122, E 123.....	305
68. E 124.....	307
69. E 125, E 126, E 127 .....	309
70. E 128 – E 128.E, E 129 – E 129.E .....	311
71. E 130.....	315
72. E 131, E 132.....	316
73. E 133.....	317
74. E 134, E 135, E 136, E 137 .....	317
75. E 138, E 139, E 140, E 141 .....	319
76. E 142.....	321
77. E 143.....	323
78. E 144.....	325
79. E 145.....	326
80. E 146, E 147.....	330
81. E 148, E 149.....	332
82. E 150, E 151.....	333
83. E 152.....	333
84. E 153, E 154.....	334
85. E 155, E 156.....	335
86. E 157, E 158.....	336
87. E 159.....	338
88. E 160, E 161.....	339
89. E 162, E 163, E 164 .....	340
90. E 165.....	343
91. E 168.....	345
92. E 169.....	346
93. E 170.....	346



---

94. E 171, E 172.....	347
95. V 1.....	348
96. V 2.....	349
97. V 3.....	350
98. V 4.....	352
VI. Gesamtabwägung.....	353
<b>D. ANORDNUNG DER SOFORTIGEN VOLLZIEHUNG.....</b>	<b>355</b>
<b>E. KOSTEN .....</b>	<b>359</b>
<b>F. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....</b>	<b>360</b>

# Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

## A

<b>a. a. O.</b>	am angegebenen Ort
<b>Abs.</b>	Absatz
<b>Abt.</b>	Abteilung
<b>AEG</b>	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439) (1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 409)
<b>AG</b>	Aktiengesellschaft
<b>AllgVwKostO</b>	Allgemeine Verwaltungskostenordnung vom 11. Dezember 2009 (GVBl. I S. 763), zuletzt geändert durch Verordnung vom 3. Mai 2024 (GVBl. 2024 Nr. 16)
<b>Ar / Au</b>	Anhaltswerte nach der DIN 4150 zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen
<b>Art.</b>	Artikel
<b>AVV Baulärm</b>	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970)
<b>Az.</b>	Aktenzeichen

## B

<b>BBodSchG</b>	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 G der Verordnung vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)
<b>BE</b>	Baustelleneinrichtungsfläche
<b>BGBl.</b>	Bundesgesetzblatt
<b>BImSchG</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 11 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. I S. 202)
<b>BNatSchG</b>	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (BGBl. I S. 153)
<b>BoVek</b>	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept



---

<b>bspw.</b>	beispielsweise
<b>BÜ</b>	Bahnübergang
<b>BÜG</b>	Besonders überwachtes Gleis
<b>BUND</b>	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
<b>BVerfG</b>	Bundesverfassungsgericht
<b>BVerwG</b>	Bundesverwaltungsgericht
<b>BVerwGE</b>	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des BVerwG
<b>BWaldG</b>	Bundeswaldgesetz vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert durch Artikel 112 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436)
<b>bzw.</b>	beziehungsweise
<b>C</b>	
<b>°C</b>	Grad Celsius
<b>ca.</b>	circa
<b>Cm</b>	Zentimeter
<b>D</b>	
<b>DB</b>	Deutsche Bahn
<b>DB InfraGO AG</b>	Deutsche Bahn gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft AG
<b>dB</b>	Dezibel
<b>dB(A)</b>	Schalldruckpegel nach der Bewertungskurve A
<b>Dez.</b>	Dezernat
<b>DGUV</b>	Deutsche gesetzliche Unfallversicherung
<b>d. h.</b>	das heißt
<b>DIN</b>	Deutsches Institut für Normung e. V.
<b>DIN 18915</b>	Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten Ausgabe 2018-06

<b>DIN 19731</b>	Bodenbeschaffenheit – Verwertung von Bodenmaterial und Baggergut – Ausgabe 2023-10
<b>DIN 4150-2</b>	Erschütterungen im Bauwesen – Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden – Juni 1999
<b>DIN 4150-3</b>	Erschütterungen im Bauwesen – Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen – Februar 1999 – ersetzt durch die Fassung vom Dezember 2016
<b>DIN EN</b>	Deutsche Übernahme einer europäischen Norm
<b>DIN EN 12 464-2</b>	Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 2: Arbeitsplätze im Freien – Februar 2014
<b>DVBl.</b>	Deutsches Verwaltungsblatt
<b>DVGW</b>	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.

## E

<b>€</b>	Euro (Währungseinheit)
<b>EBO</b>	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 05. April 2019 (BGBl. I S. 479)
<b>EDV</b>	Elektronische Datenverarbeitung
<b>Einschl.</b>	einschließlich
<b>ErsatzbaustoffV</b>	Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 186)
<b>etc.</b>	et cetera
<b>EÜ</b>	Eisenbahnüberführung
<b>evtl.</b>	eventuell

## F

<b>f.; ff.</b>	folgende; fortfolgende
<b>FFH</b>	Fauna-Flora-Habitat
<b>FOVG</b>	Forstvermehrungsgutgesetz vom 22. Mai 2002 (BGBl. I S. 1658)
<b>FStrG</b>	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I S. 409)



## G

<b>gem.</b>	gemäß
<b>GG</b>	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. I. S. 1), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 23. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2438)
<b>ggf.</b>	gegebenenfalls
<b>GmbH</b>	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
<b>GOK</b>	Geländeoberkante
<b>GVBl.</b>	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen
<b>GVFG</b>	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
<b>GW</b>	Grundwasser
<b>GWF</b>	Grundwasserflurabstand
<b>GWL</b>	Grundwasserleiter
<b>GWS</b>	Grundwasserspiegelhöhen
<b>GWS-VwV</b>	Verwaltungsvorschrift zur Erfassung, Bewertung und Sanierung von Grundwasserunreinigungen vom 16. November 2011 (StAnz. 10/2011, S. 475)

## H

<b>H</b>	Stunde
<b>Ha</b>	Hektar
<b>HAGBNatSchG</b>	Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 2015 (GVBl. S. 607)
<b>HBO</b>	Hessische Bauordnung in der Fassung vom 28. Mai 2018 (GVBl. 2018 S. 198), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2023 (GVBl. S. 582)
<b>HDSchG</b>	Hessisches Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmäler in der Fassung vom 28. November 2016 (GVBl. 2016 S. 211)
<b>HEisenbG</b>	Hessisches Eisenbahngesetz vom 25. September 2006 (GVBl. I S. 491) (1), zuletzt geändert durch Artikel 46 des Gesetzes vom 06. Dezember 2019 (GVBl. S. 224)

<b>Hess. ÖPNVG</b>	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573)
<b>HLPG</b>	Hessisches Landesplanungsgesetz vom 12. Dezember 2012 (GVBl. I S. 590), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Juli 2023 (GVBl. S. 584, 586)
<b>HLNUG</b>	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
<b>HStrG</b>	Hessisches Straßengesetz in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I 2003 S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430)
<b>HVwKostG</b>	Hessisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 12. Januar 2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2023 (GVBl. I S. 330)
<b>HWG</b>	Hessisches Wassergesetz vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 473, 475)
<b>Hz</b>	Herz
<b>I</b>	
<b>i.d.F.</b>	in der Fassung
<b>i.d.R.</b>	in der Regel
<b>insb.</b>	insbesondere
<b>IP</b>	Immissionspunkt
<b>i. S. d.</b>	im Sinne des
<b>IV</b>	Individualverkehr
<b>i. V. m.</b>	in Verbindung mit
<b>K</b>	
<b>Kap.</b>	Kapitel
<b>Km</b>	Kilometer
<b>km/h</b>	Kilometer pro Stunde
<b>KMRD</b>	Kampfmittelräumdienst
<b>KMIS-R</b>	Kampfmittelinformationssystem für Kampfmittelräumfirmen



**KrWG** Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 1a des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2071)

**KV** Kompensationsverordnung vom 26. Oktober 2018 (GVBl. I S. 652), zuletzt geändert durch Berichtigung vom 01. Februar 2019 (GVBl. S. 19)

## L

**LAI** Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz

**LBP** Landschaftspflegerischer Begleitplan

**LEA** Landeseisenbahnaufsicht

**LEP Hessen 2000** Landesentwicklungsplan Hessen 2000, festgestellt durch Rechtsverordnung vom 13. Dezember 2000 (GVBl. 2001 I S. 2), in der Fassung der Veröffentlichung vom 12. Januar 2003 (GVBl. I S. 62), teilweise geändert durch die „Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom 22. Juni 2007 (GVBl. I S. 406) in der Fassung der Berichtigung vom 20. September 2007 (GVBl. I S. 578) sowie die „Dritte Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000“ vom 16. Juli 2021 und teilweise geändert durch die 4. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom 29. August 2018 (GVBl. S. 551)

**lfd.** laufend(e)

**l/s** Liter pro Sekunde

**LRT** Lebensraumtyp

**LSG** Landschaftsschutzgebiet

**LST** Leit- und Sicherungstechnik

**Lkw** Lastkraftwagen

## M

**M** Meter

**m<sup>2</sup>** Quadratmeter

**m<sup>3</sup>** Kubikmeter

**max.** maximal

**Mio.** Million(en)

**MIV** Motorisierter Individualverkehr

**μ** Mü (Einheit)

## **N**

**NachwV** NachwV Nachweisverordnung vom 20. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2298) (1), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 28. April 2022 (BGBl. I S. 700)

**Nr.** Nummer

**NKU** Nutzen-Kosten-Untersuchung

**NN** Normalnull

**NVP** Nahverkehrsplan

**NVwZ** Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht

## **O**

**o.ä.** oder ähnlich

**o.g.** oben genannt(e)

**OLA** Oberleitungsanlage

**o. M.** ohne Maßstab

**ÖPNV** Öffentlicher Personennahverkehr

**ÖV** Öffentlicher Verkehr

**OVG** Oberverwaltungsgericht

## **P**

**PAK** Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe

**Pkw** Personenkraftwagen

**Pos.** Position

## **R**

**rd.** rund

**Rn.** Randnummer

**RIL** Richtlinie



**RPS/RegFNP 2010** Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010, am 17. Dezember 2010 von der Regionalversammlung beschlossen, im Juni 2011 von der Landesregierung genehmigt und mit Bekanntmachung am 17. Oktober 2011 (Staatsanzeiger 42/2011) in Kraft getreten

**RUV** Rohwasseruntersuchungsverordnung

## S

**s. / S.** siehe / Seite / Satz

**26. BImSchV** Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3266)

**16. BImSchV** Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)

**s. o.** siehe oben

**sog.** sogenannt(e)

**StAnz.** Staatsanzeiger für das Land Hessen

## T

**Tab.** Tabelle

**TALärm** Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI S. 503)

**teilw.** teilweise

**TKG** Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 19. Februar 2016 (BGBl. I S. 254)

## U

**u. a.** unter anderem

**u. ä.** und ähnliche(s)

**u. g.** unten genannt(e)

**usw.** und so weiter

**UVP** Umweltverträglichkeitsprüfung

**UVPG** Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I S. 409)

## V

**VBG** Verwaltungsberufsgenossenschaft

**VDV** Verband der Verkehrsbetriebe

**VGH** Verwaltungsgerichtshof

**v.g.** vorgenannte

**vgl.** vergleiche

**v.H.** Vom Hundert

**24. BImSchV** Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-verordnung) vom 04. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329)

**VwGO** Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 22. Dezember 2022 (BGBl. 2023 I Nr. 409) (BGBl. I S. 2490)

**VwKostO-MWEVW** Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 19. November 2012 (GVBl. S. 484, 2013 S. 44), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. September 2023 (GVBl. S. 670)

**VwVfG** Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2023 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 04. Dezember 2023 (BGBl. 2023 Nr. 344)

## W

**WasserZustVO** Verordnung über die Zuständigkeit von Wasserbehörden vom 2. März 2016 (GVBl. I S. 45), zuletzt geändert durch Verordnung vom 15. August 2018 (GVBl. S. 369)

**WHG** Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 320 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

**WSG** Wasserschutzgebiet

## Z

**z. B.** zum Beispiel



---

<b>z. T.</b>	Zum Teil
<b>ZTV-ING</b>	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauwerke, Stand: 12/2014
<b>32. BImSchV</b>	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 83 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
<b>zzgl.</b>	zuzüglich



## A. Verfügender Teil

### I. Feststellung des Plans

Der Plan des Verkehrsverbandes Hochtaunus (Vorhabenträger) für die

**Elektrifizierung der Taunusbahn von Friedrichsdorf nach Usingen über eine Strecke von 18 km einschließlich des zweigleisigen Ausbaus zwischen den Bahnhöfen Saalburg/ Lochmühle und Wehrheim über eine Länge von ca. 2,0 km und verschiedene Maßnahmen am Bahnhof Usingen, am Haltepunkt Hundstadt (Grävenwiesbach) sowie am Bahnhof Brandoberndorf (Waldsolms im Lahn-Dill-Kreis) sowie streckenferne Kompensationsmaßnahmen und Ökokontomaßnahmen**

einschließlich der damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen wird gemäß § 18 AEG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG festgestellt.

### II. Planunterlagen

Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
1-A	Erläuterungsbericht/ Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung		
1.1-D	Erläuterungsbericht	07.06.2024	
	Anlage 1: Nachweis Bahnsteigbreite und Bahnsteigzugangsweiten	10.07.2020	
	Anlage 2-D: Übersichtsplan wasserrechtliche Belange	10/2023	1:25.000
	Anlage 3: Antrag auf Gründung von Oberleitungsmasten im Trinkwasserschutzgebiet einschließlich der Oberleitungspläne – Endzustand einschließlich Lagepläne	29.10.2020 Pläne: 05/2019	1:1.000
1.2	Ergebnisbericht frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	27.02.2020	
2-B	Übersichtspläne		

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
2.1	Übersichtskarte	05.11.2020	1:25:000
2.2	Übersichtslagepläne		
2.2.1-B	2-gleisiger Streckenausbau, km 7,0+70 – km 9,1+32	2/2023	1:2.000
2.2.2-B	Gleisabsenkung und Umbau Bf Usingen	2/2023	1:2.000
<b>3-A</b>	<b>Spurplanskizze</b>	<b>2/2022</b>	<b>o. M.</b>
<b>4-D</b>	<b>Lagepläne</b>		
4.1	<b>2-gleisiger Abschnitt</b>		
4.1.1-A	2-gleisiger Abschnitt, Süd (Saalburg), km 7,0+70 – km 7,7+30	2/2022	1:1.000
4.1.2-B	2-gleisiger Abschnitt, Mitte, km 7,6+23 – km 8,5+27	2/2023	1:1.000
4.1.3-D	2-gleisiger Abschnitt, Nord, km 8,4+67 – km 9,1+32	11/2023	1:1.000
4.2-C	<b>Usingen</b>		
4.2.1-B	Gradientenabsenkung SÜ L3270, km 16,4+84 – 16,8+20	2/2023	1:1.000
4.2.2-C	Gradientenabsenkung SÜ L3270 km 17,1+26 – 17,4+10	8/2023	1:1.000
4.2.3-B	Umbau Bf Usingen, km 17,5+42 – km 18,0+04	2/2023	1:1.000 1:1.000
4.3-A	Umbau Bf Hundstadt, km 26,0+50 – 26,4+15	2/2022	
4.4	bleibt frei		1:1.000
4.5	Bf Brandoberndorf, einschl. Querschnitte	05.11.2020	
<b>5-D</b>	<b>Bauwerksverzeichnis</b>	<b>28.11.2023</b>	
<b>6-D</b>	<b>Grunderwerbspläne</b>		
<b>6.0-B</b>	<b>Übersichtsplan Grunderwerbsflächen</b>	02/2023	1:25.000
<b>6.1-D</b>	<b>Streckenbereiche innerhalb Abschnitt Elektrifizierung</b>		
6.1.1-B	Blatt 1, km 0,0+00 - km 0,9+50	02/2023	1:1.000
6.1.2-B	Blatt 2, km 0,9+50 - km 1,8+50	02/2023	1:1.000
6.1.3	Blatt 3, km 1,8+50 - km 2,6+50	05.11.2020	1:1.000

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
6.1.4-B	Blatt 4, km 2,6+50 - km 3,4+50	02/2023	1:1.000
6.1.5	Blatt 5, km 3,4+50 - km 4,3+00	05.11.2020	1:1.000
6.1.6	Blatt 6, km 4,3+00 - km 5,1+60	05.11.2020	1:1.000
6.1.7	Blatt 7, km 5,1+60 - km 6,1+00	05.11.2020	1:1.000
6.1.8-B	Blatt 8, km 6,1+00 - km 6,8+00	02/2023	1:1.000
6.1.9-D	Blatt 9, km 6,8+00 - km 7,6+40	04/2024	1:1.000
6.1.10-D	Blatt 10, km 7,5+00 (Zufahrt Klosterthronermühle)	04/2024	1:1.000
6.1.11-B	Blatt 11, km 7,6+40 - km 8,4+30	02/2023	1:1.000
6.1.12-B	Blatt 12, km 8,4+30 - km 9,0+20	02/2023	1:1.000
6.1.13-B	Blatt 13, km 9,0+20 - km 9,7+00	02/2023	1:1.000
6.1.14	Blatt 14, km 9,7+00 - km 10,5+50	05.11.2020	1:1.000
6.1.15-B	Blatt 15, km 10,5+50 - km 11,4+50	02/2023	1:1.000
6.1.16-B	Blatt 16, km 11,4+50 - km 12,2+60	02/2023	1:1.000
6.1.17-C	Blatt 17, km 12,2+60 - km 12,9+20	07/2023	1:1.000
6.1.18-B	Blatt 18, km 12,9+20 - km 13,7+90	02/2023	1:1.000
6.1.19	Blatt 19, km 13,7+90 - km 14,5+70	05.11.2020	1:1.000
6.1.20	Blatt 20, km 14,5+70 - km 15,3+20	05.11.2020	1:1.000
6.1.21	Blatt 21, km 15,3+20 - km 16,1+80	05.11.2020	1:1.000
6.1.22-B	Blatt 22, km 16,1+80 - km 16,8+70	02/2023	1:1.000
6.1.23-C	Blatt 23, km 16,8+70 - km 17,4+50	07/2023	1:1.000
6.1.24-C	Blatt 24, km 17,4+50 - km 18,4+00	07/2023	1:1.000
<b>6.2-A</b>	<b>Streckenbereiche außerhalb Abschnitt Elektrifizierung</b>		
6.2.1	Blatt 1, Gemarkung Westerfeld, km 36,6+70 - km 37,1+60	05.11.2020	1:1.000
6.2.2-A	Blatt 2, Gemarkung Hundstadt, km 26,0+80 - km 26,3+90	14.02.2022	1:1.000
<b>6.3</b>	<b>Kompensationsmaßnahmen, streckenfern</b>		
6.3.1	Blatt 1, Gemarkung Bad Homburg v.d. Höhe	05.11.2020	1:1.000
6.3.2	Blatt 2, Gemarkung Westerfeld	05.11.2020	1:1.000
6.3.3	Blatt 3, Gemarkung Friedrichsthal	05.11.2020	1:1.000
6.3.4	Blatt 4, Gemarkung Eschbach	05.11.2020	1:2.000

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
<b>7-D</b>	<b>Grunderwerbsverzeichnis</b>		
7.1-D	Streckennahe Bereiche innerhalb Abschnitt Elektrifizierung	16.04.2024	
7.2-A	Streckennahe Bereiche außerhalb Abschnitt Elektrifizierung	14.02.2022	
7.3-B	Kompensationsmaßnahmen, streckenfern	24.02.2023	
<b>8</b>	<b>Bahnübergänge</b>		
<b>8.1</b>	<b>BÜ 14, km 3,3+83</b>		
8.1.1	BÜ 14, Kreuzungsplan	05.11.2020	1:200
8.1.2	BÜ 14, Schleppkurvenplan	05.11.2020	1:200
8.1.3	BÜ 14, Kreuzungsplan Straße	05.11.2020	1:200
8.1.4	BÜ 14, Höhenplan Straße	05.11.2020	1:200
<b>8.2</b>	<b>BÜ 33, km 11,0+73</b>		
8.2.1	BÜ 33, Kreuzungsplan	05.11.2020	1:200
8.2.2	BÜ 33, Schleppkurvenplan	05.11.2020	1:200
8.2.3	BÜ 33, Kreuzungsplan Straße	05.11.2020	1:200
8.2.4	BÜ 33, Höhenplan Straße	05.11.2020	1:200
<b>8.3</b>	<b>BÜ 34, km 12,2+32</b>		
8.3.1	BÜ 34, Kreuzungsplan	05.11.2020	1:200
8.3.2	BÜ 34, Schleppkurvenplan	05.11.2020	1:200
8.3.3	BÜ 34, Kreuzungsplan Straße	05.11.2020	1:200
8.3.4	BÜ 34, Höhenplan Straße	05.11.2020	1:200
<b>9-A</b>	<b>Bauwerkspläne</b>		
9.1-A	EÜ Bizzenbach, Ersatzneubau	02/2022	1:100
9.1	EÜ Bizzenbach, Ersatzneubau - ersetzt	15.07.2021	1:100
9.2-A	SÜ Achtzehnmorgenweg	02/2022	1:100
9.2	SÜ Achtzehnmorgenweg - ersetzt	16.07.2021	1:100
9.3	Fußgängerüberführung Bf Usingen mit Rampe	05.11.2020	1:100/1:50 1:100/1:250
9.4	Stützwände Saalburg	05.11.2020	1:100/1:250
9.5	Stützwände Wehrheim	05.11.2020	1:200/1:100
9.6	Stützwand Bf Usingen	05.11.2020	

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
<b>10-A</b>	<b>Höhenpläne</b>		
<b>10.1</b>	<b>2-gleisiger Abschnitt</b>		
10.1.1-A	2-gleisiger Abschnitt, Süd (Saalburg)	02/2022	1:1.000/1:100
10.1.2-A	2-gleisiger Abschnitt, Mitte + Nord (Wehrheim)	02/2022	1:1.000/1:100
<b>10.2-A</b>	<b>Usingen, Gleisabsenkungen</b>		1:1.000/100
10.2.1	Usingen, Gleisabsenkungen km 16,4+84 – 16,6+06	045.11.2020	1:1.000/100
10.2.2-A	Usingen, Gleisabsenkungen km 17,2+49 – 17,4+12	02/2022	
<b>10.3</b>	<b>Bf Hundstadt</b>		1:1.000/100
	Umbau Hp Hundstadt, km 26,0+78 – 26,3+96	05.11.2020	
<b>11-A</b>	<b>Regelquerschnitte</b>		
<b>11.1-A</b>	<b>2-gleisiger Abschnitt</b>		
11.1.1-A	2-gleisiger Abschnitt, km 7,5+60	02/2022	1:100
11.1.2-A	2-gleisiger Abschnitt, km 7,9+50	02/2020	1:100
11.1.3-A	2-gleisiger Abschnitt, km 8,2+50	02/2022	1:100
11.1.4-A	2-gleisiger Abschnitt, km 8,7+60	02/2022	1:100
11.1.5-A	2-gleisiger Abschnitt, km 9,0+50	02/2022	1:100
<b>11.2-A</b>	<b>Usingen, Gleisabsenkungen</b>		
11.2.1	Usingen, Gleisabsenkungen km 16,5+55	05.11.2020	1:100
11.2.2-A	Usingen, Gleisabsenkungen km 17,5+31	02/2022	1:100
<b>11.3</b>	<b>Bf Usingen</b>		
11.3.1	Bf Usingen, km 17,6+50	05.11.2020	1:100
11.3.2	Bf Usingen, km 17,7+70	05.11.2020	1:100
11.3.3	Bf Usingen, km 17,8+80	05.11.2020	1:100
<b>11.4-A</b>	<b>Bf Hundstadt</b>		
11.4.1-A	Bf Hundstadt, km 26,2+50	02/2022	1:100
11.4.2-A	Bf Hundstadt, km 26,3+30	02/2022	1:100

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
<b>12-C</b>	<b>Baustelleneinrichtungs- und Erschließungspläne</b>		
<b>12.1-A</b>	<b>2-gleisiger Streckenabschnitt</b>	02/2022	1:2.000
<b>12.2-C</b>	<b>Usingen, Gleisabsenkungen + Bahnhof</b>	07/2023	1:2.000
<b>12.3-A</b>	<b>Neubau Kreuzungsgleis Bf Hundstadt</b>	02/2022	1:500
<b>12.4</b>	<b>bleibt frei</b>		
<b>12.5</b>	<b>Bf Brandoberndorf</b>	04.11.2020	1:1.000
<b>12.6-B</b>	<b>Oberleitungsbau (OLA)</b>		
12.6.1	OLA, Blatt 1, km 0,7+70 - km 0,7+97	05.11.2020	1:200
12.6.2	OLA, Blatt 2, km 2,2+54 - km 2,2+23	05.11.2020	1:200
12.6.3	OLA, Blatt 3, km 3,2+46 - km 3,3+10	05.11.2020	1:200
12.6.4-B	OLA, Blatt 4, km 6,7+32 - km 6,7+65	02/2023	1:200
12.6.5	OLA, Blatt 5, km 11,0+71 - km 11,1+18	05.11.2020	1:200
12.6.6	OLA, Blatt 6, km 12,7+17 - km 12,8+57	05.11.2020	1:200
12.6.7	OLA, Blatt 7, km 13,5+30 - km 13,5+99	05.11.2020	1:200
12.6.8	OLA, Blatt 8, km 15,3+10 - km 15,3+87	05.11.2020	1:200
<b>12.7</b>	<b>Bahnübergänge</b>		
12.7.1	BÜ 14	05.11.2020	1:200
12.7.2	BÜ 33	05.11.2020	1:200
12.7.3	BÜ 34	05.11.2020	1:200
<b>13-C</b>	<b>Kabel- und Leitungslagepläne, externe Ver- und Entsorgung</b>		
<b>13.1-B</b>	<b>BÜ 14</b>	05.11.2020	1:1000
<b>13.2-B</b>	<b>2-gleisiger Abschnitt</b>		
13.2.1-B	2-gleisiger Abschnitt, Süd (Saalburg)	05.11.2020	1:1000
13.2.2-B	2-gleisiger Abschnitt, Mitte	05.11.2020	1:1000
13.2.3-B	2-gleisiger Abschnitt, Nord (Wehrheim)	05.11.2020	1:1000
13.2.4-B	2-gleisiger Abschnitt, Detail EÜ Bizzenbach	05.11.2020	1:100/50
<b>13.3-C</b>	<b>BÜ 33</b>	05.11.2020	1:1000
<b>13.4</b>	<b>BÜ 34</b>	05.11.2020	1:1000

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
<b>13.5-C</b>	<b>Usingen</b>		
13.5.1-B	Usingen, Gleisabsenkungen km 16,5	02/2023	1:1000
13.5.2-C	Usingen, Gleisabsenkungen km 17,3	07/2023	1:1000
13.5.3-B	Usingen, Bahnhof	02/2023	1:1000
<b>13.6-B</b>	Hundstadt, Bahnhof	02/2023	1:1000
<b>13.7-B</b>	Arnsbach	24.02.2023	1:1000
<b>14-C</b>	<b>Entwässerung</b>		
<b>14.1-C</b>	<b>Erläuterungsbericht einschl. Anlagen</b>	28.07.2023	
<b>14.2-A</b>	<b>Entwässerungspläne</b>		
<b>14.2.1-A</b>	<b>2-gleisiger Abschnitt</b>		
14.2.1.1-A	2-gleisiger Abschnitt, Übersichtslageplan	02/2022	<b>o.M.</b>
14.2.1.2.1-A	2-gleisiger Abschnitt, Süd (Saalburg)	02/2022	<b>1:1.000/ 1:500/100</b>
14.2.1.2.2-A			
14.2.1.2.3-A	2-gleisiger Abschnitt, Mitte	02/2022	<b>1:1.000</b>
<b>14.2.2</b>	<b>2-gleisiger Abschnitt, Nord (Wehrheim)</b>	02/2022	<b>1:1.000</b>
14.2.2.1-A	<b>Usingen, Gleisabsenkungen</b>		
	Usingen, Gleisabsenkungen	02/2022	<b>1:1.000/ 1:50</b>
14.2.2.2-A	km 16,4+84 – 16,8+15		
	Usingen, Gleisabsenkungen	02/2022	<b>1:1.000/ 1:50</b>
14.2.2.3-C	km 17,1+26 – 17,4+10		<b>1:500/100</b>
	Usingen, Gleisabsenkungen	07/2023	<b>1:1.000</b>
	km 16,4+83 – 17,4+10; Übersichtslageplan Entwässerung		
<b>14.2.3</b>	<b>Bf Usingen</b>	05.11.2020	<b>1:1.000</b>
<b>14.2.4-A</b>	<b>Bf Hundstadt</b>	02/2022	<b>1:500</b>
<b>15-D</b>	<b>Umweltverträglichkeitsprüfung, inkl. Ret.- Raumberechnung</b>		
	<b>UVP-Bericht</b>	<b>26.01.2024</b>	1:20.000
	<b>Anlage 1</b>		
	<b>Unterlagen zum Scoping-Termin</b>		
	1.1: Text	19.02.2019	
	1.2: Karte	19.02.2019	<b>o.M.</b>

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
	<b>Anlage 2</b>		
	<b>Unterlagen zum Scoping-Termin</b>		
	2.1: Text	24.05.2019	
	2.2: Karte	24.05.2019	1:20.000
	<b>Karten</b>		
	01 Schutzgut Biotope, Blatt 1-10	05.11.2020	1:150.000/ 1:2.500
	02-D Schutzgut Fauna, Blatt 1-10	26.01.2024	1:150.000/ 1:2.500
	03 Schutzgut Boden	05.11.2020	1:200.000 1:35.000/1:5.000
	04 Schutzgut Wasser/Hydrologie	05.11.2020	1:200.000/ 1:150.000 1:20.000/1:5.000
	05 Schutzgut Luft/Klima	05.11.2020	1:200.000/ 1:20.000
	06 Schutzgut Landschaftsbild und Erholung	05.11.2020	1:200.000/ 1:20.000
	07 Schutzgut Mensch, Kultur- und Sachgüter	05.11.2020	1:200.000/ 1:20.000/1:7.000
<b>16-D</b>	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
<b>16.1-D</b>	Erläuterungsbericht	26.01.2024	
	Bestands-und Konfliktplan (Blatt 1-D – 27-D)	26.01.2024	1:120.000/ 1:1.000
	Maßnahmenlageplan		
	Karten 1-B – 8-B	02/2023	1:1.000
	Karten 9-A – 10-A	11.04.2022	
	Karten 11-B – 20-B	02/2023	
	Karte 21-A	11.04.2022	
	Karten 22-B – 24-B	02/2023	
	Karte 25-C	28.07.2023	
	Karten 26-B – 27-B	02/2023	
	Anhang 1-D: Gesamtartenliste	26.01.2024	
	Anhang 2-D: Maßnahmenblätter	26.01.2024	

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
	Anhang 3: Bodengutachten für die Zusatzbewertung Boden nach Kompensationsverordnung	04.11.2020	
	Karte 1: Bodenrelevante Eingriffsflächen 2-gleisiger Ausbau	05.11.2020	1:200.000/ 1:2.000
	Karte 2: Bodenrelevante Eingriffsflächen Usingen	05.11.2020	1:200.000/ 1:2.000
	Karte 3: Bodenrelevante Eingriffsflächen Bf Hundstadt	05.11.2020	1:200.000/ 1:2.000
	Anhang 4-C: Gegenüberstellung Konfliktsituation / Landschaftspflegerische Maßnahmen, Bilanzierung und Kompensation	28.07.2023	
	Anhang 5-A: Waldrechtliche Unterlage	14.02.2022	
	Anlage 1: Recherche Ersatzflächensuche	16.11.2019	
	Anlage 2: Abstimmung mit Oberer Forstbehörde	24.04.2020	
	Karte 1-A: Waldrechtliche Belange im Bereich des 2-gleisigen Ausbaus	14.02.2022	1:20.000/1:500
	Karte 2: entfällt		
	Karte 3-A: Schutzwaldflächen	14.02.2022	1:50.000/1:1.000
	Anhang 6-A: Kostenschätzung	14.02.2022	
	Anhang 7: Pflege- und Entwicklungsplan zur Maßnahme Nr. 35A	04.11.2020	
	Karte: Pflege- und Entwicklungsplan „Waldflächen am Eichenbiegel“	05.11.2020	1:1.000
	Anhang 8-A: Retentionsausgleich Bizenbach	11.04.2022	1:500
<b>17-D</b>	<b>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag</b>	26.01.2024	nachrichtlich
<b>18-B</b>	<b>FFH-Verträglichkeitsprüfungen</b>		
	FFH-Vorprüfung 5617-303 (Usa zwischen Wernborn und Ober-Mörlen)	24.02.2023	
	FFH-Verträglichkeitsprüfung 5717-305 (Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach)	14.02.2022	
	Karte 01: Übersichtsplan	14.02.2022	1:10.000
	Karte 02: Beeinträchtigungen	14.02.2022	1:10.000/ 1:1.000/ 1:250

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
<b>19-B</b>	<b>Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie</b>		
	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, einschl. Anlagen 1-8	24.02.2023	
	Anlage 9-A Stofflicher Nachweis	14.02.2022	
<b>20</b>	<b>Hydrogeologisches Gutachten</b>	04.11.2020	
<b>21</b>	<b>EMV-Gutachten</b>		nachrichtlich
	<b>Gutachten Elektromagnetische Verträglichkeit – 26. BIMSCHV</b>	05.11.2020	
	einschl. Oberleitungslagepläne (Plan 1 – 23), Dokumentation der Maßnahmen zur Feldminimierung bei Oberleitungsanlagen und Bericht – Nachweis der Grenzwerteinhaltung an 15kV-Standard-Oberleitungsanlagen der DB Netz AG	05.11.2020	
<b>22-D</b>	<b>Schallgutachten</b>		nachrichtlich
	22.1-D Verkehrslärm aus dem Bahnbetrieb	26.02.2024	
	22.2-D Gesamtlärm	26.02.2024	
<b>23</b>	<b>Baulärmgutachten</b>		nachrichtlich
	Schalltechnische Untersuchung Baulärm einschl. Anhänge	05.11.2020 20.04.2020	
<b>24-D</b>	<b>Erschütterungsgutachten</b>		nachrichtlich
	24.1 Erschütterungsgutachten Schienenverkehr	08.07.2024	
	24.2 Erschütterungsgutachten Baubetrieb einschl. Anhänge	05.11.2020 20.04.2020	
<b>25-D</b>	<b>Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept</b>	28.11.2023	nachrichtlich

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
<b>26-A</b>	<b>Geotechnische Gutachten</b>		nachrichtlich
	26.1 Geotechnischer Bericht 2-gleisiger Ausbau, Bf Usingen	05.11.2020	
	26.2 Datenblatt Stützwände		
	26.3 Datenblatt EÜ Bizzenbach		
	26.4 Datenblatt Gleisabsenkung		
	26.5 Datenblatt Stützwand Bf Usingen		
	26.6-A Geotechnischer Bericht Oberleitungsmasten	14.02.2022	
<b>27-A</b>	<b>Oberleitungslagepläne (Auszug)</b>		
<b>27.1.04-A</b>	Blatt 04, km 2,6+00 - km 3,4+00	14.02.2022	1:1.000
<b>27.1.05-A</b>	Blatt 05, km 3,4+00 - km 4,3+00	14.02.2022	1:1.000
<b>27.1.06-A</b>	Blatt 06, km 4,3+00 - km 5,1+00	14.02.2022	1:1.000
<b>27.1.17-A</b>	Blatt 17, km 12,9+00 - km 13,9+00	14.02.2022	1:1.000
<b>28-C</b>	<b>Wasserrechtliche Anträge</b>		
<b>28.1.1-C</b>	<b>Anschreiben Wasserrechtliche Anträge</b>	12.04.2022	
<b>28.1.2.1-C</b>	<b>Bohrpfahlwand Wehrheim</b>		
	<b>Erläuterungsbericht</b>	08.04.2022	
	Anlage 1: Querschnitt	-	1:100
	Anlage 2: Bauwerksplan Stützwand	05.11.2020	1:100/ 1:250
	Anlage 3: Bauwerksplan Schallschutzwand	05.11.2020	1:100/ 1:250
	Anlage 4: Aufschlusslageplan	05.11.2020	1:1.000
	Anlage 5: Lagekarte/Übersichtsplan	05.11.2020	1:25.000
	Anlage 6: Aufstau-Berechnung Stützwand	-	
	Anlage 7: Aufstau-Berechnung Schallschutzwand	-	

Anlage	Bezeichnung	Aufgestellt/ Stand	Maßstab/ Bemerkung
28.1.2.2-C	<b>Bohrpfahlwand Saalburg</b>		
	<b>Erläuterungsbericht</b>	08.04.2022	
	Anlage 1: Gesamtübersichtsplan	05.11.2020	1:25:000
	Anlage 2: Lageplan 2-gleisiger Streckenausbau, km 6,7+80 – km 7,7+00	05.11.2020	1:1.000
	Anlage 3: Bauwerksplan Schallschutzwand auf Bohrpfahlwand km 7,1+80 - km 7,3+30	02/2022	1:200
	Anlage 4: Aufschlusslageplan Stützwände	05.11.2020	1:1.000
	Anlage 5: Bauwerksplan Schallschutzwand auf Bohrpfahlwand km 7,3+30 - km 7,4+60	02/2022	1:200
	Anlage 6: Bauwerksplan Schallschutzwände km 7,1+83 - km 7,1+95 + km 7,4+57 -7,6+79	05.11.2020	1:100/ 1:250
	Anlage 7: Aufschlusslageplan Schallschutzwände	05.11.2020	1:1.000
28.1.2.3-C	<b>Spundwand Usingen</b>		
	<b>Erläuterungsbericht</b>	08.04.2022	
	Anlage 1: Bauwerksplan	01.03.2022	1:200/100 1:20/10
	Anlage 2: Aufschlusslageplan	05.11.2020	1:1000
	Anlage 3: Bohr- und Sondierprofile	05.11.2020	1:100
28.1.2.4-C	<b>Spundwand Wehrheim</b>		
	<b>Erläuterungsbericht</b>	08.04.2022	
	Anlage 1: Querschnitt	-	1:100
	Anlage 2: Bauwerksplan Stützwände	05.11.2020	1:100
	Anlage 3: Bauwerksplan EÜ Bizzenbach	05.11.2020 02/2022	1:100
	Anlage 4: Verbauplan EÜ Bizzenbach	12/2021	1:100
	Anlage 5: Aufschlusslageplan	05.11.2020	1:1.000
Anlage 6: Lagekarte/Übersichtsplan	05.11.2020	1:25:000	
	Anlage 7: Aufstau-Berechnung	-	

Unterlagen, die Änderungen oder Ergänzungen erfahren haben, sind an einem Index (A, B, C und D) erkennbar.

Änderungen und Ergänzungen der ursprünglichen Unterlagen sowie im Verlauf des Verfahrens neu aufgenommene Unterlagen hat der Vorhabenträger in den Farben Blau, Magenta, Braun und Grün dargestellt. Ungültige Aussagen und Darstellungen sind durch Streichung kenntlich gemacht und ebenfalls in den genannten Farben hervorgehoben.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit sind die mit einem entsprechenden Vermerk versehenen ungültigen Unterlagen dem festgestellten Plan, den Unterlagen zur wasserrechtlichen Erlaubnis sowie den nachrichtlichen Unterlagen nachgeheftet.

### **III. Wasserrechtliche Erlaubnis mit Nebenbestimmungen und Hinweisen**

#### **1. Tenor**

Dem Vorhabenträger werden gemäß §§ 8 und 9 i.V.m. § 49 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) die folgenden Wasserrechtlichen Erlaubnisse zur Gewässerbenutzung erteilt.

##### **1.1 Eingriff in das Grundwasser**

- 1.1.1 Herstellung einer Stütz- und Schallschutzwand aus Bohrpfählen, Wehrheim
- 1.1.2 Errichtung von Bohrpfählen zur Herstellung einer Stütz- und Schallschutzwand, Saalburg
- 1.1.3 Herstellung einer Stützwand durch Spundwände, Usingen
- 1.1.4 Herstellung einer Baugrube und Lärmschutzwände durch Spundwände, Wehrheim

##### **1.2 Genehmigung gemäß § 36 WHG i.V.m. § 22 Abs. 1 HWG bzw. widerrufliche Befreiung gemäß § 38 Abs. 5 WHG i.V.m. § 23 Abs. 3 HWG für die Herstellung bzw. Änderung der folgenden**

## Maßnahmen

1.2.1 Einleitstelle Erlenbach 1

1.2.2 Einleitstelle Erlenbach 2

1.2.3 Einleitstelle Schleichenbach 1

1.2.4 Einleitstelle Schleichenbach 2

### 1.3 Einleiten von Niederschlagswasser in folgende Einleitstellen bzw. Oberflächengewässer

Einleitstelle	Über das Grundstück (Gemarkung, Flur, Flurstück)	In das Gewässer (Name, Gemarkung, Flur, Flurstück)	Koordinaten (Gauß-Krüger: Rechtswert, Hochwert)	Einzugsgebiet (EZG)/Entwässerungsabschnitt	Au, Behandlungsart, Drosselmenge Qd
Erlenbach 1	Wehrheim, Flur 42, Flurstück 11/4	Erlenbach, Wehrheim, Flur 42, Flurstück 80/38	RW: 3470235 HW: 5572335	Entwässerungsabschnitt 1 gemäß 14_2-1-1_(1)-A_zweigleisiger Abschnitt, Übersichtslageplan (rote Fläche)	1,85 ha, Sickermulde und Stauraumkanal „Erlenbach“ 331 m³, 18,5 l/s*ha
Erlenbach 2	Wehrheim, Flur 42, Flurstück 27/2	Erlenbach, Wehrheim, Flur 42, Flurstück 80/39	RW: 3470577 HW: 5571960	Entwässerungsabschnitt 2 gemäß 14_2-1-1_(1)-A_zweigleisiger Abschnitt, Übersichtslageplan (blaue Fläche)	0,7 ha, Stauraumkanal „Bf Saalburg“ 177 m³, 5 l/s
Schleichenbach 1	Usingen, Flur 40, Flurstück 2886/1	Schleichenbach, Usingen, 40, 8891/1	RW: 3466230 HW: 5576660	Entwässerungsabschnitt TE01, Gleisabsenkung L3270, Bahn-km 16,5 (blau)	0,11 ha, Stauraumkanal 30 m³, 1 l/s
Schleichenbach 2	Usingen, Flur 40, Flurstück 2876	Schleichenbach, Usingen, Flur 40, Flurstück 8891/1	RW: 3466493 HW: 5576698	Entwässerungsabschnitt TE02, Gleisabsenkung L3270, Bahn-km 17,3 (orange)	0,14 ha, Stauraumkanal 36 m³, 1 l/s

**Die Erlaubnis zur Einleitung ist befristet bis zum 31. Dezember 2040.**

## **2. Nebenbestimmungen**

### **2.1 Allgemeine Nebenbestimmungen**

- 2.1.1 Die wasserrechtlichen Erlaubnistatbestände beziehen sich nur auf die in den Antragsunterlagen dargestellten Maßnahmen. Die Anlagen sind entwurfsgemäß auszuführen. Erweiterungen oder wesentliche Änderungen des Vorhabens bedürfen einer ergänzenden oder neuen Erlaubnis.
- 2.1.2 Die wasserrechtliche Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt nachträglicher Auflagen und Anforderungen nach § 13 WHG. Die Erlaubnis kann beschränkt oder widerrufen werden, insbesondere dann, wenn Nebenbestimmungen und Bedingungen nicht eingehalten und beachtet werden.
- 2.1.3 Ist die wasserrechtliche Erlaubnis durch Widerruf oder aus einem anderen Grunde erloschen, so hat der Vorhabenträger auf Verlangen der zuständigen Wasserbehörde in angemessener Frist die Anlagen ganz oder teilweise zu beseitigen und den früheren Zustand wiederherzustellen.
- 2.1.4 Die Leitung der Bauarbeiten ist einer verantwortlichen fachkundigen Bauleitung zu übertragen. Dieser obliegt es u. a., die Ausführung der Baumaßnahme, die Güte und Tauglichkeit der Baustoffe und Bauarten, die Einhaltung der für die Sicherheit von Menschen, namentlich der Bauarbeiter, erlassenen Vorschriften sowie die Einhaltung der Auflagen zu überwachen.
- 2.1.5 Die Namen und Kontaktdaten der Bauleitung und der Stellvertretung sind den zuständigen Dezernaten der Abteilung IV – Umwelt Wiesbaden (IV/WI 41.1 Grundwasser, IV/WI 41.2 Oberflächengewässer und IV/WI 41.3 – Abwasser, anlagenbezogener Gewässerschutz) sowie nachrichtlich dem Dezernat III 33.1 – Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene spätestens zwei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich durch den Vorhabenträger mitzuteilen.
- 2.1.6 Der Baubeginn der Anlagen sind den o.a. Dezernaten des Regierungspräsidiums Darmstadt rechtzeitig (mindestens 2 Wochen vorher) schriftlich anzuzeigen. Die Fertigstellung der Anlagen ist spätestens 2 Wochen nach Beendigung der Bauarbeiten ebenfalls anzuzeigen.

2.1.7 Die im Zusammenhang mit den Gewässerbenutzungen stehenden Einrichtungen sind durch den Vorhabenträger zugänglich zu machen, gegebenenfalls die erforderlichen Hilfeleistungen und Geräte zur Verfügung zu stellen und die entsprechenden Auskünfte zu erteilen.

2.1.8 Den Auflagen, die bei einer Kontrolle der Anlagen zwecks Abstellung von Missständen für erforderlich gehalten werden, hat der Vorhabenträger zur Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes umgehend nachzukommen.

## **2.2 Eingriff in das Grundwasser und Erteilung der Ausnahmezulassungen in die Wasserschutzgebiete**

2.2.1 Bei organoleptischen Auffälligkeiten des Grundwassers ist das Dezernat IV/Wi 41.1 zu informieren.

2.2.2 Nachteilige Beeinträchtigungen des Untergrundes sind unbedingt zu vermeiden. Besonders ist darauf zu achten, dass durch die Bauwerke keine Dränwirkung entsteht, es zu keiner Versickerung von oberflächennahem Grundwasser kommt, keine hydraulischen Kurzschlüsse erfolgen und der Grundwasserfluss nicht gravierend verändert wird.

2.2.3 Wasserwirtschaftlich relevante Ereignisse während der Bauphase – insbesondere Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen oder Brandfälle mit Löschwasseranfall – sind unverzüglich, sofern ausgetretene wassergefährdende Stoffe oder damit verunreinigte Stoffe, z. B. Löschwasser, in ein Gewässer oder in den Boden eingedrungen sind, den Wasserbehörden und der nächsten Polizeidienststelle zu melden. Sie haben auf eine Begrenzung des Schadens hinzuwirken.

2.2.4 Das Benutzen von schwereren Geräten zum Aufbrechen des Gesteins sind unzulässig. Ein Erzwingen von tieferen Bohrkernen durch festes Gestein hindurch ist verboten.

2.2.5 Die Bohrungen sind so auszuführen, dass während der Baumaßnahme keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund gelangen können. Baustoffe müssen so gewählt werden (z. B. in dichter Wanne), dass eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers dauerhaft nicht zu besorgen ist.

2.2.6 Die durch die Brunnen „Hutfabrik“ und „Waldkrankenhaus Köppern“ geförderten Grundwässer sind während der Arbeiten zu kontrollieren. Die Abstimmung

hierzu erfolgt mit dem Brunneneigentümer.

- 2.2.7 Die Gründungen sind unter Beachtung der geltenden Regeln der Technik (DIN-Vorschriften sowie Richtlinien anerkannter Fachverbände) niederzubringen.
- 2.2.8 Das Antreffen von Grundwasser sowie besondere Vorkommnisse bei der Erstellung der Gründungen sind zu protokollieren und dem Dezernat IV/Wi 41.1 mitzuteilen.
- 2.2.9 Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist im Nahbereich der Gründung (rd. 10 m Umkreis) verboten.
- 2.2.10 Während der Bauphase ist darauf zu achten, dass Baumaschinen gegen Tropfverluste sowie auslaufende Kraftstoffe und Öle gesichert sind. Wartungs- bzw. Reparaturarbeiten sowie Betankungen sind nur außerhalb des Wasserschutzgebietes bzw. auf dafür vorgesehenen Flächen zulässig. Es sind Auffangwannen und Bindemittel auf der Baustelle vorzuhalten.
- 2.2.11 Die eingesetzten Aggregate (Stromerzeuger, Verdichter) sind entweder in Fahrzeugen oder Wannen zu betreiben.
- 2.2.12 Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind dem Dezernat IV/Wi 41.1 unverzüglich anzuzeigen. Der Verursacher muss in eigener Verantwortung Sofortmaßnahmen ergreifen. Hierfür nötige Materialien sind in ausreichender Menge vorzuhalten.
- 2.2.13 Baustelleneinrichtungen dürfen nicht innerhalb der Wasserschutzzone II eingerichtet werden. Nur nicht wassergefährdendes Baumaterial darf arbeitstäglich abgelagert werden.
- 2.2.14 Es dürfen nur Baumaterialien verwendet werden, von denen aufgrund ihrer Eigenschaft und ihres Einsatzes nachweislich keine Boden- oder Grundwasserunreinigungen ausgehen. Insbesondere bei Zement und Beton sollen chromatfreie bzw. -arme Baustoffe verwendet werden. Außerdem soll keine Flugasche enthalten sein.
- 2.2.15 Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Verantwortlichen der eingesetzten Firmen sind von der verantwortlichen Bauleitung über die besonderen Anforderungen für Baumaßnahmen in Wasserschutzgebieten zu belehren. Die Belehrung ist zu protokollieren.

- 2.2.16 Das Fahren und Abstellen von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ist auf das zur Baudurchführung notwendige Maß zu beschränken. Fahrzeuge sind vorzugsweise auf wasserundurchlässigen und ans Kanalnetz angeschlossenen Flächen abzustellen.
- 2.2.17 Es dürfen bei Baumaßnahmen keine Stoffe verwendet werden, von denen bei oder nach deren Verwendung eine nachteilige Beeinträchtigung des Untergrundes zu erwarten ist (Schalungsöle, Betonzusatzmittel, Vergussmassen und weitere).
- 2.2.18 Für die erforderlichen Bohrarbeiten / Gründungen dürfen nur Unternehmen mit nachgewiesener gültiger Qualifikation entsprechend einer Zertifizierung gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 120 eingesetzt werden.
- 2.2.19 Innerhalb des Wasserschutzgebiets dürfen Bohrungen, soweit irgend möglich, nur als verrohrte Bohrungen im Trockenbohrverfahren durchgeführt werden. Bei erforderlichen Spülbohrungen ist ausschließlich Wasser in Trinkwasserqualität mit nachweislich unbedenklichen Spülmittelzusätzen zu verwenden.
- 2.2.20 Die Gründungen sowie die Einhaltung der Auflagen bezüglich des Grundwasserschutzes sind durch einen unabhängigen und durch geeignete Referenzen qualifizierten Gutachter zu überwachen. Er muss für die Dauer der Arbeiten vor Ort anwesend sein.
- 2.2.21 Es ist durch organisatorische Maßnahmen sicherzustellen, dass durch die Arbeiten, vor allem durch Geräte- und Maschineneinsatz, keine Verunreinigung des Bodens und somit des Grundwassers erfolgt.
- 2.2.22 Geräte zur Herstellung der Gründung sind im Bereich der Antriebseinheiten (Motor, Hydraulikpumpen) mit ölresistenten und reißfesten Folien zu sichern.
- 2.2.23 Es ist zu prüfen, ob Gewinnungsanlagen durch den Eintrag von Schadstoffen oder das Auslösen von Trübungen derart betroffen sein können, dass eine Abschaltung bzw. Abschlagung erforderlich werden kann. Da das Wasser in diesem Fall der öffentlichen Trinkwasserversorgung nicht zu Verfügung steht, ist eine Ersatzwasserbeschaffung sicherzustellen.

### **Hinweis**

- 2.2.24 Die sonstigen Verbote der Schutzgebietsverordnung sind einzuhalten.

## 2.3 Herstellung bzw. Änderung von Einleitstellen bzw. eines Entwässerungsgrabens

### Allgemeines und Beginn der Maßnahme

- 2.3.1 Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle Beschäftigten zur besonderen Sorgfalt im Hinblick auf den Boden- und Grundwasserschutz und das Überschwemmungsgebiet anzuhalten.
- 2.3.2 Rechtzeitig vor Baubeginn sind zur Abstimmung der Bauausführung die Stellen und Personen zu benachrichtigen, deren Interessen durch die Ausführung der Baumaßnahmen berührt werden. Die Nebenbestimmungen sind den auf der Baustelle tätigen Personen bekannt zu geben.
- 2.3.3 Die Anlagen sind entwurfsgemäß und unter Berücksichtigung der einschlägigen technischen Normen und Bestimmungen nach den anerkannten Regeln der Technik so herzustellen, zu betreiben und zu unterhalten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Ordnung des Wasserhaushaltes, gewährleistet ist.

### Bauausführung, Gewässer- und Bodenschutz

- 2.3.4 Bei Bauarbeiten, durch die unbeteiligte Personen gefährdet werden können, ist die Gefahrenzone und/oder die Baustelle gemäß § 3 Hessische Bauordnung (HBO) abzugrenzen bzw. abzusichern. Die Sicherung der Baustelle bei Tag und Nacht liegt in der Verantwortung des Vorhabenträgers.

Die Bauflächen sind einzuzäunen. Die Begrenzung der Bauflächen ist während der Bauphase regelmäßig zu kontrollieren und bei Bedarf wiederherzustellen. Ungeschützte Flächen außerhalb des Baufeldes dürfen nicht befahren werden.

- 2.3.5 Bei der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, dass geordnete Abflussverhältnisse sichergestellt sind und es zu keinen Verunreinigungen des weiterführenden Gewässers im Unterlauf, sowie Boden- und Grundwasserverunreinigungen, z.B. durch Einleitung von Suspensionen, Lehm (Ton)- Wassergemischen und Schlämmen kommt. Gegebenenfalls sind geeignete Maßnahmen, wie z.B. Errichtung von Absetzgruben, zu ergreifen.

Das Lagern von Bau- und Bauhilfsmaterialien sowie das Aufstellen von Bau-

- geräten innerhalb des Gewässerbettes und des natürlichen Überschwemmungsgebiets sind unzulässig.
- 2.3.6 Baustelleneinrichtungs-, Tank- und Lagerflächen sind nur innerhalb des Bau-  
felds oder außerhalb auf bereits befestigten und sichtbar abgegrenzten Flä-  
chen zulässig. Das Bau-  
feld soll möglichst nur bei trockenem Boden oder Frost  
befahren werden.
- 2.3.7 Wassergefährdende Stoffe sind vor der Witterung geschützt in einem medien-  
beständigen Auffangraum zu lagern, der mindestens das Volumen des größ-  
ten gelagerten Gebindes aufweist.
- 2.3.8 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden  
Stoffe, wie z.B. Treibstoffe oder Brandfälle mit Löschwasseranfall, in den Un-  
tergrund gelangen. Baufahrzeuge und Maschinen sind in arbeitsfreien Zeiten  
sowie für Betankungsvorgänge sicher auf flüssigkeitsundurchlässigen Flächen  
abzustellen.
- 2.3.9 Sofern ausgetretene wassergefährdende Stoffe oder damit verunreinigte  
Stoffe, z.B. Löschwasser, in ein Gewässer oder in den Boden eingedrungen  
sind, ist dies Wasserbehörden und der nächsten Polizeidienststelle sowie dem  
Wasserversorger zu melden.
- 2.3.10 Bei der Betonherstellung für die mit Oberflächenwasser in Berührung kom-  
menden Bauwerksteile ist Hochofenzement (HOZ) oder gleichwertiger Zement  
(z.B. CEM III) zu verwenden. Das Verwenden von wassergefährdendem, aus-  
wasch- oder auslaugbarem Material ist unzulässig.
- 2.3.11 Alle Baumaßnahmen sind unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Bi-  
otope und des Bodens durch den Einsatz umweltschonender Arbeitstechniken  
durchzuführen.
- 2.3.12 Ober- und Unterboden sind nach DIN 19731 fachgerecht abzutragen, die Zwi-  
schenlagerung des Bodenaushubs hat möglichst schonend zu erfolgen.
- 2.3.13 Anfallender Oberboden ist nach DIN 18915 getrennt zu lagern und für vegeta-  
tionstechnische Zwecke zu verwenden.
- 2.3.14 Überschüssiger Boden und sonstige aufgenommene Materialien sind entspre-  
chend den gesetzlichen Vorgaben zu entsorgen.
- 2.3.15 Abgrabungen, Aufschüttungen oder Verdichtungen im Wurzelbereich sind zu

unterlassen.

## **Gewässergestaltung**

- 2.3.16 Zur Modellierung des Gewässerbetts sowie zur Verfüllung der Auftragsstrecken der Vorländer (Böschungsbereiche) darf nur natürliches, unbelastetes Bodenmaterial verwendet werden. Eine ausreichende Verdichtung ist sicherzustellen. Die Verwendung von Abbruchmaterial zur Verfüllung ist unzulässig.
- 2.3.17 Die Umgestaltung der Gewässer muss sich am Leitbild grobmaterialreicher Mittelgebirgsbach orientieren.
- 2.3.18 Die Sohlstruktur darf nur dort verändert werden, wo es unvermeidbar ist. In den betroffenen Abschnitten ist die Sohle durch Wiedereinbringen des zuvor gesicherten, natürlichen Sohlsubstrats naturnah wiederherzustellen.
- 2.3.19 Steinschüttungen, Gewässerbett- sowie Uferbefestigungen sind in gebrochenen Natursteinen auszuführen (Taunusquarzit bzw. vorgefundenem Gesteinsmaterial, Mindestkantenlänge 25 cm oder größer gemäß Stabilitätsnachweis). Eventuelle Fugen sind 5 - 8 cm zurückliegend auszubilden. Die Verwendung von Betonsteinpflaster, Beton-Rasenkammersteinen oder dergl. für Gewässerbettssicherungszwecke ist unzulässig. Die Übergänge der Ausbaustrecke auf die unter- und oberhalb vorhandenen Profile sind fachgerecht und unter Beachtung der strömungstechnischen Erfordernisse auszubilden.
- 2.3.20 Die Einleitstellen sind in einem strömungsgünstigen Winkel zum Vorfluter zu verwirklichen.
- 2.3.21 Schäden (Abbrüche, Erosionen etc.) an den gegenüberliegenden Ufern der Einleitstellen sind durch geeignete Maßnahmen auszuschließen.

### **Abschluss der Maßnahme**

- 2.3.22 Nach Abschluss der Baumaßnahme sind unverzüglich die temporär in Anspruch genommenen Flächen wieder in ihren ursprünglichen bzw. geplanten Zustand zu versetzen.
- 2.3.23 Nach Abschluss des Vorhabens ist bei dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/WI 41.2 - Oberflächengewässer, die Bauabnahme zu beantragen.
- 2.3.24 Sofern sich Änderungen bei der Bauausführung der Maßnahme gegenüber

der vorgelegten Planung ergeben, sind vor der Bauabnahme in 3-facher Ausfertigung Bestandspläne vorzulegen.

- 2.3.25 Katastermäßige Veränderungen sind einzumessen und im Liegenschaftskataster zu erfassen.

### **Hinweis**

- 2.3.26 Die Bauüberwachung obliegt dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Umwelt Wiesbaden. Die Kosten für besondere Maßnahmen der Wasseraufsicht im Rahmen der Bauüberwachung trägt der Vorhabenträger. Die zuständige Behörde entscheidet über die erforderlichen Maßnahmen nach pflichtgemäßem Ermessen (§ 70 HWG).

## **2.4 Einleiten von Niederschlagswasser**

- 2.4.1 Für die Sonderbauwerke zur Entwässerung und Einleitung (Stauraumkanäle, Drosseleinrichtung, Versickerungsmulde, usw.) sind spätestens 4 Wochen vor Baubeginn baureife Ausführungspläne und Produktinformationen (Dibt-Zulassungen, Wartungshinweise, usw.) dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. IV/Wi, Dezernat 41.3 zur Zustimmung vorzulegen.
- 2.4.2 Mindestens 3 Monate vor Einleitungsbeginn ist aufgrund der gemeinsamen Ableitung und Behandlung von Abwasser (Niederschlagswasser) dem Dezernat IV/Wi 41.3 ein Entwurf für eine Verwaltungsvereinbarung mit der Gemeinde Wehrheim zur Zustimmung vorzulegen. Hierin sind u.a. Zuständigkeiten hinsichtlich Einhaltung der Regelungen der Erlaubnis, Wartung von Anlagen, Umgang im Fall von Verunreinigungen der abflusswirksamen Flächen, Umgang im Fall von Unfällen mit Austritt wassergefährdender Stoffe, u.Ä. festzulegen. Weitere, nicht mit dieser Erlaubnis in Verbindung stehende Vertragsaspekte, bedürfen keiner Vorlage.
- 2.4.3 Die Drosseln der Stauraumkanäle sind hinsichtlich der Drosselleistungen von einem Prüfinstitut in Analogie zu den Anforderungen der Eigenkontrollverordnung und dem Merkblatt „D 2.10 Durchflussmessenrichtungen und Drosselorgane in Abwasseranlagen“ zu prüfen. Die Prüfbestätigung ist dem Dezernat IV/Wi 41.3 vorzulegen.

### **Betrieb und Wartung der abwassertechnischen Anlagen**

- 2.4.4 Bezüglich der Wartung und Unterhaltung der Versickerungsmulden sind die

- Empfehlungen des DWA-Regelwerks Arbeitsblatt DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ zu beachten.
- 2.4.5 Die vorgenommenen Wartungs- und Unterhaltungsarbeiten an den Versickerungsanlagen sind in einem Betriebstagebuch zu dokumentieren.
- 2.4.6 Die Aufnahmekapazität des Bodens insbesondere gegenüber Schwermetallen ist begrenzt. Daher ist die Konzentration dieser Stoffe in den durch äußere Kolmation entstandenen Sedimenten und in den darunter befindlichen oberen Bodenschichten in regelmäßigen Abständen (etwa alle 10 Jahre) zu überprüfen.
- 2.4.7 Die bei der Reinigung der Kanäle, Rückhaltevorrichtungen, u.Ä. anfallenden Stoffe dürfen nicht in Gewässer eingebracht oder in deren Nähe abgelagert werden. Sie sind vielmehr so zu beseitigen, dass keine Verunreinigungen von Gewässern oder sonstige nachteilige Folgen entstehen.
- 2.4.8 Im Fall von Gefährdungen (z.B. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen, Brände) sind sofort schadensverhindernde Maßnahmen einzuleiten, um das Eindringen von Schadstoffen in das Gewässer zu verhindern. Die zuständige Wasserbehörde ist nach Einleitung der Sofortmaßnahmen umgehend zu verständigen.
- 2.4.9 Änderungen im Einzugsgebiet (z.B. Ausdehnung, Nutzung, nicht nur kurzfristig geändertes Verkehrsaufkommen gegenüber den Antragsunterlagen, Änderung bezüglich der Bewuchsvermeidung), die sich auf die eingeleitete Wassermenge oder -qualität auswirken sowie Änderungen an Tosbacken oder Einleitestellen sind dem Dezernat IV/Wi 41.3, unter Beifügung eines entsprechenden Übersichtsplans und genauer Beschreibung der beabsichtigten Maßnahme anzuzeigen. Auf Basis der vorgelegten Unterlagen wird über die weitere Vorgehensweise entschieden.
- 2.4.10 Die Entwässerungsanlagen und Gewässereinleitungsanlagen sind ordnungsgemäß und fachgerecht zu betreiben und in einem guten, betriebssicheren Zustand zu erhalten. Hierzu ist die regelmäßige Kontrolle der Einleitestellen (Ausleitung, Tosbecken, Gewässerbett) und Entwässerungsanlagen, z.B. hinsichtlich Verunreinigungen oder Beschädigungen, durchzuführen. Im ersten Jahr nach der Inbetriebnahme ist die Kontrolle mindestens halbjährlich durchzuführen, danach mindestens jährlich.

- 2.4.11 Für jede Einleitestelle und der zugehörigen Behandlungsanlagen ist ein Betriebstagebuch zu führen. Mindestens ist hierin das Datum der Kontrolle, was kontrolliert wurde, Ergebnis und gegebenenfalls erfolgte Veranlassungen sowie namentliche Nennung der kontrollierenden Person (inklusive Unterschrift) aufzuführen. Auf Verlangen ist das Betriebstagebuch der zuständigen Wasserbehörde vorzulegen. Die Betriebstagebücher sind für die Dauer der nachfolgenden drei Kalenderjahre zur Verfügung zu halten.
- 2.4.12 Durch die Errichtung und den Betrieb der Einleitungsanlagen dürfen die Unterhaltungsarbeiten am Gewässer nicht beeinträchtigt werden.

### **Hinweise**

- 2.4.13 Die erlaubnisrelevanten Belange, Nachweise, Erläuterungen u.Ä. sind nur teilweise im Unterlage 14-C (Entwässerung) enthalten. Daher sind auch einschlägige Aussagen in weiteren Planunterlagen hinsichtlich der Gewässerbenutzung Grundlage dieser Erlaubnis und daher zu beachten.
- 2.4.14 Für den Fall, dass durch die Einleitungen unvorhergesehene nachteilige Wirkungen eintreten, sind Inhalts- und Nebenbestimmungen auch nachträglich sowie auch zu dem Zweck zulässig, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.
- 2.4.15 Die Gewässerbenutzungen und die dazu erforderlichen Anlagen unterliegen der wasserbehördlichen Überwachung (Wasseraufsicht). Die Beauftragten der zuständigen Wasserbehörde und des Hessischen Landesamts für Umwelt und Geologie sind zur Durchführung ihrer Aufgaben berechtigt, die Grundstücke zu betreten, auf denen sich die Anlagen befinden, Einblick in die wasserrechtlichen und sonstigen Unterlagen zu nehmen sowie Untersuchungen an Ort und Stelle durchzuführen.
- 2.4.16 Der Vorhabenträger hat die Anlagen und die in Zusammenhang mit den Gewässerbenutzungen stehenden Einrichtungen zugänglich zu machen, ggf. die erforderlichen Hilfeleistungen und Geräte unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und die entsprechenden Auskünfte zu erteilen.
- 2.4.17 Die Bemessungen und Ausführungen der abwassertechnischen Anlagen wurden aufgrund der wasserrechtlichen Genehmigungsfreiheit nicht überprüft. Die zur Behandlung (z.B. Retention, Energieabbau) erforderlichen Bauwerke wurden nicht hinsichtlich der Objektsicherheit (z.B. Einstau, Überstau, usw.) überprüft.

## IV. Konzentrationswirkung der Planfeststellung

Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich, sofern in diesem Beschluss keine andere Regelung getroffen wurde.

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst insbesondere:

### 1. Wasserrechtliche Entscheidungen

Ausnahmezulassungen für den Eingriff in das Wasserschutzgebiet „Tiefbrunnen Hutfabrik, Friedrichsdorf“ (WSG-ID 434-063)

- 1.1 Das in der Zone II des Wasserschutzgebietes „Tiefbrunnen Hutfabrik, Friedrichsdorf“ (WSG-ID 434-063) verbotene Errichten und die wesentliche Änderung von Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen nach § 7 Nr. 1 der „Verordnung zur Festsetzung von drei Wasserschutzgebieten für die Gewinnungsanlagen Brunnen Hutfabrik, Brunnen und Schürfung Flachsbach und Brunnen Ketzernborn der Stadtwerke Friedrichsdorf“ (Staatsanzeiger 51/1998, S. 4075) wird ausnahmsweise erlaubt.
- 1.2 Die in der Zone II des Wasserschutzgebietes „Tiefbrunnen Hutfabrik, Friedrichsdorf“ (WSG-ID 434-063) verbotenen über die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bearbeitung hinausgehenden Bodeneingriffe, durch die die belebte Bodenzone verletzt oder die Grundwasserüberdeckung vermindert wird nach § 7 Nr. 8 der „Verordnung zur Festsetzung von drei Wasserschutzgebieten für die Gewinnungsanlagen Brunnen Hutfabrik, Brunnen und Schürfung Flachsbach und Brunnen Ketzernborn der Stadtwerke Friedrichsdorf“ (Staatsanzeiger 51/1998, S. 4075) wird ausnahmsweise erlaubt.
- 1.3 Die in Zone III des Wasserschutzgebietes „Tiefbrunnen Hutfabrik, Friedrichsdorf“ (WSG-ID 434-063) verbotenen Bohrungen, Erdaufschlüsse und sonstige Bodeneingriffe mit wesentlicher Minderung der Grundwasserüberdeckung nach § 6 bzw. § 5 Nr. 11) der „Verordnung zur Festsetzung von drei Wasserschutzgebieten für die Gewinnungsanlagen Brunnen Hutfabrik, Brunnen und Schürfung Flachsbach und Brunnen Ketzernborn der Stadtwerke Friedrichsdorf“ (Staatsanzeiger 51/1998, S. 4075) werden ausnahmsweise erlaubt.

## **Gewässerausbau**

- 1.4 Gemäß § 68 WHG i.V.m. § 43 HWG wird die Maßnahme Gewässerausbau „Neuherstellung Bizzenbach“ inkl. temporäre Verlegung des Bizzenbachs einschließlich der Arbeiten im Überschwemmungsgebiet nach § 45 Abs. 3 HWG genehmigt.

## **Retentionsraumausgleich**

- 1.5 Gemäß § 78a WHG i.V.m. § 45 HWG wird die Maßnahme Retentionsausgleich für die „Böschung und Gräben bei Bahn-km 8,79“ inkl. Abgrabung „Herstellung Retentionsfläche“ und „temporäre Maßnahmen am EÜ Bizzenbach“ zugelassen.

## **Entwässerungsgraben**

- 1.6 Gemäß § 23 Abs. 3 HWG i.V.m. § 38 Abs. 5 WHG wird die widerrufliche Befreiung für die Herstellung des Entwässerungsgrabens bei Bahn-km 7,47 erteilt.

## **2. Naturschutzrechtliche Entscheidungen**

- 2.1 Der naturschutzrechtliche Eingriff wird gemäß § 17 i.V.m. § 15 BNatSchG zugelassen.
- 2.2 Die Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG von den Verboten des § 30 Abs.2 BNatSchG wird zugelassen.
- 2.3 Die Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für folgende nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Art wird zugelassen: Schlingnatter (*Coronella austriaca*).

## **3. Waldumwandlung**

Es wird die dauerhafte Umwandlung von 1800 m<sup>2</sup> Wald (Gemarkung Wehrheim Flur 42 Nr. 2 tlw., 178 tlw., 181 tlw.) und zur vorübergehenden Umwandlung von 2000 m<sup>2</sup> Wald (Gemarkung Wehrheim Flur 42 Nr. 2 tlw., 178 tlw., 181 tlw.) gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 1 bzw. Nr. 2 HWaldG erteilt [Hessisches Waldgesetz vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Februar 2022 (GVBl. S. 126)] genehmigt.

Die genauen Abgrenzungen der Waldumwandlungsflächen entsprechen den Darstellungen in der Unterlage 16 Anhang 5 Karte 1 vom 14. Februar 2022.

## V. Nebenbestimmungen, Hinweise zur Planfeststellung

### 1. Allgemeine baubetriebliche Nebenbestimmungen

- 1.1 Das Vorhaben darf nicht anders als in den vorgelegten und planfestgestellten Unterlagen dargestellt durchgeführt werden. Ergeben sich Widersprüche zwischen dem Inhalt der in Abschnitt A.II genannten Unterlagen und den in Abschnitt A.V festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses, so gelten die letzteren.
- 1.2 Im Zuge der Bauausführungsplanung sind die Baustelleneinrichtung und die Bauphasenplanung – insbesondere unter dem Gesichtspunkt von Straßensperrungen, -umleitungen und sonstigen verkehrsregelnden Maßnahmen – mit den jeweils betroffenen Straßenbaulastträgern bzw. Eigentümern von Privatstraßen, den Straßenverkehrsbehörden, der Polizei, der Feuerwehr, dem Träger des Rettungsdienstes sowie den jeweils zuständigen Aufgabenträgern für den ÖPNV im Detail abzustimmen. Ein ausreichender Vorlauf zur fachtechnischen Abstimmung ist einzuplanen. Es ist darauf zu achten, möglichst dauerhafte Verkehrsführungen einzurichten. Für eine sichere und gefähderungsfreie Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs ist Sorge zu tragen. Bestehende Fußgänger- und Radfahrbeziehungen sowie die Linienführung des ÖPNV sind soweit möglich aufrechtzuerhalten. Die jeweils maßgeblichen Umleitungsstrecken sind in geeigneter Weise zu beschildern. Die bauzeitliche Erreichbarkeit von Haltestellen ist zu gewährleisten.
- 1.3 Es ist sicher zu stellen, dass bauzeitliche Einschränkungen der Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke auf das geringstmögliche Maß beschränkt werden und eine ständige Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten bleibt; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten und Zugänge einzurichten.
- 1.4 Die Erreichbarkeit der Baustelle und der Anliegergrundstücke für die Einheiten der Feuerwehr und des Rettungsdienstes sowie die dauernde Freihaltung der Rettungswege sowie der Bewegungs- und Aufstellflächen ist während der gesamten Bauzeit sicherzustellen.
- 1.5 Die Details der vorübergehenden Inanspruchnahme öffentlicher Straßen im Zuge der Bauausführung sind im Zuge der Ausführungsplanung mit den jeweils zuständigen Straßenbaubehörden abzustimmen.

- 1.6 Zum Schutz der Anwohner vor vermeidbaren bauzeitlichen Beeinträchtigungen ist die Gesamtbauzeit auf den erforderlichen Zeitraum zu begrenzen. Die Möglichkeiten zur parallelen Ausführung von Tätigkeiten sind - soweit für den Vorhabenträger zumutbar und aus Gründen des Immissionsschutzes zulässig - zu nutzen.
- 1.7 Der Vorhabenträger hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Auswirkungen aus dem Baubetrieb während der gesamten Bauzeit rechtzeitig vorher in geeigneter Weise umfassend zu informieren. Ein Ansprechpartner für etwaige Beanstandungen oder Fragen ist zu benennen.
- 1.8 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in die bauzeitlich in Anspruch genommenen Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden. Der ursprüngliche Zustand ist so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederherzustellen, sofern dies aufgrund der Art der Eingriffe möglich ist. Verbleibende Schäden sind im Zuge des Entschädigungsverfahrens zu regulieren.
- 1.9 Der Vorhabenträger wird dazu verpflichtet im Zuge der Bauausführung zu prüfen, ob zusätzlich zu den bereits zur Erhaltung zugesagten 23 Parkplätzen im Bereich der Köpperner Straße, weitere Parkplätze erhalten oder an anderer Stelle neu angeordnet werden können.

## 2. Eisenbahntechnische Nebenbestimmungen

- 2.1 Von der Baumaßnahme ist die DB InfraGO AG als anschlussgewährendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen über Schnittstellen im Oberbau und der Oberleitungsanlage betroffen. Vor Bauausführung ist mit der DB InfraGO AG eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, in der die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr aus dem Eisenbahnbetrieb der DB AG geregelt werden. Diese ist bei der Baudurchführung unbedingt zu beachten.
- 2.2 Anpassungsarbeiten an Oberleitungsanlagen und Bauteilen der DB InfraGO AG erfolgen durch die DB InfraGO AG bzw. dürfen nur in Abstimmung mit der DB InfraGO AG erfolgen. Die erforderlichen Anzeigen bzw. Anträge gemäß den Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sind rechtzeitig vor Baubeginn beim EBA einzureichen.

- 2.3 Zur Erfüllung der dem VHT als Infrastrukturbetreiber obliegenden Sicherheitspflichten nach § 4 Abs. 3 AEG sind in Anlehnung an die Verwaltungsvorschriften des EBA geeignete Bauvorlageberechtigte, Bauüberwacher Bahn und Inbetriebnahmeverantwortliche zu bestellen und der LEA vor Bauausführung zu benennen. Diese dürfen nicht Mitarbeiter des bauausführenden Unternehmens oder dessen Unterauftragnehmers sein, und müssen über eine hinreichende Sachkunde in der Eisenbahntechnik und im Eisenbahnbetrieb verfügen. Ersatzweise können Funktionen auf den bestätigten Eisenbahnbetriebsleiter der HLB Basis AG übertragen werden.
- 2.4 Unbeschadet der Regelung nach A.V.2.3, letzter Satz, muss der Eisenbahnbetriebsleiter bereits in der Planung und der Erstellung der Ausführungsunterlagen eingebunden werden und die Baumaßnahme und deren Abnahme begleiten. Er hat die zugehörigen betrieblichen Vorschriften aufzustellen und bei der Erstellung der Bestandsunterlagen und der Prüfnachweise zur Abnahme mitzuwirken.
- 2.5 Für die Prüfung der Ausführungsunterlagen sind nach § 4b AEG anerkannte fachlich qualifizierte Prüfsachverständige zu beauftragen. Die Prüfung schließt die Gebiete Ingenieurbau, Geotechnik, LST, elektrotechnische Anlagen einschließlich Fahrstromversorgung und Streustromschutz, Oberbau, Aufzugstechnik und Schweißtechnik ein. Die zu beauftragenden Prüfsachverständigen sind auch mit Vorort-Kontrollen (Bauzustandsbesichtigungen und Abnahmen) zu beauftragen. Die der Ausführungsplanung zugrundeliegenden Regelwerke sind in der Ausführungsplanung zu benennen. Die geprüfte Ausführungsplanung ist durch den Bauvorlageberechtigten freizugeben und auf Anforderung der LEA zur eisenbahntechnischen Einsicht vorzulegen.
- 2.6 Für die Planung und Ausführung der Oberleitungsanlage ist die Ril 997 der DB InfraGO AG zu berücksichtigen. Die Ausführungsunterlagen der Oberleitungsanlage sind von einem anerkannten Sachverständigen zu prüfen, die Prüfberichte sind der LEA über den Bauvorlageberechtigten zur eisenbahntechnischen Einsicht vorzulegen. Die Abnahme der Oberleitungsanlage muss in der Örtlichkeit durch einen weiteren anerkannten Sachverständigen erfolgen, dem alle Planprüfberichte zu übergeben sind. Die Abnahmeprüfung ist als Vollprüfung in elektro- und bautechnischer sowie arbeitsschutzrechtlicher Sicht durchzuführen.
- 2.7 Für die LST und BÜ-Sicherungsanlagen sind die signaltechnischen Regelwerke des VDV, der DB InfraGO AG sowie die BÜV-NE zu beachten. Die sig-

- naltechnische Planung ist durch einen anerkannten Sachverständigen zu prüfen und der LEA mit Prüfbericht über den Bauvorlageberechtigten zur eisenbahntechnischen Einsicht vorzulegen.
- 2.8 Das Erdplanum muss nach den Vorgaben des Bodengutachtens und der Ril 836 der DB AG hergestellt werden. Die Herstellung ist durch einen Bodengutachter zu begleiten und abzunehmen. Die Abnahmeprotokolle sind der LEA ausgewertet vorzulegen.
- 2.9 Für die Planung, Bemessung und Ausführung der Bahnsteiganlagen und Zugänge ist das Regelwerk Ril 813 der DB Station&Service AG zu beachten.
- 2.10 Für die Umsetzung der Maßnahme ist eine koordinierende Bauüberwachung einzusetzen, welche auch die Befähigung zum Bauüberwacher Bahn gemäß Verwaltungsvorschriften der DB AG besitzt und für die Abnahme von Bauteilen und -gewerken im Eisenbahnbau befähigt ist. Die Bauüberwachung und die Prüfsachverständigen sind der LEA nach Fachgebieten zu Beginn der Baumaßnahme zu benennen. Alle baubegleitenden Abnahmen sind zu dokumentieren.
- 2.11 Es ist ein Planungsterminplan zu Beginn der Ausführungsplanung zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben.
- 2.12 Bei der Verwendung ungeregelter Bauprodukte und Bauarten - die nicht durch Normen und allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen geregelt sind - ist eine Zustimmung im Einzelfall bei der LEA zu beantragen.
- 2.13 Die Standorte der Beleuchtungsmaste an oder zwischen den Gleisen müssen den Anforderungen der Unfallverhütungsvorschrift (DGUV Information 214-009) entsprechen. Ausnahmen auf Grund von Zwangspunkten in der Örtlichkeit sind im Benehmen mit der Berufsgenossenschaft VBG zu regeln. Die zugehörige Beleuchtungsberechnung und der Nachweis der tatsächlichen Ausleuchtung müssen der DIN EN 12 464-2 entsprechen.
- 2.14 Vor Inbetriebnahme ist eine aufsichtsrechtliche Abnahme der Betriebsanlage durch die LEA erforderlich. Diese ist rechtzeitig zu beantragen, hierfür sind durch den Inbetriebnahmeverantwortlichen die Abnahmeunterlagen und -bescheinigungen zu den Oberleitungsanlagen, LST, Erdplanum, Ingenieurbauwerken, Gleisanlagen, Bahnsteigen, maschinentechnischen Anlagen, sowie örtliches Aufmaß der Gleisanlage, der Abstandsmaße, Bestandspläne, und betrieblicher Vorschriften vorzulegen.

### 3. Wasserrecht

- 3.1 Für die Ausnahmezulassungen für den Eingriff in das Wasserschutzgebiet „Tiefbrunnen Hutfabrik, Friedrichsdorf“ (WSG-ID 434-063) gelten die Nebenbestimmungen und Hinweise unter A.III.2.1 und A.III.2.2 der wasserrechtlichen Erlaubnis.
- 3.2 Für die wasserrechtlichen Entscheidungen zur Maßnahme Gewässerausbau „Neuherstellung Bizenbach“ inkl. temporäre Verlegung des Bizenbachs und Retentionsausgleich für die „Böschung und Gräben inkl. Abgrabung „Herstellung Retentionsfläche und „(temporäre) Maßnahmen an EÜ Bizenbach“ sowie die Herstellung des Entwässerungsgrabens bei km 7,47 gelten die Nebenbestimmungen und Hinweise unter A.III.2.1 und A.III.2.2 der wasserrechtlichen Erlaubnis mit Ausnahme der Nebenbestimmungen A.III.2.2.20 und A.III.2.2.21.
- 3.3 Die Herstellung des Ausgleichs des Retentionsraums durch die Abgrabungen auf der benachbarten Fläche ist zeitlich vor den retentionsraumverbrauchenden Maßnahmen umzusetzen. Es ist sicherzustellen, dass der hergestellte Retentionsraum in Zeit, Funktion und Volumen den verbrauchten Retentionsraum ausgleicht.
- 3.4 Die Mindestsohldicke im Neubau des Bizenbachs beträgt 50 cm.
- 3.5 Für den Nachweis der Funktion des Retentionsraums ist vor der Ausführung ein Querschnitt analog der Karte Anhang 8 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 16, Anhang 8) allerdings orthogonal zu der Gewässerachse des Bizenbachs zu erstellen und vorzulegen.

### 4. Naturschutz und Landschaftspflege

#### Ökologische Baubegleitung

- 4.1 Die sach- und fristgerechte Umsetzung der in den Antragunterlagen aufgeführten naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen sowie der naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen ist durch eine qualifizierte ökologische Baubegleitung aus dem Fachbereich der Landespflege oder vergleichbarer Fachrichtungen zu begleiten und sicherzustellen (vgl. LBP-Maßnahme 26V).
- 4.2 Dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V - Landwirtschaft, Weinbau,

Forsten, Natur- und Verbraucherschutz, Dezernat V 53.1 - Naturschutz (Planungen und Verfahren) ist vor Baubeginn die mit der ökologischen Baubegleitung beauftragte Person samt Fachkundenachweis und Kontaktdaten schriftlich zu benennen.

- 4.3 Die ökologische Baubegleitung berichtet dem Dezernat V 53.1 regelmäßig über die Umsetzung der für die jeweiligen Bauphasen erforderlichen Maßnahmen. In den Berichten sind alle naturschutzrechtlich relevanten Maßnahmen im Hinblick auf ihre sach- und fristgerechte Ausführung, ggf. mit Fotodokumentation, zu beschreiben. Konkrete Berichtspflichten aus den u.g. naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen sind ebenfalls zu berücksichtigen. Außerdem berichtet die ökologische Baubegleitung anlassbezogen bzw. kontaktiert das Dezernat V 53.1 insbesondere bei unvorhergesehenen Abweichungen von der genehmigten Planung, die sich auf die naturschutzrechtlichen Belange auswirken können.

#### **Vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen**

- 4.4 Vor der Rodung bzw. Baufeldfreimachung in Bereichen mit Vorkommen baumbewohnender Vogel- und Fledermausarten sowie dem Vorkommen von Haselmaus und Zauneidechse sind die im LBP vorgesehenen CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG)
- a. 4ACEF (Entwicklung von beerenstrauchreichen heimischen Gebüsch/ Hecken für gehölzbrütende Vogelarten und Haselmaus),
  - b. 5ACEF (Optimierung geeigneter Biotope als Habitate für die Zauneidechse),
  - c. 8ACEF (Anbringung von Fledermauskästen),
  - d. 9ACEF (Anbringung von Vogelnistkästen)
  - e. 10ACEF (Anbringung eines speziellen Turmfalkenkastens)
  - f. 11ACEF (Aufhängen von Haselmauskästen)

so umzusetzen, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die relevanten Artvorkommen zum Zeitpunkt des Eingriffs gewahrt bleibt. Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Maßnahmenumsetzung mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen.

- 4.5 Werden im Rahmen der Quartierkontrolle vor Rodungsbeginn (vgl. LBP-Maßnahme 7VA und Nebenbestimmung A.V.4.13) über die bereits bekannten Quartierpotenziale hinaus weitere geeignete Baumhöhlen und –spalten innerhalb der Rodungs- und Rückschnittflächen festgestellt, hat eine mengenmäßige Anpassung der Maßnahmen 8ACEF und 9ACEF zu erfolgen.
- 4.6 Vor der Baufeldfreimachung im Bereich des Usinger Bahnhofs ist auch Maßnahme 38AFCS (Entwicklung von Schlingnatterhabitaten am Eichenbiegel) so umzusetzen, dass die im Zuge der Reptilienumsiedlung (vgl. LBP-Maßnahme 6VA und Nebenbestimmung A.V.4.15) geborgenen Schlingnatterindividuen hier angesiedelt werden können und ein dauerhaft nutzbares Habitat vorfinden.
- 4.7 Die frist- und sachgerechte Umsetzung der gemäß Nebenbestimmungen A.V.4.4 bis A.V.4.6 durchzuführenden Maßnahmen ist durch die ökologische Baubegleitung in Berichten zu dokumentieren und deren Erfolg und Funktionalität artenschutzfachlich und -rechtlich zu bewerten. Die Berichte sind dem Dezernat V 53.1 unverzüglich, spätestens jedoch 2 Wochen vor Beginn der Arbeiten zum Rückschnitt/ zur Rodung und Baufeldfreimachung vorzulegen. Weitere artenschutzrechtliche Maßnahmen (Bauzeitenregelungen, Maßnahmen zur Habitataufwertung) bleiben vorbehalten, sofern bei der Prüfung durch das Dezernat V 53.1 festgestellt wird, dass die Anforderungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG noch nicht erfüllt sind bzw. die Funktionalität des Schlingnatterhabitates noch nicht gegeben ist.
- 4.8 Die CEF- und FCS-Maßnahmen sind dauerhaft zu erhalten. Sie sind entsprechend der Angaben in den Maßnahmenblättern im LBP zu pflegen. Für Maßnahme 38AFCS ist der Pflege- und Entwicklungsplan „Eichenbiegel“ (Anhang 7 des LBP) maßgeblich und umzusetzen. Funktionalität und Wirksamkeit der CEF- und FCS-Maßnahmen sind im Rahmen eines Monitorings zu dokumentieren. Hierzu sind nach der im Bericht gemäß Nebenbestimmung A.V.4.7 zu dokumentierenden Maßnahmenumsetzung – sofern sich aus den Maßnahmenblättern keine dichteren Kontrollintervalle und/oder häufigere Nachkontrollen ergeben – noch mindestens drei weitere Kontrollen im ersten, dritten und fünften Jahr nach Maßnahmenumsetzung durchzuführen und in Berichten zu dokumentieren. Die Berichte sind dem Dezernat V 53.1, jeweils zum Jahresende unaufgefordert vorzulegen. Das Monitoring samt Berichtspflicht kann verlängert werden, wenn Nachbesserungsbedarf bei den Maßnahmen besteht.

## Vermeidung und Minimierung, Bauausführung

- 4.9 Beginn und Abschluss der Rodungs- und Bauarbeiten sind dem Dezernat V 53.1 unverzüglich anzuzeigen. Die Anzeige der Rodungsarbeiten hat mindestens 2 Wochen vor deren Beginn zu erfolgen.
- 4.10 Alle Baumaßnahmen sind unter Beachtung der in Kapitel 4 und Anhang 2 des LBP enthaltenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Biotope und durch den Einsatz umweltschonender Arbeitstechniken durchzuführen. Durch Baumaßnahmen beeinträchtigte Flächen sind unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten in ihren ursprünglichen bzw. geplanten Zustand zu versetzen. Die Baufeldräumung inkl. Rodungs- und Rückschnittmaßnahmen sowie die Bauarbeiten sind auf die in den Plänen zum LBP (Bestands- /Konflikt und Maßnahmenpläne) hierfür vorgesehenen Flächen zu beschränken. Im Bauverlauf ggf. erforderliche Abweichungen hiervon sind vorab mit dem Dezernat V 53.1 sowie der Planfeststellungsbehörde abzustimmen.
- 4.11 Die Rodung und der Rückschnitt von Gehölzen sind außerhalb der Brutzeit in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar durchzuführen. Das Schnittgut ist unverzüglich von den Bauflächen zu entfernen (vgl. LBP-Maßnahme 1VA). Abweichungen von dem genannten Zeitraum sind nur im Ausnahmefall und nach vorheriger Abstimmung mit dem Dezernat V 53.1 sowie unter Beteiligung der ökologischen Baubegleitung möglich.
- 4.12 Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen der störungsempfindlichen Vogelarten Mittelspecht und Waldohreule sind die Bauzeitenbeschränkungen gemäß LBP-Maßnahme 30VA für folgende Bauabschnitte zu berücksichtigen:
- a. Bau-km 0,8 bis 2,0 sowie Bau-km 3,1 bis 3,4: keine Bauarbeiten zwischen Ende April und Mitte Juni
  - b. Bau-km 11,5 bis 12,0: keine Bauarbeiten zwischen Anfang April und Mitte Mai.

Abweichungen von den genannten Zeiträumen sind nur im Ausnahmefall und nach vorheriger Abstimmung mit dem Dezernat V 53.1 sowie unter Beteiligung der ökologischen Baubegleitung möglich.

- 4.13 Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen von Fledermäusen sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- a. Vor dem Rückschnitt und der Rodung von Gehölzen sind die betroffenen Flächen durch die ökologische Baubegleitung auf das Vorhandensein von Gehölzen mit Quartierpotenzial zu überprüfen (vgl. LBP-Maßnahme 7VA). Dazu muss eine Kontrolle der bislang bekannten und der zwischenzeitlich hinzugekommenen Quartiermöglichkeiten erfolgen.
  - b. Sofern Gehölze mit Quartierpotenzial nicht geschont werden können, ist eine Besatzkontrolle durchzuführen. Nicht besetzte Quartiere sind zu verschließen. Die entsprechenden Gehölze sind dann im selben Winter zu fällen. Werden Fledermäuse in Quartieren angetroffen, so ist für den Rückschnitt und die Rodung des betroffenen Gehölzes sowie der unmittelbar umgebenden Gehölze der nächste Quartierwechsel abzuwarten und vor Verschließung des Quartiers bzw. Fällung eine erneute Besatzkontrolle durchzuführen.
- 4.14 Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen von Haselmäusen ist im Bereich des nachgewiesenen Haselmausvorkommens eine bodenschonende Fällung und die Baufeldräumung nach den folgenden Vorgaben vorzusehen (vgl. auch LBP-Maßnahme 2VA):
- a. Die Fällung von Bäumen und das Auf-den-Stock-setzen von Sträuchern sind unter Vermeidung einer Befahrung der Boden- und Streuschicht von vorhandenen Wegen, angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen und/oder vom Gleis aus vorzunehmen. Vorzugsweise ist ein Holzvollernter unter vollständiger Aufnahme und Abtransport des Schnittgutes zu verwenden. Sofern der Einsatz von Holzvollerntern nicht möglich ist (zu hohe Brusthöhendurchmesser, Strauchwerk), hat das Auf-den-Stock-setzen motormanuell unter größtmöglicher Schonung der Streu- und Bodenschicht zu erfolgen.
  - b. Das Roden der Stubben sowie sonstige Erdarbeiten sind bis zum Ende der Winterschlafzeit im Frühjahr (genauer Zeitpunkt witterungsabhängig, i.d.R. ab Mai) der Haselmäuse unzulässig. Die Freigabe der Baufeldräumung erfolgt in Abhängigkeit der tatsächlichen Witterung durch die ökologische Baubegleitung.
- 4.15 Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen von Reptilien sind folgende Maßnahmen erforderlich:
- a. Vor der Baufeldfreimachung sind im Gleisschotterbereich und den angrenzenden Böschungsflächen zwischen Lochmühle und Wehrheim

- (zweigleisiger Ausbau) sowie im Gleisschotterbereich und den angrenzenden Grünflächen am Bahnhof Usingen vorhandene Zauneidechsen und Schlingnattern aus dem Baustellenbereich auf die Ausgleichsflächen umzusiedeln (Zauneidechsen auf die Maßnahmenfläche 5ACEF, Schlingnattern auf die Maßnahmenfläche 38AFCS).
- b. Hinsichtlich des zeitlichen Vor- und Ablaufs der Umsiedlung sowie der erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen wird auf das Maßnahmenblatt zur LBP-Maßnahme 6VA verwiesen. Abweichend hiervon ist jedoch der Schwerpunkt der Umsiedlung auf den Zeitraum Ende März bis Ende Mai (Zauneidechse) bzw. April bis Ende Juli (Schlingnatter) zu legen, um die adulten Individuen möglichst vor der Eiablage bzw. dem Schlupf der Jungtiere umzusiedeln.
  - c. Für die Maststandorte ist eine strukturelle Vergrämung gemäß Maßnahmenblatt zur LBP-Maßnahme 41VA durchzuführen. Diese ist rechtzeitig vor der Baumaßnahme und vor oder während der Aktivitätsphase von Zauneidechse und Schlingnatter zu beginnen und durchzuführen.
- 4.16 Zur Vermeidung bau- und anlagebedingter Beeinträchtigungen von Amphibienwanderungen ist im Bereich Lochmühle auf 300 m Länge sowie zwischen Bahn-km 7,0 und 8,4 durch geeignete Maßnahmen gemäß LBP-Maßnahme 13VA dafür zu sorgen, dass wandernde Amphibien nicht durch die Baustelle beeinträchtigt werden und auch nach Errichtung der Lärmschutzwände Wanderbewegungen möglich bleiben. Hierzu ist dem Dezernat V 53.1 vor Baubeginn ein ausführungsfähiges Konzept vorzulegen, das insbesondere Angaben zu den maßgeblichen Kontrollzeitpunkten und -intervallen enthält.
- 4.17 Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen der Fischfauna (Bachforelle, Groppe) in Bizzenbach und Erlenbach sind Bauarbeiten unmittelbar im Gewässer auf die Monate Juli, August und September zu beschränken. Unmittelbar vor der Durchführung von Bauarbeiten im Bizzenbach ist der betroffene Bereich einschließlich 100 m unterhalb davon durch fachkundiges Personal mittels Elektrofischerei abzufischen und die vorgefundenen Exemplare sind in geeignete Gewässerabschnitte außerhalb des Bauabschnittes umzusetzen (vgl. LBP-Maßnahme 12VA).
- 4.18 Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern sind die gemäß LBP-Maßnahme 25V vorgesehenen bauzeitlichen Schutzmaßnahmen umzusetzen und deren Einhaltung durch die ökologische Baubegleitung regelmäßig zu kontrollieren.

- 4.19 Die in den Maßnahmenlageplänen (Unterlage 16, Karte 2) des LBP dargestellten Tabubereiche zum Schutz von Flächen und Einzelobjekten mit faunistischer Habitat- oder hoher Biotopfunktion sind vor Baubeginn durch geeignete Maßnahmen vor Ort zu kennzeichnen (ortsfeste Zäune, Einzelbaumschutz gemäß LBP-Maßnahme 3V).
- 4.20 Die frist- und sachgerechte Umsetzung der gemäß Nebenbestimmungen A.V.4.11 bis A.V.4.19 durchzuführenden Maßnahmen und Kontrollen ist durch die ökologische Baubegleitung in Berichten zu dokumentieren. Die Umsetzung der gemäß Nebenbestimmungen A.V.4.13 bis A.V.4.15 durchzuführenden Maßnahmen und Kontrollen ist hierin auch artenschutzrechtlich zu bewerten. Die Berichte sind dem Dezernat V 53.1 unverzüglich vorzulegen. Weitere artenschutzrechtliche Maßnahmen (Bauzeitenregelungen, Maßnahmen zur Habitataufwertung) bleiben vorbehalten, sofern bei der Prüfung durch das Dezernat V 53.1 festgestellt wird, dass die Anforderungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG noch nicht erfüllt sind.
- 4.21 Die ausführenden Firmen sind vor Beginn der Rodungs- und Bauarbeiten vor Ort von der ökologischen Bauüberwachung über die naturschutzrechtlichen Belange und Nebenbestimmungen sowie über die maximal zulässigen Bau-/Rodungsflächen zu informieren. Über diesen Einweisungstermin ist ein Protokoll anzufertigen und dem Dezernat V 53.1 unverzüglich vorzulegen.
- 4.22 Die betriebsbedingt erforderliche streckenbegleitende Rückschnittzone ist auf den maximal erforderlichen Abstand von 6 m zur äußeren Gleisachse und 10 m im rückwärtigen Bereich der Oberleitungsmasten zu beschränken (vgl. LBP-Maßnahme 29V). Die Gehölze sind lediglich auf den Stock zu setzen, sodass sich Gebüsche heimischer Arten bzw. naturnahe Waldränder mit beschränkter Wuchshöhe durch regelmäßigen Rückschnitt entwickeln. Der Rückschnittturnus beträgt 5 Jahre, wobei jährlich nur je 20 % des Bestandes zurückzuschneiden sind.
- 4.23 Der Einsatz von Herbiziden für die betriebsbedingt erforderliche Bewuchsregulierung/ Vegetationskontrolle im Gleisbett ist auf dem durch Direkteinleitungen in den Erlenbach entwässernden Abschnitt (vgl. LBP-Maßnahme 25V) sowie auf den durch Direkteinleitungen in den Schleichenbach entwässernden Abschnitten nicht mehr zulässig.
- 4.24 Mindestens 3 Monate vor Inbetriebnahme der Einleitstellen in den Erlenbach und in den Schleichenbach ist dem Dezernat V 53.1 ein Konzept zur Abstimmung

mung vorzulegen, in dem geregelt ist, wie die Aussetzung des Herbizideinsatzes im Bereich der Direkteinleitungen in die o.g. Oberflächengewässer organisatorisch gewährleistet wird und wie der konsequente Verzicht auf Herbizide in den betroffenen Abschnitten gegenüber dem Dezernat V 53.1 langfristig nachgewiesen wird.

#### Ausgleich und Ersatz, Ausführungsplanung

- 4.25 Das im Zuge der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz (Kapitel 5 und Anhang 4 des LBP) inkl. Zusatzbewertungen Bodenfunktion und Landschaftsbild ermittelte Biotopwertdefizit in Höhe von insgesamt 2.483.043 Biotopwertpunkten wird
- a. durch Anrechnung der forstrechtlichen Walderhaltungsabgabe in Höhe von 5.400,00 € (entspricht 7.826 Biotopwertpunkten) sowie durch die LBP-Maßnahmen
  - b. 14A – Ökokontomaßnahme der Stadt Bad Homburg v.d.H. – Nutzungsverzicht im Wald, auf dem Flurstück 1/2 tlw., Flur 1, Gemarkung Bad Homburg, Stadt Bad Homburg (Lage und Abgrenzung siehe Karte 2 Blatt 24 des LBP) in einer Größenordnung von 165.000 m<sup>2</sup> (entspricht 990.000 Biotopwertpunkten),
  - c. 36A – Ökokontomaßnahme der Stadt Usingen – Nutzungsverzicht im Wald, auf dem Flurstück 26 tlw., Flur 6, Gemarkung Eschbach, Stadt Usingen (Lage und Abgrenzung siehe Karte 2 Blatt 26 des LBP) in einer Größenordnung von 125.756 m<sup>2</sup> (entspricht 943.170 Biotopwertpunkten),
  - d. 37A – Ökokontomaßnahme der Stadt Usingen – Herstellung eines stufigen Waldaußenrandes auf dem Flurstück 45 tlw., Flur 8, Gemarkung Michelbach, Stadt Usingen (Lage und Abgrenzung siehe Karte 2 Blatt 27 des LBP) in einer Größenordnung von 4.200 m<sup>2</sup> (entspricht 147.000 Biotopwertpunkten),
  - e. 15A – Entwicklung einer Pfeifengraswiese mit Ansiedlung der von der Baumaßnahme betroffenen, stark gefährdeten Pflanzenart Färbescharte (*Serrulata tinctoria*) auf den Flurstücken 71 und 72, Flur 5, Gemarkung Friedrichsthal, Gemeinde Wehrheim sowie auf dem Flurstück 47, Flur 98, Gemarkung Wehrheim, Gemeinde Wehrheim (Lage und Abgrenzung siehe Karte 2 Blatt 23 des LBP) in einer Größenordnung 8.246 m<sup>2</sup> (entspricht 107.198 Biotopwertpunkten),

- f. 35A – Entwicklung von alten Eichenwäldern, Waldrandgebüschern, Felsbiotopen und extensiv gepflegten Grünlandflächen am Eichenbiegel auf den Flurstücken 185 tlw., 188 tlw., 192, 193 tlw., 194 und 195, Flur 4, Gemarkung Westerfeld, Stadt Neu-Anspach (Lage und Abgrenzung siehe Karte 2 Blatt 25 des LBP) in einer Größenordnung von 25.447 m<sup>2</sup> (entspricht 162.027 Biotopwertpunkten),
- g. 28A – Entwicklung einer extensiv genutzten Feuchtwiese auf dem Flurstück 131 tlw., Flur 90, Gemarkung Wehrheim, Gemeinde Wehrheim (Lage und Abgrenzung siehe Karte 2 Blatt 10 des LBP) in einer Größenordnung von 1.349 m<sup>2</sup> (entspricht 29.104 Biotopwertpunkten),
- h. 4ACEF – Pflanzung und Entwicklung beerenstrauchreicher heimischer Gebüsch, Hecken und Säume auf den Flurstücken 112 und 113, Flur 8, Gemarkung Anspach, Stadt Neu-Anspach (Lage und Abgrenzung siehe Karte 2 Blatt 14 des LBP) in einer Größenordnung von 6.685 m<sup>2</sup> (entspricht 52.250 Biotopwertpunkten) und
- i. 5ACEF – Herstellung und Entwicklung von Zauneidechsenhabitaten auf den Flurstücken 72 tlw., 73 tlw., 74 tlw., 78 tlw., 80 tlw., 82 tlw., 83 tlw. und 87 tlw., Flur 101, Gemarkung Wehrheim, Gemeinde Wehrheim (Lage und Abgrenzung siehe Karte 2 Blatt 11 und 12 des LBP) in einer Größenordnung von 4.931 m<sup>2</sup> (entspricht 49.310 Biotopwertpunkten)

vollständig kompensiert.

- 4.26 Für die unter Nebenbestimmung A.V.4.25.b, A.V.4.25.c und A.V.4.25.d genannten Ökokontomaßnahmen sind spätestens vier Wochen nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses entsprechende Abbuchungsbelege von der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.
- 4.27 Die Ausführungsplanung für die Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen ist rechtzeitig vor Maßnahmenumsetzung mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen. Hierin ist insb. die Verwendung von gebietseigenem Saat- und Pflanzgut zu berücksichtigen. Bei den geplanten Gehölzpflanzungen sind mindestens 30 % frühblühende Gehölze wie z. B. Salweide (*Salix caprea*) und andere heimische Weidenarten sowie Hasel (*Corylus avellana*) zu pflanzen. Die Pflanzungen sind durch Heister von Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Traubenkirsche (*Prunus padus*), Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*) und Winterlinde (*Tilia cordata*) zu ergänzen. Die Ausführungsplanung für Maßnahme 28A ist so zu konzipieren, dass auf der Fläche auch der Verlust einer mageren

Flachland-Mähwiese (475 m<sup>2</sup>) ausgeglichen wird.

- 4.28 Die Ausgleichs-, Ersatz und Gestaltungsmaßnahmen der Maßnahmenpläne und -blätter des LBP (hierbei handelt es sich neben den unter Nebenbestimmung 25.b bis 25.g genannten Maßnahmen um die Maßnahmen 17G, 18G, 19G, 20G, 21G, 22G, 23G, 27A, 32A, 34G, 39G und 40A) sind spätestens drei Jahre nach Beginn der Baumaßnahme (siehe Anzeigepflicht gemäß Nebenbestimmung 9) fertigzustellen und durch die ökologische Baubegleitung zu überwachen, soweit in anderen Nebenbestimmungen kein anderer Zeitpunkt festgelegt ist. Ihr Abschluss ist dem Dezernat V 53.1 anzuzeigen. Werden die Maßnahmen nicht innerhalb der gesetzten Frist fertiggestellt, wird für den versäumten Umfang und Zeitraum zusätzlich eine Ersatzzahlung erhoben.
- 4.29 Die frist- und sachgerechte Durchführung der Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen ist in einem Bericht zu dokumentieren und dem Dezernat V 53.1 spätestens drei Jahre nach Beginn der Baumaßnahme vorzulegen.
- 4.30 Die Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen sind dauerhaft zu erhalten. Sie sind entsprechend der Angaben in den Maßnahmenblättern im LBP zu pflegen. Für Maßnahme 35A ist der Pflege- und Entwicklungsplan „Eichenbiegel“ (Anhang 7 des LBP) maßgeblich und umzusetzen. Die Entwicklung der Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen ist im Rahmen eines Monitorings zu dokumentieren. Hierzu sind nach der im Bericht gemäß Nebenbestimmung A.V.4.29 zu dokumentierenden Maßnahmenumsetzung – sofern sich aus den Maßnahmenblättern keine dichteren Kontrollintervalle und/oder häufigere Nachkontrollen ergeben – noch mindestens drei weitere Kontrollen im ersten, dritten und fünften Jahr nach Maßnahmenumsetzung durchzuführen und in Berichten zu dokumentieren. Die Berichte sind dem Dezernat V 53.1 jeweils zum Jahresende unaufgefordert vorzulegen. Das Monitoring samt Berichtspflicht kann verlängert werden, wenn Nachbesserungsbedarf bei den Maßnahmen besteht.
- 4.31 Die im Zuge der Baumaßnahmen tatsächlich gerodeten bzw. beanspruchten Flächen sowie die tatsächlich umgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind zu dokumentieren und es ist eine naturschutzrechtliche Abschlussbilanzierung zu erstellen. Soweit sich hieraus ein Kompensationsdefizit ergibt, sind weitere Kompensationsmaßnahmen mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen und durchzuführen oder Ökokontomaßnahmen vorzulegen. Die Erhebung einer Ersatzzahlung bleibt vorbehalten.

## 5. Waldrecht

### Waldrechtlicher Ausgleich

- 5.1 Für die dauerhafte Umwandlung von 1.800 m<sup>2</sup> Wald wird hiermit gemäß § 12 Abs. 5 Satz 1 HWaldG eine Walderhaltungsabgabe festgesetzt:

Die Walderhaltungsabgabe beläuft sich auf 5.400,00 €.

Der Betrag von 5.400,00 € ist vor Beginn der Waldrodung auf das Konto des Hessischen Competence Centers IBAN: DE74 5005 0000 0001 0063 03 BIC: HELADEFXXX bei der Landesbank Hessen-Thüringen zu überweisen.

Bei der Zahlung bitte ich unbedingt um folgende Angaben:

8950029222174402 Stichwort: „Walderhaltungsabgabe“

- 5.2 Die Wiederaufforstungen werden auf das Aufforstungsdefizit angerechnet, wenn diese durch die obere Forstbehörde als forstfachlich gesichert festgestellt sind.

### Forstfachliche Minderungsmaßnahmen

Unbeabsichtigte Inanspruchnahme von benachbarten Waldflächen

- 5.3 Die Grenzen der Waldumwandlungen gemäß der Karte Unterlage 16 Anhang 5 Karte 1 vom 14. Februar 2022 sind vor Rodungsbeginn kenntlich zu machen (z.B. durch neonfarbene Pflöcke), sodass die Grenzen für den Zeitraum der Arbeiten eindeutig erkennbar und gesichert sind. Die Kennzeichnung der Außengrenzen ist der Genehmigungsbehörde, Dezernat V 52, und Hessen Forst, Forstamt Weilrod – Untere Forstbehörde - spätestens vier Wochen vor Beginn der Waldumwandlung schriftlich anzuzeigen.

Waldrandwirkungen

- 5.4 Ist durch Veränderungen der abiotischen und der biotischen Einflüsse aufgrund der Waldrodung die Existenz des benachbarten Hauptbestandes gefährdet, so ist durch Vor-Anbau in einer Bestandestiefe von bis zu 100 m je nach Wind- und Sonnen-Exposition die Bestockung bzw. Überschirmung der Fläche sicherzustellen.

## Waldböden

- 5.5 Die Wiederaufforstungsflächen sind hinsichtlich des vorsorgenden Bodenschutzes im Zeitraum ab der Vorbereitung der baubedingten Zwischennutzung bis zur Wiederherstellung und Sicherung der durchwurzelbaren Bodenschicht durch eine qualifizierte bodenkundliche Baubegleitung zu betreuen. Vor Baubeginn ist dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V - Landwirtschaft, Weinbau, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz, Dezernat V 52 - Forsten die für die bodenkundliche Baubegleitung beauftragte Person zu benennen.
- 5.6 Die Ergebnisse dieser bodenkundlichen Bauüberwachung sind in Text und Bild zu dokumentieren.
- 5.7 Die Rekultivierungsflächen sind vor der Wiederaufforstung durch die bodenkundliche Baubegleitung abzunehmen. Das Ergebnis ist dem Dezernat V 52 - Forsten vor Beginn der Wiederaufforstung zur Kenntnis zu geben.

## Wiederaufforstung

- 5.8 Die vorübergehend umgewandelten Waldflächen sind innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren nach Aufnahme des Schienenverkehrs wiederaufzuforsten (Wald gemäß § 2 Abs. 1, Satz 1 BWaldG) bzw. wiederherzustellen (Wald gemäß § 2 Abs. 1, Satz 2 BWaldG). Vor Durchführung der Aufforstung müssen die natürlichen Bodenverhältnisse für die Waldnutzung wiederhergestellt, durch die bodenkundliche Baubegleitung abgenommen und das Ergebnis der Dezernat V 52 - Forsten zur Kenntnis gegeben worden sein.
- 5.9 Die Aufforstungen haben hinsichtlich Baumartenwahl, Forstschutzmaßnahmen und der fachtechnischen Ausführung in Abstimmung mit der oberen Forstbehörde zu erfolgen. Bis zur Feststellung der forstfachlich gesicherten Kultur durch die obere Forstbehörde ist rechtzeitig vor jeder Pflanzperiode der Anwuchserfolg zu prüfen und ggf. nachzubessern. Forstfachlich gebotene Forstschutzmaßnahmen sind durchzuführen und ggf. nachzubessern.
- 5.10 Für die Aufforstungen sind standortgerechte Waldbaumarten geeigneter Herkünfte zu verwenden. Das eingesetzte Vermehrungsgut hat den Anforderungen des Forstvermehrungsgutgesetzes (FoVG v. 22. Mai 2002 (BGBl. I S. 1658)) und der dazu erlassenen Durchführungsverordnungen zu entsprechen.

## 6. Immissionsschutz

### 6.1 Luftschall (betriebsbedingt)

### 6.2 Aktiver Schallschutz

Zur Reduzierung der Grenzwertüberschreitungen und zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche werden als Maßnahmen des aktiven Schallschutzes antragsgemäß festgestellt:

<b>Lärmschutzwände Richtung Usingen</b>		
<i>Ortslage</i>	<i>Kilometrierung</i>	<i>Höhe [m ü. SOK]</i>
<b>Wehrheim südlich der Bahn</b>	8,9+59 – 8,9+79	1,0
<b>Wehrheim südlich der Bahn</b>	8,9+79 – 9,0+93	1,5
<b>Wehrheim nördlich der Bahn</b>	8,7+39 – 9,0+93	1,5
<b>Wehrheim nördlich der Bahn</b>	9,0+93 – 9,1+13	BÜ
<b>Wehrheim nördlich der Bahn</b>	9,1+13 – 9,1+39	1,5
<b>Saalburgsiedlung</b>	7,1+83 – 7,2+47	3,0
<b>Saalburgsiedlung</b>	7,2+47 – 7,3+73	3,5
<b>Saalburgsiedlung</b>	7,4+73 – 7,5+95	3,0
<b>Saalburgsiedlung</b>	7,5+95 – 7,6+79	2,5

<b>Schienenstegdämpfer</b>	
<i>Ortslage</i>	<i>Kilometrierung</i>

<b>Saalburgsiedlung</b>	7,0+46 – 7,8+05
<b>Wehrheim südlich der Bahn</b>	8,7+07 – 9,0+93

Möglichkeiten einer ortsbildgerechten Gestaltung der Schallschutzwände sind im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Ortsvorsteher der Gemeinde Wehrheim und der Gemeinde Wehrheim abzustimmen.

### 6.3 Passiver Schallschutz

6.3.1 Soweit die Beurteilungspegel – auch unter Berücksichtigung der in verschiedenen Bereichen vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen – die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, wird passiver Lärmschutz in Form von Aufwendungsersatz für die durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen, die nach der 24. BImSchV für schutzwürdige Räume erforderlich und noch nicht vorhanden sind, angeordnet.

6.3.2 Erforderliche Maßnahmen an denkmalgeschützten Gebäuden müssen den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung tragen und bedürfen der Abstimmung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde.

6.3.3 Anspruchsberechtigte passiver Schallschutz / Entschädigung  
Die dem Grunde nach anspruchsberechtigten Nutzungen für passiven Schallschutz ergeben sich aus Verkehrslärmgutachten, der im Übrigen nur nachrichtlichen Unterlage 22.1-A, Anhang 1a.

6.3.4 Hinweispflicht des Vorhabenträgers  
Die Eigentümer und die den Eigentümern gleichgestellten Wohnungseigentümer und Erbbauberechtigten der jeweiligen, dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäude (Erstattungsberechtigten) sind vom Vorhabenträger auf die Möglichkeit der Erstattung/Entschädigung hinzuweisen, sobald mit der Bauausführungsplanung begonnen wird.

### 6.4 Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder

6.4.1 Zur Minimierung der von der Oberleitungsanlage zwischen Friedrichsdorf und Usingen ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder sind auf folgenden Abschnitten Rückleiterseile einzusetzen:

- Streckenkilometer von ca. 0,0 bis 1,37

- Streckenkilometer von ca. 1,89 bis 3,94
- Streckenkilometer von ca. 6,0 bis 9,77
- Streckenkilometer von ca. 10,63 bis 18,3.

6.4.2 Für die dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV unterfallenden, neu zu errichtenden Anlagen (z.B. die Oberleitungsanlage zwischen Friedrichsdorf und Usingen) ist zu gewährleisten, dass die technischen Möglichkeiten zur Vermeidung erheblich belästigender oder potenziell zu Schäden führender Wirkungen wie Funkenentladungen auch zwischen Personen und leitfähigen Objekten ausgeschöpft werden.

6.4.3 Die ordnungsgemäße Ausführung der der 26. BImSchV unterliegenden Anlagen einschl. der dem Vorhabenträger auferlegten Minimierungsmaßnahmen ist im ersten Monat nach der Inbetriebnahme sachverständig nachzuweisen.

## 6.5 **Bauzeitlicher Immissionsschutz**

6.5.1 Als Maßnahmen zur Vermeidung bzw. zur Minderung von erheblich belästigendem Baulärm sind im Rahmen der Planung bevorzugt geräuscharme Bauverfahren vorzusehen. Grundsätzlich ist jede Baustelle so zu planen, dass die zum Einsatz kommenden Verfahren und Maschinen dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen. Der Bauherr hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen zu verpflichten, dass ausschließlich Baugeräte eingesetzt werden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.

6.5.2 Zur Minimierung der von der Baustelle ausgehenden Geräuschemissionen im Umfeld ist zunächst durch eine immissionsgerechte Planung sicherzustellen, dass die während der Bauarbeiten bestehenden stationären, d.h. zeitlich und räumlich unveränderten Schallquellen, in günstiger Weise gewählt werden. Dies betrifft insbesondere die Baustelleneinrichtungsflächen, auf denen Maschinen und Baumaterial zwischengelagert werden.

6.5.3 Soweit in den Baustellenbereichen stationäre Schallquellen, wie zum Beispiel Kompressoren, betrieben werden und diese einen wesentlichen Beitrag zu Immissionskonflikten leisten, sind diese abzuschirmen.

6.5.4 Baubegleitende Messungen (Baulärm-Monitoring) zur Dokumentation der tatsächlich aufgetretenen Immissionen an ausgewählten, repräsentativen Immissionsorten sind einzurichten.

#### 6.5.5 Beschränkung der Betriebszeiten

Die durchführenden Arbeitnehmer sind verstärkt darauf hinzuweisen, dass die Betriebszeiten der einzelnen lärmintensiven Maschinen auf ein Minimum zu beschränken sind und Maschinen, die nicht effektiv im Einsatz sind, auszuschalten und nicht im Leerlauf zu belassen sind.

#### 6.5.6 Information von Betroffenen

In Anbetracht des Sachverhaltes, dass im vorliegenden Fall eine Konfliktvermeidung mit nach dem gegenwärtigen Stand der Technik verfügbaren Maßnahmen nicht möglich ist, sind weitere organisatorische Maßnahmen zur Minimierung der Einwirkungen erforderlich.

Der vom Baulärm betroffene Personenkreis ist über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen so rechtzeitig zu informieren, dass sich die Betroffenen mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einstellen können.

Des Weiteren muss ein handlungsbefugter Ansprechpartner eingesetzt werden. Diese Person, welche möglichst vor Ort sein sollte, hat als Ansprechpartner für die Anwohner zu fungieren, um im Falle von Beschwerden reagieren zu können. Dies kann in Form von Anordnungen von Messungen oder Arbeitspausen bzw. Pausen bei den lärmintensivsten Baumaßnahmen erfolgen.

Eine genaue Vorgehensweise ist vor Baubeginn mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV/ Wi, Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/WI 43.1 – Strahlenschutz, Immissionsschutz - abzustimmen.

#### 6.5.7 Aktive Schutzmaßnahmen

Die Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen ist zu prüfen. Als aktive Schallschutzmaßnahmen werden lärmmindernde Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg zwischen Schallquelle und Immissionsort bezeichnet.

Hierbei können z.B. die folgenden Maßnahmen in Frage kommen:

- Schallschürzen
- Kapselung von Baumaschinen
- Schallschirme
- Schallschutzzelte
- Einhausungen

### 6.5.8 **Signalwarnungen**

Bei vielen Bahnbaustellen, bei dem das Nachbargleis des Arbeitsgleises befahren wird, erfolgen Signalwarnungen durch sehr laute akustische Signale. Durch geeignete Sicherheitskonzepte sind diese sehr lauten akustische Signale insbesondere in der Nachtzeit, so weit wie möglich, zu begrenzen.

### 6.5.9 **Baulärm zur Nachtzeit**

Im Wirkungsbereich schutzbedürftiger Bebauung sind Baumaßnahmen in der Nachtzeit (20:00 Uhr – 07:00 Uhr) sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen grundsätzlich nur ausnahmsweise zulässig, wenn

- sie aus wichtigen technischen Gründen nicht tagsüber bzw. werktags vorgenommen werden können,
- sie aus wichtigen technischen Gründen in die Nacht hinein bzw. an Sonn- oder gesetzlichen Feiertagen fortgeführt werden müssen oder
- ein besonderes öffentliches Interesse daran besteht, dass sie nicht tagsüber bzw. werktags durchgeführt werden.

Diese Arbeiten einschl. einer nachvollziehbaren Begründung sind zu dokumentieren, die Dokumentation ist der zuständigen Immissionsschutzbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Für die zur Verfügungstellung von Ersatzwohnraum wird der Schwellenwert von nachts 60 dB(A) festgesetzt. Sollte dieser Wert nicht eingehalten werden können, ist den Betroffenen Ersatzwohnraum anzubieten.

Die nach anderen gesetzlichen Regelungen wie dem Feiertagsgesetz oder dem Arbeitszeitgesetz erforderlichen Zulassungen, Befreiungen u. ä. unterliegen nicht der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses und sind im Bedarfsfall von den beauftragten Unternehmen bei den zuständigen Behörden einzuholen.

- 6.5.10 Der Vorhabenträger hat hinsichtlich der bauzeitlichen Luftschallimmissionen die Beachtung der 32. BImSchV und der AVV Baulärm sicherzustellen.

## 6.6 **Erschütterungen (baubedingt)**

- 6.6.1 Im Wirkungsbereich schutzbedürftiger Bebauung sind erschütterungsintensive Baumaßnahmen (z.B. Ramm- oder Bohrarbeiten) im Nachtzeitraum unzulässig.

- 6.6.2 Der Vorhabenträger ist verpflichtet, ein Konzept zu erstellen, das die Einhaltung der DIN 4150-2 hinsichtlich bauzeitlicher Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden sicherstellt. Das schließt insbesondere die Umsetzung der in Kap. 6.5.4.3 der DIN 4150-2 beschriebenen Maßnahmen a) bis e) und erforderlichenfalls auch der Maßnahme f) zur Minderung erheblicher Belästigungen ein, sofern die zur Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen maßgebliche Stufe I nicht eingehalten wird. Treten Erschütterungswirkungen oberhalb der Anhaltswerte der Stufe II auf, ist ferner zu prüfen und zu bewerten, ob weniger erschütterungsintensive Verfahren zum Einsatz kommen können. Sind die Erschütterungseinwirkungen für die Betroffenen unzumutbar (Überschreiten der Stufe III), sind besondere Maßnahmen (z.B. Beschränkung der Einsatzzeiten, Ersatzwohnraum, Entschädigung etc.) zu vereinbaren. Für die Beurteilung der in diesem Vorhaben hervorgerufenen Erschütterungswirkungen durch Baumaßnahmen sind die in den Tabellen 6 und 7 der Unterlage 24.2. (Erschütterungsgutachten Baubetrieb) genannten Abstandswerte zugrunde zu legen.

## 6.7 Lichtimmissionen

- 6.7.1 Der Vorhabenträger hat alle erforderlichen und mit verhältnismäßigem Aufwand zu realisierenden Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung von Lichtimmissionen durchzuführen.
- 6.7.2 Die Zumutbarkeit bauzeitlicher Lichtimmissionen ist anhand der Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (Lichtimmissionen) zu beurteilen. Die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG bemisst sich anhand der darin festgelegten Immissionsrichtwerte der mittleren Beleuchtungsstärke (Tabelle 1) und der maximal zulässigen Blendung (Tabelle 2).

## 6.8 Staub

Zur Vermeidung von erheblichen Belästigungen durch Staub sind die Baustellen bei staubintensiven Arbeiten einzuhausen oder mittels Wasserbedüsung ist die Entstehung von Staub zu unterbinden.

## 7. Bodenschutz und Abfall

- 7.1 Der Bauherr wird Erzeuger der durch den Bau/Abbruch entstehenden Abfälle im Sinne von § 3 Abs. 8 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG).

Erfolgt die Nachweisführung nach der Nachweisverordnung (NachwV) erzeu-  
gerseitig nicht durch den Bauherrn, ist dies der zuständigen Abfallbehörde un-  
ter Benennung der/des ausführenden Unternehmen/s vor Entstehung der Ab-  
fälle schriftlich mitzuteilen. Sofern dabei mehrere Unternehmen (z.B. für ver-  
schiedene Tätigkeiten) tätig werden, sind diese einzeln unter Angabe der je-  
weiligen Tätigkeit und der dabei entstehenden Abfälle zu benennen.

- 7.2 Die Erkenntnisse und Festlegungen des Bodenverwertungs- und Entsor-  
gungskonzepts (Feinkonzept) der DB Immobilien Region Mitte vom 28. Juli  
2023 sind beim Bau/Abbruch zu berücksichtigen und einzuhalten.
- 7.3 Die Aushub- und Abbrucharbeiten sind von einem sach- und fachkundigen  
Gutachter zu begleiten. Dazu sind insbesondere die aus den o.g. Gutachten  
der DB Immobilien Region Mitte formulierten Fragestellungen etwaiger weite-  
rer Schadstoffquellen im Rahmen des Rückbaus/Aushubs zu berücksichtigen.
- 7.4 Spätestens vor der anstehenden externen Entsorgung der mineralischen Ab-  
fallfraktionen Bodenaushub, Gleisschotter, Beton und Bauschutt ist vom Bau-  
herrn ein detailliertes Beprobungs- und Untersuchungskonzept zur Untersu-  
chung der aus den vorgenannten Gutachten der DB Immobilien Region Mitte  
aufgeführten mineralischen Abfallfraktionen zu erstellen und der zuständigen  
Abfallbehörde zur Zustimmung vorzulegen. Bei der Erstellung des Bepro-  
bungs- und Untersuchungskonzepts sind die Regelungen unter Nr. 3.2 des  
Baumerkblatts (Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsi-  
dien in Hessen, Stand: 1. September 2018, Download unter [www.rp-darm-  
stadt.hessen.de](http://www.rp-darmstadt.hessen.de) - Umwelt - Abfall - Bau- und Gewerbeabfall) der Regierungs-  
präsidien in Hessen in der jeweils aktuellen Fassung anzuwenden. Unterliegen  
die Art des Abfalls und des Entsorgungsweges auch den Regelungen der Er-  
satzbaustoffverordnung, so gelten diese vorrangig vor den o.g. Regelungen  
des Baumerkblattes.

#### Hinweise

- 7.5 In den Kapiteln 5.4 "Deklaration" und 5.1 "Hinweis Mantelverordnung" des Bo-  
denverwertungs- und Entsorgungskonzeptes (BoVeK) - Feinkonzept (Stand:  
28. Juli 2023) wird das Inkrafttreten der Mantelverordnung und der Ersatzbau-  
stoffverordnung zum 01. August 2023 thematisiert. Die sich daraus ergebenden  
Anforderungen sind ab dem 01. August 2023 auch bei bereits begonne-  
nen Baumaßnahmen umzusetzen. Weiterführende Informationen sind unter  
[https://rp-darmstadt.hessen.de/umwelt-und-energie/abfall/abfallnews/ersatz-  
baustoffe](https://rp-darmstadt.hessen.de/umwelt-und-energie/abfall/abfallnews/ersatz-baustoffe) zu entnehmen.

- 7.6 Sofern die anfallenden Abfälle nicht unmittelbar im Baustellenbereich zur Abholung bereitgestellt werden können, ist für die Lagerung gemäß Anhang 1 der 4. BImSchV eine Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz erforderlich, sofern die Lagerkapazität 100 t nicht gefährliche oder 30 t gefährliche Abfälle erreicht oder übersteigt.

## 8. Fischerei

- 8.1 Zur Wahrung der Belange Dritter ist vor Maßnahmendurchführung der Fischereirechtsinhaber (Verpächter) oder der Fischereiausübungsberechtigte (Pächter) zu informieren. Im Idealfall erfolgt eine frühzeitige Einbindung in die Planung. Kontakte zum Fischereirechtsinhaber und Auskünfte, ob das Gewässer verpachtet ist, können bei der zuständigen Unteren Fischereibehörde beim Kreisausschuss des Landkreises Hochtaunus abgefragt werden.
- 8.2 Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen der Fischfauna (Bachforelle, Groppe) in Bizzenbach und Erlenbach sind Bauarbeiten unmittelbar im Gewässer auf die Monate Juli, August und September zu beschränken. Außerdem ist eine Abfischung des Fischbestandes in Bereichen der Bauarbeiten höchstens 24h vor Beginn der Baumaßnahmen mittels Elektrofischerei durchzuführen. Hierbei ist zu beachten, dass eine Strecke von mindestens jeweils 50 m ober- sowie unterhalb der geplanten Baumaßnahmen abzufischen ist. Die Abfischung erfolgt in mehreren Durchgängen, bis keine Fische mehr gefangen werden. Hierbei ist besonderes Augenmerk darauf zu legen, alle vorhandenen Groppen jedes Altersstadiums zu entnehmen. Gefangene Fische sind an geeigneten Stellen außerhalb des Wirkungsbereichs der Maßnahme in das Fanggewässer zurückzusetzen.
- 8.3 Invasive gebietsfremde Arten sind in Abstimmung mit dem Fischereirechtsinhaber/Fischereiausübungsberechtigten, dem das Aneignungsrecht obliegt, zu entnehmen, sie dürfen nicht zurückgesetzt werden.
- 8.4 Durch die Erneuerung einer Eisenbahnüberführung wird ein Abschnitt des in den Erlenbach mündenden Bizzenbaches bauzeitlich verlegt bzw. verrohrt. Dadurch soll der baubedingte Sediment- und Schadstoffeintrag verringert werden. Die Verrohrung ist in das Substrat einzubinden.
- 8.5 Um baubedingte Beeinträchtigungen der Fischfauna während der bauzeitlichen Verrohrung und Umlegung des Bizzenbaches zu vermeiden, sind die gemäß LBP-Maßnahme 12VA vorgesehenen Schutzmaßnahmen umzusetzen und deren Einhaltung durch die ökologische Baubegleitung regelmäßig zu

kontrollieren.

- 8.6 Für die erforderliche betriebsbedingte Bewuchsregulierung im Gleisbett ist der weitere Einsatz von Herbiziden auf dem Abschnitt nicht mehr zulässig, welcher in den Erlenbach entwässert (vgl. LBP-Maßnahme 25V).

## 9. Kampfmittelräumung

- 9.1 Das Gelände befindet sich in Teilbereichen in einem Bombenabwurfgebiet. Die belasteten Bereiche (200-m-Radius) sind in dem der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung I – Zentralabteilung, Inneres, Dezernat I 18 – Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Kampfmittelräumdienst vom 26. Januar 2021, Az.: I 18 KM RD- 6b 06/ 05- W 1448-2020 beigefügten Lageplan durch eine blau-graue Schraffur (Munitionsverdachtsfläche) gekennzeichnet.

Außerdem befindet sich ein Teil der Trasse im Bereich von ehemaligen Flak-Stellungen (100-m-Radius). Dieser Bereich ist im Lageplan 2007-07 mit einer roten Schrägstrich-Schraffurlinie gekennzeichnet, der ebenfalls der Stellungnahme des Dezernates I 18 beigefügt ist.

Vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen muss grundsätzlich ausgegangen werden.

- 9.2 Eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) im Bereich der Flakstellung ist daher vor Beginn der geplanten Abbrucharbeiten, Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen.
- 9.3 In den Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 5 Metern durchgeführt wurden sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig.
- 9.4 Bei allen anderen Flächen ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) vor Beginn der geplanten Abbrucharbeiten, Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen bis in einer Tiefe von 5 Meter (ab GOK IIWK) erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen.

- 9.5 Sofern die Fläche nicht sondierfähig sein sollte (z.B. wg. Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien), sind aus Sicherheitsgründen weitere Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich.
- 9.6 Es ist dann notwendig, einen evtl. vorgesehenen Baugrubenverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) durch Sondierungsbohrungen in der Verbauachse abzusichern. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden.

#### Hinweise

- 9.7 Die Daten der überprüften Flächen mit den angegebenen Freigabetiefen wurden von den ausführenden gewerblichen Kampfmittelräumfirmen an den KMRD übermittelt und in das KMIS System ohne Vor-Ort-Kontrollen übertragen. Eine Gewähr für die tatsächliche Kampfmittelfreiheit kann daher nicht übernommen werden.
- 9.8 Zur eigenen Sicherheit wird empfohlen, sich bescheinigen zu lassen, dass die Kampfmittelräumarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt wurden. Der Bescheinigung ist ein Lageplan beizufügen, auf dem die untersuchten Flächen dokumentiert sind. Weiterhin ist das verwendete Detektionsverfahren anzugeben.
- 9.9 Bei Beauftragung des Dienstleisters ist auf die Verwendung des für die Dokumentation der Räumdaten beim Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen entwickelten Datenmoduls KMIS-R hinzuweisen. Die überprüften und geräumten Flächen sind örtlich mit den Gauß/Krüger-Koordinaten einzumessen. Nach Abschluss der Räumungsarbeiten sind dem Dezernat I 18 - KMRD der Lageplan und die KMIS-R Datei zu übersenden.
- 9.10 Das Datenmodul KMIS-R kann kostenlos von der nachstehenden Internetseite des Kampfmittelräumdienstes heruntergeladen werden:
- <http://www.rp-darmstadt.hessen.de> (Sicherheit und Ordnung, Gefahrenabwehr, Kampfmittelräumdienst)
- 9.11 Die Kosten für die Kampfmittelräumung (Aufsuchen, Bergen, Zwischenlagern) sind vom Antragsteller/Antragstellerin, Interessenten/Interessentin oder sonstigen Berechtigten (z.B. Eigentümer/Eigentümerin, Investor/Investorin) zu tragen. Die genannten Arbeiten sind daher von diesen selbst bei einer Fachfirma in Auftrag zu geben und zu bezahlen.

- 9.12 Für die Dokumentation der durchgeführten Kampfmittelräumung werden die örtlichen Gauß/Krüger-Koordinaten benötigt. Bei der Angebotseinholung oder der Beauftragung einer Fachfirma ist immer das v. g. Aktenzeichen anzugeben und eine Kopie v.g. Stellungnahme beizufügen.
- 9.13 Die Allgemeinen Bestimmungen für die Kampfmittelräumung im Lande Hessen sind zu beachten.
- 9.14 Da Kampfmittelräumarbeiten im Voraus schwer zu berechnen sind, ist die Abrechnung der Leistungen nach tatsächlichem Aufwand unumgänglich. Dies ist in jedem Falle Voraussetzung für eine positive Rechnungsprüfung zum Zwecke der Kostenerstattung durch den Bund gem. Nr. 3. der Allgemeinen Bestimmungen für die Kampfmittelräumung.
- 9.15 Eine Kopie des Auftrages ist dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung I – Zentralabteilung, Inneres, Dezernat I 18 – Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Kampfmittelräumdienst zu übersenden.
- 9.16 Den Abtransport - ggf. auch die Entschärfung - und die Vernichtung der gefundenen Kampfmittel wird das Land Hessen -Kampfmittelräumdienst- auf eigene Kosten übernehmen.

## 10. Bergaufsicht

Im Bereich der Ortslage Brandoberndorf ist auf Spuren ehemaligen Bergbaus zu achten; ggf. sind entsprechende bauliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen.

## 11. Denkmalschutz

Archäologischer Denkmalschutz

- 11.1 Der Vorhabenträger ist gem. § 21 HDSchG verpflichtet, bei der Entdeckung oder dem Fund von Bodendenkmälern unverzüglich die Denkmalfachbehörde (Landesamt für Denkmalschutz Hessen) oder die jeweils zuständige untere Denkmalschutzbehörde zu informieren. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise vor Gefahren für die Erhaltung des Fundes zu schützen. Die Denkmalfachbehörde ist berechtigt, den Fund zu bergen, auszuwerten und zur wissenschaftlichen Bearbeitung vorübergehend in Besitz zu nehmen. Die Kosten hat der Vorhabenträger zu tragen.

## Hinweis

- 11.2 Durch die Untere Denkmalschutzbehörde wurde mit Bescheid vom 2. März 2022 eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung für die in Usingen vorgesehene barrierefreie Fußgängerüberführung mit Zugang zu beiden Bahnsteigen und einer Verbindung ins süd-westlich gelegene Gewerbegebiet erteilt. Diese denkmalschutz-rechtliche Genehmigung geht aufgrund der Konzentrationswirkung in diesem Planfeststellungsbescheid auf. Die darin festgesetzten Nebenbestimmungen haben weiterhin Bestand.

## 12. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Ver- und Entsorgung

- 12.1 Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um Schäden und sonstige, über das baubedingt Notwendige hinausgehende, Beeinträchtigungen von Ver- und Entsorgungsleitungen zu vermeiden.
- 12.2 Bauarbeiten in Schutzstreifen sind den jeweiligen Leitungsbetreibern rechtzeitig (mindestens 14 Tage) vorher anzukündigen und ggf. ein Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren.
- 12.3 Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung, Änderung und Umlegung an dem Leitungsbestand sind anhand des koordinierten Leitungsplanes und der zum Zeitpunkt der Bauausführung aktuellen Bestandspläne im Zuge der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung ausreichender Bearbeitungszeiten mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen. Soweit die fachgerechte Ausführung der erforderlichen Maßnahmen es gebietet, bleibt die Durchführung der Arbeiten dem betroffenen Unternehmen vorbehalten.
- 12.4 Die jeweils maßgeblichen Merkblätter, Kabelschutzanweisungen, Normen und sonstigen technischen Anweisungen und Regelwerke sind zu beachten, soweit dies nach den vor Ort gegebenen Randbedingungen möglich ist. Insbesondere ist bei den Standorten der vorgesehenen Bäume auf einen ausreichenden Abstand zu den betroffenen Leitungen zu achten.
- 12.5 Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen anzufordern.
- 12.6 Eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung ist zu gewährleisten.

## VI. Zusagen des Vorhabenträgers

Vom Vorhabenträger sind im abgeschlossenen Anhörungsverfahren Zusagen gegeben worden. Diese Zusagen wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und werden, soweit sie nicht Eingang in die Planunterlagen gefunden haben oder Bestandteil der dem Vorhabenträger unter A.V auferlegten Nebenbestimmungen geworden sind, nachstehend bestätigt:

### 1. Behörden und Stellen

#### 1.1 Regierungspräsidium Gießen

- 1.1.1 Es wird eine ökologische Baubegleitung eingesetzt, die auch den Bereich Bodenkunde abdeckt.
- 1.1.2 Bei Erdarbeiten wird darauf geachtet, ob ggf. Auffälligkeiten festgestellt werden, die auf Kontaminationen des Bodens, der Bodenluft bzw. des Grundwassers hindeuten und einen Altlastenverdacht begründen. In diesem Fall werden die Erdarbeiten sofort eingestellt und das Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 41.4, zwecks Absprache der weiteren Vorgehensweise benachrichtigt.
- 1.1.3 Da die Erfassung der Grundstücke mit stillgelegten gewerblichen und militärischen Anlagen - soweit auf ihnen mit umweltrelevanten Stoffen umgegangen wurde (Altstandorte) - in Hessen zum Teil noch nicht flächendeckend erfolgt ist, sind die Daten in der Altflächendatei nicht vollständig. Es werden deshalb weitere Informationen (z.B. Auskünfte zu Betriebsstilllegungen aus dem Gewereregister) bei der Wasser- und Bodenbehörde des Lahn-Dill-Kreises und bei der Gemeinde Waldsolms eingeholt.

#### 1.2 Kreisausschuss des Hochtaunuskreises

- 1.2.1 Der Oberboden wird, wie in den Planunterlagen dargestellt, vor der Fremdnutzung abgeschoben und seitlich, separat gelagert.
- 1.2.2 Die Baustelleneinrichtungsflächen werden vor der Lagerung von Fremdstoffen mit einem Vlies unterlegt.
- 1.2.3 Nach Beendigung der Bauarbeiten an dem jeweiligen Streckenabschnitt werden die Flächen möglichst zeitnah wieder der landwirtschaftlichen Nutzung unter Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes zugeführt.

1.2.4 Sollte die Fremdnutzung Bodenverdichtungen verursacht haben, wird unter Einsatz von Tiefenlockerern der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.

1.2.5 Der Vorhabenträger strebt eine einvernehmliche Abstimmung hinsichtlich der Nutzungsbeschränkung mit dem Eigentümer/ Pächter der landwirtschaftlichen Flächen an.

### 1.3 **Denkmalschutz**

#### 1.3.1 Oberleitungsmasten

Die Oberleitungsmasten werden im Hinblick auf die Kulturdenkmäler so platziert, dass diese möglichst die Sichtbarkeit nicht beeinträchtigen. Die Positionierung der Oberleitungsmasten sowie alle geplanten Um-, Rück- und Neu- baumaßnahmen an Gebäuden und Anlagen der Strecke mitsamt ihrer Umgebung wird im Hinblick auf Kulturdenkmäler vor Baubeginn mit der unteren Denkmalschutzbehörde beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises abgestimmt.

#### 1.3.2 Ersatzneubau SÜ Achtzehnmorgenweg, Bahn-km 17,390

Der Vorhabenträger wird sich bei der optischen Gestaltung des Ersatzneubaus SÜ Achtzehnmorgenweg, Bahn-km 17,390, am Baustil des bestehenden Brückenbauwerks orientieren und dies mit der unteren Denkmalschutzbehörde beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises abstimmen.

### 1.4 **Gemeinde Grävenwiesbach**

Um auch künftig sowohl Anliegern, insbesondere der Müllabfuhr, wie auch der Feuerwehr und Rettungsdiensten die An- und Abfahrt zu ermöglichen, wird in Höhe des Bahnhofsgebäudes des Bahnhofs Hundstadt eine Wendemöglichkeit erhalten.

### 1.5 **Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises**

1.5.1 Da im Fachinformationssystem FIS AG keine schädlichen Bodenveränderungen für Grundstücke in der Gemeinde Waldsolms eingetragen sind, wird die Kommune dahingehend nochmals kontaktiert.

1.5.2 Bei Bodenaushubarbeiten wird auf Bodenveränderungen hinsichtlich Farbe und Geruch geachtet. Sofern diesbezüglich Auffälligkeiten vorhanden sind, wird eine Bodenuntersuchung vorgenommen. Vorhandene Bodenkontaminationen werden der Unteren Wasserbehörde beim Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises gemeldet und umgehend saniert.

## 1.6 Gemeinde Waldsolms

Die künftige zusätzliche Gleisfeldbeleuchtung am Bahnhof Brandoberndorf wird nur im tatsächlichen Bedarfsfall eingeschaltet.

## 1.7 Hessen Mobil

1.7.1 Zu den folgend aufgeführten vorhandenen Kreuzungspunkten der im Zuständigkeitsbereich von Hessen Mobil liegenden Straßen des überörtlichen Verkehrs mit dem Streckenabschnitt der Taunusbahn, erfolgt eine Überprüfung und ggf. erforderliche Anpassung oder Erneuerung bestehender Kreuzungsvereinbarungen entsprechend den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes:

**L 3041 NK 5717 050 - 5717 036 - Km 3,356**

EÜ Bahn-km 4,960 Köpperner Talwegbrücke (L3041)

**K 725 NK 5717 050-5617 033-Km 1,410**

BÜ in Wehrheim (K725) Bahnhofstraße

**B 456 NK 5717 050 - 5617 037 - Km 1,913**

EÜ Bahn-km 10,462 EÜ über Straße (B456), Wehrheim

**L 3270 NK 5717 008- 5617 075 - Km 1,257**

EÜ Bahn-km 13,032 EÜ über L3270 (Bahnhofstr.) und Usa, Neu-Anspach  
Sechsfeld-Bogenbrücke in Ziegelsteinmauerwerk

1.7.2 Bauliche Anlagen im Bereich überörtlicher Straßen:

Die Einrichtung baulicher Anlagen (Oberleitung mit zugehörigen Masten, Leit- und Sicherungstechnik o.ä.) innerhalb der Bauverbotszonen bzw. der Baubeschränkungszone von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen, werden entsprechend den Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) bzw. des Hessisches Straßengesetzes (HStrG) im Zuge der Detailplanung geprüft und mit der Straßenbaubehörde abgestimmt. Darüber hinaus gehende zusätzlich erforderliche rechtliche Vereinbarungen werden vor Ausführungsbeginn mit Hessen Mobil abgestimmt und verbindlich geregelt.

1.7.3 Gehölzpflanzungen bzw. Ansaaten im Böschungsbereich von Straßen, die sich im Zuständigkeitsbereich von Hessen Mobil befinden, werden nach der Baumaßnahme in den Ausgangszustand, in Abstimmung mit Hessen Mobil, wiederhergestellt.

In diesem Zusammenhang wird auf die Einhaltung der Nebenbestimmung

A.V.4.27 hingewiesen, die bei der Abstimmung mit Hessen Mobil zu berücksichtigen ist.

Grunderwerb und Inanspruchnahme von Grundstücken:

- 1.7.4 Für die Maßnahme erforderliche vertragliche Vereinbarungen, Gestattungsverträge o.ä. werden im Zuge der weiteren Detailplanung zwischen dem Straßenbaulastträger und der Taunusbahn abgestimmt und vereinbart.
- 1.7.5 Sollte im Rahmen der Ausführungsplanung eine Anpassung bei der Größe der Flächen zur vorübergehenden Inanspruchnahme erforderlich werden, erfolgt eine frühzeitige Abstimmung mit Hessen Mobil im Zuge der Ausführungsplanung.
- 1.7.6 Für die Inanspruchnahme von Grundstücken des Bundes, des Landes und des Kreises werden gemäß § 8 Abs. 10 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bzw. § 20 Hessisches Straßengesetz (HStrG) Nutzungsverträge, z.B. für Leitungen, Wegerecht, Aufwuchsbeschränkungen, mit dem Straßenbaulastträger abgeschlossen. Im Übrigen gelten die bereits bestehenden Vertragsverhältnisse mit den Straßenbaulastträgern.

## 1.8 **Bundesnetzagentur**

Die Zugangsberechtigten zur Strecke der Taunusbahn werden rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen einbezogen und über die geplanten Betriebseinschränkungen informiert.

## 1.9 **Landesamt für Denkmalpflege**

Alle baulichen Maßnahmen an und im Umfeld von Kulturdenkmälern werden nach § 18 Abs. 1 und 2 HDSchG im Detail vor Maßnahmenbeginn mit der unteren Denkmalschutzbehörde beim Kreis Ausschuss des Hochtaunuskreises abgestimmt. Hierzu zählen u. a. auch die Errichtung und Positionierung der Oberleitungsmasten im Rahmen der Ausführungsplanung sowie alle geplanten Um-, Rück- und Neubaumaßnahmen an Gebäuden und Anlagen der Strecke mitsamt ihrer Umgebung.

## 1.10 **Industrie- und Handelskammer Frankfurt**

Die ortsansässigen Unternehmen werden während der Durchführung der Baumaßnahmen und der dadurch verursachten zeitweisen Verkehrseinschränkungen rechtzeitig und umfassend informiert. Zudem wird sichergestellt, dass die Unternehmen jederzeit erreichbar sind und eine übersichtliche Beschilderung aufgestellt wird.

## 1.11 Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

### Bahnhof Hundstadt

- 1.11.1 Die Bahnsteigausstattung und die Fahrgastinformation werden mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund abgestimmt.
- 1.11.2 Der Weg zwischen den beiden Bahnsteigen wird mit einer Beleuchtung versehen.
- 1.11.3 Die Barrierefreiheit wird über eine seitliche Führung, z. B. ein Bord, sichergestellt.

### Bahnhof Usingen

- 1.11.4 Auf der Brückenkonstruktion aus Stahl werden geeignete Beläge gegen Glätteisbildung vorgesehen.
- 1.11.5 Wege und Stufen auf der Stahlkonstruktion werden zur leichten Begehbarkeit für Menschen mit Höhenangst geschlossen und undurchsichtig gestaltet.

## 1.12 Deutsche Bahn AG

- 1.12.1 Durch das Vorhaben wird die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört.
- 1.12.2 Der DB AG werden im Rahmen der Ausführungsplanung für die Oberleitungsanlage detaillierte Unterlagen vorgelegt.
- 1.12.3 Der Vorhabenträger kommt wegen vertraglicher Regelungen zu den betroffenen Grundstücken rechtzeitig auf die DB Immobilien zu.
- 1.12.4 Für die Neuerrichtung der Oberleitungsanlagen wird ein neuer bzw. geänderter Infrastrukturanschlussvertrag (IAV) abgeschlossen. Alle Arbeiten bezüglich der Elektrifizierung werden mit dem Anlageverantwortlichen Oberleitung DB InfraGO AG abgestimmt.
- 1.12.5 Während der Bauausführung übernimmt ein anerkannter Bauüberwacher Bahn (BüB) die Baustellenaufsicht für die DB InfraGO AG. Dieser koordiniert auch die Abstimmung eventueller Erdungsmaßnahmen an den Baumaschinen, der Einfriedung usw.

Der BüB muss die Voraussetzungen gemäß § 6 der VV Bau des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) erfüllen und eine Zulassung haben, die nicht älter als zwölf Monate ist. Er darf kein Angehöriger des bauausführenden Unternehmens oder dessen Auftragnehmers sein.

Der DB InfraGO AG wird der Name und die Erreichbarkeit des BüB mitgeteilt.

- 1.12.6 Für alle Baumaßnahmen auf dem Bahngelände und für Baumaßnahmen außerhalb des Bahngeländes, die Einflüsse auf Bahngelände bzw. Bahnanlagen haben können, wird die Baudurchführungsvereinbarung (BDV) mit der DB InfraGO AG rechtzeitig, ca. acht Wochen vor Beginn der Arbeiten, abgeschlossen.
- 1.12.7 Arbeiten im Bereich der Verkehrsstation Friedrichsdorf werden mit dem Bahnhofsmanagement der DB Station & Service AG abgestimmt.
- 1.12.8 Für die Baumaßnahme der DB InfraGO AG

**AZF Strecke 3611 Rödelheim - Friedberg (Hess.), bzw, TANV / IKI (Änderungsnummer: 16FF\_0003359)**

werden Informationen über den Planungsstand bei der Projektleitung eingeholt.

- 1.12.9 Für die Baumaßnahme der DB Station & Service AG km 23,8-24,3

**Strecke 3611 Vst Friedrichsdorf (Änderungsnummer: 16FF\_0004249)**

werden Informationen über den Planungsstand bei der Projektleitung eingeholt.

- 1.12.10 Die Trassen und Kabel der DB InfraGO AG an der Strecke 3611 km 23,9 – 24,7 werden durch die Arbeiten berücksichtigt. Vor Beginn der Arbeiten wird an einer Kabeleinweisung durch einen Mitarbeiter von DB Kommunikationstechnik teilgenommen. Der Termin zur Kabeleinweisung wird mindestens 10 Arbeitstage vorher unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. 2021000384 der DB Kommunikationstechnik GmbH mitgeteilt. Die erfolgte Einweisung wird protokolliert.
- 1.12.11 Die an der parallel verlaufenden Strecke 9374 km 0,0 – 0,9 (ehemalige Freileitungsstrecke) erdverlegten Bahnhofskabel werden beachtet.

1.12.12 Sofern die Baumaßnahme die TK-Kabel/ -Anlagen der DB InfraGO AG berührt, ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH erforderlich. Der DB Kommunikationstechnik GmbH wird mindestens zehn Arbeitstage vor Beginn der Baumaßnahme, unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. 2021000384 der Termin zur Kabeleinweisung mitgeteilt. Die erfolgte Einweisung wird protokolliert.

Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ werden beachtet und strikt eingehalten.

1.12.13 Stößt der Vorhabenträger während der Bauarbeiten widererwarten auf Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone GmbH im Bahnbereich der DB InfragGO AG wird unverzüglich die DB Kommunikationstechnik GmbH informiert. Im Falle von Ungenauigkeiten oder Zweifel an der Plangenauigkeit wird mit der Baumaßnahme nicht begonnen werden, bevor diese durch die DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind.

1.12.14 Die aus den Richtlinien vorgegebenen Schutzabstände werden zur 15 KV Oberleitung der DB InfraGO AG eingehalten. Die Standsicherheit der Oberleitungsmaste wird sichergestellt.

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen werden zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs die Sicherheitsabstände eingehalten.

1.12.15 Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung wird durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sichergestellt. Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so wird mit der DB InfraGO AG eine schriftliche Kranvereinbarung abgeschlossen, die mindestens 6 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB InfraGO AG beantragt wird.

1.12.16 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten. Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.

Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise werden keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt.

Das Baufeld wird in Gleisnähe so gesichert, dass keine Baufahrzeuge, Personen, Materialien oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen. Während der Arbeiten wird in jedem Fall sichergestellt, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition Siehe GUV VD 33 Anlage 2) der Gleise, einschließlich des Luftraumes nicht berührt wird.

Baumaterial, Bauschutt etc. werden auf Bahngelände nicht zwischen- oder abgelagert. Baumaterialien wird entlang der Bahngeländegrenze so gelagert, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Bei Bauarbeiten in Gleisnähe werden die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825 beachtet.

Wenn Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen unterschritten werden müssen, werden nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB InfraGO AG abgestimmt und vereinbart.

- 1.12.17 Ist ein Betreten der Bahnanlagen für die Bauausführung (bzw. eine Renovierung) im Bereich der Grenzbebauung notwendig, wird rechtzeitig bei der DB InfraGO AG ein schriftlicher Antrag gestellt. In keinem Falle dürfen die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB InfraGO AG betreten werden. Die hierfür entstehenden Kosten werden vom Vorhabenträger getragen.
- 1.12.18 Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und wird durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft ausgeschlossen. Dies gilt auch während der Bauzeit. Bei notwendiger Betretung für die Bauausführung wird bei der DB InfraGO AG rechtzeitig ein schriftlicher Antrag gestellt. In keinem Falle werden die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB InfraGO AG betreten. Die hierfür entstehenden Kosten werden vom Vorhabenträger getragen.
- 1.12.19 Die Einhaltung des § 64 EBO wird zugesichert. Danach ist es verboten, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu unreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

- 1.12.20 Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, werden den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Die Mindestpflanzabstände der DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ werden beachtet. Abstand und Art von Bepflanzungen werden so gewählt werden, dass diese z. B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände werden durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u. a.) ständig gewährleistet.
- 1.12.21 Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. wird sichergestellt, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
- 1.12.22 Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer werden nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie werden ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abgeleitet.
- 1.12.23 Für Schäden, die der Deutschen Bahn AG aus der Baumaßnahme entstehen, haftet der Vorhabenträger. Das gilt auch, wenn sich erst in Zukunft negative Einwirkungen auf die Bahnstrecke ergeben. Entsprechende Änderungsmaßnahmen werden dann auf Kosten des Vorhabenträgers bzw. dessen Rechtsnachfolger veranlasst.

### 1.13 **RTW GmbH**

Der RTW GmbH werden die für das RTW-Vorhaben relevanten Informationen bezüglich des Bahnhofs Friedrichsdorf zur Verfügung gestellt.

### 1.14 **Vodafone Hessen GmbH & Co. KG**

Für erforderliche Umverlegungen der vorhandenen Telekommunikationslinien (TK-Linien) wird ein mit dem Leitungsträger vorab abgestimmtes Bauzeitfenster zugesichert.

### 1.15 **Telefónica Germany GmbH & Co. OHG**

Sollten Baukräne notwendig werden, wird der Vorhabenträger eine Detailabstimmung mit der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG treffen.

## 1.16 **Syna GmbH**

Die Mindestabstände gemäß DIN VDE 0105 werden stets eingehalten. Bauarbeiten im Schutzstreifen der 110-kV-Hochspannungsfreileitung werden mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen bei der

Syna GmbH  
Asset Service Hochspannung  
Serviceteam HS-Leitungen  
Herrn Schimmel  
Zeche Gustav 8  
63791 Karlstein  
Telefon: 069 / 3107 955 1625

angezeigt und ein Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen vereinbart. Die Einweisung erfolgt auf Grund des Merkheftes für Baufachleute (Herausgeber VDEW/ISBN 3-8022-0527-8), dessen Regelungen streng einzuhalten sind.

## 1.17 **PLEdoc GmbH**

1.17.1 Der Vorhabenträger sichert die Aufnahme der Gashochdruckleitung (Open Grid) im Projektbereich bei km 0,945 in die Planunterlagen zu.

1.17.2 Der Vorhabenträger sichert zu, dass alle Mindestabstände zu der Gashochdruckleitung eingehalten werden, so dass diese nicht vom Vorhaben betroffen ist.

## 1.18 **NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH**

1.18.1 Im Zuge der Planung der Maststandorte der Oberleitungsanlage werden die Bestandsleitungen berücksichtigt und in die relevanten Planunterlagen eingetragen. Die Maststandorte werden in Abstimmung mit der Mainova konfliktfrei zu den Bestandsleitungen positioniert, so dass keine Umleitungen notwendig werden.

1.18.2 Zur Errichtung der SÜ Achtzehnmorgenweg, Bahn-km 17,3+81, werden die Verbauträger mittels eines erschütterungsarmen Bohrverfahrens eingebracht und ein lichter Abstand von Außenkante Wand zur Bohrung von  $\geq 1,50$  m eingehalten. Die Ex-Zonen werden eingehalten.

1.18.3 Der Vorhabenträger sichert die Zugänglichkeit zur Gas-Druckregelanlage für

Montagefahrzeuge und Stellfläche zu.

- 1.18.4 Die Übernahme der Planung zum EÜ Bizzenbach, Bahn-Km 8,89, erfolgt in den weiteren Planungsstufen.
- 1.18.5 Sowohl bei der Veräußerung als auch bei der Umwidmung von Grundstücksflächen wird eine dingliche Sicherung aller Mainova-Trassen berücksichtigt.

## 1.19 Telekom Deutschland GmbH

- 1.19.1 Sollte sich aufgrund elektromagnetischer Störungen die Notwendigkeit von Schutzvorkehrungen ergeben, werden diese vor Inbetriebnahme vom VHT realisiert.
- 1.19.2 Fahr- und Kurzschlussdiagramme werden vor Baubeginn übergeben.
- 1.19.3 Der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) ist jederzeit möglich.

## 2. Zusagen gegenüber Privaten und Verbänden, die nicht durch Nebenbestimmungen geregelt wurden

- 2.1 Im Rahmen der Aufwuchsbeschränkung und des technischen Regelwerkes soll vorhandener Bewuchs erhalten oder möglichst wiederhergestellt werden. Es wird nur das gerodet, abgeholzt oder auf ein gewisses Maß zurückgeschnitten, was zwingend notwendig ist. Zudem wird auf die Nebenbestimmung A.V.4.9 ff verwiesen.
- 2.2 Für alle Gebäude in einem Korridor von 20 m entlang der zu elektrifizierenden Streckenführung wird vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt.
- 2.3 Im Rahmen der Bauausführung wird die Standsicherheit des Bahndamms im zweigleisigen Bereich durch einen Sachverständigen überprüft. Zudem wird auf Nebenbestimmung A.V.2.5 verwiesen.
- 2.4 Im Bereich der Köpperner Straße bleiben mindestens 23 der durch den zweigleisigen Ausbau entfallenen Parkplätze - etwa durch Neuordnung - erhalten. Zudem wird auf Nebenbestimmung A.V.1.9 verwiesen.
- 2.5 Zwischen dem Vorhabenträger und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde

erfolgt eine Abstimmung wegen der Umleitung in der Limesstraße in Wehrheim. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung A.V.1.2 verwiesen.

- 2.6 Aufgrund der Forderung durch die Einwender hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt, dass die Spundwände im Bereich „In der Mark“ dahingehend überprüft werden, ob die Durchlässe dieser Spundwände bei Starkregenereignissen ausreichend sind. Hierzu wird auf C.V.80 verwiesen.
- 2.7 Die Gestaltung der Schallschutzwände im Bereich der Gemeinde Wehrheim werden mit dem Ortsvorsteher und der Gemeinde Wehrheim abgestimmt. Zudem wird auf 0.
- 2.8 Der Weg ab der L 3041 zwischen dem Kloster Thron und der Klosterthronermühle wird asphaltiert.
- 2.9 Bei Gesprächen zwischen dem Vorhabenträger und dem Nassauischen Zentralstudienfonds (NZF) soll der Einwender E 159 anwesend sein.
- 2.10 Die Einwender E 65 und E 65.1 werden hinsichtlich des Wegerechts gegenüber den im Grundbuch Eingetragenen gleichgestellt und in Gespräche einbezogen.
- 2.11 Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin zugesagt, dass die Umsteigezeit im Bahnhof Usingen deutlich unter 20 Minuten beträgt und dies nochmals präzisiert wird. Im Nachgang zum Erörterungstermin hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass die Umsteigezeit unter 10 Minuten beträgt. Weitere Ausführungen sind unter C.III.1.2 (Erforderlichkeit) zu entnehmen.
- 2.12 Es kommt eine bodenschutzrechtliche Baubegleitung zum Einsatz, die zusätzlich für landwirtschaftliche Bodenbelange (Liste des Regierungspräsidiums Kassel) qualifiziert ist.

## VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Anträge, die den Inhalt und den Umfang der Planfeststellungsunterlagen sowie die Art und Weise des Planfeststellungsverfahrens betreffen, werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht schon im Laufe des Verfahrens entschieden worden ist.

## **VIII. Entscheidung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO**

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird im öffentlichen Interesse angeordnet.

## **IX. Kostenentscheidung**

Der Vorhabenträger trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Die Kostenfestsetzung ergeht mit gesondertem Bescheid.

Die den Einwendern, Behörden und Stellen entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

## **B. Sachverhalt**

### **I. Träger des Vorhabens**

Träger des Vorhabens ist der Verkehrsverband Hochtaunus, vertreten durch die Geschäftsführung.

### **II. Antragsgegenstand / Beschreibung des Vorhabens**

Die Taunusbahn ist eine eingleisige nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke zwischen Friedrichsdorf (Ts.) und Brandoberndorf auf einer Gesamtlänge von ca. 37 km.

Auf dem Streckenabschnitt von Friedrichsdorf nach Usingen soll auf einer Länge von 18 km die Taunusbahn elektrifiziert werden. Dafür ist die Errichtung einer Oberleitung und der dafür notwendigen Oberleitungsmasten erforderlich.

Zwischen den Bahnhöfen Saalburg/ Lochmühle und Wehrheim soll die Strecke über eine Länge von ca. 2,0 km zweigleisig ausgebaut werden. In diesem Bereich ist zudem ein zweigleisiger Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) über den Bizzenbach und der Neubau von Schallschutzwänden vorgesehen.

Weiter ist die Absenkung der Strecke im Bereich der Straßenüberführungen (SÜ) der L3270 in Bahn-km 16,510 bzw. 17,332 und der Ersatz der SÜ Achtzehnmorgenweg in Bahn-km 17,390 durch einen im Hinblick auf die Durchfahrtshöhe geeigneten Neubau geplant.

In Usingen sieht die Planung die Umgestaltung des Bahnhofs durch Errichtung eines weiteren Mittelbahnsteiges sowie den Bau einer barrierefreien Fußgängerüberführung mit Zugang zu beiden Bahnsteigen und einer Verbindung ins südwestlich gelegene Gewerbegebiet vor.

Der Haltepunkt Hundstadt (Grävenwiesbach) soll zum Kreuzungsbahnhof durch Neubau eines Begegnungsgleises mit einem neuen Seitenbahnsteig ausgebaut werden.

Die herzustellenden Bahnsteige und Bahnsteigzugänge sollen in Anlehnung an das DB-Regelwerk 813 barrierefrei errichtet werden.

Zudem ist vorgesehen, die bereits vorhandene zweigleisige Abstellanlage in Brandoberndorf (Waldsolms) zu ertüchtigen und mit einer dreireihigen Gleisfeldbeleuchtung auszustatten.

Weiter ist die Anpassung der Bahnübergänge BÜ 14 (Bahn-km 3,377), BÜ 33 (Bahn-km 11,074), BÜ 34 (Bahn-km 12,232), BÜ 43 (Bahn-km 14,420) und BÜ 44 (Bahn-km 15,935), die zusätzliche technische Sicherung des Bahnübergangs BÜ 34 (Bahn-km 12,232) und der ersatzlose Rückbau des Bahnübergangs BÜ 22 (Bahn-km 7,480) geplant.

Für die Elektrifizierung der Taunusbahn einschließlich des zweigleisigen Ausbaus werden Grundstücke in den Kommunen Friedrichsdorf, Wehrheim, Neu-Anspach, Usingen, Grävenwiesbach im Hochtaunuskreis und Waldsolms im Lahn-Dill-Kreis beansprucht.

Zudem sind streckenferne Kompensationsmaßnahmen in den Gemarkungen Friedrichsthal der Gemeinde Wehrheim und Westerfeld der Stadt Neu-Anspach geplant. Zusätzlich sind Kompensationsmaßnahmen als Ökokontomaßnahmen in den Gemarkungen Bad Homburg v. d. H., Westerfeld der Stadt Neu-Anspach sowie Eschbach und Michelbach (beides Stadt Usingen) vorgesehen.

Diese gesamten Maßnahmen sind auch Antragsgegenstand einschließlich der erforderlichen technischen und elektrischen Ausrüstung sowie der notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter.

Der für die Elektrifizierung vorgesehene Streckenabschnitt von Friedrichsdorf nach Usingen liegt vollständig im Hochtaunuskreis. Er verläuft von Friedrichsdorf über die Bahnhöfe Köppern, Saalburg, Wehrheim und Neu-Anspach sowie den Haltepunkt Hausen nach Usingen. Der auf dem folgenden Streckenabschnitt befindliche Haltepunkt Hundstadt liegt ebenfalls im Hochtaunuskreis, der Bahnhof Brandoberndorf im Lahn-Dill-Kreis.

Neben dem Erwerb sind vorübergehende Inanspruchnahmen für die Dauer der Bauzeit sowie dingliche Sicherungen für Leitungen und zur Gewährleistung von Zugang und Unterhaltung der Betriebsanlagen vorgesehen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen verwiesen.

### **III. Antragsbegründung**

Ziel des beantragten Vorhabens ist es, zur Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr die Taunusbahnstrecke so auszubauen, dass die S-Bahn-Linie 5 im Halbstundentakt von Frankfurt am Main nach Usingen verkehren kann.

Mit der Verlängerung der S-Bahn-Linie soll eine zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte

zu aufkommensstarken Zielen geschaffen werden. Durch die damit einhergehende Verkürzung der Reisezeiten und die Minimierung der Umsteigeerfordernisse soll eine bedarfsgerechte Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs herbeigeführt werden. Zudem soll aufgrund der größeren Platzkapazität der S-Bahn-Fahrzeuge gegenüber den Regionaltriebzügen ein zusätzliches Platzangebot bereitgestellt werden.

## **IV. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Der Vorhabenträger hat eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt und der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben. Im Bericht vom 20. September 2019 (Anlage 1.2 der Antragsunterlagen) hat er sein Vorgehen beschrieben und das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG mitgeteilt.

## **V. Ablauf des Anhörungsverfahrens**

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

### **1. Antrag**

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 28. Februar 2020, eingegangen am gleichen Tage, die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 18 ff. AEG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG beantragt.

Die Prüfung der eingereichten Antragsunterlagen hat ergeben, dass sie unvollständig waren und der Ergänzung bedurften. Dies wurde dem Vorhabenträger mit Schreiben vom 7. April 2020 mitgeteilt.

Die endgültig überarbeiteten Antragsunterlagen hat der Vorhabenträger am 11. November 2020 vorgelegt.

Daraufhin hat das Regierungspräsidium Darmstadt das Anhörungsverfahren mit Verfügung vom gleichen Tage eingeleitet.

### **2. Auslegung der Planunterlagen**

Auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Darmstadt lagen die Planunterlagen gem. § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 2 und Abs. 3 VwVfG für die Dauer eines Monats, und zwar in der Zeit vom 16. November bis einschließlich 15. Dezember 2022, bei

- dem Magistrat der Stadt Friedrichsdorf, Rathaus, Hugentottenstraße 55, 61381 Friedrichsdorf

- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Wehrheim, Gemeindeverwaltung, Dorfborngasse 1, 61273 Wehrheim
- dem Magistrat der Stadt Neu-Anspach, Leistungsbereich Bauen, Wohnen, Umwelt, Bahnhofstraße 26, 61267 Neu-Anspach,
- dem Magistrat der Stadt Usingen, Bauamt, Pfarrgasse 1, 61250 Usingen,
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Grävenwiesbach, Bahnhofsweg 2a, 61279 Grävenwiesbach und
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Waldsolms, OT Brandoberndorf, Bauverwaltung, Lindenplatz 1, 35647 Waldsolms

während der üblichen Dienstzeiten zu jedermanns Einsichtnahme aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von

- dem Magistrat der Stadt Friedrichsdorf am 12. November 2020 in der Taunuszeitung,
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Wehrheim am 12. November 2020 im Usinger Anzeiger,
- Magistrat der Stadt Neu-Anspach am 12. November 2020 im Usinger Anzeiger,
- dem Magistrat der Stadt Usingen am 12. November 2020 im Usinger Anzeiger,
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Grävenwiesbach am 13. November 2020 im Usinger Anzeiger und
- dem Gemeindevorstand der Gemeinde Waldsolms am 12. November 2020 in den Waldsolmser Nachrichten,

rechtzeitig vorher bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 VwVfG).

In den Bekanntmachungen wurden das Regierungspräsidium Darmstadt (Anhörungsbehörde) und die vorgenannten Auslegungskommunen als diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen sich Betroffene innerhalb der Äußerungsfrist des § 21 UVPG zu dem Plan schriftlich oder mündlich zur Niederschrift äußern konnten. In Anbetracht des erheblichen Umfangs der eingereichten Planunterlagen wurde die Äußerungsfrist, die im Regelfall einen Monat nach Ablauf der Frist für die Äußerungen endet, gem. § 21 Abs. 3 UVPG verlängert und auf den 01. Februar 2023 terminiert.

Ein Hinweis, wonach alle Äußerungen und Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Äußerungsfrist für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen sind, war

in den Bekanntmachungen ebenfalls enthalten (§ 21 Abs. 4 UVPG). Außerdem wurde ein Erörterungstermin angekündigt und in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden kann. Des Weiteren erging der Hinweis, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 18 Abs. 1 UVPG verbunden ist, die diesbezüglichen Unterlagen wurden konkret gem. § 19 UVPG bezeichnet.

Letztlich wurde auch darauf hingewiesen, dass der Inhalt der Bekanntmachungen und die Planunterlagen über die Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt (<https://rp-darmstadt.hessen.de>, Rubrik: „Presse“ → Öffentliche Bekanntmachungen → Verkehr → Eisenbahnen“) und das UVP-Portal des Landes Hessen (<https://www.uvp-verbund.de/startseite>) zugänglich gemacht werden, die Planunterlagen aber als zusätzliches Informationsangebot in den betroffenen Kommunen zur Einsicht ausgelegt werden (§ 3 Abs. 1 und 2 PlanSiG, § 27a Abs. 1 VwVfG, § 20 Abs. 2 S. 2 UVPG).

Da die Bekanntmachung in der Aufzählung der gem. § 19 UVPG aufgeführten Unterlagen einen Fehler enthielt, haben der Gemeindevorstand der Gemeinde Wehrheim, der Magistrat der Stadt Neu-Anspach und der Magistrat der Stadt Usingen am 16. November 2020 nochmals eine berichtigte Bekanntmachung im Usinger Anzeiger veröffentlicht. Der Gemeindevorstand der Gemeinde Waldsolms hat am 19. November 2020 eine berichtigte Bekanntmachung in den Waldsolmser Nachrichten veröffentlicht. Der Magistrat der Stadt Friedrichsdorf und der Gemeindevorstand der Gemeinde Grävenwiesbach hatten in der Taunuszeitung bzw. Usinger Anzeiger in ortsüblicher Weise eine Hinweisbekanntmachung veröffentlicht. Die Berichtigung der Bekanntmachung des Magistrats der Stadt Friedrichsdorf und der Gemeinde Grävenwiesbach konnte somit bereits am 13. November 2022 erfolgen, da die Berichtigung ausschließlich auf der Homepage der jeweiligen Kommune erforderlich war.

### **3. Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener**

Die in dem Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Betroffenen, die ihre Wohnung oder ihren Sitz nicht in einer der Auslegungskommunen haben und deren Person und Aufenthalt bekannt ist, wurden auf Veranlassung der Anhörungsbehörde vor Beginn der Auslegung als nicht ortsansässige Betroffene nach § 73 Abs. 5 S. 3 VwVfG unter Beifügung der Bekanntmachung benachrichtigt.

Bei zwei nichtortsansässigen Betroffenen konnte nicht abschließend durch die Kommune geklärt werden, ob diese über die Auslegung informiert wurden. Diese wurden mit Schreiben vom 18. Februar 2021 und 22. Februar 2021 nachträglich über das Vorhaben unterrichtet und ihnen die Möglichkeit gegeben sich zu äußern. Ein Betroffener

hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

## **4. Beteiligung der Behörden und Stellen**

Den Behörden und Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, wurde der Plan zugeleitet und Gelegenheit zur Äußerung bis zum 1. Februar 2021 gegeben.

## **5. Information der Vereinigungen**

Die Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, gegen den Planfeststellungsbeschluss Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung einzulegen, wurden gemäß § 73 Abs. 4 und 5 VwVfG durch die Bekanntmachung von der Auslegung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Darüber hinaus wurden die vom Land Hessen anerkannten Naturschutzverbände und der Hessische Bauernverband ohne Anerkenntnis einer Rechtspflicht mit Schreiben vom 12. November 2020 von der Einleitung des Anhörungsverfahrens und den bestehenden Möglichkeiten zur Einsichtnahme in die Planunterlagen in Kenntnis gesetzt.

## **6. Einwendungen und Stellungnahmen**

Während der von der Anhörungsbehörde festgesetzten Äußerungsfrist sind von Privaten Einwendungen gegen den Plan erhoben worden. Darüber hinaus gingen auch nicht fristgerecht erhobene Einwendungen ein. Dieser Personenkreis wurde von diesem Sachverhalt sowie den daraus resultierenden Rechtsfolgen schriftlich in Kenntnis gesetzt.

Beteiligte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben zu dem Plan Stellung genommen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind dem Vorhabenträger zur fachtechnischen Prüfung und Erwidern zugeleitet worden.

## **7. Planänderungen und ergänzende Unterlagen zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens**

### **7.1 Gegenstand des ersten Planänderungsverfahrens**

Die im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse haben den Vorhabenträger veranlasst, den Plan umfassend zu ändern. Die Änderungen sind durch farbliche Hervorhebungen bzw. Streichungen kenntlich gemacht. Darüber hinaus wurde dem Plan

eine Lesehilfe vorangestellt, in der die Änderungen der Planunterlagen bezüglich

- Zweigleisiger Abschnitt – Neuordnung der Entwässerungssituation entlang der Köpperner Straße, Neukonzeption und Umplanung Regenwasserrückhaltung und Einleitung in den Erlenbach,
- Gradientenabsenkung SÜ L3270 – Änderung der Höhenlage unter den Bestandsbauwerken und der Anschlussgradienten, Erweiterung der Entwässerungsanlagen,
- Straßenüberführungen – Änderungen Berührungsschutz, Bauart und Abmessungen,
- EÜ Bizzenbach – Optimierung der Gründung durch Verzicht auf Bohrpfähle, Optimierung des Bauablaufs durch Verzicht auf Hilfsbrücke und Unterwasserbetonsole,
- SÜ Achtzehnmorgenweg – Änderung Bauwerk zu Bogenbrücke aufgrund Auflage Denkmalschutz und
- Oberleitungsmasten – Abschnittswise Seitenwechsel von Oberleitungsmasten im Bereich Friedrichsdorf-Köppern von bahnrechts nach bahnlinks

grob beschrieben wurden.

Zudem wurden rein redaktionelle Änderungen in die Planunterlagen eingearbeitet.

## 7.2 Anhörung

Für die Planänderungen wurde ein vereinfachtes Anhörungsverfahren gemäß § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 8 VwVfG durchgeführt, indem die in ihrem Aufgabengebiet stärker als bisher betroffenen Behörden, Träger öffentlicher Belange und privaten Grundstückseigentümer mit Schreiben der Behörde vom 28. April 2022 von den Änderungen durch Übersendung der geänderten Planunterlagen unterrichtet und ihnen Gelegenheit zur Äußerung bis zum 16. Mai 2022 gegeben wurde. Von diesen Planänderungen betroffene Grundstückseigentümer, die nicht durch die Planfeststellungsbehörde beteiligt worden sind, haben bereits vor Beantragung der Planänderung dem Vorhabenträger schriftlich ihr Einverständnis erklärt.

Von einer erneuten Auslegung der Planunterlagen konnte abgesehen werden, da alle, die durch die Planänderungen erstmals oder stärker als bisher berührt waren, der Planfeststellungsbehörde bekannt waren und somit beteiligt werden konnten.

## 7.3 Einwendungen und Stellungnahmen

Während der von der Anhörungsbehörde festgesetzten Äußerungsfrist sind von Privaten keine Einwendungen gegen die Planänderungen erhoben worden.

Beteiligte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben zu dem Plan Stel-

lung genommen.

Die Stellungnahmen sind dem Vorhabenträger zur fachtechnischen Prüfung und Erwidern zugeleitet worden.

## 8. Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen

Die Stellungnahmen und Einwendungen zu dem Plan wurden in dem Erörterungstermin vom 13. Juli 2022 bis 15. Juli 2022 im Bürgerhaus Wehrheim in Wehrheim verhandelt.

Die von dem Vorhaben betroffenen Kommunen wurden von der Anhörungsbehörde gebeten, Zeit und Ort der Erörterungsverhandlung zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung erfolgte durch

- den Magistrat der Stadt Friedrichsdorf am 24. Juni 2022 in der Taunuszeitung,
- den Gemeindevorstand der Gemeinde Wehrheim am 22. Juni 2022 im Usinger Anzeiger,
- den Magistrat der Stadt Neu-Anspach am 22. Juni 2022 im Usinger Anzeiger,
- den Magistrat der Stadt Usingen am 22. Juni 2022 im Usinger Anzeiger,
- den Gemeindevorstand der Gemeinde Grävenwiesbach am 30. Juni 2022 im Usinger Anzeiger und
- den Gemeindevorstand der Gemeinde Waldsolms am 23. Juni 2022 in den Waldsolms' Nachrichten

gem. § 73 Abs. 6 VwVfG in ortsüblicher Weise.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 13. Juni 2022 zu dem Erörterungstermin eingeladen. Dieser Einladung war die schriftliche Erwidern des Vorhabenträgers beigefügt. Auch den Einwendern wurde die Einladung mit der schriftlichen Erwidern des Vorhabenträgers im Vorfeld des Erörterungstermins übersandt.

In den Erörterungsverhandlungen konnten die Einwendungen und Forderungen zum Teil ausgeräumt und den vorgetragenen Hinweisen und Anregungen teilweise Rechnung getragen werden. Auf die von dem Vorhabenträger in diesem Zusammenhang gegebenen und in die Niederschriften über die Erörterungsverhandlungen aufgenommenen, aber auch auf die in der fachtechnischen Erwidern schriftlich fixierten Zusagen wird verwiesen.

Die Niederschrift über den Erörterungstermin wurde den Beteiligten zur Kenntnisnahme übersandt.

## 9. Gegenstand des zweiten Planänderungsverfahrens

Die Erkenntnisse im Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung einschließlich der Erkenntnisse im Erörterungstermin gaben dem Vorhabenträger nochmals Veranlassung, den Plan zu überarbeiten. So hat der Vorhabenträger eine Reihe von rein redaktionellen Änderungen und die Korrektur des Verkehrslärmgutachten in die Planunterlagen eingearbeitet. Darüber hinaus erfolgten jedoch auch inhaltliche Änderungen des Plans, wie die Neuordnung der Entwässerung im Bahnhof Usingen, Änderung bei der Entwässerung des zusätzlichen Gleises und des zweiten Bahnsteiges am Bahnhof Hundstadt in das kommunale Abwassernetz der Gemeinde Grävenwiesbach sowie Entfall der Baustelleneinrichtungsfläche am BÜ 21 vor dem Bahnhof Saalburg. Die Änderungen sind durch farbliche Hervorhebungen bzw. Streichungen in Magenta kenntlich gemacht. Darüber hinaus wurde dem Plan eine Lesehilfe vorangestellt, in der die Änderungen der Planunterlagen aufgeführt waren. Mit den in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden wurden diese Änderungen des Plans einvernehmlich abgestimmt. Eine Beteiligung Dritter oder der Vereinigungen war darüber hinaus nicht erforderlich, weil mit diesen Änderungen keine erstmalige oder stärkere Betroffenheit als bisher einhergeht.

### 9.1 Anhörung

Für die Planänderungen wurde ein vereinfachtes Anhörungsverfahren gemäß § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 8 VwVfG durchgeführt, indem die in ihrem Aufgabengebiet stärker als bisher betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Schreiben der Behörde vom 22. Mai 2023 von den Änderungen durch Übersendung der geänderten Planunterlagen unterrichtet und ihnen Gelegenheit zur Äußerung bis zum 9. Juni 2023 gegeben wurde. Durch diese Planänderungen waren ebenfalls private Grundstückseigentümer betroffen. Von diesen wurden bereits Einverständniserklärungen durch den Vorhabenträger vor Einleitung des Anhörungsverfahrens zur Planänderung vorgelegt.

Von einer erneuten Auslegung der Planunterlagen konnte abgesehen werden, da alle, die durch die Planänderungen erstmals oder stärker als bisher berührt waren, der Planfeststellungsbehörde bekannt waren und somit beteiligt werden konnten.

### 9.2 Einwendungen und Stellungnahmen

Beteiligte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben zu dem Plan Stellung genommen.

Die Stellungnahmen sind dem Vorhabenträger zur fachtechnischen Prüfung und Erwidern zugeleitet worden.

Einwendungen wurden nicht erhoben.

## 10. Nachträgliche Beteiligung

Da festgestellt wurde, dass im Verkehrslärmgutachten verschiedene Gebäude nicht richtig dargestellt waren, konnten die Betroffenen während der Offenlage nicht eindeutig erkannt werden. Die Betroffenen waren jedoch bekannt, so dass diese nachträglich am 15. Juni 2022 beteiligt werden konnten. Diesen wurde die Möglichkeit zur Äußerung bis zum 5. Juli 2022 gegeben.

Zwei Betroffene haben daraufhin von der Äußerungsmöglichkeit Gebrauch gemacht und Einwendungen erhoben.

Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrslärmgutachtens wurde festgestellt, dass bei einer Liegenschaft die Betroffenheit nicht berücksichtigt worden ist. Da auch hier die Betroffenen bekannt waren, wurden diese mit Schreiben vom 22. Mai 2023 nachträglich beteiligt.

## 11. Gegenstand des dritten Planänderungsverfahrens

Die Erkenntnisse im 2. Anhörungsverfahren hatten zur Folge, dass die Planunterlagen in Teilen redaktionell überarbeitet werden mussten, zudem haben sich auch Änderungen inhaltlicher Art ergeben. Insbesondere die zur naturschutzrechtlichen Prüfung erforderlichen Unterlagen wurden ergänzt. Die Änderungen sind durch farbliche Hervorhebungen bzw. Streichungen in Braun kenntlich gemacht. Darüber hinaus wurde dem Plan eine Lesehilfe beigelegt, in der die Änderungen der Planunterlagen aufgeführt waren. Mit den in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden wurden diese Änderungen des Plans einvernehmlich abgestimmt. Eine Beteiligung Dritter oder der Vereinigungen war darüber hinaus nicht erforderlich, weil mit diesen Änderungen keine erstmalige oder stärkere Betroffenheit als bisher einhergeht.

### 11.1 Anhörung

Für die Planänderungen wurde ein vereinfachtes Anhörungsverfahren gemäß § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 8 VwVfG durchgeführt, indem die durch die Änderungen in ihrem Aufgabengebiet betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Schreiben der Behörde vom 5. September 2023 durch Übersendung der geänderten Planunterlagen unterrichtet und ihnen Gelegenheit zur Äußerung bis zum 25. September 2023 gegeben wurde.

Von einer erneuten Auslegung der Planunterlagen konnte abgesehen werden, da alle,

die durch die Planänderungen betroffen waren, der Planfeststellungsbehörde bekannt waren und somit beteiligt werden konnten.

## 11.2 Einwendungen und Stellungnahmen

Beteiligte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben zu dem Plan Stellung genommen.

Die Stellungnahmen sind dem Vorhabenträger zur fachtechnischen Prüfung und Erwidern zugeleitet worden.

Einwendungen wurden nicht erhoben.

## 12. Gegenstand des vierten Planänderungsverfahrens

Mit der Veröffentlichung einer neuen Roten Liste der bestandsgefährdeten Brutvogelarten Hessen durch das HLNUG Ende 2023 erfolgte auch eine aktuelle Bewertung der Erhaltungszustände der in Hessen vorkommenden Brutvogelarten. Der Vorhabenträger war aus diesem Grund dazu aufgefordert zu prüfen, für welche im Wirkraum des Vorhabens festgestellten Brutvogelarten es eine Verschlechterung des Erhaltungszustands gegeben hat.

Dies hatte zur Folge, dass verschiedene naturschutzrechtliche Unterlagen überarbeitet werden mussten, insbesondere der UVP-Beitrag. Die Änderungen sind durch farbliche Hervorhebungen in Grün kenntlich gemacht. Darüber hinaus wurde dem Plan eine Lesehilfe beigefügt, in der die Änderungen der Planunterlagen aufgeführt waren. Mit der in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Obere Naturschutzbehörde wurden diese Änderungen des Plans einvernehmlich abgestimmt. Eine Beteiligung Dritter oder der Vereinigungen war darüber hinaus nicht erforderlich, weil mit diesen Änderungen keine erstmalige oder stärkere Betroffenheit als bisher einhergeht.

### 12.1 Anhörung

Für die Planänderungen wurde ein vereinfachtes Anhörungsverfahren gemäß § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 8 VwVfG durchgeführt, indem die durch die Änderung in ihrem Aufgabengebiet betroffene Obere Naturschutzbehörde durch Übersendung der geänderten Planunterlagen am 30. April 2024 unterrichtet und ihr Gelegenheit zur Äußerung gegeben wurde.

Von einer erneuten Auslegung der Planunterlagen konnte abgesehen werden, da alle, die durch die Planänderungen betroffen waren, der Planfeststellungsbehörde bekannt waren und somit beteiligt werden konnten.

## 12.2 Einwendungen und Stellungnahmen

Die beteiligte Obere Naturschutzbehörde hat zu dem Plan am 3. Mai 2024 Stellung genommen.

Einwendungen wurden nicht erhoben.

## 13. Keine Erörterung zur 2., 3. und 4. Planänderung

Die 2., 3. und 4. Änderung des Plans sowie die dazu eingegangenen Äußerungen Beteiligter boten der Anhörungsbehörde keinen Anlass für die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins.

Es bestand keine Notwendigkeit einer weiteren Aufklärung des Sachverhaltes, so dass von dem bei Planänderungen vorgesehenen Regelverfahren, von einer Erörterung abzusehen, Gebrauch gemacht wurde (§ 73 VwVfG und § 18 UVPG).

## VI. Vorläufige Anordnung gemäß § 18 Abs. 2 AEG

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 28. September 2022 den Erlass einer vorläufigen Anordnung gem. § 18 Abs. 2 AEG für verschiedene artenschutzrechtliche Maßnahmen und die Elektrifizierung des Gleises 401 im Bahnhof Friedrichsdorf beantragt.

In pflichtgemäßer Ausübung des ihr eingeräumten Ermessens hat die Planfeststellungsbehörde dem Antrag des Vorhabenträgers mit Bescheid vom 8. Dezember 2022 für folgende artenschutzrechtliche Maßnahmen entsprochen:

1. 29V und 7VA - Fällung und Rückschnitt von Gehölzen zur Baufeldfreimachung in den Fäll- und Rückschnittbereichen, die in den Lageplänen zum Antrag auf vorzeitige Anordnung – Ergänzungen zu den Maßnahmen 29V und 7VA der Planungsgesellschaft Natur & Umwelt (PGNU) vom 21. November 2022 dargestellt sind. Ausgenommen sind die unter Ziffer 1.4 der naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen genannten Quartier-/Höhlenbäume und wertgebenden Bäume, die auf Blatt 6 dargestellten Haselmaushabitate sowie die auf den Blättern 4 und 5 dargestellten Bereiche des zweigleisigen Ausbaus.
2. 3V gemäß Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zur Elektrifizierung der Taunusbahn i.d.F. vom 14. Februar 2022: Schutz von Tabu-Flächen mit faunistischer Habitat- oder hoher Biotopfunktion mit ortsfesten Zäunen.
3. 4ACEF gemäß LBP zur Elektrifizierung der Taunusbahn i.d.F. vom 14. Februar 2022: Ersatzpflanzung bzw. Optimierung/Entwicklung von beerenstrauch-

reichen heimischen Gebüsch/Hecken für Bluthänfling, Goldammer, Klappergrasmücke und Haselmaus.

4. 5ACEF gemäß LBP zur Elektrifizierung der Taunusbahn i.d.F. vom 14. Februar 2022: Optimierung geeigneter Biotope als Habitate für die Zauneidechse.
5. 7VA gemäß LBP zur Elektrifizierung der Taunusbahn i.d.F. vom 14. Februar 2022: Kontrolle und Verschluss potenzieller Baumquartiere für Vögel und Fledermäuse.
6. 38AFCS (Teilmaßnahmen 1, 4, 5, 6 und 7 der Maßnahme 35A) gemäß LBP zur Elektrifizierung der Taunusbahn i.d.F. vom 14. Februar 2022: Entwicklung von Schlingnatterhabitaten zur Sicherung des Erhaltungszustandes (und als Zielhabitat für die erforderliche Umsiedlung) mit Ausnahme des Grundstücks Gemarkung Westerfeld, Flur 4, Flurstück-Nr. 188.

Der Bescheid wurde dem Vorhabenträger, den betroffenen Gemeinden und den von den vorbereitenden Maßnahmen betroffenen Beteiligten zugestellt.

Die ebenfalls mit Antrag vom 28. September 2022 begehrte vorläufige Anordnung für die vorzeitige Elektrifizierung des Gleises 401 wurde mit Bescheid vom 4. April 2023 erteilt.

Diese vorläufige Anordnung wurde auch dem Vorhabenträger, den betroffenen Gemeinden und den von den vorbereitenden Maßnahmen betroffenen Beteiligten zugestellt.

Mit Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses verlieren die dem Vorhabenträger erteilten vorläufigen Anordnungen ihre Wirksamkeit. Festsetzungen der vorläufigen Anordnung werden – soweit sie weiterhin erforderlich und vom Vorhabenträger in diesem Verfahren nicht ausdrücklich zugesagt worden sind – mit diesem Planfeststellungsbeschluss neu festgesetzt.

## C. Entscheidungsgründe

### I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

#### 1. Erfordernis der Planfeststellung

Das mit dem Planfeststellungsbeschluss zugelassene Vorhaben ist planfeststellungspflichtig. Nach § 18 Abs. 1 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Bei der Taunusbahn handelt es sich um es sich um eine durch den Verkehrsverband Hochtaunus als kommunaler Zweckverband betriebene Eisenbahn.

Von der Planfeststellung kann gemäß § 18 Abs. 1 und 1a AEG nicht abgesehen werden, da für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG durchzuführen ist.

Die Neuregelung der Entwässerung der Köpperner Straße in Wehrheim im Bereich des zweigleisigen Ausbaus ist als notwendige Folgemaßnahme an Anlagen Dritter im vorgenannten Sinne des § 75 Abs. 1 VwVfG ebenso Gegenstand der Planfeststellung, denn deren Notwendigkeit und der Anlass für ihre Durchführung ergibt sich allein aus dem Vorhaben zur Elektrifizierung der Taunusbahn einschließlich des zweigleisigen Ausbaus und beschränkt sich auf die erforderlichen Anpassungen an dieser Anlage.

#### 2. Antragsbefugnis

Die Antragsbefugnis des Verkehrsverband Hochtaunus, vertreten durch die Geschäftsführung, ergibt sich aus § 73 Abs. 1 S. 1 VwVfG, § 18 AEG und § 5a AEG.

Gemäß § 73 Abs. 1 S. 1 VwVfG, für den § 18a AEG keine abweichenden Maßgaben enthält, ist der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vom Träger des Vorhabens zu stellen. Wer Vorhabenträger sein kann, ist mit Blick auf das jeweilige fachplanerische Regelungssystem zu bestimmen.

Aus dem systematischen Zusammenhang der genannten Antragsregelung mit den Vorschriften des § 18 und des § 5a AEG ergibt sich, dass nur derjenige Vorhabenträger sein kann, der die aus dem Planfeststellungsbeschluss resultierenden Rechte und Pflichten wahrnehmen kann.

Aus § 18 Satz 1 AEG ergibt sich insofern eine Beschränkung, als sich der Planfeststellungsbeschluss auf Betriebsanlagen einer Eisenbahn bezieht.

Unter Eisenbahnen sind nach der Begriffsbestimmung in § 2 Abs. 1 AEG Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verstehen.

Dem VHT wurde mit Bescheid des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 6. Dezember 2022 die Unternehmensgenehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen erteilt. Die Erlaubniserteilung im Laufe des Anhörungsverfahrens ist ausreichend, weil erst der Planfeststellungsbeschluss als abschließende Entscheidung über den Antrag mit verbindlichen, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen wahrzunehmenden Rechten und Pflichten verbunden ist.

### **3. Zuständigkeit**

Das Regierungspräsidium Darmstadt ist gem. § 12 Abs. 2 HEisenbG i. V. m. § 45 Abs. 1 Nr. 7 StVRZustV zuständige Planfeststellungsbehörde. Dabei versteht sich der Begriff „Planfeststellungsbehörde“ in einem weiten, auch die Zuständigkeit als Anhörungsbehörde umfassenden Sinn.

### **4. Rechtswirkungen der Planfeststellung**

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ersetzt gem. §§ 18, 18c AEG i. V. m. §§ 75 Abs. 1 VwVfG die nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Es werden demgemäß alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend geregelt, indem die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird.

Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich allerdings nicht auf wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen, denn gemäß § 19 Abs. 1, 3 WHG ist darüber durch die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich und im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden zu entscheiden (vgl. dazu die Entscheidungen unter Ziffer A.III und die Darlegungen unter C.III.6.2).

### **5. Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren**

Der Vorhabenträger hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens gegenüber verschiedenen Beteiligten Zusagen ausgesprochen. Die wesentlichen Zusagen sind von der Planfeststellungsbehörde – soweit sie nicht zum Gegenstand der dem Vorhabenträger auferlegten Nebenbestimmungen (Ziffer A.V) geworden sind – unter Ziffer A.VI aufgenommen und damit bestätigt worden. Der Vorhabenträger ist an die Einhaltung

der Zusagen gebunden. Den jeweiligen Zusagen zugrundeliegenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird in diesem Umfang stattgegeben.

## 6. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens

Das Anhörungsverfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Die einschlägigen Bestimmungen des § 18a AEG sowie des § 73 VwVfG fanden Beachtung.

### 6.1 Ergebnisbericht der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Das mit dem Ziel der Herbeiführung eines Diskurses von Vorhabenträger und Öffentlichkeit ausgerichtete Konzept der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beruht beidseitig auf Freiwilligkeit. Führt der Vorhabenträger eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nicht oder nicht entsprechend der Vorgaben durch, so können hieraus für das spätere Zulassungsverfahren relevante Verfahrensfehler nicht entstehen (Ziekow, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, NVwZ 12/2013, S. 754 [759]).

Es bedarf daher im Zuge der Planfeststellung keiner Aufklärung, ob die durchgeführte frühe Öffentlichkeitsbeteiligung unzureichend durchgeführt wurde, wie dies von Beteiligten moniert wird.

### 6.2 Nutzen-Kosten-Untersuchung

Dem Informationszweck der Auslegung folgend sind die das Vorhaben betreffenden Planzeichnungen und die dazu eingereichten Unterlagen auszulegen, die den von dem Vorhaben potenziell Betroffenen Anlass geben zu prüfen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen (Anstoßfunktion). Eine Auslegung sämtlicher Unterlagen, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend darzutun oder den festgestellten Plan vollziehen zu können, ist nicht erforderlich (BVerwGE 75, 224).

Vor diesem Hintergrund war die Auslegung der Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht erforderlich. Diese Unterlage ist für die Frage der Eignung des Vorhabens zur Erreichung des Planungszieles, also für die Frage der Planrechtfertigung, aber auch für die Variantenentscheidung unerheblich.

Die NKU nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung dient dem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und ist haushaltsrechtlich geboten. Der mit der NKU zu erbringende Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird allein im Verfahren zur Bewilligung der beantragten Fördermittel geprüft. Dies erfolgt durch die dazu berufenen Behörden.

Darüber hinaus wurde nichts vorgetragen, das erkennen ließe, dass es für die Wahrung der Rechte oder Interessen potenziell Betroffener auf die Auslegung der Unterlagen ankommen könnte.

Für die Frage der Planrechtfertigung sind die Ergebnisse dieses Verfahrens lediglich dann relevant, wenn abgesehen werden könnte, dass die Fördermittel nicht bewilligt werden und daraus folgend die Finanzierbarkeit des Vorhabens von vornherein ausgeschlossen wäre, weil einer aus finanziellen Gründen nicht realisierbaren Planung die Planrechtfertigung fehlt.

Für diese Annahme ergeben sich aus dem Sachverhalt nach gegenwärtiger Erkenntnislage entgegen der Behauptungen und Mutmaßungen von Beteiligten keine belastbaren Anhaltspunkte.

Weder ist ersichtlich, dass die NKU von den Fördermittelgebern zurückgewiesen oder der NKU-Faktor von 1 unterschritten wird, noch gibt es wie auch immer geartete Anzeichen dafür, dass die Verbandsversammlung (Gesellschafter) des VHT von dem am 27. März 2015 gefassten Beschluss zur Realisierung des Vorhabens und zur Bereitstellung der erforderlichen Mittel abrückt. Vielmehr wurde dieser Beschluss am 18. Juni 2019 durch die Verbandsversammlung im Projektumfang erweitert.

Vor diesem Hintergrund erachtet die Planfeststellungsbehörde die Beziehung der NKU für nicht relevant.

## **7. Formungültigkeit von Einwendungen, Präklusion und Wiedereinsetzung in den vorigen Stand**

Die Äußerungen der Einwender E159, E160, E161 und E168 sind nach Ablauf der am 1. Februar 2021 endenden Äußerungsfrist eingegangen. Die Einwendung V4 genügt dem Schriftformerfordernis nicht. Die Einwendung E170 ist weder frist- noch formgerecht eingegangen.

Gemäß § 21 Abs. 4 VwVfG sind Äußerungen, die nach Ablauf der Äußerungsfrist eingehen und nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen (formelle Präklusion).

Diese Ausschlusswirkung setzte auch ein, da in der Bekanntmachung über die Auslegung der Planunterlagen darauf hingewiesen wurde und das Anhörungsverfahren auch im Übrigen ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Einwendungen bedürfen der Schriftform. Dies bedeutet, dass Einwendungen postalisch oder per Telefax und eigenhändig unterschrieben einzureichen sind. Einwendungen, die ausschließlich per E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur erhoben

werden, genügen nicht dem gesetzlichen Schriftformerfordernis des § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG. Darauf wurde ebenfalls in der Bekanntmachung hingewiesen.

Die Einwender E159, E160, E161 und E168 sind schriftlich auf den Einwendungsausschluss und die Möglichkeit einer Wiedereinsetzung in den vorigen Stand mit Schreiben vom 9. Februar 2021 bzw. 22. Februar 2021 hingewiesen worden.

Der Einwender E170 ist auf den Einwendungsausschluss und die Formungültigkeit seiner Einwendung mit E-Mail des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 31. August 2021 hingewiesen worden.

Der Einwender V4 hat sich mit E-Mail vom 1. Februar 2021 in dem Verfahren geäußert. Die Einwendung entspricht nicht dem Schriftformerfordernis, da die E-Mail nicht mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen war. Zusätzlich wurde die Einwendung auch bei der Gemeinde Wehrheim eingereicht, jedoch auch diese Einwendung war nicht eigenhändig unterschrieben.

Der Einwender E159 hat mit Schreiben vom 22. Februar 2021 seinen Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand damit begründet, dass er seine Einwendung am 30. Januar 2021 vor der Briefentleerung in einen Briefkasten in Wehrheim eingeworfen habe und er davon ausgegangen sei, dass sie pünktlich am nächsten Werktag, 1. Februar 2021 beim Regierungspräsidium Darmstadt eingeht. In seiner Begründung hat er zudem angeführt, dass die Deutsche Post AG auf ihrer Homepage zur „normalen“ Postlaufzeit schreibt, dass für die Zustellung die Laufzeitvorgabe E+1 (1 Tag nach Einlieferung) gilt. Dem Bürger dürfen Verzögerungen der Briefbeförderung oder Briefzustellung durch die Deutsche Post AG nicht als Verschulden angerechnet werden. Er darf vielmehr darauf vertrauen, dass die Postlaufzeiten eingehalten werden, die seitens der Deutschen Post AG für den Normalfall festgelegt werden. Ein Versagen dieser Vorkehrungen darf dem Bürger im Rahmen der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nicht als Verschulden angerechnet werden, weil er darauf keinen Einfluss hat. In seinem Verantwortungsbereich liegt es allein, das Schriftstück so rechtzeitig und ordnungsgemäß aufzugeben, dass es nach den organisatorischen und betrieblichen Vorkehrungen der Deutschen Post AG den Empfänger fristgerecht erreichen kann. Das gilt selbst dann, wenn allgemein mit erhöhtem Postaufkommen zu rechnen ist. Anders liegt es nur, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass im Einzelfall mit längeren Postlaufzeiten zu rechnen ist. Es kommt entscheidend darauf an, ob die Postlaufzeiten in einem Umfang eingehalten werden, der bei dem Bürger das berechnete Vertrauen in die Einhaltung der Postlaufzeiten begründet. Das ist der Fall. Nach § 2 Nr. 3 S. 1 Post Universaldienstleitungsverordnung (PUDLV) müssen die Unternehmen sicherstellen, dass sie an Werktagen aufzugebene Inlandssendungen im gesamten Bundesgebiet im Jahresdurchschnitt mindestens zu 80 v.H. am ersten und zu 95

v.H. am zweiten Tag nach der Einlieferung ausliefern. Diese Quoten lassen die Einhaltung der Postlaufzeiten erwarten. Ohne konkrete Anhaltspunkte muss ein Bürger deshalb nicht mit Postlaufzeiten rechnen, welche die ernsthafte Gefahr der Fristversäumung begründen. Dem Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand konnte deshalb stattgegeben werden.

## **II. Umweltverträglichkeit**

### **1. Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren**

Auf Antrag des Vorhabenträgers vom 25. Februar 2019 wurde im Vorfeld der Planfeststellung ein Scoping-Verfahren nach § 15 UVPG durchgeführt.

Zu diesem Zweck wurden die in ihrem umweltrelevanten Aufgabenbereich betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die nach Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Vereinigungen und der Hessische Bauernverband mit der Übersendung des von dem Vorhabenträger erstellten Scoping-Papiers angehört. Darüber hinaus fand am 14. Juni 2019 eine Besprechung im Sinne des § 15 UVPG statt.

Mit Schreiben vom 19. Juli 2019 wurde der Vorhabenträger über Inhalt und Umfang der voraussichtlich nach § 16 UVPG beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens unterrichtet.

Für das Vorhaben wurde gem. § 9 Abs. 3 Nr. 1 i. V. m. § 7 Abs. 3 i. V. m. § 9 Abs. 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 4 UVPG ein unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens.

In den Antragsunterlagen wurden die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG eingehend ermittelt und beschrieben.

Die Planunterlagen mit den nach § 16 UVPG erforderlichen Angaben wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens den nach § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeleitet.

Die nach § 19 UVPG vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit wurde im Rahmen des planfeststellungsrechtlichen Anhörungsverfahrens durchgeführt. Die nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Vereinigungen sowie der Hessische Bauernverband wurden über die Auslegung des UVP-Berichts sowie der für das Vorhaben

betreffenden entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen, die zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben, im Rahmen des Beteiligungsverfahrens informiert.

## 2. Beschreibung des Vorhabens

Folgende Maßnahmen sind Gegenstand der UVP:

- Elektrifizierung der Taunusbahn von Friedrichsdorf nach Usingen über eine Strecke von 18 km durch Errichtung einer Oberleitung und der dafür notwendigen Oberleitungsmasten,
- Zweigleisiger Ausbau zwischen den Bahnhöfen Saalburg/ Lochmühle und Wehrheim über eine Länge von ca. 2,0 km einschließlich eines zweigleisigen Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung (EÜ) über den Bizzenbach und dem Neubau von Schallschutzwänden,
- Absenkung der Strecke im Bereich der Straßenüberführungen (SÜ) der L3270 in Bahn-km 16,510 bzw. 17,332,
- Ersatz der SÜ Achtzehnmorgenweg in Bahn-km 17,390 durch einen im Hinblick auf die Durchfahrtshöhe geeigneten Neubau,
- Umgestaltung des Bahnhofs Usingen durch Errichtung eines weiteren Mittelbahnsteiges sowie den Bau einer barrierefreien Fußgängerüberführung mit Zugang zu beiden Bahnsteigen und einer Verbindung ins südwestlich gelegene Gewerbegebiet,
- Ausbau des Haltepunktes Hundstadt (Grävenwiesbach) zum Kreuzungsbahnhof durch Neubau eines Begegnungsgleises mit einem neuen Seitenbahnsteig,
- Barrierefreie Errichtung der herzustellenden Bahnsteige und Bahnsteigzugänge in Anlehnung an das DB-Regelwerk 813,
- Ertüchtigung der vorhandenen zweigleisigen Abstellanlage in Brandoberndorf (Waldsolms) mit Ausstattung einer dreireihigen Gleisfeldbeleuchtung,
- Anpassung der Bahnübergänge BÜ 14 (Bahn-km 3,377), BÜ 33 (Bahn-km 11,074), BÜ 34 (Bahn-km 12,232), BÜ 43 (Bahn-km 14,420) und BÜ 44 (Bahn-km 15,935),
- Zusätzliche Technische Sicherung des Bahnübergangs BÜ 34 (Bahn-km 12,232),
- Ersatzloser Rückbau des Bahnübergangs BÜ 22 (Bahn-km 7,480)

sowie die vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Das Vorhaben beginnt im Bahnhof Friedrichsdorf, verläuft über Wehrheim, Neu-Anspach, Usingen, Grävenwiesbach und endet am Bahnhof Brandoberndorf.

Einzelheiten sind der Beschreibung des Vorhabens in Kapitel B.II dieses Beschlusses zu entnehmen.

### **3. Untersuchungsgebiet**

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Naturpark Taunus im Mittelgebirge des Taunus. Der Naturraum ist geprägt von Nadelforsten, Laubmischwäldern, Streuobstwiesen und Fließgewässern. Von den Wirkungen des Vorhabens betroffen sind die FFH-Gebiete 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ und 5617-303 „Usa zwischen Wernborn und Ober-Mörlen“. Zudem sind drei Heilquellenschutzgebiete um Friedrichsdorf und Friedrichsdorf-Köppern sowie sieben Trinkwasserschutzgebiete tangiert.

Zur Erfassung der auf das Vorhaben zurückgehenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen der einzelnen Schutzgüter wurde der Untersuchungsraum in Abhängigkeit von den topografischen Gegebenheiten auf einen Korridor von ca. 100 – 200 m beidseits der Trasse festgelegt.

Der Untersuchungsraum umfasst damit Gemarkungen der Städte Friedrichsdorf, Neu-Anspach und Usingen sowie der Gemeinden Wehrheim und Grävenwiesbach im Hochtaunuskreis, Regierungsbezirk Darmstadt, und der Gemeinde Brandoberndorf im Lahn-Dill-Kreis, Regierungsbezirk Gießen, Hessen.

Der Untersuchungsraum für die Schutzgüter Luft und Klima sowie Landschaftsbild und Erholung erstreckt sich auf einen Abstand von 1.000 m beidseits der Gleisachse.

Mit dieser räumlichen Abgrenzung können die relevanten Umweltauswirkungen des Vorhabens sicher erfasst werden.

### **4. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten**

Die von dem Vorhabenträger gemäß § 16 Abs. 1 Nr. UVPG berücksichtigten Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant sind, wurden unter Einbeziehung der im Verfahren erhobenen Einwendungen und behördlichen Stellungnahmen überprüft und in den fachplanerischen Alternativenvergleich einbezogen.

Im Einzelnen geht es um die Variantenbetrachtungen für die Elektrifizierung, den zweigleisigen Ausbau zwischen der Saalburgsiedlung und Wehrheim einschließlich des BÜ 22, der Eisenbahnüberführung Bizenbach, der Straßenüberführung Achtzehnmorgenweg, der Bahnsteige, dem Bahnsteigzugang und der Errichtung einer Stützwand im Bahnhof Usingen (vgl. Unterlage 1.1-C: Erläuterungsbericht, Kapitel 4.3 und 5 sowie Unterlage 15-D Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht (UVP-Bericht), Kapitel 3.3 - Alternativenprüfung).

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf verwiesen (vgl. C.III.2 und C.III.3 ff).

Die gewählte Variante der Elektrifizierung der Trasse und auch die kleinräumigen Varianten wurden im Rahmen der Entwurfsbearbeitung auf Grundlage aktueller Daten (vermessungstechnische Geländeaufnahme, landespflegerische Bestandserfassung) mit dem Ziel einer möglichst umweltschonenden Gestaltung optimiert. Die Auswirkung auf Natur und Landschaft konnte im Hinblick auf den Eingriff somit minimiert werden.

## **5. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter**

Nachfolgend werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden – einschl. der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft – auf der Grundlage der Unterlagen des Vorhabenträgers, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie der Ergebnisse eigener Ermittlungen dargestellt und bewertet.

Bezüglich der Methodik zur Erfassung und Bewertung des Bestandes wird vollinhaltlich auf die Unterlage 15-D (Umwelt) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

### **5.1 Menschen, einschl. der menschlichen Gesundheit**

#### **5.1.1 Bestand**

##### **5.1.1.1 Wohn- und Wohnumfeld**

Bereits heute befindet sich im Untersuchungsgebiet die Bahntrasse der Taunusbahn. Durch den Betrieb der Eisenbahn besteht eine Lärmbelastung der angrenzenden Gebiete. Für die Saalburgsiedlung ist die tagsüber bestehende Lärmemission des Freizeitparks Lochmühle zu berücksichtigen. Durch die Bahntrasse sind die Kommunen Friedrichsdorf, Wehrheim und Neu-Anspach in ihren Wohn- und Wohnumfeldnutzungen geteilt.

Im Bereich der Stadt Friedrichsdorf grenzt an die Bahntrasse überwiegend ein Misch- und Gewerbegebiet sowie in Richtung Friedrichsdorf-Köppern in einem kurzen Abschnitt ein Wohngebiet. Von Friedrichsdorf-Köppern grenzt an den Bahnhof ein Gewerbe- und Mischgebiet, in Richtung Saalburgsiedlung liegt ein Wohngebiet. Im näheren Umfeld südlich der Bahntrasse liegt das Waldkrankenhaus Köppern.

Die Saalburgsiedlung ist als Wohngebiet ausgewiesen. Südlich der Bahntrasse befindet sich der Freizeitpark Lochmühle sowie das ehemalige Kloster Thron.

In Wehrheim liegt angrenzend südlich der Bahntrasse ein Gewerbe- und Mischgebiet und nördlich ein Wohngebiet.

In Neu-Anspach grenzen im Bereich des Stadtteils Anspach ein Wohngebiet und in Hausen-Arnsbach ein Mischgebiet bzw. ein Misch- und Gewerbegebiet an die Bahntrasse. Der Ortsteil Westerfeld liegt nicht direkt an der Bahntrasse, die Flächen sind als Wohn- und Mischgebiete ausgewiesen.

Die in der Stadt Usingen betroffenen Flächen beidseitig der Bahntrasse sind überwiegend Gewerbegebiet. Aus Richtung Hausen-Arnsbach (Neu-Anspach) kommend handelt es sich zudem um ein Wohn- und Mischgebiet.

Außerhalb des zu elektrifizierenden Bereichs befinden sich in der von dem Vorhaben betroffenen Gemeinde Grävenwiesbach, OT Hundstadt, entlang der Bahntrasse ein Wohngebiet und punktuell Gewerbegebiete. In Brandoberndorf grenzen nördlich der Bahntrasse Wohngebiete und südlich landwirtschaftlich genutzte Flächen an.

Die bestehende Bahntrasse führt zum großen Teil durch Straßenverkehrslärm belastete Gebiete.

#### **5.1.1.2 Erholung**

Alle genannten Orte liegen inmitten des Erholungsraumes Taunus sowie des Naturpark Taunus und verfügen über mehrere Flächen zur siedlungsnahen Freizeit- und Erholungsnutzung. Rad- und Wanderwege tragen zur Erholung bei. Zahlreiche Freizeitangebote unterstützen die Erholungsfunktion, wie beispielsweise der Freizeitpark Lochmühle, bei dem es sich um eine überregional bekannte Freizeitanlage handelt, die an die Saalburgsiedlung angrenzt.

Zwischen Saalburgsiedlung und Usingen bzw. Hundstadt gibt es Variationen in Abwechslung mit Offenlandbereichen und dem umgebenden Wald.

## 5.1.2 Auswirkungen

### 5.1.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Durch die während des Baubetriebs entstehenden Immissionen (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe und Stäube) werden Wohngebiete und Krankenhäuser (Waldkrankenhaus Köppern) und die Erholungsfunktion beeinträchtigt.

Arbeiten im Bereich des Freizeitparks Lochmühle, die in dessen Gelände eingreifen oder für die eine Zufahrt über das Gelände des Freizeitparks erforderlich ist bzw. die sehr lärmintensiv sind, werden nur außerhalb dessen Öffnungszeiten (Spätherbst oder Winter) ausgeführt.

Baustellen, Baustelleneinrichtungsflächen und Baumaschinen sind als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 Nr. 2 und 3 BImSchG einzustufen. Beim Betrieb derartiger Anlagen muss der Anlagenbetreiber gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik vermeidbar sind, und dass nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

#### 5.1.2.1.1 Lärm

Es sind vor allem baubedingte Lärmimmissionen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten. Die als besonders lärmintensiv einzustufenden Bautätigkeiten sind Rammarbeiten, Gleisbauarbeiten und Rückbauarbeiten. Es handelt sich dabei um dynamische Bautätigkeiten, also mit dem Baufortschritt wandernde Baustellen. In Korridorbreiten von bis zu 1500 m sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm für Rammgründungen zu erwarten.

Außerdem umfasst die Ausbaumaßnahme auch sogenannte statische Bautätigkeiten, wie Arbeiten an der Oberleitungsanlage, Umbauarbeiten am Bahnsteig, Neubau Bahnsteig und Rückbaumaßnahmen.

Es sind Bauarbeiten innerhalb des zu elektrifizierenden Streckenabschnitts zwischen Friedrichsdorf und Usingen, wie den zweigleisigen Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim inklusive dem Bau von Stütz- und Schallschutzwänden und dem zweigleisigen Neubau der Eisenbahnüberführung Bizzenbach, vorgesehen. Zudem ist ein weiterer Mittelbahnsteig und eine barrierefreie Fußgängerüberführung im Bahnhof Usingen geplant.

Über den zu elektrifizierenden Streckenabschnitt hinaus soll am Haltepunkt Hundstadt ein Begegnungsgleis mit neuem Seitenbahnsteig gebaut, im Bahnhof Grävenwies-

bach Weichen ausgetauscht und eingebaut und im Bahnhof Brandoberndorf die vorhandene Abstellanlage ertüchtigt werden. Im Bereich dreier Straßenüberführungen wird die Bahnstrecke abgesenkt.

Die Bauarbeiten wurden in einer Untersuchung (Unterlage 23) ermittelt und anhand der insoweit maßgeblichen AVV Baulärm bewertet. Sie sollen blockweise durchgeführt werden.

Bei den besonders lärmintensiven Bautätigkeiten ist mit Überschreitungen im Nahbereich der Bautätigkeiten zu rechnen, diese werden jedoch als kurzfristig eingestuft. Die Einhaltung der für die nach AVV Baulärm gültigen Immissionsrichtwerte ist für die geplanten Baumaßnahmen nach dem gegenwärtigen Stand der Technik nicht möglich.

Zur Minimierung erheblicher nachteiliger Auswirkungen ergreift der Vorhabenträger die in Unterlage 1.1-C – Erläuterungsbericht genannten technischen und organisatorische Schutzmaßnahmen. Ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde weitere Schutzauflagen unter Punkt A.V.6.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verfügt. Hierzu gehören insbesondere das Baulärm-Monitoring sowie die Verpflichtung zur Gewährung von Ersatzwohnraum, wenn sich beim Baulärm-Monitoring Überschreitungen ergeben.

#### **5.1.2.1.2 Erschütterungen und Körperschall**

Die Umsetzung der Baumaßnahme geht mit unvermeidlichen Erschütterungsimmissionen einher. Für die Untersuchung der auftretenden Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden wurde die DIN 4150-2 herangezogen, da keine rechtlich verbindlichen Grenzwerte festgelegt sind. Das Erschütterungsgutachten ist in Unterlage 24 enthalten.

Zu den erschütterungsintensivsten Baumaßnahmen zählen die Vibrationsrammarbeiten und Bohrpfahlarbeiten zur Herstellung von Gründungen (Oberleitungsmaste, Stütz- und Lärmschutzwände). Diese wurden auf Erschütterungsimmissionen aus dem Baubetrieb untersucht. Danach können Belästigungen zum jeweiligen Einsatzort ab einem Abstand von 90 m tagsüber/ 180 m nachts bei Betrieb einer Vibrationsramme bzw. von 20 m tagsüber/ 65 m nachts bei Betrieb eines Bohrpfahlgeräts ausgeschlossen werden. Infolge der dynamischen Ramm- und Bohrarbeiten wird von Erschütterungseinwirkungen von maximal 2 Tagen je Gründung ausgegangen. Infolge dessen, dass ein Wandern der Baustelle vorgesehen ist, wird von Erschütterungseinwirkungen in einem Zeitraum von einer Woche ausgegangen. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde gemäß der Nebenbestimmung A.V.6.6.1 festgelegt, dass im Wirkungsbereich schutzbedürftiger Bebauung erschütterungsintensive Baumaßnahmen (Ramm- und Bohrarbeiten) im Nachtzeitraum nicht zulässig sind. Wenn nachts ausnahmsweise

Bauarbeiten durchgeführt werden und sich beim Baulärm-Monitoring Überschreitungen ergeben, ist durch den Vorhabenträger Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen.

Zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen ist der Einsatz erschütterungsarmer Bauverfahren und Baumaschinen, die dem fortschreitenden Stand der Technik entsprechen, vorgesehen.

Darüber hinaus werden die in Abschnitt 6.5.4.3 a) bis f) der DIN 4150-2 aufgeführten Maßnahmen (Information der Betroffenen, Aufklärung über Unvermeidbarkeit der Erschütterungen, baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigung, Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten, Durchführung von Messungen) ergriffen, um die psychischen Auswirkungen der Erschütterungseinwirkungen zu mildern. Zudem hat der Vorhabenträger während des Erörterungstermins vom 13. bis 15. Juli 2022 die Zusage getroffen, dass innerhalb der Ortslage keine Nachtarbeit durchgeführt wird, es sei denn es ist eine Maschine defekt. Dies wurde insoweit konkretisiert, dass die Bauarbeiten innerhalb der Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr durchgeführt werden.

#### **5.1.2.1.3 Luftschadstoffe**

Während der Bauzeit ist mit Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben durch die Bautätigkeiten, den Baustellenverkehr und die Baumaschinen zu rechnen. Die damit einhergehenden Belastungen der Luftqualität beschränken sich auf den unmittelbaren Baustellenbereich und gehen über die bestehenden Vorbelastungen nicht wesentlich hinaus. Zur Minderung der baubedingten Emissionen ist der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge und Maschinen sowie das Befeuchten von Baustraßen in Trockenzeiten vorgesehen.

#### **5.1.2.1.4 Erholung**

Während der Bauzeit ist die Nutzung von Rad- und Wanderwegen eingeschränkt und führt zu temporärer Beeinträchtigung der Erholungsfunktion. Durch Lärm und Staubemissionen aufgrund des Baubetriebes sowie durch eingeschränkte Nutzbarkeit der Erholungsinfrastruktur durch Sperrzeiten im Zugverkehr (Erreichbarkeit der Freizeiteinrichtungen) kann die Erholungsfunktion für den Menschen beeinträchtigt werden. Nach dem Ausbau ist diese Einschränkung wieder aufgehoben.

Die Taktzahl des Zugverkehrs auf der Strecke Usingen-Friedrichsdorf wird sich in den Stoßzeiten erhöhen, da hier die S-Bahn-Triebzüge noch durch Triebzüge der RB 15 unterstützt werden sollen. Eine geringfügige Zunahme der Verlärmung von Erholungsgebieten am Morgen und am Abend ist demnach nicht auszuschließen. Mit den S-Bahnzügen kommen jedoch lärmärmere Verkehrsmittel zum Einsatz. Mit dem Zugver-

kehr ist die Erschließung der Erholungsgebiete sichergestellt und die Attraktivität erhöht.

Die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion entlang der Strecke wird als sehr gering bzw. nicht vorhanden eingestuft.

#### **5.1.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen**

Anlagebedingt gehen landschafts- oder ortsbildprägende Strukturen durch die Aufwuchsbeschränkung innerhalb der Rückschnittszone und Überbauung verloren. Entlang der Bahnstrecke entsteht ein Verlust von 2,5 ha Gehölzen. Zum Verlust ortsbildprägender Strukturen kommt es angrenzend an die Siedlungsbereiche. Mit dem kleinstnötigen Gehölzrückschnitt sowie dem Schutz von Tabuflächen wird der Eingriff minimiert. Durch Pflanzungen von Gebüsch, Wiederherstellung von Böschungsbereichen als Waldrandgehölz und Baumpflanzungen erfolgt ein Ausgleich. Die durch die Oberleitungsmasten entstehende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan durch Zusatzbewertung ermittelt und als Zuschlag bei der Biotopkompensation berücksichtigt.

Durch die Schließung des BÜ 22 entsteht eine Unterbrechung der funktionalen Beziehungen zwischen Wohn- und Wohnumfeld. In zumutbarer Entfernung befinden sich jedoch fußläufig und mit dem Rad zu erreichende Bahnübergänge.

Weitergehende schutzgutbezogene anlagebedingte Auswirkungen des Vorhabens sind nicht zu erwarten.

#### **5.1.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Durch den Betrieb der S-Bahn-Züge wird es Auswirkungen durch Lärm, Erschütterungen, Körperschall und elektromagnetische Felder geben. Um die aus dem Betrieb resultierenden Immissionen beurteilen zu können, wurden jeweils Untersuchungen durchgeführt. Auf die Unterlagen 21 sowie 22.1-A und 22.2-A der Planunterlagen (EMV-Gutachten, Schalltechnische Untersuchungen) wird verwiesen.

##### **5.1.2.3.1 Luftschall**

Maßstab für die Beurteilung der auf den Bau oder die Änderung der Schieneninfrastruktur zurückgehenden betriebsbedingten Lärmbelastung sind das BImSchG, die auf dieser Grundlage erlassene 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie die für Schienenwege einschlägigen Berechnungsvorschriften der Schall 03.

Mit den elektrisch betriebenen S-Bahn-Zügen werden lärm- und abgasärmere Verkehrsmittel eingesetzt. Betriebsbedingte Lärmimmissionen werden im Bereich der Saalburgsiedlung und Wehrheim vermindert oder gar verbessert.

Gegenstand des Vorhabens ist die wesentliche Änderung durch den zweigleisigen Ausbau eines vorhandenen Schienenweges zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim.

Im Bereich der Saalburgsiedlung und Wehrheim werden Lärmschutzwände entlang der Bahnanlagen gebaut. Zusätzlich werden in diesem Bereich Schienenstegdämpfer eingebaut. Aus dem Gesamtlärmgutachten geht hervor, dass die Gesamtsituation durch die Umsetzung des Vorhabens nahezu unverändert bleibt oder teilweise deutliche Verbesserungen entstehen.

Nach dem Verkehrslärmgutachten (Unterlage 22-A) bestehen noch 22 Schutzfälle im Bereich des zweigleisigen Ausbaus zwischen Saalburgsiedlung und Wehrheim nach dem Bau von Schallschutzwänden und Schienenstegdämpfern bei denen nachts Grenzwertüberschreitungen entstehen. Dem Grunde nach besteht für diese Fälle Anspruch auf passiven Schallschutz. Eine Gesundheitsgefährdung kann im Bereich des zweigleisigen Ausbaus für alle betroffenen Gebäude ausgeschlossen werden.

Die Veränderungen an den Gleisanlagen im Bereich der Straßenüberführung L3270 und Achtzehnmorgenweg sowie Änderungen der Gleisanlagen im Bahnhof Usingen und der Ausbau des Haltepunkts Hundstadt um ein weiteres Gleis zu einem Kreuzungsbahnhof stellen erhebliche Änderungen dar.

Der Haltepunkt Hundstadt wird mit dem Neubau eines Begegnungsgleises mit einem neuen Seitenbahnsteig zu einem Kreuzungsbahnsteig ausgebaut. Aus dem Verkehrslärmgutachten geht hervor, dass an zwei Immissionspunkten durch den baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um maximal 3,2 dB(A) erhöht wird. Diese Erhöhung des Beurteilungspegels stellt eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV dar. Die Grenzwerte für Mischgebiete werden jedoch eingehalten, so dass kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht.

Im Bereich des Bahnhofs Usingen ist ein weiterer Mittelbahnsteig geplant. Die betreffenden Immissionsorte befinden sich in Gewerbe-/Misch- und Allgemeinen Wohngebieten. Nach dem Verkehrslärmgutachten führt der bauliche Eingriff zu einem maximalen Anstieg von 1,6 dB(A) an einem Gebäude. Der Beurteilungspegel wird somit nicht um mindestens 3 dB(A) erhöht und erreicht auch nicht den Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) in der Nacht bzw. 70 dB(A) am Tag. Es liegt demnach keine wesentliche Änderung vor.

Im Radius von ca. 500 m von der geplanten Gleisabsenkung 16,5+10 (L3270) befindet sich nach dem Verkehrslärmgutachten keine schutzwürdige Bebauung. Es kann deshalb eine relevante Beurteilungspegelerhöhung zur nächsten schutzwürdigen Bebauung im Sinne der 16. BImSchV ausgeschlossen werden.

Im Umfeld der Gleisabsenkung 17,3+32 (Achtzehnmorgenweg) befinden sich schutzwürdige Nutzungen. Aus dem Verkehrslärmgutachten geht hervor, dass die Beurteilungspegel an den repräsentativ untersuchten Immissionsorten maximal 1,2 dB(A) ansteigen. Der Beurteilungspegel wird somit nicht um mindestens 3 dB(A) erhöht und erreicht auch nicht den Schwellenwert einer Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) in der Nacht bzw. 70 dB(A) am Tag. Es liegt demnach keine wesentliche Änderung vor.

Die geplante Gleisfeldbeleuchtung und das Aufstellen des Aufenthaltscontainers im Bahnhof Brandoberndorf stellen nach den Bewertungen des Vorhabenträgers keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar und bedürfen daher keiner schalltechnischen Beurteilung.

#### **5.1.2.3.2 Erschütterungen und sekundärer Luftschall (Körperschall)**

Für die Beurteilung der von Schienenverkehrswegen ausgehenden Erschütterungs- und Körperschallimmissionen existiert kein rechtlich verbindliches Regelwerk. Der Vorhabenträger hat daher zur Beurteilung der Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden die Anhaltswerte der DIN 4150-2 und durch Körperschallimmissionen die Anforderungswerte der 24. BImSchV herangezogen.

Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht stellt die Elektrifizierung der Strecke keine wesentliche Änderung dar, so dass keine gesonderten Vorkehrungen zum Erschütterungsschutz vorzunehmen sind.

Der Einbau von Weichen stellt eine Unterbrechung der Schienen dar, dies führt i.d.R. zur Erhöhung der Erschütterungseinwirkungen.

In zwei Bereichen sind Gleisverschiebungen geplant. Bei etwa Bahn-km 7,15 im Bereich der Saalburgsiedlung soll die vorhandene Weiche zurückgebaut werden. Laut dem Erschütterungsgutachten (Unterlage 24.1 Erschütterung Schienenverkehr) stellt dies eine positive Veränderung dar. Im weiteren Verlauf reduziert sich zunächst der Abstand des nächstgelegenen Gleises um ca. 2 m im Planfall. Gleichzeitig verkehrt die Hälfte der Züge auf dem Gegengleis, das um etwa 2 m von den Einwirkungsorten abrückt. Im weiteren Streckenverlauf führt das Abrücken der Gleise der zweigleisigen Strecke im Planfall zu einer Verbesserung der Erschütterungssituation.

In Wehrheim rückt das nächstgelegene Gleis sowohl nördlich als auch südlich näher an die Bebauungen heran. Im Bahnhof Wehrheim nehmen die Erschütterungen ab, da eine vorhandene Weiche zurückgebaut wird.

Nördlich der Bahntrasse rückt das Gleis im Planfall näher an die schutzwürdige Bebauung heran. Für das Gebäude Köpperner Straße bedeutet dies eine prozentuale Erhöhung der Erschütterungsimmisionen um ca. 2 %. Ein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen besteht nicht.

Die Verlängerung des südlichsten Gleises im Bahnhof Usingen mit dem Rückbau einer bestehenden Weiche sowie dem Bau einer Weiche bei Bahn-km 17,55 liegt in einer Entfernung von mehr als 40 m zu den nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen. Außerdem wird das Gleis als Abstellgleis genutzt. Die Weiche wird dadurch mit einer geringeren Geschwindigkeit genutzt, so dass die Erhöhung der Erschütterungssimulationen nicht wesentlich ist. Die zweite Weiche rückt vom nächstgelegenen Gebäude ab, was zu einer Verbesserung der Erschütterungssituation führt.

Das Begegnungsgleis mit einem Seitenbahnsteig mit einem Anschluss über zwei Weichen führt aufgrund der gegebenen Abstandsverhältnisse sowie der geringeren Geschwindigkeit beim Befahren der Weichen nicht zu einer Erhöhung der Erschütterungen.

Die durchgeführten Untersuchungen des Vorhabenträgers haben ergeben, dass durch den baulichen Eingriff keine relevanten Konfliktpotentiale erkennbar sind, für die bereits im Rahmen der Planung entsprechende Schutzmaßnahmen zur Minderung von Erschütterungen zu berücksichtigen wären.

#### **5.1.2.3.3 Elektromagnetische Strahlung**

Maßgeblich für die Beurteilung schädlicher Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder ist das BImSchG. Die darauf beruhende 26. BImSchV sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der 26. BImSchV enthalten Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft von Nieder- und Hochfrequenzanlagen vor schädlichen Umwelteinflüssen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder. Hierzu sind Grenzwerte definiert.

Der Streckenabschnitt von Friedrichsdorf bis Usingen soll elektrifiziert werden. Durch den Betrieb der Oberleitungsanlage entstehen elektromagnetische Felder.

Die Bahnoberleitungsanlage (16,7 Hz) ist als Niederfrequenzanlage mit einer Nennspannung von mehr als 1000V und einem Frequenzbereich von 1Hz bis 9kHz eingestuft. Die Höhen- und Seitenanlagen der Bahnoberleitung entlang der Strecke sind zu berücksichtigen.

Nach den Ermittlungen des Vorhabenträgers befindet sich im Nachweisbereich keine weitere Niederfrequenzanlage. Hochfrequenzanlagen im Sinne des § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls nicht vorhanden.

Der Maximalwert der magnetischen Flussdichte für Annäherungsbereiche, in denen sich Personen aufhalten können, liegt immer unterhalb des relevanten Grenzbereichs.

### 5.1.3 Bewertung

Bezüglich der während der Bauausführung entstehenden Luftschallimmissionen sind für die im Nahbereich zu statischen Baustellen gelegenen schutzwürdigen Nutzungen vor allem nachts, zum Teil aber auch am Tag erhebliche Belastungen zu erwarten. Soweit im Ausnahmefall nächtliche Baumaßnahmen erforderlich werden, die vom Vorhabenträger vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nicht gewährleisten können oder sich andere im Zuge der Lärminderungsplanung zu entwickelnde Maßnahmen als mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar erweisen, verbleiben für diesen Fall erhebliche nachteilige Umweltwirkungen. Entsprechendes gilt für die im Einflussbereich dynamischer Baustellen (Gründung der Mastfundamente, Gleisbauarbeiten) gelegenen schutzwürdigen Nutzungen. Allerdings dauern die diesbezüglichen Beeinträchtigungen jeweils nur einige wenige Tage an.

Erheblich nachteilige bauzeitliche Erschütterungsmissionen für tagsüber durchgeführte Bauarbeiten können durch eine zeitliche Begrenzung der Einwirkzeiten, den Einsatz erschütterungsarmer Maschinen und Bauverfahren und die in Abschnitt 7.2.1.3 a) bis f) der DIN 4150-2 aufgeführten Maßnahmen voraussichtlich abgewendet werden. Mit der Nebenbestimmung A.V.6.6.1 wurde durch die Planfeststellungsbehörde festgelegt, dass im Wirkungsbereich schutzbedürftiger Bebauung erschütterungsintensive Baumaßnahmen (z.B. Ramm- oder Bohrarbeiten) im Nachtzeitraum unzulässig sind.

Erheblich belästigende bauzeitliche Körperschallimmissionen können ausgeschlossen werden.

Weitere erhebliche nachteilige bau-, anlage- oder betriebsbedingte Umwelteinwirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Dies gilt auch für den Aspekt der betriebsbedingten Gesamtlärmbelastung und der Erschütterungseinwirkungen in dem baulich unveränderten Bereich.

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass durch die elektrisch betriebenen S-Bahn-Züge lärm- und abgasärmere Verkehrsmittel zum Einsatz kommen.

## 5.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

### 5.2.1 Bestand

#### 5.2.1.1 Flora

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Ortschaften Friedrichsdorf einschließlich der Ortsteile Köppern und Saalburgsiedlung, Wehrheim, Neu-Anspach mit Hausen-Arnspach und Usingen mit einem 100 m Korridor beidseits der Bahntrasse. Zudem wurde ein Streckenabschnitt in Grävenwiesbach Ortsteil Hundstadt untersucht.

Es konnten insgesamt vier verschiedene FFH-Lebensraumtypen identifiziert werden. Dies sind im Einzelnen

- artenreiche Flachland-Mähwiesen im Bereich Wehrheim bis Usingen mit bedrohten Arten wie der Echten Mondraute und dem Kleinen Mädesüß,
- das Fließgewässer im FFH-Gebiet 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ mit begleitenden Bach-Auenwäldern und flutender Wasservegetation,
- vereinzelte gesetzlich geschützte Feuchtwiesen und –brachen in der Nähe von Gräben und Fließgewässern und
- Hainsimsen-Buchenwälder im Waldbereich des Köpperner Tals

Darüber hinaus wurden vereinzelte gesetzlich geschützte Streuobstbestände im Offenlandbereich erfasst.

In einem Bereich von 30 m beidseits der Bahntrasse wird von dem potentiellen Eingriffsbereich ausgegangen.

Die Waldfläche hat einen Anteil von 19 % im Untersuchungsbereich und besteht überwiegend aus Misch- und Eichenwäldern, jedoch auch aus Pionier- und Hainsimsen-Buchenwäldern sowie sonstigen Nadelwäldern.

#### **Bodensaure Buchenwälder, LRT 9110 (KV-BiotopTyp 01.115)**

Wertvolle Waldbestände befinden sich im potentiellen Eingriffsbereich im Waldgebiet zwischen Friedrichsdorf und Köpperner Tal, nördlich der Bahntrasse, zudem zwischen Köppern und Saalburgsiedlung beidseitig der Bahntrasse (Biotoptyp 01.115). Im gesamten Untersuchungsgebiet befinden sich Buchenbestände, die dem Verband der Luzulo-Fagion zuzurechnen sind. Oft handelt es sich dabei um bodensaure Hainsimsen-Buchenwälder. Sie werden durch die Dominanz der Rot-Buche (*Fagus sylvatica*) in der Baumschicht, einer relativen Basen- und Nährstoffarmut und einer überwiegend nur schwach ausgeprägten Krautschicht gekennzeichnet.

Dabei handelt es sich um einen Lebensraumtyp mit hohem ökologischen Wert.

### **Sonstige Eichenwälder (KV-Biototyp 01.135)**

Hierbei handelt es sich um eine Zusammenfassung durch forstwirtschaftliche Nutzung geprägter Eichenlaubmischwälder, die weder zu den Eichen-Hainbuchenwäldern noch den bodensauren Eichenwäldern zuzuordnen sind. Diese Eichenlaubwälder sind mit einem Anteil von 23,2 % der gesamten Waldfläche vertreten und entsprechen dem überwiegenden Teil des Waldes zwischen Friedrichsdorf und Köppern. Zudem befinden sich weitere Bestände im Köpperner Tal.

Sie unterliegen keinem Schutzstatus.

### **Au- und Bruchwälder (KV-Biototypen 01.143) sowie Ufergehölzsäume, standortgerecht mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (KV-Biototyp 02.320), LRT \*91E0, geschützt gemäß § 30 (2) Nr. 1 BNatSchG**

Im Bereich östlich der Saalburgsiedlung befindet sich südlich des Erlenbaches ein Bachauenwald (Biototyp 01.143). Ein weiterer wertvoller Waldbestand stellt der Ufergehölzsaum des Erlenbaches ebenfalls im Bereich der Saalburgsiedlung westlich der Bahntrasse sowie zwischen Köppern und Saalburgsiedlung im Wechsel nördlich und südlich der Bahntrasse (Biototyp 02.230) dar.

Ein weiterer Ufergehölzsaum befindet sich entlang des Bizzenbaches östlich von Wehrheim, südlich der Bahntrasse sowie entlang des Arnsbaches nördlich von Hausen-Arnsbach, westlich der Bahntrasse (Biototyp 02.230).

Ebenfalls im potentiellen Eingriffsbereich befinden sich wertvolle Gehölzbestände innerhalb des Freizeitparks Lochmühle und westlich von Wehrheim sowie nördlich von Hausen-Arnsbach mit einheimischen Feuchtgehölzen, welche außerhalb von Fließgewässern lokalisiert (Biototyp 02.310) sind. Weitere wertvolle Gehölzbestände sind in den genannten Waldflächen (Biototyp 02.320) und entlang der Allee mit Spitzahorn an der L3270 südwestlich von Usingen (Biototyp 04.310).

Innerhalb des potentiellen Eingriffsbereichs konnten zudem wertvolle Streuobstbestände zwischen Hausen-Arnsbach und Usingen, nördlich der Bahntrasse (Biototyp 03.111) und ebenfalls bei Hausen-Arnsbach, westlich der Bahntrasse (Biototyp 03.310) festgestellt werden. Weitere wertvolle Streuobstbestände befinden sich westlich von Köppern und südwestlich von Usingen (Biototyp 03.131).

Wertvolle wassergeprägte Biotopbestände innerhalb des potentiellen Eingriffsbereichs befinden sich im Bereich des Erlenbachs zwischen Köppern und Saalburgsiedlung, nördlich der Bahntrasse (Biototyp 05.212) und bei der Saalburgsiedlung, südwestlich der Bahntrasse (Biototyp 05.213). Zudem gibt es weitere Bestände westlich von Wehrheim, südlich der Bahntrasse (Biototyp 05.410).

Zu den wertvollen Graslandbeständen im Bereich von 30 m beidseits der Bahntrasse zählen Bereiche bei Wehrheim, Hausen-Arnzbach, Neu-Anspach und im Norden von Hundstadt (Biotoptyp 06.113), westlich von Wehrheim (Biotoptyp 06.117), Hausen und Hundstadt und zwischen Wehrheim und Neu-Anspach.

Entlang der Bahntrasse wurden zahlreiche Ruderalflure und Säume festgestellt, die alle aufgrund des zahlreichen Vorkommens der Zauneidechse artenschutzrechtlich relevant sind. Dabei handelt es sich um folgende Biotoptypen:

- Artenreiche Saumvegetation feuchter Standorte (KV-Biotoptyp 09.120)
- Artenreiche Saumvegetation frischer Standorte (KV-Biotoptyp 09.121)
- Artenreiche Saumvegetation trockener Standorte (KV-Biotoptyp 09.122)
- Artenarme oder nitrophytische Ruderalvegetation (KV-Biotoptyp 09.123)
- Arten- und blütenreiche Ruderalvegetation (KV-Biotoptyp 09.124)
- Artenarme Säume frischer Standorte (KV-Biotoptyp 09.151), lineare Ausprägung
- Artenarme Säume trockener Standorte (KV-Biotoptyp 09.152), lineare Ausprägung
- Straßenränder ggf. mit Entwässerungsmulde und Mittelstreifen, intensiv gepflegt (KV-Biotoptyp 09.160)

Besonders hervorzuheben ist die artenreiche Saumvegetation feuchter Standorte (KV-Biotoptyp 09.120). Es handelt sich dabei um eine Saumstruktur entlang der Köpperner Straße zwischen der Saalburgsiedlung und Wehrheim, die sich im direkten Bestand der Bahntrasse befindet. Im Bestand sind in einem Abschnitt floristische Merkmale einer Pfeifengraswiese. Die Mindestgröße für die Ausweisung eines LRT 6410 ist zwar nicht erfüllt, kann aber dem *Molinietum ceruleae* zugeordnet werden. Zudem sind die Färber-Scharte (*Serratula tinctoria*, ca. 250 Individuen), Gewöhnliche Wiesensilge (*Silaum silaus*) und der Heil-Ziest (*Betonica officinalis*) als Arten der Roten Liste Deutschlands zu verzeichnen. Der Artenreichtum dieser Fläche konnte schon nach NAWRATH et al. (2005) mit 56 Arten als sehr hoch eingestuft werden. Das Artenspektrum umfasst weiterhin die Kümmelblättrige Silge (*Selinum carviflora*), Doldiges Habichtskraut (*Hieracium umbellatum*), Echter Baldrian (*Valeriana officinalis*) und Echtes Labkraut (*Galium verum*).

Insgesamt wurden zwei Bestände der artenreichen Saumvegetation frischer Standorte (KV-Biotoptyp 09.121) kartiert, jedoch lediglich der Bestand östlich von Wehrheim befindet sich innerhalb des potentiellen Eingriffsbereichs von 30 m nördlich der Trasse mit einem großen Blütenreichtum mit Wiesen-Flockenblume (*Centaurea jacea*), Gewöhnliche Schafgarbe (*Achillea millefolium*), Rainfarn (*Tanacetum vulgare*), Breitblättrige Lichtnelke (*Silene latifolia*) und Echtes Labkraut (*Galium album*).

Nahe dem südlichen Bahnsteig des Haltepunktes Hundstadt befindet sich ein einzel-

ner Saum trockener Standorte (KV-Biototyp 09.122), mit Arten wie Gewöhnlicher Natertkopf (*Echium vulgare*), Quendel-Sandkraut (*Arenaria serpyllifolia*), Echtes Johanniskraut (*Hypericum perforatum*) und der neophytischen Kaukasus-Asienfetthenne (*Phedimus spurius*).

Bestände mit artenarme oder nitrophytische Ruderalvegetation (KV-Biototyp 09.123) ist im gesamten Untersuchungsgebiet sehr häufig anzutreffen und umfasst sowohl Beifuß-Goldrutenbestände flächiger Ausprägung, monotypische Brennesselfluren auf eutrophen Standorten. Oftmals als Gesamtheit aus artenarmer und nitrophytischer Ruderalflur, Brombeergebüschen und vereinzelt aufkommenden Gehölzen wie Hundsröse, Holunder, Schlehe und Salweide.

Der Biototyp arten- und blütenreiche Ruderalvegetation (KV-Biototyp 09.124) zusätzlich zu den o. g. Saumgesellschaften durch das Vorhandensein arten- und blütenreicherer Vegetation auf meist frischen bis trockenen Standorten, die der pflanzensoziologischen Klasse Artemisietea (Beifuß-Gesellschaften) zuzuordnen ist.

Der KV-Biototyp artenarme Säume frischer Standorte (KV-Biototyp 09.151) ist im gesamten Untersuchungsgebiet anzutreffen und wurde hauptsächlich als lineare Ausprägung entlang von Verkehrswegen und der Bahntrasse, vereinzelt auch entlang von Ackerschlägen auskartiert. Sie sind allesamt von maximal mittlerer ökologischer Bedeutung.

Die Zuordnung zu den artenarmen Säumen trockener Standorte (KV-Biototyp 09.152), lineare Ausprägung, erfolgte nur einmal im Untersuchungsgebiet am Fuße einer Straßenböschung. Der Bestand ist charakterisiert durch Arten wie Gewöhnlicher Feldsalat (*Valerianella locusta*), Wiesen-Flockenblume (*Centaurea jacea*), Schafschwingel (*Festuca ovina* agg.), Kleines Habichtskraut (*Hieracium pilosella*), Gewöhnliches Ferkelkraut (*Hypochaeris radicata*) und dem Frühlings-Hungerblümchen (*Draba verna*).

Der Biototyp Straßenränder ggf. mit Entwässerungsmulde und Mittelstreifen, intensiv gepflegt (KV-Biototyp 09.160) wurde nur vereinzelt an Straßenrändern auskartiert. Neben den in Saatmischungen für Landschaftsrasen enthaltenen Arten, u. a. den Rispengräsern (*Poa pratensis*, *Poa trivialis* und *Poa annua*), dem Rotschwingel und dem Lolch wachsen Trittrasenarten wie u. a. der Breitblättrige Wegerich, der Vogelknöterich und vereinzelt der Kleinköpfige Pippau (*Crepis capillaris*) sowie vereinzelt Arten der o.g. Ruderalgesellschaften.

Zudem wurde im Rahmen der Kartierung vegetationsfreie Flächen bei Hundstadt im direkten Trassenbereich offene Felsstruktur mit dem KV-Biototyp anthropogene Felsaufschlüsse mit Felsspalten (KV-Biototyp 10.114) festgestellt werden. Das Arteninventar ist nicht LRT-würdig.

Zudem befinden sich im Untersuchungsgebiet Äcker und Gärten, die im Folgenden aufgeführt sind.

Dazu gehören intensiv genutzte Ackerflächen (KV-Biototyp 11.191) im Streckenabschnitt von Saalburg bis Usingen sowie in Hundstadt, teilweise direkt angrenzend zur Bahntrasse. Sie sind aus Sicht des Biotop- und Artenschutzes nur von untergeordneter Bedeutung. Im Hinblick auf die Produktionsfunktion des Bodens, baubedingte Flächeninanspruchnahme, Rekultivierungspflichten, bodenkundliche Baubegleitung etc. aber planungsrelevant.

Im Offenlandbereich zwischen der Saalburgsiedlung und Wehrheim nördlich der Bahntrasse sind ökologisch relevante Ackerbrachen (KV-Biototyp 11.193) im Untersuchungsgebiet nur einmalig vertreten.

Westlich von Wehrheim sind Äcker mit Artenschutzmaßnahmen (KV-Biototyp 11.194) anzutreffen. Hierbei handelt es sich um einen 30-40 m breiten Blüh- bzw. Brachestreifen am Rande eines Ackerschlagens mit Wiesen-Salbei (*Salvia pratensis*), Gewöhnlicher Erdrauch (*Fumaria officinalis*), Fenchel (*Foeniculum vulgare*) und Beifuß (*Artemisia vulgaris*).

Im Bereich Hundstadt befinden sich in Trassennähe Freizeitgärten (KV-Biototyp 11.211). Gärten oder Kleingartenanlagen mit überwiegendem Nutzgartenanteil (KV-Biototyp 11.212) sind nur einmalig an einem landwirtschaftlichen Betrieb in Köppern südlich der Bahntrasse vorzufinden.

Als „gärtnerisch gepflegte Anlagen im besiedelten Bereich, öffentliche Grünflächen, arten- und strukturreiche Hausgärten“ (KV-Biototyp 11.221) wurden innerhalb aller Siedlungen sowohl artenarme öffentliche Grünanlagen als auch wenig strukturierte private Hausgärten festgestellt. Ebenso aber auch Pflanzflächen im Bereich von Plätzen oder Verkehrsflächen.

Arten- und strukturreiche Hausgärten (KV-Biototyp 11.222) sind in den Siedlungsbereichen Köppern, Saalburgsiedlung, Wehrheim, Neu-Anspach, Hausen-Arnsbach, Usingen und Hundstadt anzutreffen. Aufgrund ihres zumeist vorhandenen Großbaumbestands und der direkten Anbindung an Wohnhäuser sind sie in Trassennähe eingriffs- und planungsrelevant.

Intensiv- und Sportrasen (KV-Biototyp 11.224), überwiegend artenarme Rasenflächen, gibt es im Untersuchungsgebiet sowie im potenziellen Eingriffsgebiet nur auf zwei Flächen im Siedlungsbereich von Hundstadt (Blatt 21).

Im besiedelten Bereich der Saalburgsiedlung, Wehrheim, Usingen und Hundstadt sind vereinzelt Extensivrasen, bzw. -wiesen (KV-Biototyp 11.225) anzutreffen.

Parks, Friedhöfe und Freiflächen mit Baumbestand (KV-Biototyp 11.231) wurden im Untersuchungsraum in fast allen Siedlungsbereichen vorgefunden.

## 5.2.1.2 Fauna

### 5.2.1.2.1 Säugetiere

#### Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet wurden min. 11 Fledermausarten nachgewiesen (vgl. S. 72 des UVP-Berichts), die alle als streng geschützt gelten.

Dabei handelt es sich um folgende Arten:

- Bart- / Brandtfledermaus (*Myotis mystacinus* / *brandtii*)
- Braunes / Graues Langohr (*Plecotus auritus* / *austriacus*)
- Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*)
- Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*)
- Abendsegler (*Nyctalus noctula*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Kleinabendsegler (*Nyctalus leisleri*)
- Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*)
- Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*)
- Wasserfledermaus (*Myotis daubentoni*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

Die Bereiche Waldkrankenhaus Köppern, Köpperner Tal, Wald an der Lochmühle sowie Gehölzbestände westlich der B456 erwiesen sich als besonders artenreich. Der Aktivitätsschwerpunkt der Fledermausfauna wurde im Bahnhof Usingen und den Horchboxen im Spießwald festgestellt. Stärker frequentierte Nahrungshabitate sind im Bereich des Bahnhofs Usingen und im Bereich des Waldkrankenhauses Köppern.

Zudem konnten regelmäßige Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Fledermäuse und/oder Vögel in insgesamt 118 Bäumen im Untersuchungsbereich nachgewiesen werden, die fast ausnahmslos im Köpperner Tal inkl. Saalburgsiedlung sowie im Wald zwischen Friedrichsdorf und Köppern liegen.

#### Haselmaus

Im Bereich von Bahn-km 11,1 bis 11,4 sowie südöstlich der anschließenden bahnbegleitenden Gehölzbestände von Bahn-km 10,85 bis 11,05 konnte ein Vorkommen der Haselmaus nachgewiesen werden.

#### Wildkatze

Zudem befindet sich das Untersuchungsgebiet innerhalb des Verbreitungsgebiets der Wildkatze.

### **5.2.1.2.2 Avifauna**

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 83 Vogelarten erfasst. Dabei handelt es sich bei 70 Arten um Brut- oder Reviervögel. Zwölf Arten sind als Durchzügler einzustufen, zusätzlich nutzen weitere Arten das Gebiet als Nahrungsraum (vgl. Erläuterungsbericht zum UVP-Bericht, S. 72). Nicht mehr bestätigt werden konnten der Uhu, Habicht, Baumfalke, Eisvogel, Birkenzeisig und Wiesenschafstelze, die in der Vergangenheit das Gebiet als Reviervogel oder Nahrungsgast nutzten.

Hervorzuheben sind folgende Lebensraumstrukturen für die genannten Arten im Planbereich:

- Offenlandbereich westlich Köppern (TR 2): Steinkauz, Trauerschnäpper, Kleinspecht, Gartenrotschwanz, Neuntöter, Star, Rauchschwalbe, Klappergrasmücke, Mittelspecht
- Wald oberhalb der Saalburgsiedlung (TR 4): Waldohreule, Hohltaube, Schwarz-, Grün- und Grauspecht, Spießwald zwischen Friedrichsdorf und Köppern (TR 1): Mittelspecht, Grauschnäpper, Star, Trauerschnäpper
- Waldgebiet im Köpperner Tal (TR 3): Schwarzspecht, Hohltaube, Wasserramsel, Gebirgsstelze
- Agrarlandschaft um Wehrheim (TR 5 & TR 6): Reviere von Feldlerche, Goldammer, Wacholderdrossel, Feldsperling, Star (TR 5) sowie Rauchschwalben, Waldohreule und ein Brutplatz des Mäusebussards (TR 6)
- Ortslage von Neu-Anspach (TR 7 & 8): Kuckuck, Bluthänfling
- Ortslage von Usingen (TR 9): Türkentaube, Bluthänfling, Stieglitz, Girlitz
- Höhlenreiche Gehölzbestände im Köpperner Tal inkl. Saalburgsiedlung sowie im Wald zwischen Friedrichsdorf und Köppern
- Großvogelhorste (insgesamt 12 Stk.) in verschiedenen Bereichen des Plangebiets Wacholderdrossel, Star

Westlich von Köppern (TR 2) befindet sich der artenreichste Abschnitt hinsichtlich der wertgebenden Brutvogelarten mit einem in Hessen ungünstigen Erhaltungszustand. Als Besonderheiten treten Steinkauz (1 Revierpaar), Kleinspecht, Gartenrotschwanz, Neuntöter (je 1 Revier) und Trauerschnäpper (2 Reviere) auf. Außerdem kommen diverse Starenbruten, 2 Rauchschwalben-Kolonien, Klappergrasmücke und Mittelspecht vor.

Im Untersuchungsraum befindet sich zudem zwischen Wehrheim und Neu-Anspach

ein Rastvogelgebiet. Aus den vorliegenden Artdaten sind als planungsrelevante Vögel der Kranich und der Mornellregenpfeifer sowie die Kornweihe und die Wacholderdrossel relevant.

Im Einzelnen sind als besonders geschützte Vögel die Arten Bluthänfling, Goldammer, Klappergrasmücke und Turmfalke betroffen.

#### **5.2.1.2.3 Amphibien**

Amphibien sind mit vier Arten vertreten. Dazu gehören Grasfrosch (*Rana temporaria*, RLH V), Erdkröte (*Bufo bufo*), Teichfrosch (*Pelophylax kl. Esculentus*) und Feuersalamander (*Salamandra salamandra*).

Das Untergebiet ist ausgesprochen arm an geeigneten Laichgewässern. Beispielsweise werden durch den Grasfrosch und den Feuersalamander im Köpperner Tal auch Wegeseitengräben als Laichgewässer genutzt.

Das Regerückhaltebecken am Schleichenbach S Usingen und der Eisenbach in Neu-Anspach stellen wichtige Gewässer für den Grasfrosch dar. Als wichtige Gewässer für die Erdkröte gelten die Alte Ziegelei in Neu-Anspach, der Weiher am Obernhainer Weg und die Lochmühle sowie das Absetzbecken des Taunus-Quarzit-Werk für den Teichfrosch.

#### **5.2.1.2.4 Reptilien**

Im Untersuchungsgebiet wurden die Zauneidechse (*Lacerta agilis*), Blindschleiche (*Anguis fragilis*), Schlingnatter (*Coronella austriaca*) und Ringelnatter (*Natrix natrix*) nachgewiesen.

Die bestehende Eisenbahntrasse hat als Lebensraum eine entscheidende Bedeutung für die meisten Arten. Die schwer nachweisbare Schlingnatter wurde südöstlich des Bahnhofs Usingen festgestellt. Mehrere Individuen der streng geschützten Zauneidechse konnten am Bahnhof Köppern und in Bereichen nördlich davon, zwischen der Saalburgsiedlung und Wehrheim, der Arnsbachquerung nördlich von Neu-Anspach, der Weihnachtbaumkultur an der K723 und dem Bahnhof Usingen nachgewiesen werden. An den Pferdehöfen östlich von Neu-Anspach und an der Bahnstrecke südlich von Usingen handelt es sich um Einzelfunde.

Die Blindschleiche wurde regelmäßig südlich der Waldklinik Köppern festgestellt. Die Ringelnatter wurde im Bereich der Alten Ziegelei östlich von Anspach nachgewiesen.

#### **5.2.1.2.5 Fische**

Es konnten nur 6 Fischarten und 242 Individuen in den 8 Untersuchungsgewässern nachgewiesen werden. Die Artenzahl in den untersuchten Gewässern war generell

sehr niedrig. Der Heisterbach war zum Zeitpunkt der Untersuchung trockengefallen. Im Eisenbach und im Häuserbach konnten keine Individuen nachgewiesen werden.

Die Reproduktion konnte an vier Bächen belegt werden: im Arnsbach gelang der Nachweis von 0+ - Individuen der Groppe (*Cottus gobio*, FFH-Anh. II), im Erlenbach (Gemarkung Köppern) der Fang von diesjährigen Groppen und Forellen (*Salmo trutta*) und im Bizzenbach und Erlenbach der Fang von 0+ - Individuen des Dreistachligen Stichlings (*Gasterosteus gymnotus*). Weitere Arten ohne Reproduktionsbeleg waren Bachschmerle, Goldfisch und Moderlieschen.

#### **5.2.1.2.6 Tagfalter**

Es wurden insgesamt 29 Arten im Untersuchungsgebiet beobachtet. Wobei es sich überwiegend um typische Bewohner der gehölzbetonten Agrarlandschaft sowie um echte Ubiquisten, wie Tagpfauenauge, Kleiner Fuchs, Distelfalter, Admiral und die Kohlweißlinge, handelt. Typisch für mesophiles Grünland sind die Braundickkopffalter, Hauhechel-Bläuling, Großes Ochsenauge, Kleines Wiesenvögelchen oder Schachbrettfalter.

Außerdem sind einige Arten an eine extensivere Grünlandnutzung gebunden, dazu gehören der Leguminosen-Weißling, Rotklee-Bläuling oder Mauerfuchs (alle RLH V). Der Mädesüß-Perlmutterfalter ist in feuchten Hochstaudenfluren anzutreffen. Die Arten Waldbrettspiel, C-Falter, Kleiner Schillerfalter (RLD V, RLH 3) und Großer Fuchs (RLD V, RLH 3) weisen eine enge Bindung an Wälder auf.

Ein Vorkommen des streng geschützten Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (*Maculinea nausithous*) konnte im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden, wurde jedoch auf der Umsetzungsfläche für die Färber-Scharte (LBP-Maßnahme 15A) in Friedrichsthal aufgrund des vorhandenen Arteninventars angenommen.

#### **5.2.1.2.7 Xylobionte Käfer**

Mangels Uraltbäume im Untersuchungsgebiet mit entsprechend dimensionierten Mulmhöhlen kann ein Vorkommen des Eremiten (*Osmoderma eremita*) ausgeschlossen werden. Der Heldbock (*Cerambyx cerdo*) konnte im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt werden, außerdem sind aus dem Taunus keine aktuellen Vorkommen der Art bekannt. Der nächstgelegene ehemalige Nachweis befindet sich in ca. 3 km Entfernung östlich der BAB 5 am Beinhardshof bei Roßbach.

Mehrere schwärmende Männchen des Hirschkäfers (*Lucanus cervus*, FFH-Anh. II) konnten zwischen Friedrichsdorf und Köppern nachgewiesen werden. Natis-Daten weisen auf eine weitere Verbreitung hin.

#### **5.2.1.2.8 Sonstige Tiergruppen**

##### Libellen

Im Untersuchungsgebiet konnten 8 Libellenarten festgestellt werden. Dazu gehören die Große Pechlibelle, Hufeisen-Azurjungfer, Blaugrüne Mosaikjungfer und Große Königslibelle. Ausschließlich am Arnsbach konnte die Blauflügel-Prachtlibelle nachgewiesen werden, die zweigestreifte Quelljungfer wurde mit mehreren Individuen im Köpperner Tal am Erlenbach festgestellt.

##### Heuschrecken

Insgesamt 12 Heuschreckenarten konnten im Untersuchungsgebiet festgestellt werden. Dabei konnten nur einzelne Nachweise von Arten mit spezielleren ökologischen Ansprüchen, wie die Blauflügelige Ödlandschrecke (RLH §) am Bahnhof Friedrichsdorf festgestellt werden. Zwischen der Lochmühle und Wehrheim sowie nördlich der Alten Ziegelei konnte die Sumpfschrecke (RLH 3) nachgewiesen werden.

#### **5.2.1.3 Biologische Vielfalt**

Biologische Vielfalt (Biodiversität) ist die Gesamtheit und Variabilität aller lebenden Organismen und der ökologischen Komplexe, zu denen sie gehören. Sie umfasst drei Ebenen, nämlich die Vielfalt der Ökosysteme (dazu gehören Lebensgemeinschaften, Lebensräume und Landschaften), die Artenvielfalt und die genetische Vielfalt innerhalb der Arten.

Zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt sind entsprechend dem jeweiligen Gefährdungsgrad insbesondere

1. lebensfähige Populationen wildlebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen zu ermöglichen,
2. Gefährdungen von natürlich vorkommenden Ökosystemen, Biotopen und Arten entgegenzuwirken,
3. Lebensgemeinschaften und Biotope mit ihren strukturellen und geografischen Eigenheiten in einer repräsentativen Verteilung zu erhalten; bestimmte Landschaftsteile sollen der natürlichen Dynamik überlassen bleiben.

Unter Berücksichtigung dieses Anforderungsprofils kommt dem Untersuchungsraum eine durchschnittliche Bedeutung zu.

#### **5.2.1.4 Schutzgebiete**

##### *NATURA 2000 - Gebiete*

Zwischen Köppern und Wehrheim verläuft das FFH-Gebiet 5717-305 „Erlenbach zwi-

schen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“, das von der Trasse der Taunusbahn gequert wird und durch das Vorhaben betroffen ist.

Zu den Erhaltungszielen nach Anhang I der FFH-Richtlinie zählt der Lebensraumtyp \*91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae). Bestandteil dieses LRT ist die Erhaltung naturnaher und strukturreicher Bestände mit stehendem und liegendem Totholz, Höhlenbäumen und lebensraumtypischen Baumarten mit einem einzelbaum- oder gruppenweisen Mosaik verschiedener Entwicklungsstufen und Altersphasen sowie die Erhaltung einer bestandsprägenden Gewässerdynamik und eines funktionalen Zusammenhangs mit den auentypischen Kontaktlebensräumen.

Die Erhaltungsziele der Arten nach Anhang II FFH-Richtlinie sind die Erhaltung durchgängiger, strukturreicher Fließgewässer mit steiniger Sohle (im Tiefland auch mit sandig-kiesiger Sohle) und gehölzreichen Ufern sowie die Erhaltung von Gewässerhabitaten, die sich in einem zumindest guten ökologischen und chemischen Zustand befinden.

#### Schutzgebiete nach Wasserrecht

Die Trasse der Taunusbahn kreuzt westlich von Köppern die Schutzzone II des Trinkwasserschutzgebiets (TWS) WSG-ID 434-063 sowie die Schutzzone III des TWS WSG-ID 434-007, wobei dessen Schutzzone II im näheren Umfeld der Trasse beginnt. Die Schutzzone III des Trinkwasserschutzgebiets (TWS) WSG-ID 434-011 wird von der Bahntrasse zwischen Köppern und Friedrichsdorf gekreuzt. Zwischen Friedrichsdorf und Köppern verläuft die Bahnstrecke durch die qualitative Schutzzone I des festgesetzten Heilquellenschutzgebietes „Oberhessischer Heilquellenschutzbezirk“ (WSG-ID 440-088). In den Wasserschutzgebieten steht das Grundwasser sehr nahe an der Geländeoberkante an. Trinkwasser wird hier schon in einer Tiefe von 2,5 m entnommen. Schutzgebiete nach Wasserrecht werden in den Kapiteln 1.1 und 6.5 mit behandelt.

#### Naturpark

Der Naturpark Taunus, bei dem es sich mit einer Fläche von 132 165 ha um den zweitgrößten Naturpark Hessens handelt, ist durch das gesamte Untersuchungsgebiet betroffen. Er erstreckt sich von der Wetterau im Osten bis zur Idsteiner Senke im Westen sowie von der Lahn im Norden bis zum Main im Süden. Der Naturraum ist geprägt von Nadelforsten, Laubmischwäldern, Streuobstwiesen und Fließgewässern.

Naturparke weisen eine große Arten- und Biotopvielfalt auf sowie eine durch vielfältige Nutzung geprägte Landschaft. Sie dienen sowohl dem Schutz und Erhalt der Kulturlandschaften als auch der Erholung, dem natur- und umweltverträglichen Tourismus

und einer dauerhaft natur- und umweltverträglichen Landnutzung sowie auch der Bildung für nachhaltige Entwicklung.

Weitere für die Beurteilung der Umweltauswirkungen relevante besonders geschützte bzw. schützenswerte Gebiete oder Landschaftsteile – bspw. Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke, Alleen u. ä. – sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

## 5.2.2 Auswirkungen

### 5.2.2.1 Pflanzen

#### 5.2.2.1.1 Baubedingte Auswirkungen

Im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen und Arbeitsstreifen werden 1,98 ha hochwertige Biotoptypen und Gebüsche baubedingt in Anspruch genommen.

So werden im Bereich des zweigleisigen Ausbaus ca. 1,13 ha hochwertige und 0,01 ha sehr hochwertige Biotoptypen wie sonstiger Eichenwald, Pionierwälder, Ufergehölzsaum, Feldgehölz, Feucht- und Nasswiesen sowie artenreiche Saumvegetation frischer Standorte und darüber hinaus 0,13 ha mittelwertige Gebüsche beansprucht.

Im Bereich der Gleisabsenkungen bei Usingen werden ca. 0,27 ha Feldgehölze (Baumhecke) sowie arten- und blütenreiche Ruderalvegetation als hochwertige Biotoptypen sowie 0,26 ha gering- bis mittelwertige Gebüsche in Anspruch genommen.

Im Bahnhof Usingen sind 0,04 ha Feldgehölze (Baumhecke) und am Haltepunkt Hundstadt ca. 0,06 ha Feldgehölz (Baumhecke) und arten- oder blütenreiche Ruderalvegetation als hochwertige Biotoptypen sowie 0,06 ha mittelwertige Gebüsche baubedingt betroffen.

In den anderen Baubereichen finden keine baubedingten Verluste hochwertiger Biotoptypen oder Gebüsche statt.

Die baubedingt beanspruchten Flächen werden nach Bauende wiederhergestellt, die ursprünglich vorhandenen Biotoptypen werden wieder angelegt.

#### 5.2.2.1.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt werden durch den zweigleisigen Ausbau sowie durch die Neubauten in Usingen und Hundstadt hochwertige Biotoptypen und Gebüsche in einem Umfang von 1,82 ha dauerhaft beansprucht und dauerhaft beseitigt.

Insbesondere betrifft dies hochwertiges Feldgehölz (Baumhecke), artenreiche Saumvegetation frischer Standorte sowie arten- und blütenreiche Ruderalvegetation und in

geringem Umfang sehr hochwertige Feucht- und Nasswiesen sowie artenreiche Saumvegetation feuchter Standorte.

#### **5.2.2.1.3 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Da es sich um eine bestehende Bahntrasse handelt, besteht bereits heute eine Aufwuchsbeschränkung innerhalb einer Zone von 4 m ab Gleismitte. Durch das auf den Stock setzen erfolgt eine regelmäßige Störung der Fauna. Durch die geplante Elektrifizierung werden innerhalb der Rückschnittzone von 6 m ab Gleismitte des äußeren Gleises bzw. 10 m im Bereich der Oberleitungsmasten Waldbestände und Gehölze durch zusätzliches auf den Stock setzen entfernt.

Innerhalb der Rückschnittzone ist kein Baumanteil möglich, Waldbestände und Gehölze mit Baumanteilen werden daher in ihrer Biotopfunktion beeinträchtigt. Es erfolgt eine Einschränkung der Habitatfunktion, ggf. gehen Baumhöhlen und Horstplätze verloren.

Der Erweiterungsbereich der Rückschnittzone wird als gestufter Waldrand hergestellt, daher erfolgt keine dauerhafte Waldumwandlung.

Durch die Größe der beeinträchtigten Flächen ist von einer mittleren bis hohen Beeinträchtigung auszugehen. Durch verschiedene Maßnahmen (keine Rodung sondern auf-den-Stock-setzen der Gehölze, Aufbau eines gestuften Waldrands, abschnittsweiser Rückschnitt im 5-Jahres-Turnus mit Beschränkung auf jährlichen Rückschnitt von maximal 20 % des Bestandes) soll der Biotop- und Habitatverlust jedoch minimiert werden.

Durch den Umstieg von Dieseltreibfahrzeugen auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge ist eine Zunahme betriebsbedingter Schadstoffeinträge aus dem Gleisabwasser in die Gewässerflora und -fauna des FFH-Gebietes 5717-305 nicht zu erwarten. Im zweigleisigen Bereich wird zudem das Gleisabwasser zusammen mit einem Teil des Straßenabwassers der Köpperner Straße über Sickergräben mit Rigolen und Stauraumkanälen vorgereinigt und gedrosselt in den Erlenbach abgeleitet.

Aus der Erneuerung des Entwässerungssystems resultiert eine im Vergleich mit dem Ist-Zustand deutliche Reduzierung der in den Erlenbach gelangenden Schadstoffe

### **5.2.2.2 Tiere**

#### **5.2.2.2.1 Baubedingte Auswirkungen**

Durch die Rodung von Bäumen und Gehölzen während der Baufeldfreimachung, können Fledermäuse, Haselmäuse und Vögel gefährdet werden. Ein wirksamer Schutz sind die Rodungszeitenregelung (Maßnahme 1VA) sowie die Höhlenbaumkontrolle vor

Fällung bzw. Rodung (Maßnahme 7VA) zum Schutz der Fledermäuse und Vögel. Im Bereich des Lebensraums wird eine Störung oder Gefährdung durch Entkopplung von Rodung und Fällung vermieden (Maßnahme 2A).

Zudem kommt es während der Baufeldfreimachung und Bautätigkeit zur Gefährdung von gesetzlich geschützten Zauneidechsen und Schlingnattern. Zur Vermeidung werden ihre Lebensräume mit einem nicht überkletterbaren Kleintierschutzzaun eingezäunt und die Tiere aus dem Baufeld umgesiedelt (Maßnahme 6VA i.V.m. Maßnahme 5ACEF). Im Bereich der Maststandorte werden die genannten Reptilien in angrenzende Lebensräume vergrämt (Maßnahme 41VA). Hierbei entsteht kein dauerhafter Lebensraumverlust, da die Flächen nach der Gründung der Masten wiederbesiedelt werden können.

Durch Lärm, Erschütterungen und Licht aus dem Baustellenbetrieb kann es zu Störungen der Tierwelt kommen, deren Habitate an das Baufeld angrenzen.

Grundsätzlich können nachteilige Auswirkungen auf Fledermäuse durch den Einsatz handelsüblicher Leuchtmittel im Zuge nächtlicher Arbeiten entstehen, da Insekten als Hauptnahrung einiger Fledermausarten aus den Jagdbereichen zu den Baustellen gelockt werden. Starke Beleuchtung kann im Umfeld der Quartiere zu einem verzögerten Ausflughverhalten führen und somit den Jagdzeitraum während der Nacht verkürzen. Da die Bautätigkeiten nur in Ausnahmefällen innerhalb der Nachtstunden stattfinden und temporär sind, ist mit keinen Beeinträchtigungen zu rechnen. Im Bedarfsfall ist eine nächtliche Beleuchtung der Baustellen zu minimieren und eine fledermausfreundliche Beleuchtung einzusetzen (Maßnahme 31VA).

Es kann nicht restlos die Störung lärmempfindlicher Vogelarten, wie Waldohreule und Mittelspecht, im Nahbereich der Trasse während sensibler Phasen des Brutgeschehens und die damit verbundene Aufgabe der Brut ausgeschlossen werden. Es ist deshalb eine Bauzeiteneinschränkung in drei Abschnitten vorgesehen (Maßnahme 30VA). Davon profitiert auch der Mäusebussard an der Alten Ziegelei.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben ist nicht mit einer erheblichen Störung auf Ebene der lokalen Population zu rechnen.

Baubedingt wird die Vegetation im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen und Arbeitsstreifen entfernt. In den unterschiedlichen Baubereichen werden insgesamt ca. 2 ha hochwertiger Biototypen und Gebüsche baubedingt beansprucht.

Während der Bauarbeiten kann es zur Beschädigung der Vegetation von Biotopen und Lebensräumen kommen, die an die Baustellen angrenzen. Angrenzende Biotope mit hoher Biotopfunktion sind vor Schädigung durch die Errichtung stabiler Bauzäune zu

schützen (Maßnahme 3V). Durch die Errichtung stabiler Bauzäune werden Bautätigkeiten und damit verbundene Schädigung von Biotopen und Habitatstrukturen außerhalb des Baufeldes vermieden.

Durch die baubedingte Beseitigung von Habitatstrukturen sind nicht nur weit verbreitete Tierarten, sondern auch geschützte Gebüschbrüter, Reptilien und Haselmäuse baubedingt beeinträchtigt. Da die Habitatverluste dauerhafte Beeinträchtigungen darstellen, sind sie unter die anlagebedingten Verluste gestellt.

Wanderwege von Amphibien zwischen dem Landlebensraum und Laichgewässern werden durch die Erneuerung von Kabeltrögen und Herstellung von Baugruben zerschnitten. Durch bauzeitiges Aufstellen von Amphibienschutzgittern entlang der Wanderbewegungen der Erdkröte, Absammlung und Umtragen der Tiere bei Bauarbeiten während der Wanderzeiten (Maßnahme 13VA) soll das Fallen und Verenden der Amphibien in die Kabeltröge und Baugruben vermieden werden.

Während des Baus ist die Verrohrung und Verlegung des Bizzenbaches vorgesehen. Die damit verbundenen Baumaßnahmen können eine Beschädigung der Fische, die sich im unmittelbaren Eingriffsbereich befinden, herbeiführen. Durch verschiedene Maßnahmen, wie die Bauzeitenregelung, das Kontrollieren des Gewässers im Eingriffsbereich und ggf. Umsetzen der Tiere vor Baubeginn, das Freihalten des verrohrten Gewässerabschnittes sowie die Wiederherstellung einer passierbaren Gewässersole (Maßnahme 12VA) kann während der Baumaßnahme in Verbindung mit den Maßnahmen 25V (Schutz von Oberflächengewässern vor Schadstoffeinträgen) und 26V (Umweltbaubegleitung) der Schutz der Fischfauna gewährleistet werden.

#### **5.2.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen**

Durch die anlagebedingte Beseitigung von Habitatstrukturen sind auch besonders und streng geschützte Tierarten beeinträchtigt, für die ein funktionaler Ausgleich erbracht werden muss. Insbesondere sind besonders geschützte Vögel (Bluthänfling, Grünfink, Heckenbraunelle, Fitis, Goldammer, Klappergrasmücke und Turmfalke), streng geschützte Reptilien (Zauneidechse und Schlingnatter) und streng geschützte Säugetiere (Haselmaus und Fledermäuse) betroffen.

Für den funktionalen Ausgleich baubedingter Beeinträchtigungen von Habitatstrukturen gesetzlich geschützter Arten sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF = continuous ecological functionality) nötig.

Zum Ausgleich ist die Anpflanzung/Optimierung von Hecken für Bluthänfling, Grünfink, Heckenbraunelle, Fitis, Goldammer und Klappergrasmücke (Maßnahme 4ACEF), die Optimierung einer Ruderalflur für Reptilien (Maßnahme 5ACEF), das Aufhängen von

Haselmauskästen mit der Entwicklung beerenstrauchreicher Gebüsche für die Haselmaus (Maßnahme 11ACEF), das Aufhängen von Fledermauskästen (8ACEF) und eines Turmfalkenkastens (10ACEF) vorgesehen.

Der Neubau in Hundstadt und in Usingen sowie der zweigleisige Ausbau führen anlagebedingt zur dauerhaften Inanspruchnahme hochwertiger Biotoptypen und Gebüsche. Hierbei gehen die jeweiligen Funktionen des Biotoptyps vollständig und dauerhaft verloren. Diese Biotope werden nach Bauabschluss nicht wiederhergestellt.

Die anlagebedingte Beanspruchung von hochwertigen Biotoptypen und Gebüschen durch den Ausbau am Haltepunkt Hundstadt und Bahnhof Usingen sowie durch die Errichtung eines zweiten Bahngleises zwischen Wehrheim und Saalburgsiedlung umfasst 1,82 ha.

### **5.2.2.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Eine betriebsbedingte Auswirkung kann die Kollisionsgefahr mit Großwild im Aktivitätszeitraum der Tiere sein, die jedoch bereits heute besteht. Eine Zunahme ist nicht zu erwarten.

Durch das auf den Stock setzen zusätzlicher Rückschnittszonen von 6m bzw. 10m (im Bereich der Oberleitungsmasten) ab Gleismitte wird die Störung der Fauna verstärkt. Da kein Baumanteil innerhalb der Rückschnittszonen zulässig ist, wird die Biotopfunktion für Gehölze mit Baumanteilen beeinträchtigt. Hinzu kommt die Einschränkung der Habitatfunktion durch ggf. Verlust von Baumhöhlen und Horstplätzen. Es ist von einer mittleren bis hohen Beeinträchtigung auszugehen.

Durch den Umstieg von Dieseltreibfahrzeugen auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge ist keine Zunahme bzw. Verschlechterung der betriebsbedingten Beeinträchtigung der Gewässerflora und -fauna des FFH-Gebietes 5717-305 durch Schadstoffeinträge aus dem Gleisabwasser (Schienen- und Bremsabrieb, Korrosionsschutz, Schmierstoffe und Kühllöle) zu erwarten. Im zweigleisigen Bereich wird zudem das Gleisabwasser zusammen mit einem Teil des Straßenabwassers der Köpperner Straße über Sickergräben mit Rigolen und Stauraumkanälen vorgereinigt und gedrosselt in den Erlenbach abgeleitet. Aus der Erneuerung des Entwässerungssystems resultiert eine im Vergleich mit dem Ist-Zustand deutliche Reduzierung der in den Erlenbach gelangenden Schadstoffe.

Eine Beeinträchtigung von Rastvögeln ist nicht zu erwarten, da für den Ausbau ausschließlich vorbelastete bahnbegleitende Strukturen in Anspruch genommen werden.

### 5.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung, Wiederherstellung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen und Biotope

Zur Vermeidung, Minderung, Wiederherstellung (bauzeitliche Eingriffe) und zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt sieht die Planung des Vorhabenträgers in Bezug auf das Schutzgut Pflanzen und Biotope folgende Maßnahmen vor:

Einrichtung und Schutz von Tabuflächen mit faunistischer Habitatfunktion oder hoher Biotopfunktion durch Einzäunung mit stabilem ortsfestem Zaun zur Vermeidung von Bautätigkeiten außerhalb des Baufeldes und Reduzierung einer baubedingten Flächeninanspruchnahme auf das geringste nötige Maß (Maßnahme 3V) nach Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung, die auch die Funktionsfähigkeit während der Bau-phase sicherstellt.

Zum Schutz der Oberflächengewässer vor Schadstoffeinträgen soll im Rahmen der Maßnahme 25V durch eine optimierte Planung bei der Gleisentwässerung mittels Rigolen/ Muldensystem und Stauraumkanälen und bei der Straßenentwässerung durch den Einbau von Sedimentationsrohren die Schadstofflast gemindert werden. Im Bereich der einleitenden Strecke des Erlenbachs und des Schleichenbachs werden keine Herbizide mehr eingesetzt. Zudem sollen hydraulische Belastungen und bauzeitige Stoff-einträge vermindert werden.

Festlegung einer Rückschnittzone auf den maximal erforderlichen Bereich von 6 m Abstand zur äußeren Gleisachse und Erweiterung auf max. 10 m im rückwärtigen Bereich der Masten und somit Minimierung der Gehölzrückschnitte in diesem Bereich (Maßnahme 29V). Zudem erfolgt ein Auf-den-Stock setzen der Gehölze unter Berücksichtigung der Rodungszeiten gemäß BNatSchG (Maßnahme 1VA) sowie der besonderen Rodungszeiträume im Bereich der Haselmaushabitate (Maßnahme 2VA).

Aufgrund des Verlusts von Revieren für gehölzbrütende Vogelarten während der Umsetzung der Maßnahme erfolgt mit der Maßnahme 4ACEF eine Ersatzpflanzung bzw. Optimierung/ Entwicklung von beerenstrauchreichen heimischen Gebüsch/ Hecken.

Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme ist die Aufwertung eines bestehenden Waldbestandes durch Nutzungsaufgabe als Ökokontomaßnahme 14A in Bad Homburg vorgesehen.

Mit der Maßnahme 15A ist die Aufwertung einer mageren Flachland-Mähwiese zu einer Pfeifengraswiesen-Entwicklungsfläche mit integrierter Artenschutzmaßnahme für die stark gefährdete Pflanzenart Färber-Scharte (*Serratula tinctoria*) auf Flächen in der Gemarkung Friedrichsthal und Wehrheim vorgesehen.

Der baubedingte Verlust von Habitaten, die Beschädigung der Vegetation und der Verlust bzw. die Beeinträchtigung hochwertiger Biotope im Bereich des zweigleisigen Ausbaus, durch erforderliche Gleisabsenkungen sowie am Bahnhof Usingen und am Haltepunkt Hundstadt soll u.a. mit Maßnahme 17G nach Bauende ausgeglichen werden. Es erfolgt eine Anpflanzung von ca. 1,07 ha Gehölzen auf den Gleisböschungen bzw. angrenzenden baubedingt beanspruchten Flächen außerhalb der Rückschnittszone mit einem Baumanteil von 10 % aus gebietseigenen Gehölzarten (Vorkommensgebiet IV „Westdeutsches Bergland und Oberrheingraben“. Innerhalb der Rückschnittszone erfolgt die Anpflanzung ohne Baumanteil aus gebietseigenen Klein- und Mittelsträuchern.

Ebenso sollen mit Maßnahme 18G Böschungsbereiche und baubedingt beanspruchte Waldflächen des zweigleisigen Ausbaus als Wald und Waldradgehölze wiederhergestellt werden.

Zudem sollen mit Maßnahme 19G extensiv gepflegte Säume und Frischwiesen entlang der Bahnstrecke inklusive Grabenböschungen durch Einsaat naturnaher Saatgutmischungen aus Regiosaatgut aus dem Produktionsraum 4 „Westdeutsches Berg- und Hügelland“, Ursprungsgebiet/Herkunftsregion 7 „Rheinisches Bergland“ für feuchte Standorte auf den Entwässerungsmulden und Bahnseitengräben (0,34 ha) für trockene bis frische Extensivwiesen auf den Böschungsflächen und wiederherzustellenden Bauflächen (1,92 ha), sowie blütenreichen Saatgutmischungen auf Weg- und Gebüschsäumen (0,25 ha) ausgeglichen werden.

Zwischen den Stellflächen an der Köpperner Straße in Wehrheim erfolgt aufgrund von Maßnahme 20G durch Raseneinsaat mit intensiver Pflege die Herstellung von innerstädtischem Straßenbegleitgrün.

Baubedingt verlorengelungene Randbereiche des Ufergehölzsaumes am Erlenbach werden nach Bauende durch Ergänzungspflanzung, wie Initialpflanzung aus Weiden-Stecklingen, die aus angrenzenden Beständen gewonnen werden können, und ggf. Pflanzung von Schwarz-Erlen als Solitäre (Maßnahme 21G) ausgeglichen.

Mit der Maßnahme 22G erfolgt die Wiederherstellung von Wirtschaftswiesen durch Ansaat auf baubedingt beanspruchten Flächen am Bizzenbach und am Erlenbach sowie im Bereich der Gleisabsenkung Achtzehnmorgenweg östlich der Bahn.

Am Haltepunkt Hundstadt, am Bahnhof Usingen sowie im Bereich Wehrheim und Lochmühle erfolgen Baumpflanzungen heimischer Arten zum Ausgleich der Ortsbildbeeinträchtigung und landschaftlichen Integration.

Auf Flächen in den Gemarkungen Wehrheim und Hundstadt ist mit Maßnahme 27A

die Entsiegelung vorhandener Wege- und Bahnsteigflächen festgelegt. Auch hier erfolgt die Verwendung der o. a. Regio-Saatgutmischungen.

Aufgrund des Verlusts von Retentionsflächen innerhalb des Überschwemmungsgebietes Bizzenbach durch Flächeninanspruchnahme ist ein Retentionsraumausgleich erforderlich. Dieser soll mit Maßnahme 28A auf einem Gelände in der Gemarkung Wehrheim nach Wiederherstellung der BE-Fläche durch Geländemodellierung und Ansaat mit einer Regio-Saatgutmischung der Herkunftsregion „7-Rheinisches Bergland“ für feuchte Hochstauden mit naturschutzfachlicher Aufwertung ausgeglichen werden.

Zum Ausgleich des Verlusts bzw. der Beeinträchtigung hochwertiger Biotope sowie des Verlusts von Waldflächen soll mit Maßnahme 35A im Bereich der Gemarkung Westerfeld der Gemeinde Neu-Anspach u.a. die Entwicklung von alten naturnahen Eichenwäldern, Waldrandgebüsch, Felsbiotopen und extensiv gepflegten Grünlandflächen erfolgen.

Der Verlust von Waldflächen durch direkte Flächeninanspruchnahme und Aufwuchsbeschränkung soll mit der Ökokontomaßnahme 36A in der Gemarkung Eschbach der Gemeinde Usingen - natürliche Waldentwicklung - kompensiert werden. Diese Maßnahme ist bereits umgesetzt. Das Gleiche gilt für die Ökokontomaßnahme 37A in der Gemarkung Michelbach der Gemeinde Usingen.

Die Maßnahme 40A dient zur Herstellung eines stufigen Waldrandes im Bereich der Rückschnittszone.

Im Rahmen der Maßnahme 39G sollen nach der Baumaßnahme am Bahnhof Usingen der Parkplatzbereich neu gestaltet und naturschutzfachlich aufgewertet werden.

Durch die Begrünung der Abgrenzung zur Lochmühle soll mit Maßnahme 34G die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Maschendrahtzaun und Bahnbetrieb ausgeglichen werden. Die Abgrenzung soll mit Selbstkletterern (zum Teil immergrün) bepflanzt werden.

Da die bauseitige Beschädigung des Bestandes der in Hessen stark gefährdeten Färberscharte (Rote Liste Status 2) nicht mit ausreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann ist darüber hinaus eine Umsiedlungsmaßnahme vorgesehen (Maßnahme 15A).

Mit dem Einsatz einer Umweltbaubegleitung (Maßnahme 26V) vor Baubeginn, in der Bauphase und nach Bauabschluss soll sichergestellt werden, dass die jeweiligen Maßnahmen ordnungsgemäß vorbereitet und umgesetzt werden.

Die Fällung, Rodung und der Rückschnitt der Gehölze zur Baufeldfreimachung oder innerhalb der Rückschnittszone erfolgt ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober

bis 28. Februar, um Tötungen und Verletzungen an Jungvögeln und Eiern (Maßnahme 1VA) zu vermeiden. Zur Verringerung des Tötungs- und Störungsrisikos für Fledermäuse ist, wegen der Nutzung von Baumhöhlen und –spalten im Oktober, eine weiterreichende Beschränkung des Rodungszeitraumes auf den 1. November bis 28. Februar notwendig. Durch die Umweltbaubegleitung wird dafür gesorgt, dass sich zu Beginn der Reproduktionszeit von Vögeln und Wildkatze lebensraumtaugliche Strukturen außerhalb der Baufelder befinden.

Die Rodung der Gehölze mit potentieller Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Haselmaus erfolgt mitsamt Wurzelbeseitigung im Oktober nur bei 10° C (Maßnahme 2VA), damit Haselmäuse noch vor dem Eingriff fliehen können. Ab dem 1. November bis 28. Februar soll die Fällung der Bäume und Sträucher ohne Wurzel erfolgen, da sich die Haselmäuse dann in ihren Winterquartieren befinden. Ab ca. Ende April oder bei über 10 °C erfolgt die Beseitigung der Baumwurzeln. Erst nach Ende der Winterschlafenszeit der Haselmaus ab Mitte/ Ende April, ist das Befahren der Flächen mit schweren Fahrzeugen zulässig.

Weitere Maßnahmen sind die Einzäunung der Flächen zum Fangen der Zauneidechsen und der Schlingnatter mit einem Amphibienschutzzaun und deren Umsiedlung (6VA), die Kontrolle der Baumhöhlen zu fällender markierter Bäume und Verschluss bei Nichtbesatz (7VA), bauzeitiges Aufstellen von Amphibienschutzzäunen entlang der Wanderbewegungen der Erdkröte, Absammlung und Umtragen der Tiere bei Bauarbeiten während der Wanderzeiten (13VA), Bauzeiteneinschränkung für Waldohreule, Mäusebussard und Mittelspecht (30VA), Reduzierung nächtlicher bauzeitlicher Beleuchtung auf ein Mindestmaß unter Verwendung fledermausfreundlicher Leuchten (31VA) und die strukturelle Vergrämung von Zauneidechsen im Bereich der Maststandorte (41VA).

Zum Schutz der Fischfauna ist eine Umweltbaubegleitung (12VA) vorgesehen.

Als Maßnahmen für den Biotopschutz ist die Einzäunung mit stabilem ortsfestem Zaun (3V) zum Schutz von Tabuflächen mit faunistischer Habitatfunktion oder hoher Biotopfunktion sowie die Minimierung der Gehölzrückschnitte im Bereich der Rückschnittzone (29V) vorgesehen.

Eine stoffliche Belastung des Bizzenbachs und Erlenbachs und in Folge das Absterben der charakteristischen Gewässerflora kann aufgrund des Verzichts auf Herbizide zur Vegetationsbekämpfung im Gleisbett innerhalb des Einzugsgebietes des Erlenbaches (Maßnahme 25V) vermieden werden.

Durch die Drosselung der Abflüsse in zwei Stauraumkanäle und Konzentration auf zwei Einleitstellen (eine neue am BÜ 22 und eine bestehende am Bhf. Saalburg) un-

terhalb der hydraulisch überlasteten Bereiche, wird die Einleitmenge trotz der Errichtung des zweiten Gleises und die damit verbundene geplante Einleitung von Oberflächenwasser im FFH-Gebiet insgesamt sogar reduziert und die bestehende Wirkung gemindert.

#### **5.2.4 Biologische Vielfalt**

Das Tatbestandsmerkmal der biologischen Vielfalt steht in engem Zusammenhang mit den Schutzgütern Tiere und Pflanzen. Um nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Artenvielfalt auszuschließen, sieht die Planung des Vorhabenträgers die in den Maßnahmenblättern beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation vorhabenbedingter Eingriffe vor, mittels derer die Strukturvielfalt erhalten und eine Aufwertung des Raumes bewirkt werden soll. Die zusätzliche Heranziehung von Ökokontomaßnahmen trägt zur Stützung der Vielfalt im weiteren Umfeld des Vorhabens bei.

Von Auswirkungen auf die biologische Vielfalt ist daher nicht auszugehen.

#### **5.2.5 Auswirkungen auf die Schutzgebiete**

##### **5.2.5.1 NATURA 2000 – Gebiete**

Die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ werden in einer eigenen FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 18A) betrachtet.

Durch das Vorhaben können bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen zu Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets führen.

Unter Berücksichtigung der festgelegten Maßnahmen und unter den Ziffern A.V.4.23 und A.V.4.24 aufgeführten Nebenbestimmungen können erhebliche Beeinträchtigungen bezüglich des FFH-Gebiets und dessen Erhaltungsziele ausgeschlossen werden.

##### **5.2.5.2 Schutzgebiete nach Wasserrecht**

Unter Berücksichtigung der festgelegten Maßnahmen und unter den Ziffern A.V.3 aufgeführten Nebenbestimmungen können erhebliche Beeinträchtigungen bezüglich der Wasserschutzgebiete ausgeschlossen werden.

##### **5.2.5.3 Naturpark**

Durch die Errichtung der Oberleitungsmasten wird die Landschaft des Naturpark Taunus verändert, die jedoch der Erholung und dem Tourismus in diesem Gebiet nicht entgegensteht.

### 5.2.6 Bewertung

Die Beeinträchtigungen durch den Eingriff in die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt werden mit den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen vermieden und vermindert.

Durch die Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung, Wiederherstellung und Kompensation wird der Eingriff im Bereich der baubedingten Inanspruchnahme hochwertiger Biotoptypen und Gebüsche soweit wie möglich vermieden.

Der Verlust von Waldflächen und deren Habitatfunktionen wird mit Ökokontomaßnahmen (u.a. Waldnutzungsverzicht) kompensiert. Zudem wird ein funktionsgerechter Waldrand im Bereich der Rückschnittszone waldbaulich entwickelt und gepflegt.

Insgesamt verbleiben bei Berücksichtigung der trassenfernen Kompensation keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Pflanzen.

Auch im Hinblick auf die von dem Vorhaben betroffenen Tierarten ist unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes sichergestellt, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nicht vermieden werden können, vollständig kompensiert werden.

## 5.3 Fläche

### 5.3.1 Bestand

Das Schutzgut Fläche betrachtet die Auswirkungen auf Biotope und Boden durch Flächenbeanspruchung und umfasst im vorliegenden Verfahren einen Abstand von 200 m um die Gleisachse.

Zudem werden die Auswirkungen auf die im RegFNP dargestellten Nutzungen, in denen ein direkter Eingriff stattfindet und Fläche dauerhaft in Anspruch genommen wird, berücksichtigt. Der RegFNP enthält entlang der Bahnstrecke zwischen Friedrichsdorf und Usingen bzw. um Hundstadt die folgenden Flächennutzungen

- Vorranggebiet für Natur und Landschaft (zwischen Freizeitpark Lochmühle und Wehrheim)
- Ökologisch bedeutsame Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (zw. Saalburgsiedlung und Wehrheim, Aue Arnsbach bei Neu-Anspach)
- Vorbehalts- und Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz (Wehrheim)

- Vorbehaltsgebiete für besondere Klimafunktionen (Bachtäler sowie Offenlandflächen zwischen den Ortslagen)

### **Siedlungsnutzung**

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird im Bereich der Siedlungsnutzung (Bebauung) auf Ziffer C.II.5.1.1.1 Wohn- und Wohnumfeld verwiesen.

### **Verkehrsnutzung**

Neben der Eisenbahnstrecke der Taunusbahn umfasst die Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet eine Vielzahl an Gemeindestraßen sowie mehreren Kreis- und Landesstraßen einschließlich der Bundesstraße B456, die westlich von Wehrheim die Taunusbahn kreuzt.

Im Köpperner Tal wird die Landesstraße L3041 mittels EÜ km 4,960 von der Bahntrasse gekreuzt. Die Landesstraße L3270 kreuzt südlich von Usingen und in Usingen die Bahntrasse (SÜ km 16,510, km 17,300). Einschließlich der Bundes- und Landesstraßen wird die Bahntrasse durch insgesamt 17 Bahnüberführungen durch kreis- und kommunaleigene Straßen direkt gekreuzt.

Östlich von Friedrichsdorf und Köppern verläuft in Nord-Südrichtung die A5, welche das UG nicht tangiert.

### **Land- und forstwirtschaftliche Nutzung**

Außerhalb der Siedlungsbereiche von Friedrichsdorf bis zur Saalburgsiedlung sind die Flächen überwiegend bewaldet. Die Waldflächen des Taunuskamms („Vortaunus“ und „Hoher Taunus“) sind nach der Verordnung über die dritte Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP) Hessen 2000 als „Forstlicher Vorzugsraum“ ausgewiesen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zur landwirtschaftlichen Nutzung westlich der Bahnlinie von der Saalburgsiedlung bis nach Wehrheim intensiv Wirtschaftswiesen sowie intensiv und mäßig Grünland. Von Wehrheim bis Neu-Anspach besteht überwiegend intensiv genutztes Ackerland zudem intensiv Wirtschaftsgrünland und intensiv genutzte Weiden. Zwischen Neu-Anspach bis Usingen wird der Großteil der landwirtschaftlich genutzten Flächen durch intensiven Ackerbau bewirtschaftet, geringere Anteile sind Wirtschaftsgrünland und Weideflächen. Bei Hundstadt befinden sich extensiv und intensiv genutzte Wiesen sowie kleinflächig Weideland.

Nach RegFNP befindet sich in dem Bereich, in dem ein Eingriff durch den zweigleisigen Ausbau auf landwirtschaftlich genutzten Flächen stattfindet, kein Vorranggebiet für Landwirtschaft.

## **Trinkwassergewinnung**

Im unmittelbaren Trassenbereich befinden sich westlich von Köppern Trinkwasserschutzgebiete (TWS), an den Tiefbrunnen Waldkrankenhaus (WSG 434-007), Hutfabrik (WSG 434-063) und Flachsbach (WSG 434-011) wird Trinkwasser gewonnen.

## **Tourismus**

Durch die Trasse der Taunusbahn wird der Erholungsraum Taunus sowie Naturpark Taunus durchquert, der aufgrund der Nähe zum Ballungsraum Rhein-Main als Naherholungsgebiet für die Stadtbewohner fungiert. Das Gebiet wird durch vielfältige Wegefunktionen (Wanderwege, Fahrradrouten, Reitwege etc.) erschlossen, welche teilweise auch das Untersuchungsgebiet queren. Von den zahlreichen Freizeitangeboten grenzt der Freizeitpark Lochmühle unmittelbar an die Bahntrasse.

## **Sonstiges**

Bei ca. Bahn-km 11,3 kreuzt die Taunusbahn eine Hochspannungsfreileitung. Im Trassenbereich befinden sich Kabel und Leitungen.

### **5.3.2 Auswirkungen**

#### **5.3.2.1 Baubedingte Auswirkungen**

Die baubedingte Flächeninanspruchnahme erfolgt auf dem 2,0 km langen Abschnitt für den Bau des zweiten Gleises zwischen der Saalburgsiedlung und Wehrheim sowie durch den Ausbau des Haltepunktes Hundstadt zum Kreuzungsbahnhof mit einer Gesamtlänge von ca. 320 m für den zweigleisigen Ausbau und des dazugehörigen Bahnsteigs von ca. 120 m. Zudem wird Fläche durch die Erweiterung des Bahnhofs Usingen um einen Mittelbahnsteig sowie durch die Gleisabsenkungen bei Usingen in Anspruch genommen.

Im Bereich des zweigleisigen Ausbaus im Begegnungsabschnitt zwischen Saalburgsiedlung und Wehrheim wird westlich des Bestandsgleises z.T. in Flächen eingegriffen, für die im RegFNP eine Nutzung als „Vorranggebiet Natur und Landschaft“ ausgewiesen ist bzw. „ökologisch bedeutsame Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“. Zudem handelt es sich bei der Fläche um Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz bzw. Überschwemmungsgebiet: Der Ausgleich für den Verlust von Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet des Bizzenbaches erfolgt durch eine Abgrabung auf der benachbarten Wiesenfläche und die Entwicklung zu einer artenreichen extensiv genutzten Feuchtwiese durch Einsaat dem Standort entsprechender Regiosaatgutmischungen. Die Flächen werden aktuell überwiegend als Grünland genutzt. Entlang der Saalburgsiedlung grenzen Waldflächen an die Bahntrasse, wobei Der „Forstliche Vorzugsraum“ nach LEP im Ganzen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird.

Westlich von Köppern erfolgt die Errichtung der Oberleitungsmasten u.a. innerhalb einer Trinkwasserschutzzone II. Dadurch besteht die Gefährdung einer Grundwasserverschmutzung durch Mastenfundamente, welcher durch entsprechende Maßnahmen entgegengewirkt werden kann.

Baubedingt erfolgt eine Flächeninanspruchnahme von insgesamt 4,74 ha einschließlich der BE-Flächen für die Errichtung der Oberleitungsmasten und zum Ausbau der Bahnübergänge 14, 33 und 34.

### **5.3.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen**

Die anlagebedingte Beanspruchung erfolgt entsprechend der baubedingten Flächeninanspruchnahme ebenfalls auf dem Begegnungsabschnitt zwischen der Saalburgsiedlung und Wehrheim sowie am Kreuzungsbahnhof Hundstadt. Ebenfalls wird Fläche durch den Mittelbahnsteig im Bahnhof Usingen und durch die Gleisabsenkungen bei Usingen sowie durch die Bahnübergänge BÜ14, 33 und 34 in Anspruch genommen. Zusätzlich werden in Brandoberndorf anlagebedingt bereits befestigte Flächen beansprucht. Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme beträgt insgesamt 5,39 ha.

### **5.3.3 Bewertung/ Massebilanz**

Bau- und anlagebedingt erfolgt eine Flächenbeanspruchung von insgesamt 10,13 ha durch das Vorhaben im Bereich der Ausbauabschnitte. Durch die aufzustellenden Oberleitungsmasten wird eine Fläche von ca. 0,07 ha zusätzlich benötigt. Hinzu kommt der temporäre Eingriff in der Rückschnittszone mit weiteren ca. 8,9 ha.

Dem gegenüber stehen ca. 2,1 ha externe Ausgleichsfläche sowie 32 ha bereits umgesetzte Maßnahmen des Ökokontos der Gemeinden.

Dadurch können die bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Fläche kompensiert werden. Es verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Für den zweigleisigen Ausbau im Begegnungsabschnitt Wehrheim-Saalburgsiedlung ist die Verbreiterung des Gleisbettes westlich des Bestandsgleises notwendig. Diese wird zum Teil auf Flächen ausgeführt, für welche im RegFNP die Nutzung „Vorranggebiet Natur und Landschaft“ bzw. „ökologisch bedeutsame Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ausgewiesen ist. Zudem ist die Fläche Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz bzw. Überschwemmungsgebiet. Ein Ausgleich des Retentionsraumverlustes im Überschwemmungsgebiet des Bizzenbaches erfolgt durch eine Abgrabung auf der benachbarten Wiesenfläche, die aktuell überwiegend als

Grünflächen genutzt werden, und die Entwicklung zu einer artenreichen extensiv genutzten Feuchtwiese durch Einsaat dem Standort entsprechender Regiosaatgutmischungen. Der „Forstliche Vorzugsraum“ nach LEP (Waldflächen an die Bahntrasse) entlang der Saalburgsiedlung wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Die Errichtung der Oberleitungsmasten erfolgt westlich von Köppern in der Trinkwasserschutzzone II des Trinkwasserschutzgebietes WSG 434-063. Es besteht somit die Gefahr einer Grundwasserverschmutzung durch Mastfundamente, der jedoch durch entsprechende Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Das Vorhaben steht der Nutzung für die Trinkwassergewinnung nicht direkt entgegen.

Die sonstigen Maßnahmen des Vorhabens stehen nicht im Nutzungskonflikt mit dem RegFNP oder sonstigen Nutzungen.

## 5.4 **Boden**

### 5.4.1 **Bestand**

Bei den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Bodentypen handelt es sich ab Usingen bis Wehrheim im Bereich des Hintertaunus um Braunerden, Parabraunerden, Pseudogleye sowie deren Übergangsformen aus Löss bzw. Schluff- oder Lehmfließerde. Bei der Saalburgsiedlung, westlich des Erlenbachs, ist ein kleines Vorkommen von Auenanmoorgleyen und Niedermooren mit Auengleyen aus Auenschluff, -lehm und -ton über pleistozänen Terrassensanden zu finden (BGR 2017, HLNUG 2019F: BFD50).

Im Bereich des Schleichenbachs, etwa 200 m östlich der Bahntrasse befindet sich ein kleinräumiges Vorkommen eines Bodenkomplexes aus Nass- und Anmoorgleyen.

Im Untersuchungsraum bei Hundstadt kommen von Braunerden, Pseudogleyen sowie kleinräumig von Pseudogley-Parabraunerden aus lösslehmhaltigen Solifluktionsdecken vor. Im Bereich des Steinkertzbachs bildete sich ein Bodenkomplex aus fluviatilen, kolluvialen und/oder solifluidalen Talbodensedimenten mit Gleyen, Gley-Kolluviosolen, Hanggleyen und Pseudogleyen.

Im Bereich des Taunuskammes stellen Braunerden, Parabraunerden, Pseudogleye und Pseudogley- (Para-) Braunerden die häufigsten Bodentypen dar. Braunerden sind bei geringerer Mächtigkeit der Hauptlage, vor allem in konvexen Reliefpositionen, z. T. mit Regosolen und Rankern vergesellschaftet.

Die Böden der bewaldeten Hochtaunusflächen sind nährstoffarm und sauer, stellenweise neigen die Pseudogleye und Braunerden zur Podsolierung. Gering verbreitet sind in Dellen auch Kolluviosole aus Kolluvialschluff oder umgelagertem Löss über tiefer Gruslehm- oder Sandschuttfleießerde zu finden (BGR 2017, FICKEL 1980, HLNUG

2019H: BFD50).

In den Bach- und Talbodenbereichen herrschen Vegen, Gleye, Gley-Vegen, gering verbreitet auch Auengleye aus Auenschluff und -lehm oder quartären, fluviatilen und/oder kolluvialen Sedimenten über Terrassen- oder Flusssand und Flussskies vor.

Infolge der bestehenden Bebauung ist oberflächennah mit anthropogenen Auffüllungen zu rechnen. Im Bereich der Bebauung ist eine zweifelsfreie Unterscheidung zwischen aufgefülltem und gewachsenem Boden durch den Einbau von zumeist lokal vorkommenden Böden (vermischt mit Ziegelbruch, Betonbruch o.ä.) nicht immer möglich. In den Siedlungsbereichen sind die Böden vollständig anthropogen überprägt bzw. versiegelt. Eine Erfüllung der Bodenfunktionen ist nicht mehr gegeben.

Innerhalb des Untersuchungsbereichs ist mit Altlasten und Altablagerungen zu rechnen.

#### **5.4.1.1 Baubedingte Auswirkungen**

Mit baubedingten Auswirkungen, wie die Verdichtung von Böden, ist durch die Befahrung des Baufeldes mit Baufahrzeugen und -maschinen zu rechnen.

Durch die Errichtung der Oberleitungsmasten und Ertüchtigung der Leitungen entstehen kleinflächige Eingriffe, die jedoch überwiegend vom Gleis aus mit gleisgebundenen Fahrzeugen und Geräten erfolgen.

Bauzeitlich begrenzte Schadstoffemissionen können durch den Einsatz von den Baufahrzeugen und -maschinen, die sich auf den angrenzenden Flächen im Boden anreichern und die über den Wirkungspfad Boden/Luft bzw. Boden/Wasser Auswirkungen auf die Vegetation und die Bodenfauna an den BE-Flächen und entlang der Zufahrtswege haben können, entstehen.

Es kann zu stofflichen Einträgen in den Boden durch auslaufende Treibstoffe, Motoröle und andere Stoffe kommen, die sich auf den Boden sowie über die Wirkungspfade Boden/Pflanze sowie Boden/Wasser auf die entsprechenden Schutzgüter auswirken. Durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen kann dem entgegengewirkt werden.

Der Aushub von Bodenmaterial bzw. das Abtragen des Oberbodens in einer Mächtigkeit von ca. 30 cm führt zu einer Beeinträchtigung der Eigenschaften des Bodens. Davon sind die Horizontierung und Lagerung des Bodens sowie auch die natürlichen Bodenfunktionen betroffen.

Das Aufbringen von Fremdmaterial kann die Schadstoffbelastung der Böden erhöhen sowie eine stoffliche Verunreinigung des Grundwassers hervorrufen. Ausgebaute Oberböden sind für eine bautechnische Wiederverwendung nicht geeignet und nur zur

Rekultivierung zu verwenden.

Zur Vermeidung weiterer nachteiliger Auswirkungen auf den Boden hat der Vorhabenträger die Baustellentätigkeiten auf markierte Zufahrtswege gelenkt (LBP Maßnahmen 3V, 26V) sowie Schutzmaßnahmen vor stofflichen Verunreinigungen des Bodenmaterials getroffen (LBP Maßnahmen 3V, 25V, 26V, 33V).

Zum Ausgleich des Eingriffs sind folgende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen:

- Vollentsiegelung – Rückbau der Wegeflächen (LBP Maßnahme 27A)
- Entsiegelung der baubedingt versiegelten Flächen – Wiederherstellung entsprechend der aktuellen bestehenden Nutzung bzw. Aufwertung durch Anlage von Gehölzen oder extensiv gepflegtem Grünland (LBP alle Maßnahmen mit Ansaat oder Strauchpflanzung auf baubedingt beanspruchten Flächen)
- Auftrag humosen Oberbodens (ID 73) zusammen mit Neuanlage von Feldgehölzen/Hecken (ID 58) – Pflanzflächen zur Wiederherstellung oder Neuanlage von Gehölzbiotopen (LBP Maßnahme 4ACEF, 15A, 17G, 18G)
- Auftrag humosen Oberbodens (ID 73) zusammen mit Etablierung und Erhaltung langjährig bodendeckender Vegetation auf nicht erosionsgeschädigten Böden (ID 80) – Ansaatflächen zur Wiederherstellung von Grünland oder Neuanlage extensiv genutzter Grünlandflächen (LBP Maßnahme 19G, 20G, 21G, 22G)

#### **5.4.1.2 Anlagebedingte Auswirkungen**

Im Bereich des zweigleisigen Streckenausbaues westlich der bestehenden Strecke zwischen den Bahnhöfen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim und der um- bzw. neuzubauenden Eisenbahnüberführungen sowie im Bereich des Haltepunktes Hundstadt und Usingen sind baubedingte Flächenbeanspruchungen zu erwarten. Durch die Errichtung der Oberleitungsmasten und Ertüchtigung der Leitungen entstehen kleinflächige Eingriffe. Die Eingriffsbereiche liegen überwiegend in anthropogen veränderten Bodenflächen der Bahnanlagen. Die Flächenbeanspruchung in Form versiegelter Flächen wird anlagebedingt ca. 3,4 ha betragen.

Die Schadstoffbelastung der Böden kann durch das Aufbringen von Fremdmaterial erhöht werden, zudem kann eine stoffliche Verunreinigung des Grundwassers hervorgerufen werden.

Durch Aufschüttungen und dadurch ggf. bedingte Verdichtungen werden die natürlichen Bodenfunktionen beeinträchtigt. Davon sind die natürliche Horizontierung, Struktur und Lagerungsdichte der Böden betroffen. Das Austausch- sowie Infiltrationsver-

mögen sowie die Lebensraumfunktion des Bodens werden stark gemindert oder entfallen dauerhaft. Insgesamt ist jeder Verlust von Böden und seinen natürlichen Funktionen als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes einzustufen.

#### **5.4.1.3 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu stofflichen Einträgen in den Boden durch den Einsatz von Herbiziden, die betriebsbedingt auf die Schotterflächen der Gleisbette eingebracht werden, kommen kann. Sie wirken sich auf den Boden sowie über die Wirkungspfade Boden/Pflanze sowie Boden/Wasser auf die entsprechenden Schutzgüter aus. Auf den Einsatz von Herbiziden wird jedoch im Bereich, der an den Erlenbach bzw. an die Usa als Vorflut angeschlossen wird (Saalburgsiedlung bis Wehrheim und Usingen), sowie darüber hinaus bei Bahn-km 5,0 - 9,0 sowie 11,4 - 17,4 verzichtet. Zudem gilt der Herbizidverzicht weiterhin auf Bahn-km 0,750 - 2,0; Bahn-km 3,0 - 5,0; Bahn-km 22,4 - 24,3; Bahn-km 29,5 - 33,260.

#### **5.4.2 Bewertung**

Bei Umsetzung der o. g. Vermeidungsmaßnahmen sowie des vorgesehenen, oben beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes können die den Boden betreffenden bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden vermieden bzw. kompensiert werden. Es verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

### **5.5 Wasser**

#### **5.5.1 Bestand**

##### Oberflächengewässer

Die Trasse der Taunusbahn quert die Überschwemmungsgebiete des Bizzenbaches in Wehrheim (Nebengewässer des Erlenbachs), der Usa in Anspach und des Häuserbaches in Hausen-Arnsbach (Nebengewässer der Usa). In ca. 65-110 m Entfernung liegt im weiteren Untersuchungsgebiet bei Hundstadt das Überschwemmungsgebiet des Steinkerzbaches südlich des bestehenden Gleises.

Zu diesen Fließgewässern kommen innerhalb der Überschwemmungsgebiete die Bachläufe Heisterbach zw. Wehrheim und Anspach (Usa), Eisenbach zw. Anspach und Hausen-Arnsbach (Häuserbach – Usa) sowie Arnsbach in Hausen-Arnsbach (Häuserbach – Usa) und Schleichenbach südlich von Usingen (Usa). Diese werden ebenfalls von der Trasse der Taunusbahn gekreuzt.

Diese Gewässer sind nach Bewirtschaftungsplan der WRRL in Hessen (HMUKLV 2015A) entweder dem Oberflächenwasserkörper Oberer Erlenbach DEHE\_2488.2

oder der Oberen Usa DEHE\_24848.2, der Steinkerzbach dem Gewässerkörper Obere Weil DEHE\_2488.2. zuzuordnen.

Der Obere Erlenbach zählt zum Bearbeitungsgebiet „Main“ und ist dem Fließgewässertyp „Silikatischer Mittelgebirgsbach“ zuzuordnen. Sein ökologischer Zustand wird als „mäßig“, der chemische Zustand als „schlecht“ eingestuft.

In Köppern ist die Gewässerstrukturgüte als „stark verändert“, zw. Köppern und Saalburg / Lochmühle als „mäßig bis deutlich verändert“ und von Saalburg / Lochmühle bis Wehrheim ist die Gewässerstrukturgüte als „stark verändert“ angegeben. Der Bizzenbach in Wehrheim wird als „sehr stark verändert“ eingestuft. Die biologische Gewässergüte wird für Fließgewässer anhand der Saprobie dargestellt und wurde als „gut“ bewertet.

Der „Silikatische Mittelgebirgsbach“ Obere Usa zählt zum Bearbeitungsgebiet „Main“, der Wasserkörper gilt als Vorranggewässer. Der mittlere Abfluss beträgt 1.126 l/s. Der ökologische Zustand ist gesamt als „mäßig“ einzustufen, was überwiegend auf die biologischen Qualitätskomponenten zurückzuführen ist. Der chemische Zustand wird als „schlecht“ eingestuft. Es dominiert die Eschenregion.

Die Gewässerstrukturgüte aller Gewässer im Siedlungsbereich, insbesondere im Querschnittsbereich der Bahntrasse ist durch die Überführungsbauwerke oder Durchlässe verbaut und anthropogen verändert. Im Einzelnen ist die Gewässerstrukturgüte der Usa in Anspach „sehr stark verändert“, des Eisenbach „stark verändert“, des Häuserbach „vollständig bis stark verändert“, des Arnsbach „deutlich bis stark verändert“ und des Schleichenbachs „sehr stark verändert“. Die Biologische Gewässergüte für die Usa und den Zufluss des Arnsbachs ist als „gut“ eingestuft.

Der Wasserkörper der Oberen Weil zählt zum Bearbeitungsgebiet „Main“ und wird dem Fließgewässertyp „Silikatischer Mittelgebirgsbach“ zugeordnet, er gilt als Vorranggewässer. Aufgrund der überwiegend biologischen Qualitätskomponenten ist der ökologische Zustand insgesamt als „mäßig“ einzustufen. Der chemische Zustand ist „schlecht“ eingestuft. Die Gewässerstrukturgüte des Steinkerzbaches wird in Hundstadt als „stark verändert“, „sehr stark verändert“ bzw. „vollständig verändert“ bewertet. Der Steinkerzbach wurde bzgl. biologischer Gewässergüte nicht bewertet.

Im Untersuchungsgebiet befindet sich kein Stillgewässer.

Es sind keine Vorbelastungen in das Grundwasser gegeben.

### Grundwasser

Das Untersuchungsgebiet von Friedrichsdorf bis zum Bahnhof Saalburg / Lochmühle

liegt in der hydrologischen Einheit "Unterdevonische Quarzite" mit „guter“ Durchlässigkeit. Um Köppern im Bereich der Wasserschutzgebiete steht das Grundwasser nicht weit unter der Oberfläche an. Ab dem Bahnhof Saalburg / Lochmühle bis Usingen und Hundstadt zählt das Untersuchungsgebiet zu der hydrologischen Einheit „Unterdevonische Tonschiefer und Sandsteine“, ein Kluftgrundwasser-Geringleiter mit „schlechter“ Durchlässigkeit.

Zwischen Friedrichsdorf und Usingen gehört das Untersuchungsgebiet fast vollständig zum Grundwasserkörper 2480\_8102. Um Köppern gehört das Gebiet teilweise zum Grundwasserkörper DEHE\_2480\_3202. Das Untersuchungsgebiet um Hundstadt gehört zum Grundwasserkörper DEHE\_2586\_8102. Diese Grundwasserkörper weisen einen „guten“ chemischen und mengenmäßigen Zustand auf.

Im näheren Umfeld der Gleisachse der Taunusbahn befinden sich mehrere Trinkwasserschutzgebiete (TWS) und Heilquellenschutzgebiete (HSG) nach WHG.

Das Untersuchungsgebiet wird südlich von Friedrichsdorf durch das Heilquellenschutzgebiet 434-060 der quantitativen Schutzzone D tangiert. Im Bereich zwischen Friedrichsdorf und Köppern befindet sich das Untersuchungsgebiet innerhalb des HSG 440-088 der qualitativen Schutzzone Zone I und des Trinkwasserschutzgebietes 434-011 der Schutzzone III. Die Zonen I und II und die quantitative Schutzzone I des HSG 440-088 werden nicht tangiert.

Weitere Trinkwasserschutzgebiete befinden sich um Köppern, die durch den Untersuchungsbereich tangiert werden. Im Einzelnen sind dies die Trinkwasserschutzgebiete 434-007 der Schutzzonen I, II und III, 434-063 der Schutzzonen I, II und III, 440-052 der Schutzzonen IIIA und IIIB sowie 434-064 der Zonen I, II, IIIA und IIIB. Obwohl letzteres sich außerhalb des Untersuchungsgebietes befindet, kann aufgrund der Nähe zur Gleisachse eine Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden. Außerhalb des Untersuchungsgebietes, westlich von Friedrichsdorf und nördlich von Köppern, liegt das Heilquellenschutzgebiet 440-084 der quantitativen Schutzzone IV und D sowie westlich von Friedrichsdorf das Trinkwasserschutzgebiet 434-010 der Schutzzonen I, II und III. Nicht vom Untersuchungsgebiet tangiert wird bei Usingen das Trinkwasserschutzgebiet 434-048 der Schutzzonen I, II und III.

Durch Stoffe aus der Landwirtschaft sind Vorbelastungen durch diffuse Einträge in das Oberflächengewässer gegeben.

Hinsichtlich der natürlichen Retentionsräume und Überschwemmungsgebiete stellt deren Einengung durch Siedlungsbereiche an der Usa in Anspach, am Häuserbach in Hausen-Arnsbach und am Bizenbach in Wehrheim eine Vorbelastung dar. Intensiv genutzte Wiesen und Ackerflächen reichen teilweise bis in den Gewässerrandstreifen der Gewässer heran.

## 5.5.2 Auswirkungen

### 5.5.2.1 Baubedingte Auswirkungen

#### Oberflächengewässer

Baubedingt kommt es durch BE-Flächen zu einem Retentionsraumverlust innerhalb des Überschwemmungsgebietes am Bizzenbach. Der Ausgleich erfolgt durch die LBP-Maßnahme 28A - Retentionsraumausgleich mit naturschutzfachlicher Aufwertung.

Durch die Errichtung von Oberleitungsmasten und anderen Betonbauwerken in unmittelbarer Nähe zu Fließgewässern kann es zu Sedimenteintrag und Schadstoffeintrag in Fließgewässer kommen. Die Errichtung der Oberleitungsmasten erfolgt im Einzugsgebiet der Oberflächenwasserkörper DEHE\_2488.2 Obere Erlenbach und DEHE\_24848.2 Obere Usa. Es ist mit keinen flächenhaften und maßgebenden Auswirkungen auf die einzelnen Fließgewässer der genannten Oberflächenwasserkörper zu rechnen.

Durch die Erweiterung des Bahndamms und die Errichtung von Stützwänden im zweigleisigen Bereich zwischen Saalburg/ Lochmühle und Wehrheim ist kein Sediment- und Schadstoffeintrag in den Erlenbach zu erwarten, da diese nicht in unmittelbarer Nähe des Erlenbaches geplant sind bzw. größtenteils östlich der Gleise zur Köpperner Straße hin errichtet werden sollen.

Stoffeinträge in den Bizzenbach sind wegen der bauzeitigen Verrohrung nicht zu erwarten.

Es wird beim Neueinbau von Gleisschotter gewaschener Schotter verwendet, da von diesem keine Feinanteile abgegeben werden, so dass ein Eintrag von Trübstoffen vermieden wird.

Es ist vorgesehen, bauzeitiges Abwasser von BE-Flächen und Baugruben fachgerecht zu entsorgen, so dass keine Schadstoffe auf Oberflächenwasserkörper zu erwarten sind.

Es sind keine langfristigen Auswirkungen auf den ökologischen und keine weiteren Auswirkungen auf den chemischen Zustand der Oberflächenwasserkörper aufgrund der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie sachgemäßen Baustellenbetrieb unter Ausschluss einer Havarie zu erwarten. Diese zeitlich und räumlich begrenzten Wirkungen können vom Gewässer durch Selbstreinigung ausgeglichen werden.

Der Bizzenbach wird bauzeitig in einem Trogbauwerk mittels eines Durchstoßes durch den bestehenden Bahndamm östlich des aktuellen Gewässerverlaufes verlegt, somit

sind im Rahmen des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung (EÜ km 8,804) über den Bizzenbach Schadstoff- und Sedimenteinträge auszuschließen. Temporär verändern sich die Lebensbedingungen für die Gewässerfauna. Die Durchgängigkeit kann weiterhin gewährleistet werden. Eine Beeinträchtigung auf Fische soll unter Berücksichtigung der im LBP aufgeführten Maßnahme 12VA (PGNU 2020A) vermieden werden. Es sind keine langfristigen Auswirkungen auf die Gewässerfauna und -flora zu erwarten.

### Grundwasser

Die Grundwasservorkommen zwischen Friedrichsdorf und der Saalburgsiedlung sind verschmutzungsempfindlich. Die Errichtung der Fundamente für die Oberleitungsmasten sowie Baumaßnahmen zur Erhöhung der Überhöhung im Gleisbogen  $R = 250$  m von 85 auf 105 mm (Reduzierung der Gleisüberhöhung) am BÜ 15 von Bahn-km 4,837 über den Köpperner Talweg L3041 erfolgen vom Gleis aus. Durch die Baumaßnahmen zur Errichtung der Oberleitungsmasten u.a. von Friedrichsdorf bis Köppern sind die Zonen II und III der Wasserschutzgebiete betroffen. Um Beeinträchtigungen des Grundwassers in diesen Bereichen durch Schadstoffeinträge ins Grundwasser gering zu halten, wird schadstoffarmer Beton verwendet. Beeinträchtigungen auf den chemischen Zustand der genannten Grundwasserkörper können bei Einhaltung der Vorgaben und der für Wasserschutzgebiete vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nach RiStWag (Ausgabe 2016, Abschnitt 9) ausgeschlossen werden.

Keine relevanten Auswirkungen auf verschmutzungsempfindliche Grundwasserkörper haben Maßnahmen zur Erdung, die im Schotterbereich des Gleisbettes erfolgen. Die weiteren Bauvorhaben, wie Fundamente der Spundwände, weiteren Oberleitungsmasten oder im Brückenbau, befinden sich im Bereich von unempfindlichen Grundwasserkörpern. Negative Auswirkungen sind auszuschließen.

Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes der Grundwasserkörper DEHE\_2480\_3202 und DEHE\_2480\_8102 kann ausgeschlossen werden, da eine Absenkung des Grundwasserspiegels für die Baumaßnahmen nicht vorgesehen ist.

#### **5.5.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen**

Zum Schutz der Grundwasserkörper (DEHE\_2480\_3202 und DEHE\_2480\_8102 zw. Friedrichsdorf und Saalburgsiedlung) ist die Verwendung von schadstoffarmem Beton bei Bauteilen unter Geländeoberkante (s. baubedingte Wirkungen: Verschmutzung von Grundwasser) vorgesehen. Die Gründung der Masten im WSG 434-063 erfolgt als Tiefgründung über Rammrohre. Damit sind keine anlagebedingten Auswirkungen auf Grundwasserkörper zu erwarten.

Die Bauwerke der Bohrpfahlwände (Stützwand) liegen nicht im grundwasserempfindlichen Bereich, trotzdem ist auch hier die Verwendung von schadstoffarmen Beton vorgesehen. Nach Bauende wird der Verbau zur Errichtung der Bohrpfahlwände zurückgebaut.

Insgesamt entsteht ein Verlust an Biotopflächen im Gewässerrandstreifen des Bizzenbachs und Erlenbaches von ca. 10 m<sup>2</sup> Ufergehölzsaum, ca. 14 m<sup>2</sup> heimische Gebüsche am BÜ22 und ca. 15 m<sup>2</sup> intensiv bzw. mäßig intensiv genutzte Grünlandflächen durch den Umbau der EÜ Bizzenbach und die Herstellung einer neuen Einleitstelle. Am Schleichenbach erfolgt nur ein temporärer Eingriff in die Gewässersohle durch die Befestigung mit Wasserbausteinen. Der Gewässerrandstreifen an der EÜ Bizzenbach entfällt dauerhaft. Dieser ist im Bestand durch die Lage am EÜ nicht stark ausgeprägt. Durch temporäre Flächeninanspruchnahmen oder Entfall von Vegetation sind die Gewässerrandstreifen des Erlenbaches und Schleichenbachs an den Einleitstellen beeinträchtigt. Diese können nach Beendigung der Baumaßnahmen wiederhergestellt werden, anlagebedingte Auswirkungen sind deshalb nicht zu erwarten.

Dauerhaft entsteht durch die Erweiterung des Brückenbauwerkes an der EÜ Bizzenbach ein Retentionsraumverlust von 67 m<sup>3</sup> im Überschwemmungsgebiet. Ein Ausgleich erfolgt durch eine mengengleiche Neuschaffung von Retentionsraum südlich des Bizzenbaches (Maßnahme 28A in Unterlage 16-D Anhang 2-B; Lageplan Unterlage 16 Anhang 8). Durch eine flache Abschiebung des Geländes im Bereich einer extensiv genutzten Wiese mit Anschluss an das Bachbett des Bizzenbaches wird eine neue Überflutungsfläche für den 100-jährigen Hochwasserfall geschaffen.

### **5.5.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Entlang der Taunusbahn gelangt das Gleisabwasser über bereits vorhandene Gräben und über diffuse Wege im Bereich der Um- und Ausbaubereiche über direkte Einleitungsstellen in den Erlenbach bzw. über den Schleichenbach in die Usa und deren Zuflüsse. Dabei geht der Vorhabenträger davon aus, dass nicht das gesamte anfallende Gleisabwasser ins Oberflächengewässer gelangt, sondern im Gleisbett und in offenen Gräben, die zum Teil für die Einleitung vorgesehen sind, bereits teilweise verdunstet oder versickert.

Unabhängig von der Art der Einleitung erfolgt bei einer Tiefenentwässerung eine Drosselung über Stauraumkanäle, die je Oberflächenwasserkörper so angelegt wird, dass die Einhaltung der Gesamtkapazität aller Einleitungen aus dem Gleiskörper von 1 l/s eingehalten wird (Stauraumkanal Usa). In der Saalburgsiedlung und vor dem Ortseingang beträgt der Drosselabfluss max. mit 10 l/s\*ha (Stauraumkanäle Erlenbach).

Die Einleitung des Gleisabwassers zwischen dem Ortseingang Wehrheim und der Saalburgsiedlung findet in Fließrichtung am BÜ22 bzw. am Bahnhof Saalburg statt.

Bei Einleitung in den Erlenbach erfolgt diese über einen Stauraumkanal teilweise mit vorgeschalteter Sickerleitung (Rigole). Eine hydraulische Überlastung des Gewässers wird damit ausgeschlossen.

Aufgrund des Bahnbetriebs können durch Schienen- und Bremsabrieb, Korrosionsschutz, Schmierstoffe und Kühllöle, Schwermetalle wie Chrom, Kupfer, Zink, Nickel und Eisen anfallen, für die Grenzwerte einzuhalten sind. Es wird auf Unterlage 19-B Fachbeitrag nach der Wasserrahmenrichtlinie verwiesen.

Für den Erlenbach (OWK Oberer Erlenbach – DEHE\_2488.2) erfolgte der stoffliche Nachweis im Abschnitt zwischen Köppern und Wehrheim (Bau-km 3,7 bis 9,1), in welchem der Erlenbach in Gleisnähe verläuft. Bei alleiniger Berücksichtigung der Gleisabwässer liegen die zusätzlichen Einträge der genannten Stoffe unter der jeweiligen Bestimmungsgrenze. Für Kupfer und Chrom wird der Grenzwert eingehalten.

Für die Usa (OWK Obere Usa – DEHE 24848.2) erfolgte der stoffliche Nachweis zwischen Wehrheim und Neu-Anspach ab dem Einzugsgebiet der Oberen Usa bis zum Achtzehnmorgenweg in Usingen (Bau-km 17,4 bis 11,4 Gleisabsenkung). Es wird angenommen, dass Schadstoffe direkt, ggf. über deren Zuflüsse, in die Usa gelangen können. Die zusätzlichen Einträge der genannten Stoffe in die Usa liegen unter der jeweiligen Bestimmungsgrenze.

Hinsichtlich der Wasserrahmenrichtlinie stellen die Einträge der o.a. Schwermetalle aus anfallendem Gleisabwasser somit keine Verschlechterung des Zustandes des Oberen Erlenbachs sowie der Oberen Usa dar.

Im zweigleisigen Ausbaubereich zwischen Saalburg und Wehrheim waren jedoch die Gleisabwässer zusammen mit den Straßenabwässern der Köpperner Straße zu betrachten.

In diesem Bereich können über die Bahntwässerung die für das Straßenoberflächenwasser relevanten Stoffe Kupfer, Zink, Chlorid, Phosphor, Ammonium, Nickel, Blei, Octylphenol, DEHP, Cadmium, Fluoranten, Benzo[a,g,h,i]perylen, Benzo[b,k]fluoranthen und Anthracen (relevante Straßenschadstoffe nach IFS 2018) in den Erlenbach gelangen.

Eine messtechnische Erfassbarkeit der Zuwachskonzentration und damit eine Verschlechterung durch die Stoffe Zink, Chlorid, Phosphor, Ammonium, Nickel, Eisen, Blei, Octylphenol und DEHP kann ausgeschlossen werden, da die vorhabensbedingte Zuwachskonzentration unter der Bestimmungsgrenze liegt.

Bei den Stoffen Kupfer, Cadmium, Benzo[a]pyren und Anthracen Benzo[a,g,h,i]pery-

len Fluoranten, Benzo[b,k]fluoranthren werden die Bestimmungsgrenzen durch die Zuwachskonzentration überschritten. Die ZHK-UQN bzw. JD-UQN wird durch die Zuwachskonzentration bei Kupfer, Cadmium, Benzo-a-perylen und Anthracen eingehalten.

Im Rahmen der Entwässerung der Köpperner Straße werden die Bestimmungsgrenzen für ubiquitäre Polyzyklische Aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) in den Erlenbach trotz geplantem Rückhalt und Vorreinigung teilweise überschritten.

Das Oberflächenwasser der Gleisanlagen und der Straße wird bislang über offene Gräben mit einer nur geringen Reinigungsleistung und Rückhalt in den Erlenbach ohne relevante Versickerung geleitet. Mit dem Einbau der Rigolen-/Muldensysteme, Stauraumkanäle und Sedimentationsrohre bei der Gleis- und Straßenentwässerung wird eine deutliche Verbesserung der stofflichen Belastung und Reduzierung der in den Oberwasserkörper gelangenden Schadstoffe um teilweise fast 50% erreicht.

Eine Zustandsverschlechterung des Oberen Erlenbachs kann nach Gegenüberstellung des Ist- und Sollzustandes ausgeschlossen werden.

Durch den Einsatz von Herbiziden im unmittelbaren Gleisbereich zur Vegetationskontrolle können weitere Schadstoffemissionen hervorgerufen werden.

Der Erlenbach ist zwischen Köppern und Wehrheim als FFH-Gebiet „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ ausgewiesen und verläuft unmittelbar entlang der Bahnstrecke. Auf den Einsatz von Herbiziden zur Vegetationskontrolle wird in diesem Streckenabschnitt (Bahn-km 5,0 – 9,0) verzichtet. Ebenso auf den Streckenabschnitten innerhalb der Wasserschutz- und Heilquellenschutzgebiete (zwischen Km 0,750 – Km 2,0; Km 3,0 – Km 5,0; Km 22,4 – Km 24,3; Km 29,5 – Km 33,260). Hier werden nicht-chemische Verfahren angewandt.

Für den nach der WRRL zu betrachtenden Oberflächenwasserkörper Obere Usa kann eine relevante messbare Schadstoffkonzentration von Abbauprodukten der Herbizide aus dem Abfluss der Gleisanlagen auch bei bestimmungsgemäßer und bedarfsgerechter Anwendung für den abflussrelevanten Streckenabschnitt der Taunusbahn nicht ausgeschlossen werden. Der Vorhabenträger sieht deshalb vor, zukünftig auf den Einsatz von Herbiziden für den Streckenabschnitt mit Ableitung des Niederschlagswassers in die Obere Usa (Bahn-km Bahn-km 17,4 bis Bahn-km 11,4) zu verzichten.

### **5.5.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser**

Zur Vermeidung und zur Verminderung nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sieht der Vorhabenträger eine Reihe von Maßnahmen, wie Maßnahme 12VA

– Schutz der Fischfauna im Rahmen der Umweltbaubegleitung und 25V - Schutz von Oberflächengewässern und Grundwasser vor Stoffeinträgen vor. Zudem wird mit Maßnahme 28A - Retentionsraumausgleich mit naturschutzfachlicher Aufwertung innerhalb des Überschwemmungsgebietes Bizzenbach - der Verlust von Retentionsraum durch Abgrabung auf der benachbarten Wiesenfläche und die Entwicklung zu einer artenreichen extensiv genutzten Feuchtwiese durch Einsaat dem Standort entsprechender Regiosaatgutmischungen ausgeglichen. Bei Bau, Anlage und Betrieb werden die Vorgaben der geltenden Wasserschutzgebietsverordnungen für die betroffenen Wasserschutzgebiete sowie das Heilquellenschutzgebiet „Oberhessischer Heilquellenschutzbezirk“ beachtet.

Zudem sind im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie weitere Maßnahmen und insbesondere für den Erlenbach in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ sowie FFH-VOP für das FFH-Gebiet 5617-303 „Usa zwischen Wernborn und Ober-Mörlen“ dargestellt.

Bei den verschmutzungsempfindlichen Grundwasservorkommen (DEHE\_2480\_3202 und DEHE\_2480\_8102 zw. Friedrichsdorf und Saalburgsiedlung) wird eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Verwendung von schadstoffarmem Beton bei Bauteilen unter Geländeoberkante baulich vermieden. Die Gründung der Oberleitungsmasten im WSG 434-063 als Tiefgründung über Rammrohre. Im WSG wurden Grundwassermessstellen zur Überwachung der hydrologischen Verhältnisse zur Sicherstellung des Grundwasserschutzes eingerichtet.

Mit der Maßnahme 26V ist zur Vermeidung und Verminderung von Stoffeinträgen in Gewässer folgendes vorgesehen:

- Verzicht auf Herbizide im Einzugsgebiet des Erlenbaches
- Verwendung schadstoffarmer Einbaumaterialien für Bauwerke unterhalb der GOK
- Einleitung des Niederschlagswassers in hydraulisch nicht überlastete Bereiche
- Abpumpen und fachgerechte Entsorgung des in allen Baugruben anfallenden Abwassers
- Verwendung von gewaschenem Schotter zum Neueinbau zur Vermeidung des Eintrags von Feinanteilen in das Gewässer
- Keine Lagerung wassergefährdender Stoffe oder Stoffe, die die Wasserqualität beeinträchtigen können, auf den BE-Flächen und im Baufeld

In grundwasserempfindlichen Bereichen und Wasserschutzgebieten sind Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nach RiStWag (Ausgabe 2016, Abschnitt 9)

zu beachten.

#### 5.5.4 **Bewertung**

Bei einer dem Stand der Technik entsprechenden Bauausführung und unter Beachtung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Überwachungsmaßnahmen sowie der dem Vorhabenträger darüber hinaus auferlegten Nebenbestimmungen sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Wasser zu erwarten.

Dies gilt auch im Hinblick auf die in den §§ 27 und 47 WHG verankerten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser (Verschlechterungsverbote bzw. Verbesserungsgebote).

Von Auswirkungen des Vorhabens auf den ökologischen und chemischen Zustand durch Herbizide ist auf dem für den Abfluss wesentlichen Streckenabschnitt der Taunusbahn nicht auszugehen. Eine Beeinträchtigung der aquatischen Organismen des LRT 3260 bzw. der Groppe im FFH-Gebiet kann ausgeschlossen werden.

Das Entwässerungskonzept gewährleistet zugleich, dass nachteilige Auswirkungen auf den ökologischen und chemischen Zustand der betroffenen Grundwasserkörper vermieden werden.

### 5.6 **Klima / Luft**

#### 5.6.1 **Bestand**

Das Klima im Untersuchungsgebiet ist gemäßigt warm. Die durchschnittliche Jahrestemperatur liegt bei 8 bis 9 °C. Es fällt ein durchschnittlicher Niederschlag von 700-800 mm. Vorherrschend sind Westwinde, untergeordnet auch Südostwinde.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Köppern und Saalburg Siedlung führt die Bahntrasse größtenteils durch Waldbestand, der als Teil des Hohen Taunus klimatische Ausgleichsfunktionen als Kaltluft- und Sauerstoffproduzent, Schadstofffilter und CO<sub>2</sub>-Senke erfüllt.

Die Streckenabschnitte zwischen der Saalburgsiedlung und Usingen bzw. der Hintertaunus bei Hundstadt sind geprägt von hügeligem Offenland. Das Gebiet ist in den Tälern mit Bächen durchsetzt und großräumig von Wald als Frischluftentstehungsgebiet umgeben. Die Freiflächen des Offenlandes agieren als Kaltluftentstehungsflächen.

Bachtäler der umliegenden Oberflächengewässer dienen als Luftleitbahnen. Nachts produzierte Kaltluft oder in den Waldflächen produzierte Frischluft wird dadurch in die

überwärmten Siedlungsbereiche (Belastungsräume) geführt und tragen zu einem Luftaustausch und zur Abkühlung bei.

Durch stark befahrene Straßen besteht bereits eine Belastung für das Schutzgut Luft und Klima, da diese potentielle Luftleitbahnen kreuzen und somit transportierte Frischluft mit Schadstoffen anreichern könnten. Im Jahr 2018 wurde im Lufthygienischen Jahreskurzbericht des HLNUG eine Grenzwertüberschreitung für das Gebiet dokumentiert. Die Grenzwerte für Stickstoffoxide und Feinstaub wurden eingehalten.

## 5.6.2 Auswirkungen

### 5.6.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Durch den erforderlichen Rückschnitt an den Böschungen der Bahntrasse werden u. a. baubedingt temporär klimawirksame (Baum-)Hecken beansprucht. Diese werden nach der Bauzeit wiederhergestellt. Es ist eine kurz- und mittelfristige Beeinträchtigung bis zur vollständigen Entwicklung (> 25 Jahren) der Ausgleichspflanzungen von Hecken, Gebüsch und Waldflächen zu erwarten.

Insgesamt entsteht bau- und anlagebedingt ein Verlust 4,1 ha Gehölzflächen, davon sollen etwa 1,6 ha langfristig wiederhergestellt werden. Ein Ausgleich erfolgt im Bereich der geplanten Kompensationsflächen (Maßnahme 35A, 4ACEF).

Die Beeinträchtigung durch den baubedingten Gehölzverlust von Wald- und Gebüschflächen wird im Hinblick auf den relativ kleinen Anteil der Gehölzflächen im Planungsraum am gesamten Naturraum für das Schutzgut Klima als mittel bewertet.

Durch die baubedingt entstehenden Emissionen durch motorisierte Baustellenfahrzeuge werden keine langfristigen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima erwartet, da diese zeitlich begrenzt zum Einsatz kommen.

### 5.6.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Aufgrund der Dammerweiterung für den zweigleisigen Ausbau werden Kaltluftentstehungsflächen überbaut. Durch die Beseitigung von Einzelbäumen, Baumgruppen, (Baum-) Hecken, Gebüsch und Waldflächen im Rahmen der Flächeninanspruchnahme für die einzelnen Bestandteile des Vorhabens kommt es anlagebedingt zum Verlust von Flächen mit klimatischer Ausgleichswirkung. Die Frischluftproduktionsleistung wird dadurch reduziert.

Aufgrund des relativ kleinen Anteils der Flächen im Planungsraum am gesamten Naturraum ist insgesamt die Beeinträchtigung durch den anlagebedingten Verlust von Kaltluftentstehungsflächen sowie von Wald- und Gebüschflächen für das Schutzgut Klima als vernachlässigbar einzustufen bzw. kann der Vegetationsverlust durch im

LBP vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden.

### **5.6.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Die Elektrifizierung des Streckenabschnitts von Friedrichsdorf nach Usingen führt zum Entfall der bislang eingesetzten Dieselmotoren, die dann zum Einsatz kommenden S-Bahnen emittieren keine Abgase, so dass keine betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten sind.<sup>1</sup>

### **5.6.3 Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Luft und Klima**

Als Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung ist die Einzäunung zum Schutz von Tabuflächen mit faunistischer Habitatfunktion oder hoher Biotopfunktion mit stabilem ortsfestem Zaun vorgesehen. Außerdem werden die Gehölzrückschnitte im Bereich der Rückschnittzone auf den maximal erforderlichen Bereich minimiert. Weiter ist ein Auf-den-Stock setzen der Gehölze unter Berücksichtigung der Rodungszeiten gemäß BNatSchG anstatt einer Rodung und die Entwicklung eines gestuften Waldrandes vorgesehen.

Als Kompensation des Vegetationsverlustes sind die folgenden Maßnahmen festgelegt:

- Gebüschpflanzungen mit Baumanteil in den baubedingten Eingriffsbereichen außerhalb der Rückschnittzone (ohne Baumanteil innerhalb der Rückschnittzone) sowie Wiederherstellung von Böschungsbereichen des zweigleisigen Ausbaues als Waldrandgehölze zum anschließenden Eichenwald (Lage innerhalb der Rückschnittzone).
- Aufwertung eines bestehenden Waldbestandes durch Nutzungsaufgabe (Ökoko-Konto).
- Baumpflanzungen heimischer Arten am Bahnhof Hundstadt, am Bahnhof Usingen und im Bereich Wehrheim und Lochmühle.
- Ersatzpflanzung bzw. Optimierung/Entwicklung von heimischen Gebüsch- und Hecken für Bluthänfling, Goldammer und Klappergrasmücke.

---

<sup>1</sup> Seit Dezember 2022 kommen anstatt der Dieselfahrzeuge Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge zum Einsatz.

#### 5.6.4 **Bewertung**

Mit den Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen werden die bau- und anlagebedingten Auswirkungen minimiert bzw. ausgeglichen.

Da der Einsatz von S-Bahnen im Gegensatz zu den bislang betriebenen Dieselfahrzeugen keine Abgase emittieren, ist die Elektrifizierung des Streckenabschnitts betriebsbedingt als positiv zu bewerten.<sup>2</sup>

### 5.7 **Landschaft**

#### 5.7.1 **Bestand**

Das Untersuchungsgebiet ist in Landschaftsräume wie landwirtschaftlich geprägte Offenlandbereiche, bewaldete Gebiete und Siedlungsbereiche strukturiert.

Die Siedlungen aus dörflichen bis kleinstädtischen Strukturen sind überwiegend in Offenlandflächen eingebettet und teilweise von Bächen durchzogen. Zudem sind neben größeren zusammenhängenden Siedlungsgebieten kleiner strukturierte Siedlungsflächen und Einzelhöfe in den Offenlandbereichen vorhanden. In Köppern, Wehrheim und Neu-Anspach befinden sich ortsprägende historische Bauwerke der Ortskerne sowie denkmalgeschützte Gebäude und Gebäudekomplexe im Einzugsbereich der Bahntrasse.

Friedrichsdorf:

Laut dem RegFNP handelt es sich bei Friedrichsdorf um ein Mittelzentrum im Ballungsraum Rhein-Main-Gebiet. Im Bereich des Vorhabens um und nördlich des Bahnhofes sind überwiegend Mischgebiete mit teilweise gewerblicher Nutzung angesiedelt. Die Siedlungsflächen gehen sofort in die Waldbereiche über. Die Bahntrasse durchquert walddreiche Landschaften des „Vordertaunus“ und des „Hohen Taunus“ bis zur Saalburgsiedlung/ Lochmühle.

Der Vordertaunus ist eine Vorstufe des Taunus. Das Vorkommen unterschiedlicher Gesteine bewirkt ein sehr lebhaftes Relief. In Hanglagen wird ertragreicher Obstanbau betrieben. Die Nähe zum Rhein-Main-Gebiet führte einerseits zu einer starken Besiedelung, andererseits erfuhr die Region eine Intensivierung der Naherholungs- und Freizeitfunktion.

Der Stadtwald zwischen Friedrichsdorf und Köppern (Spießwald) wird überwiegend von Laubmischwäldern auch älterer Bestände geprägt, die eine abwechslungsreiche

---

<sup>2</sup> Seit Dezember 2022 kommen anstatt der Dieselfahrzeuge Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge zum Einsatz.

lichte Waldlandschaft mit hoher Naturnähe darstellen.

**Köppern:**

Bei Köppern handelt es sich um einen Stadtteil von Friedrichsdorf. Die Bahntrasse verläuft hier entlang des Ortsrandes mit Garten- und Streuobststrukturen. Die angrenzenden Wohngebiete bestehen überwiegend aus Einzel- und Reihenhaussiedlungen. Bahnlinks prägen die Parkanlagen des Waldkrankenhauses das Ortsbild.

Der Hohe Taunus zählt zum hessischen Mittelgebirge Taunus, das auch das Köpperner Tal umfasst. Entlang der Bahntrasse bedecken Laub- und Fichtenwald die Hänge, welche durch den Erlenbach mit Bachauenwäldern und Ufergehölzsäumen geprägt ist. Sichtbeziehungen zu anderen landschaftsprägenden Elementen sind aufgrund der Waldlage nicht möglich. Aufgrund des überwiegend forstlich überprägten Nadelwaldes und die Tallage wirkt die Landschaft hier eher dunkel und monoton.

**Saalburgsiedlung/Lochmühle:**

Die Saalburgsiedlung als Teil der Gemeinde Wehrheim besteht aus Einzelhausbebauung mit strukturreichen Gärten. In Richtung Westen und Norden beginnt das von Äckern und intensiv genutzten Weide- und Grünlandflächen geprägte „Usinger Becken“, das zum landwirtschaftlich geprägten Offenlandbereich gehört. Zahlreiche Bachtäler sowie Gehölzstrukturen prägen das Landschaftsbild entlang von Wirtschaftswegen und der Bahntrasse. Der Wechsel von Hanglagen und offenen Tälern begünstigt Sichtachsen zwischen den Hanglagen und von den Erhöhungen zu den tiefer gelegenen Ortslagen.

Bei dem Gelände der Lochmühle links der Bahn handelt es sich um einen Freizeitpark mit guter Eingrünung zur Bahn durch Feldgehölze und Baumreihen. Die Gebäude bestehen seit dem 13. Jahrhundert als Mühle mit landwirtschaftlichem Betrieb. Auf dem Gelände befinden sich zudem Fahrgeschäfte. Der gehölzgesäumte Erlenbach, parkartige Baumbestände und die umgebenden Gebüsche und Hecken integrieren die Anlage in die Landschaft.

Parallel zur Bahntrasse verläuft zwischen der Saalburgsiedlung und Wehrheim der Erlenbach bzw. der Bizzenbach mit strukturierenden Erlensäumen. Sichtbeziehungen werden durch die zum Taunus hin ansteigenden teilweise bewaldeten Hänge eingeschränkt.

**Wehrheim:**

Die Bahnstrecke führt am Ortsrand durch Wehrheim mit gewerblicher Nutzung südlich und Wohngebieten mit Einzelhausbebauung und strukturierten Gärten nördlich der Trasse. Durch die Dammlage im Ort und die unmittelbare Nähe zu den Wohnnutzungen wirkt die Bahnstrecke sowohl visuell als auch akustisch bereits als hohe Vorbelastung des Ortsbildes.

Westlich von Wehrheim und nördlich von Neu-Anspach bestehen im Bereich der Hanglagen größere Lücken im Gehölzsaum, so dass weitreichende Sichtbeziehungen über landwirtschaftlich genutzte Flächen im Offenlandbereich möglich sind. Feldgehölze begleiten die Bahntrasse.

Neu-Anspach:

Bei Neu-Anspach sind die Stadtteile Anspach und Hausen-Arnsbach betroffen. Das gesamte Siedlungsgebiet von Anspach wird durch mehrere Bachtälchen als Grünzüge durchzogen. Südlich und westlich der Bahntrasse besteht die Bebauung neben dem historischen Ortskern überwiegend aus Einzel- oder Reihenhausbereichen. Nördlich befindet sich ein Gewerbegebiet mit hohem Versiegelungsgrad und größeren Gebäuden und Lagerflächen. Parallel zur Bahn verläuft eine Landesstraße. Bis zum Ortsteil Hausen verläuft die Bahn in Dammlage danach in Gleichlage. Nach Norden tangiert sie noch den Ortsteil Westerfeld.

In Richtung Usingen queren mehrere Bachtälchen mit Gehölzsäumen den landwirtschaftlich genutzten Offenlandbereich und schränken somit die Sichtbeziehungen ein.

Usingen:

Die Bahntrasse führt in Usingen hauptsächlich entlang des am südwestlichen Stadtteilrand gelegenen Gewerbe- und Industriegebiets mit hohem Versiegelungsgrad und wenig Grünflächen.

Hundstadt:

Hundstadt ist ein Ortsteil der Gemeinde Grävenwiesbach und liegt inmitten landwirtschaftlich genutzter Flächen in Hanglage. Die uferbegleitenden Gehölze des Steinkerzbaches prägen den Ortsrand. Der an der Bahntrasse gelegene steilere Hangbereich ist hangaufwärts durch Felswände und Hänge mit Streuobstwiesen, Gehölze und Gärten strukturiert. Nach Südwesten und Südosten bestehen Sichtbeziehungen über die Bebauung aus Einzel- und Mehrfamilienhäusern sowie zu alten Bauernhöfen. Der Bereich Hundstadt gehört zu dem Naturraum „Östlicher Hintertaunus“. Das Landschaftsbild ist von landwirtschaftlich genutzten Offenlandflächen geprägt.

## 5.7.2 Auswirkungen

### 5.7.2.1 Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Durch den bau- und anlagebedingten Verlust von ca. 4,1 ha landschaftsbildprägenden Gehölzen entlang der Bahnstrecke entfällt auch natürlicher Sichtschutz.

Temporär erfolgt die Beeinträchtigung durch Baustelleneinrichtungsflächen, die Baustraßen, den Baustellenverkehr und die zum Zweck der Baudurchführung erforderlichen Rodungsmaßnahmen.

Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme gemäß der im LBP vorgesehenen Wiederherstellungs- und Gestaltungsmaßnahmen in den Voreingriffszustand versetzt, die baubedingten Rodungen werden durch Nachpflanzungen ersetzt, so dass dauerhaft ein Verlust an Gehölzflächen von ca. 2,5 ha entsteht.

Im Bereich des zweigleisigen Ausbaues geht beidseits der Bahn fast der gesamte Gehölzbestand aus teilweise alten Baumstrukturen und dichten Gebüschern verloren, somit entfällt der Sichtschutz von der Landschaft aus auf die bestehende Bahnstrecke und auch die Gebäude und Einrichtungen der Lochmühle.

Die Errichtung der Oberleitungsmasten im Abstand von durchschnittlich 40 m entlang der gesamten Strecke von Friedrichsdorf bis Usingen stellt eine Landschaftsbildbeeinträchtigung dar. Zudem entsteht im Bereich des Waldes eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes der durch die Errichtung der Oberleitungsmasten erforderlichen Rodung von Gehölzen bzw. Fällung von Bäumen des Waldbestandes über die bereits bestehende Rückschnittzone hinaus. Dies ist jedoch nur im unmittelbaren Eingriffsbereich wahrnehmbar.

Eine weitere Landschaftsbildbeeinträchtigung entsteht aufgrund der zu errichtenden Stützwände und der vorgesehenen Lärmschutzwände im zweigleisigen Ausbaubereich. Die Wände befinden sich entweder innerhalb des Siedlungsbereiches Wehrheim mit Bebauung beidseits der Bahnstrecke oder direkt im Bereich der Saalburgsiedlung bzw. den Gehölzbeständen des Erlenbaches in der Landschaftsbildeinheit. Eine visuelle Störung tritt lediglich hinsichtlich der Wohnfunktion für die Anwohner der benachbarten Wohnbereiche auf. Allerdings überwiegt hier jedoch die Lärmschutzwirkung.

Die Stütz- und Lärmschutzwände werden teilweise durch Strauchpflanzung verdeckt.

Die Oberleitungsmasten bestehen aus Stahl und weisen eine Höhe von ca. 10 m auf. Anlagebedingte Auswirkungen ergeben sich in ihrer Eingriffsintensität je nach Landschaftsbildeinheit und richten sich nach der Vorbelastung, Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit des jeweiligen Landschaftsraums.

#### **5.7.2.2 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Bei der Trasse der Taunusbahn handelt es sich um eine bereits in Betrieb befindliche Bestandstrasse. Der Betrieb führt daher zu keiner maßgeblich über die bereits bestehende Vorbelastung hinausgehende Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes.

Die für den Betrieb der Bahntrasse, insbesondere der Oberleitung, ggf. gelegentlich erforderlichen Rückschnitte führen zu keiner relevanten Beeinträchtigung der Landschaft.

### 5.7.2.3 Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen

Für die landschaftsbildprägenden Beeinträchtigungen ist soweit wie möglich der Erhalt der Gehölze und die Wiederherstellung auf baubedingt beanspruchten Bereichen durch die LBP-Maßnahmen 3V, 29V, 17G, 18G, 23G vorgesehen.

Der Eingriff durch die Stütz- und Lärmschutzwände soll durch fachlich begleitete Umsetzung der Maßnahmen ausgeglichen werden.

Durch die als vertikales Band zu berücksichtigenden Oberleitungsmaste verbleibt eine maximal mittlere Beeinträchtigung insbesondere in den landwirtschaftlich geprägten Offenlandbereichen. Dies ist mit einer Zusatzbewertung nach Punkt 2.2.1 Anlage 2 der Hessischen Kompensationsverordnung zu bewerten. Es ergibt sich ein Punktwertdefizit von 687.000 Wertpunkten, das zum Biotopwertdefizit addiert wird.

Zur Vermeidung, Verminderung sowie der Kompensation von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind im Rahmen des LBP folgende Maßnahmen festgelegt:

- Schutz landschaftsbildprägender Gehölzflächen durch Ausweisung von Tabuflächen und Einzäunung mit stabilem ortsfestem Zaun (Maßnahme LBP: 3V)
- Minimierung der Gehölzrückschnitte im Bereich der Rückschnittzone auf den maximal erforderlichen Bereich von 6 m Abstand zur äußeren Gleisachse, bzw. maximal 10 m im Bereich der Masten; Keine Rodung sondern Auf-den-Stock setzen der Gehölze unter Berücksichtigung der Rodungszeiten gemäß BNatSchG (Maßnahme 1VA)

Abstimmung der Rückschnitte im Waldbereich mit dem zuständigen Forstamt (29V); Rückschnitt im Wald und Offenland alle 5 Jahre abschnittsweise auf jeweils 20 % der Fläche.

### 5.7.3 Bewertung

Eine mittlere bis hohe Beeinträchtigung der Landschaftsbildqualität entsteht durch den Verlust der landschaftsbildprägenden Strukturen in den Landschaftsbildeinheiten Offenland im Übergang zum "Hohen Taunus" zwischen Saalburgsiedlung und Wehrheim sowie um Hundstadt in den Ausbaubereichen des zweigleisigen Ausbaues und Hundstadt durch Überbauung und Versiegelung.

Eine maximal mittlere Beeinträchtigung verbleibt insbesondere in den landwirtschaftlich geprägten Offenlandbereichen durch die Mastenbauwerke.

Der Verlust ortsbildprägender Strukturen ist insbesondere in Siedlungsbereichen mit ortsbildtypischen Strukturen oder Ortsrandbereichen als mittlere Beeinträchtigung einzustufen, im Bereich der Gewerbegebiete wird die Beeinträchtigung als gering eingestuft.

## 5.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

### 5.8.1 Bestand

Der Schutzgutbegriff umfasst alle Sachgüter in Anlehnung an die Begriffsdefinition des § 90 BGB. Kulturgüter sind eine Kategorie des Oberbegriffs „Sachgüter“. In diesem Verständnis erfasst der Schutzgutbegriff insbesondere Bau- und archäologische Denkmäler, historische Gebäude, architektonisch oder ingenieurtechnisch wertvolle Bauten, archäologische Schätze und kunsthistorisch bedeutsame Gegenstände, empfindliche Mess-, Anzeige- oder Steuergeräte sowie Sportanlagen, Gärten und landwirtschaftlich genutzte Flächen, Waldflächen und Grundstücke, die ganz oder teilweise Zwecken des Naturschutzes dienen und nicht bereits bei den anderen Schutzgütern behandelt werden (vgl. Appold in Hop-pe/Beckmann/Kment, Kommentar zum UVPG, 5. Auflage 2018, Rn. 59 ff. zu § 2).

#### Kulturdenkmäler

Im Untersuchungsbereich des Vorhabens liegen Kulturdenkmäler nach HDSchG und historische Objekte nach Denkmaltopografie „Eisenbahnen in Hessen“ im Umkreis von 200 m um die Bahntrasse.

Beschreibung des Denkmals	Verortung
Bahntrasse der Weiltalbahn	Friedrichsdorf bis Hundstadt
Einzelkulturdenkmal; Bahnhofempfangsgebäude von 1895	Friedrichsdorf: Bahnstrasse 54
Einzelkulturdenkmal; Postamt/ „Miethaus für Friedrichsdorf“	Friedrichsdorf: Bahnstrasse 29
Einzelkulturdenkmal; Villa Rousselet mit Nebengebäude	Friedrichsdorf: Bahnstrasse 27
Gesamtanlage mit Einzelkulturdenkmälen Untere Hugentottenstraße u.a. Institut Garnier 1	Friedrichsdorf: Untere Hugentottenstraße/ Institut Garnier 1

Einzelkulturdenkmal; Villa	Friedrichsdorf: Hugentottenstrasse 123
Punktuelles Einzelkulturdenkmal; Landgrafensäule	Friedrichsdorf: Landgrafenplatz
Mehrere Einzelkulturdenkmale; u.a. Wirtschaftshof, ehem. Baracken, Brücke, Grabstein sowie Sachgesamtheit des Waldkrankenhauses Köppern	Köppern: Gutsweg 3, Emil-Soli-Weg
Einzelkulturdenkmal; Bahnhofsgebäude der Station Saalburg mit Sichtfachwerk	Köppern: Bahnhof Saalburg 3
Einzelkulturdenkmale; Lochmühle mit Scheune	Wehrheim: Lochmühle
Gesamtanlage; Kloster Thron, Klosterthronermühle, Stallungen	Wehrheim: Kloster Thron
Eisenbahnbrücke; Brückenbogen von 1894 aus Natur- und Backstein über Bizzenbach	Wehrheim: Am Hasenpfad/ Bahntrasse
Einzelkulturdenkmal; Bahnhofsgebäude als Klinkerbau von 1895 (völlig verändert)	Wehrheim: Am Bahnhof
Einzelkulturdenkmal; Eisenbahnbrücke/ Vierbogiger Viadukt aus Naturstein von 1894 über Bahnstraße und Usa	Neu-Anspach: Obere Usa
Einzelkulturdenkmale; Hofanlage bestehend aus Wohnhaus mit zwei Stallungen	Hausen: Hauptstraße 15
Einzelkulturdenkmal; Dreibogige Eisenbahnbrücke von 1894 über Weg	Hausen-Arnstach: Bahntrasse

Einzelkulturdenkmal; Kleiner tonnengewölbter Weg-/Bachdurchlass von 1894 aus Naturstein	Hausen: Bahntrasse
Einzelkulturdenkmal; Straßenbrücke, moderne Betontrasse auf Widerlagern von 1894 aus Naturstein	Westerfeld: Bahntrasse
Doppelbogige Straßenbrücke von 1894 aus Natur- und Backstein	Usingen: Bahntrasse, Achtzehnmorgenweg
Einzelkulturdenkmal; Bahnhofsempfangsgebäude von 1895	Usingen: Bahnhofstraße 32
Einzelkulturdenkmal; Wegbrücke/ Eisenbetontrasse auf Pfeilern und Widerlagern aus Naturstein von 1208	Hundstadt: Bahntrasse
Einzelkulturdenkmale; Brunnen, Backhaus, Brunnen, Rathaus, Fachwerkhaus von 1700, Brunnen, Brunnen, Fachwerkhaus	Hundstadt südlich der Trasse: Hauptstraße 26, bei Nr. 50, 49, 64, 73, 66a, 79, 74
Einzelkulturdenkmale; Brunnen, barocke Scheune, Fachwerkhaus (verkleidet)	Hundstadt südlich der Trasse: Naunstädter Weg an Straße, Nr. 11, 13
Einzelkulturdenkmal; Bahnhofsempfangsgebäude von 1910 mit Nebengebäude	Hundstadt: Bahnhof 1a
Einzelkulturdenkmal; Ehrenmal in Sichtachse zum Friedhofportal	Hundstadt: Am Totenhofe
Einzelkulturdenkmal; Eisenbahnbrücke mit Tonnengewölbe von 1908	Hundstadt: Bahntrasse nordwestlich des Bahnhofs

<p>Einzelkulturdenkmal; Straßenbrücke mit Brückenboden von 1908 aus Naturstein mit Backsteinrahmung</p>	<p>Hundstadt: Bahntrasse nordwestlich des Bahnhofs</p>
---	--

### Bodendenkmale

Im Kreuzungsbereich der Bahntrasse befindet sich am Freizeitpark Lochmühle das UNESCO-Welterbe Obergermanisch-Rätischer Limes als archäologisches Denkmal. Ansonsten ist im unmittelbaren Umfeld der Bahn lediglich im Untergrund mit Überresten der Grabenstrukturen zu rechnen.

Im weiteren Umkreis um die Gleisachse befinden sich mehrere archäologische Denkmäler. Als planungsrelevant werden die Bodendenkmäler im unmittelbaren Eingriffsbereich eingestuft.

Beschreibung des Denkmals	Verortung
Kern- und Pufferzone des UNESCO-Welterbes Obergermanisch-Rätischer Limes	Saalburgsiedlung/ Lochmühle
Hinweis auf frühlatènezeitliches Gräberfeld mit bislang unbekannter Ausdehnung	Bahnhof Wehrheim
Gebäudereste unbekannter Zeitstellung	Anspach
Fundort eines urnenfelderzeitlichen Vollgriffschwertes als möglicher Hinweis auf spätbronzezeitlichen Bestattungsplatz. Ausdehnung unbekannt	Südlich Usingen

## 5.8.2 Auswirkungen

### 5.8.2.1 Baubedingte Auswirkungen

Bei den unmittelbar im Umkreis des Vorhabens befindlichen Kulturdenkmälern kann

es während der Bauphase zu Beschädigungen durch Baufahrzeuge oder Erschütterungen kommen. Insbesondere können Kulturdenkmäler und historische Objekte in den Bereichen, in denen Oberleitungsmaste errichtet werden sollen bzw. weitere Ausbau oder Umbaumaßnahmen erfolgen können, beeinträchtigt werden.

Davon sind folgende denkmalgeschützten Bauwerke betroffen

- Bahnhofsgebäude in Wehrheim und an der Station Saalburg im zweigleisigen Ausbau der Trasse
- Bahnhofsgebäude in Usingen - den Umbau des Bahnhofs (Rückbau und Neubau eines Bahnsteiges, Neubau einer Fußgängerüberführung)
- Wegebrücke und Bahnhofsempfangsgebäude in Hundstadt - den Ausbau des Bahnhof Hundstadt zum Kreuzungsbahnhof
- Bahnhofsempfangsgebäude im Bahnhof Friedrichsdorf - Anpassung der Signaltechnik Bahnhof Friedrichsdorf
- Straßenüberführung km 16,510 der L3270 - Gleisabsenkung, Anbringung des Berührungsschutzes und Ertüchtigung der Erdung
- Eisenbahnüberführung km 13,032 über L3270 (Bahnhofstr.) und Usa in Neu-Anspach (Gewölbebrücke) und Eisenbahnüberführung km 14,927 über Feldweg in Hausen - Errichtung von Oberleitungsmasten in unmittelbarer Nähe zu den denkmalgeschützten Bauwerken

Eine Beschädigung von Bodendenkmälern durch Erdarbeiten kann nicht ausgeschlossen werden, insbesondere, wenn das Gesamtausmaß nicht erfasst ist. Beim Fund von Hinweisen auf ein Bodendenkmal sind Maßnahmen zu ergreifen, um eine Beschädigung zu verhindern.

#### **5.8.2.2 Anlagebedingte Auswirkungen**

Anlagebedingte Auswirkungen ergeben sich aufgrund des Abrisses und Neubaus bei folgenden historischen Objekten, die als Teil der Sachgesamtheit „Weiltalbahn“ geschützt sind:

- Eisenbahnbrücke der Taunusbahn von 1895, über die Ortsstraße und den Bizzenbach in Wehrheim
- Doppelbogige Straßenüberführung von 1894 in Usingen am Achtzehnmorgenweg

Die Oberleitungsmasten sollen auf der gegenüberliegenden Gleisseite aller relevanten Baudenkmäler errichtet werden, so dass eine Störung vermieden wird. Eine genaue

Festlegung aller Maststandorte erfolgt jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung. Eine visuelle Beeinträchtigung der Baudenkmäler soll dabei vermieden werden.

Die Lage des Baubeginns ist ca. 100 m vom zweigleisigen Ausbau zwischen Wehrheim und der Saalburgsiedlung entfernt, so dass das Bodendenkmal Welterbe Limes voraussichtlich nicht tangiert wird. Der Limes ist zudem erst außerhalb der Saalburgsiedlung als Denkmal ausgewiesen. Anlagebedingt sind keine Beeinträchtigungen auf weitere Bodendenkmäler zu erwarten.

#### **5.8.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Es sind keine betriebsbedingten Auswirkungen auf Kultur- oder Sachgüter zu erwarten.

#### **5.8.2.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung**

Der Vorhabenträger hat vorgesehen, falls wider Erwarten Bodendenkmäler bei Bauarbeiten entdeckt werden sollten, dies gemäß § 21 HDSchG dem Landesamt für Denkmalpflege (Archäologische Denkmalpflege) oder der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen. Die Rechte der Denkmalfachbehörde nach § 21 HDSchG werden bei der Bauausführung beachtet.

Während der Bauzeit wird eine Umweltbaubegleitung eingesetzt, die die Einhaltung der o. a. Maßnahmen unter Rücksprache mit den Denkmalschutzbehörden überwacht.

#### **5.8.3 Bewertung**

Unter Berücksichtigung der vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen wird gewährleistet, dass den Belangen des Denkmalschutzes im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird und insoweit keine erheblichen Umweltwirkungen verbleiben.

### **5.9 Wechselwirkungen**

Weitere entscheidungserhebliche Wechselwirkungen, als diejenigen, deren schutzgutübergreifende Wirkungen bei den einzelnen Schutzgütern dargestellt und bewertet worden sind, bestehen nicht.

## **6. Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen einschl. ihrer Wechselwirkungen**

Der medienübergreifende Ansatz der Umweltverträglichkeitsprüfung erfordert eine Gesamtbewertung unter Berücksichtigung aller Schutzgüter im Hinblick auf Art, Ausmaß und Intensität der Folgen.

Dabei ist zunächst auf die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern

abzustellen. Vorhabenbedingte Einwirkungen auf ein Schutzgut können unter Umständen Veränderungen bei anderen Schutzgütern bewirken. Die Intensität der Wechselwirkungen ist abhängig von Wertigkeit, Empfindlichkeit und Vorbelastung der einzelnen Schutzgüter.

Da der Untersuchungsbereich im Hinblick auf alle Schutzgüter anthropogen vorbelastet ist, sind die Wertigkeit und Empfindlichkeit der Schutzgüter und die Auswirkungen, die sich bei Beeinträchtigung eines Schutzgutes über Wechselwirkungen auf das andere Schutzgut ergeben, als relativ gering einzuschätzen. Die relevanten Wirkpfade für derartige Wechselwirkungen (Tiere – Pflanzen, Boden – Wasser, Pflanzen – Klima/Luft – Menschen) wurden bei der Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter mitbetrachtet. Dabei war nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen gegenseitig in einer Weise beeinflussen, dass Art und Umfang zu einer neuen Qualität der Beeinträchtigung führen.

Das Vorhaben zur Elektrifizierung der Taunusbahn ist mit Auswirkungen und Veränderungen für alle Schutzgüter verbunden. Die verhältnismäßig größten Auswirkungen - wenn auch insgesamt betrachtet lediglich „mittlere“ - verbleiben hier hinsichtlich der Schutzgüter „Tiere, Biotope und Pflanzen“ (Habitat- und Biotopverlust) sowie „Landschaft“ (Sichtbeeinträchtigung Landschaftsbild).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass Auswirkungen, die bei der Einzelbewertung des jeweiligen Schutzgutes für sich betrachtet noch hinnehmbar sind, in der Gesamtschau zu einer anderen Bewertung führen müssten.

Der Einsatz von elektrisch betriebenen S-Bahnen stellt für die Schutzgüter Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit, Erholung (siedlungsnah sowie als Teil des Schutzgutes Landschaft und Erholung), Wasser, Luft- und Klima grundsätzlich eine positive Entwicklung dar.

Positive Auswirkungen sind bei der Vermeidung von Abgasen auf die regionale Luftqualität und das regionale Klima zu verzeichnen und somit auf die menschliche Gesundheit. Außerdem wird im Hinblick auf das Schutzgut Wasser vermieden, dass Rückstände aus der Treibstoffverbrennung (von u.a. Dieselmotoren) in Gewässer gelangen.

Bei Nichtrealisierung des Vorhabens würden sich diese positiven Aspekte bzgl. der genannten Schutzgüter nicht entwickeln.

Auf der Grundlage der vom Vorhabenträger nach § 16 UVPG dem Antrag beigegebenen Fachgutachten, der im Planfeststellungsverfahren nach § 73 Abs. 3a VwVfG, § 17

UVPG abgegebenen behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach § 73 Abs. 4 VwVfG, §§ 18 und 19 UVPG sowie der Erwidierungen hierzu und ergänzend vorgelegter Stellungnahmen des Vorhabenträgers stehen dem Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

### **III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen**

Die Ermächtigung zur Planung ist untrennbar mit der Einräumung eines Planungsermessens (planerische Gestaltungsfreiheit) verbunden. Diese Gestaltungsfreiheit wird durch rechtliche Bindungen, wie das fachplanungsrechtliche Erfordernis der Planrechtfertigung, die rechtsnormative Bindungswirkung an höherstufige Planungen und die Beachtung zwingender Rechtsvorschriften (Planungsleitsätze) sowie die – vor allem durch die Rechtsprechung des BVerwG geprägten – Anforderungen des Abwägungsgebots an die Planungsentscheidung begrenzt.

Das Abwägungsgebot verlangt grundsätzlich, dass

- überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- der Ausgleich der Belange in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht.

Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungserfordernis jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (BVerwG, Urteil vom 14. Februar 1975, DVBl 1975, 713).

Dabei darf von vorneherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Im Rahmen dieses Abwägungsvorganges ist auch das Bewertungsergebnis der UVP zu berücksichtigen, indem sich die Planfeststellungsbehörde damit inhaltlich auseinandersetzt.

Den dargelegten Anforderungen an die Planungsentscheidung wird der Planfeststellungsbeschluss gerecht. Wegen Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

## 1. Planrechtfertigung

Das hier antragsgegenständliche Vorhaben bedarf zunächst einer Planrechtfertigung. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Sie ist nach der Rspr. des BVerwG nicht nur zu prüfen, wenn Dritte für das Vorhaben enteignet werden sollen, sondern immer dann, wenn das Vorhaben mit Eingriffen in ihre Rechte einhergeht (Urt. v. 9.11.2006 – 4 A 2001/06, juris Rn. 33). Die Planrechtfertigung erfordert die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, im vorliegenden Fall mit denen des AEG, übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und ob es für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein. Letzteres ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern schon dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (a.a.O. Rn. 34).

Diese Voraussetzungen liegen vor. Gemessen an den gesetzlichen (Ziel-)Vorgaben erweist sich die geplante Maßnahme nicht als planerischer Missgriff, der allein die Planrechtfertigung entfallen ließe. Das Vorhaben kann nach allem vielmehr für sich in Anspruch nehmen, vernünftigerweise geboten zu sein, auch soweit es für einzelne Betroffene zu planungsbedingten Nachteilen kommen sollte.

### 1.1 Fachplanerische Zielkonformität

Die fachplanerische Zielkonformität des Vorhabens ist gegeben, da es den Zielsetzungen des AEG entspricht.

Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planung zu messen ist, sind für Eisenbahnen in § 1 Abs. 1 AEG enthalten. Danach dient das Gesetz u. a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene.

Diese allgemeinen Zielbestimmungen werden durch die in dem HÖPNVG normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen des ÖPNV, der den auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des AEG erbrachten Schienenpersonennahverkehr umfasst, ergänzt. Danach ist der öffentliche Personennahverkehr Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist leistungsfähig und effizient zu gestalten (§ 3 Satz 1 und Satz 3 HÖPNVG). Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten (§ 4 Abs. 1 HÖPNVG). Wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs sind eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze

Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit u. a. sowie ausreichende Kapazitäten (§ 4 Abs. 2 HÖPNVG). Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln und der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen (§ 4 Abs. 3 Satz 2 HÖPNVG). Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen (§ 4 Abs. 6 ÖPNVG).

Es steht außer Frage, dass das zugelassene Eisenbahn-Vorhaben mit den Zielen dieser beiden für die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs als Teil des ÖPNV maßgeblichen Gesetze in Einklang steht und deren Verwirklichung dient.

Ziel des Vorhabens ist es mit der Verlängerung der – heute in Friedrichsdorf endenden - S-Bahn-Linie S5 in einen eingleisigen Streckenabschnitt bis Usingen im Halbstundentakt ganztägig und zusätzlich zu den bereits in der Hauptverkehrszeit fahrenden Zügen der Taunusbahn eine umsteigefreie Verbindung zwischen dem Usinger Land und dem Oberzentrum Frankfurt am Main zu schaffen. Für die Fahrgäste bedeutet dies zum einen eine Erhöhung der Zuverlässigkeit in der durchgehenden Reisekette, zum anderen eine Verkürzung der Reisezeiten, denn mit der Verlängerung der S-Bahn werden zusätzliche Direktverbindungen zu aufkommensstarken Zielen geschaffen. Von der Reisezeitverkürzung profitieren vor allem Berufspendler, die sich in Richtung Frankfurter Innenstadt oder in Richtung anderer Arbeitsplatzschwerpunkte im Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte bewegen. Die Verkürzung der Reisezeiten wirkt auch positiv auf das im Rahmen der Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans festgestellte, schlechte Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr auf der Verbindung zwischen dem Usinger Land und dem Oberzentrum Frankfurt. Mit der Herstellung der Direktverbindung zu zusätzlichen S-Bahn-Halten im Frankfurter Raum, die in ihrer Funktion ebenfalls Verknüpfungspunkte zu weiteren lokalen und regionalen ÖPNV-Angeboten darstellen, wird eine Verbesserung der Netzwirkung insgesamt erreicht. Insbesondere können an den Stationen Frankfurt-Rödelheim, Frankfurt West, Frankfurt Hauptwache, Frankfurt Konstablerwache und Frankfurt Südbahnhof Umsteigemöglichkeiten zum weitergehenden U-Bahn-, S-Bahn- und Regionalverkehr wahrgenommen werden. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit von Fernzügen und Fernbussen an den Fernverkehrsbahnhöfen Frankfurt West, Frankfurt Hbf (einschließlich Fernbusterminal) und Frankfurt Süd wird sich gleichermaßen einstellen.

Der mit dem Vorhaben verbundene zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen den Stationen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim ermöglicht Zugbegegnungen auf der

freien Strecke, woraus eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit, der Pünktlichkeit sowie der Anschlusssicherheit resultiert.

Mit dem Einsatz der S-Bahn-Fahrzeuge erfolgt zudem die Bereitstellung eines zusätzlichen Platzangebots. Gegenüber den gegenwärtig eingesetzten Brennstoffzellen-Fahrzeugen bieten die S-Bahn-Fahrzeuge eine 15% höhere Sitzplatzzahl zuzüglich größerer Stehflächen. Da in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde vier – statt bisher nur zwei - direkte Verbindungen aus dem Usinger Land nach Frankfurt vorgesehen sind, wird eine optimalere Verteilung der Fahrgastströme auf die angebotenen Fahrten erwartet.

Ausgehend von den soeben beschriebenen positiven Wirkungen des Vorhabens wird insgesamt die Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV in der Bevölkerung erhöht, was wiederum zu Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV führen wird. Das Vorhaben liegt daher gerade auch im umweltpolitischen Interesse.

Das Vorhaben trägt auch den Belangen behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen Rechnung, da vorhandene Nutzungshindernisse für mobilitätseingeschränkte Menschen verringert werden. Mit dem vorgesehenen Einsatz von S-Bahn-Fahrzeugen der S-Bahn Rhein-Main wird ein niveaugleicher Einstieg zwischen den historisch bedingten 96 cm hohen Bahnsteigen an den Taunusbahn-Stationen und den Fahrzeugen ermöglicht.

Das Projekt zur Elektrifizierung der Taunusbahn mit Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 bis Usingen einschl. Umbaumaßnahmen im Bahnhof Usingen und dem zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen den Stationen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim steht darüber hinaus mit den Zielsetzungen des insoweit maßgeblichen Regionalen Nahverkehrsplans des RMV in Einklang. Der RMV hat den regionalen Nahverkehrsplan zum Herbst 2021 auf Basis des bisherigen Nahverkehrsplans bis 2030 fortgeschrieben. Auf Grundlage der durchgeführten Studien und parlamentarischen Beschlüsse wurde das Projekt zur Elektrifizierung der Taunusbahn mit Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 bis Usingen einschließlich der Anpassungen beim Regionalbahnverkehr für die Zielkonzeption 2030 unterstellt (s. RMV, Regionaler Nahverkehrsplan, Kap. 5, S. 165 und Kap. 6, S. 196, 199, 202).

Schließlich ist das Vorhaben – soweit es um die Maßnahme des zweigleisigen Ausbaus der Strecke zwischen den Stationen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim geht - im RPS/RegFNP 2030 als endgültig abgewogenes Ziel der Raumordnung ausgewiesen.

Die Planung der Elektrifizierung der Taunusbahn als Eisenbahn-Vorhaben trägt letztlich auch dem in § 1 Abs. 1 AEG festgelegten Ziel eines sicheren Eisenbahnbetriebes

Rechnung, indem bereits bestehende Eisenbahnbetriebsanlagen dort, wo es zur Gewährleistung eines stabilen Betriebsablaufs erforderlich ist, bautechnisch angepasst, durch Neubauten ersetzt und um weitere Eisenbahnbetriebsanlagen ergänzt werden. Werden auf diese Weise Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Platzkapazität und Streckenleistungsfähigkeit erhöht, ist auch das Ziel der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene i.S.d. § 1 Abs. 1 AEG erfüllt.

Nach alledem ist die fachplanerische Zielkonformität gegeben.

## 1.2 Erforderlichkeit

Die hier zur Entscheidung stehende Planung ist in der konkreten Situation auch erforderlich. Insoweit konnte der Vorhabenträger einen konkreten Bedarf für die von ihr vorgesehene Verkehrsleistung darlegen.

Dieser konkrete Bedarf manifestiert sich in der mit dem Vorhaben erreichbaren Verbesserung der Verkehrsverbindung, in der Verkürzung der Beförderungszeiten, in der Anhebung des Beförderungskomforts und der Beförderungskapazität, in der Gewährleistung der Pünktlichkeit durch die Ermöglichung des Begegnungsverkehrs sowie in der Einbindung des Usinger Landes in das Liniennetz der S-Bahn. Dies sind Kriterien, die einen wichtigen Grund für die Rechtfertigung einer neuen Bahntrasse darstellen können (BVerwG, Urt. v. 27.7.1990 – 4 C 26/87, juris Rn. 20).

Feststeht, dass ohne den Ausbau der bestehenden Strecke die beschriebenen Verbesserungen nicht zu erreichen sind. Das im Jahr 2020 erhöhte Leistungsangebot der Taunusbahn auf 40 Züge an Werktagen (in eine Richtung), von denen 9 Züge nach Frankfurt durchgebunden sind, ist schon jetzt nicht mehr ausreichend. In der Hauptverkehrszeit sind die eingesetzten Züge in der Lastrichtung vollbesetzt, so dass mehr Platzkapazität notwendig wird.

Diese Notwendigkeit gewinnt auch angesichts der Bevölkerungsentwicklung im Taunuskreis an zusätzlicher Bedeutung. So geht die Bevölkerungsvorausschätzung des Hessischen Statistischen Landesamts derzeit von einem weiteren Anstieg im Hochtaunuskreis um mehr als vier Prozent auf 246.300 Einwohner aus, was auch im Einzugsgebiet der Taunusbahn zu weiterem Bevölkerungszuwachs führen wird. Schon jetzt werden die Fahrgastzahlen von 4.000, die man nach Übernahme der Strecke und Modernisierung durch den Verkehrsverband Hochtaunus erwartete, deutlich überschritten. Die Nachfrage auf der Strecke Taunusbahn wird auch infolge der aus umweltpolitischen Gründen bundesweit verfolgten Stärkung des Umweltverbundes im Verkehr – mit dem öffentlichen Personenverkehr als zentralem Bestandteil – weiter steigen. Ein Ausbau des Angebots ist daher unerlässlich.

Soweit die Einwender dem Argument des Vorhabenträgers, wonach mit einer Zunahme der Bevölkerung im Hochtaunuskreis zu rechnen ist, was wiederum eine erhöhte Nachfrage mit sich bringt, widersprechen, bedarf dies keiner vertieften Auseinandersetzung, denn es fehlt an dieser Stelle an einem substantiierten Vortrag der Einwender. Ein bloßes Bestreiten der vom Vorhabenträger dargelegten Zahlen genügt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht.

Ein weiteres Projektziel besteht in der Verbesserung der Barrierefreiheit. Die 96 cm hohen Bahnsteige an den Taunusbahn-Stationen entsprechen aufgrund der historischen Entwicklung nicht den Regelbahnsteighöhen von 76 cm aus der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung. Mit dem vorgesehenen Einsatz von S-Bahn-Fahrzeugen der S-Bahn Rhein-Main wird ein niveaugleicher Einstieg zwischen Bahnsteig und Fahrzeug ermöglicht. Damit werden noch vorhandene Nutzungshindernisse für mobilitätseingeschränkte Menschen verringert.

Zu berücksichtigen bleibt weiterhin, dass die wachsenden Verkehrsbedürfnisse durch den Straßenverkehr immer schwieriger und nur unter erheblichen Umweltbelastungen zu bewältigen sind. Der ÖPNV ist daher mehr denn je gehalten, die Bedingungen für eine stärkere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu schaffen. Hierzu sind die vom Vorhabenträger geplanten Maßnahmen geeignet.

Allein der mit Blick auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie die postulierten Klimaziele übergeordnete Gesichtspunkt einer Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene rechtfertigt die gegenständliche Planung (vgl. BVerwG, Ur. v. 27.07.1990 - 4 C 26/87, juris Rn. 20).

Soweit eine Vielzahl von Einwendern – sowohl in ihren schriftlichen Äußerungen als auch im EÖT – die Auffassung vertreten, dass seit der Corona-Pandemie die Züge der Taunusbahn leer seien, weil die Nachfrage wegen der Möglichkeit des mobilen Arbeitens deutlich zurückgegangen sei, wird die Erforderlichkeit des Vorhabens hierdurch nicht in Frage gestellt. Der Sachvortrag der Einwender mag ggf. auf die unmittelbar an das Ende der Pandemie anknüpfende Zeit zugetroffen haben, dass es sich hierbei allerdings um einen Dauerzustand handelt, davon vermochte sich die Planfeststellungsbehörde nicht zu überzeugen. Die aktuelle Entwicklung zeigt einen anderen Trend, zunehmend mehr Arbeiten im Büro, mehr Präsenztage und Besprechungen vor Ort mit der Folge, dass sich die Nachfrage nach Beförderungsleistungen und damit auch das Fahrgastaufkommen im letzten Jahr deutlich erhöht haben.

Die von Einwendern geäußerten Bedenken hinsichtlich der längeren Umsteigezeiten in den Bahnhöfen Friedrichsdorf, Usingen und auch Bad Homburg zielen letztlich auf die Veränderung der Reisezeit im zukünftigen Betriebskonzept gegenüber dem Ist-Fall

ab. Dabei wird auf die Veränderung der Umsteigesituation abgestellt und eine generelle Verlängerung der Reisezeit unterstellt. Der Vorhabenträger hat hierzu ausgeführt, dass sich die Veränderung der Reisezeit je Relation aus mehreren Faktoren zusammensetzt. So dienen die unterschiedlichen Infrastrukturbausteine, die mit dem Vorhaben umgesetzt werden sollen, auch der Ermöglichung attraktiver Reisezeiten und der Zuverlässigkeit des Betriebskonzeptes. Zusätzliche Zeitbedarfe, etwa für Stärken bzw. Schwächen (An- und Abkopplungsvorgänge) der S-Bahn in Friedrichsdorf, werden an anderer Stelle, z.B. durch den zweigleisigen Abschnitt und den Wegfall des Umstiegs in Bad Homburg kompensiert. Im Ergebnis verringert sich die Reisezeit auf den meisten Relationen oder bleibt konstant. Lediglich bei Fahrten zwischen Bad Homburg und nördlich von Usingen liegenden Zielen ergibt sich teilweise eine geringe Reisezeitverlängerung gegenüber dem Ist-Fall. Der reine Vergleich der Umsteigezeiten ist daher nicht aussagekräftig, sondern verzerrt die Betrachtung. In der Abwägung aller nachgefragten Fahrtrelationen überwiegen die Vorteile für die Mehrzahl der Fahrgäste.

Aktuell ist der wesentliche Umsteigepunkt Bad Homburg. Die Fahrgäste aus Richtung Frankfurt mit Fahrtziel Usinger Land steigen grundsätzlich hier um. Der Umstieg findet jedoch nur bei jeder zweiten Fahrt bahnsteiggleich statt. In etwa der Hälfte der Fälle muss beim Umstieg der Bahnsteig durch Nutzung der Unterführung gewechselt werden. Künftig wird Usingen der wesentliche Umsteigepunkt sein, der von jenen Fahrgästen genutzt wird, deren Fahrtziel nördlich von Usingen liegt. Das Betriebskonzept sieht vor, dass der Umstieg in Usingen stets bahnsteiggleich erfolgt. Außerdem ist ein systematischer Anschluss zwischen S-Bahn und Regionalbahn von und nach Brandoberndorf im Fahrplan vorgesehen.

Zudem verkehren in der Hauptverkehrszeit in der Fahrtrichtung des Pendlerstroms zusätzlich durchgehende Züge zwischen Brandoberndorf und Frankfurt Hbf. Die in den Einwendungen teilweise angeführte massive Benachteiligung der Relationen zwischen Usingen und Brandoberndorf ist damit nicht gegeben.

Bei der von Einwendern in Frage gestellten Erforderlichkeit von S-Bahn-Zügen, da die Taunusbahn ausreichend sei, ist zu berücksichtigen, dass ohne den Einsatz von S-Bahnen auf der Taunusbahnstrecke die mit dem Vorhaben verbundenen Planungsziele nicht erreicht werden können bzw. der vom Vorhabenträger festgestellte Bedarf einer ganztägigen umsteigefreien Verbindung vom Usinger Land in die Frankfurter Innenstadt nicht hergestellt werden kann. Hierzu wird auf die obigen Ausführungen und auf C.III.2.2 verwiesen.

### 1.3 Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

Die Wirtschaftlichkeit des geplanten Vorhabens ist als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Wirtschaftlichkeit wird vielmehr allein im Verfahren zur Bewilli-

gung der beantragten Fördermittel nach dem GVFG geprüft (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 02. November 2004, 5 S 1063/04).

Im Übrigen bleibt die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens dem Vorhabenträger im Rahmen der für ihn geltenden Vorschriften überlassen.

An der erforderlichen Planrechtfertigung des Vorhabens fehlt es auch nicht deshalb, weil die Finanzierung des Vorhabens ausgeschlossen oder noch nicht abschließend geklärt wäre. Für die Frage der Planrechtfertigung ist die „Finanzierung“ eines Projekts nur dann erheblich, wenn sie von vornherein ausgeschlossen und damit die Realisierung des Vorhabens eindeutig nicht möglich ist (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 18. März 2008, 2 C 1092/06.T). Daher darf im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Diese Einschätzung setzt einen Zeithorizont voraus. Insofern kann (auch) für das planungsrechtliche Vollzugshindernis der mangelnden Finanzierbarkeit auf den gesetzlich bestimmten Zeitrahmen für den Beginn der Durchführung des Plans von bis zu fünf Jahren ab Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses, der um höchstens fünf Jahre verlängert werden kann (§ 18c Nr. 1 AEG) abgestellt werden, in dem die Unsicherheiten einer Plandurchführung als zumutbar erscheinen und von den Planbetroffenen hinzunehmen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08. Februar 2007, 5 S 2257/05 unter Hinweis auf Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und anderer Oberverwaltungsgerichte).

Anhaltspunkte dafür, dass die Planung aufgrund einer mangelnden Finanzierung bzw. Finanzierbarkeit innerhalb des vorgenannten Zeithorizonts nicht realisiert werden kann, liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Im Übrigen wird auf die Darlegungen unter C.I.1 verwiesen.

## 2. Fachplanerischer Alternativenvergleich

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung folgt die Verpflichtung der Frage nachzugehen, ob eine Alternative zur Verfügung steht, mit der sich die mit der Planung angestrebten Ziele an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen lassen. Dabei müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3/06, juris Rn. 171).

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass keine Verpflichtung besteht, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Der Sachverhalt braucht nur so weit aufgeklärt zu werden, wie dies

für eine sachgerechte Entscheidung und zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Alternativen, die auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, können schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden.

Von einer Alternative kann nicht gesprochen werden, wenn eine Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft. Dies ist namentlich der Fall, wenn ein mit dem Vorhaben verbundenes wesentliches Ziel mit einer Alternative nicht erreicht werden kann. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht von der Planfeststellungsbehörde nicht berücksichtigt zu werden (s. BVerwG, Urt. v. 22.06.2015 – 4 B 61/14, juris Rn. 17).

Im Ergebnis der vorgenommenen Prüfung ist festzustellen, dass sich unter Berücksichtigung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit für das verfahrensgegenständliche Vorhaben keine Alternative als vorzugswürdig erweist.

## 2.1 Null-Variante

Ein Verzicht auf die Realisierung des Vorhabens hätte zur Folge, dass weder eine Fahrzeitverkürzung erreicht noch eine Direktverbindung in die Frankfurter Innenstadt geschaffen werden könnte. Eine strukturelle Verbesserung der Erschließung durch den ÖPNV wäre für das Usinger Land damit obsolet. Hieran würde auch der Einsatz längerer Züge in der Hauptverkehrszeit – was der Vorhabenträger zumindest untersucht hat – nichts ändern. Zwar könnte hierdurch das Platzangebot verbessert werden, zöge zugleich aber eine mit zusätzlichen Investitionen verbundene Verlängerung der Bahnsteige an den Stationen der Taunusbahn einschließlich der Versetzung von Signalen und der Verschiebung von Weichen nach sich.

Die mit diesem Vorhaben verfolgten und unter B.III beschriebenen Ziele sind mit der Null-Variante nicht zu erreichen. Damit stellt sich die Null-Variante nicht als „echte“ Planungsalternative dar.

## 2.2 Fahrzeugvarianten

Wie bereits beschrieben, besteht ein wesentliches Merkmal des Betriebskonzeptes für die Taunusbahnstrecke darin, dass mit der S-Bahn nachfragestarke Ziele in der Frankfurter Innenstadt aus dem Usinger Land direkt erreicht werden können. Dies wird dadurch möglich, dass die S-Bahn den Frankfurter Innentunnel befährt und die dort befindlichen S-Bahn-Stationen auf diesem Wege erreicht.

Die S-Bahn-Rhein-Main stellt eine stark frequentierte Infrastruktur dar. In der Hauptverkehrszeit verkehren in jeder Richtung 24 Züge pro Stunde. Das ergibt eine Zugfolgezeit von 2,5 Minuten. Um diesen dicht getakteten Fahrplan fahren zu können, muss

der Fahrgastwechsel innerhalb der vorgegebenen, kurzen Aufenthaltszeiten an den Stationen erfolgen.

Die S-Bahn-Rhein-Main wird mit Fahrzeugen besonderer Bauart betrieben, die speziell auf die Anforderungen eines schnellen Stadt-Umland-Verkehrs mit hohem Fahrgastaufkommen im Zentrum des Streckennetzes, hohen Ein- und Aussteigerzahlen und vielfach kurzen Verweildauern im Fahrzeug ausgelegt sind. S-Bahn-Fahrzeuge haben eine vergleichsweise große Zahl an weit öffnenden Türen für einen schnellen Fahrgastwechsel, einen großen Stehplatzanteil im Zug und ein hohes Beschleunigungsvermögen.

Für reine S-Bahn-Strecken wie die S-Bahn-Stammstrecke in Frankfurt gelten einzuhaltende räumliche Begrenzungslinien (Lichtraumprofil), die der Konstruktion des ursprünglich dafür speziell entwickelten Fahrzeugtyps geschuldet und bei allen weiteren Fahrzeuggenerationen zu beachten sind.

Neben dem S-Bahn-Lichtraumprofil haben sich weitere spezifische Besonderheiten bei S-Bahn-Fahrzeugen etabliert, wie das spezielle Kupplungssystem, das mit konventionellen Zügen nicht kompatibel ist.

Damit der Fahrgastwechsel bei der S-Bahn Rhein-Main rasch erfolgen kann, sind die S-Bahn-Fahrzeuge entsprechend gestaltet. Sie besitzen insbesondere

- einen breiten Wagenkasten, der zur Bahnsteigkante ein geringes Spaltmaß entstehen lässt,
- breite Türen, die zwei Gehspuren erlauben,
- einen großen Anteil an Fahrgasttüröffnungen bezogen auf die Zuglänge sowie
- einen hohen Anteil an Steh- und Gehflächen im Fahrzeug.

Eine entscheidende Anforderung für den Fahrzeugeinsatz, so dass die einzusetzenden Triebwagen eine entsprechende Einstiegs- / Bodenhöhe aufweisen müssen um einen stufenlosen, barrierefreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen, stellt die Bahnsteighöhe auf der S-Bahn-Stammstrecke von 96 cm über Schienenoberkante dar. Durch die Wagenkastenbreite, die bei den S-Bahn-Triebwagen ca. 3,0 m beträgt, entsteht nur ein kleiner Spalt am Bahnsteig (ca. 5 cm). Zudem ist die hohe Kapazität von S-Bahn-Triebwagen für die Funktionstüchtigkeit des Betriebskonzepts maßgeblich.

Die Summe der beschriebenen Kriterien wird derzeit nur von den gegenwärtig eingesetzten S-Bahn-Baureihen (ET 423 und ET 430) erfüllt.

Regionalzüge weisen im Vergleich zu S-Bahn-Fahrzeugen eine andere Geometrie auf. Sie sind in der Regel schmaler (was in vielen Fällen eine Spaltüberbrückung per Tritstufe notwendig macht), haben niedrigere Einstiege (Höhendifferenz zum Bahnsteig),

weniger und häufig auch schmalere Türen sowie eine geringere Beförderungskapazität je Meter Zuglänge.

Auch der Einsatz bimodaler Fahrzeuge, die auf elektrifizierten Streckenabschnitten mit Fahrstrom aus der Oberleitung und auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten über andere Energiequellen (zum Beispiel Batterie, Brennstoffzelle, Dieselmotor) angetrieben werden (können), lässt sich derzeit noch nicht realisieren. Dies ist zum einen mit dem geringen Reifegrad dieser Fahrzeuge zu begründen, von denen zurzeit lediglich einzelne Prototypen auf der technischen Basis von Regionalbahnfahrzeugen existieren, zum anderen mit den spezifischen Anforderungen, die die S-Bahn-Infrastruktur an S-Bahn-Fahrzeuge stellt. Diesen Leistungsanforderungen vermögen konventionelle Regionalzüge auch mit bimodalem Antrieb nicht zu genügen.

Bereits heute kommen auf der Taunusbahn auch Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge zum Einsatz. Künftig soll der Bahnbetrieb sowohl mit elektrisch betriebenen S-Bahn-Zügen als auch mit wasserstoffbetriebenen Zügen durchgeführt werden. Der Einsatz von Wasserstoffzügen wird insbesondere auf dem nicht elektrifizierten Streckenabschnitt nördlich von Usingen erfolgen. Der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Zügen würde hinsichtlich Luft und Klima eine positive Entwicklung auch im Prognose-Nullfall (bei Nichtdurchführung des Vorhabens) darstellen. Allerdings können auch mit dem ausschließlichen Einsatz von wasserstoffbetriebenen Zügen die Planungsziele des Vorhabens nicht erreicht werden, so dass auch dann eine Attraktivitätssteigerung des Erholungsraumes und Siedlungsraumes unterbleiben würde. Eine Entlastung des regionalen und überregionalen Straßennetzes durch eine Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene wäre nicht im angestrebten Umfang möglich und somit die die politisch festgesetzten Klimaziele im Sinne eines Luftreinhalteplanes nicht oder nur schwer erreichbar.

Mit dem Einsatz anderer Fahrzeugvarianten als Fahrzeugen der S-Bahn kann derzeit das Planungsziel (B.III) nicht erreicht werden.

### 2.3 Kleinräumige Varianten

Sofern das Vorhaben den Ausbau bereits vorhandener Eisenbahninfrastruktur bzw. die Ergänzung um neue Schienenstrecken erforderlich macht, hat der Vorhabenträger auf den jeweiligen Bereich bezogene kleinräumige Variantenprüfungen durchgeführt.

Dies betrifft im Bereich des zweigleisigen Begegnungsabschnitts zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim die Eisenbahnüberführung Bizenbach, Bahn-km 8,804 sowie den Bahnübergang 22, Bahn-km 7,480 und im Bereich der Ausstattung der Strecke zwischen Friedrichsdorf und Usingen mit einer Oberleitung (Elektrifizierung) die Straßenbahnüberführung Achtzehnmorgenweg, Bahn-km 17,390, die Bahnsteige Usingen, den Bahnsteigzugang Usingen sowie die Stützwand Usingen.

Die genannten Bereiche hat der Vorhabenträger anhand verschiedener Kriterien, wie z.B. eisenbahntechnische und bautechnische Belange, eigentumsrechtliche Belange Dritter, wasserrechtliche Belange sowie wirtschaftliche Belange vergleichend gegenübergestellt und daraus Vorzugsvarianten abgeleitet. Wegen der Einzelheiten zum Variantenvergleich wird auf die Planunterlagen verwiesen (s. Unterlage 1.1-C, Erläuterungsbericht, Kap. 5).

Die Planfeststellungsbehörde hat die Erwägungen des Vorhabenträgers geprüft. Bei der hier gebotenen nachvollziehenden Abwägung kommt sie zu dem Schluss, dass diese nicht zu beanstanden sind und die Auswahlentscheidung sich innerhalb der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit hält. Eine bessere, weil mit einer insgesamt geringeren Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange verbundene Variante, ist bei keiner der durchgeführten Variantenuntersuchungen erkennbar.

Die im Zuge des Anhörungsverfahrens geäußerten Zweifel an der Variantenentscheidung führen zu keiner anderen Bewertung.

### **2.3.1 Eisenbahnüberführung Bizenbach, Bahn-km 8,804**

Das antragsgegenständliche Vorhaben hat u.a. den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim zu Ermöglichung von Begegnungsverkehr zum Gegenstand. In diesem Bereich befindet sich eine EÜ, die über den Bizenbach und über einen zum Bizenbach parallel verlaufenden Weg führt. Wegen des zukünftigen zweigleisigen Ausbaus kann die EÜ in ihrem Bestand nicht unverändert verbleiben.

Der Vorhabenträger hat in diesem Zusammenhang zwei Varianten untersucht, die der Sanierung und Erweiterung des Bestandsbauwerks einerseits und die des Abrisses und Ersatzneubaus an Ort und Stelle andererseits, und Letztere (Var. 2) für vorzugswürdig erachtet. Diese Entscheidung ist nicht zu beanstanden. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass die Sanierung und Erweiterung des Bestandsbauwerks mit einem deutlich größeren Eingriff in Grundstücksflächen Dritter verbunden ist als der Ersatzneubau, weil das neben dem Bestandsbauwerk zu errichtende neue Bauwerk einen Gleisabstand zwischen dem Bestandsgleis und dem neuen Gleis von mindestens etwa 6,0 m erforderlich macht. Die erforderliche Aufweitung des Gleisabstands von 4,0 m auf 6,0 m erstreckt sich beiderseits des Bauwerks auf einer Länge von jeweils etwa 200 m, so dass insgesamt eine erhebliche zusätzliche Flächeninanspruchnahme erforderlich würde. Hinzu kommen die Risiken für das ohnehin in schlechtem Zustand befindliche Bestandsbauwerk. So ist nicht absehbar, inwieweit die durchzuführenden Arbeiten (Einbringen von temporären Verbauten für die Behelfsbrücke sowie die Bach- und Trassenumlegung, das Herstellen der Tiefgründung, usw.) das Bestandsbauwerk schwächen. Zudem erschwert die Lage des neuen Bauwerks

in unmittelbarer Nähe des Bestandsbauwerks dessen zukünftige Prüfung und Instandhaltung.

### 2.3.2 **Straßenüberführung Achtzehnmorgenweg, Bahn-km 17,390**

Die lichte Höhe unter der Straßenüberführung Achtzehnmorgenweg, die mittlerweile nur noch als Fuß- und Radweg genutzt wird, ist für eine Elektrifizierung nicht ausreichend. Der Vorhabenträger hat - um die erforderliche Höhe von 5,65 m zu erreichen – als Variante 1 die Gleisabsenkung unter dem Bauwerk und als Var. 2 den Ersatzneubau als Bogenbrücke als Fuß- und Radwegüberführung erwogen mit dem Ergebnis, dass dem Ersatzneubau der Vorzug zu geben ist. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Die bisherige SÜ ist für den heutigen Zweck überdimensioniert. Der Ersatz durch ein zweckmäßigeres Bauwerk bedeutet geringere Baukosten, weniger Unterhaltungsaufwand und ein Bauwerk nach dem aktuellen Stand der Technik mit entsprechend langer Lebensdauer. Außerdem berücksichtigt das neue Bauwerk einen möglichen späteren zweigleisigen Ausbau in diesem Bereich.

### 2.3.3 **Bahnsteige Usingen**

Die Realisierung des Vorhabens, konkret hier die Umsetzung der Umsteigebeziehungen, erfordert zwei zusätzliche Zughaltepositionen an Bahnsteigkanten im Bahnhof Usingen, was sich entweder durch eine Verlängerung des vorhandenen Mittelbahnsteigs mit der Folge, dass der Halt von Zügen der S-Bahn und der Regionalbahn „hintereinander“ möglich ist, oder durch den Neubau eines zweiten Mittelbahnsteigs (südlich des Gleises 53) erreichen lässt. Dass der Vorhabenträger sich hier für die Variante 2 (Neubau) ausgesprochen hat, ist nicht zu beanstanden. Variante 1 birgt erhebliche betriebliche Nachteile. Einfahrten in die besetzten Gleise dürften nur mit reduzierter Geschwindigkeit erfolgen. Dies liefe der gemäß Betriebsprogrammstudie für alle Gleise geforderten Einfahrt aus Richtung Friedrichsdorf mit mindestens 50 km/h zuwider. Reduzierte Geschwindigkeiten bedeuten wiederum verlängerte Fahrzeiten. Außerdem sind gleichzeitige Einfahrten von Zügen aus Friedrichsdorf und Grävenwiesbach in dasselbe Gleis aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen. Folgeverspätungen für Züge bei der Einfahrt in dasselbe Gleis aus der entgegengesetzten Richtung sind damit unvermeidbar. Variante 2 hingegen gewährleistet die Einfahrten in alle Bahnhofsgleise mit maximal möglicher Geschwindigkeit. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass Wartezeiten und daraus resultierende Verspätungen bei der Einfahrt aufgrund gleichzeitig aus der Gegenrichtung einfahrender Züge ausgeschlossen werden. Die Anbindung aller Bahnsteiggleise jeweils in beide Richtungen und die Nutzung der Gleise durch jeweils nur einen Zug bietet eine maximale betriebliche Flexibilität im Störungs- oder Verspätungsfall.

### 2.3.4 Bahnsteigzugang Usingen

Auch die Variantenwahl des Vorhabenträgers in Bezug auf die Errichtung eines Zugangs zum neuen Mittelbahnsteig, hier in Form einer Überführung, ist tragfähig. Der Vorhabenträger hat die in Betracht kommenden Ausführungsmöglichkeiten in die Bewertung einbezogen und mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen hinreichend gewürdigt. Hiervon ausgehend durfte der Vorhabenträger der Errichtung des barrierefreien Zugangs mittels Überführung wegen geringeren Grunderwerbs, wegen weniger Eingriffe in den Bahnverkehr, wegen geringerer brandschutztechnischer Risiken - trotz erhöhter Anzahl von Treppenstufen zur Überwindung des Höhenunterschiedes, weil dies für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste durch Aufzüge ausgeglichen werden kann – den Vorzug geben. Auch die Standortwahl der Überführung sowie deren Ausführung (Konstruktion) wurden einer Abwägung zugeführt. Nachvollziehbar ist dabei die Entscheidung zugunsten einer Stahlkonstruktion und zugunsten der Lage des heutigen Reisendenübergangs, weil dies die kürzeste Verbindung in das Gewerbegebiet ist, ausgefallen. Dass die Errichtung der neuen Fußgängerüberführung das Versetzen einer bestehenden WC-Anlage bedingt, bringt kein anderes Abwägungsergebnis, da ein Neubau in neuer Position östlich des Empfangsgebäudes erfolgt.

### 2.3.5 Stützwand Usingen

Die vom Vorhabenträger geplante Variante 1 zur Errichtung der Stützwand im Bahnhof Usingen (Länge von 150 m und Verzicht der Rückverankerung auf einem Teilabschnitt) setzt einen nicht unerheblichen Grunderwerb von Flurstück 4365/17 voraus (485 und 263 m<sup>2</sup>). Gleichwohl kann dieser Ausführungsvariante der Vorzug gegeben werden. Eine andere Art der Ausführung (= Variante 2) würde zwar einen geringeren Grunderwerb auslösen, hätte aber eine längere Stützwand (hier 200 m) und eine größere Stützwandhöhe zur Folge. Die bei dieser Variante notwendige Rückverankerung über den vollständigen Abschnitt würde zu einer stärkeren Belastung des o.g. Flurstücks führen, während sich der Grundstückseingriff bei der Variante 1 lediglich auf die bewachsenen – ohnehin kaum nutzbaren - Böschungsflächen erstreckt. Variante 1 bietet einen weiteren Vorteil: Der Grunderwerb erlaubt in der Folge Bauwerksinspektionen vom eigenen Gelände aus.

### 2.3.6 Bahnübergang 22, Bahn-km 7,480

Schließlich ist auch die Auffassung (Schließung und Rückbau) des Bahnübergangs 22 im zweigleisig auszubauenden Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim gegenüber einem zweigleisigen Ausbau des BÜ 22 beanstandungsfrei abgewogen worden.

Der Vorhabenträger hat dabei nicht verkannt, dass der BÜ 22 nicht nur der Anbindung der zwischen Bahnstrecke und Erlenbach gelegenen, landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie des Freizeitparks „Lochmühle“ dient, sondern auch die östliche Anbindung

des Areals Klosterthron an das öffentliche Straßennetz – hier die Köpperner Straße - darstellt.

Allerdings ist der Zugang zum Areal Klosterthron sowie zu den landwirtschaftlichen Flächen und zum Freizeitpark auch bei Auflassung des BÜ 22 nicht versperrt. Denn dieser besteht weiterhin aus westlicher Richtung über die Straße L 3041.

Damit dieser Zugang dauerhaft sichergestellt ist, hat der Vorhabenträger als dingliche Sicherung ein Wegerecht auf dem betroffenen Weg-Flurstück des Nassauischen Zentralstudienfonds vorgesehen. Bereits seit 1909 ist eine Gang- und Fahrgerechtigkeit (Wegerecht) in das Grundbuch zugunsten der betroffenen Grundstückseigentümer eingetragen, so dass hier die Erschließung der Grundstücke bereits sichergestellt ist.

Zu berücksichtigen ist außerdem, dass die Anbindung über den BÜ 22 aufgrund des Brückenbauwerks über den Erlenbach bereits heute dahingehend eingeschränkt ist, dass lediglich Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis max. 1,5 t zum Areal Klosterthron zufahren können. Schon bisher ist also die Nutzung im Fahrzeugbereich deutlich begrenzt.

Soweit der BÜ 22 bislang auch dem Rad- und Fußgängerverkehr sowie der Anbindung an den ÖPNV (Haltestelle „Saalburgsiedlung West“ in der Köpperner Straße) dient, wird sich der Weg für Radfahrer und Fußgänger zum ÖPNV um lediglich 950 m verlängern (Ausgangspunkt Wäscherei). Dabei wurde der Weg von der Wäscherei zur Haltestelle Saalburgsiedlung West (über Bestandsbauwerk) mit dem Weg von der Wäscherei zur Haltestelle Saalburgsiedlung Ost verglichen. Diese längere Wegstrecke haben die Betroffenen angesichts der mit einem zweigleisigen Ausbau des BÜ einhergehenden massiven Nachteile hinzunehmen. Ein zweigleisiger Ausbau des BÜ zieht kostenintensive Baumaßnahmen nach sich. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielhaft ein neues Brückenbauwerk über den Erlenbach und ggf. über die Gleisanlage, der Wegeanschluss zwischen neuem Brückenbauwerk und Verbindungsweg zum Areal Klosterthron oder die Absenkung der Höhenlage der Köpperner Straße um ca. 1,0 m. Hinzu kommen Eingriffe in die Privatbebauung und in ein FFH-Gebiet sowie Flächenverluste infolge der Gründung der Widerlager des neuen Brückenbauwerks in die angrenzenden Wiesenflächen. Schon wegen dieser gewichtigen Aspekte durfte der Vorhabenträger die Auflassung des BÜ als Vorzugsvariante bewerten.

Zudem erlaubt die Auflassung - was ebenfalls ein erheblicher Belang ist - dass die zu errichtende Schallschutzwand zum Schutz der Anwohner vor betriebsbedingten Immissionen unterbrechungsfrei hergestellt werden kann. Bei einem Ausbau des BÜ müsste die Schallschutzwand im Bereich des BÜ unterbrochen werden; diese Lücke würde wiederum neue „Lärmbetroffenheiten“ auslösen. Nicht zuletzt stellt die Auflassung auch betrieblich betrachtet eine Verbesserung der Verkehrssicherheit dar.

## 2.4 Gesamtergebnis zum Variantenvergleich

Die Planfeststellungsbehörde kommt aus den vorgenannten Gründen unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile zu dem Ergebnis, dass die Variantenwahl des Vorhabenträgers nicht zu beanstanden ist. Der Vorhabenträger hat die in die Abwägung einzustellenden widerstreitenden Interessen erkannt und soweit möglich zum Ausgleich gebracht, so dass die planfestgestellte Trasse eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung darstellt. Belange, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der festgestellten Planungsvariante in Frage stellen könnten, sind nicht ersichtlich.

## 3. Raumbezogene Gesamtplanung

Das Vorhaben genügt den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Es entspricht ferner den Anforderungen des Bauplanungsrechts.

### 3.1 Landesplanung

Der LEP ist der Raumordnungsplan für das Gebiet des Landes Hessen im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ROG (§ 3 Abs. 1 HLPG). Er enthält textliche und ergänzende kartografische Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen, die überregional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen sowie die Begründung.

Ausweislich des LEP soll der S-Bahn-gemäße Neu- und Ausbau weiterer Strecken weiterverfolgt werden [5.1.3-6 (G)]. Diesem Grundsatz wird das planfestgestellte Vorhaben gerecht.

### 3.2 Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010

Das Vorhaben ist aus regional- und flächennutzungsplanerischen Gesichtspunkten zulassungsfähig.

Hinzuweisen ist zunächst darauf, dass der Regionalplan für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main zugleich die Funktion eines gemeinsamen Flächennutzungsplans nach § 204 BauGB übernimmt. Er enthält folglich neben den regionalplanerischen Festlegungen nach § 9 Abs. 4 HLPG auch die flächennutzungsplanbezogenen Darstellungen nach § 5 BauGB (vgl. RPS/RegFNP 2010, S. 6).

Die für die Elektrifizierung benötigte Oberleitungstrasse wird entlang der Bestandsstrecke errichtet und benötigt keine weitere raumordnerische Betrachtung.

Das zusätzliche Gleis zwischen den Bahnhöfen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim wird in Parallellage zum Bestandgleis errichtet. Dabei wird der Regelgleisabstand von

4,00 m eingehalten. Die Errichtung des zweiten Gleises erfolgt auf der von der Köpferner Straße abgewandten Seite der Bahnstrecke und somit in der gesamten Strecke von ca. 2 km im Vorranggebiet für Natur und Landschaft. Dies entspricht einer ökologisch bedeutsamen Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft. Die beanspruchte Fläche im Vorranggebiet Natur und Landschaft beträgt weniger als 5ha, woraus sich kein Erfordernis der Zielabweichung ergibt. Aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme bestehen keine raumordnerischen Bedenken.

Die Kompensationsmaßnahmen stellen keinen Widerspruch zu den Zielen für Vorrang- oder Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft des Regionalplans dar.

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain als Planungsträger des Regionalen Flächennutzungsplans begrüßt, dass auf der Taunusbahnstrecke die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen S-Bahnbetrieb geschaffen werden. Dadurch erhöhten sich die Beförderungskapazitäten für Fahrgäste und es könnten regelmäßige Direktverbindungen bis in die Innenstadt Frankfurt angeboten werden. Ein attraktives Schienenverkehrsangebot wiederum biete eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung der Siedlungsflächen entlang der Taunusbahnstrecke. Somit leiste das Vorhaben auch einen Beitrag zur Entwicklung der Siedlungsflächen in der Region, für die leistungsfähige Schienenachsen erforderlich sind.

### **3.3 Verbindliche Bauleitplanung**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der verbindlichen Bauleitplanung vereinbar. Es steht nicht im Widerspruch rechtskräftiger oder in Aufstellung befindlicher kommunaler Bauleitpläne der betroffenen Städte und Gemeinden.

## **4. Immissionsschutz**

Das zugelassene Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 UVPG vereinbar. Es genügt den aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu stellenden Anforderungen.

### **4.1 Betriebsbedingte Immissionen**

#### **4.1.1 Lärm**

##### **4.1.1.1 Verkehrslärm – Lärmvorsorge**

Beim Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 ff.

16. BImSchV dafür Sorge zu tragen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Sofern im Zusammenhang mit dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen die Immissionsgrenzwerte gem. § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, besteht ein Anspruch auf Schallschutz.

Stehen die Kosten aktiver Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, so bestehen Ansprüche auf angemessene Entschädigung in Geld für notwendige und noch nicht vorhandene Schallschutzmaßnahmen schutzbedürftiger Räume in baulichen Anlagen (§ 42 BImSchG i. V. m. 24. BImSchV) und für Beeinträchtigungen ggf. vorhandener zum „Wohnen im Freien“ geeigneten und bestimmten Flächen (Außenwohnbereiche; § 42 Abs. 2 S. 2 BImSchG i. V. m. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG).

Maßgeblich für die Zuerkennung einer Außenwohnbereichsentschädigung ist der für den Tageszeitraum einschlägige Immissionsgrenzwert nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV (vgl. Nr. 52 der VLärmSchR 97), weil die in Rede stehenden Flächen nachts nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen zu dienen pflegen und daher nur am Tag schutzwürdig sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. März 2000 – 11 A 33/97 –, juris, Rn. 139).

Ausweislich der Untersuchungen des Vorhabenträgers führt das Vorhaben nicht zu einer Überschreitung der für den Tageszeitraum maßgeblichen Immissionsgrenzwerte.

#### **4.1.1.1 Grundlagen und Methodik der Schalltechnischen Untersuchung**

Die von dem Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen (Unterlagen 22.1-A: Verkehrslärm aus dem Bahnbetrieb und 22.2-A: Gesamtlärm) beachten die geltenden Vorschriften und Richtlinien und bilden eine geeignete Entscheidungsgrundlage.

Die 16. BImSchV nennt verschiedene Kriterien, die den Begriff „wesentliche Änderung“ definieren. So ist der Anbau eines durchgehenden Gleises als eine wesentliche Änderung anzusehen. Bei anderen erheblichen baulichen Eingriffen ist die Erhöhung der Verkehrslärmbelastung die für die Beurteilung maßgebende Größe. Voraussetzung ist, dass durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht wird 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 jedoch nicht in Gewerbegebieten.

Die auf der Grundlage des § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 ff. 16. BImSchV erfolgende Prüfung erfolgt vorhabenbezogen.

Werden im Sinne des § 18 AEG Gleise neu gebaut oder vorhandene Gleise baulich geändert, so sind bei der Prüfung auf Lärmschutzansprüche – unabhängig von ihrer Funktion – auch die Emissionen unverändert bleibender Bestandsgleise zu berücksichtigen, wenn alle Gleise optisch als Einheit auf einer gemeinsamen Trasse in Erscheinung treten (trassenbezogener Begriff des Schienenwegs). Dies ist regelmäßig dann der Fall, wenn die neuen oder (baulich) geänderten Gleise parallel zu bereits vorhandenen Gleisen ohne deutlich trennende Merkmale wie z. B. größere Abstandsflächen, trennende Gehölze oder Wasserflächen geführt werden (vgl. Nr. 4.2.5 des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VI – Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des EBA, Stand: Dezember 2012 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 – 9 A 67/03, juris, Rn. 25 ff.), wie dies bei dem künftig 2-gleisigen Verkehrsweg zwischen den Bahnhöfen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim und dem Neubau eines Begegnungsgleises im Bahnhof Hundstadt der Fall ist.

Im Übrigen werden Vorbelastungen bestehender Verkehrswege bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigten ausgeblendet. Deren Nichtberücksichtigung ist keine Regelungslücke. Vielmehr hat der Ordnungsgeber den Summenpegel vor dem Hintergrund der finanziellen Belastungen in der 16. BImSchV bewusst ausgeschlossen. Die Rechtmäßigkeit dieser Regelung ist – auch im Hinblick auf übergeordnete verfassungsrechtliche Fragestellungen – in der Rechtsprechung des BVerwG grundsätzlich anerkannt (vgl. etwa Urteil vom 23. Februar 2005 – 4 A 5/04 -, juris, Rn. 38 ff., m. w. N; Urteil vom 21. März 1996 – 4 C 9.95 -, juris).

Eine andere Bewertung ist lediglich dann geboten, wenn aus der Summation des von geplanten und bestehenden Verkehrswegen ausgehenden Lärms Gesundheitsgefahren oder Eingriffe in die Substanz des Eigentums resultieren (vgl. dazu C.III.4.1.1.2 Gesamtlärmbelastung).

Das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen ist in Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV (Schall 03) verbindlich vorgegeben.

Die akustische Situation an Schienenverkehrswegen wird neben der Entfernung zwischen Emissions- und Immissionsort sowie den Bedingungen auf dem Schallausbreitungsweg wesentlich bestimmt durch die zum Einsatz kommenden Fahrzeugarten und die von ihnen ausgehenden Geräusche (Fahr- und Aggregatgeräusche), die Anzahl der Zugbewegungen auf der Grundlage eines für den Prognosehorizont maßgeblichen Betriebsprogramms, die berücksichtigte Geschwindigkeit und die Fahrbahnart, wobei

die Schallemissionen beim Überfahren von Brücken und Viadukten durch Korrekturwerte Berücksichtigung finden.

Das dergestalt verbindlich vorgeschriebene einheitliche Berechnungsverfahren vermag Ungenauigkeiten, die Messungen bspw. aufgrund von großen Abständen zum Immissionsort, Temperaturschwankungen und betrieblichen Besonderheiten zum Messzeitpunkt zu eigen sind, auszuschließen. Auf Grund der bei der Berechnung zu berücksichtigenden Parameter fällt die Berechnung in der Regel zu Gunsten der Betroffenen aus (vgl. insoweit BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – 4 A 10/95 -, juris).

Die Prüfung der von dem Vorhabenträger im Zuge des Verfahrens vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen (Anlagen 22-A) begründen keine Zweifel an der methodisch ordnungsgemäßen Ermittlung der Beurteilungspegel.

#### **4.1.1.1.2    *Anspruchsgrundlage***

Bei der Elektrifizierung des zu betrachtenden Streckenabschnitts von Friedrichsdorf nach Usingen handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff. Da jedoch im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall die Anzahl der Züge nahezu gleich ist bzw. es nur zu marginalen Änderungen kommt, kann ausgeschlossen werden, dass die Beurteilungspegel in Folge der projektbedingten Verkehrsmehrung um mindestens 3 dB(A) ansteigen bzw. die Erheblichkeitsschwelle von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vorhabenbedingt erstmals erreicht bzw. weiter erhöht wird.

Durch die Änderung der Zugzahlen erhöhen sich die Emissionspegel um max. 0,7 dB im Tag- und 1,6 dB im Nachtzeitraum. Somit liegt hier keine Erhöhung von 2,1 dB vor und die Emissionspegel liegen im Planfall mit ca. 59 dB(A) im Tag- und 55 dB(A) im Nachtzeitraum weit unter den Schwellenwerten von 70 / 60 dB(A).

In die Berechnung sind die Zugzahlen und Fahrzeuggattungen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall eingegangen, die im Betriebsprogramm des RMV vorgesehen sind. Der RMV ist Aufgabenträgerorganisation für den regionalen Schienenahverkehr und bestellt Zugleistungen auf der Strecke auf der Infrastruktur, die vorhanden ist, oder auf einer Infrastruktur, die zukünftig geplant ist. Der Vertreter des RMV hat beim Erörterungstermin am 14. Juli 2022 erläutert, dass der RMV, auch wenn die Maßnahme nicht realisiert werden sollte, trotzdem einen Zugverkehr auf dieser Strecke bestellt, der dem Standard des Regionalen Nahverkehrsplans genügt.

Diesen Zugbetrieb habe man dem Gutachter in Form eines Betriebsprogrammes zu geliefert, also das, was für den Prognose-Nullfall in der Zukunft gelten würde, genauso wie die Zugzahlen für den Fall, dass die Maßnahme realisiert wird. Diese beiden Betriebsprogramme wurden in der Schalltechnischen Untersuchung verglichen.

Somit stellt die Elektrifizierung keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar

und begründet damit keinen Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen.

Zur Beurteilung der Frage, ob als Folge der Realisierung des Vorhabens Ansprüche nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge bestehen, bedürfen daher die verschiedenen Abschnitte der Planung einer differenzierenden Bewertung.

#### **4.1.1.1.3 2-gleisiger Ausbau zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim**

Für den 2-gleisigen Ausbau zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim wird die Bestandsstrecke zum Teil verschoben und parallel hierzu ein zweites Gleis neu gebaut. Hier handelt es sich also um eine wesentliche Änderung eines vorhandenen Schienenverkehrsweges gemäß § 1 Abs. 2 Nr.1 der 16. BImSchV.

Zur Beurteilung der Luftschallimmissionen aus dem Betrieb wurde dieser Abschnitt in 4 Schutzabschnitte (Wehrheim südlich der Bahn, Wehrheim nördlich der Bahn, Saalburgsiedlung und Wohnen Außerhalb zwischen Saalburg und Wehrheim) unterteilt. Die Zuordnung der untersuchten Immissionsorte zu der jeweils maßgeblichen Gebietskategorie erfolgte dabei in Übereinstimmung mit der Regelung des § 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV anhand der Festlegungen der maßgeblichen Bebauungspläne bzw. – sofern keine Festsetzungen bestehen - anhand ihrer Schutzbedürftigkeit.

Der Schutzabschnitt Wehrheim, südlich der Bahn, besteht im Bereich des 2-gleisigen Ausbaus in bahnnaher Lage aus Mischgebieten.

Repräsentative Immissionsaufpunkte im Umfeld der Trasse wurden daraufhin untersucht, ob die anhand der Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlagen und Gebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten werden.

Insgesamt liegen ohne aktive Schallschutzmaßnahmen bei 20 Schutzfällen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum vor.

Der Vorhabenträger hat daher geprüft, ob grundsätzlich vorrangige aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht kommen oder ob davon abgesehen werden darf, weil die Kosten dieser Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 BImSchG).

Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für alle Schutzfälle ist unter realistischen Bedingungen mittels Schallschutzwänden nicht möglich, da die Schallschutzwände für den Vollschutz über den bestehenden Bahnübergang durchgehend verlaufen müssten, der Bahnübergang aber erhalten bleibt.

Der Vorhabenträger hat sich deshalb mit für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Erwägungen für ein Schutzkonzept entschieden, das als aktive Schallschutzmaßnahmen Schienenstegdämpfer und Schallschutzwände vorsieht.

Es verbleiben damit 5 Restbetroffenheiten (Schutzfälle). Dem bestehenden Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge wird hier ausschließlich durch die Anordnung von passivem Schallschutz schutzbedürftiger Räume (bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen und Lüftungseinrichtungen) Rechnung getragen. Auf den Anspruch dem Grunde nach im verfügenden Teil dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen (vgl. A.V.6.3). Die Dimensionierung der konkret erforderlichen Maßnahmen erfolgt objektbezogen im Nachgang zur Planfeststellung auf der Grundlage der 24. BImSchV.

Der Schutzabschnitt Wehrheim, nördlich der Bahn, besteht im 2-gleisigen Ausbau vorwiegend aus Allgemeinem Wohngebiet, im Randbereich östlich befindet sich Reines Wohngebiet. Westlich der Bahnhofsstraße grenzt ein Mischgebiet an, welches von Allgemeinen Wohngebieten umschlossen wird.

Insgesamt sind ohne aktive Schallschutzmaßnahmen im Tag- und im Nachtbereich bei 113 Schutzfällen die Immissionsgrenzwerte überschritten, und zwar 32 am Tag und 81 in der Nacht.

Auch hier ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für alle Schutzfälle mittels Schallschutzwänden nicht möglich, da die Schallschutzwände für den Vollschutz über den bestehenden Bahnübergang durchgehend verlaufen müssten, der Bahnübergang aber erhalten bleibt.

Der Vorhabenträger hat sich deshalb mit für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Erwägungen für ein Schutzkonzept entschieden, das als aktive Schallschutzmaßnahmen Schienenstegdämpfer und Schallschutzwände vorsieht.

Es verbleiben damit 15 Restbetroffenheiten (Schutzfälle) in der Nacht. Dem bestehenden Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge wird hier ausschließlich durch die Anordnung von passivem Schallschutz schutzbedürftiger Räume (bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen und Lüftungseinrichtungen) Rechnung getragen. Auf den Ausspruch dem Grunde nach im verfügenden Teil dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen (vgl. A.V.6.3). Die Dimensionierung der konkret erforderlichen Maßnahmen erfolgt objektbezogen im Nachgang zur Planfeststellung auf der Grundlage der 24. BImSchV.

Die Saalburgsiedlung liegt östlich der Bahnstrecke und besteht nördlich der Limesstraße größtenteils aus Allgemeinem Wohngebiet. Südlich der Limesstraße befindet

sich an der bahnungsgewandten Seite des Bebauungsgebietes ein Allgemeines Wohngebiet, im östlichen Teil (bahnferner) ein Reines Wohngebiet.

Insgesamt sind ohne aktive Schallschutzmaßnahmen im Tag- und im Nachtbereich bei 143 Schutzfällen die Immissionsgrenzwerte überschritten, und zwar 51 am Tag und 92 in der Nacht.

Der Vorhabenträger hat sich deshalb mit für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Erwägungen für ein Schutzkonzept entschieden, das als aktive Schallschutzmaßnahmen Schienenstegdämpfer und Schallschutzwände vorsieht.

Es verbleiben damit 2 Restbetroffenheiten (Schutzfälle) in der Nacht. Dem bestehenden Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge wird hier ausschließlich durch die Anordnung von passivem Schallschutz schutzbedürftiger Räume (bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen und Lüftungseinrichtungen) Rechnung getragen. Auf den Anspruch dem Grunde nach im verfügbaren Teil dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen (vgl. A.V.6.3). Die Dimensionierung der konkret erforderlichen Maßnahmen erfolgt objektbezogen im Nachgang zur Planfeststellung auf der Grundlage der 24. BImSchV.

Der Bereich Wohnen Außerhalb, welcher östlich im Bereich zwischen Wehrheim und Saalburg liegt, ist als Wohnen Außerhalb eingestuft. Zur Einordnung der Bebauung im Außenbereich ist bei der Bestimmung der Schutzbedürftigkeit auf die tatsächliche Nutzung abzustellen. Im vorliegenden Fall wird die Wohnbebauung im Außenbereich wie Misch-, Dorf- oder Kerngebiete bewertet. Nördlich und südlich der Eingriffsgrenze sind die Siedlungsflächen nur noch dort zu berücksichtigen, wo relevante Einwirkungen durch die Streckenabschnitte über die Planungsgrenzen hinaus hervorgerufen werden. Die Abgrenzung erfolgt nach dem so genannten „Baugrubenmodell Schiene“. Danach kommt es in diesem Schutzabschnitt zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

#### **4.1.1.1.4 Ausbau zum Kreuzungsbahnhof in Hundstadt**

Der Haltepunkt Hundstadt wird durch den Neubau eines Begegnungsgleises mit einem neuen Seitenbahnsteig zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut.

Bei dem Neubau des Begegnungsgleises handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff mit den Auswirkungen einer wesentlichen Änderung, da sich die Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöhen werden. Da jedoch alle Grenzwerte für Mischgebiete eingehalten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen für die Gebäude im Umfeld der Baumaßnahme.

#### **4.1.1.1.5 Änderung des Spurplanes der Bahnhofsgleise in Usingen**

Im Bahnhof Usingen wird für die Umsetzung des geplanten Betriebsprogramms und der entsprechenden Umsteigebeziehungen ein weiterer Mittelbahnsteig erforderlich. Dies zieht eine Änderung des Spurplans nach sich.

Der Vorhabenträger hat daher für die betroffenen Wohnnutzungen geprüft, ob als Folge dieses erheblichen baulichen Eingriffs eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 und S. 2 der 16. BImSchV eintritt (Erhöhung des Beurteilungspegels um mind. 3 dB(A), Erhöhung auf mind. 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht oder weitere Erhöhung eines zuvor bereits bestehenden Beurteilungspegels von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts). Die Berechnungen führen zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel an den repräsentativ untersuchten Immissionsorten um maximal 1,6 dB(A) ansteigen werden und die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag werden weder im Nullfall noch im Planfall erreicht oder überschritten werden. Demnach liegt keine wesentliche Änderung gemäß § 1 (2) Nr. 2 der 16. BImSchV vor und es besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen für die Gebäude im Umfeld der Baumaßnahme.

#### **4.1.1.1.6 Gleisabsenkung Strecken-km 16,5 + 10**

Da die Durchfahrtshöhe unter der Straßenüberführung nicht für die Errichtung der Oberleitung ausreicht, muss die Strecke im Bereich der Straßenüberführungen (SÜ) der L3270 in Bahn-km 16,5+10 abgesenkt werden.

Im Umfeld der Gleisabsenkung befindet sich im Radius von ca. 500 m keine schutzwürdige Bebauung. Aufgrund der großen Entfernung zur nächsten schutzwürdigen Bebauung kann eine relevante Beurteilungspegelerhöhung an den nächstgelegenen Gebäuden durch diesen erheblichen baulichen Eingriff ausgeschlossen werden. Es handelt sich damit nicht um eine wesentliche Änderung gemäß § 1 (2) Nr. 2 der 16. BImSchV.

#### **4.1.1.1.7 Gleisabsenkung Strecken-km 17,3 + 32**

Da die Durchfahrtshöhe unter der vorhandenen Straßenüberführung nicht für die Errichtung der Oberleitung ausreicht, muss die Strecke im Bereich der Straßenüberführungen (SÜ) der L3270 in Bahn-km 17,332 abgesenkt werden.

Da sich im Umfeld der Gleisabsenkung schutzwürdige Nutzungen befinden, hat der Vorhabenträger geprüft, ob es sich bei der Gleisabsenkung um einen erheblichen baulichen Eingriff mit Auswirkungen einer wesentlichen Änderung handelt.

Die Berechnungen führen zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel an den repräsentativ untersuchten Immissionsorten um maximal 1,2 dB(A) ansteigen werden und die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) in der Nacht und 70

dB(A) am Tag werden weder im Nullfall noch im Planfall erreicht oder überschritten werden. Demnach liegt keine wesentliche Änderung gemäß § 1 (2) Nr. 2 der 16. BImSchV vor und es besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen für die Gebäude im Umfeld der Baumaßnahme.

#### **4.1.1.2 Gesamtlärmbelastung**

Die Gesamtlärmbelastung findet bei der Lärmbetrachtung nach den §§ 41, 42 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV keine Berücksichtigung, weil die summierende Betrachtung verschiedener (Verkehrs-)Lärmquellen unter Berücksichtigung bestehender Vorbelastungen nicht vorgesehen ist.

Nach der einschlägigen Rechtsprechung des BVerwG ist die Gesamtlärmbelastung im Rahmen der Planfeststellung jedoch dann in den Blick zu nehmen, wenn ein als Vorbelastung bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder wesentliche Änderung eines Verkehrsweges entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung zu einer Gesamtlärmbelastung führen, die die Schwelle der Grundrechtsrelevanz (grundgesetzlicher Schutz von Gesundheit und/oder Eigentum) überschreitet bzw. eine bereits zuvor bestehende grundrechtsrelevante Lärmbelastung weiter erhöht.

Dabei setzt die in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrslärmimmissionen zu treffen, eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrswegs und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008 – 9 B 7/07 –, juris). Eine Pflicht, gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, besteht nicht. Lärmschutzbelange der Nachbarschaft sind grundsätzlich nur dann in die planerische Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das geplante Vorhaben ansteigt. Dies gilt selbst dann, wenn die für den Planfall prognostizierten Belastungswerte oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09. Juli 2008 – 9 A 5/07 –, juris).

Die Schwelle, bei deren Erreichen oder Überschreiten von einer Eigentums- und/oder Gesundheitsgefährdung auszugehen ist, ist normativ nicht festgelegt und war lange Zeit auch in der Rechtsprechung nicht eindeutig geklärt.

Seit einiger Zeit hebt das BVerwG in den Urteilsbegründungen jedoch ausdrücklich auf eine „in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts“ ab (Urteile vom 13. Mai 2009 – 9 A 72.07; 15. Dezember 2011 – 7 A 11.10; 10. Oktober 2012 – 9 A 18/11) und definiert diese damit nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde als gebietsunabhängige feste Grenzwerte für die grundrechtliche Zumutbarkeit.

Folglich darf das Vorhaben ohne weitergehende Schutzmaßnahmen bzw. die Zahlung einer Enteignungsentschädigung nicht zugelassen werden, sofern die Gesamtlärmbelastung durch das Vorhaben auf 70/60 dB(A) erhöht bzw. eine bereits zuvor bestehende, über diese Werte hinausgehende Lärmbelastung durch das Vorhaben weiter erhöht wird.

Der Vorhabenträger hat eine Berechnung der prognostizierten Gesamtlärmeinwirkung vorgelegt und in diese Berechnung neben der vorhabenbedingten Lärmbelastung auch die auf den Prognosehorizont 2030 abstellenden Verkehrslärmimmissionen aus dem relevanten Straßennetz sowie dem Eisenbahnverkehr einbezogen.

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass sich an einigen Gebäuden im Einwirkungsbereich des 2-gleisigen Ausbaus die Beurteilungspegel um bis zu 0,4 dB(A) tagsüber und 1,0 dB(A) nachts erhöhen. Jedoch werden vorhandene Beurteilungspegel, die im Prognose-Nullfall unterhalb von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber liegen, durch den Bau des 2-gleisigen Abschnitts nicht erstmalig auf 60 bzw. 70 dB(A) erhöht und Beurteilungspegel, die im Prognose-Nullfall über 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber liegen, werden nicht weiter erhöht.

Durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwände und Schienenstegdämpfer kommt es an vielen Gebäuden im Einwirkungsbereich zu Entlastungen von bis zu -6,9 dB tagsüber und -8,1 dB nachts.

Eine Gesundheitsgefährdung kann für alle betroffenen Gebäude im Bereich des 2-gleisigen Ausbaus ausgeschlossen werden.

#### 4.1.2 **Elektrische, magnetische und elektromagnetische Verträglichkeit**

Schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder als Folge des Vorhabens sind nicht zu besorgen.

Maßgebliche Grundlage zur Beurteilung der diesbezüglichen Wirkungen bilden das BImSchG und die darauf beruhende 26. BImSchV sowie im Hinblick auf das in § 4 Abs. 2 der 26. BImSchV normierte Minimierungsgebot die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der 26. BImSchV.

Der Vorhabenträger hat eine Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit vorgelegt (Unterlage 21) und darin die Wirkungen, die aus der Errichtung und dem Betrieb der der 26. BImSchV unterfallenden Anlagen zu erwarten sind, unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung und des Vorsorgegebotes geprüft.

Gegenstand des hiesigen Vorhabens ist u.a. die Ausstattung der Strecke zwischen Friedrichsdorf und Usingen mit einer Oberleitung (Elektrifizierung). Die geplante Elekt-

rifizierung beinhaltet die Überspannung der Weiche 421 und des Gleises 401 im Bahnhof Friedrichsdorf, die Anbindung an die Oberleitung in Richtung Usingen und die weitere Elektrifizierung der Strecke einschließlich der Gleise 51 - 56 des Bahnhofs Usingen. Die mit 16,7 Hz betriebene Oberleitungsanlage ist gem. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 26. BImSchV als Niederfrequenzanlage mit einer Nennspannung von mehr als 1000V und einem Frequenzbereich von 1Hz bis 9kHz eingestuft.

Für Niederfrequenzanlagen und damit für Bahnstromoberleitungen gibt die 16. BImSchV in § 3 Abs. 2 vor, dass diese in ihrem Einwirkungsbereich an Orten, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung den Grenzwert für das magnetische Feld von 300  $\mu\text{T}$  und für das elektrische Feld von 5 kV/m nicht überschreiten dürfen. Die maßgeblichen Immissionsorte befinden sich in einem Abstand von max. 10 m von der Gleismitte des elektrifizierten Gleises. Dabei sind eventuelle Vorbelastungen am maßgeblichen Immissionsort durch Immissionen anderer (ortsfester) Niederfrequenzanlagen und ortsfester Hochfrequenzanlagen bis 10 MHz, die einer Standortbescheinigung bedürfen, zu berücksichtigen.

Nach den Ermittlungen des Vorhabenträgers basierend auf einer Untersuchung der DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) zum Nachweis der Grenzwerteinhaltung an 15 KV-Standard-Oberleitungsanlagen, die Gegenstand der Anlage 21 ist, werden bezogen auf die hier geplante Oberleitung die maßgeblichen Grenzwerte für die elektrische Feldstärke nach § 3 i. V. m. Anhang 1 der 26. BImSchV für das elektrische Feld mit kleiner 5 kV/m und für die magnetische Flussdichte (300  $\mu\text{T}$ ) – bezogen auf den Bewertungsabstand – in allen Abschnitten weit unterschritten. Andere Niederfrequenzanlagen und Hochfrequenzanlagen im Sinne des § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

§ 4 Abs. 2 der 26. BImSchV und die normkonkretisierende Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der 26. BImSchV regeln darüber hinaus aus Gründen der Vorsorge ein Minimierungsgebot, das gewährleisten soll, dass die von Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder dem Stand der Technik entsprechend unter Berücksichtigung der Gegebenheiten im Einwirkungsbereich an den maßgeblichen Minimierungsorten der jeweiligen Anlage minimiert werden. Minimierungsmaßnahmen kommen jedoch nur in Betracht, wenn durch die Minimierung kein maßgeblicher Minimierungsort schlechter gestellt wird als vorher und die Maßnahmen ein angemessenes Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen aufweisen.

Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen hat der Vorhabenträger ermittelt, dass

sowohl im Einwirkungsbereich<sup>3</sup> des Oberleitungsprojekts als auch innerhalb des Bewertungsabstandes<sup>4</sup> Orte zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt (sog. Minimierungsorte) vorhanden sind. Daraufhin erfolgte eine Prüfung und Bewertung verschiedener Minimierungsmaßnahmen. Die Bewertung hat ergeben, dass in verschiedenen Abschnitten Rückleiterseile einzusetzen sind. Die Anwendung des Rückleiters ist eine zusätzliche Maßnahme zur Verbesserung der Rückleitungsverhältnisse und zur Verringerung der magnetischen Feldstärke um die Oberleitung (Verbesserung der Elektromagnetischen Verträglichkeit). Das Rückleiterseil wird als separate Leitung an den Oberleitungsmasten (Tragseilhöhe) im Nahbereich der Oberleitung mitgeführt. Der Maximalwert der magnetischen Flussdichte für Annäherungsbereiche, in denen sich Personen regulär aufhalten können, liegt somit unterhalb des relevanten Grenzbereiches von 300 µT und damit im zulässigen Bereich. An keinem der untersuchten Objekte kommt es zu einer Felderhöhung durch die Anwendung der Minimierungsmaßnahme „Rückleiterseil“. Die minimalste prozentuale Feldreduktion für die magnetische Flussdichte wird bei Objekt 3 mit 6 % und für die elektrische Feldstärke bei Objekt 1 und 2 mit 3 % erreicht (Objekte siehe Unterlage 21). Die übrigen prozentualen Feldreduktionen liegen über den angegebenen Minimalwerten.

Die Bewertung der Minimierungsmaßnahmen und die Entscheidung des Vorhabenträgers für Rückleiterseile ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Wegen der Einzelheiten wird auf Unterlage 21 nebst Anhängen Bezug genommen.

Die dem Vorhabenträger unter Punkt A.V.6.4 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** auferlegten Nebenbestimmungen tragen der Umsetzung des Minimierungsgebotes Rechnung und stellen die Errichtung der dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV unterfallenden Oberleitungsanlage in einer Weise sicher, die gewährleistet, dass erhebliche Belästigungen und Schäden bspw. durch Staub- und Geruchsschutz, Luftschadstoffe, Berührungsspannungen oder Funkenentladungen vermieden werden (§ 3 Abs. 4 der 26. BImSchV). Auf dieser Grundlage können schädli-

---

<sup>3</sup> Das ist ein Bereich von 100 Metern rechts und links des äußeren elektrifizierten Gleises, in dem die Anlage sich signifikant von den natürlichen und mittleren anthropogen bedingten Immissionen abhebbende elektrische oder magnetische Felder verursacht, unabhängig davon, ob die Immissionen tatsächlich schädliche Umwelteinwirkungen auslösen (vgl. Ziffern 2.5 und 3.2.1.2 der 26. BImSchVVwV). Das Minimierungspotential wird an den (repräsentativen) Bezugspunkten ermittelt. Diese liegen im Bewertungsabstand auf der kürzesten Geraden zwischen dem jeweiligen maßgeblichen Minimierungsort und der jeweiligen Anlagenmitte/Trassenachse (Nr. 2.4 der 26. BImSchVVwV).

<sup>4</sup> Das ist ein Streifen von 10 Metern rechts und links der Anlage, ab dem die Feldstärken mit zunehmender Entfernung durchgehend abnehmen (vgl. Ziffern 2.3 und 3.2.2 der 26. BImSchVVwV). Die Prüfung der Minimierungsmaßnahmen erfolgt in Bezug auf den individuell ermittelten Minimierungsort.

che Umwelteinwirkungen durch die Oberleitungsanlage sicher ausgeschlossen werden.

#### 4.1.3 **Betriebsbedingte Erschütterungen und sekundärer Luftschall**

Beim Betrieb eines schienengebundenen Fahrzeugs regen Unebenheiten auf der Radlaufläche und auf der Schienenfahrfläche beim Rollvorgang im Rad/Schiene-Kontaktpunkt sowohl das Rad als auch die Schiene zu Schwingungen an. Diese breiten sich wellenförmig im Boden aus und wirken über die Fundamente auf Gebäude ein, wo sie bei entsprechender Größenordnung als Erschütterungen wahrgenommen werden können.

Mit den Erschütterungen und deren Stärke in einem Gebäude hängt unmittelbar der sekundäre Luftschall zusammen. Sekundärer Luftschall wird von Gebäudeteilen abgestrahlt, die durch die Erschütterungen fahrender Züge zu hörbaren Schwingungen angeregt werden.

Beide Immissionen lassen sich durch bauliche Schutzvorkehrungen mindern.

Ansprüche auf Schutzvorkehrungen wegen Erschütterungen und sekundärem Luftschall richten sich mangels spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Wann dies der Fall ist, wird in § 74 Abs. 2 VwVfG nicht näher ausgeführt.

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsmissionen ist deshalb auf die allgemeinen Grundsätze des Immissionsschutzrechts zurückzugreifen. Erschütterungsmissionen können je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG darstellen, indem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Maßgeblich für den Erschütterungsschutz ist die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort. Diese richtet sich nach der Art des Gebietes, in dem das Grundstück liegt, und den weiteren tatsächlichen Verhältnissen. Bei dieser Bewertung ist der technisch-wissenschaftliche Sachverstand, der insbesondere in technischen Regelwerken zum Ausdruck kommt, heranzuziehen. In der hier einschlägigen DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden), deren Tauglichkeit zur Beurteilung von Erschütterungen in Fachkreisen und in der Rechtsprechung allgemein anerkannt ist, finden sich Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsmissionen als Folge von Schienenverkehr. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass es sich hierbei um keine absoluten Grenzwerte handelt und dass auch bei deren Überschreitung – anders als bei gesetzlich normierten Werten – schädliche Umwelteinwirkungen nicht zwingend vor-

liegen müssen. Insbesondere aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme können Duldungspflichten herrühren, so dass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, durchaus als zumutbar zu qualifizieren sind, auch wenn sie die Anhaltswerte überschreiten.

Dies zugrunde gelegt kann Erschütterungsschutz nur beansprucht werden, wenn sich die Erschütterungsbelastung durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt (so etwa BVerwG, Urt. v. – 7 A 14/09, juris Rn. 28).

Eine erhebliche Erhöhung der Vorbelastung ist bei einer Verstärkung von mehr als 25 % gegenüber dem Bestand anzunehmen. Dieser – auch in der vom Vorhabenträger vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchung – als Wahrnehmungsschwelle festgesetzter Wert von 25 % entspricht dem Ergebnis fachtechnischer Untersuchungsberichte zu verschiedenen Forschungsvorhaben, ist gefestigte Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörden und auch von der Rechtsprechung anerkannt (vgl. BVerwG, a.a.O. Rn. 31).

Der Vorhabenträger hat eine Untersuchung dahingehend vorgenommen, ob Konflikte aufgrund von Erschütterung und sekundären Luftschallimmissionen nach Inbetriebnahme des elektrifizierten und auf einer Länge von 2 km zweigleisig ausgebauten Streckenabschnitts von Friedrichsdorf nach Usingen zu erwarten sind und ob hieraus ggf. Ansprüche auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen ausgelöst werden.

Die Elektrifizierung der Strecke stellt aus immissionsschutzrechtlicher Sicht einen erheblichen baulichen Eingriff in den vorhandenen Schienenverkehrsweg dar. Deshalb war die Frage nach einer signifikanten Erhöhung der Erschütterungs- und/oder sekundären Luftschallimmissionen für die gesamte Strecke – auch unter Einbezug weiterer baulicher Maßnahmen – zu stellen. Ohne sonstige bauliche Veränderungen führt die Elektrifizierung einer Bahnstrecke für sich genommen nur dann zu einer relevanten Erhöhung der Erschütterungs- und/oder sekundären Luftschallimmissionen, wenn

- das Verkehrsaufkommen ausschließlich im kausalen Zusammenhang mit der Elektrifizierung gesteigert werden kann,
- nach der Elektrifizierung andere Fahrzeugtypen eingesetzt werden, die höhere Einwirkungen hervorrufen oder
- sich hieraus Zuggeschwindigkeiten ergeben, die mit dieselgetriebenen Fahrzeugen nicht erreichbar sind.

In dem hier antragsgegenständlichen Vorhaben wird sich keine der vorgenannten Situationen realisieren. Auf der gesamten Strecke sind die Veränderungen der Zugzahlen minimal. Folglich steht die Anzahl der prognostizierten Fahrbewegungen nicht in

kausalem Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke oder mit anderen baulichen Eingriffen. Daher kann im Null-Fall (Beibehaltung des jetzigen baulichen Zustands) und im Plan-Fall (Umsetzung des beantragten Vorhabens) auch von gleichen Verkehrsmengen ausgegangen werden. Unterschiede zwischen Null- und Planfall ergeben sich somit ausschließlich durch die Verwendung anderer Fahrzeugtypen im Streckenabschnitt zwischen Usingen und Köppern. Maßgebend für die im Rad-Schiene-Kontaktbereich induzierten Schwingungen sind in der Regel die unabgefederten Radsatzmassen der eingesetzten Fahrzeuge. Im Null-Fall verkehren zwischen Usingen und Köppern ausschließlich iLint-Züge. Die Gesamtzahl der Züge in beide Richtungen beträgt in der Nacht 19 und am Tag 73 Züge. Im Plan-Fall, also nach Realisierung des Vorhabens verkehren 9 iLint-Züge am Tag und 1 iLint-Zug in der Nacht sowie 54 S-Bahnen am Tag und 20 S-Bahnen in der Nacht. Da die Achslasten dieser Fahrzeugtypen etwa vergleichbar sind, sind die bei einer Zugvorbeifahrt hervorgerufenen Emissionen sehr ähnlich. Relevante Veränderungen der Schwingschnellepegel sind daher nicht zu erwarten.

Eine eventuelle Zunahme der Beurteilungsschwingstärken wird deutlich weniger als 25 % ausmachen. D.h. gesonderte Vorkehrungen zum Erschütterungsschutz infolge der Elektrifizierung sind nicht zu treffen.

Auch in den Bereichen von Gleisverschiebungen kann eine wesentliche Erschütterungszunahme ausgeschlossen werden. Zum Teil wird im Plan-Fall sogar eine Verbesserung der Erschütterungssituation erreicht.

Das trifft auf die Saalburgsiedlung zu. Der Rückbau der vorhandenen Weiche bei Bahn km 7,15 sowie das Abrücken des Gegengleises um 2 m von den Einwirkungsorten, auf dem die Hälfte der Züge verkehren wird, wirken sich aus erschütterungstechnischer Sicht positiv aus.

In der Ortschaft Wehrheim verbessert der Rückbau der im Einfahrtsbereich des Bahnhofs gelegenen Weiche die Erschütterungssituation. Lediglich nördlich der Strecke führt das Heranrücken des Gleises an die schutzwürdigen Nutzungen im Plan-Fall zu einer Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um ca. 2 %.

Im Bahnhof Usingen wird das südlichste Gleis verlängert und deshalb eine Weiche bei ca. Bahn-km 17,55 neu gebaut. Auch wenn eine Weiche in der Regel zu einer Erhöhung der Erschütterungseinwirkungen führt, weil mit ihr eine Unterbrechung der Schiene einhergeht, kann eine solche Erhöhung hier verneint werden, weil die Entfernung der nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen mehr als 40 m beträgt, das Gleis als Abstellgleis genutzt und die Weiche mit geringerer Geschwindigkeit befahren wird.

Eine Verbesserung der Erschütterungssituation wiederum wird durch das Abrücken

der zweiten Weiche bei ca. Bahn-km 17,95 erreicht.

Im Bereich des Bahnhofs Hundstadt entsteht ein Begegnungsgleis mit einem Seitenbahnsteig. Der Anschluss an die Bestandsstrecke erfolgt über 2 Weichen. Dennoch wird wegen der gegebenen Abstandsverhältnisse und der geringeren Geschwindigkeiten beim Befahren der Weichen eine Verstärkung der Erschütterungen von mehr als 25 % gegenüber dem Bestand nicht erreicht.

Die Planfeststellungsbehörde konnte sich auf der Grundlage des Erschütterungsgutachtens Schienenverkehr (Unterlage 24.1) davon überzeugen, dass mit dem zugelassenen Vorhaben keine betriebsbedingten Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall (Körperschall) einhergehen, die zu unzumutbaren Belästigungen und damit zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen. Dies gilt sowohl für den zu elektrifizierenden Streckenabschnitt von Friedrichsdorf nach Usingen mit einer Länge von 18 km als auch für die Bereiche mit Änderungen der Gleislagen. Der Festsetzung von Schutzauflagen in Teil A dieses Beschlusses bedurfte es daher nicht.

## 4.2 **Bauzeitliche Immissionen**

Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses zielen darauf ab, unzumutbare Belästigungen als Folge der mit dem zugelassenen Vorhaben einhergehenden bauzeitlichen Immissionen aus Luftschall-, Körperschall-, Erschütterungs- und Lichtimmissionen sowie Geruchs-, Staub- und Schadstoffbelastungen zu vermeiden. Soweit sich im Zuge der Ausführung des Plans zeigen sollte, dass trotz dieser Vorkehrungen unzumutbare Belästigungen verbleiben und zusätzliche Maßnahmen untunlich sind, bieten die Regelungen des Beschlusses die Anspruchsgrundlage für die Bereitstellung von Ersatzwohnraum bzw. die Zuerkennung einer Entschädigung.

### 4.2.1 **Rechtliche Grundlagen**

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen bauzeitliche Immissionen ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG.

Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Sind Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung baubedingter Immissionen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Das Vorliegen dieser Anspruchsvoraussetzungen beurteilt sich nach § 22 BImSchG.

Die darin verankerten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Diese Definition wird im Hinblick auf die jeweils maßgeblichen Immissionen durch untergesetzliche Regelwerke und Handlungsempfehlungen zur einheitlichen und angemessenen Anwendung des BImSchG konkretisiert.

#### 4.2.2 Baulärm

In Bezug auf die Geräuscheinwirkungen von Baustellen wird § 3 Abs. 1 BImSchG durch die AVV Baulärm, die nach § 66 Abs. 2 BImSchG bis zum Inkrafttreten entsprechender Rechtsverordnungen oder einer auf der Grundlage des BImSchG erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift maßgeblich bleibt, konkretisiert (vgl. BVerwG, Urte. v. 10. Juli 2012 – 7 A 11/11, juris Rn. 26).

Die AVV Baulärm zielt auf den Schutz der Nachbarschaft. Zur Nachbarschaft in diesem Sinne gehören diejenigen Personen, die sich dem Baulärm jedenfalls nicht nachhaltig entziehen können, weil sie nach ihren Lebensumständen, die durch den Wohnort, den Arbeitsplatz oder die Ausbildungsstätte vermittelt werden können, den Einwirkungen dauerhaft ausgesetzt und daher qualifiziert betroffen sind. Zu den wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzbedürftigen Flächen gehören auch dem dauerhaften Aufenthalt zu dienen bestimmte Außenbereiche.

Die aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen waren Gegenstand einer vom Vorhabenträger vorgelegten Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 23). Das Gutachten analysiert die aus Sicht des Schallschutzes relevanten Bautätigkeiten hinsichtlich der hierdurch hervorgebrachten Geräuschimmissionen und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten gemäß AVV Baulärm in Abhängigkeit von den Gebietsnutzungen.

Alle relevanten Baubereiche des antragsgegenständlichen Vorhabens sind als Flächenschallquellen definiert und entsprechend (s. Anhang 1 zur Unterlage 23) dargestellt. In die Untersuchung eingeflossen sind die lärmintensivsten Bautätigkeiten, die entlang der Bahnstrecke erfolgen sollen. Dabei unterscheidet das Gutachten zwischen dynamischen Bautätigkeiten, d.h. solchen, die mit dem Baufortschritt wandern und bei denen Emissionen jeweils punktuell entlang der Strecke für jeweils einen begrenzten Zeitraum auftreten (z.B. Gründungsarbeiten an Masten, Stützwänden und Schallschutzwänden, Gleisbauarbeiten), und statischen Bautätigkeiten, bei denen Baulärmimmissionen über die gesamte Dauer der Bauzeit am gleichen Ort auftreten (z.B. Um-

bauarbeiten am Bahnsteig, Rückbaumaßnahmen, Arbeiten an der Oberleitungsanlage). Ebenso berücksichtigt wurden einzelne, kurzzeitige Überlagerungen besonders lärmintensiver Bautätigkeiten, wie sie im Bahnhof Usingen auftreten werden.

Auf der Grundlage des Bauablaufplans wurden die Rammgründung, die Bohrpfahlgründung, sowie die Gleisbauarbeiten als die lärmintensivsten Bautätigkeiten definiert und an repräsentativen Standorten sowohl für den Tag- als auch für den Nachtzeitraum als obere Abschätzung des schalltechnischen Konfliktpotentials auf die zu erwartenden Immissionen untersucht. Hieraus wurde sodann eine Korridorbreite ermittelt, in der für die untersuchte Bautätigkeit gebietsspezifisch maximal Immissionskonflikte im jeweiligen Beurteilungszeitraum zu erwarten sind.

Die Ergebnisse der Untersuchungen des Vorhabenträgers zeigen, dass - in Abhängigkeit von der betrachteten Bautätigkeit und der Lage der schutzwürdigen Nutzungen zu diesen Bautätigkeiten - mit Überschreitungen der nach AVV Baulärm gültigen Immissionsrichtwerte zu rechnen ist (s. insoweit Anhänge 4 und 5 zur Anlage 23). Dies ist insbesondere der ungünstigen Lage der Bauflächen im und am Gleis der Strecke 9374 sowie der innerörtlichen, dichten Lage der Immissionsorte geschuldet. Da der Vorhabenträger zugesagt hat, dass Bautätigkeiten im Bereich der schutzwürdigen Nutzungen überwiegend im Tagzeitraum, d.h. zwischen 07:00 und 20:00 Uhr, durchgeführt werden, ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte im Nachtzeitraum sichergestellt. Lediglich für den Tagzeitraum ist mit Überschreitungen bei Ausführung der lärmintensiven Baumaßnahmen im Nahbereich der Bautätigkeiten zu rechnen. Die Überschreitungen dürften aber als kurzzeitig einzustufen sein, weil es sich bei den lärmintensiven Arbeiten um dynamische Tätigkeiten handelt und die Emissionen - wie schon erwähnt - jeweils punktuell entlang der Strecke für jeweils einen begrenzten Zeitraum auftreten.

Zur Minderung der Beeinträchtigungen durch baubedingte Geräuschimmissionen hat der Vorhabenträger technische und organisatorische Schutzmaßnahmen formuliert und sich zur Einhaltung dieser verpflichtet (s. Unterlage 1-C Kap. 11.1.2). Diese Maßnahmen waren um weitere Schutzauflagen, die unter Punkt A.V.6.5 dieses Beschlusses verfügt wurden, zu ergänzen. Das betrifft insbesondere das Baulärm-Monitoring sowie die Verpflichtung zur Gewährung von Ersatzwohnraum in den Fällen, in denen selbst nach Umsetzung konkreter Schutzauflagen gemäß den Bestimmungen der AVV Baulärm die verbleibenden Beeinträchtigungen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Dabei erachtet die Planfeststellungsbehörde - anders als der Vorhabenträger - einen Schwellenwert von 60 dBA nachts und 70 dBA tags als sachgerecht.

Die vom Vorhabenträger zugesicherten Schutzmaßnahmen ergänzt um zusätzliche Schutzvorkehrungen sind geeignet, die Anwohner vor unzumutbaren Einwirkungen

durch Baulärm zu schützen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Bauzeit insgesamt mit 18 Monaten veranschlagt ist und die lärmintensivsten Bautätigkeiten in Form von Gründungsarbeiten punktuell entlang der Strecke für jeweils einen begrenzten Zeitraum auftreten.

## 4.3 Erschütterungen

### 4.3.1 Baubedingte Erschütterungen

Aus dem Baubetrieb, etwa durch den Einsatz von Baumaschinen und Baugeräten, resultieren Erschütterungen. Diese können sich einerseits auf Menschen in Gebäuden und andererseits auf bauliche Anlagen auswirken.

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

Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen beurteilen sich nach der DIN 4150-3. Hierin finden sich Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden (wie z.B. die Verminderung der Tragfähigkeit von Decken, Rissbildung in Putz und Wänden) ausgeschlossen sind. Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauzeit sind regelmäßig lokal begrenzt und vorübergehender Natur und daher entschädigungslos hinzunehmen, soweit sie den üblichen Umfang nicht übersteigen.

Erst wenn Erschütterungen aufgrund ihrer Intensität und Dauer Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder Nachbarschaft auslösen, und damit schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen, ist im Planfeststellungsbeschluss über sie zu entscheiden und sind dem Vorhabenträger Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Die mit diesem Vorhaben verbundenen Bautätigkeiten gehen mit unvermeidlichen Erschütterungsimmissionen einher, deren Ausmaß vom Vorhabenträger gutachtlich untersucht wurde (Unterlage 24.2).

#### 4.3.1.1 Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden

Die zu erwartenden Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden verursacht durch die geplanten Vibrationsrammarbeiten und Bohrpfahlarbeiten zur Herstellung der Gründungen für Oberleitungsmasten, für Stützwände sowie für Schallschutzwände, die als erschütterungsintensive Baumaßnahmen geeignet sind, Erschütterungsimmissionen hervorzurufen, wurden

- anhand von empirisch ermittelten Emissionsspektren,
- für repräsentative Ausbreitungsbedingungen,
- für die jeweils ungünstigsten Deckeneigenfrequenzen von Holzbalkendecken und Deckenkonstruktion aus Stahlbeton in typischen Geschossbauten und
- in Abhängigkeit von der Einwirkungsdauer, die hier im Sinne einer oberen Abschätzung mit einer Dauer von einer Woche veranschlagt wurde,

bezogen auf sämtliche Arbeiten entlang der Strecke, die Ramm- und Bohrarbeiten beinhalten, untersucht. Die in Betracht gezogenen Baumaßnahmen, deren (Gesamt) Dauer und Lage entstammen dem Bauablaufplan und finden sich in Tabelle 5, Kap. 7.2.1 der Unterlage 24.2 (Erschütterungsgutachten Baubetrieb) wieder.

Auf diese Weise konnten für mit Ramm- oder Bohrarbeiten einhergehende Baumaßnahmen für die unterschiedlichen Gebietsnutzungen Grenzabstände ermittelt werden (s. Tabellen 6-9 in Kap. 7.2.1 der Unterlage 24.2), bei deren Überschreiten die Anhaltswerte der DIN 4150-2 eingehalten werden und somit keine unzumutbaren bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden zu erwarten sind. Die Betrachtung wurde sowohl für den Nacht- als auch für den Tagzeitraum vorgenommen.

Im Hinblick auf die Erschütterungseinwirkungen im Tagzeitraum ist zu konstatieren, dass die bauzeitlichen Erschütterungen bedingt durch das Einbringen von Bohrpfählen an allen Nutzungen entlang der Strecke – unabhängig von der Deckenbeschaffenheit – als unkritisch zu bewerten sind.

Für den Einsatz von Vibrationsrammen stellt sich jedoch ein anderes Bild dar. Hier ist an vielen Nutzungen entlang der Strecke, insbesondere bei Vorliegen von Stahlbetondecken, mit erheblichen Belästigungen durch Erschütterungseinwirkungen zu rechnen. Teilweise liegen diese oberhalb der Anhaltswerte der Stufe II, so dass – entsprechend den Vorgaben der DIN 4150-2 - seitens des Vorhabenträgers zu prüfen ist, ob der Einsatz weniger erschütterungsintensiver Verfahren möglich ist. Für vereinzelte, sehr nah an das Baufeld heranreichende schutzwürdige Nutzungen werden sich die Einwirkungen aus Erschütterungen wegen ihrer Intensität als unzumutbar darstellen (können). Das zeigen die ermittelten Grenzabstände in den Anhängen 6.1.2.1, 6.1.2.2 sowie 6.1.2.3 der Unterlage 24.2. Für diesen Fall hat der Vorhabenträger gem. DIN 4150-2 zum Schutze der Betroffenen besondere Maßnahmen, die über die in Ziffer 6.5.4.3 der DIN 4150-2 beschriebenen und in der erschütterungstechnischen Untersuchung in Kap. 7.2.1.3 wiederholten (Vermeidungs-)Maßnahmen hinausgehen müssen, zu vereinbaren. Mit diesen ist eine Unterschreitung der Anhaltswerte der oberen Stufe III zu erreichen, damit sich die Erschütterungseinwirkungen als nicht mehr unzumutbar

darstellen. Eine besondere Maßnahme kann die Beschränkung der reinen Einsatzdauer der zum Einsatz kommenden (Bau)Maschinen sein. Entsprechende Untersuchungen hat der Vorhabenträger in dem von ihm zu erstellenden Konzept, welches unter **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** als Nebenbestimmung verfügt ist, vorzunehmen und die daraus gewonnenen Ergebnisse zu dokumentieren. Alle notwendigen besonderen Maßnahmen sind zu ergreifen. Nur so ist die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Schutzes vor Einwirkungen durch Erschütterungen während der Bauzeit sichergestellt.

Beeinträchtigungen durch Erschütterungen für den nächtlichen Zeitraum können ausgeschlossen werden, da Ramm- bzw. Bohrpfahlarbeiten im Wirkungsbereich schutzbedürftiger Bebauung im Nachtzeitraum unzulässig sind. Auf diese Einschränkung muss sich der Vorhabenträger festlegen lassen, weil die ermittelten Grenzabstände für den Nachtzeitraum bei Rammarbeiten so groß sind, dass sich für einen überwiegenden Teil der schutzbedürftigen Bebauung die erschütterungsbedingten Beeinträchtigungen als unzumutbar darstellen werden. Besondere Maßnahmen, die in diesem Falle zu vereinbaren wären, hat der Vorhabenträger nicht untersucht. Insofern kann auch seitens der Planfeststellungsbehörde nicht beurteilt werden, ob und ggf. durch welche Maßnahmen die zu erwartenden erschütterungsbedingten Beeinträchtigungen auf ein zumutbares Maß reduziert werden können. Im Übrigen entspricht es auch der Planung des Vorhabenträgers, Baumaßnahmen überwiegend im Tageszeitraum und nur in Ausnahmefällen nachts durchzuführen. Hierzu sind teilweise Streckensperrungen erforderlich. Es wird auf die Ausführungen der Unterlage 1.1-C Erläuterungsbericht, Ziffer 10 Bauausführungen, verwiesen.

#### 4.3.1.2 Einwirkungen auf bauliche Anlagen

Zur Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen im Sinne der DIN 4150-3 wurden die zu erwartenden maximalen Schwinggeschwindigkeiten am Fundament und den maßgeblichen Geschossdecken an den nächstgelegenen Bebauungen für Stahlbeton- und Holzbalkendecken im Hinblick auf kurzzeitige Erschütterungseinwirkungen (Bohrpfahlarbeiten) und Dauererschütterungen (Vibrationsrammarbeiten) ermittelt (s. Anhänge 5 zur Unterlage 24.2).

Nach der gutachterlichen Einschätzung lassen die direkten bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen keine Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden oder Gebäudeteilen erwarten.

Die maßgeblichen Anhaltswerte für die Schwinggeschwindigkeiten werden sowohl am Fundament als auch für die Geschossdecken selbst bei geringsten Abständen deutlich unterschritten (vgl. dazu Unterlage 24.2, Kapitel 7.2.2 nebst Anhängen 5.1.1, 5.1.2, 5.2.1, 5.2.2). Der Festlegung von Schutzvorkehrungen bedurfte es somit nicht.

#### 4.3.2 Lichtimmissionen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit bauzeitlicher Lichtimmissionen erfolgt anhand der Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz in Bezug auf die Raumaufhellung und die Blendung schutzwürdiger Nutzungen.

Zu den lichtemittierenden Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG zählen künstliche Lichtquellen aller Art, u. a. auch Scheinwerfer zur Beleuchtung von Baustellen. Insofern ist von Bedeutung, dass in Abhängigkeit von der jahreszeitlichen Durchführung der Bauarbeiten eine Beleuchtung der Baustelle nicht nur bei nächtlichen Bauarbeiten, sondern ggf. auch am Tag erforderlich ist.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit der Raumaufhellung und der Blendwirkung hat anhand der in den Tabellen 1 und 2 der vorgenannten LAI-Hinweise niedergelegten Immissionsrichtwerte zu erfolgen. Die dem Vorhabenträger insofern auferlegten Nebenbestimmungen gewährleisten, dass im Zuge der Baubetriebsplanung ggf. erforderliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen geprüft und festgelegt werden.

## 5. Klimaschutz

Das zugelassene Vorhaben genügt den Anforderungen des Klimaschutzgebotes des Artikel 20a GG und des § 13 Abs. 1 KSG.

Danach ist der Klimaschutz als Aspekt in die Abwägungsentscheidung über die Zulassung von planfeststellungspflichtigen Infrastrukturvorhaben einzustellen.

Die in Artikel 20a GG enthaltene Verpflichtung zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, die die Verpflichtung zum Klimaschutz und das Ziel der Herstellung von Klimaneutralität beinhaltet, wird durch das Klimaschutzgesetz konkretisiert. Der rechtliche Maßstab für die Bewertung im Zuge der Abwägung ergibt sich aus dem in § 1 KSG umschriebenen Zweck, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur zu begrenzen, und den in § 3 KSG festgelegten Zielen, die Treibhausgasemissionen zu mindern. Dementsprechend ist die Frage in den Blick zu nehmen, ob und ggf. inwieweit das Vorhaben die Erreichung der Klimaziele gefährden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7.21 –, juris, Rn. 78). Relevante Treibhausgasemissionen sind sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu betrachten und können im Zusammenhang mit der Zulassung von Verkehrsinfrastrukturprojekten nach dem aktuellen Erkenntnisstand aus dem Verkehr, der Veränderung der Landnutzung und der Errichtung sowie der Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur (sog. Lebenszyklusemissionen) entstehen.

Aufgrund fehlender Relevanzschwellen hat die Prüfung und Bewertung solcher Treib-

hausgasemissionen im Rahmen der Abwägung und mit einem auf die konkrete Planungssituation bezogen vertretbaren Aufwand zu erfolgen (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7.21 –, juris, LS 4). Dabei sind Klimagesichtspunkte in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen. Der Berücksichtigungspflicht kommt keine gesteigerte Bedeutung, insbesondere kein Vorrang gegenüber anderen Belangen zu; sie ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebotes zu verstehen. Auch die aktuelle Rechtsprechung des BVerfG und des BVerwG räumt dem Klimaschutz keinen absoluten Vorrang ein.

Dies vorangestellt werden die Auswirkungen des Vorhabens zur Elektrifizierung der Taunusbahn auf die Klimaschutzziele wie folgt bewertet.

### **Verkehr**

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben dient dazu, den ÖPNV als emissionsarmes Verkehrsmittel zu stärken, damit einhergehend den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität zu fördern und so die Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs, der im Jahr 2021 mit 140,6 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente ca. 98 % der Verkehrsemissionen ausmacht (vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2021, S. 11, <https://dserver.bundestag.de/btd/20/000/2000047.pdf>, abgerufen am 22. April 2024), zu minimieren.

Bei der Taunusbahn handelt es sich um eine Bestandsstrecke, die bislang mit Dieselfahrzeugen betrieben wurde. Aktuell werden auf dieser Verbindung Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge eingesetzt, so dass bereits eine Dekarbonisierung stattgefunden hat. Allerdings sind diese Fahrzeuge nicht dazu ausgelegt, das Planungsziel für die Taunusbahn zu erreichen.

Mit der geplanten Elektrifizierung dieser Trasse von Friedrichsdorf bis Usingen erfolgt die Anbindung der Taunusbahn an das S-Bahn-Netz Rhein-Main. Somit wird eine umsteigefreie Verbindung zwischen Usingen und maßgeblichen Arbeitsplatzschwerpunkten innerhalb Frankfurts sowie zusätzliche Verknüpfungspunkte zu weiteren lokalen und regionalen ÖPNV-Angeboten wie U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalzügen und die Erreichbarkeit von Fernzügen und Fernbussen geschaffen. Durch den Einsatz von S-Bahn-Zügen wird ein größeres Platzangebot gegenüber den aktuell eingesetzten Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeugen bereitgestellt. Mit diesen Maßnahmen wird die Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV gestärkt. Dies hat zur Folge, dass das Vorhaben zu einer Verkehrsverlagerung von MIV auf den ÖPNV beiträgt, was zur Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der Straße und damit einer Treibhausgasminderung führt.

## Landnutzung

Der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung, Forstwirtschaft ist im Hinblick auf nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Treibhausgasemissionen dann in den Blick zu nehmen, wenn für die Realisierung des Vorhabens Kohlenstoffsinken, also solche Gebiete, die vorübergehend oder dauerhaft Kohlenstoff aufnehmen und speichern (bspw. Wälder oder Moore), beseitigt werden.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Elektrifizierung der Taunusbahn erfolgt eine temporäre, also bauzeitliche Umnutzung von Waldflächen im Umfang von 2000 m<sup>2</sup>. Sie wird durch die flächengleiche Wiederherstellungsmaßnahme 18G (Wiederbewaldung) an Ort und Stelle kompensiert. Die anlagebedingt erforderliche dauerhafte Waldumwandlung von 1800 m<sup>2</sup> wird in Ermangelung einer Ersatzaufforstung durch eine Walderhaltungsabgabe ausgeglichen.

Damit entspricht die Planung den Kompensationsvorstellungen, wie sie etwa dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung zugrunde liegen. Dieser benennt als sinnvolle weitere Maßnahme für den Bereich Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft, dass bei Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen im Zuge von Waldrodungen im Rahmen von Infrastrukturprojekten mindestens eine der Rodungsfläche entsprechende Waldfläche wieder aufgeforstet wird (Klimaschutzplan 2050 S. 68 f., [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/klimaschutzplan-2050.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/klimaschutzplan-2050.pdf?__blob=publicationFile&v=6), abgerufen am 22. April 2024). Weitergehender Abwägungserwägungen bedarf es bezüglich des Aspektes Landnutzung – auch, weil es hierfür zurzeit an Maßstäben fehlt – nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7.21 –, juris, Rn. 102).

## Lebenszyklusemissionen

Unter Lebenszyklusemissionen der Verkehrsinfrastruktur werden alle Treibhausgasemissionen verstanden, die durch den Bau und die Unterhaltung des Verkehrsweges entstehen.

Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt von der Planfeststellungsbehörde, mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO<sub>2</sub>-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7.21 –, juris, Rn. 82 ff.). Die Durchführung gesonderter Untersuchungen und Berechnungen ist nach der Rechtsprechung nicht geboten. Weitergehende Ermittlungen zu den Lebenszyklusemissionen des Vorhabens sind nicht erforderlich.

Für das antragsgegenständliche Vorhaben liegen keine Daten zu den Veränderungen

der Treibhausgasemissionen vor. Wie jedoch bereits festgestellt, handelt es sich um eine Bestandsstrecke, die elektrifiziert und zwischen dem Bahnhof Saalburg und Wehrheim zweigleisig ausgebaut werden soll. Mit diesen Maßnahmen ist die Anbindung an das S-Bahn-Netz Rhein-Main und die Erreichung der Planungsziele verbunden. Nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung wird die Elektrifizierung des Schienenpersonenverkehrs und die Verlagerung von Verkehren u. a. von der Straße auf die Schiene als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt. Die Treibhausgasemissionen durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar.

Das Vorhaben kann somit zu keiner Gefährdung der Erreichung der Klimaschutzziele führen. Einer weitergehenden Abwägung des Aspektes Klimaschutz im Rahmen der Zulassungsentscheidung bedarf es daher nicht. Hinzu kommt, dass das Vorhaben den Maßnahmen des geltenden Klimaschutzprogramms der Bundesregierung entspricht.

## 6. Wasserwirtschaft - Gewässerbenutzungen

### 6.1 Grundsätzliches

Nach § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG ersetzt die Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Im Verhältnis zum Wasserrecht ergeben sich allerdings Besonderheiten aus § 19 Abs. 1 WHG. Wird für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis oder Bewilligung im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde. § 19 Abs. 1 WHG wird von § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG nicht verdrängt. Vielmehr entscheidet die Planfeststellungsbehörde unabhängig vom sonstigen Inhalt der Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 WHG über die Erteilung der Erlaubnis oder die Bewilligung. Diese Entscheidung tritt, auch wenn sie in ein und demselben Beschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung. Die dem Vorhabenträger im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde erteilte Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nicht erfasst. Sie kommt auch nicht als Grundlage für eine Enteignung in Betracht. Denn sie ermöglicht nicht den Zugriff auf fremdes Privateigentum. Vielmehr erschöpft sich ihr Regelungsgehalt darin, den Weg für eine Gewässerbenutzung freizumachen (vgl. für das luftrechtliche Planfeststellungsverfahren: BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075.04 -, juris RdNr. 442, 446).

Soweit die Entwässerungsplanung die Einleitung in die Kanalisation vorsieht, ist bei

den Abwasserbeseitigungspflichtigen (Städte Friedrichsdorf, Neu-Anspach und Usingen sowie Gemeinden Wehrheim, Grävenwiesbach und Waldsolms) eine Anschlussgenehmigung einzuholen.

Im Übrigen werden die wasserrechtlichen Genehmigungstatbestände von Gewässern (§ 8 WHG) von der Planfeststellung erfasst und durch sie ersetzt.

Wasserrechtliche Belange, die gem. § 4 Abs. 6 AEG in den Zuständigkeitsbereich des EBA als Wasserbehörde fielen, werden von dem Vorhaben nicht berührt.

## 6.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

Die Entscheidung über die beantragte wasserrechtliche Erlaubnis erfolgt im Rahmen des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG und ist durch die Planfeststellungsbehörde (§ 19 Abs. 1 WHG) im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde (vgl. § 19 Abs. 3 WHG) zu treffen.

Der Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis umfasst den Eingriff in das Grundwasser gemäß §§ 8 und 9 i.V.m. § 49 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für folgende Maßnahmen:

- Herstellung einer Stütz- und Schallschutzwand aus Bohrpfählen, Wehrheim
- Bohrpfählen zur Herstellung einer Stütz- und Schallschutzwand, Saalburg
- Herstellung einer Stützwand durch Spundwände, Usingen
- Herstellung einer Baugrube und Schallschutzwände durch Spundwände, Wehrheim
- Einleitstelle Erlenbach 1
- Einleitstelle Erlenbach 2
- Einleitstelle Schleichenbach 1
- Einleitstelle Schleichenbach 2
- Einleitung von Niederschlagswasser in die Fließgewässer Erlenbach und Schleichenbach

Eine bauzeitliche Grundwasserhaltung wurde durch den Vorhabenträger nicht beantragt und ist den Planunterlagen auch nicht enthalten, die erteilte wasserrechtliche Erlaubnis umfasst dementsprechend diesen Benutzungstatbestand nicht. Sollten entgegen der derzeitigen Planung bauzeitliche Grundwasserhaltungen erforderlich werden, bedarf es der Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die rechtzeitig vorher zu beantragen ist.

### 6.2.1 Eingriff in das Grundwasser und Ausnahmezulassungen in die Wasserschutzgebiete

Außerdem wurde die Erteilung einer Erlaubnis für die Eingriffe ins Grundwasser zur Herstellung einer Stütz- und Schallschutzwand aus Bohrpfählen, Wehrheim, für die Bohrpfählen zur Herstellung einer Stütz- und Schallschutzwand, Saalburg, zur Herstellung einer Stützwand durch Spundwände, Usingen und zur Herstellung einer Baugrube und Lärmschutzwände durch Spundwände, Wehrheim beantragt.

Die Vorhaben stellen einen Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3901) dar, weil Stoffe ins Grundwasser eingebracht werden sollen. Es bedarf deshalb einer Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 WHG. Außerdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich das Einbringen nachteilig auf die Grundwasserbeschaffenheit auswirkt (§ 49 Abs. 1 WHG).

Zuständig für die Entscheidung über die Gewässerbenutzung ist gemäß § 65 Abs. 2 Satz 1 und 2 Hessisches Wassergesetz (HWG) vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. S. 602) i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 4 a) der Verordnung über die Zuständigkeit der Wasserbehörden (WasserZustVO) vom 02. März 2016 (GVBl. I S. 45), zuletzt geändert durch Verordnung vom 15. August 2018 (GVBl. S. 369) meine Behörde.

Im Rahmen des nach § 12 Abs. 2 WHG auszuübenden pflichtgemäßen Ermessens konnten keine Gründe festgestellt werden, die eine vollumfängliche oder teilweise Versagung der Benutzung erforderlich gemacht hätten. Durch die aufgeführten Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Vorgaben des HWG und WHG vollumfänglich erfüllt werden. Nebenbestimmungen sind gemäß § 13 WHG zulässig um nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden und auszugleichen. Die Aufnahme von Nebenbestimmungen stellt zugleich das mildere Mittel gegenüber einer vollständigen Ablehnung des Antrags dar.

### 6.2.2 Bau und Änderung von Einleitstellen und Einleitung von Niederschlagswasser

Für die Einleitung von Niederschlagswasser ist der Bau bzw. die Änderung von zwei Einleitstellen in den Erlenbach und zwei Einleitstellen in den Schleichenbach sowie die Herstellung eines Entwässerungsgrabens bei Bahn-Km 7,47 notwendig. Die hierfür erforderlichen Genehmigungen nach § 36 WHG i.V.m. § 22 Abs. 1 HWG wegen Errichtung von Anlagen an und über einem oberirdischen Gewässer und Genehmigung nach § 38 Abs. 5 WHG i.V.m. § 23 Abs. 3 HWG wegen Bauens im Gewässerrandstreifen konnten mit den unter A.III.2 genannten Nebenbestimmungen mit Ausnahme der Nebenbestimmungen A.III.2.2.20 und A.III.2.2.21 erteilt werden.

Die Einleitungen stellen einen Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) dar. Die Einleitungen bedürfen daher grundsätzlich einer Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 WHG.

Die Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in den Erlenbach und den Schleichenbach konnte gemäß § 19 Abs. 1, 3, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 11, § 13, § 57 WHG i. V. m. §§ 11, 9 HWG erteilt werden, da weder schädliche Gewässeränderungen zu erwarten sind, die nicht durch Nebenbestimmungen vermeidbar oder ausgleichbar wären, noch andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen (vgl. § 12 Abs. 1 WHG). Auch Ermessenserwägungen gem. § 12 Abs. 2 WHG stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Letztlich wird das Vorhaben auch den Anforderungen des § 57 Abs. 1 WHG gerecht. Die Erlaubnis kann daher antragsgemäß unter den aufgeführten Nebenbestimmungen erteilt werden. Die genannten Nebenbestimmungen sind zum Erhalt der Ordnung des Wasserhaushaltes, um nachteilige Wirkungen für die Gewässerqualität, -ökologie und die angrenzenden Lebensräume zu vermeiden oder zu vermindern, sowie nachteilige Auswirkungen auf Einzelne und das Wohl der Allgemeinheit auch in Zukunft zu verhüten, zulässig und erforderlich. Die Festsetzung der Nebenbestimmungen gemäß § 13 WHG war somit geboten. Die Erteilung von Nebenbestimmungen ist gemäß § 13 Abs. 1 WHG auch nachträglich zulässig und liegt im Ermessen der Behörde.

Die Befristung der Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser ist im Hinblick auf die Umsetzung der WRRRL geboten. Die Befristung ist erforderlich, um der zuständigen Wasserbehörde ausreichend Handlungsspielraum zur Ausübung ihres Bewirtschaftungsermessens und bei Änderungen des Standes der Technik zu eröffnen.

Folgende Entwässerungsabschnitte sind geplant

- Ableitung in Erlenbach über Tiefenentwässerung und Sickergraben mit Rigole in SRK westlich des BÜ22:  
  
Gleiskörper zw. Wehrheim und Saalburgsiedlung (Limesstraße): ca. 0,918 ha;  
etwa die Hälfte der Straßenflächen Köpperner Straße zw. Wehrheim und Saalburgsiedlung (Limesstraße): ca. 0,317 ha
- Ableitung in Erlenbach über Tiefenentwässerung in SRK nördlich Bahnhof Saalburg: Gleiskörper ab Saalburgsiedlung (Limesstraße) bis Bauende zweigleisiger Ausbau ca. 0,308 ha; Straßenflächen Köpperner Straße ab Saalburgsiedlung (Limesstraße) bis Bauende zweigleisiger Ausbau: ca. 0,243 ha
- Ableitung der bestehenden Straßenentwässerung über 5 Durchlässe mit nachgerüsteten Sedimentationseinrichtungen im Bereich jeder Straßenquerung über

offene Mulden und Gräben in Bizzenbach/Erlenbach: etwa die Hälfte der Straßenflächen Köpperner Straße zw. Wehrheim und Saalburgsiedlung (Limesstraße): ca. 0,340 ha

Im Bereich des vorgesehenen zweigleisigen Ausbaus zwischen Saalburg und Wehrheim befindet sich in Parallellage zur Bahntrasse die Köpperner Straße, die im Bestand teilweise direkt in die Bahnanlage, bzw. über hangseitig angeordnete Sinkkästen/ Sammelleitungen in den Erlenbach entwässert. Aufgrund des zweigleisigen Ausbaus war die Entwässerung zu ändern und wurde im Verlauf der Planungen in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger der Gemeinde Wehrheim angepasst. Dies stellt eine Folgemaßnahme im Rahmen der Elektrifizierung der Taunusbahn dar.

Gleisabsenkungen (SÜ der L 3270 an km 16,510 und km 17,332) entwässern über den Schleichenbach in die Usa, wobei die Entwässerung als Tiefenentwässerung und Stauraumkanäle mit Drosselschacht (max. 3l/s ca. 3l/s) neu hergestellt wird.

Zuständig für die Genehmigung der geplanten Maßnahmen ist die Obere Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt gemäß § 65 HWG und § 1 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung über die Zuständigkeit der Wasserbehörden.

### 6.3 Ausnahmezulassung Schutzgebiete

Das Vorhaben liegt in der Schutzzone II und III des festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes „Tiefbrunnen Hutfabrik, Friedrichsdorf“ (WSG-ID 434-063).

Die Schutzgebietsverordnung vom 24. September 1998 (Staatsanzeiger 51/1998, S. 4075) ist zu beachten. Die wasserrechtlichen Zulassungen konnten auf Grundlage von § 15 der Verordnung unter den aufgeführten Nebenbestimmungen für folgende Maßnahmen erteilt werden.

- Zone II des Wasserschutzgebietes „Tiefbrunnen Hutfabrik, Friedrichsdorf“ (WSG-ID 434-063) verbotene Errichten und die wesentliche Änderung von Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen nach § 7 Nr. 1) der „Verordnung zur Festsetzung von drei Wasserschutzgebieten für die Gewinnungsanlagen Brunnen Hutfabrik, Brunnen und Schürfung Flachsbach und Brunnen Ketzernborn der Stadtwerke Friedrichsdorf“ (Staatsanzeiger 51/1998, S. 4075) wird ausnahmsweise erlaubt.
- Zone II des Wasserschutzgebietes „Tiefbrunnen Hutfabrik, Friedrichsdorf“ (WSG-ID 434-063) verbotenen über die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bearbeitung hinausgehenden Bodeneingriffe, durch die die belebte Bodenzone verletzt oder die Grundwasserüberdeckung vermindert wird nach § 7 Nr. 8) der „Verordnung zur Festsetzung von drei Wasserschutzgebieten für die Gewinnungsanlagen Brunnen Hutfabrik, Brunnen und Schürfung Flachsbach und Brunnen Ketzern-

born der Stadtwerke Friedrichsdorf“ (Staatsanzeiger 51/1998, S. 4075) wird ausnahmsweise erlaubt.

- Die in Zone III des Wasserschutzgebietes „Tiefbrunnen Hutfabrik, Friedrichsdorf“ (WSG-ID 434-063) verbotenen Bohrungen, Erdaufschlüsse und sonstige Bodeneingriffe mit wesentlicher Minderung der Grundwasserüberdeckung nach § 6 bzw. § 5 Nr. 11) der „Verordnung zur Festsetzung von drei Wasserschutzgebieten für die Gewinnungsanlagen Brunnen Hutfabrik, Brunnen und Schürfung Flachsbach und Brunnen Ketzerborn der Stadtwerke Friedrichsdorf“ (Staatsanzeiger 51/1998, S. 4075) werden ausnahmsweise erlaubt.

Das Vorhaben konnte trotz der oben dargestellten Betroffenheit von Ver- und Geboten der genannten Wasserschutzgebiets-Verordnungen zugelassen werden, weil aufgrund der vorgesehenen organisatorischen und technischen Schutzmaßnahmen sowie der mit der wasserrechtlichen Erlaubnis erteilten Nebenbestimmungen dafür Sorge getragen wird, dass das verbleibende Risiko einer Gefährdung des Grundwassers und damit der öffentlichen Trinkwasserversorgung minimiert ist.

#### **6.4 Neuerstellung des Bizenbachs einschließlich der temporären Verlegung, Retentionsausgleich sowie die Herstellung eines Entwässerungsgrabens bei Km 7,47**

Zur Herstellung der EÜ Bizenbach ist es erforderlich, dass der Bizenbach (DE2488-2) bauzeitig verlegt wird, um Verschmutzungen des Gewässers zu vermeiden. Die Verlegung erfolgt einige Meter außerhalb des Neubaus in ein Provisorium und wird nach Fertigstellung der EÜ Bizenbach in ein neu geschaffenes Bachbett rückverlegt. Die bauzeitige Verlegung des Bizenbaches hat keine langfristigen Auswirkungen auf die Gewässerfauna und -flora, da diese zeitlich begrenzt stattfindet und sich veränderte Lebensbedingungen nach Rückverlegung des Gewässers wiedereinstellen. Die hierfür erforderliche Genehmigung nach § 68 WHG i.V.m. § 43 HWG konnte unter Festsetzung der unter A.III.2 genannten Nebenbestimmungen mit Ausnahme der Nebenbestimmungen A.III.2.2.20 und A.III.2.2.21 erteilt werden.

Aufgrund der Erweiterung des Brückenbauwerkes am EÜ Bizenbach entsteht ein Retentionsraumverlust auf Flächen, die nach RegFNP 2010 als Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz bzw. als Überschwemmungsgebiet vorgesehen sind. Insgesamt gehen 67 m<sup>3</sup> Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet verloren. Der Retentionsraumverlust wird durch Neuschaffung von Retentionsraum südlich des Bizenbaches vollständig ausgeglichen (Maßnahme 28A in Unterlage 16-B Anhang 2-B; Lageplan Unterlage 16 Anhang 8). Durch eine flache Abschiebung des Geländes im Bereich einer extensiv genutzten Wiese mit Anschluss an das Bachbett des Bizenba-

ches wird eine neue Überflutungsfläche für den 100-jährigen Hochwasserfall geschaffen. Die insoweit erforderliche wasserrechtliche Zulassung nach § 78a WHG i.V.m. § 45 HWG für die Maßnahme zum Retentionsausgleich für die „Böschung und Gräben bei Bahn-km 8,79“ inkl. Abgrabung „Herstellung Retentionsfläche und „(temporäre) Maßnahmen am EÜ Bizzenbach“ konnte unter Festsetzung der unter A.III.2 genannten Nebenbestimmungen mit Ausnahme der Nebenbestimmungen A.III.2.2.20 und A.III.2.2.21 erteilt werden.

Die insoweit erforderlichen wasserrechtlichen Zulassungen werden durch die Planfeststellung ersetzt. Die Festsetzung der genannten Nebenbestimmungen ist zulässig und erforderlich, um die Ordnung des Wasserhaushaltes zu wahren, nachteilige Wirkungen auf das Hochwasserabflussgeschehen, die Gewässerökologie und die angrenzenden Lebensräume zu vermeiden oder zu vermindern, sowie nachteilige Auswirkungen auf Einzelne und das Wohl der Allgemeinheit auch in Zukunft zu verhüten. Die Formulierung der Nebenbestimmungen ist notwendig, um eine ordnungsgemäße Ausführung sicherzustellen.

## **6.5 Beachtung der Bewirtschaftungsziele für die Oberflächengewässer und das Grundwasser**

Das Vorhaben ist mit den Zielen der WRRL und den §§ 27, 47 WHG sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, durch die die WRRL in nationales Recht umgesetzt wurde, vereinbar.

Eine Betrachtung im Hinblick auf die Beachtung der Bewirtschaftungsziele ist entlang der Bahnstrecke von Friedrichsdorf bis Usingen sowie am Ortsrand von Hundstadt und in Brandoberndorf erfolgt.

### **6.5.1 Oberflächengewässer**

Von der Maßnahme betroffen ist der Oberflächenwasserkörper DEHE\_2488.2 Oberer Erlenbach, der dem Fließgewässer Erlenbach mit seinen Zuflüssen entspricht. Das Fließgewässer Erlenbach ist als FFH-Gebiet 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ ausgewiesen. Hierfür ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt.

Im unmittelbaren Umfeld befindet sich der Bizzenbach, der in Wehrheim die Eisenbahntrasse kreuzt und südlich von Wehrheim in den Erlenbach mündet.

Der zum Bearbeitungsgebiet „Main“ gehörende Wasserkörper ist dem Fließgewässertyp 5 „Silikatischer Mittelgebirgsbach“ zuzuordnen. Aufgrund der biologischen Qualitätskomponenten ist der ökologische Zustand insgesamt als „mäßig“ einzustufen. Der chemische Zustand ist als „schlecht“ eingestuft.

Die Gewässerstrukturgüte von der Saalburgsiedlung / Lochmühle bis Wehrheim ist als „stark verändert“, zw. Köppern und der Saalburgsiedlung / Lochmühle als „mäßig bis deutlich verändert“ und in Köppern als „stark verändert“ angegeben. Der Bizzenbach in Wehrheim wird als „sehr stark verändert“ eingestuft. Die biologische Gewässergüte wurde dagegen als „gut“ bewertet.

Der Oberflächenwasserkörper DEHE\_24848.2 Obere Usa entspricht dem Fließgewässer Usa mit seinen Nebenflüssen. Im unmittelbaren Umfeld liegen die folgenden Zuflüsse:

- Heisterbach zw. Wehrheim und Anspach: mündet in der Usa, kreuzt die Bahntrasse
- Eisenbach zw. Anspach und Hausen-Arnsbach: mündet über den Häuserbach und Arnsbach in der Usa, kreuzt die Bahntrasse im südlichen Hausen-Arnsbach
- Häuserbach in Hausen-Arnsbach: mündet über Arnsbach in der Usa, kreuzt die Bahntrasse in Hausen-Arnsbach
- Arnsbach in Hausen-Arnsbach: mündet in Usa, kreuzt Bahntrasse in Hausen-Arnsbach
- Schleichenbach südlich von Usingen: mündet in Usa, kreuzt Bahntrasse südlich von Usingen

Der Wasserkörper zählt ebenfalls zum Bearbeitungsgebiet „Main“ und ist dem Fließgewässertyp 5 „Silikatischer Mittelgebirgsbach“ zuzuordnen. Aufgrund der biologischen Qualitätskomponenten ist der ökologische Zustand insgesamt als „mäßig“ einzustufen. Der chemische Zustand ist als „schlecht“ eingestuft.

In Anspach ist die Gewässerstrukturgüte der Usa als „sehr stark verändert“, des Eisenbaches als „stark verändert“, des Häuserbaches als „vollständig bis stark verändert“, des Arnsbaches als „deutlich bis stark verändert“ und die des Schleichenbaches als „sehr stark verändert“ eingestuft. Durch Überführungsbauwerke oder Durchlässe sind alle Gewässer im Siedlungsbereich, insbesondere im Querungsbereich der Bahntrasse verbaut und anthropogen verändert. Die Biologische Gewässergüte wird als „gut“ eingestuft.

Im Ausbaubereich Hundstadt liegt der Steinkerzbach, der zum unmittelbaren Umfeld des Oberflächenwasserkörpers Obere Weil DEHE\_2486.2 zählt. Auswirkungen des Vorhabens können sich jedoch auf den gesamten Oberflächenwasserkörper bzw. repräsentative Messstellen auswirken. Dieser zählt zum Bearbeitungsgebiet „Mittelrhein“ und ist dem Fließgewässertyp 5 „Silikatischer Mittelgebirgsbach“ zuzuordnen. Aufgrund der biologischen Qualitätskomponenten ist der ökologische Zustand insgesamt als „mäßig“ eingestuft. Der chemische Zustand ist als „schlecht“ eingestuft.

Die Gewässerstrukturgüte des Steinkerzbaches ist im Umfeld des Ausbaubereiches

der Station Hundstadt zum Kreuzungsbahnhof als „vollständig verändert“ eingestuft. Im Bereich des Steinkerzbachs sind keine Maßnahmen für den Oberflächenwasserkörper Obere Weil geplant.

Potentielle Auswirkungen des Vorhabens auf die Oberflächenwasserkörper können sich durch baubedingte Schadstoff- und Sedimenteinträge und infolge der Einleitung von Stoffen aus der Streckenentwässerung ergeben.

Nachteilige Auswirkungen aus dem Baubetrieb werden durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen im Rahmen des Baustellenmanagements, die der Vorhabenträger laut Planung bereits vorsieht und durch die Auferlegung von Nebenbestimmungen vermieden werden.

Nach dem Fachbeitrag zur WRRL sind keine anlagebedingten Wirkungen auf Oberflächenkörper zu erwarten.

Aufgrund der Streckenentwässerung können betriebsbedingt Schadstoffe in den Erlenbach sowie über den Schleichenbach in die Usa gelangen. Die zusätzlichen Stoffe liegen jedoch unterhalb der Bestimmungsgrenze und stellen hinsichtlich der WRRL keine Verschlechterung des Zustandes des Oberen Erlenbachs sowie der Oberen Usa dar. Ansonsten wird auf die Ausführungen unter C.II.5.5.2.3, insbesondere auf den Verzicht auf den Einsatz von Herbiziden, verwiesen.

Damit trägt das Vorhaben den Bewirtschaftungszielen des § 27 Abs. 1 WHG Rechnung. Es steht dem Verbesserungsgebot nicht entgegen und das Verschlechterungsverbot bleibt gewahrt.

## 6.6 Grundwasserkörper

Das gesamte Untersuchungsgebiet liegt hydrogeologisch im Teilraum „Paläozoikum des südlichen Rheinischen Schiefergebirges“, der zum „Rheinischen Schiefergebirge“ und dieser wiederum zum „West- und mitteleutschen Grundgebirge“ zählt.

Von Friedrichsdorf bis zum Bahnhof Saalburg/ Lochmühle liegen die Grundwasserkörper DEHE\_2480\_3202 und teilw. DEHE\_2480\_8102 in der hydrogeologischen Einheit „Unterdevonische Quarzite“. Es handelt sich dabei um einen Kluftgrundwasserleiter mit „guter“ Durchlässigkeit. Das Grundwasser steht im Bereich der Wasserschutzgebiete um Köppern nicht weit unter der Oberfläche an. Das Grundwasser ist in diesem Bereich aufgrund der guten Durchlässigkeit und der geringen Überdeckung des Grundwasserleiters mit schützenden Schichten gegenüber Verschmutzungen empfindlich.

Ab dem Bahnhof Saalburg/ Lochmühle bis Usingen und Hundstadt sind die Grundwasserkörper DEHE\_2480\_8102 teilw. und DEHE\_2586\_8102 betroffen. Der Abschnitt ist

der hydrogeologischen Einheit „Unterdevonische Tonschiefer und Sandsteine“ zuzuordnen, ein Kluftgrundwasser-Geringleiter mit „schlechter“ Durchlässigkeit, was auf eine geringe Verschmutzungsempfindlichkeit hinweist.

Baubedingt können potentielle Schadstoffe in die Grundwasserkörper gelangen. In den Wasserschutzgebieten steht das Grundwasser sehr nahe an der Geländeoberkante an. Trinkwasser wird hier schon in einer Tiefe von 2,5 m entnommen. Aufgrund der durch den Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen sowie der Einhaltung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nach RiStWag (Ausgabe 2016, Abschnitt 9) und der festgelegten Nebenbestimmungen können Beeinträchtigungen auf den chemischen Zustand der genannten Grundwasserkörper ausgeschlossen werden.

Eine Absenkung des Grundwasserspiegels für die Baumaßnahmen ist nicht vorgesehen, so dass eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes der Grundwasserkörper DEHE\_2480\_3202 und DEHE\_2480\_8102 ausgeschlossen werden kann.

Anlage bedingte Auswirkungen sind auf die Grundwasserkörper laut dem Fachbeitrag nach der WRRL (Unterlage 19-B) nicht zu erwarten.

Innerhalb der empfindlichen Grundwasserkörper werden keine Maßnahmen durchgeführt, durch die eine Verunreinigung des Grundwassers zu erwarten ist. Fundamente, Spundwände, Oberleitungsmasten und Brückenbau erfolgen innerhalb des Bereichs von unempfindlichen Grundwasserkörpern, so dass negative Auswirkungen ausgeschlossen werden können.

Es sind somit keine nachteiligen Bewirtschaftungsziele des Grundwassers im Sinne des § 47 Abs. 1 WHG (Verschlechterungsverbot, Verbesserungsgebot) zu erwarten.

## **7. Naturschutz und Landschaftspflege**

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar.

### **7.1 Eingriffsregelung**

Das Vorhaben stellt aufgrund der in § 14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) genannten Merkmale einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der gemäß § 17 i.V.m. § 15 BNatSchG einer Zulassung bedarf und von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst wird.

Das Vorhaben führt u.a. durch anlage- und baubedingte Flächenbeanspruchung für zusätzliche Gleisanlagen und Bahnsteige sowie durch die Errichtung von Oberleitungen samt zugehöriger Masten zu einer Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, infolgedessen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie das Landschaftsbild beeinträchtigt werden. Aufgrund der im vorgelegten

Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) (Unterlage 16-D: Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) 4. Planänderungsverfahren der Planungsgesellschaft Natur & Umwelt mbH (PGNU) vom 26. Januar 2024) vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen, kann das Benehmen zur Zulassung des Eingriffs gemäß § 17 BNatSchG i.V.m. § 7 Hessisches Ausführungsgesetz zum BNatSchG (HAGB-NatSchG) unter Beachtung o.g. Nebenbestimmungen hergestellt werden (Näheres siehe unter C.III.7.6).

## 7.2 Natura 2000

Das Vorhaben verläuft westlich von Friedrichsdorf-Köppern (ca. Bahn-km 3,000) bis kurz vor der Ortslage Wehrheim (ca. Bahn-km 8,400) parallel zum FFH-Gebiet 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“. Zwischen Bahn-km 4,800 und 4,900 überquert der Streckenverlauf als Bahnüberführung das FFH-Gebiet. In dem Abschnitt vor der Ortslage Wehrheim ist der etwa 2 km lange zweigleisige Ausbau der Strecke vorgesehen. Hier ist eine Verbreiterung des Bahndamms, tlw. durch Aufschüttung, tlw. durch bohrpfahl-gegründete Stützwände vorgesehen. Außerdem soll das Oberflächenwasser dieses Streckenabschnitts zusammen mit einem Teil des Straßenoberflächenwassers der Köpperner Straße – wie bisher – in den Erlenbach entwässert werden. Hierfür ist sowohl die Ertüchtigung bestehender Zuleitungsgräben als auch die Errichtung neuer Rückhalteeinrichtungen (Stauraumkanäle, Mulden-/Rigolensysteme) und Einleitstellen erforderlich. Da erhebliche Beeinträchtigungen dieses Gebiets durch das Vorhaben nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können, ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung i.S.d. § 34 Abs. 1 BNatSchG durchzuführen. Gemäß § 16 Abs.1 HAGBNatSchG ist die Verträglichkeitsprüfung unselbständiger Teil des jeweiligen Verwaltungsverfahrens.

Die vorgelegte FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 18A: FFH-Verträglichkeitsprüfung 5717-305 1. Planänderungsverfahren der PGNU vom 14. Februar 2022) legt nachvollziehbar dar, dass das Vorhaben bei Einhaltung bestimmter Abschwächungsmaßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Auswirkungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führt (Näheres siehe unter C.III.7.8).

Das FFH-Gebiet 5617-303 „Usa zwischen Wernborn und Ober-Mörlen“ ist durch das Vorhaben mittelbar durch die Einleitung von Oberflächenwasser in den Schleichenbach betroffen, der in die Usa mündet, welche im weiteren Verlauf, etwa 3 km Fließstrecke hinter den Einleitungsstellen der Taunusbahn, das FFH-Gebiet durchfließt. Die vorgelegte FFH-Voruntersuchung (Unterlage 18-B: FFH-Vorprüfung 5617-303 2. Planänderungsverfahren der PGNU vom 24. Februar 2023) legt nachvollziehbar dar, dass unter Berücksichtigung eines Großteils der auch im Bereich des FFH-Gebietes 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ anzuwendenden

Vermeidungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen des Gebiets vollständig vermieden bzw. ausgeschlossen werden können (Näheres siehe unter C.III.7.8).

### 7.3 Gesetzlicher Biotopschutz

Von dem Vorhaben werden durch die baubedingte Inanspruchnahme von naturnahen Ufergehölzen, die bau- und anlagebedingte Überbauung von Teilflächen einer Feuchtwiese sowie die Umsetzung eines Retentionsraumausgleichs auf einer mageren Flachland-Mähwiese (LRT 6510) nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope erheblich beeinträchtigt.

Gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG wird die nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderliche Ausnahme durch eine nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Zulassung ersetzt. Das gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG hierfür erforderliche Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde kann im vorliegenden Fall unter Beachtung o.g. Nebenbestimmungen hergestellt werden.

Die Voraussetzungen für eine biotopschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG sind gegeben, da die baubedingt beeinträchtigten Ufergehölze, ein Großteil der Feuchtwiese sowie die magere Flachland-Mähwiese gemäß LBP nach Abschluss der Bauarbeiten im gleichen Umfang wiederhergestellt werden können. Für den anlagebedingten Teilverlust der Feuchtwiese weist der LBP geeignete Ausgleichsmaßnahmen nach (Näheres siehe unter C.III.7.6).

### 7.4 Besonderer Artenschutz

Von dem Vorhaben sind 68 europäische Vogelarten sowie nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Säugetier- (Wildkatze, Haselmaus, 13 Fledermausarten) und Reptilienarten (Zauneidechse, Schlingnatter) betroffen. Durch die im vorgelegten artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 17-D: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag 4. Planänderungsverfahren der PGNU vom 26. Januar 2024) bzw. im o.g. LBP vorgesehenen umfangreichen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen sowie unter Beachtung o.g. Nebenbestimmungen, können die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG für fast alle betroffenen Arten vermieden werden. Lediglich für die Reptilienart Schlingnatter (*Coronella austriaca*) können die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht vollständig vermieden werden. Durch die umfangreichen Baumaßnahmen im Bahnhofsbereich Usingen kommt es zu einer dauerhaften und nicht im direkten räumlichen Zusammenhang ausgleichbaren Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Schlingnatter, sodass der artenschutzrechtliche Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgelöst wird. Die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG liegen jedoch vor, sodass die erforderliche Ausnahme von dem o.g. Verbot unter Beachtung o.g. Nebenbestimmungen zugelassen werden kann (Näheres siehe unter C.III.7.7).

## 7.5 Beurteilung der Maßnahmenkonzeption und Begründung der Nebenbestimmungen

Der Eingriff kann im Benehmen mit der oberen Naturschutzbehörde gemäß § 17 BNatSchG i.V.m. § 7 Hessisches Ausführungsgesetz zum BNatSchG (HAGB-NatSchG) aus folgenden Gründen zugelassen werden:

Die Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 BNatSchG (Vermeidungsgebot) sind erfüllt. Durch die in Kapitel 4 und Anhang 2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen durch den Eingriff teilweise vermieden und vermindert. Die Nebenbestimmungen A.V.4.1 bis A.V.4.23 stellen sicher, dass die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sach- und fristgerecht umgesetzt und weitere vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft während und nach den Baumaßnahmen unterlassen werden. Darüber hinaus dienen sie der Vermeidung biotop- und artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG und präzisieren die ohnehin in den Antragsunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen. Hierzu gehört auch die Einrichtung einer ökologischen Baubegleitung (Nebenbestimmungen A.V.4.1 bis A.V.4.3). Nur auf diese Weise kann eine Bauabwicklung unter Wahrung der naturschutzrechtlichen Anforderungen gewährleistet werden. Auch die rechtzeitige und sachgerechte Umsetzung der gemäß LBP vorgesehenen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen (CEF- und FCS-Maßnahmen) zur rechtzeitigen Bereitstellung von Ersatzhabitaten für von dem Vorhaben betroffenen, nach § 44 Abs. 5 BNatSchG geschützten Arten (Nebenbestimmungen A.V.4.4 bis A.V.4.8) ist unmittelbar für eine erfolgreiche Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen erforderlich.

Nebenbestimmung A.V.4.9 stellt sicher, dass die zuständige Naturschutzbehörde rechtzeitig über den Baubeginn informiert wird und somit gewährleistet ist, dass eine Kontrolle der spezifischen und tlw. zu unterschiedlichen Zeitpunkten umzusetzenden Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen möglich ist.

Nebenbestimmungen A.V.4.10 stellt grundsätzlich sicher, dass durch Umsetzung aller im LBP vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft während der Baumaßnahmen unterlassen werden.

Durch die bauzeitliche Regelung in Nebenbestimmung A.V.4.11 wird sichergestellt, dass durch die Gehölzrückschnitt- und Rodungsarbeiten die Tötung von Jungvögeln oder die Zerstörung von Gelegen für die im Gebiet nachgewiesenen Brutvögel vermieden wird.

Durch die bauzeitliche Regelung in Nebenbestimmung A.V.4.12 wird sichergestellt, dass erhebliche Störungen von im näheren Umfeld des Vorhabens nachgewiesenen, besonders störungsempfindlichen Vogelarten durch die Baumaßnahmen vermieden

werden.

Durch die Nebenbestimmungen A.V.4.13 bis A.V.4.15 wird sichergestellt, dass Baumquartiere nutzende Fledermäuse, auf den Rodungs- und Bauflächen überwinternde Haselmäuse sowie im Umfeld der Bahnanlage lebende Reptilien nicht getötet werden.

Durch die Nebenbestimmung A.V.4.16 wird sichergestellt, dass wandernde Amphibien im Bereich eines vorhandenen Wanderkorridors nicht beeinträchtigt werden.

Da die LBP-Maßnahme 13VA zu unkonkret und unvollständig ausgearbeitet ist, war die Vorlage eines ausführungsfähigen Vermeidungskonzeptes vor Baubeginn zu fordern. Die Nebenbestimmungen A.V.4.17 und A.V.4.18 stellen sicher, dass es nicht zu bauzeitlichen Beeinträchtigungen der im Umfeld des Bauvorhabens gelegenen Fließgewässerökosysteme (Biotope und Biozönose) kommt, die auch einen wesentlichen Bestandteil des FFH-Gebietes 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ bilden. Sie sind daher auch zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes erforderlich.

Nebenbestimmung A.V.4.19 stellt sicher, dass unmittelbar an das Baufeld angrenzende Flächen und Einzelobjekte mit faunistischer Habitat- und/oder hoher Biotopfunktion nicht durch die Baumaßnahmen beeinträchtigt werden.

Nebenbestimmung A.V.4.21 war erforderlich, um alle auf der Baustelle tätigen Personengruppen über die relevanten naturschutzrechtlichen Belange zu informieren und so vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unterlassen werden.

Nebenbestimmungen A.V.4.22 bis A.V.4.24 stellen sicher, dass die mit den betriebsbedingten Erfordernissen an die Bewuchs- und Vegetationsregulierung auf den Gleisflächen sowie den angrenzenden Rückschnittzonen verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft minimiert und tlw. vermieden werden. Nebenbestimmungen A.V.4.23 und A.V.4.24 sind zudem zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ sowie 5617-303 „Usa zwischen Wernborn und Ober-Mörlen“ erforderlich.

Die in den Nebenbestimmungen A.V.4.3, A.V.4.7, A.V.4.20 und A.V.4.24 enthaltenen Anzeige-, Berichts- und Nachweispflichten wurden aufgrund von § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG festgesetzt, um die Kontrolle der frist- und sachgerechten Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen zu vereinfachen.

Durch die ebenfalls in Kapitel 4 sowie Anhang 2 des LBP vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG, wonach unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der

Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen sind, vollständig erfüllt. Zur Kompensation ist auch die Anrechnung der im Zusammenhang mit der forstrechtlichen Rodungsgenehmigung zu erhebenden Walderhaltungsabgabe vorgesehen. Dies entspricht den Grundsätzen der Kompensationsverordnung – KV (§ 1 Abs. 2 Satz 3 KV). Die in Nebenbestimmung A.V.5.1 Walderhaltungsabgabe von 5.400,00 € entspricht – unter Heranziehung des Kostensatzes für die durchschnittlichen Aufwendungen für Kompensationsmaßnahmen von 0,40 € je Wertpunkt zuzüglich eines regionalen Bodenwertanteils von 0,29 € je Wertpunkt nach § 6 KV – 7.826 Biotopwertpunkten. Das gemäß LBP ermittelte Defizit ist somit vollständig kompensiert (Nebenbestimmung A.V.4.25). Nebenbestimmung A.V.4.26 war zur Sicherstellung einer zeitnahen Abbuchung der Ökokontomaßnahme gemäß § 10 Abs. 5 HAGBNatSchG erforderlich.

Die Nebenbestimmungen A.V.4.27 bis A.V.4.30 waren insbesondere zur Gewährleistung einer vollständigen frist- und sachgerechten Umsetzung sowie der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2-4 BNatSchG erforderlich. Die Einbeziehung der im LBP als Gestaltungsmaßnahmen bezeichneten landschaftspflegerischen Maßnahmen war erforderlich, da es sich im eigentlichen Sinne um Ersatzmaßnahmen handelt und deren frist- und sachgerechte Umsetzung sowie dauerhafte Funktionsfähigkeit für eine vollständige Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erforderlich ist.

Die in Nebenbestimmung A.V.4.27 enthaltene Festschreibung zur Verwendung gebietsheimischer Pflanz- und Saatguts erfolgt vor dem Hintergrund der Vorschriften nach § 40 Abs. 1 BNatSchG, wonach in der freien Natur ausschließlich gebietsheimische Herkünfte genehmigungsfrei verwendet werden dürfen. Die Konkretisierung der Gehölzartenliste erfolgt vor dem Hintergrund eines möglichst über die gesamte Vegetationsperiode vorhandenen Pollen-, Nektar- und Honigtaudargebots zur Förderung der Bienen und anderen Insektenarten. Hierbei spielen Frühblüher, wie Weiden und Hasel eine besonders wichtige Rolle.

Die in Nebenbestimmung A.V.4.28 enthaltene Fristsetzung zur Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt aufgrund der Vorschrift in § 2 Abs. 5 KV, wonach Kompensationsmaßnahmen in der Regel spätestens drei Jahre nach Eingriffsbeginn fertigzustellen und für zeitlichen Verzug zusätzliche Ersatzzahlungen zu erheben sind.

Die in den Nebenbestimmungen A.V.4.8, A.V.4.29 und A.V.4.30 enthaltenen Berichtspflichten über die sach- und fristgerechte Durchführung sowie die bestimmungsgemäße Entwicklung und Funktionsfähigkeit der Ausgleichs-, Ersatz und Gestaltungsmaßnahmen (inkl. CEF- und FCS-Maßnahmen) wurden aufgrund von § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG festgesetzt, um die Kontrolle der Maßnahmen zu vereinfachen.

Die mit Nebenbestimmung A.V.4.31 aufgegebene Dokumentation der tatsächlich von

der Baumaßnahme beanspruchten Flächen sowie die darauf basierende naturschutzrechtliche Abschlussbilanzierung ist erforderlich, um während der Baudurchführung ggf. erforderliche und mit den zuständigen Behörden abgestimmte Baufeldüberschreitungen zu dokumentieren oder unbemerkte zusätzliche Eingriffe zu identifizieren. Die naturschutzrechtliche Abschlussbilanzierung soll die vollständige Kompensation des Projektes sicherstellen.

## 7.6 Biotopschutzrechtliche Entscheidung

Durch das Vorhaben werden kleinflächig Teilflächen naturnaher Ufergehölze einer Feuchtwiese sowie eine magere Flachland-Mähwiese in Anspruch genommen, die dem besonderen Schutz gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG unterliegen. Die erforderliche Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG wird gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG durch eine nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Zulassung (hier: eisenbahnrechtlicher Planfeststellungsbeschluss) ersetzt. Das hierfür erforderliche Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG wurde hergestellt. Die Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG kann zugelassen werden, da im vorliegenden Fall mit den geplanten LBP-Maßnahmen 21G, 22G, 15 A und 28A die Beeinträchtigungen der Biotope ausgeglichen werden können.

## 7.7 Artenschutzrechtliche Entscheidung

Durch das Vorhaben werden Fortpflanzungs- und Ruhestätten der nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) geschützten Art Schlingnatter (*Coronella austriaca*) zerstört. Damit wird gegen den Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verstoßen. Im vorliegenden Fall kann jedoch gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zugelassen werden, da in der Abwägung mit der Bedeutung und Betroffenheit der Art das für das Vorhaben sprechende öffentliche Interesse, nämlich die deutliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Hintertaunus an die Arbeitsplatzschwerpunkte im Zentrum der Metropolregion Rhein-Main, dasjenige am Schutz der betroffenen Art im konkreten Fall überwiegt. (vgl. auch Ausführungen in Kapitel 8.1 und 8.2 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags 4. Planänderungsverfahren der Planungsgesellschaft Natur & Umwelt (PGNU) vom 26. Januar 2024). Das Vorhaben trägt auch der aktuell schon sehr hohen und vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums weiter steigenden Verkehrsnachfrage auf der Strecke der Taunusbahn Rechnung und ist nicht zuletzt auch aufgrund der im umweltpolitischen Interesse stehenden verstärkten Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV erforderlich.

Außerdem bestehen für das Vorhaben nachweislich keine zumutbaren Alternativen, da aufgrund des bestehenden Bahnhofs in Usingen zumindest großräumig keine

Standortalternativen bestehen, der Umbau des Bahnhofs für die Umsetzung des Vorhabens unerlässlich ist und sich der Verlust der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte auch durch kleinräumige standörtliche Optimierungen und bauliche Alternativen nicht vermeiden lässt (vgl. auch Ausführungen in Kapitel 8.3 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags 4. Planänderungsverfahren). Der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten wird sich aufgrund der im Landschaftspflegerischen Begleitplan 4. Planänderungsverfahren der Planungsgesellschaft Natur & Umwelt (PGNU) vom 26. Januar 2024 vorgesehenen Maßnahme 38AFCS (sowie unter Beachtung der Nebenbestimmungen A.V.4.6 bis A.V.4.8) nicht verschlechtern (vgl. auch Kapitel - 11.2.3, Prüfbogen Schlingnatter, Ziffer 7.3 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags). Die Nebenbestimmung A.V.4.8 zu Monitoring und Berichtspflicht dient dem Nachweis über die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit dieser Maßnahme.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG treten für die Schlingnatter nicht ein bzw. können durch geeignete Maßnahmen vermieden werden (vgl. LBP-Maßnahme 6VA bzw. Nebenbestimmungen A.V.4.6 und A.V.4.15)

Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für andere vom Vorhaben betroffenen Arten kann vorliegend durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen, teilweise i.V.m. vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), vermieden werden. Die Nebenbestimmungen A.V.4.1 bis A.V.4.8, A.V.4.11 bis A.V.4.15 sowie A.V.4.19 und A.V.4.20 waren erforderlich, um sicherzustellen, dass bei den vom Vorhaben betroffenen europäischen Vogelarten sowie den nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Säugetier- (Wildkatze, Haselmaus, 13 Fledermausarten) und Reptilienarten (Zauneidechse) nicht gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird. Weitere artenschutzrechtliche Ausnahmezulassungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind daher nicht erforderlich.

Die Nebenbestimmungen A.V.4.7, A.V.4.8 und A.V.4.20 zu Umsetzungskontrolle, Monitoring und Berichtspflichten dienen dem Nachweis darüber, dass gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

## 7.8 FFH-Verträglichkeit

Das Vorhaben verläuft westlich von Friedrichsdorf-Köppern (ca. Bahn-km 3,000) bis kurz vor der Ortslage Wehrheim (ca. Bahn-km 8,400) parallel zum FFH-Gebiet 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“. Zwischen Bahn-km 4,800 und 4,900 überquert der Streckenverlauf als Bahnüberführung das FFH-Gebiet. In dem Abschnitt vor der Ortslage Wehrheim ist der etwa 2 km lange zweigleisige Ausbau der Strecke vorgesehen. Hier ist eine Verbreiterung des Bahndamms, tlw. durch Aufschüttung, tlw. durch bohrpfahlgegründete Stützwände vorgesehen. Außerdem soll

das Oberflächenwasser dieses Streckenabschnitts zusammen mit einem Teil des Straßenoberflächenwassers der Köpperner Straße – wie bisher – in den Erlenbach entwässert werden. Hierfür ist sowohl die Ertüchtigung bestehender Zuleitungsgräben als auch die Errichtung neuer Rückhalteeinrichtungen (Stauraumkanäle) und Einleitstellen erforderlich. Da erhebliche Beeinträchtigungen dieses Gebiets durch das Vorhaben nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können, ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung i.S.d. § 34 Abs. 1 BNatSchG durchzuführen. Gemäß § 16 Abs.1 HAG-BNatSchG ist die Verträglichkeitsprüfung unselbständiger Teil des jeweiligen Verwaltungsverfahrens.

Die vorgelegte FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 18A: FFH-Verträglichkeitsprüfung 5717-305 1. Planänderungsverfahren der PGNU vom 14. Februar 2022) legt nachvollziehbar dar, dass das Vorhaben bei Einhaltung bestimmter Abschwächungsmaßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Auswirkungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führt (vgl. LBP-- Maßnahmen 3V, 12VA und 25V sowie Nebenbestimmungen A.V.4.17 bis A.V.4.19). Bauzeitliche Beeinträchtigungen von Habitaten der nach Anhang II der FFH-Richtlinie geschützten Fischart Groppe (*Cottus gobio*) sowie des nach Anhang I der FFH-Richtlinie geschützten Lebensraumtyps (LRT) 3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculus fluitans* und des *Callitriche-Batrachion* (letzterer in der Natura-2000-Verordnung nicht für das FFH-Gebiet 5717-305 als Erhaltungsziel enthalten, im Rahmen der Kartierungen jedoch innerhalb der Gebietes vorgefunden) durch Sediment- und Schafstoffeintrag können insb. durch die Verwendung gewaschenen Schotters ohne Feinanteile bei den Gleisbettarbeiten, strikte Vorgaben für die Lagerung und den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sowie die fachgerechte Entsorgung des in Baugruben und bei der Bohrpfeleinbringung anfallenden Wassers vermieden werden. Auch die bauzeitliche Verlegung und Verrohrung eines Abschnitts des in den Erlenbach mündenden Bizenbachs im Zuge der Erneuerung einer Eisenbahnüberführung trägt letztlich zu einer Vermeidung bzw. Verringerung baubedingter Sediment- und Schadstoffeinträge bei. Weitere baubedingte Beeinträchtigungen der Groppe werden durch die zeitliche Beschränkung von Baumaßnahmen unmittelbar im Gewässer auf Zeiten außerhalb der Laichzeit sowie eine temporäre Abfischung und Umsetzung in geeignete Gewässerabschnitte außerhalb der Baubereichs vermieden und vermindert. Auch anlage- und betriebsbedingte erhebliche Beeinträchtigungen der Groppenhabitate und Fließgewässerlebensraumtypen können vermieden werden bzw. treten nicht ein. Die Einleitung des Oberflächenwassers aus der Gleisbettentwässerung erfolgt über Sickergräben und Stauraumkanäle mit Drosselung, sodass nachteilige Veränderung der Gewässerhydraulik und -dynamik vermieden werden. Der Eintrag von Schadstoffen (Schwermetalle Chrom, Kupfer, Zink und Nickel) aus der Gleisentwässerung erfolgt in einer so niedrigen Konzentration, dass diese messtechnisch nicht nachweisbar ist. Für

den Abrieb von Eisen wird der Grenzwert gemäß Oberflächengewässerverordnung deutlich unterschritten. Der zukünftige Verzicht auf Herbizideinsatz auf dem in den Erlenbach entwässernden Streckenabschnitt führt zu einer Vermeidung weiterer Schadstoffeinträge bzw. sogar zu einer Verbesserung des Ist-Zustandes. Auch unter Berücksichtigung der (bislang bereits in den Erlenbach entwässernden) Straßenflächen, die auch zukünftig zusammen mit dem Oberflächenwasser der Gleisflächen in den Erlenbach eingeleitet werden sollen, ergibt sich im Vergleich zum Ist-Zustand eine deutliche Reduzierung der bisherigen Schadstoffbelastungen, da die zukünftige Entwässerung über Rigolen-/Muldensysteme (Versickerung durch belebte Bodenschicht) und Sedimentationsrohre einer deutlich wirksameren Vorreinigung unterzogen wird. Der bau- und anlagebedingte Verlust von maximal 71 m<sup>2</sup> des nach Anhang I der FFH-Richtlinie geschützten Lebensraumtyps \*91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) führt unter Anwendung der Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP (LAMBRECHT & TRAUTNER 2007) nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes. Die betroffenen Flächen können zudem nach Abschluss der Bauarbeiten fast vollständig wieder als LRT \*91E0 entwickelt werden. Weitere baubedingte Beeinträchtigungen werden durch die Ausweisung von Tabuflächen bzw. Abzäunung von LRT-Flächen, die unmittelbar an den Baubereich angrenzen, vermieden.

Das FFH-Gebiet 5617-303 „Usa zwischen Wernborn und Ober-Mörten“ ist durch das Vorhaben mittelbar durch die Einleitung von Oberflächenwasser in den Schleichenbach betroffen, der in die Usa mündet, welche im weiteren Verlauf, etwa 3 km Fließstrecke hinter den Einleitungsstellen der Taunusbahn, das FFH-Gebiet durchfließt. Die vorgelegte FFH-Voruntersuchung (Unterlage 18-B: FFH-Vorprüfung 5617-303 2. Planänderungsverfahren der PGNU vom 24. Februar 2023) legt nachvollziehbar dar, dass unter Berücksichtigung eines Großteils der auch im Bereich des FFH-Gebietes 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ anzuwendenden Vermeidungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen des Gebiets vollständig vermieden bzw. ausgeschlossen werden können. Insbesondere unter Beachtung der Nebenbestimmungen A.V.4.23 und A.V.4.24 stehen die Vorschriften des § 34 BNatSchG der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

## 8. Waldrecht

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Waldrechts vereinbar.

### 8.1 Waldumwandlung

Umwandlung von dauerhaft 1800 m<sup>2</sup> ha Wald gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 1 HWaldG. Als waldrechtlicher Ausgleich wird in Ermangelung einer Ersatzaufforstung eine Walderhaltungsabgabe festgesetzt.

Umwandlung von vorübergehend 2000 m<sup>2</sup> Wald gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 2 HWaldG. Der waldrechtliche Ausgleich erfolgt durch die gesetzlich geforderte Wiederbewaldung.

	Umwandlungsfläche	Waldrechtlicher Ausgleich
Waldumwandlung ohne waldrechtl. Schutzkategorie, dauerhaft	1800 m <sup>2</sup>	Walderhaltungsabgabe (5.400,00 €)
Waldumwandlung ohne waldrechtl. Schutzkategorie, vorübergehend	2000 m <sup>2</sup>	Wiederbewaldung Maßnahmenblatt 18G 2000 m <sup>2</sup>

Die Erweiterung der Zone mit Höhenbegrenzung um 2 m bzw. im Bereich der Oberleitungsmasten um 6 m wird aufgrund der Darstellung des Vorhabenträgers nicht als Tatbestand nach Waldrecht (Waldumwandlung) beurteilt. Demnach wird ein funktionsgerechter Waldrand waldbaulich entwickelt und gepflegt (Maßnahme 40A), sodass die Wuchshöhenbegrenzung faktisch auf eine ordnungsgemäße waldbauliche Behandlung keinen Einfluss hat. Waldränder sind ebenfalls Wald i. S. d. G. und zählen zur ordnungsgemäßen Waldbehandlung (§ 4 Abs. 2 Nr. 10 HWaldG).

Nach Prüfung der Unterlagen ist festzustellen, dass das angestrebte Vorhaben nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist, der Eingriff in den Wald auf ein geringes Maß beschränkt wird und die Waldfunktionen durch den Eingriff in vertretbarem Maße eingeschränkt werden. Der Ersatzaufforstungsbedarf für die dauerhaften Waldumwandlungen wird nicht zur Verfügung gestellt. Es wurde Nachweis geführt, dass die Suche nach einer entsprechenden Ersatzfläche erfolglos war. Es wird daher eine Walderhaltungsabgabe festgesetzt. Mit Leistung der Walderhaltungsabgabe und mit der forstfachlichen Abnahme der Wiederbewaldung (Maßnahme 18G) wird das Vorhaben waldrechtlich ausgeglichen sein.

Die Waldumwandlungsgenehmigung soll gemäß § 12 Abs. 3 HWaldG insbesondere versagt werden, wenn die Walderhaltung im überwiegenden Interesse liegt, die Waldumwandlung insbesondere dem Raumordnungsplan widerspricht, durch die Umwandlung Belange des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, der Landeskultur, der Landschaftspflege erheblich beeinträchtigt sind, der betreffende Wald für den Naturhaushalt, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder Erholung von wesentlicher Bedeutung ist. Nach den forstfachlichen Grundsätzen soll Wald nur in Anspruch genommen werden,

wenn das angestrebte Vorhaben nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist, der Eingriff in den Wald auf das unbedingte Maß beschränkt wird und die Funktionen des Waldes (Nutz-, Klima, Erholungsfunktionen) durch den Eingriff nur in vertretbarem Maße eingeschränkt werden (RPS 2010 /RegFNP 2010).

Die Waldinanspruchnahme erfolgt für den Ausbau von Schienenverkehrsinfrastruktur. Im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung und der deshalb angestrebten Mobilitätswende kommt einem solchen Vorhaben für den Umweltschutz und für die Gesundheit der Menschen in der Metropolregion Frankfurt Rhein/Main eine sehr hohe Bedeutung zu. Der Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Waldbeanspruchung im Waldrecht ein überwiegendes öffentliches Interesse zugeschrieben (§ 13 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2.c HWaldG). Aus waldrechtlicher Sicht kann insbes. bezüglich der Versagungsgründe des § 12 Abs. 3 HWaldG ein überwiegendes Interesse an der Walderhaltung der konkreten beantragten Waldumwandlungsflächen nicht festgestellt werden. Das angestrebte Vorhaben ist ortsgebunden, der Eingriff in den Wald auf ein geringes Maß beschränkt und die Waldfunktionen durch den Eingriff nur in einem vertretbaren Maße eingeschränkt. Die Waldumwandlungsgenehmigung war deshalb zu erteilen.

## 8.2 Begründung der waldrechtlichen Nebenbestimmungen

Die Nebenbestimmungen A.V.5.1 und A.V.5.2 waren erforderlich, da gemäß § 12 Abs. 3 HWaldG die Waldumwandlungsgenehmigung von der Voraussetzung abhängig gemacht werden kann, dass eine flächengleiche Ersatzaufforstung geleistet wird. Der Wald mit seinen diversen Funktionen (Nutz- Schutz-, Klima- und Erholungsfunktionen) hat im Gebiet des Regionalverbandes Frankfurt Rhein/Main eine besondere Bedeutung für die dortigen Lebens- und Umweltbedingungen. Es ist dabei auch zu berücksichtigen, dass dieser Wald durch Luftschadstoffe, Grundwasserabsenkungen und Klimaerwärmung sowie durch Inanspruchnahmen / Waldzerschneidungen für Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen besonders gefährdet ist. Für die dauerhafte Waldumwandlung ist deshalb Ersatzaufforstung gemäß § 12 Abs. 4 HWaldG zu fordern. Die Bemühungen des Vorhabenträgers, Aufforstungswillige für 1800 m<sup>2</sup> Ersatzaufforstungen zu finden waren nachweislich erfolglos. Gemäß § 12 Abs. 5 Satz 1 HWaldG war daher eine Walderhaltungsabgabe festzusetzen. Die Walderhaltungsabgabe berechnet sich anhand der Verordnung über die Walderhaltungsabgabe vom 6.12.2018 (GVBl. S. 704) wie folgt: [2,00 €/m<sup>2</sup> (Gründerwerbskosten gemäß generalisierte Bodenwerte Hess. Landesamt f. Bodenmanagement und Geoinformation f. Wehrheim, Idw. Fläche, Bodenrichtwert Minimum, Stand 1.1.2022) + 1,00 €/m<sup>2</sup> (Kulturkosten pauschal gemäß VO)] = 3,00 €/m<sup>2</sup> 3,00 €/m<sup>2</sup> x 1800 m<sup>2</sup> = 5400,00 €

Die in Nebenbestimmung A.V.5.4 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** geforderte Kennzeichnung der Außengrenzen stellt sicher, dass eine Überprüfung der genehmigten Rodungsfläche durch die Forstbehörden und den Waldeigentümer erfolgen kann. Die Außengrenzen müssen deshalb spätestens vor Beginn der Rodung gekennzeichnet (z. B. mittels Pflöcke, Absperrband) werden. Des Weiteren dient die Kennzeichnung der Grenzen der besseren Orientierung der Bauunternehmen, sodass ungewollte Eingriffe und Beeinträchtigungen bspw. durch Maschineneinsatz und Ablagerungen im angrenzenden Waldbestand verhindert werden.

Die Nebenbestimmung A.V.5.5 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** stellt sicher, dass durch die Waldumwandlung benachbarter Wald aufgrund der veränderten abiotischen Verhältnisse nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Zur Verhinderung solcher sogenannten Randwirkungen sind ggf. waldbauliche Maßnahmen zu treffen, um im Falle eines sich auflösenden Hauptbestandes auf die nächste Waldgeneration im Unterstand zurückgreifen zu können (z.B. Voranbau). Die zugehörige walddrechtliche Nebenbestimmung sieht eine Ausführungstiefe von bis zu 100 m vor, da Randwirkungen wissenschaftlich über 100 m in den Waldbestand hinein nachweisbar sind.

Die in Nebenbestimmung A.V.5.6 festgesetzte bodenkundliche Baubegleitung soll das Gelingen der Wiederbewaldung durch die fachgerechte Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht sicherstellen. Bei jeder Bodenumlagerung ist von einer Verschlechterung des Bodengefüges und damit der Wasserversorgung sowie der Durchlüftung und Durchwurzelbarkeit auszugehen. Nur durch spezielle Verfahrensweisen und Maßnahmen ist sichergestellt, dass trotz Umlagerung des Bodens und baulicher Zwischennutzung die für das Pflanzenwachstum wichtigen Eigenschaften des Bodens möglichst günstig erhalten bleiben. Die Einhaltung der Qualitätsanforderungen an den Boden, an die Bodenumlagerung, an eventuelle Meliorationsmaßnahmen bedarf der sachkundigen und erfahrenen Überwachung. Aus diesem Grunde ist eine bodenkundliche Baubegleitung festzusetzen.

Die Nebenbestimmung A.V.5.7 war erforderlich, da nach § 12 Abs. 4 Satz 3 HWaldG bei der Genehmigung von vorübergehenden Waldumwandlungen durch Auflagen sicherzustellen ist, dass das Grundstück innerhalb einer angemessenen Frist ordnungsgemäß wieder bewaldet wird. Mit den Maßnahmen 18G wird der Wiederaufforstungsverpflichtung für die vorübergehenden Waldumwandlungen nachgekommen.

Damit Pflanzungsmaßnahmen erfolgreich durchgeführt werden können, müssen zuvor die natürlichen Bodenverhältnisse wiederhergestellt werden.

Mit der Nebenbestimmung A.V.5.8 soll sichergestellt werden, dass die geforderten Ansprüche an den zukünftigen Wald und die rechtlichen Verpflichtungen gemäß HWaldG

erfüllt werden. Eine Überprüfung durch die obere Forstbehörde ist zu ermöglichen. Die Planung und Durchführung der Pflanzungsmaßnahmen hat daher in Abstimmung mit der oberen Forstbehörde zu erfolgen.

Die Festlegung mit der Nebenbestimmung A.V.5.9 war aufgrund der Inanspruchnahme forstwirtschaftlicher Flächen erforderlich. Qualität und Wert des künftigen Baumbestandes werden maßgeblich vom verwendeten Vermehrungsgut bestimmt. Gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 4 HWaldG sind „die Wahl standortgerechter Baumarten unter Verwendung von geeignetem Saat- und Pflanzgut bei Erhaltung der genetischen Vielfalt“ Kennzeichen ordnungsgemäßer Forstwirtschaft. Saat- und Pflanzgut, die den Regelungen des FoVG unterliegen, erfüllen diesen Anspruch.

## 9. Bodenschutz und Abfall

Belange des Bodenschutz- und Abfallrechtes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Im Hinblick auf den Bodenschutz ist im Rahmen der Planfeststellung sicherzustellen, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden (vorsorgender Bodenschutz). Des Weiteren ist zu prüfen, ob die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sind und keine Bodenverunreinigungen aufweisen, die in der Bau- oder in der Betriebsphase Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorrufen können. Ob solche Störungen drohen, richtet sich ebenfalls nach den Maßstäben des Bodenschutzrechts (nachsorgender Bodenschutz).

Alle Maßnahmen sind im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVeK) – Feinkonzept in Unterlage 25-B der Planunterlagen dargestellt.

In den Kapiteln 5.4 "Deklaration" und 5.1 "Hinweis Mantelverordnung" des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts (BoVeK) - Feinkonzept (Stand: 28. Juli 2023) wird das Inkrafttreten der Mantelverordnung und der Ersatzbaustoffverordnung zum 01. August 2023 thematisiert. Die sich daraus ergebenden Anforderungen sind ab dem 01. August 2023 auch bei bereits begonnenen Baumaßnahmen umzusetzen.

Durch die gutachterlichen Vorarbeiten des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts (Feinkonzept) der DB Immobilien Region Mitte vom 28. Juli 2023 verfügt der Bauherr über die wesentlichen Informationen zu Art und Menge der beim Abbruch entstehenden Abfälle und kann so Entstehung, Bewertung und Entsorgung der Abfälle entsprechend steuern. Damit wird der Begriff des Erzeugers nach § 3 Abs. 8 KrWG erfüllt, denn die Tätigkeit des Bauherrn bewirkt die Entstehung der Abfälle.

Die Nebenbestimmung A.V.7.1 war erforderlich, da die NachwV für die Nachweisführung selbst festlegt, wer Abfallerzeuger (Erzeuger oder Besitzer von Abfällen, § 1 Abs. 1 Nr. 1 NachwV) ist, es kann deshalb zu einem Auseinanderfallen von Erzeuger i.S.d. § 3 Abs. 8 KrWG und Abfallerzeuger i.S.d. NachwV kommen. In diesem Fall ist es wichtig, dass die Behörde vor dem Entstehen der Abfälle weiß, wer als Abfallerzeuger i.S.d. NachwV im Nachweisverfahren auftritt. Daher sind hier sowohl das jeweils ausführende Unternehmen als auch die betroffenen Abfälle zu benennen. Die Verantwortlichkeit des Erzeugers aus § 22 Abs. 3 KrWG bleibt davon unberührt.

Mit der Nebenbestimmung 0 soll sichergestellt werden, dass die gutachterlich festgestellten Untersuchungsergebnisse und die nachfolgend beschriebenen, ergänzenden Regelungen beim Aushub/Abbruch berücksichtigt werden, da nur so die Einhaltung der nach § 9 KrWG formulierten Getrennthaltungspflichten sowie das Verdünnungs- und Vermischungsverbot gewährleistet werden können.

Die in Nebenbestimmung A.V.7.2 festgelegte fachgutachterliche Baubegleitung ist zwingend erforderlich, um sicherzustellen, dass bisher nicht festgestellte kontaminierte Bauteile und Materialien, die erst bei den Abbruchmaßnahmen freigelegt werden können, zutreffend erkannt und bewertet werden. Dies gilt auch für die bereits festgestellten Materialien und Schadstoffe.

Die in Nebenbestimmung A.V.7.3 aufgeführten Regelungen zum Beprobungs- und Untersuchungskonzept sowie zum Entsorgungskonzept stützen sich auf die allgemeine Auskunftspflicht nach § 47 Abs. 3 KrWG und sollen für eine rechtssichere und schnelle Vorgehensweise zur Abfallbeurteilung und Entsorgungswegentscheidung sorgen.

## 10. Landwirtschaft

Die Realisierung des Vorhabens erfolgt an einer bereits bestehenden Bahntrasse, die von Friedrichsdorf bis Usingen elektrifiziert und zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim zweigleisig ausgebaut wird. Nach den vorliegenden Planunterlagen werden für das Vorhaben ausschließlich extensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen in sehr geringem Umfang in Anspruch genommen. Der Vorhabenträger hat die Planung mit der Maßgabe erstellt, die Eingriffe in landschaftliche Flächen auf das geringstmögliche Maß zu begrenzen.

Hierbei ist die vorübergehende und die dauernde Inanspruchnahme zu unterscheiden. Im Wesentlichen ist die vorübergehende Flächeninanspruchnahme für die Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen notwendig. Diese Flächen werden nach Umsetzung der Maßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand gebracht.

Die dauernde Inanspruchnahme der Flächen ist im überwiegenden Maße für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans

und Aufwuchsbeschränkungen notwendig.

Im Verwaltungsverfahren wurden die zuständigen Landwirtschaftsbehörden angehört. Diese haben, da nur extensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen in geringem Umfang in Anspruch genommen werden müssen, aufgrund des öffentlichen Interesses des Vorhabens, die landwirtschaftlichen Belange zurückgestellt. Die von dem Kreis-ausschuss des Hochtaunuskreises geforderten Maßnahmen in Bezug auf die landwirtschaftlichen Flächen wurden durch den Vorhabenträger zugesichert (A.VI.1.2)

## 11. Fischerei

Der Fischereirechtsinhaber hat gemäß § 2 Hessisches Fischereigesetz (HFischG) das Recht und die Pflicht, Fische und Fischnährtiere zu hegen, und die Befugnis, sie zu fangen und sich anzueignen. Die Pflicht zur Hege umfasst hierbei u. A. den Aufbau und die Erhaltung eines der Größe und Beschaffenheit des Gewässers entsprechenden heimischen Fischbestandes in naturnaher Vielfalt sowie den Schutz der Fischbestände vor Beeinträchtigungen ihrer Lebensräume. Bei einer fischereilichen Verpachtung von Gewässern in vollem Umfang gemäß § 11 Abs.1 Ziffer 1 HFischG werden das Aneignungsrecht und die Hegepflicht auf den Pächter übertragen.

Nebenbestimmung A.V.8.1 war deshalb erforderlich, da das beabsichtigte Vorhaben negative Auswirkungen auf den Fischbestand sowie den Lebensraum entfalten kann. Der/die Fischereirechtsinhaber bzw. Fischereiausübungsberechtigte sind über die Maßnahmen zu informieren und im Idealfall in die Planung einzubinden. Etwaige, aufgrund von Vorsatz oder Fahrlässigkeit auftretende Fischschäden bedingt durch das Vorhaben führen dazu, dass der Fischereiberechtigte dem Maßnahmenträger gegenüber privatrechtlich Schadensersatzansprüche geltend machen kann.

Die Nebenbestimmungen A.V.8.2 bis A.V.8.6 dienen dem Schutz vor temporären und dauerhaften Beeinträchtigungen der Fischbestände sowie ihrer Lebensstätten im Einflussbereich der Maßnahme im Sinne des § 2 HFischG sowie zur Umsetzung spezieller fischereirechtlicher Regelungen, die sich aus der Verordnung über die gute fachliche Praxis in der Fischerei und den Schutz der Fische (HFischV) ergeben und wie sie oben genannt sind. Die Nebenbestimmungen stellen ferner sicher, dass es nicht zu bauzeitlichen Beeinträchtigungen der im FFH-Gebiet 5717-305 „Erlenbach zwischen Neu-Anspach und Nieder-Erlenbach“ FFH-RL Anhang II Art Groppe kommt. Sie sind daher auch zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der FFH-RL Anhang II Art erforderlich.

Nebenbestimmung A.V.8.3 bezieht sich auf § 10 Abs. 3 Satz 2 der Verordnung über die gute fachliche Praxis in der Fischerei sowie den Schutz der Fische (Hessische Fischereiverordnung – HFischV), der das Zurücksetzen invasiver gebietsfremder Ar-

ten verbietet. Da das Aneignungsrecht dem Fischereirechtsinhaber respektive Fischereiausübungsberechtigten obliegt, hat die Entnahme in enger Abstimmung mit diesem zu erfolgen.

## 12. Verkehr

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Verkehrs vereinbar. Unzumutbare Beeinträchtigungen der von der Maßnahme berührten Verkehrsinfrastruktur gehen mit dem Vorhaben nicht einher.

### 12.1 Bauzeitige Verkehrsführung

Für die Dauer der Bauzeit sind verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen unabdingbar. Diese konzeptionellen Maßnahmen zur Umleitung und Verkehrslenkung während der Bauzeit sind jedoch nicht planfeststellungsrelevant. Die fehlende Planfeststellungsrelevanz erklärt sich zum einen daraus, dass ein Anspruch auf Erhalt eines bestimmten Straßennetzes bzw. einer besonders vorteilhaften Anbindung an das öffentliche Wegenetz nicht besteht, zum anderen aus praktischen Erwägungen: Die Ausgestaltung der bauzeitigen Umleitung ist abhängig von dem zum Zeitpunkt der Realisierung des Vorhabens tatsächlich zur Verfügung stehenden Straßennetz und ist damit ggf. auch kurzfristig notwendig werdenden Änderungen unterworfen.

Die dem Vorhabenträger unter Punkt A.V.1.2 auferlegte Nebenbestimmung, wonach das Umleitungs- und Verkehrslenkungskonzept im Vorfeld der Bauausführung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, der Polizei, den Trägern des Brandschutzes und des Rettungsdienstes sowie den Aufgabenträgern für den ÖPNV im Detail abzustimmen ist, trägt den vorgenannten Erwägungen Rechnung. Die sichere Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs ist dabei besonders in den Blick zu nehmen, Gefährdungen sind durch geeignete bauzeitliche Wegeführungen auszuschließen. Die unter A.V.1.7 beauftragte Unterrichtungspflicht erstreckt sich auch auf verkehrslenkende und – beschränkende Maßnahmen, über die Anlieger rechtzeitig vor Inkrafttreten in geeigneter Weise zu unterrichten sind. Um betroffenen Anliegern das Erreichen ihrer Grundstücke trotz verkehrsbeschränkender Maßnahmen zu ermöglichen, hat der Vorhabenträger während der gesamten Bauzeit eine ausreichende Anbindung der Grundstücke an das öffentliche Wegenetz zu gewährleisten (s. Punkt A.V.1.3).

Das Konzept zur Andienung der Baustelle ist dagegen Gegenstand der Planfeststellung. Dies begründet sich damit, dass zur Realisierung des Vorhabens Parkplätze, P+R-Anlagen, z. T. auch (Privat-)Straßen und -Wege befahren sowie als Baustelleneinrichtungsflächen und zum Teil auch als Lagerflächen beansprucht werden müssen (s. hierzu Kap. 9.1 der Unterlage 1.1-C), deren Nutzung zu diesem Zweck grundsätzlich nicht zulässig wäre.

Auf die Unterlage 12-C (Lagepläne Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen) sowie die diesbezüglichen Regelungen in den Grunderwerbsunterlagen wird Bezug genommen.

## 12.2 Wegfall von Parkplätzen

Durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke wird im Bereich der Köpperner Straße ein Teil der parallel zur Fahrbahn angeordneten Parkplätze entfallen. Das ist aufgrund der anstehenden Baumaßnahmen unvermeidbar. Auch wenn es einen Anspruch auf Zurverfügungstellung von öffentlichem Parkraum nicht gibt, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, in diesem Bereich mindestens 23 Parkplätze - etwa durch Neuordnung - zu erhalten. Hiermit wird den Belangen der betroffenen Anwohner sowie den engen Platzverhältnissen Rechnung getragen. Der Vorhabenträger hat im Zuge der Bauausführung ebenfalls zu prüfen, ob darüber hinaus Parkplätze erhalten oder an anderer Stelle neu angeordnet werden können (A.V.1.9).

## 13. Landeseisenbahnaufsicht

Nach § 46 der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten (Vkr-ZustV) in Hessen ist das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig für die Eisenbahnaufsicht nach § 5 Abs. 1a Nr. 2 AEG. Der Gegenstand der Eisenbahnaufsicht ist in § 5 Abs. 1 AEG definiert und umfasst die Überwachung aller Vorschriften des AEG und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen. Zu den Pflichten der Eisenbahnen gehört nach § 4 Abs. 3 AEG auch die Pflicht, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen. Die Zuständigkeit des RP Darmstadt ist damit für die gesamte Eisenbahnaufsicht einschließlich der Bauaufsicht gegeben. Die Auflagen sind zur Gewährleistung der Anforderungen nach § 4 Abs. 3 AEG i. V. m. § 2 Abs. 1 EBO unter Berücksichtigung des Umfangs und der Komplexität des Vorhabens erforderlich und angemessen. Die organisatorischen Vorgaben sind üblich und praktikabel, und lehnen sich an die Verwaltungsvorschriften des EBA zur Bauaufsicht an.

## 14. Kampfmittelbelastung

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich die von der zugelassenen Planung umfassten Flächen in einem Bombenabwurfgebiet und im Bereich von ehemaligen Flakstellungen befinden. Auf solchen Flächen muss grundsätzlich vom Vorhandensein von Kampfmitteln ausgegangen werden.

Um zu vermeiden, dass es im Zuge der Bauausführung in Folge einer möglichen Kampfmittelbelastung zu einer Gefahr für Leben, Gesundheit oder Eigentum kommt, waren dem Vorhabenträger daher Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung (Ziffer A.V.9) aufzuerlegen. Die darüber hinaus angeordneten Dokumentationspflichten sind

erforderlich, um die Kampfmittel-Räumdaten auf einem aktuellen Stand zu halten.

## 15. Denkmalschutz

Denkmalschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Eine bau- bzw. anlagebedingte Betroffenheit von archäologischen Denkmälern des Untersuchungsbereiches ist nicht zu erwarten. Die aufgenommene Nebenbestimmung zur Sicherung von Bodendenkmälern verweist auf die Gesetzeslage, deren Beachtung der Vorhabenträger aber ohnehin bereits in den Planunterlagen zugesichert hat (vgl. Anlage 15-D, Kapitel 6.8.4).

Nachteilige Auswirkungen auf Baudenkmäler gehen mit dem Vorhaben nicht einher.

Der Vorhabenträger hat bei der Unteren Denkmalschutzbehörde des Kreisausschusses des Hochtaunuskreises eine denkmalrechtliche Genehmigung für die in Usingen vorgesehene barrierefreie Fußgängerüberführung mit Zugang zu beiden Bahnsteigen und einer Verbindung ins süd-westlich gelegene Gewerbegebiet beantragt. Durch die Untere Denkmalschutzbehörde wurde mit Bescheid vom 2. März 2022 hierfür die denkmalschutzrechtliche Genehmigung erteilt. Diese denkmalschutzrechtliche Genehmigung geht aufgrund der Konzentrationswirkung in diesem Planfeststellungsbescheid auf. Die darin festgesetzten Nebenbestimmungen haben weiterhin Bestand.

## 16. Leitungsschutz

Das Vorhaben berührt die Anlagen verschiedener Leitungsträger, die in das Anhörungsverfahren einbezogen wurden.

Planfeststellungspflichtiger Leitungsbestand ist von dem Vorhaben nicht betroffen.

Die mit Antragstellung vorgelegten Planunterlagen – insbesondere der koordinierte Leitungsplan und das Bauwerksverzeichnis – wurden im Zuge des Verfahrens fortgeschrieben. Sie beinhalten nunmehr die dem Planungsstand entsprechend abgestimmten Alternativtrassen und erforderlichen Änderungen, soweit Leitungen verlegt oder gesichert werden müssen. Die Verlegung von Leitungen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums wird nach gegenwärtigem Erkenntnisstand nicht erforderlich, so dass es der Aufnahme diesbezüglicher dinglicher Sicherungen in den Grunderwerbsunterlagen nicht bedurfte.

Mit den unter A.V.12 aufgenommenen Nebenbestimmungen sowie den seitens des Vorhabenträgers gegebenen Zusagen wird den berechtigten Belangen der betroffenen Leitungsträger im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

Über die Frage der Kostentragung wird im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden. Diese richtet sich für die Ver- und Versorgungsleitungen nach bürgerlichem Recht und fachgesetzlichen Regelungen bzw. nach bestehenden oder noch abzuschließenden vertraglichen Vereinbarungen. Hinsichtlich der Kostentragungspflicht für die Verlegung von Telekommunikationslinien gelten die gesetzlichen Regelungen des TKG.

## 17. Eigentum

### 17.1 Unmittelbare Inanspruchnahme

Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens erfordert den unmittelbaren Zugriff auf privates Eigentum in Gestalt des dauerhaften Entzugs, die auf die Bauzeit beschränkte vorübergehende Nutzung bzw. die Beschränkung in der Nutzung und die dingliche Belastung von Grundstücken bzw. Teilen davon. Im Wesentlichen werden Grundstücke in Anspruch genommen, die sich im Eigentum des Vorhabenträgers und der öffentlichen Hand (Bund, Land Hessen, Gemeinden, bundeseigene Deutsche Bahn AG) befinden, für die die Eigentumsgarantie des Artikel 14 GG nicht gilt.

Die Zulassung des Vorhabens beinhaltet die Entscheidung, welche Flächen für das Vorhaben benötigt und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden (sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung der Planfeststellung).

Der festgestellte Plan ist für die Enteignungsbehörde bindend. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (§ 22 AEG).

Die enteignungsrechtliche Vorwirkung macht es jedoch erforderlich, dass sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinandersetzt, ob der mit dem Vorhaben einhergehende Eingriff in das Eigentum erforderlich ist (§ 22 Abs. 1 AEG). Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass jede Inanspruchnahme privaten Grundeigentums grundsätzlich mit einem, mitunter auch schwerwiegenden Eingriff für die betroffenen Eigentümer verbunden ist. Trotz des verfassungsrechtlich gewährleisteten Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG) genießt das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz aber keinen absoluten Schutz, sondern gehört zu den von einem Planungsvorhaben berührten abwägungserheblichen Belangen. Eine Enteignung zum Wohl der Allgemeinheit ist zulässig (Art. 14 Abs. 3 GG), die Eingriffe in das Eigentum sind jedoch auf das unumgängliche Mindestmaß zu beschränken.

Auf der Grundlage dieser Erwägungen stellen sich die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das private Eigentum als zulässig dar. Der festgestellte Plan trägt den tech-

nischen Anforderungen Rechnung und wurde soweit möglich optimiert, um die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums zu minimieren.

Im Wesentlichen erfolgt eine Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum im Rahmen einer dinglichen Sicherung aufgrund von Aufwuchsbeschränkungen in einem erforderlichen Bereich der Rückschnittszone von 6 m Abstand ab Gleismitte, die aus Sicherheitsgründen entlang der Taunusbahnstrecke notwendig sind. Grundlage dafür ist das DB Regelwerk DB-RIL 882.0220.

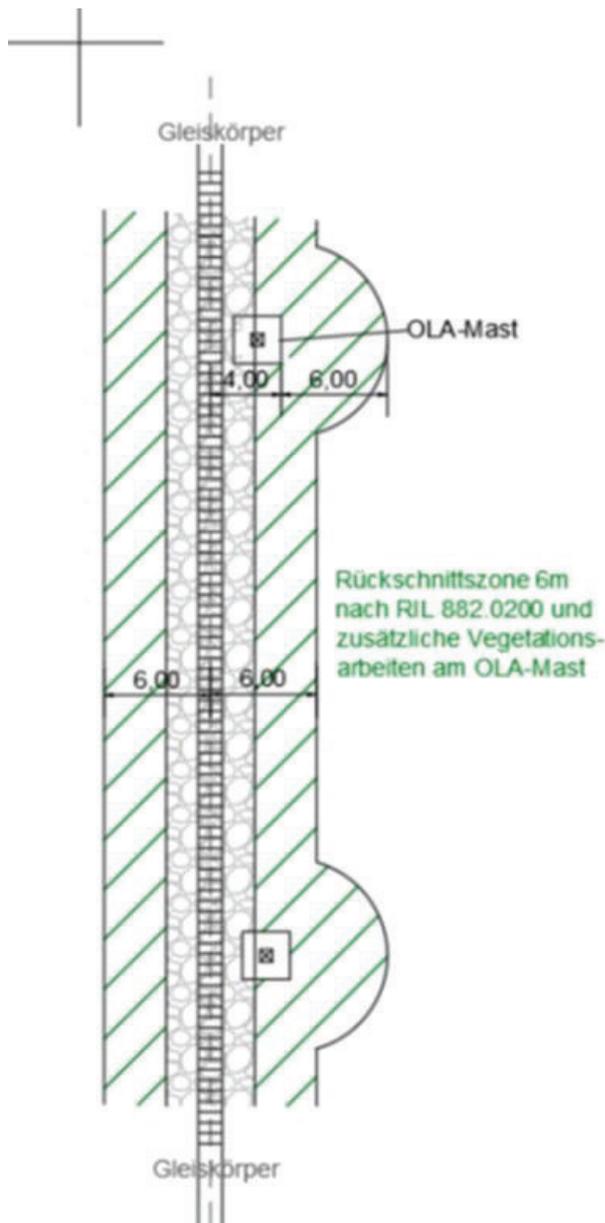


Abbildung 1: Darstellung der Rückschnittszonen und Aufwuchsbeschränkungen entlang der zu elektrifizierenden Strecke. Quelle: VHT, Planfeststellungsunterlagen, 2023

Weitere dingliche Sicherungen für Aufwuchsbeschränkungen sind aufgrund der Errichtung der Oberleitungsmasten für einen Rückschnitt von 10 m ab Gleismitte erforderlich. Da teilweise noch nicht festgelegt werden kann, wo diese Oberleitungsmasten genau errichtet werden, hat der Vorhabenträger einen 10 m-Korridor für die betroffenen Grundstücke festgelegt. Es ist jedoch vorgesehen, dass ein Rückschnitt ausschließlich im Bereich der zu errichtenden Oberleitungsmasten erfolgt und nicht über die gesamte Länge der betreffenden Grundstücke. Es wird damit weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand erhalten bleiben, so dass auch der Eingriff auf das Eigentum der Betroffenen wesentlich geringer ausfällt, als es zunächst zu erwarten ist. Dies wurde durch den Vorhabenträger auch im Erörterungstermin zugesagt (A.VI.2.1).

Dahingehende Einwendungen sind aus Gründen des sicheren Bahnbetriebes zurückzuweisen.

Im Rahmen des 1. Planänderungsverfahrens hat der Vorhabenträger im Bereich Köppern die für die Elektrifizierung erforderlichen Oberleitungsmasten ab Bahn-Km 2,6 von bahnrechts nach bahnlinks gelegt, so dass erheblich weniger

Grundstückseigentümer durch das Vorhaben betroffen sind.

Soweit darüber hinaus Grundstücke Privater zur Inanspruchnahme vorgesehen sind, handelt es sich zum einen um für Aufforstungen vorgesehene Flächen, für welche bereits Aufforstungsgenehmigungen erwirkt wurden und deren Inanspruchnahme mit den Eigentümern einvernehmlich abgestimmt ist. Zum anderen um Flächen, die für die Herstellung eines stufigen Waldrandes (LBP-Maßnahme 40A) erforderlich sind.

Die dingliche Belastung von Grundstücken bzw. Grundstücksteilen zum Zweck der dauerhaften Sicherung von Kompensationsmaßnahmen, Leitungs- sowie Wegerechten u. ä. hat im Verlauf des Verfahrens ebenfalls eine Optimierung erfahren.

Eine weitere Minimierung kommt nicht in Betracht, so dass die verbleibenden Eingriffe in privates Grundeigentum bei der Abwägung mit den für das Vorhaben streitenden Belangen zurückgestellt werden können.

## 17.2 Mittelbare Inanspruchnahme

Im Gegensatz zu dem tatsächlichen Zugriff auf die betroffenen Grundstücke ist die mittelbare Inanspruchnahme dadurch gekennzeichnet, dass Grundstücke lediglich aufgrund der durch das Vorhaben veranlassten Situationsveränderung in der Umgebung eine Beeinträchtigung erfahren.

Bei mittelbaren Rechtsbeeinträchtigungen durch nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die sich als ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG darstellen, ist über Ausgleichsansprüche dem Grunde nach in der Planfeststellung zu entscheiden.

Eine ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums liegt vor, wenn erhebliche und deshalb billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen und die Auflage von an sich erforderlichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG unterbleibt, weil sie untunlich oder mit dem Vorhaben nicht zu vereinbaren sind.

Derartige Einwirkungen auf das Eigentum sind trotz deren Unzumutbarkeit hinzunehmen, wenn in der Abwägung hinreichend gewichtige Belange des Allgemeinwohls für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen. Die darin liegende Beschränkung des Eigentums ist aber nur verhältnismäßig, wenn sie finanziell entschädigt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 -, juris, Rn. 71 ff.). Ein Anspruch auf Ausgleich aller Nachteile, die ein Vorhaben auslöst, besteht hingegen nicht.

Die aus der bauzeitigen und betriebsbedingten Immissionsbelastung resultierenden mittelbaren Auswirkungen sind in Kapitel C.III.4 abgehandelt, so dass insoweit darauf verwiesen wird.

Ein finanzieller Ausgleich für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen ist nur auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG geboten. Für die bauzeitlichen Immissionen sowie die betriebsbedingten Luftschall-, Erschütterungs- und Körperschallimmissionen wurde insoweit die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle bestimmt, bei deren Überschreiten den Betroffenen eine Entschädigung dem Grunde nach zuerkannt wurde. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter A.V.6 sowie C.III.4.1.1.1.2 ff wird verwiesen.

Für eine darüber hinaus gehende Regelung zur Abgeltung vermeintlicher Wert- oder Mietwertminderungen besteht dagegen keine gesetzliche Grundlage. Ein finanzieller Ausgleich für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen ist nur auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG geboten. Diese Entschädigungsregelung dient als Surrogat für an sich gebotene, aber untunliche oder mit dem Vorhaben nicht vereinbare Schutzvorkehrungen. Sie ist nicht dazu bestimmt, einen Ausgleich für Verkehrs- oder Mietwertminderungen zu gewähren, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelung hinausgehen. Die maßgebliche Grenze für Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungsregelung ist vielmehr einheitlich zu bestimmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, juris).

Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einfluss-sphäre des Planungsträgers (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04, juris, Rn. 402 mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung des BVerwG und des BVerfG).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass auch solche planbedingten Minderungen des Verkehrswertes (bzw. des Mietwertes), die über den Schutzbereich des § 74 Abs. 2 VwVfG hinaus durch das Planvorhaben ausgelöst werden, beachtlich sein können und als private Belange abgewogen werden müssen. Sie kommt jedoch zu

dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens so gewichtig ist, dass die Belange der Betroffenen ohne finanziellen Ausgleich dahinter zurücktreten müssen. Wertverluste, die so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird, treten nicht ein. Eine derartige, nicht mehr im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmende Beschränkung der Eigentumsgarantie liegt erst dann vor, wenn das Eigentum in seinem Wert soweit gemindert wird, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, juris, Rn. 404; BVerfG, Beschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08, juris, Rn. 48 ff.). Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde hat das Vorhaben keine derartigen unvertretbaren Wertminderungen zur Folge. Streitig dürfte in diesem Zusammenhang bereits sein, ob das Vorhaben überhaupt zu einer Minderung des Verkehrswertes führt oder ob die verbesserte Anbindung an den ÖPNV nicht vielmehr eine Verbesserung der Verwertungsaussichten zur Folge hat.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Verkehrswert allein keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Der Verkehrswert ist vielmehr von vielen Faktoren abhängig, die im Rahmen der Abwägung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. Februar 1995 – 4 NB 17.94). Auch Mietwerteinbußen als solche gehören nicht zum Abwägungsmaterial (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2005 – 9 A 80.03).

Sonstige Gesichtspunkte, die zu einer unzumutbaren und daher ausgleichspflichtigen mittelbaren Inanspruchnahme im o. g. Sinne führen könnten, wurden nicht vorgetragen und drängen sich der Planfeststellungsbehörde im Übrigen auch nicht auf.

#### **IV. Stellungnahmen der Behörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen**

Inhaltliche Äußerungen Beteiligter, die im Verlauf des Anhörungsverfahrens nicht ihre Erledigung gefunden haben, sind in die Entscheidungsfindung einbezogen und im Rahmen des der Planfeststellungsbehörde eingeräumten Planungsermessens berücksichtigt worden.

Soweit – davon abweichend – gesetzliche Bestimmungen die Zustimmung der fachrechtlich zuständigen Behörde vorsehen – wie dies bspw. mit Blick auf die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis erforderlich ist – ist das Einvernehmen mit der betreffenden Fachbehörde hergestellt worden.

## V. Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über Einwendungen, über die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens keine Einigung erzielt werden konnte (§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG). Einer ausdrücklichen Entscheidung über jede einzelne Einwendung im Tenor des Beschlusses bedarf es nicht.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Themen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses abgehandelt worden sind, z. B. bei den Planungsalternativen, dem Eigentum oder dem Immissionsschutz, wird nachfolgend auf die entsprechenden Ausführungen verwiesen.

Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Die Städte Friedrichsdorf, Usingen und Neu-Anspach sowie die Gemeinden Wehrheim, Grävenwiesbach und Brandoberndorf, bei denen je eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans mit anonymisiertem Grunderwerbsverzeichnis zwei Wochen zur Einsicht ausliegen werden, erhalten ein separates Eigentümerverzeichnis, mit dem die im anonymisierten Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Grundstücke den jeweiligen Eigentümern zugeordnet werden können.

### 1. E 02

Der Einwender bittet um Informationen, welche Auswirkungen die Aufwuchsbeschränkung auf sein Grundstück in der Limesstraße in Friedrichsdorf - Köppern haben wird, da seine Garage auf einer dinglich zu sichernden Fläche steht. Wie bereits der Vorhabenträger in seiner Erwiderung ausgeführt hat, soll eine Grunddienstbarkeit im Grundbuch eingetragen werden, nach der der Bewuchs an dieser Stelle eine festgelegte Höhe nicht überschreiten darf. Für die Garage des Einwenders hat dies keine Auswirkungen. Die festgesetzte maximale Bewuchshöhe wird erst dann relevant, falls zu einem späteren Zeitpunkt der dingliche gesicherte Grundstücksteil bepflanzt werden soll. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.II.5.2.2.1.11 und C.III.15.1 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

### 2. E 03

Soweit die Einwendung allgemeine Themen zum Gegenstand hat, wie die Erforderlichkeit des Vorhabens, die Alternativenprüfung und die Verschandelung des Landschaftsbildes verbunden mit Eingriffen in die Natur als Folge der Elektrifizierung, sind diese unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses gesamthaft betrachtet und abgearbeitet. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Gesundheitliche Belastungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf den Einwender nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier untersuchten Immissionsorten In der Mark 1 und 3. Bezogen auf diese beiden Immissionsorte werden mit den vom Vorhabenträger ergriffenen Schutzmaßnahmen, hier der Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis 7,8+05 auf einer Länge von 759 m, die Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags eingehalten. Im Hinblick darauf, dass das Grundstück des Einwenders von der Strecke weiter entfernt liegt, kann hieraus geschlossen werden, dass eine Überschreitung der Grenzwerte an diesem Anwesen – auch ohne Schutzvorkehrungen – nicht eintritt. Die Forderung nach einer Ausrichtung des Schallschutzes auf die maximal mögliche Zugbelastung ist unbegründet. Die Vorgehensweise des Vorhabenträgers in seiner schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm nicht die Kapazitätsgrenzen, sondern das für den Prognosezeitraum zu erwartende Betriebsprogramm zugrunde zu legen, entspricht der ständigen Rechtsprechung. Denn nur die tatsächliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verursacht Lärm. Somit ist eine Bemessung des Lärmschutzes auf Basis der Prognose als ausreichend anzusehen. Dem Umstand, dass eine Prognose gewisse Unsicherheiten mit sich bringt, ist dadurch Rechnung getragen, dass der Betroffene gem. § 75 Abs. 2 VwVfG zusätzliche Schutzmaßnahmen beantragen kann, sollte sich die ursprüngliche Prognose als zu niedrig herausstellen. Weil höhere Lärmbelastungen im Bereich des Anwesens des Einwenders nicht zu erwarten sind, ist die Forderung nach einer Entschädigung für Wertminderung sowie nach Einsatz maximal lärmmindernder Technologien ebenfalls unbegründet. Zum Schutz vor bauzeitigen Beeinträchtigungen sind dem Vorhabenträger eine Reihe von Maßnahmen auferlegt worden. Mit diesen ist sichergestellt, dass unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belastungen ausgeschlossen werden können. Insbesondere sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

### **3. E 04**

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering

wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht genügend Rechnung getragen.

Der Einwand zur Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite hat sich erledigt, da nach Planänderung die Errichtung auf der anwohnerfreien Seite vorgesehen ist. Somit entfällt auch die Grundstücksbetroffenheit in Form einer dinglichen Sicherung wegen Aufwuchsbeschränkung. Das Grundstück wird nach erfolgter Planänderung nicht mehr benötigt, was zudem das Argument einer zu erwartenden Wertminderung entfallen lässt.

Soweit die Einwendung sich zudem gegen die Verschandelung des Landschaftsbildes, gegen die Zerstörung der Natur richtet und den Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen fordert, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

#### **4. E 05, E 06**

Der Einwand gegen die vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme zur Errichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche hat sich durch Planänderung erledigt, da das Grundstück ausweislich der diesem Beschluss zugrundeliegenden Planung nicht mehr benötigt wird.

Der Forderung nach einer Betrachtung des Anwesens der Einwender in der schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm wurde durch Ergänzung derselben im Zuge der 2. Planänderung Rechnung getragen (s. Anhang 8.2b zur Unterlage 22.1). Danach werden die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Der Anordnung von Schutzmaßnahmen für das Anwesen bedurfte es daher nicht.

Soweit es um Beeinträchtigungen aus Baulärm geht, wird am Anwesen der Einwender mit entsprechenden Belastungen zu rechnen sein. Das Anwesen befindet sich in unmittelbarer Nähe zur SÜ Achtzehn Morgenweg, die im Zuge dieses Vorhabens durch eine Bogenbrücke ersetzt werden soll. Zudem erfolgt hier eine Absenkung der Bahnstrecke. Die mit dem Ersatzneubau einhergehenden Abriss- und Gründungsarbeiten stellen sich als lärmintensiv dar, so dass Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nicht ausgeschlossen werden können. Mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen ist sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren Baulärmeinwirkungen geschützt werden. Das gilt vor allem für den besonders schutzwürdigen Nachtzeitraum, da die Baumaßnahmen nur ausnahmsweise im Nachtzeitraum ausgeführt werden sollen.

## **5. E 07, E 12, E 13, E 14, E 15, E 31, E 32, E 48, E 114, E115**

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auf-erlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVP, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Der Einwand zur Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite hat sich erledigt, da nach Planänderung die Errichtung der Masten auf der der Bebauung gegenüberliegenden Seite der Bahntrasse vorgesehen ist. Somit entfällt auch die Grundstücksbetroffenheit in Form einer dinglichen Sicherung wegen Aufwuchsbeschränkung. Das Grundstück wird nach Anpassung der Planung nicht mehr benötigt, wodurch ebenfalls das Argument einer zu erwartenden Wertminderung ins Leere geht.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszüge gefordert wird, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## **6. E 08, E 09, E 10, E 11**

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auf-erlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Inwiefern das Vorhaben das Recht der Einwender auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 GG) verletzt, ist nicht näher dargetan und kann im Übrigen auch ausgeschlossen werden. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde eine Abwägung der widerstreitenden Interessen vorgenommen, die zugunsten des allgemeinen öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens ausfällt (s. Punkt C.III.2 des Beschlusses).

Soweit die Einwendung die Rechtfertigung des Vorhabens einschließlich seiner Wirtschaftlichkeit (Kosten), die Verschandelung des Landschaftsbildes durch Masten und Schallschutzwände, die Beeinträchtigung von Flora und Fauna betrifft, handelt es sich hierbei um allgemeine Aspekte, die gesamthaft unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses betrachtet wurden. Hierauf kann verwiesen werden. Das gilt auch für die Forderung nach mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen.

Die Befürchtung von Gesundheitsgefährdung durch Baulärm ist unbegründet, da in Grävenwiesbach keine Baumaßnahmen stattfinden. Im Übrigen sind dem Vorhabenträger diverse Schutzvorkehrungen im Zusammenhang mit bauzeitigen Immissionen auferlegt, die jegliche Gesundheitsgefährdung auszuschließen vermögen. Das gilt vor allem für den besonders schutzwürdigen Nachtzeitraum.

Soweit bautechnisch möglich und sinnvoll werden – wie von den Einwendern gefordert – die Oberleitungsmaste in die Schallschutzwand integriert. Transparenter Lärmschutzwände zur Sicherstellung der Einsehbarkeit der Bahnsteige bedarf es jedoch nicht, da die geplante Höhe der Schallschutzwände im Bahnhofsbereich Wehrheim mit 1,50 m die Einsehbarkeit nicht hindert. Sie können dem Vorhabenträger auch deshalb nicht aufgegeben werden, weil der Einsatz transparenter Wände zu einer Verschlechterung des Lärmschutzes der betroffenen Anwohner im Bereich des zweigleisigen Ausbaus führen kann, da transparente Wände nicht die Anforderungen an eine ausreichend hohe Schallabsorption erfüllen. Der Lärmschutz genießt an dieser Stelle absoluten Vorrang.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik hinzunehmen.

Hinsichtlich der zeitlichen Einbußen durch längere Umsteigemöglichkeiten in Usingen

und Entkopplungsvorgänge wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen.

Die Gestaltung von Fahrgast-Innenräumen in Schienenfahrzeugen muss unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden. Daher kann ein Fahrgast einen bestimmten Sitzkomfort nicht für sich beanspruchen, zumal dieser sehr individuell wahrgenommen wird.

## 7. E 16, E 17

Die Einwander befürchten eine Lärmexposition für ihr nahe an den Gleisen liegendes Grundstück in der Köpperner Straße in Wehrheim, also eine Zunahme des Lärms durch die Baumaßnahmen und den anschließenden erhöhten Betrieb auf den dann in diesem Bereich zweigleisigen Abschnitt. Sie halten die in den Planungen vorgesehenen Maßnahmen für nicht ausreichend und fordern als aktiven Lärmschutz eine Schallschutzwand ab dem Bahnhof Saalburg mit einer Höhe von 3 Metern.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die befürchtete wesentlich stärkere Lärmbelastung durch den zweigleisigen Ausbau ist unbegründet. Mit den vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 3,00 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis 7,8+05 auf einer Länge von 759 m, werden ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Damit sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung nicht zu erkennen. Hingegen ist eine Verlängerung der LSW in dieser Höhe in Richtung Bahnhof nicht erforderlich und auch nicht wirtschaftlich. Ebenso besteht ausweislich der Ergebnisse im Schallgutachten kein Grund, für aktiven Lärmschutz auf beiden Seiten der Trasse zu sorgen. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Damit ist auch die Außenbereichsnutzung zukünftig uneingeschränkt möglich.

Den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen kommt nach der 16. BImSchV keine lärmmindernde Wirkung zu. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung zugesagt, Grünstreifenabschnitte mit Büschen/kleinen Bäumen zwischen der

LSW und der Köpperner Straße anzulegen, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren. Es wird auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) verwiesen.

Die Einwender wünschen ferner eine transparente LSW zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Der Einsatz transparenter Wände kann zu einer Verschlechterung des Lärmschutzes der betroffenen Anwohner im Bereich des zweigleisigen Ausbaus führen, da transparente Wände nicht die Anforderungen an eine ausreichend hohe Schallabsorption erfüllen. Der Lärmschutz genießt an dieser Stelle absoluten Vorrang. Darüber hinaus ist fraglich, wie lange die Elemente durchsichtig bleiben und wem die Kosten für den erhöhten Reinigungs- und Pflegeaufwand dauerhaft zufallen.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, auf die Nebenbestimmungen unter A.V.6.4 und die Ausführungen unter C.II.5.1.2.3.3 in diesem Beschluss wird verwiesen.

Die Einwender fordern ferner die Prüfung einer Trassenverlegung in Richtung Lochmühle zur Lärminderung. Wie bereits oben dargelegt, werden die Lärmgrenzwerte bei Umsetzung der Maßnahmen und Errichtung der LSW in der geplanten Art und Weise eingehalten, so dass kein Raum besteht für Überlegungen, die gesamte Trasse zu verlegen. Diese Maßnahme wäre darüber hinaus unwirtschaftlich und führte zu zusätzlichen Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

Auch eine Schnittstellenverlegung der Züge, d. h. eine beginnende Zweigleisigkeit erst in der Nähe des Bahnhofes Wehrheim kommt nicht in Betracht. Geplant ist die Zweigleisigkeit zwischen den Bahnhöfen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim über eine Länge von ca. 2,0 km mit dem Ziel, entsprechend dem zugrundeliegenden Fahrplan-konzept eine Möglichkeit zu schaffen, damit Begegnungsverkehr an dieser Stelle ausweichen kann. Es ist von dem Vorhabenträger in seiner Alternativenprüfung nachvollziehbar dargelegt worden, dass die Begegnung der Züge in diesem Streckenabschnitt erfolgen wird. Die gewählte Variante wurde mit dem Ziel einer möglichst umweltschonenden Gestaltung optimiert und ist nicht zu beanstanden.

Weiterhin fordern die Einwender die Einführung eines Langsamfahrgebotes von 30

km/h in Einmündungsbereichen des Bahnhofes Saalburg. Hierzu wird auf die einschlägigen Vorschriften zur Berechnung des Schienenverkehrslärms hingewiesen. Demnach ist bei der Berechnung der Lärmpegel im Bereich von Personenbahnhöfen und Haltepunkten die zulässige Geschwindigkeit der freien Strecke, mindestens aber 70 km/h anzusetzen. Dies wurde durch den Vorhabenträger im Schallgutachten berücksichtigt mit dem bereits oben beschriebenen Ergebnis, nämlich, dass nach der Berechnung die Grenzwerte bei Errichtung der Schallschutzwand und beim Einbau von Schienenstegdämpfern eingehalten werden. In den Bereichen, in denen die Grenzwerte nicht eingehalten werden, besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Bei den Einwendern ist dies jedoch nichtzutreffend. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist somit nicht notwendig. Zudem stellt die Festlegung eines Langsam-Fahrgebots einen Eingriff in den Betriebsablauf dar, zu dem die Planfeststellungsbehörde nicht berechtigt ist.

Hinzu tritt, dass bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit im Einmündungsbereich des Bahnhofes Saalburg das Betriebskonzept nicht mehr umgesetzt werden könnte und anstelle des Ziels einer Fahrzeitverkürzung das Gegenteil erreicht würde, weil alle Züge am Bahnhof Saalburg mehr Zeit benötigen würden.

Die von den Einwendern befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 und A.V.5 minimiert. Auch die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 verwiesen.

Eine weitere Befürchtung der Einwender besteht dahingehend, dass es während der Bauphase zu Beeinträchtigungen ihrer individuellen Mobilität kommen wird und auch die erwarteten längeren Schrankenschließzeiten (durch die Baumaßnahmen und die Erhöhung der Taktfrequenz auf der Strecke) dazu führen könnten, dass sie mehr Lärm und Abgasen ausgesetzt würden und im Notfall nicht rechtzeitig mit den erforderlichen Rettungsmaßnahmen versorgt würden. Sie fordern daher ein Sicherheitskonzept für die Anwohner. Mit dem Vorhaben verbundene bauzeitige Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen sind von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen. Das Vorhandensein von Rettungswegen hat der Vorhabenträger im Zuge seiner Planung und Ausführung sicherzustellen. Auf die in diesem Beschluss formulierten Nebenbestimmungen unter A.V.1.2 ff. wird hingewiesen.

Den Forderungen nach einem Lärmschutzbeauftragten während der Bauzeit, nach rechtzeitiger Information der Anwohner und nach dem Einsatz schallarmer Technologien wird der Vorhabenträger entsprechend den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses nachkommen insbesondere unter A.V.6.

Zu der Frage, ob bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen eine auszugleichende Wertminderung der Immobilie entstehen könnte, wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.17 verwiesen. Im Ergebnis besteht für die Einwender kein Entschädigungsanspruch.

Sofern die Einwender rügen, dass keine echte Bürgerbeteiligung im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden habe, wird auf die Ausführungen unter C.I.6.1 verwiesen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit akku-/batteriebetriebenen Zügen gefordert wird, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C. II. und III. des Beschlusses verwiesen werden. Bezüglich der Forderung nach einer aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung wird auf die Ausführungen unter C.I.6.2 verwiesen.

Während des Erörterungstermins tragen die Einwender weiter vor, dass auf ihrem und den benachbarten Grundtücken im Untergrund Wasseradern vorhanden sind und wehren sich gegen das Einrammen von Spundwänden in den Boden bis zu einer Tiefe von 10 m, da dies bei Starkregen zum Aufstauen des unterirdischen Wassers führen könnte. Bereits während des ET konnte geklärt werden, dass die Spundwände so beschaffen sein werden, dass Bohrpfähle nebeneinander in den Boden gerammt werden, zwischen denen sich Lücken befinden, damit das Grundwasser durchfließen kann. Starkregenereignisse haben nicht den befürchteten unmittelbaren Einfluss auf das Grundwasser, da das Regenwasser von der Erdoberfläche erst über einen längeren Zeitraum in tiefere Schichten versickern muss.

In einem weiteren Beitrag während des ET bemängeln sie allgemein die schlechte Kommunikation des Vorhabenträgers mit den Betroffenen und bekräftigen im Übrigen ihre oben aufgeführten Argumente. Insbesondere die LSW wurde in diesem Termin intensiv erörtert und deren Höhe begründet.

## **8. E 18, E 19**

Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in

Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 2,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Der Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen.

Der von den Einwendern geforderte „optimale“ Schutz der Schulkinder an den beiden Bushaltestellen vor vorbeifahrenden Zügen ist nicht näher konkretisiert und daher als zu unbestimmt zurückzuweisen. Dass aus der Verwirklichung des Vorhabens eine erhöhte Gefahr für die Schulkinder resultiert, ist nicht zu erkennen.

Ein Anspruch auf Begrünung zwischen Schallschutz und Verkehrsflächen besteht nicht und ist im konkreten Fall aus Platzgründen nicht zu realisieren. Gleichwohl hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zugesagt, dass es zwischen der Bahnstrecke bzw. der Schallschutzwand und der Köpperner Straße Grünstreifenabschnitte geben wird mit der Anpflanzung von Büschen bzw. Bäumen.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen konnten die Einwender ihr Informationsbedürfnis im Erörterungstermin entsprechend befriedigen.

Hinsichtlich des allgemeinen Vorbringens, etwa zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, zu den von ihm verursachten Kosten, zur Antriebstechnik etc. kann auf die Ausführungen unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## 9. E 20, E 21

Der Einwand zur Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite hat sich erledigt, da nach Planänderung die Errichtung der Masten auf der der Bebauung gegenüberliegenden Seite der Bahntrasse vorgesehen ist. Somit entfällt auch die Grundstücksbetroffenheit in Form einer dinglichen Sicherung wegen Aufwuchsbeschränkung.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszüge gefordert wird, bleibt der Verweis auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses.

## 10. E 22, E 23

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Der Einwand zur Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite hat sich erledigt, da nach Planänderung die Errichtung der Masten auf der der Bebauung gegenüberliegenden Seite der Bahntrasse vorgesehen ist. Somit entfällt auch die Grundstücksbetroffenheit in Form einer dinglichen Sicherung wegen Aufwuchsbeschränkung. Das Grundstück wird nach Anpassung der Planung nicht mehr benötigt, wodurch ebenfalls das Argument einer zu erwartenden Wertminderung ins Leere geht.

Die Auswirkungen der Oberleitungsmaste auf das allgemeine Landschaftsbild wurden in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II.5.7 kann verwiesen werden.

## 11. E 24, E 25

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, auf die Nebenbestimmungen unter A.V.6.4 und die Ausführungen unter C.II.5.1.2.3.3 in diesem Beschluss wird verwiesen.

Die Befürchtung der Einwender, dass eine erhöhte Lärmbelastung insbesondere in der Nacht durch den Bahnbetrieb aufgrund der zukünftig höheren Taktfrequenz und der

geringeren nächtlichen Lärmpause entsteht, ist unbegründet, da die Zugzahlen im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall nahezu gleich sind. Hierzu wird auf die Ergebnisse im Gutachten aus Verkehrslärm (Stand: 24. Februar 2023) und die Ausführungen unter C.III.4.1.1.1 verwiesen.

Der Einwand zur Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite hat sich erledigt, da nach Planänderung die Errichtung der Masten auf der der Bebauung gegenüberliegenden Seite der Bahntrasse vorgesehen ist. Somit entfällt auch die Grundstücksbetroffenheit in Form einer dinglichen Sicherung wegen Aufwuchsbeschränkung. Das Grundstück wird nach Anpassung der Planung nicht mehr benötigt, wodurch ebenfalls das Argument einer zu erwartenden Wertminderung ins Leere geht.

Dem Wunsch der Einwender nach einer Überprüfung der Maststandorte ist der Vorhabenträger im Rahmen der 1. Planänderung nachgekommen mit dem Ergebnis, dass die Maststandorte im Bereich Friedrichsdorf - Köppern auf die andere Seite der Gleise verlegt wurden und das in der Einwendung bezeichnete Grundstück nun nicht mehr von einer dinglichen Sicherung betroffen ist. Mithin ist auch keine Wertminderung des Grundstückes zu befürchten, kein Verlust von Gestaltungsmöglichkeiten und auch bezüglich der Erreichbarkeit des Grundstückes ergeben sich keine Veränderungen im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszüge gefordert wird, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## 12. E 26, E 27

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die befürchtete wesentlich stärkere Lärmbelastung durch den zweigleisigen Ausbau ist unbegründet. Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 3,5 m

hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05, ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Damit sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung nicht zu erkennen. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Damit ist auch die Außenbereichsnutzung zukünftig uneingeschränkt möglich.

Mit dem Vorhaben verbundene bauzeitige Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen sind von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen. Das Vorhandensein von Rettungswegen hat der Vorhabenträger im Zuge seiner Planung und Ausführung sicherzustellen.

Die Auswirkungen des Vorhabens mit all seinen Maßnahmen auf die Tierwelt und Pflanzenwelt wurden in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II.5.2 kann verwiesen werden.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Der Forderung nach transparenten Lärmschutzwänden kann nicht entsprochen werden, weil der Einsatz transparenter Wände zu einer Verschlechterung des Lärmschutzes der betroffenen Anwohner im Bereich des zweigleisigen Ausbaus führen kann, da

transparente Wände nicht die Anforderungen an eine ausreichend hohe Schallabsorption erfüllen. Der Lärmschutz genießt an dieser Stelle absoluten Vorrang.

Auch die Verlegung der Zweigleisigkeit in den Bereich westlich des Wehrheimer Bahnhofs kann nicht gefordert werden, da dies dem der Ausbauplanung zugrundeliegendem Fahrplankonzept zuwiderliefe. Im Bereich des Wehrheimer Bahnhofs bzw. westlich davon finden planmäßig keine Zugbegegnungen statt. Die Ziele des Vorhabens würden dadurch nicht erreicht werden können.

Das gilt gleichermaßen für die Verlegung der Trasse in Richtung Lochmühle. Um Eingriffe in die Schutzgüter des UVPG möglichst gering zu halten, ist die Zweigleisigkeit in der bisher bestehenden Trassenlage herzustellen.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszüge gefordert wird oder zu den sonstigen allgemeinen Themen (Wirtschaftlichkeit, Rechtfertigung etc.), kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

### **13. E 28 – E 28.37**

Die Einwendung fordert im Wesentlichen eine Taunusbahnlinie ohne S-Bahn mit dem Einsatz von Triebzügen mit Batteriehybridantrieb (Batterietriebwagen) von Brandoberndorf bis Frankfurt Hauptbahnhof mit der Option einer späteren Verlängerung bis zum Flughafen und bemängelt in diesem Zusammenhang eine unzureichende Auseinandersetzung mit dieser Fahrzeugalternative in den Planunterlagen.

Wie unter B.III angeführt, ist das Ziel des Vorhabens das Usinger Land durch eine ganztägige umsteigefreie Verbindung in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind.

Wie unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) festgestellt, sind Triebzüge mit Batteriehybridantrieb für Regionalbahnen jedoch nicht geeignet, um das Planungsziel zu erreichen und das künftige Betriebsprogramm umzusetzen. Mit dem Einsatz von Batteriehybridtriebwagen wäre ein Umstieg von der oberleitungsbetriebenen S-Bahn nicht zu vermeiden, um in die Frankfurter Innenstadt zu gelangen oder die Reisezeiten zu verkürzen. Hingegen ist das geplante Vorhaben geeignet, das Planungsziel zu erreichen.

Bei der von den Einwendern geforderten Variante, dem Einsatz von Batteriehybridtriebwagen von Brandoberndorf bis Frankfurt Hauptbahnhof, handelt es sich um ein vollständig anderes Projekt, das somit keine Alternative darstellt, da ein mit dem Vorhaben verbundenes wesentliches Ziel damit nicht erreicht werden kann. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht von der Planfeststellungsbehörde nicht berücksichtigt zu werden (s. BVerwG, Urt. v. 22.06.2015 – 4 B 61/14, juris Rn. 17). Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen unter C.III.1 ff (Planrechtfertigung) verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Bewertung der Rechtfertigung des Vorhabens zu prüfen, ob die fachplanerische Zielkonformität und die Erforderlichkeit des Vorhabens gegeben sind. Dies wurde unter C.III.1 festgestellt.

Hinsichtlich des bemängelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird auf die Ausführungen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung unter C.I.6.2 verwiesen. Die Projektkosten werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht überprüft. Ebenso spielt der von den Einwendern gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten. Zu verweisen ist hier auch auf die Ausführungen unter C.III.1.3.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich einer zunehmenden Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte des Bewuchses im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.II.5.2.2.1.3 und C.III.17.1 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen. Selbst wenn solche auftreten sollten, ist dieser Sachverhalt nicht geeignet, die Zulassung des Vorhabens zu verhindern. Auf einen störungsfreien Zugverkehr besteht kein Anspruch.

Die vom Einwender befürchteten Eingriffe der Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVP, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 verwiesen.

Während des Erörterungstermins wurden die einzelnen Aspekte und Befürchtungen am 13. und 14. Juli 2022 weiter ausgeführt und eingehend erörtert.

## 14. E 29, E 30

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen der Einwender nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier betrachteten Immissionsorten Köpperner Straße 108a, 108b, 108e und 108f. An diesen werden mit den vom Vorhabenträger ergriffenen Schutzmaßnahmen, hier Errichtung einer 3,0 m hohen Schallschutzwand sowie dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis 7,8+05 auf einer Länge von 759 m, die Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags eingehalten. Weil die untersuchten Immissionsorte näher an der Strecke liegen, ist eine Einhaltung der Grenzwerte auch für die in 2. Reihe liegenden Anwesen, wie das der Einwender, sichergestellt. Eine Außenwohnbereichsnutzung ist den Einwendern auch weiterhin ohne Einschränkungen möglich. Mit den o.g. Schutzmaßnahmen wird sich sogar eine Verbesserung der Gesamtlärm-situation einstellen.

Zum Schutz vor bauzeitigen Beeinträchtigungen sind dem Vorhabenträger eine Reihe von Maßnahmen auferlegt worden. Mit diesen ist sichergestellt, dass unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belastungen ausgeschlossen werden können. Insbesondere sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das allgemeine Landschaftsbild sowie auf die anderen Schutzgüter im Sinne des UVPG wurden in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II kann verwiesen werden. Dass die Realisierung des Vorhabens eine erhebliche Wertminderung des Grundstücks zur Folge hat, ist nicht zu erkennen.

Hinsichtlich der befürchteten zeitlichen Einbußen aufgrund der Verlängerung der Umsteigezeit in Usingen gegenüber dem aktuellen Umstieg in Bad Homburg wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen.

Soweit die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sowie Varianten hinsichtlich der Zweigleisigkeit betrifft, kann auf die allgemeine Abhandlung unter C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## 15. E 33, E 34

Der Einwand zur Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite hat sich erledigt, da nach Planänderung die Errichtung der Masten auf der der Bebauung gegenüberliegenden Seite der Bahntrasse vorgesehen ist. Somit entfällt auch die Grundstücksbetroffenheit in Form einer dinglichen Sicherung wegen Aufwuchsbeschränkung.

## 16. E 35, E 36

Die Einwender richten sich gegen die im Grundbuch einzutragende dingliche Sicherung aufgrund von für das Vorhaben erforderliche Aufwuchsbeschränkungen und befürchten dahingehend eine Wertminderung des Grundstücks. Außerdem sprechen sie sich gegen die Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite auf Höhe des Grundstücks der Einwender aus.

Der Einwand zur Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite konnte auf Höhe des Grundstücks der Einwender zwar nicht realisiert werden, allerdings konnte der Vorhabenträger seine Planung so verändern, dass die Grundstücksbetroffenheit in Form einer dinglichen Sicherung wegen Aufwuchsbeschränkung entfällt. Das Grundstück wird nach Anpassung der Planung nicht mehr benötigt, wodurch ebenfalls das Argument einer zu erwartenden Wertminderung ins Leere geht.

Der Weg zwischen der Bahn und den Gärten ist, wie von den Einwendern angenommen, nicht betroffen und somit nicht beeinträchtigt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6

m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen gefordert wird, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

Bei dem von den Einwendern vorgeschlagenen Einsatz von Zügen mit der Stromzuführung von unten (Stromschiene) handelt es sich um ein Antriebssystem mit Gleichstrom, welches in Deutschland in geringer Ausbreitung nur mit der für Gleichstrombahnen üblichen Stromspannung von ca. 1.000 Volt betrieben wird. Die Taunusbahn soll als Erweiterung der S-Bahn im Rhein-Main-Gebiet mit der hier verwendeten Spannung von 15.000 Volt Wechselstrom betrieben werden. Aufgrund des höheren Gefahrenpotenzials können aus Sicherheitsaspekten (Berührungsschutz) hier keine Stromschienen sondern nur eine Oberleitung verwendet werden. Für einen Einsatz von Gleichstrombahnen mittels Stromschienen auf der Taunusbahn wäre die Systemkompatibilität mit der S-Bahn Rhein-Main nicht gegeben, womit das Planungsziel nicht erreicht werden würde.

## 17. E 37

Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwenderin in der Köpperner Straße in Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93 bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte von 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Die Grenzwerte von 49 dB(A) nachts werden danach im 2. Obergeschoss um 1,9 dB(A) überschritten, so dass dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht. Eine Gesundheitsgefährdung kann im Bereich des zweigleisigen Ausbaus für alle betroffenen Gebäude ausgeschlossen werden. Der Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht. Nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Damit ist auch die Außenbereichsnutzung zukünftig uneingeschränkt möglich.

Die Forderung nach einer Ausrichtung des Schallschutzes auf die maximal mögliche Zugbelastung ist unbegründet. Die Vorgehensweise des Vorhabenträgers seiner schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm nicht die Kapazitätsgrenzen, sondern das für den Prognosezeitraum zu erwartende Betriebsprogramm zugrunde zu legen, entspricht der ständigen Rechtsprechung. Denn nur die tatsächliche Nutzung

der Eisenbahninfrastruktur verursacht Lärm. Somit ist eine Bemessung des Lärmschutzes auf Basis der Prognose als ausreichend anzusehen. Dem Umstand, dass eine Prognose gewisse Unsicherheiten mit sich bringt, ist dadurch Rechnung getragen, dass der Betroffene gem. § 75 Abs. 2 VwVfG zusätzliche Schutzmaßnahmen beantragen kann, sollte sich die ursprüngliche Prognose als zu niedrig herausstellen.

Bezüglich der Forderung nach einer Reduzierung der Streckengeschwindigkeit wird auf die einschlägigen Vorschriften zur Berechnung des Schienenverkehrslärms hingewiesen. Demnach ist bei der Berechnung der Lärmpegel im Bereich von Personenbahnhöfen und Haltepunkten die zulässige Geschwindigkeit der freien Strecke, mindestens aber 70 km/h anzusetzen. Dies wurde durch den Vorhabenträger im Schallgutachten berücksichtigt mit dem bereits oben beschriebenen Ergebnis, nämlich, dass nach der Berechnung die Grenzwerte bei Errichtung der Schallschutzwand und beim Einbau von Schienenstegdämpfern eingehalten werden. Im Fall der Einwenderin werden, wie bereits oben ausgeführt, die Grenzwerte nachts nicht eingehalten, weshalb sie Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach hat. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist somit nicht notwendig. Zudem stellt die Festlegung eines Langsam-Fahrgebots einen Eingriff in den Betriebsablauf dar, zu dem die Planfeststellungsbehörde nicht berechtigt ist.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Soweit bautechnisch möglich und sinnvoll werden – wie von dem Einwender gefordert – die Oberleitungsmaste in die Schallschutzwand integriert.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Die während des Erörterungstermins übergebene ergänzende Einwendung beinhaltet als zusätzlichen Aspekt ausschließlich die Gestaltung der Schallschutzwände. Bereits in diesem Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zugesichert, dass die Gestaltung der Schallschutzwände in Wehrheim mit dem Ortsvorsteher der Gemeinde Wehrheim und der Gemeinde Wehrheim abgestimmt wird (vgl. A.V.6.2 und A.VI.2.7).

Soweit die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit (NKU) des Vorhabens betrifft, handelt es sich hierbei um allgemeine Aspekte, die gesamthaft unter C.III des Beschlusses betrachtet wurden. Hierauf kann verwiesen werden.

## 18. E 38

Die Einwenderin ist mit der dinglichen Sicherung von 60 m<sup>2</sup> ihrer Grundstücksfläche in der Gemarkung Usingen nicht einverstanden, würde jedoch dem Verkauf zu einem angemessenen Preis zustimmen. Die Einwendung ist jedoch nicht näher begründet.

Entsprechend den Angaben im Grunderwerbsverzeichnis werden 60 m<sup>2</sup> der Grundstücksfläche, die als Ackerland genutzt wird, für die Baustelleneinrichtung, d. h. nur vorübergehend benötigt. Es steht der Eigentümerin im Anschluss an die Baumaßnahme also wieder zur Verfügung. Darüber hinaus soll im Grundbuch eine dingliche Sicherung wegen der Aufwuchsbeschränkung eingetragen werden. Dies bedeutet, dass der zukünftige Bewuchs an dieser Stelle eine bestimmte Höhe nicht überschreiten darf. Auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 und die Ausführungen unter C.II.5.2.2.1.3 und C.III.17.1 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Zur Zulässigkeit des Eingriffs in privates Grundeigentum wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.17 verwiesen. Im Ergebnis muss die Einwenderin den Eingriff in ihr Eigentum dulden, ein Anrecht auf Kauf des Grundstückes durch den Vorhabenträger besteht nicht.

## 19. E 39, E 40

Die Einwender wohnen in ihrer Immobilie in der Limesstraße in Friedrichsdorf-Köppern in unmittelbarer Nähe der Gleise in einem allgemeinen Wohngebiet (WA).

Sie befürchten eine Zunahme des Lärms durch die Baumaßnahmen und die anschließend geänderte Zugführung und den Zugverkehr und fordern als aktiven Lärmschutz eine Schallschutzwand (LSW) ab dem Bahnhof Köppern bis zum Wald in der Nähe der Vitos-Klinik mit integrierten Masten.

Für eine solche Forderung besteht keine Grundlage. Die Baumaßnahmen auf Höhe der Immobilie der Einwender sehen nur die Errichtung der Oberleitungsmasten und der Stromtrasse vor.

Es ist nicht ersichtlich und auch nicht begründet vorgetragen worden, aus welchen Gründen sich die Schallpegel im anschließenden Betrieb im Vergleich zum jetzigen Zustand an dieser Stelle erhöhen sollten. Die Einwender können keine Lärmvorsorgemaßnahmen für sich geltend machen, da im Bereich ihres Anwesens keine erhebli-

chen baulichen Eingriffe, die ggf. Schutzmaßnahmen auszulösen vermögen, stattfinden. Da die Zugzahlen im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall nahezu gleich sind, ist auch der Tatbestand einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV nicht erfüllt. Gesundheitliche Belastungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf die Einwender nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter C.III.4.1.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Damit sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung nicht zu erkennen.

Weil höhere Lärmbelastungen im Bereich des Anwesens des Einwenders nicht zu erwarten sind, ist die Forderung nach einer Entschädigung für Wertminderung sowie nach Einsatz maximal lärmindernder Technologien ebenfalls unbegründet.

Die Einwender machen darüber hinaus geltend, dass während der Bauphase Lärm- und Erschütterungsbelastungen auch nachts ihre Gesundheit beeinträchtigen würden. Zum Schutz vor bauzeitigen Beeinträchtigungen sind dem Vorhabenträger eine Reihe von Maßnahmen auferlegt worden. Mit diesen ist sichergestellt, dass unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belastungen ausgeschlossen werden können. Insbesondere sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Diese Festlegungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geeignet, die Gesundheit der Einwender wirksam zu schützen.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Aus den o.a. Gründen sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung nicht zu erkennen, hierzu wird auch auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.17 verwiesen.

Soweit die Einwendung allgemeine Themen zum Gegenstand hat, wie die Erforderlichkeit des Vorhabens und Wirtschaftlichkeit sowie die Alternativenprüfung und die Verschandelung des Landschaftsbildes verbunden mit Eingriffen in die Natur als Folge der Elektrifizierung, sind diese unter C.II und C.III des Beschlusses gesamthaft betrachtet und abgearbeitet. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

## 20. E 41, E 42, E 41.A, E 42.A

Die Einwender befürchten die Verschattung ihres Anwesens aufgrund des bestehenden 7,0 m hohen Damms und dem Bau einer Schallschutzwand in Höhe von 3,5 m. Sie gehen von einer deutlichen Wertminderung aus, für die sie einen Ausgleich fordern. Ersatzweise fordern sie einen 1,0 m hohen gebogenen und gekröpften Schalldamm, der in seiner Wirkung ähnlich wie eine 3,5 m hohe Mauer sei.

Der in diesem Bereich befindliche Damm hat eine Höhe von 3,5 m bis 4,0 m und wird auch im Rahmen der Elektrifizierung der Taunusbahn nicht erhöht. Entgegen der Annahme der Einwender ist in diesem Bereich eine 1,5 m hohe Schallschutzwand vorgesehen. Bei dieser Höhe ist eine Verschattung nicht zu erwarten. Selbst wenn eine minimale Verschattung entstehen sollte, ist der Gesundheitsschutz einer Vielzahl von Anwohnern höher anzusetzen. Die vorgesehene Schallschutzwand dient dem Schutz der Anwohner vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen; sie ist zwingend vom Vorhabenträger umzusetzen und zugleich von den Anwohnern hinzunehmen. Die von den Einwendern befürchtete schroffe Baulichkeit in Höhe von 10,0 m ist jedoch nicht gegeben.

Durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und Schienenstegdämpfer, werden die Restbetroffenheiten ausweislich der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 22.1.A) auf 22 Schutzfälle reduziert, bei denen die maßgeblichen Grenzwerte nachts nicht eingehalten werden. Für diese Betroffenen besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Aus dem Gesamtlärmgutachten (Unterlage 22.2.A), bei dem auch der Straßenverkehrslärm berücksichtigt ist, geht hervor, dass in den überwiegenden Fällen sich nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen wird. Somit ist auch die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht notwendig. Zudem stellt die Festlegung eines Langsam-Fahrgebots einen Eingriff in den Betriebsablauf dar, zu dem die Planfeststellungsbehörde nicht berechtigt ist.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.4 verwiesen.

Die Einwender können nicht die Offenlegung der Nutzen-Kosten-Analyse (NKU) verlangen. Ebenso spielt der von den Einwendern gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten. Zu verweisen ist hier auf die Ausführungen unter C.III.1.3.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch

den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen konnten die Einwender ihr Informationsbedürfnis im Erörterungstermin entsprechend befriedigen.

Die Einwender äußerten Bedenken hinsichtlich des Gleisuntergrunds im Bereich des zweigleisigen Ausbaus. Nach den Planunterlagen handelt es sich um eine 30 cm starke Frostschutzschicht und eine 30 cm starke Planumsschutzschicht. Hier soll eine Bodenverbesserung durchgeführt und der komplette Bereich regelkonform neu aufgebaut werden.

Wie unter B.III angeführt, ist das Ziel des Vorhabens das Usinger Land durch eine zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind.

Hinsichtlich der Forderung, Fahrzeuge mit Batteriehybridantrieb einzusetzen, ist anzumerken, dass es sich dabei um ein vollständig anderes Betriebskonzept handelt, mit dem das Planungsziel nicht erreicht werden kann. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) und C.V.13 verwiesen.

Der Forderung, das beantragte Vorhaben nicht planfestzustellen, sondern eine systemoffene Ausschreibung zu verlangen, kann seitens der Planfeststellungsbehörde nicht entsprochen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat in ihrer Prüfung festzustellen, ob für das beantragte Vorhaben eine Planrechtfertigung besteht und eine Alternativenprüfung durchgeführt worden ist. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.III.1 ff verwiesen.

Sofern Bedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke im Herbst und Winter bestehen, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte des Bewuchses im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des

Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.II.5.5.2.3 und C.III.17.1 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf den Baumbestand und die Tiere, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Forst- und Naturschutzbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 bleibt daher zu verweisen. Dies gilt auch für die Vorkommen an Feuersalamander, Ringelnatter und Blindschleichen.

Dass durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke im Bereich der Köpperner Straße Parkplätze wegfallen werden, ist unvermeidbar und daher hinzunehmen. Um den Belangen der Anwohner sowie dem Umstand der engen Parkplatzverhältnisse Rechnung zu tragen, ist dem Vorhabenträger in diesem Beschluss aufgegeben, mindestens 23 Parkplätze durch Neuordnung zu erhalten und im Zuge der Bauausführung zu prüfen, ob weitere Parkplätze an anderer Stelle geschaffen werden können.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Zu der in Frage gestellten Erforderlichkeit des Vorhabens aufgrund der Pandemie und der daraus erfolgenden Nutzung von Homeoffice sowie der Erforderlichkeit des zweigleisigen Ausbaus wird auf die Ausführungen unter C.III.1 ff verwiesen.

Hinsichtlich der von den Einwendern angeführten Bedenken einer möglichen Beschädigung des Abwassersammlers/ der Abwasserleitung durch die Bauarbeiten im Bereich Wiesenau bzw. der Brücke am Bizenbach hat der Vorhabenträger erwidert, dass bei einer Beschädigung einer solchen Leitung diese umgehend repariert wird. Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zudem erwidert, dass diese Leitung 2,0 m unter der Erde liegt und vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren

mittels TV-Befahrung durchgeführt wird. Sollten Schäden entstehen, werden diese behoben.

Soweit sich die Einwendung auf die „Interessenlage der Planer“, veraltete Unterlagen, bezieht wird auf die Ausführungen unter C.III.2 und die Erwiderung des Vorhabenträgers verwiesen.

Im Nachgang zum Erörterungstermin haben die Einwender auf ein Bibervorkommen nahe des Bahnhofs Saalburg hingewiesen. Dazu wurde der Vorhabenträger zur Erwiderung aufgefordert. Sowohl die ergänzende Einwendung als auch die Erwiderung des Vorhabenträgers wurden an die Obere Naturschutzbehörde zur Stellungnahme weitergeleitet. Nach dieser Stellungnahme ist nicht davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände i.S.d. § 44 Abs. 1 BNatSchG in Hinblick auf das Bibervorkommen ausgelöst werden. Zusätzliche Vermeidungs- oder Ausgleichsmaßnahmen sind demnach nicht erforderlich, auch ergeben sich keine zusätzlichen Zulassungserfordernisse. Eine über die bereits seitens des Vorhabenträgers vorgelegte artenschutzrechtliche Würdigung des gemeldeten Bibervorkommens hinausgehende Berücksichtigung wird für das laufende Planfeststellungsverfahren nicht für erforderlich gehalten. Auch die weitere dazu vorgelegte Einwendung führt zu keinem anderen Ergebnis.

Weitere im Nachgang an den Erörterungstermin vorgelegte Unterlagen haben zu keinen neuen oder weiteren Erkenntnissen geführt.

## **21. E 43, E 44**

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die befürchtete wesentlich stärkere Lärmbelastung am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim durch den zweigleisigen Ausbau ist unbegründet. Mit den vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 2,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05, werden ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke

wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärsituation einstellen. Damit ist auch die Außenbereichsnutzung zukünftig uneingeschränkt möglich.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Aufgrund dieser o.a. Ausführungen sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung nicht zu erkennen.

Mit dem Vorhaben verbundene bauzeitige Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen sind von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen. Das Vorhandensein von Rettungswegen hat der Vorhabenträger im Zuge seiner Planung und Ausführung sicherzustellen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf den Baumbestand und das Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Forst- und Naturschutzbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II.5 sowie A.V.4 und A.V.5 bleibt daher zu verweisen. Zudem hat der Vorhabenträger in der Erwiderung mitgeteilt, dass er beabsichtige, den geplanten Grünstreifen zwischen Köpperner Straße und Saalburg Bahnhof auf Höhe der Hausnummern 90-100 und 106-110 mit kleinen Bäumen und Gebüschern heimischer Art zu bepflanzen, so dass sich ein natürlicher Sichtschutz wiedereinstellen wird.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Der Forderung nach transparenten Lärmschutzwänden kann nicht entsprochen werden, weil der Einsatz transparenter Wände zu einer Verschlechterung des Lärmschutzes der betroffenen Anwohner im Bereich des zweigleisigen Ausbaus führen kann, da transparente Wände nicht die Anforderungen an eine ausreichend hohe Schallabsorption erfüllen. Der Lärmschutz genießt an dieser Stelle absoluten Vorrang.

Auch die Verlegung der Zweigleisigkeit in den Bereich westlich des Wehrheimer Bahnhofs kann nicht gefordert werden, da dies dem der Ausbauplanung zugrundeliegendem Fahrplankonzept zuwiderliefe. Im Bereich des Wehrheimer Bahnhofs bzw. westlich davon finden planmäßig keine Zugbegegnungen statt. Die Ziele des Vorhabens würden dadurch nicht erreicht werden können.

Das gilt gleichermaßen für die Verlegung der Trasse in Richtung Lochmühle. Um Eingriffe in die Schutzgüter des UVPG möglichst gering zu halten, ist die Zweigleisigkeit in der bisher bestehenden Trassenlage herzustellen.

Hinsichtlich der sonstigen allgemeinen Themen (Wirtschaftlichkeit, Rechtfertigung, Fahrzeugarten etc.) wird auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.III.1 ff. verwiesen.

## **22. E 45, E 46, E 45A, E 46A**

Die Einwender richten sich gegen die bei Km 7,6 bis 8,6 vorgesehene Maßnahmen der Rasenansaat mit gebietseigenen Saatgutmischungen sowie der Pflanzung heimischer standortangepasster Baumarten und fordern die weitestgehende Wiederherstellung des derzeitigen erfassten Bewuchses bzw. die Maßnahme 17G auf den gesamten aufgeführten Streckenabschnitt auszudehnen, um den Erholungswert der angrenzenden Gebiete zu erhalten.

Aufgrund der in diesem Streckenabschnitt vorgesehenen Errichtung von Oberleitungsmasten und der damit erforderlichen Aufwuchsbeschränkung von 6 m bzw. bei Maststandorten mit 10m ab der Gleisachse verbleibt unter Berücksichtigung der angrenzenden Köpperner Straße nicht ausreichend Fläche, um landschaftsbildwirksame Gehölze anzupflanzen. Der Vorhabenträger hat deshalb ab einer verfügbaren Breite von mind. 3,5 m die Pflanzung von mittelhohen Laubbäumen vorgesehen. In den anderen Bereichen ist eine Raseneinsaat mit Mischungen der extensiven Wiesen, die als ökologisch sehr wertvolle artenreiche Grünlandflächen auch als Ausgleich für die hier vorkommenden Bestände mit Färber-Scharte entwickeln sollen, vorgesehen. Ein Verzicht auf die Aufwuchsbeschränkung zugunsten des Schutzgutes Landschaft ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Auch die Verlegung der Zweigleisigkeit in den Bereich westlich des Wehrheimer Bahn-

hofs kann nicht gefordert werden, da dies dem der Ausbauplanung zugrundeliegendem Betriebskonzept zuwiderliefe. Im Bereich des Wehrheimer Bahnhofs bzw. westlich davon finden planmäßig keine Zugbegegnungen statt. Die Ziele des Vorhabens würden dadurch nicht erreicht werden können.

Das gilt gleichermaßen für die Verlegung der Trasse in Richtung Lochmühle. Um Eingriffe in die Schutzgüter des UVPG möglichst gering zu halten, ist die Zweigleisigkeit in der bisher bestehenden Trassenlage herzustellen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.II und C.III verwiesen.

Zu dem von den Einwendern angeführten veränderten Fahrgastaufkommen und der in Frage gestellten Erforderlichkeit des Vorhabens aufgrund der Corona-Pandemie sowie der daraus erfolgenden Nutzung von Homeoffice wird auf die Ausführungen unter C.III.1.1 und C.III.1.2 (Planrechtfertigung) verwiesen.

Soweit die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit (NKU) des Vorhabens betrifft, handelt es sich hierbei um allgemeine Aspekte, die gesamthaft unter C.III des Beschlusses betrachtet wurden. Hierauf kann verwiesen werden.

Ein von den Einwendern geforderter ausschließlicher Einsatz von Wasserstoffzügen steht dem in der Antragsbegründung formulierten Zielen unter B.III. entgegen und entspreche dem Prognose-Nullfall 2030 (hier bleibt die Strecke unverändert und es verkehren Wasserstoffzüge). Das Ziel des Vorhabens ist es, das Usinger Land durch eine zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind. Wie unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) festgestellt, sind Triebzüge mit Wasserstoffbetrieb jedoch nicht geeignet, um das Planungsziel zu erreichen und das künftige Betriebsprogramm umzusetzen. Mit dem Prognose-Planfall 2030 verkehren auf der Taunusbahnstrecke Wasserstoffzüge und S-Bahnen. Somit ergänzen sich, anders als von den Einwendern angeführt, der Betrieb der elektrisch betriebenen S-Bahn von Friedrichsdorf nach Usingen und der Wasserstoffzüge auf der Taunusbahnstrecke. Die in der Einwendung angesprochene Geschwindigkeitsreduzierung ist auch beim Einsatz von S-Bahn-Zügen nicht notwendig. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung könnte auch das Betriebskonzept nicht umgesetzt werden.

## 23. E 47

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft,

sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Entgegen der Annahme der Einwenderin sind ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm mit Errichtung einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern am Anwesen der Einwenderin in der Köpperner Straße in Wehrheim aktive Schutzmaßnahmen vorgesehen. Aufgrund dieser aktiven Schutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Grenzwerte 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Die Grenzwerte von 49 dB(A) nachts werden danach im 1. Obergeschoss um 3,4 dB(A) und im 2. Obergeschoss um 4,6 dB(A) überschritten, so dass dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht. Eine Gesundheitsgefährdung kann im Bereich des zweigleisigen Ausbaus für alle betroffenen Gebäude ausgeschlossen werden. Der Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht. Mit den o.g. Schutzmaßnahmen wird sich sogar eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Eine Außenwohnbereichsnutzung ist der Einwenderin auch weiterhin ohne Einschränkungen möglich.

Da tagsüber Grenzwerte unterschritten werden, sind die behaupteten Umsatzeinbußen wegen ausbleibender Kunden nicht zu erwarten.

Die Einwenderin äußert die Befürchtung, dass durch die Elektrifizierung der Taunusbahn und den einhergehenden Veränderungen der Betriebsabläufe es zu einer Steigerung der Erschütterungsbelastungen kommen kann. Ausweislich des Erschütterungsgutachtens zum Schienenverkehr (Unterlage 24.1) sind wesentliche Erschütterungszunahmen aus dem Betrieb der Strecke ausgeschlossen. Ausgehend hiervon kann die Einwenderin weder mit einer Wertminderung wegen unzumutbarer Belästigungen und erheblicher Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität argumentieren und daraus folgend Entschädigungsansprüche geltend machen, die im Übrigen nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern einem eigenen Verfahren vorbehalten sind.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte

deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleitereilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiterer Schutzauflagen unbegründet ist.

Die Einwenderin fordert ein Sicherheitskonzept für die Anwohner, Besucher und Kunden bezüglich der Wegebeziehungen und der Erreichbarkeit im Notfall. Hierzu bleibt festzuhalten, dass die in diesem Beschluss formulierten Nebenbestimmungen unter A.V.1.2 ff. geeignet sind, die von der Einwenderin beschriebenen Szenarien auszuschließen. Das Vorhandensein von Rettungswegen hat der Vorhabenträger im Zuge seiner Planung und Ausführung sicherzustellen. Mit dem Vorhaben verbundene bauzeitige Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen sind von den Betroffenen jedoch grundsätzlich hinzunehmen. Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik ebenfalls hinzunehmen.

Der Forderung der Einwenderin nach einer Beweissicherung am Gebäude wg. evtl. Erschütterungsschäden wird entsprechend den Zusagen des Vorhabenträgers unter A.VI.2.2 dieses Beschlusses und in der zum Vortrag der Einwenderin entsprechenden Erwiderung nachgekommen.

Die von der Einwenderin befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 und A.V.5 minimiert. Auch die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen. Ein Grundrechtsverstoß gg. Art. 20a GG lässt sich durch die geplanten Maßnahmen daher nicht ableiten. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 verwiesen.

Zu der Frage, ob bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen eine auszugleichende Wertminderung der Immobilie entstehen könnte, wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.17 verwiesen.

## 24. E 49

Die vorgebrachten Argumente des Einwenders betreffen weit überwiegend den derzeitigen Betrieb. Sie können daher im Rahmen dieses Beschlusses nicht gewürdigt werden und es können diesbezüglich auch keine Zusagen gemacht werden, da sie nicht im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen stehen. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter C.III.4 verwiesen.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich daher ausschließlich auf die Befürchtungen des Einwenders, durch die geplanten Maßnahmen müsse mit einer Zunahme des Betriebslärms und der Erschütterungsbelastungen in der Köpperner Straße in Friedrichsdorf gerechnet werden.

Es ist nicht ersichtlich und auch nicht begründet vorgetragen worden, aus welchen Gründen sich die Schallpegel im anschließenden Betrieb im Vergleich zum jetzigen Zustand an dieser Stelle erhöhen sollten. Der Einwender kann keine Lärmvorsorgemaßnahmen für sich geltend machen, da im Bereich seines Anwesens keine erheblichen baulichen Eingriffe, die ggf. Schutzmaßnahmen auszulösen vermögen, stattfinden. Da die Zugzahlen im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall nahezu gleich sind, ist der Tatbestand einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV nicht erfüllt. Gesundheitliche Belastungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf den Einwender nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter C.III.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Forderung nach einer Reduzierung der Streckengeschwindigkeit wird auf die einschlägigen Vorschriften zur Berechnung des Schienenverkehrslärms hingewiesen. Demnach ist bei der Berechnung der Lärmpegel im Bereich von Personenbahnhöfen und Haltepunkten die zulässige Geschwindigkeit der freien Strecke, mindestens aber 70 km/h anzusetzen. Dies wurde durch den Vorhabenträger im Schallgutachten mit dem bereits oben beschriebenen Ergebnis berücksichtigt, nämlich, dass nach der Berechnung die Grenzwerte eingehalten werden. Somit ist zusätzlich die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht vonnöten. Zudem stellt die Festlegung eines Langsam-Fahrgebots einen Eingriff in den Betriebsablauf dar, zu dem die Planfeststellungsbehörde nicht berechtigt ist.

Hinzu tritt, dass bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich des BÜ das Betriebskonzept nicht mehr umgesetzt werden könnte und anstelle des Ziels einer Fahrzeitverkürzung das Gegenteil erreicht würde, weil alle Züge mehr Zeit benötigen würden.

Der Einwender äußert die Befürchtung, dass durch die Elektrifizierung der Taunusbahn und den einhergehenden Veränderungen der Betriebsabläufe es zu einer Steigerung der Erschütterungsbelastungen kommen kann. Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Vorlage der Planunterlagen das Erschütterungsgutachten zum Schienenverkehr (Unterlage 24.1) vorgelegt. Danach wird sich keine der für Erschütterungsschutz zu erfüllenden Situationen ergeben. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.4.1.3 Bezug genommen. Die Bedenken des Einwenders sind somit unbegründet.

Zur Minimierung der Erschütterungsbelastungen während der Bauphase enthält dieser

Beschluss Regelungen in Form von Nebenbestimmungen unter A.V.6.6 ff., so dass hierauf verwiesen wird. Im Übrigen wird auf C.III.4.3.1 verwiesen.

Der Forderung des Einwenders nach einer Beweissicherung am Gebäude wg. evtl. Erschütterungsschäden wird entsprechend den Zusagen des Vorhabenträgers unter A.VI.2.2 dieses Beschlusses und in der zum Vortrag des Einwenders entsprechenden Erwiderung nachgekommen. Ziel ist es dabei, festzustellen, ob durch die beantragte Baumaßnahme Schäden an den Gebäuden entstehen bzw. entstanden sind. In diesem Verfahren wird jedoch nicht geklärt, ob vor Beginn der Baumaßnahme festgestellte vorhandene Schäden an den Gebäuden durch den laufenden Betrieb entstanden sind.

## **25. E 50, E 50.1, E 58, E 59, E 60**

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und den Einbau von Schienenstegdämpfern bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Vielmehr wird sich mit den o.g. Schutzmaßnahmen sogar eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen.

Soweit es um Beeinträchtigungen aus Baulärm geht, wird am Anwesen der Einwender mit entsprechenden Belastungen zu rechnen sein. Da der Vorhabenträger zugesagt hat, dass Bautätigkeiten im Bereich der schutzwürdigen Nutzungen ausschließlich/vorrangig im Tagzeitraum, d.h. zwischen 07:00 und 20:00 Uhr, durchgeführt werden, ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte im Nachtzeitraum sichergestellt. Lediglich für den Tagzeitraum ist mit Überschreitungen bei Ausführung der lärmintensiven Baumaßnahmen im Nahbereich der Bautätigkeiten zu rechnen. Die Überschreitungen dürften aber als kurzzeitig einzustufen sein, weil es sich bei den lärmintensiven Arbeiten um dynamische Tätigkeiten handelt und die Emissionen – wie schon erwähnt - jeweils

punktuell entlang der Strecke für jeweils einen begrenzten Zeitraum auftreten. Mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen ist sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren Baulärmeinwirkungen geschützt werden. Das gilt vor allem für den besonders schutzwürdigen Nachtzeitraum, da die Baumaßnahmen nur ausnahmsweise im Nachtzeitraum ausgeführt werden sollen.

Dass durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke im Bereich der Köpperner Straße Parkplätze wegfallen werden, ist unvermeidbar und daher hinzunehmen. Um den Belangen der Anwohner sowie dem Umstand der engen Parkplatzverhältnisse Rechnung zu tragen, ist dem Vorhabenträger in diesem Beschluss aufgegeben, mindestens 23 Parkplätze durch Neuordnung zu erhalten und im Zuge der Bauausführung zu prüfen, ob weitere Parkplätze an anderer Stelle geschaffen werden können (A.V.1.9). Die Erhaltung von 23 Parkplätzen hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin auch zugesagt.

Ebenfalls im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zugesagt, dass die Gestaltung der Schallschutzwände in Wehrheim mit dem Ortsvorsteher der Gemeinde Wehrheim und der Gemeinde Wehrheim abgestimmt wird. Dies ist unter 0 und A.VI.2.7 enthalten.

Aufgrund dieses Sachverhalts sind Anhaltspunkte für eine Wertminderung nicht zu erkennen.

Der Einwand hinsichtlich der Abholzung eines großen Waldbestandes ist anzumerken, dass das Vorhaben nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist. Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf den Waldbestand wurde in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter Punkt C.II.5.2 wird verwiesen. Die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind mit der zuständigen Forstbehörde abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter Punkt A.IV.5 und C.III.7 kann daher verwiesen werden.

Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Da es sich um eine bestehende Bahntrasse handelt, besteht bereits heute aus Sicherheitsgründen eine Aufwuchsbeschränkung innerhalb einer Zone von 4 m ab Gleismitte entlang der Bahnstrecke. Grundlage dafür ist das DB Regelwerk DB-RIL 882.0220.

Die Verlegung der Zweigleisigkeit in den Bereich westlich des Wehrheimer Bahnhofs kann nicht gefordert werden, da dies dem der Ausbauplanung zugrundeliegenden Fahrplankonzept zuwiderliefe. Im Bereich des Wehrheimer Bahnhofs bzw. westlich

davon finden planmäßig keine Zugbegegnungen statt. Die Ziele des Vorhabens würden dadurch nicht erreicht werden können. Desweiteren wird auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Dies gilt ebenso für die Wirtschaftlichkeit und Rechtfertigung des Vorhabens.

## 26. E 51

Das Wohngebäude der Einwenderin befindet sich in unmittelbarer Nähe der Gleise in der Köpperner Straße in Wehrheim. Sie befürchtet Lärm- und Erschütterungsbelastungen während der Bauphase und eventuell Schäden am Wintergarten.

Um diese Belastungen zu minimieren, hat der Vorhabenträger bereits zugesagt, den Forderungen nach einem Lärmschutzbeauftragten während der Bauzeit, nach rechtzeitiger Information der Anwohner und nach dem Einsatz schallarmer Technologien nachzukommen. Dies ist zudem in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses insbesondere unter A.V.6 festgelegt.

Zum Schutz vor bauzeitigen Beeinträchtigungen sind dem Vorhabenträger eine Reihe von Maßnahmen auferlegt worden. Mit diesen ist sichergestellt, dass unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belastungen ausgeschlossen werden können. Insbesondere sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Der Forderung der Einwenderin nach einer Beweissicherung am Gebäude wg. evtl. Erschütterungsschäden wird entsprechend den Zusagen des Vorhabenträgers nachgekommen, die unter A.VI.2.2 dieses Beschlusses zusammengefasst wurden. Ziel ist es dabei, festzustellen, ob durch die beantragte Baumaßnahme Schäden an den Gebäuden entstehen bzw. entstanden sind.

Die Einwenderin befürchtet ferner eine dauerhafte Beeinträchtigung des Natur-/ Landschaftsbildes durch die LSW in der an dieser Stelle geplanten Höhe von 3,50 m. Zur Klarstellung wird zunächst darauf hingewiesen, dass den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen nach der 16. BImSchV keine lärmindernde Wirkung zukommt. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung zugesagt, Grünstreifenabschnitte mit Büschen/kleinen Bäumen zwischen der LSW und der Köpperner Straße anzulegen, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren und die Gestaltung der LSW im Bereich der Gemeinde Wehrheim mit dem Ortsvorsteher abzustimmen (vgl. 0 und A.VI.2.7).

Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwenderin in der Köpperner Straße mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 3,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km

7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Die Grenzwerte von 49 dB(A) nachts werden im Erdgeschoss um 0,3 dB(A) und im 1. Obergeschoss um 3,6 dB(A) überschritten, so dass dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht. Der Forderung zu Informationen zum passiven Lärmschutz ist der Vorhabenträger in seiner Erwiderng umfassend nachgekommen. Zudem sind im Schallgutachten zum Verkehrslärm (Unterlage 22.1-A) Aussagen getroffen sowie in diesem Beschluss insbesondere unter A.V.6.3. Somit ist dem Informationsbedürfnis der Einwenderin umfassend Rechnung getragen worden.

Die befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen minimiert, so dass die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes bei Beachtung der Nebenbestimmungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde so gering wie möglich ausfallen werden.

Soweit die Einwendung allgemeine Themen zum Gegenstand hat, wie die Verschandelung des Landschaftsbildes verbunden mit Eingriffen in die Natur als Folge der Elektrifizierung, sind diese unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses gesamthaft betrachtet und abgearbeitet. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

## **27. E 52, E 53**

Die Einwender wohnen in ihrer Immobilie in der Bahnhofstraße in Neu-Anspach. Sie wenden sich gegen die dingliche Sicherung eines Teils ihres Grundstückes zum Zwecke der Festlegung einer Aufwuchsbeschränkung, weil sie durch Rückschnittmaßnahmen Nachteile für ihre Obstbäume (Hoch- und Halbstämme) und die Hecke befürchten.

Auch würde nach ihrer Darstellung der Sicht- und Lärmschutz zur Bahn hin wegfallen, wenn die Hecke im Wuchs begrenzt bzw. „auf den Stock gesetzt“ würde. Ein Lebensraum für Reptilien, Insekten und Vögel würde zerstört.

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert. Zunächst bedeutet die Aufwuchsbeschränkung, dass der Bewuchs an dieser Stelle künftig eine bestimmte Höhe nicht überschreiten darf. Der Vorhabenträger hat bei einer örtlichen Begehung festgestellt, dass die Obstbäume nicht in der Rückschnittzone liegen und deswegen von der Maßnahme nicht betroffen sind und für die Hecke aufgrund ihrer Distanz zur Gleismitte eine Höhe bis zu 2 m über Schienenoberkante zulässig ist. Ein „auf den Stock setzen“ ist daher nicht nötig.

Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.II.5 und

C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen. Eine zusätzliche vertragliche Vereinbarung ist nicht notwendig.

## 28. E 54, E 55

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen der Einwender nicht zu erwarten. Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 3,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Weiterer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Damit ist auch die Außenbereichsnutzung zukünftig uneingeschränkt möglich.

Zum Schutz vor bauzeitigen Beeinträchtigungen sind dem Vorhabenträger eine Reihe von Maßnahmen auferlegt worden. Mit diesen ist sichergestellt, dass unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belastungen ausgeschlossen werden können. Insbesondere sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich

im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Soweit die Einwendung allgemeine Themen zum Gegenstand hat, wie die Erforderlichkeit des Vorhabens, die Alternativenprüfung und die Verschandelung des Landschaftsbildes verbunden mit Eingriffen in die Natur als Folge der Elektrifizierung, sind diese unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses gesamthaft betrachtet und abgearbeitet. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

## 29. E 56

Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwenderin in der Köpperner Straße in Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93 bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Eine Gesundheitsgefährdung kann im Bereich des zweigleisigen Ausbaus für alle betroffenen Gebäude ausgeschlossen werden. Der Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht.

Die Forderung nach einer Ausrichtung des Schallschutzes auf die maximal mögliche Zugbelastung ist unbegründet. Die Vorgehensweise des Vorhabenträgers in seiner schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm nicht die Kapazitätsgrenzen, sondern das für den Prognosezeitraum zu erwartende Betriebsprogramm zugrunde zu legen, entspricht der ständigen Rechtsprechung. Denn nur die tatsächliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verursacht Lärm. Somit ist eine Bemessung des Lärmschutzes auf Basis der Prognose als ausreichend anzusehen. Dem Umstand, dass eine Prognose gewisse Unsicherheiten mit sich bringt, ist dadurch Rechnung getragen, dass der Betroffene gem. § 75 Abs. 2 VwVfG zusätzliche Schutzmaßnahmen beantragen kann, sollte sich die ursprüngliche Prognose als zu niedrig herausstellen.

Bezüglich der Forderung nach einer Reduzierung der Streckengeschwindigkeit wird auf die einschlägigen Vorschriften zur Berechnung des Schienenverkehrslärms hingewiesen. Demnach ist bei der Berechnung der Lärmpegel im Bereich von Personenhöfen und Haltepunkten die zulässige Geschwindigkeit der freien Strecke, mindestens aber 70 km/h anzusetzen. Dies wurde durch den Vorhabenträger im Schallgutachten berücksichtigt mit dem bereits oben beschriebenen Ergebnis, nämlich, dass

nach der Berechnung die Grenzwerte eingehalten werden. Somit ist zusätzlich die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht vonnöten. Zudem stellt die Festlegung eines Langsam-Fahrgebots einen Eingriff in den Betriebsablauf dar, zu dem die Planfeststellungsbehörde nicht berechtigt ist.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Soweit bautechnisch möglich und sinnvoll werden – wie von dem Einwender gefordert – die Oberleitungsmaste in die Schallschutzwand integriert.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Soweit die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens einschließlich der Verschandelung des Landschaftsbildes durch Masten und Oberleitungen, die Beeinträchtigung von Flora und Fauna betrifft, handelt es sich hierbei um allgemeine Aspekte, die gesamthaft unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses betrachtet wurden. Hierauf kann verwiesen werden. Das gilt auch für die Forderung nach mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen.

### **30. E 57, E 57.1**

Die Einwender befürchten eine Zunahme des Lärms durch die Baumaßnahmen für ihr nahe an den Gleisen liegendes Grundstück in der Köpperner Straße in Wehrheim und den anschließenden erhöhten Betrieb auf dem dann in diesem Bereich zweigleisigen Abschnitt. Sie halten die in den Planungen vorgesehenen Maßnahmen für nicht ausreichend und fordern als aktiven Lärmschutz eine Schallschutzwand (LSW) ab dem Bahnhof Saalburg mit einer Höhe von 3,0 Metern.

Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße durch die ergriffenen Schutzmaßnahmen, hier der Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis 7,8+05 auf einer Länge von 759 m die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Eine Ver-

längerung der Schallschutzwand an dieser Stelle in Richtung Bahnhof Saalburg ist nicht erforderlich und auch nicht wirtschaftlich. Ebenso besteht ausweislich der Ergebnisse im Schallgutachten kein Grund, für aktiven Lärmschutz auf beiden Seiten der Trasse zu sorgen. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Damit ist auch die Außenbereichsnutzung zukünftig uneingeschränkt möglich.

Den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen kommt nach der 16. BImSchV keine lärmindernde Wirkung zu. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung zugesagt, Grünstreifenabschnitte mit Büschen/kleinen Bäumen zwischen der LSW und der Köpperner Straße anzulegen, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren.

Die Einwender wünschen ferner eine transparente LSW zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Der Einsatz transparenter Wände kann zu einer Verschlechterung des Lärmschutzes der betroffenen Anwohner im Bereich des zweigleisigen Ausbaus führen, da transparente Wände nicht die Anforderungen an eine ausreichend hohe Schalladsorption erfüllen. Der Lärmschutz genießt an dieser Stelle absoluten Vorrang.

Weiterhin fordern die Einwender die Einführung eines Langsamfahrgebotes von 30 km/h von Bahnhof Saalburg nach Wehrheim und in die entgegengesetzte Richtung. Hierzu wird auf die einschlägigen Vorschriften zur Berechnung des Schienenverkehrslärms hingewiesen. Diese wurden durch den Vorhabenträger im Schallgutachten mit dem bereits oben beschriebenen Ergebnis berücksichtigt, nämlich, dass nach der Berechnung die Grenzwerte durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden. In den Bereichen, in denen die Grenzwerte nicht eingehalten werden, besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Bei den Einwendern ist dies jedoch nicht zutreffend. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist somit nicht notwendig. Zudem stellt die Festlegung eines Langsam-Fahrgebots einen Eingriff in den Betriebsablauf dar, zu dem die Planfeststellungsbehörde nicht berechtigt ist.

Hinzu tritt, dass bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit im Einmündungsbereich des Bahnhofes Saalburg das Betriebskonzept nicht mehr umgesetzt werden könnte und anstelle des Ziels einer Fahrzeitverkürzung das Gegenteil erreicht würde, weil alle Züge am Bahnhof Saalburg mehr Zeit benötigen würden.

Die ebenfalls in der Einwendung angeführte und im Widerspruch dazu stehende Forderung, die Tempo-30-Zone aufzuheben und die zulässige Geschwindigkeit auf der Straße zu erhöhen, ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und liegt auch

nicht in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, sondern ist durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Forderung der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, auf die Nebenbestimmungen unter A.V.6.4 und die Ausführungen unter C.II.5.1.2.3.3 in diesem Beschluss wird verwiesen.

Auch die Verlegung der Zweigleisigkeit in das Bahnhofsumfeld des Wehrheimer Bahnhofs kann nicht gefordert werden, da dies dem der Ausbauplanung zugrundeliegenden Fahrplankonzept zuwiderliefe. Im Bereich des Wehrheimer Bahnhofs bzw. westlich davon finden planmäßig keine Zugbegegnungen statt, dies ist vom Vorhabenträger in seiner Alternativenprüfung nachvollziehbar dargelegt worden. Die Ziele des Vorhabens würden dadurch nicht erreicht werden können. Die gewählte Variante wurde mit dem Ziel einer möglichst umweltschonenden Gestaltung optimiert und ist nicht zu beanstanden.

Die Einwender fordern ein Sicherheitskonzept für die Anwohner bezüglich der Wegebeziehungen und der Erreichbarkeit im Notfall. Hierzu bleibt festzuhalten, dass die in diesem Beschluss formulierten Nebenbestimmungen unter A.V.1.2 ff. geeignet sind, die von den Einwendern beschriebenen Szenarien auszuschließen. Das Vorhandensein von Rettungswegen hat der Vorhabenträger im Zuge seiner Planung und Ausführung sicherzustellen. Mit dem Vorhaben verbundene bauzeitige Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen sind von den Betroffenen jedoch grundsätzlich hinzunehmen.

Hinsichtlich der Forderung eines Sicherheitskonzeptes für Kinder aufgrund der zwischen der Bahntrasse und der Köpperner Straße entfallenden Bäume ist zu berücksichtigen, dass durch die geplanten Schallschutz- und Stützwände eine Begrenzung zu den Gleisen erfolgt.

Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik hinzunehmen.

Den Forderungen nach einem Lärmschutzbeauftragten während der Bauzeit, nach rechtzeitiger Information der Anwohner und nach dem Einsatz schallarmer Technologien ist der Vorhabenträger nachgekommen, zudem entspricht dies den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses insbesondere unter A.V.6.

Die Einwender machen darüber hinaus geltend, dass sie während der Bauphase durch Lärm beeinträchtigt werden und keine Nutzung des Außenbereichs mehr möglich sein wird. Hierzu wird darauf verwiesen, dass dem Vorhabenträger eine Reihe von Maßnahmen auferlegt worden sind. Mit diesen ist sichergestellt, dass unzumutbare Belastungen ausgeschlossen werden können. Insbesondere sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Zu der Frage, ob bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen eine ausgleichende Wertminderung der Immobilie entstehen könnte, wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.17 verwiesen. Im Ergebnis besteht für die Einwender kein Entschädigungsanspruch.

Die Einwender rügen eine unzureichende Bürgerbeteiligung. Dies steht der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.I.6.1 verwiesen.

Soweit die Einwendung sich gegen die Verschandelung des Landschaftsbildes, gegen die Zerstörung der Natur richtet und den Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen fordert, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden. Bezüglich der Forderung nach einer aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung wird auf die Ausführungen unter C.I.6.2 verwiesen.

## 31. E 61

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Hauses am Bahnhof Saalburg in Friedrichsdorf. Sie wendet sich gegen den Bau eines Mastes auf ihrem Grundstück zwischen Haus und Bahnlinie, da sie diesen Grundstücksteil als Lagerfläche benötigt. Nach den Ausführungen des Vorhabenträgers in seiner Erwiderung kann erst nach Fertigstellung der

Ausführungsplanung entschieden werden, ob in diesem Bereich ein Mast aufgestellt wird. Da hierfür aber ausschließlich Flächen des Vorhabenträgers in Anspruch genommen werden, ist das Grundstück der Einwenderin nicht betroffen.

Im Übrigen ist eine Elektrifizierung bis zur Endhaltestelle, wie dies von der Einwenderin angeregt wird, nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und kann daher in diesem Beschluss nicht näher gewürdigt werden.

### **32. E 62, E 63**

Die von den Einwendern befürchteten gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu erwarten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

### **33. E 64**

Die vom Einwender befürchteten gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu erwarten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Wie durch den Einwender angemerkt, entfällt entlang der Bahnstrecke aufgrund der Elektrifizierung der Strecke natürlicher Sichtschutz. Bereits heute besteht aus Sicherheitsgründen in diesem Bereich eine Aufwuchsbeschränkung innerhalb einer Zone von 4 m ab Gleismitte. Grundlage dafür ist das DB Regelwerk DB-RIL 882.0220. Zur Minimierung des Eingriffs erfolgen die Gehölzrückschnitte im Bereich der Rückschnittzone auf den maximal erforderlichen Bereich von 6 m Abstand zur äußeren Gleisachse, bzw. maximal 10 m im Bereich der Masten. Es wird damit weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben. Im Rahmen der UVP-Prüfung wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild untersucht. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.II.5.7 verwiesen.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen aus Baulärm ist lediglich für den Tagzeitraum mit Überschreitungen bei Ausführung der lärmintensiven Baumaßnahmen im Nahbereich der Bautätigkeiten zu rechnen. Die Überschreitungen dürften aber als kurzzeitig einzustufen sein, weil es sich bei den lärmintensiven Arbeiten um dynamische Tätigkeiten handelt und die Emissionen – wie schon erwähnt - jeweils punktuell entlang der Strecke für einen begrenzten Zeitraum auftreten.

Gemäß Kapitel 14.5 der schalltechnischen Untersuchung ist die Anzahl der Züge im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall fast nahezu gleich. Es kann deshalb ausgeschlossen werden, dass in Folge eines höheren Verkehrsaufkommens der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) ansteigt bzw. die Erheblichkeitsschwelle von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vorhabenbedingt erstmals erreicht bzw. weiter erhöht wird. Die Bedenken des Einwenders sind damit unbegründet. Es wird auf Ziffer C.III.4.1.1.1 der o.a. Ausführungen verwiesen.

Damit sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung nicht zu erkennen.

Soweit die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens einschließlich des Betriebsprogramms des RMV auf Grundlage des Regionalen Nahverkehrsplans betrifft, handelt es sich hierbei um allgemeine Aspekte, die gesamthaft unter Punkt C. II. und III. des Beschlusses betrachtet wurden. Hierauf kann verwiesen werden. Das gilt auch für die Forderung nach mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen.

### **34. E 65, E 65.1**

Die Einwender sind Betreiber des Freizeitparks Lochmühle, die Einwenderin ist auch Geschäftsführerin.

Sie bitten darum, dass die Bauarbeiten den Betrieb der Lochmühle innerhalb der Saison mit Beginn der Osterferien bis zum Ende der Herbstferien und insbesondere zu den Hauptgeschäftszeiten möglichst wenig beeinträchtigen und weisen darauf hin, dass in den genannten Zeiten auch ein Befahren der Grundstücke (durch z. B. Baufahrzeuge) nicht möglich sein wird.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung gegenüber den Einwendern zugesagt, dass im Bereich des Freizeitparks Lochmühle jene Arbeiten, die in dessen publikumsrelevanten Grundstücke eingreifen, oder für die eine Zufahrt über das Gelände des Freizeitparks erforderlich ist, soweit möglich nur außerhalb der Öffnungszeiten (Spätherbst oder Winter) ausgeführt werden und die Beeinträchtigungen auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert werden.

Die Einwender sind auch Eigentümer und Bewirtschafter verschiedener landwirtschaftliche Flächen entlang der Bahntrasse zwischen der Lochmühle und Wehrheim. Sie benötigen deswegen auch während der Bauphase Zugang zu diesen Flächen für die Ernte und die Versorgung der Tiere. In seiner Erwiderung hat der Vorhabenträger zugesagt, dass die grundsätzliche Zugänglichkeit zugesichert wird. Sollte ein Zugang während der Bauarbeiten zeitweise nicht möglich sein, wird der Vorhabenträger vorab und mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf das entsprechende Zeitfenster abstimmen. Zudem wird auf die Nebenbestimmungen A.V.1.3 ff des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Während des Erörterungstermins bekräftigt die Einwenderin am 13. und 14. Juli 2022 ihre Argumente. Es wird während des Termins auf der Grundlage eines Maßnahmenlageplans festgestellt, dass keine landwirtschaftlich genutzten Wiesenflächen der Lochmühle als Kompensationsflächen beansprucht werden.

Darüber hinaus problematisiert sie auch den Wegfall des derzeit genutzten Weges auf dem Gelände des Areals Klosterthron und den Wegfall des BÜ 22. Da sie weiterhin Zufahrt zu ihren Flächen benötigt und eine Nutzung des BÜ künftig nicht mehr möglich sein wird, fordert sie die Sicherung eines Zufahrtsrechts über die Fläche des Nassauischen Zentralstudienfonds. Eine Lösung sagt der Vorhabenträger im Erörterungstermin zu.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Anbindung an die Köpperner Straße über den BÜ 22 bereits heute dahingehend eingeschränkt ist, dass das Brückenbauwerk über den Erlenbach mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis max. 1,5 t befahren werden kann. Im Nachgang an den Erörterungstermin konnte geklärt werden, dass bereits seit 1909 ins Grundbuch eine Gang- und Fahrgerechtigkeit (Wegerecht) zugunsten der Lochmühle eingetragen ist. Der Forderung der Einwender ist damit Rechnung getragen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.III.2.3.6 verwiesen.

Die Fragen der Einwenderin zu den zu erwartenden Lärmpegeln während der Bauphase wurden bereits im Erörterungstermin geklärt und es wurde festgestellt, dass vorhandener Bewuchs erhalten oder möglichst wiederhergestellt werden soll.

Im Übrigen wurde den Forderungen der Einwender umfänglich Rechnung getragen insbesondere durch die Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz während der

Bauphase, den Zusagen des Vorhabenträgers unter A.VI.2 und die Ausführungen unter C.II.5.1.2.1 in diesem Beschluss.

### **35. E 66, E 67**

Wie durch den Einwender angemerkt, entfällt entlang der Bahnstrecke natürlicher Sichtschutz. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung zugesagt, Grünstreifenabschnitte mit Büschen/ kleinen Bäumen zwischen der LSW und der Köpperner Straße anzulegen, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren. Es wird auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhaben-trägers) verwiesen. Den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen kommt nach der 16. BImSchV keine lärmmindernde Wirkung zu.

Nach dem Erschütterungsgutachten sind die von den Einwendern befürchteten Schäden an Gebäuden aufgrund der Baumaßnahmen nicht zu erwarten. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.III.4.3.1 verwiesen. Zudem hat der Vorhabenträger zugesichert, dass im Vorfeld der Baumaßnahmen ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird. Hierzu wird auf A.VI.2.2 verwiesen.

Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 3,0 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Die LSW in der an dieser Stelle geplanten Höhe ist daher geeignet, das Schutzziel zu erreichen. Hingegen ist eine Verlängerung der LSW in dieser Höhe in Richtung Bahnhof nicht erforderlich und auch nicht wirtschaftlich. Der Anspruch auf passiven Schallschutz besteht nicht. Damit sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung nicht zu erkennen. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärsituation einstellen. Damit ist auch die Außenbereichsnutzung zukünftig uneingeschränkt möglich.

Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht genügend Rechnung getragen.

Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das allgemeine Landschaftsbild sowie auf die anderen Schutzgüter im Sinne des UVPG wurden in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter Punkt C.II.5.7 kann verwiesen werden.

### **36. E 68, E 69**

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die befürchtete wesentlich stärkere Lärmbelastung am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim durch den zweigleisigen Ausbau ist unbegründet. Mit den vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 3,50 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05, werden ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Damit sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung nicht zu erkennen. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Damit ist auch die Außenbereichsnutzung zukünftig uneingeschränkt möglich.

Mit dem Vorhaben verbundene bauzeitige Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen sind von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen. Das Vorhandensein von Rettungswegen hat der Vorhabenträger im Zuge seiner Planung und Ausführung sicherzustellen.

Die Auswirkungen des Vorhabens mit all seinen Maßnahmen auf die Tierwelt und Pflanzenwelt wurden in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter Punkt C.II.5.2 kann verwiesen werden.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering

wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Auch die Verlegung der Zweigleisigkeit in den Bereich westlich des Wehrheimer Bahnhofs kann nicht gefordert werden, da dies dem der Ausbauplanung zugrundeliegenden Fahrplankonzept zuwiderliefe. Im Bereich des Wehrheimer Bahnhofs bzw. westlich davon finden planmäßig keine Zugbegegnungen statt. Die Ziele des Vorhabens würden dadurch nicht erreicht werden können.

Das gilt gleichermaßen für die Verlegung der Trasse in Richtung Lochmühle. Um Eingriffe in die Schutzgüter des UVPG möglichst gering zu halten, ist die Zweigleisigkeit in der bisher bestehenden Trassenlage herzustellen.

Den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen kommt nach der 16. BImSchV keine lärmmindernde Wirkung zu. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwidernung zugesagt, Grünstreifenabschnitte mit Büschen/kleinen Bäumen zwischen der LSW und der Köpperner Straße anzulegen, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren. Es wird auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) verwiesen.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen gefordert wird, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden. Hinsichtlich der sonstigen Themen Wirtschaftlichkeit und Rechtfertigung des Vorhabens wird ebenfalls auf Punkt C.III verwiesen.

### **37. E 70, E 70.1**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild sowie das Schutzgut Tiere, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhaben-

träger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht genügend Rechnung getragen.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Soweit die Einwendung sich gegen die Wirtschaftlichkeit und Rechtfertigung des Vorhabens sowie die Antriebstechnik der Fahrzeuge richtet, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

### **38. E 71, E 72**

Die Einwender sind Eigentümer eines Grundstückes in der Limesstraße in Friedrichsdorf-Köppern, das gegenwärtig mit einer Garage bebaut ist im Verbund mit weiteren Garagen. Daher ist aus ihrer Sicht die Eintragung einer Aufwuchsbeschränkung unnötig und tatsächlich auch nicht durchführbar, weil kein Bewuchs vorhanden ist.

Wie bereits der Vorhabenträger in seiner Erwiderung ausgeführt hat, soll eine Grunddienstbarkeit im Grundbuch eingetragen werden, nach der der Bewuchs an dieser Stelle eine festgelegte Höhe nicht überschreiten darf. Für die Garage der Einwender hat dies keine Auswirkungen. Die festgesetzte maximale Bewuchshöhe wird erst dann

relevant, falls zu einem späteren Zeitpunkt der dinglich gesicherte Grundstücksteil bepflanzt werden soll. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17.1 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Eine Beeinträchtigung der Verkehrsfähigkeit des Grundstückes ist nicht ersichtlich, denn die Belastung ist mit der Eintragung von 4 m<sup>2</sup> dinglich zu sichernde Fläche minimal und der Eingriff in das Eigentum der Einwender im Ergebnis hinzunehmen. Zu der Frage, ob bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen eine auszugleichende Wertminderung der Immobilie entstehen könnte, wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.17 verwiesen.

### 39. E 73, E 74

Die Forderung nach einer (erneuten) Öffentlichkeitsbeteiligung ist unbegründet. Denn eine solche hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Ebenso können die Einwender nicht die Offenlegung der Nutzen-Kosten-Analyse (NKU) verlangen. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch ist sie entscheidend für die Schaffung von Baurecht. In diesem Zusammenhang geht daher auch die Forderung nach einem dezidierten Vergleich der Trassenpreise aller möglichen Projektvarianten ins Leere.

Soweit mit der Umsetzung des Vorhabens Eingriffe in die Natur und in das Landschaftsbild verbunden sind, etwa durch die vorgesehene Elektrifizierung oder den streckenweise zweigleisigen Ausbau, wurden diese Auswirkungen mit den damit einhergehenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II kann verwiesen werden.

Dafür, dass es durch die Elektrifizierung der Strecke zur Zunahme von Streckenstörungen kommen wird, wie es die Einwender befürchten, sind keine Anhaltspunkte ersichtlich. Selbst wenn solche auftreten sollten, ist dieser Sachverhalt nicht geeignet, die Zulassung des Vorhabens zu verhindern. Auf einen störungsfreien Zugverkehr besteht kein Anspruch.

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen

der Einwender nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier betrachteten Immissionsorten In der Mark 1 und 3. Ohne die Realisierung von Schutzmaßnahmen wird bei Umsetzung des Vorhabens lediglich im 2. OG an den genannten Immissionsorten der Grenzwert von 49 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten (um 0,3 bzw. um 0,7). Mit dem Einbau von Schienenstegdämpfern als schallreduzierende Maßnahme von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 auf einer Länge von 759 m wird der Grenzwert für die Nacht nicht nur eingehalten, sondern unterschritten. Ausgehend hiervon ist für das Anwesen der Einwender, welches von der Strecke doppelt so weit entfernt liegt als die beiden untersuchten Immissionsorte, ohne dass in diesem Bereich Schutzmaßnahmen ergriffen werden, ein Überschreiten der Grenzwerte nicht zu erwarten. Daher wird den Einwendern auch die Außenwohnbereichsnutzung künftig ohne Einschränkungen möglich sein. Die Erstellung der schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm basierend auf einer maximalen Auslastung der Strecke können die Einwender im Übrigen nicht verlangen.

Dass das Vorhaben gesundheitliche Beeinträchtigungen infolge zunehmenden Verkehrslärms sowie eine Wertminderung des Anwesens verursachen wird, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Damit gehen auch pauschale Ersatzleistungsforderungen der Einwender ins Leere.

Der Forderung nach transparenten Lärmschutzwänden kann nicht entsprochen werden, weil der Einsatz transparenter Wände zu einer Verschlechterung des Lärmschutzes der betroffenen Anwohner im Bereich des zweigleisigen Ausbaus führen kann, da transparente Wände nicht die Anforderungen an eine ausreichend hohe Schallabsorption erfüllen. Der Lärmschutz genießt an dieser Stelle absoluten Vorrang.

Beeinträchtigungen, die sich für die Einwender durch die Auflassung des Bahnübergangs 22 ergeben, haben diese hinzunehmen. Die Schließung und den Rückbau des Bahnübergangs 22 im zweigleisig auszubauenden Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim gegenüber einem zweigleisigen Ausbau des BÜ 22 hat der Vorhabenträger beanstandungsfrei abgewogen. Hierzu ist unter Punkt C.III.2.3.6 umfassend ausgeführt. Hervorzuheben bleibt an dieser Stelle, dass die Alternative, nämlich der zweigleisige Ausbau des Bahnübergangs, mit erheblichen Eingriffen in die Privatbebauung und in ein FFH-Gebiet sowie mit Flächenverlusten infolge der Gründung der Widerlager des neuen Brückenbauwerks in die angrenzenden Wiesenflächen verbunden gewesen wäre. Angesichts dieser gewichtigen Belange durfte der Vorhabenträger die Auflassung des Bahnübergangs 22 als Vorzugsvariante bewerten.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit

des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen. Der Erstellung eines neutralen Gutachtens – wie von den Einwendern gefordert – bedarf es nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde daher nicht.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die Einwender fordern den Einsatz von elektrischen Zügen mit Batteriehybridantrieb. Mit diesen Zügen kann jedoch das Planungsziel nicht erreicht werden, da diese nicht die spezifischen Betriebs- und Fahrzeuganforderungen an das S-Bahn-Netz Rhein-Main erfüllen. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten zeitlichen Einbußen aufgrund der Umsteigezeit in Usingen wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen.

Hinsichtlich der sonstigen allgemeinen Themen (Wirtschaftlichkeit, Rechtfertigung, Fahrzeugarten etc.) wird auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.III verwiesen.

#### **40. E 75, E 76**

Die Einwender wohnen in ihrer Immobilie in der Bahnhofstraße in Neu-Anspach. Sie wenden sich gegen die dingliche Sicherung eines Teils ihres Grundstückes zum Zwecke der Festlegung einer Aufwuchsbeschränkung, weil sie durch Rückschnittmaßnahmen Nachteile für ihre Gehölze (Bäume, Sträucher) befürchten.

Auch würde nach ihrer Darstellung der Sicht- und Lärmschutz zur Bahn hin wegfallen, wenn die Gehölze im Wuchs begrenzt bzw. „auf den Stock gesetzt“ würden. Ein Lebensraum für Waldtiere und Vögel würde zerstört.

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert. Zunächst bedeutet die Aufwuchsbeschrän-

kung, dass der Bewuchs an dieser Stelle künftig eine bestimmte Höhe nicht überschreiten darf. Der Vorhabenträger hat bei einer örtlichen Begehung festgestellt, dass lediglich diejenigen Gehölze, die zwischen 4 - 6 m an die Gleismitte heranreichen, auf 2 m über Schienenoberkante eingekürzt werden müssen. Der überwiegende Teil der Gehölze befindet sich nicht in der Rückschnittzone und ist von der Maßnahme nicht betroffen. Ein pauschales „auf den Stock setzen“ ist nicht nötig.

Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen. Eine zusätzliche vertragliche Vereinbarung ist nicht notwendig.

Die von den Einwendern befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 minimiert. Ebenso kann davon ausgegangen werden, dass die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen werden. Allerdings kommt den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen nach der 16. BImSchV keine lärmindernde Wirkung zu.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Um die von den Einwendern befürchteten Lärmbelastungen während der Bauphase zu minimieren, hat der Vorhabenträger bereits zugesagt, den Forderungen nach einem Lärmschutzbeauftragten während der Bauzeit, nach rechtzeitiger Information der Anwohner und nach dem Einsatz schallarmer Technologien nachzukommen. Dies ist in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses insbesondere unter A.V.6 festgelegt. Damit ist sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen aus Baulärm ist lediglich für den Tagzeitraum mit Überschreitungen bei Ausführung der lärmintensiven Baumaßnahmen im Nahbereich der Bautätigkeiten zu rechnen. Die Überschreitungen dürften aber als kurzzeitig einzustufen sein, weil es sich bei den lärmintensiven Arbeiten um dynamische Tätigkeiten handelt und die Emissionen – wie schon erwähnt - jeweils punktuell entlang der Strecke für jeweils einen begrenzten Zeitraum auftreten.

Es ist nicht ersichtlich und auch nicht begründet vorgetragen worden, aus welchen Gründen sich die Schallpegel im anschließenden Betrieb im Vergleich zum jetzigen Zustand an dieser Stelle erhöhen sollten. Die Einwender können keine Lärmvorsorge-

maßnahmen für sich geltend machen, da im Bereich ihres Anwesens keine erheblichen baulichen Eingriffe, die ggf. Schutzmaßnahmen auszulösen vermögen, stattfinden. Da die Zugzahlen im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall nahezu gleich sind, ist auch der Tatbestand einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV nicht erfüllt. Auf die Ausführungen unter C.III.4.1.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die befürchteten Gesundheitsgefährdungen sind aufgrund der Festlegungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.III.4 verwiesen. Der Einbau von Schienenstegdämpfern ist aus diesem Grund auch nicht notwendig.

Die Einwender weisen darauf hin, dass sich mit dem Austausch der Holzschwellen durch Betonschwellen die Bedingungen sowohl hinsichtlich der Lautstärke als auch der Vibrationen und Erschütterungen am Gleiskörper verändert haben und bitten um Information, weshalb die Züge in den Ortsbereichen zum Lärmschutz nicht mit gedrosselter Geschwindigkeit fahren.

Der Vorhabenträger hat dazu erwidert, dass es sich bei dem Schwellenwechsel um eine Instandhaltungsmaßnahme handelt, die nicht in Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren steht. Ergänzend wird hierzu ebenfalls auf die Ausführungen unter C.III.4.1.1.1 verwiesen, weshalb auch keine Geschwindigkeitsreduzierung notwendig ist.

#### **41. E 77, E 78**

Die von den Einwendern befürchtete wesentlich stärkere Lärmbelastung durch den zweigleisigen Ausbau ist unbegründet. Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim mit den vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar deutlich unterschritten. Damit sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung und daraus folgend für Schadensersatzansprüche nicht zu erkennen. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Eine uneingeschränkte Außenbereichsnutzung ist den Einwendern somit weiterhin möglich und ihrer Forderung nach aktivem Lärmschutz zur Erreichung der maximalen gesetzlichen Werte genüge getan.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit

des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Die Auswirkungen der Oberleitungsmaste auf das allgemeine Landschaftsbild sowie die Eingriffe in das Schutzgut Wald wurden in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II.5.2 und C.II.5.7 kann verwiesen werden.

Der Forderung nach transparenten Lärmschutzwänden kann nicht entsprochen werden, weil der Einsatz transparenter Wände zu einer Verschlechterung des Lärmschutzes der betroffenen Anwohner im Bereich des zweigleisigen Ausbaus führen kann, da transparente Wände nicht die Anforderungen an eine ausreichend hohe Schallabsorption erfüllen. Der Lärmschutz genießt an dieser Stelle absoluten Vorrang. Dass Lärmschutzwände durch Graffiti verschandelt werden, lässt sich wohl kaum verhindern. Deshalb erscheint es der Planfeststellungsbehörde weder gerechtfertigt noch sinnvoll, zu Lasten des Vorhabenträgers Maßnahmen zur Verhinderung in diesem Beschluss festzusetzen. Der Vorhabenträger hat jedoch zugesichert, dass die Gestaltung der Schallschutzwände mit dem Ortsvorsteher der Gemeinde Wehrheim und der Gemeinde Wehrheim abgestimmt werden.

Auch die Verlegung der Zweigleisigkeit in den Bereich westlich des Wehrheimer Bahnhofs kann nicht gefordert werden, da dies dem der Ausbauplanung zugrundeliegenden Fahrplankonzept zuwiderliefe. Im Bereich des Wehrheimer Bahnhofs bzw. westlich davon finden planmäßig keine Zugbegegnungen statt. Die Ziele des Vorhabens würden dadurch nicht erreicht werden können.

Dass durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke im Bereich der Köpperner Straße Parkplätze wegfallen werden, ist unvermeidbar und daher hinzunehmen. Um den Belangen der Anwohner sowie dem Umstand der engen Parkplatzverhältnisse Rechnung zu tragen, ist dem Vorhabenträger in diesem Beschluss aufgegeben, mindestens 23 Parkplätze durch Neuordnung zu erhalten und im Zuge der Bauausführung zu prüfen, ob weitere Parkplätze an anderer Stelle geschaffen werden können.

## 42. E 79, E 80

Das Anwesen der Einwender befindet sich mehr als 500 m entfernt von der Strecke, so dass allein aufgrund des Abstandes mit baubedingten Beeinträchtigungen nicht zu rechnen ist. Unabhängig davon, ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumut-

baren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Dass durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke im Bereich der Köpperner Straße Parkplätze wegfallen werden, ist unvermeidbar und daher hinzunehmen. Um den Belangen der Anwohner sowie dem Umstand der engen Parkplatzverhältnisse Rechnung zu tragen, ist dem Vorhabenträger in diesem Beschluss aufgegeben, mindestens 23 Parkplätze durch Neuordnung zu erhalten und im Zuge der Bauausführung zu prüfen, ob weitere Parkplätze an anderer Stelle geschaffen werden können.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann verwiesen werden.

Wegen des Abstandes des Anwesens von der Strecke ist für die Planfeststellungsbehörde eine Betroffenheit der Einwender durch eine „Betonwand“ weder in optischer noch in ökologischer Hinsicht zu erkennen.

Soweit die Einwender das Vorhaben wegen der immensen Kosten ablehnen, ist darauf hinzuweisen, dass die NKU weder Bestandteil der Planunterlagen noch entscheidend für die Schaffung von Baurecht ist.

Hinsichtlich der befürchteten Verlängerung der Fahrtzeit zwischen Usingen und Brandoberndorf aufgrund des Umstiegs in Usingen und der An- und Abkopplungsvorgänge in Friedrichsdorf wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen.

### **43. E 81**

Entgegen der Behauptung des Einwenders, dessen persönliche Betroffenheit von dem Vorhaben schon allein deshalb zweifelhaft ist, weil er in Egelsbach wohnhaft ist, also außerhalb des Planfeststellungsbereiches, hat eine sogenannte frühe Öffentlichkeitsbeteiligung am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Dass durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke im Bereich der Köpperner Straße Parkplätze wegfallen werden, ist unvermeidbar und daher hinzunehmen. Um den Belangen der Anwohner sowie dem Umstand der engen Parkplatzverhältnisse Rechnung zu tragen, ist dem Vorhabenträger in diesem Beschluss aufgegeben, mindestens 23 Parkplätze durch Neuordnung zu erhalten und im Zuge der Bauausführung zu prüfen, ob weitere Parkplätze an anderer Stelle geschaffen werden können.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG (also auch auf den Wald) sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann verwiesen werden.

Dass mit der Umsetzung eines solchen Vorhabens höhere Lärmimmissionen einhergehen (können), die den Vorhabenträger zum Schutze der Anwohner verpflichten, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen und umzusetzen, wobei der Grundsatz aktive vor passive Maßnahmen einzuhalten ist, liegt in der Natur der Sache. Die hier im Bereich der Köpperner Straße vorgesehene Schallschutzwand mit einer Höhe von 1,50 m dient dem Schutz der Anwohner vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen; sie ist zwingend vom Vorhabenträger umzusetzen und zugleich von den Anwohnern hinzunehmen. Einen Anspruch auf eine „schöne Aussicht“ gibt es nicht. Dass diese Maßnahme zu einer Wertminderung führen soll, überzeugt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Wertminderung ist auch kein Belang, den der Einwender hier für sich geltend machen kann.

Der vom Einwender gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

#### 44. E 82

Die Einwendung entspricht im Wesentlichen der Einwendung E 81, so dass hinsichtlich der Themen Baulärm, Parkplatzwegfall an der Köpperner Straße, Rodung, Öffentlichkeitsbeteiligung und Kosten auf die vorherigen Ausführungen verwiesen werden kann (s. Punkt C.V.43). Die Auffassung, dass durch den Wegfall von Parkplätzen eine Wertminderung der Immobilie zu erwarten ist, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu teilen. Den Belangen der Anwohner ist mit den dem Vorhabenträger auferlegten Nebenbestimmungen zur Parkplatzsituation im Bereich der Köpperner Straße Genüge getan.

#### 45. E 83

Der Einwender fordert, auch nach dem Ausbau des Haltepunktes Hundstadt zu einem Kreuzungsbahnhof, den Betriebsweg des VHT „Schlagweg“ nicht nur als Zuwegung zum neuen Bahnsteig zu erhalten. Begründet hat er dies für Zwecke der Feuerwehr, um eine rückseitige Brandbekämpfung der Anwesen entlang der Hauptstraße Nrn. 33 bis 65 zu erleichtern. Ersatzweise hat der Einwender vorgeschlagen, dass der Bahnsteig für schwere Fahrzeuge (z.B. Feuerwehr) befahrbar sein soll.

Nach Information des Vorhabenträgers entfällt der Betriebsweg des VHT in Hundstadt (Schlagweg) entlang des neuen Bahnsteigs auf einer Länge von rd. 180 m und wird damit mit einer Fläche von ca. 75% der Fläche des Weges beansprucht (ungefähr zu verorten bei der Hauptstraße 39 - 57). Er wird von beiden Seiten aus zur Sackgasse. Der Schlagweg ist keine Erschließungsstraße und als Privatweg beschildert, der der Öffentlichkeit nicht zur Nutzung zur Verfügung steht. Er kann jedoch derzeit theoretisch mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Die Planung sieht die Errichtung eines zweiten Außenbahnsteigs in Hundstadt vor. Aufgrund der vorgesehenen Bahnsteigausstattung kann dieser nicht so errichtet werden, dass eine Befahrbarkeit mit schweren Fahrzeugen möglich wäre. Der Bau des Bahnsteiges bedürfte zudem den Bau von befahrbaren Rampen, damit dieser überhaupt mit schweren Fahrzeugen befahren werden kann. Eine andere wirtschaftlich vertretbare Möglichkeit zur Errichtung des Bahnsteigs gibt es nicht.

Da der Vorhabenträger jedoch zugesichert hat, dass die Zufahrt für Rettungskräfte von beiden Seiten im Schlagweg grundsätzlich gewährleistet ist, ist der Forderung des Einwenders Rechnung getragen.

Eine weitere Forderung des Einwenders ist das Vorziehen der Ertüchtigung von zwei Bahnübergängen ohne Beschränkung und Signalanlage, die sich außerhalb des zu elektrifizierenden Bauabschnitts befinden. Begründet wird dies mit dem kurvenreichen und schwer einsehbaren Verlauf der Bahnübergänge in diesem Bereich und, dass die Ertüchtigung im Rahmen der Elektrifizierung der Taunusbahn in ca. zehn Jahren bis

Grävenwiesbach ohnehin notwendig wird. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Ertüchtigung dieser Bahnübergänge nicht Bestandteil des vorliegenden Antrages ist. Der Vorhabenträger sieht zudem keinen Zusammenhang der Ertüchtigung der Bahnübergänge mit einer späteren Elektrifizierung des Streckenabschnittes. Zudem entsprechen die Bahnübergänge den Vorgaben der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, was regelmäßig im Rahmen der amtlichen Bahnübergangsschauen u.a. durch die Landes-eisenbahnaufsicht, die Polizei und den VHT überprüft wird. In diesem Zusammenhang wird die Sicherheit der Kreuzungsstellen umfassend beurteilt. Die Anforderungen ergeben sich aus verschiedenen Faktoren, u.a. der auf dem jeweiligen Streckenabschnitt zulässigen Geschwindigkeit im Bahnverkehr. Dies wurde durch die Landeseisenbahnaufsicht bestätigt.

#### **46. E 84, E 85**

Eine extreme Beeinträchtigung sowie eine besondere und unzumutbare Betroffenheit – wie sie die Einwender durch den Ausbau des Vorhabens befürchten – vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Mit den vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, werden ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgeblichen Grenzwerte für Mischgebiete von 54 dB(A) nachts und 64 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar deutlich unterschritten. Ebenso sind – ausweislich des Erschütterungsgutachtens – wesentliche Erschütterungszunahmen aus dem Betrieb der Strecke ausgeschlossen. Ausgehend hiervon können die Einwender nicht mit einer Wertminderung wegen ver-ringerter Lebensqualität und sinkendem Wohnwert argumentieren und daraus folgend Entschädigungsansprüche geltend machen. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen.

Dem Vorhabenträger ist in diesem Beschluss aufgegeben, während der gesamten Bauzeit eine ausreichende Anbindung aller betroffenen Grundstücke – also auch das der Einwender – an das öffentliche Wegenetz zu gewährleisten, was auch den Zugang für Rettungskräfte einschließt (s. Punkt A.V.1.2 ff). Damit ist den Belangen der Ein-wender in diesem Punkt Rechnung getragen. Unabdingbare verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen während der Bauzeit haben die Einwender im Übrigen hinzunehmen.

Dass durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke im Bereich der Köpperner Straße Parkplätze wegfallen werden, ist unvermeidbar und ebenfalls hinzunehmen. Um den Belangen der Anwohner sowie dem Umstand der engen Parkplatzverhältnisse zu ge-nügen, enthält dieser Beschluss die Verpflichtung des Vorhabenträgers, mindestens 23 Parkplätze durch Neuordnung zu erhalten und im Zuge der Bauausführung zu

prüfen, ob weitere Parkplätze an anderer Stelle geschaffen werden können.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, etwa auf den Wald oder die Tierwelt, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und den Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

#### **47. E 86, E 94**

Soweit die Einwender einen erheblichen Wertverlust ihrer Immobilie befürchten, ist nicht näher dargetan, worauf dieser zurückzuführen sein soll. Hinsichtlich zusätzlicher Lärm- und/oder Erschütterungsbeeinträchtigungen ist festzustellen, dass mit den vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar deutlich unterschritten werden. Ebenso sind dem Erschütterungsgutachten folgend wesentliche Erschütterungszunahmen aus dem Betrieb der Strecke im Bereich des Anwesens der Einwender ausgeschlossen, so dass sich eine Wertminderung hierdurch ebenfalls nicht einstellen wird.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. Eine Störung der Nachtruhe ist deshalb nicht zu befürchten, weil erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren sind.

Dass durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke im Bereich der Köpperner Straße Parkplätze wegfallen werden, ist unvermeidbar und daher hinzunehmen. Um den Belangen der Anwohner sowie dem Umstand der engen Parkplatzverhältnisse Rechnung zu tragen, ist dem Vorhabenträger in diesem Beschluss aufgegeben, mindestens 23 Parkplätze durch Neuordnung zu erhalten und im Zuge der Bauausführung zu prüfen, ob weitere Parkplätze an anderer Stelle geschaffen werden können.

Der von den Einwendern gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde

vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf das Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Soweit bemängelt wird, dass die Anwohner während der Planungsphase in keiner Weise einbezogen worden seien, bleibt festzustellen, dass eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung am 20. September 2019 stattgefunden hat. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Auch ein Anspruch auf eine „schöne Aussicht“ gibt es nicht. Die geplante Schallschutzwand, die eine wesentliche Schutzfunktion für die Anwohner ausübt, ist mit Blick auf das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit hinzunehmen.

Hinsichtlich des Rückgangs der Fahrgastzahlen aufgrund von Homeoffice und der befürchteten Verlängerung der Fahrtzeit zwischen Usingen und Brandoberndorf wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen.

## 48. E 87

Die aus Sicht der Planfeststellung maßgeblichen Planunterlagen haben ausgelegen und konnten die Anstoßfunktion für die Einleitung des Anhörungsverfahrens erfüllen. Einen Anspruch auf die Offenlegung weiterer Unterlagen vermag die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu sehen.

Die vom Einwender befürchtete Lärmbelastung und Erschütterungszunahme nach Fertigstellung des Vorhabens verbunden mit einem Wertverlust für die im Eigentum seiner Familie stehende Immobilie wird sich nicht einstellen. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung werden mit den geplanten Schutzmaßnahmen, hier eine 2,5 m hohe Schallschutzwand sowie dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar unterschritten.

Ebenso sind dem Erschütterungsgutachten folgend wesentliche Erschütterungszunahmen aus dem Betrieb der Strecke im Bereich des Anwesens des Einwenders ausgeschlossen. Mit Umsetzung der Schutzmaßnahmen ist sogar eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation zu erwarten.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik hinzunehmen.

Dass sich durch die Beseitigung von Bäumen und Sträuchern optische, akustische und sicherheitstechnische Probleme einstellen werden, ist ohne nähere Begründung nicht nachzuvollziehen. Im Übrigen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVP in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

#### **49. E 88, E 89**

Soweit die Einwender die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens an ihrer Immobilie fordern, ist diesem Belang mit den in diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Das gilt gleichermaßen für die befürchteten Beeinträchtigungen während der Bauphase durch Staub, Lärm und Schmutz sowie für die jederzeit mögliche Zufahrt zum Grundstück der Einwender. Im Übrigen und darauf bleibt hinzuweisen, besteht kein Anspruch auf absoluten Schutz vor Belastungen, die

mit der Umsetzung des Vorhabens einhergehen. So sind etwa Staubbeeinträchtigungen, die ja nur zeitweise in Abhängigkeit von den klimatischen Verhältnissen auftreten, sowie bauzeitige Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen oder auch die Andienung der Baustelleneinrichtungsflächen durch Lkw's hinzunehmen. Zu erwähnen bleibt an dieser Stelle, dass der Vorhabenträger in der Erwidernung zugesichert hat, alles Notwendige zu tun, um Belästigungen der Anwohner, etwa durch Staubeentwicklung, so gering wie möglich zu halten.

Die Forderungen nach Vorlage detaillierter Notfallpläne, nach Einbau des BÜG auf dem von den Einwendern benannten Streckenabschnitt, auf Schaffung zusätzlicher P&R Parkplätze, nach weiteren Schallmessungen, nach detaillierten Fahrgastzahlen sowie nach Vorlage eines (erneuten) Erschütterungs- und Lärmgutachtens wegen Mangelhaftigkeit sind allesamt unbegründet. Ein erhöhtes Unfallrisiko auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt ist nicht nachvollziehbar dargelegt. Zudem sind die zuständigen Rettungsbehörden am Verfahren beteiligt worden; Einwände gegen das Vorhaben wurden von dieser Seite nicht vorgetragen.

Die Notwendigkeit für den Einbau des BÜG wird nicht gesehen, denn mit den vom Vorhabenträger geplanten Schutzmaßnahmen, nämlich einer 3,0 m hohen Schallschutzwand sowie dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05, werden die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags am Anwesen der Einwender – bis auf das 3. OG – eingehalten. Für das 3. OG besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Hinsichtlich der Forderung nach dem Einbau des BÜG ist zudem zu berücksichtigen, dass die Randbedingungen, unter denen das BÜG positive Effekte erzielen würde, hier nicht gegeben sind. Der Einbau würde daher ins Leere gehen und lediglich Kosten, aber keinen Nutzen erzeugen. Von der Richtigkeit der vom Vorhabenträger vorgelegten Schall- und Erschütterungsgutachten konnte sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen. Mit der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung des 3. OG ist den Belangen der Einwender Rechnung getragen. Sonstige Mängel – die ggf. zu einem erneuten Gutachten geführt hätten – sind nicht festzustellen. Für die Schaffung zusätzlicher P&R Parkplätze fehlt es dem Vorhabenträger an der entsprechenden Kompetenz; die Zuständigkeit liegt ausschließlich beim Straßenbaulastträger.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVP, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden. Auf den Einsatz von Herbiziden im Einzugsbereich des Erlenbachs hat der Vorhabenträger ausweislich der Planunterlagen verzichtet, was somit der Forderung der Einwender entspricht.

Die von den Einwendern pauschal geltend gemachten Entschädigungsansprüche, die im Übrigen nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern einem gesonderten Verfahren vorbehalten sind, entbehren einer konkreten Grundlage. Es werden sich weder Gesundheitsbeeinträchtigungen noch eine Wertminderung der Immobilie durch die Realisierung des Vorhabens einstellen. Wie bereits ausgeführt bewirken die aktiven Schallschutzmaßnahmen die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte mit Ausnahme des 3. OG, für das die Einwender passiven Schallschutz beanspruchen können. Weiterer zusätzlicher Maßnahmen bedarf es daher nicht. Auch die Außenbereichsnutzung wird den Einwendern künftig uneingeschränkt möglich sein. Ebenso sind dem Erschütterungsgutachten folgend wesentliche Erschütterungszunahmen aus dem Betrieb der Strecke im Bereich des Anwesens der Einwender ausgeschlossen, so dass sich eine Wertminderung hierdurch ebenfalls nicht einstellen wird.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. Eine Störung der Nachtruhe ist deshalb nicht zu befürchten, weil erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren sind. Sollten sich wider Erwarten unzumutbare Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen einstellen, ist der Vorhabenträger zur Gewährung von Ersatzwohnraum verpflichtet. Eine entsprechende Bestimmung ist in diesem Beschluss enthalten.

Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik hinzunehmen.

## **50. E 90, E 91**

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen gefordert wird, ist auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses zu verweisen.

## 51. E 92

Das Anwesen des Einwenders liegt ca. 300 m von der Strecke entfernt. Daher ist mit erheblichen Belästigungen durch Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase nicht zu rechnen. Die Nutzung der Terrasse wird dem Einwender auch während der Bauzeit uneingeschränkt möglich sein. Zudem hat der Vorhabenträger zum Schutze der Anwohner diverse technische und organisatorische Maßnahmen zugesagt. Diese ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen stellen einen hinreichenden Schutz der Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb sicher. Schließlich sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Nächtliche Störungen als Folge des Betriebslärms sind aufgrund der Entfernung des Anwesens zur Strecke nicht zu erwarten.

Da sich Beeinträchtigungen zu Lasten des Einwenders nicht einstellen werden, vermag die Planfeststellungsbehörde eine Wertminderung der Immobilie nicht zu erkennen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, wie z.B. auf den Baumbestand, das Landschaftsbild und die Artenvielfalt, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auch die vom Einwender explizit genannte Erdkröte ist in die Untersuchung eingeflossen, was in entsprechende Maßnahmen mündete. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 bleibt daher zu verweisen.

Der vom Einwender gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen

Kostensteigerung spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

Soweit eine Bürgerbeteiligung gerügt wird, bleibt festzustellen, dass eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung am 20. September 2019 stattgefunden hat. Ob sie inhaltlich umfangreich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen gefordert wird, ist auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses zu verweisen.

## **52. E 93, E 93.1**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf den Baumbestand und das Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 bleibt daher zu verweisen. Zudem hat der Vorhabenträger in der Erwiderung mitgeteilt, dass er beabsichtige, den geplanten Grünstreifen zwischen Köperner Straße und Saalburg Bahnhof auf Höhe der Hausnummern 90-100 und 106-110 mit kleinen Bäumen und Gebüschern heimischer Art zu bepflanzen, so dass sich ein natürlicher Sichtschutz wiedereinstellen wird. Anders als von den Einwendern angenommen, wirken Bäume und Bewuchs jedoch nicht schallreduzierend. Schalltechnisch werden die Einwender vom Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 profitieren.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt wer-

den. Eine Störung der Nachtruhe ist deshalb nicht zu befürchten, weil erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren sind. Sollten sich wider Erwarten unzumutbare Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen einstellen, ist der Vorhabenträger zur Gewährung von Ersatzwohnraum verpflichtet. Eine entsprechende Bestimmung ist in diesem Beschluss enthalten.

Die Einwender befürchten Schäden an ihrem Haus und an der Einfahrt infolge von Rammarbeiten. Da sich das Anwesen der Einwender mehr als 20 m von der Strecke entfernt befindet, unterfällt es nicht dem vom Vorhabenträger zugesagten Beweissicherungsverfahren. Das allerdings stellt den Vorhabenträger nicht von einer Pflicht zur Leistung von Schadensersatz nach den allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen frei, sollten am Eigentum der Einwender Schäden durch (Bau)Maßnahmen des Vorhabenträgers entstehen.

### **53. E 95, E 96**

Die Einwender kritisieren die Verschwendung von Steuergeldern. Hierbei handelt es sich um eine allgemeine politische Diskussion, die nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Die NKU spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Sie ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 bleibt daher zu verweisen. Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser kann auf das Hydrogeologische Gutachten und die Einbindung der zuständigen Wasserbehörden in dem Verfahren verwiesen werden.

Gerügt wird ferner die Verschandelung des Wehrheimer Ortsbildes durch die Errichtung von Schallschutzwänden. Die vom Vorhabenträger geplanten Schallschutzwände dienen dem (Gesundheits-)Schutz der betroffenen Anwohner vor Beeinträchtigungen durch Betriebslärm. Sie sind notwendig, um die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich der schutzwürdigen Bebauung einzuhalten. Der Gesundheitsschutz ist als Schutzgut höher zu bewerten als das Ortsbild Wehrheims, zumal es sich bezogen auf die Einwender nur um ein subjektives Empfinden handelt. Im Übrigen hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung mitgeteilt, dass er beabsichtige, die 1,5 m hohe Schallschutzwand durch Bepflanzung von kleinen Bäumen und Büschen optisch in das Ortsbild zu integrieren. Dem Belang ist damit Rechnung getragen.

Hinsichtlich der befürchteten Verlängerung der Fahrtzeit zwischen Wehrheim und

Frankfurt am Main aufgrund der An- und Abkopplungsvorgänge in Friedrichsdorf wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen.

Bemängelt wird zudem künftig die fehlende Möglichkeit bei S-Bahn-Ausfällen nach Wehrheim zu kommen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass je nach Art und Ort der Störung unterschiedliche Situationen eintreten können. Hierzu hat der Vorhabenträger die folgenden Szenarien dargestellt. Bei Ausfall einer S-Bahn-Fahrt muss auf die nachfolgende Fahrt ausgewichen werden. Bei einer Streckenunterbrechung kann mit den im taunusseitigen Abschnitt befindlichen S-Bahn-Fahrzeugen ein Pendelverkehr durchgeführt werden. Es bestünde dann weiterhin die Möglichkeit, aus Frankfurt mit der U-Bahn kommend in Oberursel oder Bad Homburg in die S-Bahn nach Wehrheim umzusteigen. Im Fall einer Großstörung im Frankfurter S-Bahn-Tunnel verkehren Richtung Taunus die S-Bahnen ab Frankfurt/Hbf bzw. Rödelheim, sodass auch in diesem Fall die Wegekette aufrechterhalten wird. Bei einer eingleisigen Sperrung wird ein angepasster Fahrplan gefahren, der in der Regel ausgedünnt werden muss. Auch in diesem Fall bleibt die Fahrbeziehung grundsätzlich erhalten.

Der übrige Vortrag der Einwender mündet in Unterstellungen und Mutmaßungen; diese begründen keine eigenen Betroffenheiten der Einwender und dürfen deshalb unberücksichtigt bleiben.

## **54. E 97**

Der Forderung nach einer Erhöhung und gleichzeitigen Verlängerung der geplanten 2,50 m hohen und 84 m langen Schallschutzwand kann nicht entsprochen werden. Die vom Vorhabenträger geplanten Schutzmaßnahmen, der Einwender profitiert in diesem Bereich vom Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05, genügen, um die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags am Anwesen des Einwenders sicherzustellen. Ein „Mehr“ an Schutz im Sinne von maximalem Schutz kann ein Betroffener nicht für sich oder für andere fordern. Eine Schallschutzwand dient dem Schutz der betroffenen Anwohner vor betriebsbedingten Lärmimmissionen. Sie erfüllt nicht den Zweck, den Sturz auf Gleise zu verhindern. Hierzu sind andere Maßnahmen zu ergreifen, sofern ihre Notwendigkeit festgestellt wird. In diesem Zusammenhang hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zugesagt, dass es zwischen der Bahnstrecke bzw. der Schallschutzwand und der Köpperner Straße eine Bepflanzung aus kleineren Bäumen und Büschen geben wird, was wiederum einen optischen und natürlichen Schutz darstellt. Insoweit wird sich zum Istzustand keine Verschlechterung ergeben. Eine echte Begrünung der Schallschutzwand lässt sich angesichts ihrer Schutzfunktion und ihrer Instandhaltung/Wartung jedoch nicht realisieren.

## 55. E 98, E 99

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf den Baumbestand, die Artenvielfalt und das Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 bleibt insoweit zu verweisen.

Der befürchtete Verlust von Freizeitmöglichkeiten und der Möglichkeit, ohne große Umwege schnell und zu Fuß einzukaufen, ist unbegründet. Das Vorhaben bringt keine Veränderungen von fußläufigen Erreichbarkeiten.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, ist mit Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu rechnen. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. Eine Störung der Nachtruhe ist deshalb nicht zu befürchten, weil erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren sind. Sollten sich wider Erwarten unzumutbare Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen einstellen, ist der Vorhabenträger zur Gewährung von Ersatzwohnraum verpflichtet. Eine entsprechende Bestimmung ist in diesem Beschluss enthalten.

Soweit die Einwender eine Zunahme der Lärmbelastung resultierend aus dem Schienenverkehr befürchten, ist festzustellen, dass mit den geplanten Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgeblichen Grenzwerte für das Mischgebiet von 54 dB(A) nachts und 64 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar deutlich unterschritten werden. Auch die Außenbereichsnutzung wird den Einwendern künftig uneingeschränkt möglich sein. Ebenso sind – ausweislich des Erschütterungsgutachtens – wesentliche Erschütterungszunahmen aus dem Betrieb der Strecke ausgeschlossen. Ausgehend hiervon können die Einwender nicht mit einer Wertminderung wegen unzumutbarer Belästigungen und erheblicher Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität argumentieren und daraus folgend Entschädigungsansprüche geltend machen, die im Übrigen nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern einem eigenen Verfahren vorbehalten sind. Ein Anspruch auf Auslegung der Schallschutzmaßnahmen auf die maximal mögliche Zugbelastung kann nicht zuerkannt werden.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit

auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Die Einwender befürchten Schäden an ihrem Haus und an den Versorgungsleitungen. Hinsichtlich der Baumaßnahmen hat der Vorhabenträger die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für alle Immobilien, die sich in einem Abstand von 20 m zur Gleisstrasse befinden, zugesagt. Sollte das Anwesen der Einwender, weil es den 20-Meter-Korridor überschreitet, aus dem Beweissicherungsverfahren herausfallen, verbleibt es dennoch bei den allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen, wonach der Vorhabenträger für Schäden aufzukommen hat, die durch ihn verursacht werden. Ausweislich der erschütterungstechnischen Untersuchung zum Schienenverkehr ist mit Auswirkungen auf Gebäude jedoch nicht zu rechnen.

Dem Vorhabenträger ist in diesem Beschluss aufgegeben, während der gesamten Bauzeit eine ausreichende Anbindung aller betroffenen Grundstücke – also auch das der Einwender – an das öffentliche Wegenetz zu gewährleisten, was auch den Zugang für Rettungskräfte einschließt (s. Punkt A.V.1.3 ff). Damit ist den Belangen der Einwender in diesem Punkt Rechnung getragen. Unabdingbare verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen während der Bauzeit haben die Einwender im Übrigen hinzunehmen.

## **56. E 100, E 101, E 102, E 103**

Die Einwender rügen veraltete Planungsgrundlagen und fordern die Anpassung derselben. Da dieser Einwand nicht näher konkretisiert wird, muss er an dieser Stelle unberücksichtigt bleiben.

Eine Ergänzung des LBP um gestalterische Maßnahmen zur Erhaltung des derzeitigen Charakters des Grünzuges im Bereich des Rotkehlchenweges können die Einwender nicht verlangen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann insoweit verwiesen werden. Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im

LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Die Einwender können keine Lärmvorsorgemaßnahmen für sich geltend machen, da im Bereich ihres Anwesens keine erheblichen baulichen Eingriffe, die ggf. Schutzmaßnahmen auszulösen vermögen, stattfinden. Da die Zugzahlen im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall nahezu gleich sind, ist auch der Tatbestand einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV nicht erfüllt. Mit einer wesentlichen Zunahme an Erschütterungen aus dem Schienenverkehr ist ausweislich der erschütterungstechnischen Untersuchung ebenfalls nicht zu rechnen, so dass ein Beweissicherungsgutachten insoweit nicht gefordert werden kann.

Zum Schutz des Grundwassers wird auf die Darstellung im Hydrologischen Gutachten und auf die Einbindung der zuständigen Wasserbehörden verwiesen.

Der vorsorglich gestellte Antrag auf Ersatzleistungen geht ins Leere, da bezogen auf die Einwender weder mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen noch mit einer Wertminderung ihrer Immobile zu rechnen ist.

## 57. E 104

Die Einwenderin ist Eigentümerin und Bewirtschafterin eines landwirtschaftlichen Betriebs in Neu-Anspach.

Sie hat Bedenken gegen die Maßnahme 4 A CEF auf den Grundstücken Flur 8, Flurstücke 112 und 113. Diese Grundstücke werden von ihr bewirtschaftet zum Zwecke der Futtergewinnung für die Tiere. Bei der Pflanzung von Sträuchern und Büschen im Rahmen der Maßnahme befürchtet sie einen Verlust an Futterfläche und folglich an Ertrag. Ferner befürchtet sie, dass eine Anpflanzung von Gehölzen an dieser Stelle Schwarzwild anlocken könnte. Sie fordert daher, für die Kompensationsmaßnahme einen anderen Standort zu wählen oder zum Ausgleich Ökopunkte einzusetzen.

Ferner weist sie darauf hin, dass ihr Hof direkt an der Trasse liegt und die angrenzenden Flächen aktuell als Koppeln für ihren Pensionspferdebetrieb genutzt werden. Sie benötigt daher Informationen, wo genau sich die Maststandorte befinden und ob eine Nutzung der Grundstücke als Koppeln überhaupt möglich bleibt.

Die Fläche der Grundstücke Flur 8, Flurstücke 112 und 113 wird durch den Vorhabenträger zur Schaffung von Ersatzlebensraum für Brutvögel und zur Aufhängung von Haselmauskästen benötigt. Der Ersatz der Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird aufgrund des Gehölzverlustes durch den Oberleitungsbau an der Bahnstrecke unmittelbar östlich der Maßnahme benötigt und die Ersatzhabitats sind auf der gegenüberliegenden Bahnseite in engem räumlichen Bezug zu bisherigen Gebüsch der Haselmaus wiederherzustellen. Eine alternative Maßnahmenfläche mit artenschutzrechtlich

gleich engem räumlichen Bezug und funktionaler Voraussetzung stünde nicht zur Verfügung. Da die Gehölzpflanzung die vorhandenen Gehölzbestände in diesem Bereich ergänzt, ist nicht mit der Entstehung neuer Schwarzwildrückzugsgebiete und somit auch nicht mit einer Erhöhung von Wildunfällen zu rechnen. Die Grundstücke wurden dem Vorhabenträger durch die Stadt Neu-Anspach als Eigentümerin per Satzungsbeschluss zur Verfügung gestellt.

Ferner weist der Vorhabenträger darauf hin, dass die Oberleitungsmasten auf der nördlichen Seite der Bahntrasse geplant sind und die Koppeln weiterhin genutzt werden können.

## 58. E 105

Der Einwender wohnt in seiner Immobilie in der Dreieichstraße in Friedrichsdorf – Köppern in unmittelbarer Nähe der Bahngleise.

Er befürchtet erhebliche Belästigungen durch Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase, so dass auch keine Nutzung des Außenbereichs (Loggien, Balkone) mehr möglich sein wird.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. Eine Störung der Nachtruhe ist deshalb nicht zu befürchten, weil erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren sind.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen aus Baulärm ist lediglich für den Tagzeitraum mit Überschreitungen bei Ausführung der lärmintensiven Baumaßnahmen im Nahbereich der Bautätigkeiten zu rechnen. Die Überschreitungen dürften aber als kurzzeitig einzustufen sein, weil es sich bei den lärmintensiven Arbeiten um dynamische Tätigkeiten handelt und die Emissionen – wie schon erwähnt - jeweils punktuell entlang der Strecke für jeweils einen begrenzten Zeitraum auftreten.

Es ist nicht ersichtlich und auch nicht begründet vorgetragen worden, aus welchen Gründen sich die Schallpegel im anschließenden Betrieb im Vergleich zum jetzigen Zustand an dieser Stelle erhöhen sollten. Die Zugzahlen im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall sind nahezu gleich. Auf die Ausführungen unter C.III.4.1.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Verschlechterung der Wohnqualität ist damit nicht zu erkennen, damit sind auch keine Anhaltspunkte für eine Wertminderung gegeben.

Die befürchteten Gesundheitsgefährdungen sind aufgrund der Festlegungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.III.4 verwiesen.

Die von dem Einwender befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 minimiert. Ebenso kann davon ausgegangen werden, dass die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen werden.

Der Einwender rügt ferner, dass keine echte Bürgerbeteiligung im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden habe. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.I.6.1 verwiesen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Der Einwender bemängelt auch die stark gestiegenen Projektkosten. Sofern dieser Einwand darauf abzielt, eine aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung zu veranlassen, wird auf die Ausführungen unter C.I.6.2 verwiesen. Die Projektkosten werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht überprüft, diese spielen für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten. Zu verweisen ist hier auch auf die Ausführungen unter C.III.1.3.

Ein Einsatz alternativer Antriebsarten (z. B. durch akku-/batteriebetriebene Züge) steht dem in der Antragsbegründung formulierten Zielen unter B.III entgegen. Wie unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) festgestellt, sind Triebzüge mit Batteriehybridantrieb jedoch nicht geeignet, um das Planungsziel zu erreichen und das künftige Betriebsprogramm umzusetzen. Mit dem Einsatz von Batteriehybridtriebwagen wäre ein Umstieg von der oberleitungsbetriebenen S-Bahn nicht zu vermeiden, um in die Frankfurter Innenstadt zu gelangen oder die Reisezeiten zu verkürzen. Hingegen ist das geplante Vorhaben geeignet, das Planungsziel zu erreichen.

Der Einwender macht darauf aufmerksam, dass der Bahnübergang zum Feld oberhalb der Wohnanlage in Friedrichsdorf wahrscheinlich geschlossen wird und somit nicht mehr für die Bewohner nutzbar ist und damit die Mobilität eingeschränkt ist. Aufgrund

der Planungen des Vorhabenträgers wird ausschließlich der BÜ 22 in Wehrheim-Saalburgsiedlung geschlossen. Ein Bahnübergang in Friedrichsdorf ist davon nicht betroffen.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die von dem Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, auf die Nebenbestimmungen unter A.V.6.4 sowie die Ausführungen unter C.II.5.1.2.3.3 und C.III.4.1.2 in diesem Beschluss wird verwiesen.

## 59. E106

Der Einwender ist weder ortsansässig noch grundstücksbetroffen. Er trägt in seiner Einwendung vor, dass die öffentliche Bekanntmachung vom 6. November 2020 formell fehlerhaft war, da nicht auf die Möglichkeit hingewiesen worden sei, dass Einwendungen auch per Fax eingereicht werden können.

Nach § 73 Abs. 4 VwVfG ist eine Einwendung schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde zu erheben. Die Bekanntmachung dient dem Zweck, die Bürger zur Beteiligung „anzustoßen“. Sie soll zur umfassenden Beteiligung der Bürger führen, ohne eine psychologische Hemmschwelle aufzubauen. Zusätze zum Hinweis auf die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen sind unzulässig, wenn sie diesen Zweck gefährden können. Folglich sind nicht nur eindeutige Zusätze zu unterlassen, die das Recht auf Beteiligung einengen, sondern auch solche, die für den Bürger in dieser Hinsicht irreführend sind. Andererseits darf die Gemeinde in der Bekanntmachung aber auch Vorkehrungen treffen, um einen sicheren und verlässlichen Verfahrensablauf zu gewährleisten und damit die „angestoßene“ Bürgerbeteiligung zweckentsprechend umzusetzen. Diese Vorkehrungen müssen verhältnismäßig und so ausgestaltet sein, dass sie vom Bürger nicht als Schranke seines Beteiligungsrechts empfunden werden. Abzustellen ist dabei auf einen am Gemeindeleben interessierten, aufgeschlossenen und mündigen Bürger, der - im Bewusstsein, dass die Gemeindeverwaltungen ihre (hoheitlichen) Aufgaben heutzutage service- und „kundenorientiert“ erbringen - zweckentsprechende Organisationsmaßnahmen nicht als hinderlich begreift. Daran gemessen, ist es einem mündigen Bürger zumutbar die Faxnummer der Anhörungsbehörde oder der Kommune in Erfahrung zu bringen, wenn sie aufgrund der Bekanntmachung geradezu greifbar ist.

Weiter beanstandet der Einwender, dass der Text der Pdf-Datei der Bekanntmachung der Stadt Friedrichsdorf kopiergeschützt und somit die Adresse nicht übertragen werden könne. Auch hier gilt, dass es einem mündigen Bürger zumutbar ist, eine Adresse entsprechend zu übertragen.

Die Bekanntmachung ist somit ordnungsgemäß erfolgt.

Der Einwender rügt, dass eine Bekanntmachung auch in Bad Homburg v.d.H. hätte erfolgen müssen, da dort Ausgleichsflächen als Kompensationsmaßnahmen betroffen sind. Es handelt sich bei der betreffenden trassenfernen Kompensationsmaßnahme „Aufwertung eines bestehenden Waldbestandes durch Nutzungsaufgabe“ um eine bereits umgesetzte Ökokontomaßnahme auf dem Grundstück in der Gemarkung Bad Homburg, Flur 1, Flurstück 1/2, für die vom Vorhabenträger ein Abbuchungsbeleg vorzulegen ist. Da diese Ökokontomaßnahme bereits umgesetzt ist, war eine zusätzliche Offenlage in der Stadt Bad Homburg v.d.H. nicht geboten.

Hinsichtlich der An- und Abkupplungsvorgänge im Bahnhof Friedrichsdorf und einer Fahrzeitverlängerung zwischen Friedrichsdorf-Köppern und Bad Homburg wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen.

Ein vom Einwender geforderter Einsatz alternativer Antriebsarten (z. B. durch akku-/batteriebetriebene Züge) steht dem in der Antragsbegründung formulierten Zielen unter B.III. entgegen. Das Ziel des Vorhabens ist es, das Usinger Land durch eine zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind. Wie unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) festgestellt, sind Triebzüge mit Batteriehybridantrieb für Regionalbahnen jedoch nicht geeignet, um das Planungsziel zu erreichen und das künftige Betriebsprogramm umzusetzen.

Im Übrigen wird im Hinblick auf die Planrechtfertigung und insbesondere auf den zweigleisigen Ausbau auf C.III verwiesen. Die Elektrifizierung bzw. Anbindung über den Bahnhof Usingen hinaus ist nicht Bestandteil dieses konkreten Antrags auf Planfeststellung.

## **60. E107, E107.1 bis 107.19**

Die Einwender wohnen in der Dreieichstraße in Friedrichsdorf – Köppern in unmittelbarer Nähe der Bahngleise.

Die Argumente in ihrer schriftlichen Sammeleinwendung sind identisch mit den Argumenten in der Einwendung unter E105, so dass zunächst auf die obigen Ausführungen verwiesen wird.

Während des Erörterungstermins wurden die einzelnen Aspekte und Befürchtungen am 14. Juli 2022 weiter ausgeführt und eingehend besprochen.

Die geplanten Maßnahmen sehen vor, dass die Strecke an dieser Stelle eingleisig bleibt, aber elektrifiziert wird. Im Schallgutachten ist nachvollziehbar dargelegt worden, dass bei einem Vergleich des Prognose-Nullfalls 2030 (hier bleibt die Strecke unverändert und es verkehren Wasserstoffzüge) mit dem Prognose-Planfall 2030 (hier werden die Maßnahmen umgesetzt und auf der Strecke verkehren Wasserstoffzüge und S-Bahnen) der künftige Betrieb auf der Strecke an dieser Stelle keine Zunahme des Lärms um 3 dB(A) erwarten lässt. Die Zugzahlen im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall sind nahezu gleich. Auch werden die in Zukunft eingesetzten S-Bahnen dort nicht schneller fahren als die Züge, die heute auf der Strecke verkehren. Damit liegt zwar ein erheblicher baulicher Eingriff, aber keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV vor. Vorliegend besteht daher trotz der Nähe der Immobilien zum Gleis kein Anspruch auf Lärmschutz für die Einwender.

Gesundheitliche Belastungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf die Einwender nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter C.III.4.1.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Nächtlicher Zugverkehr in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr ist auch gegenwärtig auf der Strecke zulässig und in die Berechnungen zum Prognose-Nullfall und zum Prognose-Planfall eingeflossen.

Zu den weiteren erörterten Themen Wertminderung der Immobilien, gesundheitliche Beeinträchtigungen und Erschütterungsbelastungen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

## **61. E 108, E 109**

Das Wohngebäude der Einwender befindet sich in unmittelbarer Nähe der Gleise in der Köpperner Straße in Wehrheim. Sie befürchten Lärmbelastungen während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft.

Um diese Belastungen zu minimieren, hat der Vorhabenträger bereits zugesagt, den Forderungen nach einem Lärmschutzbeauftragten während der Bauzeit, nach rechtzeitiger Information der Anwohner und nach dem Einsatz schallarmer Technologien nachzukommen. Dies ist zudem in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses insbesondere unter A.V.6 festgelegt.

Zum Schutz vor bauzeitigen Beeinträchtigungen sind dem Vorhabenträger eine Reihe von Maßnahmen auferlegt worden. Mit diesen ist sichergestellt, dass unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belastungen ausgeschlossen werden können. Insbesondere sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die vom Einwender befürchtete Lärmbelastung nach Fertigstellung des Vorhabens wird sich nicht einstellen. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung werden mit den geplanten Schutzmaßnahmen, hier eine 3,0 m hohe Schallschutzwand sowie dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar unterschritten. Mit Umsetzung der Schutzmaßnahmen ist sogar eine erhebliche Entlastung der Gesamtlärsituation zu erwarten, so dass sich auch die von den Einwendern befürchtete Wertminderung hierdurch nicht einstellen wird.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Die Einwender befürchten ferner eine dauerhafte Beeinträchtigung des Natur-/ Landschaftsbildes durch die LSW in der an dieser Stelle geplanten Höhe. Zur Klarstellung wird zunächst darauf hingewiesen, dass den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen nach der 16. BImSchV keine lärm mindernde Wirkung zukommt. Hinsichtlich der Schallschutzwand ist anzumerken, dass diese dem Gesundheitsschutz dient. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung jedoch zugesagt, Grünstreifenabschnitte mit Büschen/kleinen Bäumen zwischen der LSW und der Köpperner Straße anzulegen, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren und die Gestaltung der LSW im Bereich der Gemeinde Wehrheim mit dem Ortsvorsteher abzustimmen (vgl. A.V.6.2 und A.VI.2.7).

Die befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen minimiert, so dass die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes bei Beachtung der Nebenbestimmungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde so gering wie möglich ausfallen werden.

Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das allgemeine Landschaftsbild sowie auf die anderen Schutzgüter im Sinne des UVPG wurden in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter Punkt C.II kann verwiesen werden.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulas-

sung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen konnten die Einwender ihr Informationsbedürfnis im Erörterungstermin entsprechend befriedigen.

Der vorsorglich gestellte Antrag auf Ersatzleistungen geht ins Leere, da bezogen auf die Einwender weder mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen noch mit einer Wertminderung ihrer Immobile zu rechnen ist.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sowie Varianten hinsichtlich der Zweigleisigkeit und der Antriebstechnik betrifft, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## **62. E 110, E 111, E 112, E 113**

Die in der Einwendung aufgezählten Beeinträchtigungen durch Lärm und Oberleitungen für die Gesundheit und Mobilität sowie der entstehende Wertverlust für Immobilien wurden nicht näher begründet und sind auch zurückzuweisen.

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen der Einwender nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier betrachteten Immissionsorten Am Bahnhof 1 sowie Bahnhofstraße 47 und 62. An diesen werden mit den vom Vorhabenträger ergriffenen Schutzmaßnahmen, hier Errichtung einer 1,5 m hohen Schallschutzwand sowie dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, die Grenzwerte von 54 dB(A) nachts und 64 dB(A) tags eingehalten. Weil die untersuchten Immissionsorte näher an der Strecke liegen, ist eine Einhaltung der Grenzwerte auch für das weiter entfernt liegende Anwesen der Einwender sichergestellt. Mit Umsetzung der Schutzmaßnahmen ist sogar eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation zu erwarten.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte

deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik hinzunehmen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Soweit die Einwendung allgemeine Themen zum Gegenstand hat, wie die Erforderlichkeit des Vorhabens, die Alternativenprüfung und die Verschandelung des Landschaftsbildes verbunden mit Eingriffen in die Natur als Folge der Elektrifizierung, sind diese unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses gesamthaft betrachtet und abgearbeitet. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

## 63. E 116

Die in der Einwendung aufgezählten Beeinträchtigungen durch Lärm und Oberleitungen für die Gesundheit und Mobilität sowie der entstehende Wertverlust für Immobilien wurden nicht näher begründet und sind auch zurückzuweisen.

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen der Einwenderin nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier betrachteten Immissionsorten Köpperner Straße 2 und 3, An diesen werden mit den vom Vorhabenträger ergriffenen Schutzmaßnahmen, hier Errichtung einer 1,5

m hohen Schallschutzwand sowie dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, die Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags eingehalten. Weil die untersuchten Immissionsorte näher an der Strecke liegen, ist eine Einhaltung der Grenzwerte auch für das weiter entfernt liegende Anwesen der Einwanderin sichergestellt. Mit Umsetzung der Schutzmaßnahmen ist sogar eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation zu erwarten.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik hinzunehmen.

Hinsichtlich der beanstandeten Rodung zur Elektrifizierung wird darauf hingewiesen, dass bereits heute aus Sicherheitsgründen eine Aufwuchsbeschränkung innerhalb einer Zone von 4 m ab Gleismitte besteht. Durch das auf den Stock setzen erfolgt eine regelmäßige Störung der Fauna. Grundlage dafür ist das DB Regelwerk DB-RIL 882.0220. Durch die Errichtung der Oberleitungsmasten im Abstand von durchschnittlich 40 m entlang der gesamten Strecke von Friedrichsdorf bis Usingen sind Rodungen von Gehölzen bzw. Fällung von Bäumen des Waldbestandes über die bereits bestehende Rückschnittzone hinaus erforderlich. Dies ist jedoch nur im unmittelbaren Eingriffsbereich wahrnehmbar. Zur Minimierung des Eingriffs erfolgen die Gehölzrückschnitte im Bereich der Rückschnittzone auf den maximal erforderlichen Bereich von 6 m Abstand zur äußeren Gleisachse, bzw. maximal 10 m im Bereich der Oberleitungsmasten.

Soweit die Einwendung allgemeine Themen zum Gegenstand hat, wie die Erforder-

lichkeit des Vorhabens, die Alternativenprüfung und die Verschandelung des Landschaftsbildes verbunden mit Eingriffen in die Natur als Folge der Elektrifizierung, sind diese unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses gesamthaft betrachtet und abgearbeitet. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

## 64. E 117, E 118

Die Einwender sind Eigentümer verschiedener Grundstücke in der Gemarkung Köppern.

Sie befürchten gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder. Allerdings sind diese Befürchtungen unbegründet. Dies belegt die von dem Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, auf die Nebenbestimmungen unter A.V.6.4 sowie die Ausführungen unter C.II.5.1.2.3.3 und C.III.4.1.2 in diesem Beschluss wird verwiesen.

Die von den Einwendern befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 und A.V.5 minimiert. Auch die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 verwiesen.

Der Vorhabenträger hat den Einwand zur Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite aufgegriffen. Nach Planänderung ist die Errichtung der Masten auf der der Bebauung gegenüberliegenden Seite der Bahntrasse vorgesehen. Allerdings ist dies nach Prüfung des Vorhabenträgers im Bereich des Grundstücks der Einwender nicht möglich.

Nach Anpassung der Planung wird jedoch das Grundstück der Einwender nicht mehr berührt. Entlang des zu elektrifizierenden Abschnitts bleibt weiterhin in den Grunderwerbsplänen der 10 m breite Geländestreifen als Aufwuchsbeschränkung enthalten. Bei einer Änderung des Grunderwerbsverzeichnisses würde dann ein Widerspruch zu den Grunderwerbsplänen bestehen. Der Vorhabenträger hat aus diesem Grund auf eine Änderung des Grunderwerbsverzeichnisses verzichtet. Allerdings hat er gegenüber den Einwendern in der Erwiderung zugesichert, dass das Grundstück nicht für eine Aufwuchsbeschränkung benötigt wird und damit keine Grunddienstbarkeit erfor-

derlich ist. Der Vorhabenträger verzichtet daher auf die Eintragung der dinglichen Sicherung im Grundbuch. Dies hat er gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt, die Einwender sind somit nicht mehr grundstücksbetroffen.

Im Übrigen wäre die Belastung mit der Eintragung von 7 m<sup>2</sup> dinglich zu sichernder Fläche minimal und der Eingriff in das Eigentum der Einwender im Ergebnis hinzunehmen. Zu der Frage, ob bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen eine auszugleichende Wertminderung der Immobilie entstehen könnte, wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.17 verwiesen.

Eine Beeinträchtigung im Hinblick auf die Zugänglichkeit des Grundstückes ist ebenfalls nicht, wie von den Einwendern angenommen, ersichtlich, denn der Vorhabenträger hat bereits in seiner Erwiderung zugesichert, dass der Weg zwischen der Bahn und den Gärten nicht betroffen und nicht beeinträchtigt sein wird.

Hinsichtlich des Einsatzes alternativer Antriebsarten (z. B. durch akku-/batteriebetriebene Züge) wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2 verwiesen.

## 65. E 119

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte des Bewuchses im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sogenannte frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren un-

erheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Der Einwender bemängelt zudem veraltete Gutachten und Untersuchungen und fordert den Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen. Hierzu kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden. Außerdem werden seitens des Einwenders die stark gestiegenen Projektkosten bemängelt. Die Projektkosten werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht überprüft. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.I.6.2 verwiesen.

Die vom Einwender gerügten Nachteile hinsichtlich seines Wohnkomforts sowie seiner Gesundheit und Wohnentwicklung sind vom ihm nicht näher begründet und sind, bezogen auf seine Wohnlage, auch nicht nachvollziehbar.

## **66. E 120, E 121, E 120.A, E 121.A, E 166, E 167, E 166.A, E 167.A**

Die Einwender äußern Bedenken hinsichtlich der Nutzung des Schlagweges nach dem Ausbau des Haltepunktes Hundstadt für Müllabfuhr, Postzustellung, Feuerwehr und Rettungsweg.

Nach Information des Vorhabenträgers entfällt der Betriebsweg des VHT in Hundstadt (Schlagweg) entlang des neuen Bahnsteigs auf einer Länge von rd. 180 m und wird damit mit einer Fläche von ca. 75% der Fläche des Weges beansprucht (ungefähr zu verorten bei der Hauptstraße 39 - 57). Er wird von beiden Seiten aus zur Sackgasse. Der Schlagweg ist keine Erschließungsstraße und als Privatweg beschildert, der der Öffentlichkeit nicht zur Nutzung zur Verfügung steht. Er kann jedoch derzeit theoretisch mit schweren Fahrzeugen befahren werden.

Da der Vorhabenträger jedoch zugesichert hat, dass die Zufahrt für Rettungskräfte von beiden Seiten im Schlagweg grundsätzlich auch nach dem Ausbau des Haltepunktes Hundstadt gewährleistet ist, ist der Forderung der Einwenders Rechnung getragen. Die Andienung der Grundstücke in der Hauptstraße durch die Müllabfuhr und die Post hat grundsätzlich über die Hauptstraße zu erfolgen.

## **67. E 122, E 123**

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Be-

schluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Sollten sich wider Erwarten unzumutbare Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen einstellen, ist der Vorhabenträger zur Gewährung von Ersatzwohnraum verpflichtet. Eine entsprechende Bestimmung ist in diesem Beschluss enthalten.

Die Einwender befürchten Schäden an ihrem Haus. Hinsichtlich der Baumaßnahmen hat der Vorhabenträger die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für alle Immobilien, die sich in einem Abstand von 20 m zur Gleistrasse befinden, zugesagt. Sollte das Anwesen der Einwender, weil es den 20-Meter-Korridor überschreitet, aus dem Beweissicherungsverfahren herausfallen, verbleibt es dennoch bei den allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen, wonach der Vorhabenträger für Schäden aufzukommen hat, die durch ihn verursacht werden. Ausweislich der erschütterungstechnischen Untersuchung zum Schienenverkehr ist mit Auswirkungen auf Gebäude jedoch nicht zu rechnen.

Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik hinzunehmen.

Hinsichtlich der beanstandeten Rodung zur Elektrifizierung wird darauf hingewiesen, dass bereits heute aus Sicherheitsgründen eine Aufwuchsbeschränkung innerhalb einer Zone von 4 m ab Gleismitte besteht. Grundlage dafür ist das DB Regelwerk DB-RIL 882.0220. Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Soweit die Einwender eine Zunahme der Lärmbelastung resultierend aus dem Schienenverkehr befürchten, ist festzustellen, dass mit den geplanten Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgeblichen Grenzwerte für das Mischgebiet von 54 dB(A) nachts und 64 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar deutlich unterschritten werden. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit

auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Hinsichtlich der Schallschutzwand ist anzumerken, dass der Gesundheitsschutz als Schutzgut höher zu bewerten ist als das Ortsbild Wehrheims, zumal es sich bezogen auf die Einwender nur um ein subjektives Empfinden handelt, da die in diesem Bereich zu errichtende Schallschutzwand lediglich 1,50 m hoch wird. Im Übrigen hat der Vorhabenträger zugesichert, dass die Gestaltung der LSW im Bereich der Gemeinde Wehrheim mit dem Ortsvorsteher abgestimmt wird (vgl. A.V.6.2 und A.VI.2.7).

Soweit durch die Einwender die Verschwendung von Steuergeldern kritisiert wird, ist anzumerken, dass es sich hierbei um eine allgemeine politische Diskussion, die nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, handelt. Die NKU spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Sie ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

## 68. E 124

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Sollten sich wider Erwarten unzumutbare Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen einstellen, ist der Vorhabenträger zur Gewährung von Ersatzwohnraum verpflichtet. Eine entsprechende Bestimmung ist in diesem Beschluss enthalten.

Die Einwenderin befürchtet Schäden an dem Gebäude, in dem sie wohnt. Hinsichtlich der Baumaßnahmen hat der Vorhabenträger die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für alle Immobilien, die sich in einem Abstand von 20 m zur Gleisrasse befinden, zugesagt. Sollte sich herausstellen, dass der Abstand des Gebäudes diesen 20-Meter-Korridor überschreitet und somit aus dem Beweissicherungsverfahren herausfällt, verbleibt es dennoch bei den allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen,

wonach der Vorhabenträger für Schäden aufzukommen hat, die durch ihn verursacht werden. Ausweislich der erschütterungstechnischen Untersuchung zum Schienenverkehr ist mit Auswirkungen auf Gebäude jedoch nicht zu rechnen.

Soweit die Einwenderin eine Zunahme der Lärmbelastung resultierend aus dem Schienenverkehr befürchtet, ist festzustellen, dass mit den geplanten Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgeblichen Grenzwerte für das Mischgebiet von 54 dB(A) nachts und 64 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar deutlich unterschritten werden. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Gesundheitliche Beeinträchtigungen sind deshalb nicht zu erwarten.

Ebenso sind keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Aus den o. a. Gründen werden sich die von der Einwenderin vorgebrachten Bedenken hinsichtlich einer Wertminderung des Gebäudes nicht einstellen.

Soweit durch die Einwenderin die Verschwendung von Steuergeldern kritisiert wird, ist anzumerken, dass es sich hierbei um eine allgemeine politische Diskussion, die nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, handelt. Die NKU spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Sie ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

Die von der Einwenderin befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 und A.V.5 minimiert. Auch die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 verwiesen.

## 69. E 125, E 126, E 127

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Mit dem Vorhaben verbundene bauzeitige Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen sind von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen. Das Vorhandensein von Rettungswegen hat der Vorhabenträger im Zuge seiner Planung und Ausführung sicherzustellen.

Die Einwender befürchten ferner eine dauerhafte Beeinträchtigung des Natur-/ Landschaftsbildes durch die LSW in der an dieser Stelle geplanten Höhe von 3,5 m. Zur Klarstellung wird zunächst darauf hingewiesen, dass den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen nach der 16. BImSchV keine lärmindernde Wirkung zukommt. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung zugesagt, Grünstreifenabschnitte mit Büschen/kleinen Bäumen zwischen der LSW und der Köperner Straße anzulegen, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren und die Gestaltung der LSW im Bereich der Gemeinde Wehrheim mit dem Ortsvorsteher abzustimmen (vgl. A.V.6.2 und A.VI.2.7).

Weiter befürchten die Einwender eine höhere Lärmbelastung nach Fertigstellung des Vorhabens insbesondere in der Nacht. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung werden mit den geplanten Schutzmaßnahmen, hier eine 3,5 m hohe Schallschutzwand sowie dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar unterschritten. Mit Umsetzung der Schutzmaßnahmen ist sogar teilweise eine erhebliche Entlastung der Gesamtlärm-situation zu erwarten. Hinzu kommt, dass die Anzahl der Züge im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall fast gleich ist.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering

wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Hiermit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte des Bewuchses im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Ausgehend hiervon können die Einwender nicht mit einer Wertminderung wegen unzumutbarer Belästigungen und erheblicher Beeinträchtigung der Gesundheit argumentieren und daraus folgend Entschädigungsansprüche geltend machen, die im Übrigen nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern einem eigenen Verfahren vorbehalten sind.

Die Auswirkungen des Vorhabens mit all seinen Maßnahmen auf die Tierwelt und Pflanzenwelt wurden in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter Punkt C.II.5.2 kann verwiesen werden.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Der von den Einwendern gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen gefordert wird, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## 70. E 128 – E 128.E, E 129 – E 129.E

Die Einwender haben im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zahlreiche Eingaben übersandt. Da teilweise die geäußerten Bedenken mit den vorherigen Eingaben in Zusammenhang stehen oder sich wiederholen, werden diese nicht nacheinander, sondern themenbezogen berücksichtigt.

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen während der Bauphase durch Schallimmissionen und Erschütterungsausbreitungen.

Soweit es um Beeinträchtigungen aus Baulärm geht, wird am Anwesen der Einwender mit entsprechenden Belastungen zu rechnen sein. Da der Vorhabenträger zugesagt hat, dass Bautätigkeiten im Bereich der schutzwürdigen Nutzungen überwiegend im Tagzeitraum, d.h. zwischen 07:00 und 20:00 Uhr, durchgeführt werden, ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte im Nachtzeitraum sichergestellt. Lediglich für den Tagzeitraum ist mit Überschreitungen bei Ausführung der lärmintensiven Baumaßnahmen im Nahbereich der Bautätigkeiten zu rechnen. Die Überschreitungen dürften aber als kurzzeitig einzustufen sein, weil es sich bei den lärmintensiven Arbeiten um dynamische Tätigkeiten handelt und die Emissionen – wie schon erwähnt - jeweils punktuell entlang der Strecke für jeweils einen begrenzten Zeitraum auftreten. Mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen ist sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren Baulärmeinwirkungen geschützt werden. Das gilt vor allem für den besonders schutzwürdigen Nachtzeitraum, da die Baumaßnahmen nur ausnahmsweise im Nachtzeitraum ausgeführt werden sollen. Zudem wurde ein Baulärm-Monitoring festgelegt. Weitere Informationen können den Nebenbestimmungen zum Baulärm unter A.V.6.5 sowie den Ausführungen unter C.III.4.2 entnommen werden. Gesundheitsgefährdungen sind aus diesem Grund für die Anwohner nicht zu erwarten.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Erschütterungen zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Zu den von den Einwendern geäußerten Bedenken einer möglichen Beschädigung des Abwassersammlers/ der Abwasserleitung durch die bei Bauarbeiten zu erwartenden Erschütterungen im Bereich Wiesenau bzw. der Brücke am Bizzenbach hat der Vorhabenträger erwidert, dass bei einer Beschädigung einer solchen Leitung diese

umgehend repariert wird. Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zudem erwidert, dass diese Leitung 2,0 m unter der Erde liegt und vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren mittels TV-Befahrung durchgeführt wird. Sollten Schäden entstehen, werden diese behoben.

Bezüglich der geäußerten Bedenken zu den Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen ist zu berücksichtigen, dass die Leitungsträger bereits bei der Erstellung der Planunterlagen durch den Vorhabenträger eingebunden und ebenfalls im Anhörungsverfahren beteiligt wurden. Durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Beschluss und Zusagen des Vorhabenträgers gegenüber den Leitungsträgern ist davon auszugehen, dass die Sicherungsmaßnahmen zu den Leitungen entsprechend eingehalten werden.

Die Einwender befürchten durch die Errichtung der Oberleitungsmasten und Schallschutzwände eine Beeinträchtigung des Ortsbildes, der Sichtachsen und Sichtverschattungen. Vor den Schallschutzwänden hätte eine lärmabsorbierende Baum- und Heckenbepflanzung keinen Platz mehr. Zudem könnten durch die Schallschutzwände Grenzwertüberschreitungen insbesondere nachts nicht verhindert werden. Eine größere Anzahl von Schutzfällen, für die passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich seien, wären notwendig.

Zu den in der Einwendung angeführten Beeinträchtigungen des ortsbildprägenden Landschaftsbildes aufgrund der zu errichtenden Oberleitungsmasten und Schallschutzwände ist anzumerken, dass der Gesundheitsschutz höher zu bewerten ist als das Ortsbild Wehrheims. Bäumen und Büschen kommt nach der 16. BImSchV keine lärmindernde Wirkung zu, jedoch ist in der Köpperner Straße eine Bepflanzung mit Büschen und Bäumen soweit möglich vorgesehen. Der Vorhabenträger hat in dem o.a. Erörterungstermin zudem zugesichert, dass die Gestaltung der Schallschutzwände in Wehrheim mit dem Ortsvorsteher und der Gemeinde Wehrheim abgestimmt wird (vgl. A.V.6.2 und A.VI.2.7). Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleibt.

Hinsicht der von den Einwendern angemerkten Beeinträchtigung von Sichtachsen, z.B. über weitläufigen Auen des Erlenbachs und Sichtverschattungen durch die Errichtung von Schallschutzwänden wird auf die Ausführungen des UVP-Berichts in der Unterlage 15-D verwiesen. Schallschutzwände sollen entweder im Siedlungsbereich von Wehrheim innerhalb der Bebauung oder im Bereich der Saalburgsiedlung bzw. den Gehölzbeständen des Erlenbaches errichtet werden. Nach dem UVP-Bericht befinden sich die Schallschutzwände damit im sichtverschatteten Bereich und weisen keine Empfindlichkeiten hinsichtlich visueller Beeinträchtigung im Sinne von Sichtbeziehungen des Landschaftsbildes auf.

Durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und Schienenstegdämpfer, werden die Restbetroffenheiten ausweislich der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 22.1.A) auf 22 Schutzfälle reduziert, bei denen die maßgeblichen Grenzwerte nachts nicht eingehalten werden. Für diese Betroffenen besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Aus dem Gesamtlärmgutachten (Unterlage 22.2.A), bei dem auch der Straßenverkehrslärm berücksichtigt ist, geht hervor, dass in den überwiegenden Fällen sich nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen wird. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.4 verwiesen.

Für die Einwender persönlich bedeuten die aktiven Schutzmaßnahmen (Errichtung einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und den Einbau von Schienenstegdämpfern) ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm, dass die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten werden. Passive Schallschutzmaßnahmen sind somit nicht notwendig.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.4 verwiesen.

Zu den von den Einwendern angeführten Bedenken hinsichtlich des Landschaftschutzes und der bodenmechanischen Tragfähigkeit für das Gebiet zwischen Erlenbach, Bahntrasse, EÜ Bizenbach und der Region westlich des Freizeitparks Lochmühle, der Entwässerung sowie der Errichtung von Fundamenten für Stützmauern in diesem Bereich konnten mit den Regelungen in der wasserrechtlichen Erlaubnis unter A.III sowie in diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Nebenbestimmungen A.IV.3 und A.IV.4 den der Konzentrationswirkung unterliegenden wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Belangen Rechnung getragen werden. Dies gilt auch für geschützte Biotope, die durch die Baumaßnahmen gegebenenfalls beeinträchtigt werden könnten. Diese Nebenbestimmungen wurden mit den zuständigen Wasser- und Naturschutzbehörden auf Grundlage der vorliegenden Gutachten abgestimmt. Dies hatte auch zur Folge, dass im Laufe des Planfeststellungsverfahrens die Entwässerung für den zur Zweigleisigkeit vorgesehenen Ausbaubereich überarbeitet, die Regenwasserrückhaltung und die Einleitung in den Erlenbach umgeplant sowie die Straßenentwässerung entlang der Köpperner Straße neu konzipiert wurde. Die erforderlichen Eingriffe bzw. Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG werden dadurch minimiert. Hierzu wird zusätzlich auf die Ausführungen unter C.II und C.III verwiesen. Dabei wurde auch der aufgrund der Änderungen in diesem Bereich entfallende Retentionsraum berücksichtigt, der zum Schutz vor Hochwasser ebenfalls ausgeglichen wird (A.IV.1, A.V.3, C II, C.III.6.4 ff).

Desweiteren wurde während des Erörterungstermins die Standsicherheit des Bahndamms im zweigleisigen Bereich angezweifelt. Der Vorhabenträger hat aus diesem Grund zugesichert, dass der Bahndamm im Rahmen der Bauausführung durch einen Sachverständigen überprüft wird. Hierzu wird auch auf die eisenbahntechnischen Nebenbestimmungen unter A.V.2.5 verwiesen.

Ein von den Einwendern geforderter ausschließlicher Einsatz von Wasserstoffzügen steht dem in der Antragsbegründung formulierten Zielen unter B.III. entgegen und entspricht dem Prognose-Nullfall 2030 (hier bleibt die Strecke unverändert und es verkehren Wasserstoffzüge). Das Ziel des Vorhabens ist es, das Usinger Land durch eine zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind. Wie unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) festgestellt, sind Triebzüge mit Wasserstoffbetrieb jedoch nicht geeignet, um das Planungsziel zu erreichen und das künftige Betriebsprogramm umzusetzen. Mit dem Prognose-Planfall 2030 verkehren auf der Taunusbahnstrecke Wasserstoffzüge und S-Bahnen. Somit ergänzen sich, anders als von den Einwendern angeführt, der Betrieb der elektrisch betriebenen S-Bahn von Friedrichsdorf nach Usingen und der Wasserstoffzüge auf der Taunusbahnstrecke. Die in der Einwendung angesprochene Geschwindigkeitsreduzierung ist auch beim Einsatz von S-Bahn-Zügen nicht notwendig. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung könnte auch das Betriebskonzept nicht umgesetzt werden.

Die Einwender äußerten zudem Bedenken hinsichtlich des veränderten Betriebskonzeptes gegenüber der heutigen Situation aufgrund der Anbindung der Taunusbahn an das S-Bahn-Netz Rhein-Main und daraus resultierender und vermeidbarer Verspätungen für die Taunusbahn. Hierzu kann auf die Ausführungen unter C.III.1 und C.III.2 verwiesen werden. Danach ist gerade das Betriebskonzept Grundlage für eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit, der Pünktlichkeit sowie der Anschlusssicherheit.

Zu dem von den Einwendern angeführten veränderten Fahrgastaufkommen und der in Frage gestellten Erforderlichkeit des Vorhabens aufgrund der Corona-Pandemie sowie der daraus erfolgenden Nutzung von Homeoffice wird auf die Ausführungen unter C.III.1.1 und C.III.1.2 (Planrechtfertigung) verwiesen.

Hinsichtlich des bemängelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird auf die Ausführungen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung unter C.I.6.2 verwiesen. Die Projektkosten werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht überprüft. Ebenso spielt der von den Einwendern gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der monetären Engpässe

der öffentlichen Haushalte oder der erheblichen Kostensteigerung für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten. Zu verweisen ist hier auch auf die Ausführungen unter C.III.1.3.

Weiter rügen die Einwender, dass die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen Usingen und dem Innenstadtkern von Frankfurt am Main nicht im Einklang mit der Verbandssatzung des VHT steht. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.I.2 Antragsbefugnis verwiesen.

## 71. E 130

Hinsichtlich des beanstandeten Rückschnitts zur Elektrifizierung wird darauf hingewiesen, dass bereits heute aus Sicherheitsgründen eine Aufwuchsbeschränkung innerhalb einer Zone von 4 m ab Gleismitte besteht. Durch das auf den Stock setzen erfolgt eine regelmäßige Störung der Fauna. Grundlage dafür ist das DB Regelwerk DB-RIL 882.0220. Durch die Errichtung der Oberleitungsmasten im Abstand von durchschnittlich 40 m entlang der gesamten Strecke von Friedrichsdorf bis Usingen sind Rodungen von Gehölzen bzw. Fällung von Bäumen des Waldbestandes über die bereits bestehende Rückschnittzone hinaus erforderlich. Dies ist jedoch nur im unmittelbaren Eingriffsbereich wahrnehmbar. Zur Minimierung des Eingriffs erfolgen die Gehölzrückschnitte im Bereich der Rückschnittzone auf den maximal erforderlichen Bereich von 6 m Abstand zur äußeren Gleisachse, bzw. maximal 10 m im Bereich der Oberleitungsmasten.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte des Bewuchses im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Der Einwender äußert Bedenken hinsichtlich der Streckensperrung der Taunusbahn während der Bauzeit. Dahingehend sind dem Vorhabenträger eine Reihe von Maßnahmen auferlegt worden, Beeinträchtigungen für ÖPNV-Nutzer, Verkehrsteilnehmer, Rettungsfahrzeuge und Anwohner so gering wie möglich zu halten.

Zudem äußert der Einwender Bedenken, die S-Bahn in den Taunus zu verlängern, weil sich dann alle Betriebsstörungen z. B. in Frankfurt unmittelbar auf den Bahnverkehr im Taunus auswirken würden. Er hält es für unabdingbar, im Falle einer Störung eine weitere Beförderung einzurichten bzw. einen Schienenersatzverkehr anzubieten. Der Vorhabenträger hat dazu erwidert, dass die Taunusbahn nicht auf eine verspätete S-Bahn aus Frankfurt wartet, vielmehr besteht bei einem verpassten Anschluss die

Möglichkeit zur Weiterfahrt in der Regel nach 30 Minuten. Hinsichtlich der Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs wird auf die bestehende Betriebspflicht hingewiesen.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörden hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen konnte der Einwander sein Informationsbedürfnis im Erörterungstermin entsprechend befriedigen.

Der vom Einwander gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

Soweit die Einwendung sich zudem gegen die Verschandelung des Landschaftsbildes, gegen die Zerstörung der Natur richtet und den Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen fordert, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C. II. und III. des Beschlusses verwiesen werden.

## **72. E 131, E 132**

Die Einwander fordern das Vorziehen der Ertüchtigung von zwei Bahnübergängen ohne Beschränkung und Signalanlage, die sich außerhalb des zu elektrifizierenden Bauabschnitts befinden. Begründet wird dies mit dem kurvenreichen und schwer einsehbaren Verlauf der Bahnübergänge in diesem Bereich und, dass die Ertüchtigung im Rahmen der Elektrifizierung der Taunusbahn in ca. zehn Jahren bis Grävenwiesbach ohnehin notwendig wird. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Ertüchtigung dieser Bahnübergänge nicht Bestandteil des vorliegenden Antrages ist. Der Vorhabenträger sieht zudem keinen Zusammenhang der Ertüchtigung der Bahnübergänge mit einer späteren Elektrifizierung des Streckenabschnittes. Zudem entsprechen die Bahnübergänge den Vorgaben der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, was regelmäßig im Rahmen der amtlichen Bahnübergangsschauen u.a. durch die Landeseisenbahnaufsicht, die Polizei und den VHT überprüft wird. In diesem Zusammenhang wird die Sicherheit der Kreuzungsstellen umfassend beurteilt. Die Anforderungen ergeben

sich aus verschiedenen Faktoren, u.a. der auf dem jeweiligen Streckenabschnitt zulässigen Geschwindigkeit im Bahnverkehr. Dies wurde durch die Landeseisenbahnaufsicht bestätigt.

### **73. E 133**

Seitens des Einwenders wurden Bedenken geäußert, dass das Grundstück von dem Vorhaben betroffen ist. Das Grundstück liegt nicht im Bereich des Vorhabens und ist somit nicht betroffen.

### **74. E 134, E 135, E 136, E 137**

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen der Einwender nicht zu erwarten. Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 3,0 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Weiterer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Damit ist auch die Außenbereichsnutzung zukünftig uneingeschränkt möglich. Hinzu kommt, dass die Anzahl der Züge im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall fast gleich ist.

Auch der von den Einwendern befürchtete Wertverlust für ihre Immobilie aufgrund ansteigendem Lärm wird sich nicht einstellen.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Beeinträchtigungen, die sich für die Einwender durch die Auflassung des Bahnübergangs 22 ergeben, haben diese hinzunehmen. Die Schließung und den Rückbau des Bahnübergangs 22 im zweigleisig auszubauenden Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim gegenüber einem zweigleisigen Ausbau des BÜ 22 hat der Vorhabenträger beanstandungsfrei abgewogen. Hierzu ist unter Punkt C.III.2.3.6 umfassend ausgeführt. Hervorzuheben bleibt an dieser Stelle, dass die Alternative, nämlich der zweigleisige Ausbau des Bahnübergangs, mit erheblichen Eingriffen in die Privatbebauung und in ein FFH-Gebiet sowie mit Flächenverlusten infolge der Gründung der Widerlager des neuen Brückenbauwerks in die angrenzenden Wiesenflächen verbunden gewesen wäre. Angesichts dieser gewichtigen Belange durfte der Vorhabenträger die Auflassung des Bahnübergangs 22 als Vorzugsvariante bewerten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVP, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte des Bewuchses im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Selbst wenn solche auftreten sollten, ist dieser Sachverhalt nicht geeignet, die Zulassung des Vorhabens zu verhindern. Auf einen störungsfreien Zugverkehr besteht kein Anspruch.

Die Einwender befürchten ferner eine dauerhafte Beeinträchtigung des Natur-/ Landschaftsbildes durch die LSW in der an dieser Stelle geplanten Höhe von 3,00 m. Die LSW hat in diesem Bereich eine Überstandshöhe von 1,50 m über dem Straßenniveau und wird mit einem Anti-Graffiti-Schutz versehen. Im Zuge des Erörterungstermins hat der Vorhabenträger zudem zugesichert, die Gestaltung der Lärmschutzwände im Bereich der Gemeinde Wehrheim mit dem Ortsvorsteher abzustimmen (vgl. A.V.6.2 und A.VI.2.7).

Durch die Einwender wird eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt, dies steht

der Zulassung des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörden hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen konnten die Einwander ihr Informationsbedürfnis im Erörterungstermin entsprechend befriedigen.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sowie Varianten hinsichtlich der Antriebstechnik betrifft, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## **75. E 138, E 139, E 140, E 141**

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die Einwander befürchten die Überlastung der Limesstraße während der bauzeitigen Umleitung aufgrund der Sperrung der Köpperner Straße. Grundsätzlich sind von den Betroffenen die mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen hinzunehmen. Der Vorhabenträger hat jedoch während des Erörterungstermins zugesagt, eine Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wegen der Umleitung in der Limesstraße in Wehrheim zu treffen. Zudem sind dem Vorhabenträger die unter A.V.1 genannten Nebenbestimmungen aufgegeben.

Die Einwander befürchten ferner eine Beeinträchtigung des Wohngebietes durch die LSW in der an dieser Stelle geplanten Höhe von 3,0 m. Die LSW hat in diesem Bereich eine Überstandshöhe von 1,50 m über dem Straßenniveau und wird mit einem Anti-

Graffiti-Schutz versehen. Im Zuge des Erörterungstermins hat der Vorhabenträger zudem zugesichert, die Gestaltung der Lärmschutzwände im Bereich der Gemeinde Wehrheim mit dem Ortsvorsteher abzustimmen (vgl. A.V.6.2 und A.VI.2.7).

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen der Einwender nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier betrachteten Immissionsorten Köpperner Straße 96 bis 98. Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 3,0 m hohen Schallschutzwand und den Einbau von Schienenstegdämpfern als schallreduzierende Maßnahme von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 auf einer Länge von 759 m bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte nicht nur eingehalten, sondern unterschritten. Nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Ausgehend hiervon ist für das Anwesen der Einwender, welches von der Strecke weiter entfernt liegt als die drei untersuchten Immissionsorte ein Überschreiten der Grenzwerte nicht zu erwarten. Daher wird den Einwendern auch die Außenwohnbereichsnutzung künftig ohne Einschränkungen möglich sein. Hinzu kommt, dass die Anzahl der Züge im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall fast gleich ist.

Auch der von den Einwendern befürchtete Wertverlust für ihre Immobilie aufgrund ansteigendem Lärm wird sich nicht einstellen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVP, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte des Bewuchses im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Selbst wenn solche auftreten sollten, ist dieser Sachverhalt nicht geeignet, die Zulassung des Vorhabens zu verhindern. Auf einen störungsfreien Zugverkehr besteht kein Anspruch.

Durch die Einwender wird eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt, dies steht

der Zulassung des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörden hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sowie Varianten hinsichtlich der Antriebstechnik betrifft, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## 76. E 142

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen des Einwenders nicht zu erwarten. Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm wird am Anwesen des Einwenders in der Köpperner Straße in Wehrheim ohne die Realisierung von Schutzmaßnahmen bei Umsetzung des Vorhabens lediglich im 2. OG der Grenzwert von 49 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten (um 0,1). Mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und den Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis 9,0+93 auf einer Länge von 386 m bedeuten, werden die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen nicht nur eingehalten, sondern deutlich unterschritten. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen. Gesundheitliche Beeinträchtigungen sind deshalb nicht zu erwarten. Damit gehen auch pauschale Ersatzleistungsforderungen des Einwenders ins Leere.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind ebenfalls nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungssensitive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten. Das Vorhandensein von Rettungswegen hat der Vorhabenträger im Zuge seiner Planung und Ausführung sicherzustellen.

Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik hinzunehmen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVP, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben. Den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen kommt nach der 16. BImSchV keine lärmindernde Wirkung zu. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung zugesagt, Baumpflanzungen vorzusehen, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren. Es wird auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) verwiesen.

Hinsichtlich der in Frage gestellten Erforderlichkeit des Vorhabens aufgrund der Pandemie und der daraus erfolgenden Nutzung von Homeoffice wird auf die Ausführungen unter C.III.1.1 und C.III.1.2 verwiesen.

Durch die Einwender wird eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt, dies steht der Zulassung des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeits-

beteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Dass das Vorhaben gesundheitliche Beeinträchtigungen infolge zunehmenden Verkehrslärms sowie eine Wertminderung des Anwesens verursachen wird, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Damit gehen auch pauschale Ersatzleistungsforderungen des Einwenders ins Leere.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, die Alternativenprüfung und die Verschandelung des Landschaftsbildes verbunden mit Eingriffen in die Natur als Folge der Elektrifizierung sowie die Beeinträchtigung der Naherholung zum Inhalt hat, sind diese unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses gesamthaft betrachtet und abgearbeitet. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

## **77. E 143**

Der Einwender ist Eigentümer verschiedener Grundstücke in Wehrheim, die er auch bewirtschaftet. In seinen schriftlichen Einwendungen wendet er sich gegen die geplanten Maßnahmen und alle damit verbundenen Beeinträchtigungen, die seine Grundstücke betreffen könnten. Er bittet auch um Prüfung alternativer Antriebsarten, die eine Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen überflüssig machen würden.

Während des Erörterungstermins hat der Einwender seine Bedenken am 13. und 14. Juli 2022 konkretisiert.

Demnach hält er es nicht für zielführend, die S-Bahn in den Taunus zu verlängern, weil sich dann alle Betriebsstörungen z. B. in Frankfurt unmittelbar auf den Bahnverkehr im Taunus auswirken würden. Besser wäre es seiner Ansicht nach, die Taunusbahn würde wie bisher unabhängig vom Frankfurter S-Bahn-Netz fahren. Der Aufwand, der mit den geplanten Maßnahmen verbunden ist und die Folgen für die Natur stehen aus seiner Sicht in keinem Verhältnis zum angestrebten Nutzen. Auch sieht er keine entsprechende Nachfrage nach dem zukünftigen Fahrgastangebot bzw. keine nennenswerte Erhöhung der Fahrgastzahlen.

Ein vom Einwender geforderter Einsatz alternativer Antriebsarten (z. B. durch akku-

/batteriebetriebene Züge) steht dem in der Antragsbegründung formulierten Zielen unter B.III. entgegen. Das Ziel des Vorhabens Land ist es, das Usinger durch eine zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind. Wie unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) festgestellt, sind Triebzüge mit Batteriehybridantrieb für Regionalbahnen jedoch nicht geeignet, um das Planungsziel zu erreichen und das künftige Betriebsprogramm umzusetzen.

Die vom Einwender befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 und A.V.5 minimiert. Auch die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 verwiesen.

Hinsichtlich des bemängelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird auf die Ausführungen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung unter C.I.6.2 verwiesen. Die Projektkosten werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht überprüft. Ebenso spielt der vom Einwender gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten. Zu verweisen ist hier auch auf die Ausführungen unter C.III.1.3. Es bedarf daher keiner Prüfung der vom Einwender vorgetragenen Behauptung, die Verkehrsprognosen basierten zumindest teilweise auf unzutreffenden Annahmen bzw. es würde in Zukunft keine nennenswerte Erhöhung der Fahrgastzahlen geben. Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und die Einwendung die Rechtfertigung des Vorhabens betrifft, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

Der Einwender wendet sich im Erörterungstermin nochmals gegen jede Form der Bewirtschaftungerschwernisse und Aufwuchsbeschränkungen, die seine Grundstücke betreffen könnten. Er argumentiert, dass zwischen seinen Grundstücken und der Bahnlinie ein Graben sei, der ohne sein Zutun zugewachsen sei. Dort seien auch schon Bäume umgefallen. Seine Flächen würden ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. Der Vorhabenträger erläutert, dass sich das Gehölz, das einer Aufwuchsbeschränkung unterliegt (also auf eine Höhe von 2 m zu begrenzen ist in einem Streifen von 6 m ab Gleismitte, an der Stelle von Maststandorten 10 m ab Gleismitte), überwie-

gend auf Flurstück 98/30 befindet. Die Grundstücke des Einwenders sind maximal entsprechend dem Umfang betroffen, wie er in den Grunderwerbsunterlagen eingetragen ist. Wenn innerhalb des Rückschnittkorridors Gehölze mit einer Höhe von über 2 m in seine Grundstücke hineinragen oder sich auf seinen Grundstücken befinden sollten, unterliegen sie der Aufwuchsbeschränkung und müssen vom Vorhabenträger auf 2 m eingekürzt werden. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass die Rückschnittarbeiten mit Maschinen vom Gleis aus durchgeführt werden. Eine Beeinträchtigung des Ackerbodens des Einwenders im Rahmen des Gehölzrückschnitts z. B. durch Verdichtung wird auf diese Weise vermieden.

Im Rahmen der Vorbereitung der Planunterlagen wurde im Bereich der Grundstücksflächen des Einwenders ein Haselmausvorkommen nachgewiesen. Zum Schutz der Haselmaus sind verschiedene Maßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen, zudem hat die zuständige Naturschutzbehörde die unter A.V.4 aufgeführten Nebenbestimmungen festgelegt. Die Maßnahme 11ACEF (Aufhängen von Haselmauskästen), die ursprünglich durch den Vorhabenträger auf Grundeigentum des Einwenders vorgesehen war, ist aufgrund von Planänderungen nicht mehr notwendig.

## 78. E 144

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen der Einwenderin nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier betrachteten Immissionsorten In der Mark 1 und 3. Ohne die Realisierung von Schutzmaßnahmen wird bei Umsetzung des Vorhabens lediglich im 2. OG an den genannten Immissionsorten der Grenzwert von 49 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten (um 0,3 bzw. um 0,7). Mit dem Einbau von Schienenstegdämpfern als schallreduzierende Maßnahme von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 auf einer Länge von 759 m wird der Grenzwert für die Nacht nicht nur eingehalten, sondern unterschritten. Ausgehend hiervon ist für das Anwesen der Einwenderin, welches von der Strecke doppelt so weit entfernt liegt als die beiden untersuchten Immissionsorte, ohne dass in diesem Bereich Schutzmaßnahmen ergriffen werden, ein Überschreiten der Grenzwerte nicht zu erwarten. Daher wird der Einwenderin auch die Außenwohnbereichsnutzung künftig ohne Einschränkungen möglich sein. Zur Klarstellung wird angemerkt, dass den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen nach der 16. BImSchV keine lärmindernde Wirkung zukommt.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellen-

verkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Der von der Einwenderin gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Punkt C.I.6.2 und C.III.1.3 verwiesen.

Soweit mit der Umsetzung des Vorhabens Eingriffe in die Natur und in das Landschaftsbild verbunden sind, etwa durch die vorgesehene Elektrifizierung oder den streckenweise zweigleisigen Ausbau, wurden diese Auswirkungen mit den damit einhergehenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter Punkt C.II kann verwiesen werden.

Hinsichtlich der als mangelhaft gerügten Variantenprüfung und soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht sowie der Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen gefordert wird, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## 79. E 145

Die Einwender sind Bewohner und Nutzer des Areals der Klosterthronermühle. Sie sind darüber hinaus Eigentümer verschiedener Grundstücke auf dem Areal.

In der schriftlichen Einwendung führen sie aus, dass die Planungen auf veralteten Annahmen beruhten und angesichts der stark gestiegenen Projektkosten und des nicht

einschätzbaren künftigen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste der Nutzen der Maßnahmen fraglich sei.

Hinsichtlich des bemängelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird auf die Ausführungen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung unter C.I.6.2 verwiesen. Die Projektkosten werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht überprüft. Ebenso spielt der von den Einwendern gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten. Zu verweisen ist hier auch auf die Ausführungen unter C.III.1.3. Es bedarf daher keiner Prüfung der von den Einwendern vorgetragenen Behauptung, die Verkehrsprognosen basierten zumindest teilweise auf unzutreffenden Annahmen bzw. es würde in Zukunft keine nennenswerte Erhöhung der Fahrgastzahlen geben. Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und die Einwendung die Rechtfertigung des Vorhabens betrifft, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

Ein von den Einwendern geforderter Einsatz alternativer Antriebsarten (z. B. durch akku-/batteriebetriebene Züge) steht dem in der Antragsbegründung formulierten Zielen unter B.III. entgegen. Das Ziel des Vorhabens ist es, das Usinger Land durch eine zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind. Wie unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) festgestellt, sind Triebzüge mit Batteriehybridantrieb für Regionalbahnen jedoch nicht geeignet, um das Planungsziel zu erreichen und das künftige Betriebsprogramm umzusetzen.

Die von den Einwendern befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 und A.V.5 minimiert. Auch die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 verwiesen.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte des Bewuchses im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Auf C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Die Einwender rügen ferner, dass keine echte Bürgerbeteiligung im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden habe. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.I.6.1 verwiesen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten.

Die Einwender wenden sich auch gegen die Auflassung des Bahnübergangs 22 bei Bahn-km 7,480, da dies der einzige Zugang zur Köpperner Straße sei und eine Schließung für den privaten und den gewerblichen Verkehr (insbesondere der Wäscherei) bedeuten würde, dass eine Anfahrt nur noch über eine längere und in mehrfacher Hinsicht nachteilige und ungeeignete Zuwegung mit Anschluss an die L3041 erfolgen könnte. Durch die geplante Maßnahme würden die Einwender enteignet, weil ihnen die erforderliche Erschließung genommen werde, sie gegen einen bestehenden Gestattungsvertrag mit dem Betreiber der Bahnanlagen verstoße und zukünftig eine Vielzahl von Grundstücken in Anspruch genommen werden müsse, um die alternative Zufahrt zu sichern.

Im Erörterungstermin am 13. Juli 2022 wurden die Gründe für die Auflassung des BÜ 22 mit den daraus resultierenden Auswirkungen für die Einwender eingehend besprochen. Auch die Thematik der Verkehrssicherungspflicht wurde erörtert.

Zunächst wird auf die Erschließung der betroffenen Grundstücke eingegangen. Die Anbindung an die Köpperner Straße über den BÜ 22 ist dahingehend eingeschränkt, dass das Brückenbauwerk über den Erlenbach mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis max. 1,5 t befahren werden kann. Der Einsatz von Feuerlösch- und Rettungsfahrzeugen ist deshalb über diese Anbindung nicht zulässig und nicht möglich. Feuerlösch- und Rettungsfahrzeuge müssen bereits heute über die westliche Zuwegung anfahren. Hinzu kommt, dass zugunsten der Eigentümer der Klosterthronermühle bereits seit 1909 eine Gang- und Fahrgerechtigkeit (Wegerecht) über die Grundstücke des Nassauischen Zentralstudienfonds im Grundbuch eingetragen ist. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.III.2.3.6 verwiesen.

Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin am 14. Juli 2022 zugesagt, dass der betreffende Weg in Ordnung gebracht und asphaltiert wird. Die Frage hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht ist nicht durch die Planfeststellungsbehörde zu klären.

Desweiteren beziehen sich die Einwender auf einen Gestattungsvertrag aus dem Jahr 1956. Dieser Gestattungsvertrag wurde zwischen dem ehemaligen Inhaber der Klosterthronermühle und der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbandirektion Frankfurt/Main, geschlossen. Geregelt wurde darin der Privatwegeübergang von der Klosterthronermühle zur angrenzenden Straße über die Bahntrasse. Die damaligen Vertragspartner aus dem Gestattungsvertrag sind mit den heutigen Betroffenen, dem Verkehrsverband Hochtaunus und den jetzigen Eigentümern der Grundstücke des Areals Klosterthronermühle, personenverschieden. Damit greift im Verhältnis der damaligen und heutigen Betroffenen der Grundsatz der Relativität der Schuldverhältnisse, wonach ein Rechtsgeschäft grundsätzlich nur zwischen denjenigen Vertragspartnern gilt, welche bei Vertragsschluss beteiligt waren und dort als Parteien bezeichnet wurden.

Eine nur schuldrechtliche oder faktische Gestattung bindet zwar den Gesamt-, nicht aber den Einzelrechtsnachfolger des Eigentümers (stRspr, BGHZ 60, 119 (122) = NJW 1973, 508; BGH NJW-RR 2014, 1043 Rn. 12, 20 mwN; NJW-RR 2015, 1234 Rn. 7 mwN; OVG Koblenz NVwZ-RR 2017, 605 Rn. 29 f.). Die Gestattungsvereinbarung von 1956 vermag somit zwischen den heutigen und damit zwischen Einzelrechtsnachfolgern keine bindende Wirkung zu entfalten. Es wurde im Verfahren auch nicht dargelegt, dass es zu einer Abtretung der Vereinbarung zwischen den vormaligen Inhabern sowie den derzeitigen Beteiligten gekommen ist. Ein automatischer Rechtsübergang auf den Rechtsnachfolger ist nach § 4 des Vertrages ausdrücklich ausgeschlossen. Damit wird durch den Wegfall des Bahnübergangs nicht in Rechte der jetzigen Bewohner der Klosterthronermühle eingegriffen.

Nach Abwägung der unterschiedlichen Interessen und Argumente hat der Vorhabenträger verschiedene Zusagen gemacht, die die Planfeststellungsbehörde unter A.VI.2.8 ff. verbindlich in diesen Beschluss aufgenommen hat. Es wird auch auf die Ausführungen unter C.III.2.3.6 in diesem Beschluss verwiesen und festgestellt, dass den Einwendern der alternative längere Zufahrtsweg mit Anschluss an die L3041 nach Umsetzung der Maßnahmen zumutbar ist. Die Bauunterhaltung und die Verkehrssicherungspflicht sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zu klären.

Somit verliert das Areal Klosterthronermühle nicht die gesetzlich vorgeschriebene Erschließung.

Für Grundstücke der Einwender war nach den Planfeststellungsunterlagen eine dingliche Sicherung für eine Auswuchsbeschränkung vorgesehen. Während des Planfeststellungsverfahrens hat der Vorhabenträger festgestellt, dass diese Grundstücke nicht für die Aufwuchsbeschränkung benötigt werden. Aus diesem Grund wurden die Unterlagen entsprechend geändert. Die Einwender sind somit durch das Vorhaben nicht grundstücksbetroffen.

## 80. E 146, E 147

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Nach dem Erschütterungsgutachten für den Baubetrieb (Unterlage 24.2) lassen die direkten bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen keine Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden oder Gebäudeteilen erwarten. Hierzu wird auch auf die Ausführungen unter C.III.4.3.1 verwiesen.

Unabhängig davon hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin vom 13. bis 15. Juli 2022 zugesagt, ein Beweissicherungsverfahren innerhalb eines 20m-Korridors entlang der Gleise durchzuführen (s. Punkt A.VI.2.2).

Hinsichtlich der befürchteten Beschädigung durch Erschütterungen an Wasser- und Versorgungsleitungen sind die unter Ziffer A.V.12 aufgeführten Nebenbestimmungen dazu geeignet, Schaden abzuwenden.

Zu den in der Einwendung angeführten Beeinträchtigungen des Ortsbildprägenden Landschaftsbildes aufgrund der zu errichtenden Schallschutzwände ist anzumerken, dass der Gesundheitsschutz höher zu bewerten ist als das Ortsbild Wehrheims. Zu dem Hinweis der Einwender, dass für lärmabsorbierende Baum- und Heckenpflanzungen kein Platz mehr ist, ist anzumerken, dass Bäumen und Büschen nach der 16. BImSchV keine lärmmindernde Wirkung zukommt. Der Vorhabenträger hat in dem o.a. Erörterungstermin jedoch zugesichert, dass die Gestaltung der Schallschutzwände in Wehrheim mit dem Ortsvorsteher und der Gemeinde Wehrheim abgestimmt wird (vgl. A.V.6.2 und A.VI.2.7).

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen der Einwender nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier betrachteten Immissionsorten Köpperner Straße 2 und 3. An diesen werden mit den vom Vorhabenträger ergriffenen Schutzmaßnahmen, hier Errichtung einer 1,5 m hohen Schallschutzwand sowie dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, die Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags eingehalten. Weil die untersuchten Immissionsorte näher an der Strecke liegen, ist eine Einhaltung der Grenzwerte auch für das weiter entfernt liegende Anwesen der

Einwender sichergestellt. Mit Umsetzung der Schutzmaßnahmen ist sogar eine Verbesserung der Gesamtlärsituation zu erwarten, die Auswirkungen der Straße sind dabei berücksichtigt.

Hinsichtlich der von den Einwendern angemerkten größeren Anzahl von Schutzfällen bezogen auf den Verkehrslärm handelt es sich um insgesamt 22 Schutzfälle bei denen Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach besteht. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter C.III.4.1 und C.II.5.1 (UVP) sowie auf das Verkehrslärmgutachten in Unterlagen 22.1-A verwiesen.

Zu den von den Einwendern angeführten Bedenken hinsichtlich des Landschaftsschutzes für das Auengebiet zwischen Erlenbach, Bahntrasse, EÜ Bizzenbach und der Region westlich des Freizeitparks Lochmühle konnten mit den Regelungen in der wasserrechtlichen Erlaubnis sowie in diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Nebenbestimmungen den der Konzentrationswirkung unterliegenden wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Belangen Rechnung getragen werden.

Hinsichtlich der von den Einwendern angeführten Bedenken einer möglichen Beschädigung des Abwassersammlers/ der Abwasserleitung durch die Bauarbeiten im Bereich Wiesenau bzw. der Brücke am Bizzenbach hat der Vorhabenträger erwidert, dass bei einer Beschädigung einer solchen Leitung diese umgehend repariert wird. Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zudem erwidert, dass diese Leitung 2,0 m unter der Erde liegt und vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren mittels TV-Befahrung durchgeführt wird. Sollten Schäden entstehen, werden diese behoben.

Die Einwender fordern den Einsatz von wasserstoffbetriebenen iLint Zügen. Bereits heute werden wasserstoffbetriebene Züge eingesetzt, insbesondere ist das auch zukünftig auf dem nicht elektrifizierten Streckenabschnitt nördlich ab Usingen vorgesehen. Mit diesen Zügen kann jedoch das Planungsziel nicht erreicht werden, da diese nicht die spezifischen Betriebs- und Fahrzeuganforderungen an das S-Bahn-Netz Rhein-Main erfüllen. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2 verwiesen.

Während des Erörterungstermins hatte die Einwenderin bereits die Möglichkeit Fragen hinsichtlich der von ihr eingewandten Themen zu erörtern. Zusätzlich wurde von ihr das Thema Spundwände angesprochen und, ob diese auch das Wasser bei Starkregenfällen durchlassen. Hierzu wurde durch den Vorhabenträger bereits während des Erörterungstermins ausgeführt und zugesichert, dieses im Nachgang des Termins noch einmal zu überprüfen. Im Ergebnis hat der Vorhabenträger nach Prüfung mitgeteilt, dass die Bohrpfahlwand mit aufgesetzter Schallschutzwand im Bereich BÜ22 endet. In dieser Bohrpfahlwand sind Durchlässe vorgesehen, die ausreichend für den

Durchfluss von Grundwasserströmen dimensioniert sind. Vom Bahnübergang 22 bis zur Limesstraße wird die Schallschutzwand auf Einzelpfählen gegründet. Maßnahmen über die Limesstraße hinaus in Richtung Wehrheim sind nicht geplant.

Soweit die Einwendung die Rechtfertigung des Vorhabens einschließlich seiner Wirtschaftlichkeit (Kosten, Fahrzeugarten etc.) zum Gegenstand hat, handelt es sich hierbei um allgemeine Aspekte, die gesamthaft unter Punkt C.II und C.III des Planfeststellungsbeschlusses betrachtet wurden. Hierauf kann verwiesen werden.

## **81. E 148, E 149**

Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 2,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Der Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen.

Der von den Einwendern geforderte „optimale“ Schutz der Schulkinder an den beiden Bushaltestellen vor vorbeifahrenden Zügen ist nicht näher konkretisiert und daher als zu unbestimmt zurückzuweisen. Dass aus der Verwirklichung des Vorhabens eine erhöhte Gefahr für die Schulkinder resultiert, ist nicht zu erkennen.

Ein Anspruch auf Begrünung zwischen Schallschutz und Verkehrsflächen besteht nicht und ist im konkreten Fall aus Platzgründen nicht zu realisieren. Gleichwohl hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zugesagt, dass es zwischen der Bahnstrecke bzw. der Schallschutzwand und der Köpperner Straße Grünstreifenabschnitte geben wird mit der Anpflanzung von Büschen bzw. Bäumen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Hinsichtlich des allgemeinen Vorbringens, etwa zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, zu den von ihm verursachten Kosten, zur Antriebstechnik etc. kann auf die Ausführungen unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## 82. E 150, E 151

Der Einwand zur Lage der Oberleitungsmasten und Betonsockel auf der Anwohnerseite hat sich erledigt, da nach Planänderung die Errichtung der Masten auf der der Bebauung gegenüberliegenden Seite der Bahntrasse vorgesehen ist. Somit entfällt auch die Grundstücksbetroffenheit in Form einer dinglichen Sicherung wegen Aufwuchsbeschränkung.

Der Weg zwischen der Bahn und den Gärten ist, wie von den Einwendern angenommen, nicht betroffen und somit nicht beeinträchtigt.

Soweit die Einwendung sich zudem gegen die Verschandelung des Landschaftsbildes, gegen die Zerstörung der Natur richtet und den Einsatz von mit Batterie- und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen fordert, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## 83. E 152

Ein vom Einwender geforderter Einsatz alternativer Antriebsarten (z. B. durch akku-/batteriebetriebene Züge) steht dem in der Antragsbegründung formulierten Zielen unter B.III. entgegen. Das Ziel des Vorhabens ist es, das Usinger Land durch eine zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind. Wie unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) festgestellt, sind Triebzüge mit Batteriehybridantrieb für Regionalbahnen jedoch nicht geeignet, um das Planungsziel zu erreichen und das künftige Betriebsprogramm umzusetzen. Hinsichtlich des veränderten Fahrgastaufkommens wird auf C.III.1 (Planrechtfertigung) verwiesen.

Die vom Einwender befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 und A.V.5 minimiert. Auch die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 und die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden,

dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen konnte der Einwender sein Informationsbedürfnis im Erörterungstermin entsprechend befriedigen.

Der vom Einwender gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

Nach Information des Vorhabenträgers entfällt der Betriebsweg des VHT in Hundstadt (Schlagweg) entlang des neuen Bahnsteigs auf einer Länge von rd. 180 m und wird damit mit einer Fläche von ca. 75% der Fläche des Weges beansprucht (ungefähr zu verorten bei der Hauptstraße 39 - 57). Er wird von beiden Seiten aus zur Sackgasse. Der Schlagweg ist keine Erschließungsstraße und als Privatweg beschildert, der der Öffentlichkeit nicht zur Nutzung zur Verfügung steht. Er kann jedoch derzeit theoretisch mit schweren Fahrzeugen befahren werden.

Da der Vorhabenträger jedoch zugesichert hat, dass die Zufahrt für Rettungskräfte von beiden Seiten im Schlagweg grundsätzlich auch nach dem Ausbau des Haltepunktes Hundstadt gewährleistet ist, ist der Forderung des Einwenders Rechnung getragen. Die Andienung der Grundstücke in der Hauptstraße durch die Müllabfuhr und die Post hat grundsätzlich über die Hauptstraße zu erfolgen. Die geäußerten Bedenken des Einwenders hinsichtlich des Verlusts an Lebensqualität sind deshalb nicht nachvollziehbar. Den erheblichen Sicherheitsbedenken ist mit der zugesicherten Zufahrt für Rettungskräfte Rechnung getragen.

## **84. E 153, E 154**

Der von den Einwendern gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erhebli-

chen Kostensteigerung spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.I.6.2 verwiesen.

Soweit die Einwendung sich zudem gegen den Einsatz von mit Batterien und Wasserstoff betriebenen Nahverkehrszügen richtet, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG, so auch auf das Schutzgut Wald/Baumbestand und das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz- und Forstbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter C.II sowie A.V.4 und A.V.5 kann daher verwiesen werden.

Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte des Bewuchses im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Selbst wenn solche auftreten sollten, ist dieser Sachverhalt nicht geeignet, die Zulassung des Vorhabens zu verhindern. Auf einen störungsfreien Zugverkehr besteht kein Anspruch.

## **85. E 155, E 156**

Ein vom Einwender geforderter Einsatz alternativer Antriebsarten (z. B. durch akku-/batteriebetriebene Züge) steht dem in der Antragsbegründung formulierten Zielen unter B.III. entgegen. Das Ziel des Vorhabens ist es, das Usinger Land durch eine zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind. Wie unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) festgestellt, sind Triebzüge mit Batteriehybridantrieb für Regionalbahnen jedoch nicht geeignet, um das Planungsziel zu erreichen und das künftige Betriebsprogramm umzusetzen.

Die vom Einwender befürchteten Eingriffe in die Natur werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen und den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter A.V.4 und A.V.5 minimiert. Auch die Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsbildes werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen so gering wie möglich ausfallen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusage des Vorhabenträgers unter A.VI.2.1 verwiesen.

Sofern Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Störanfälligkeit der Strecke bestehen, wenn künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten, muss berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um dies wirksam zu verhindern. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen konnten der Einwender sein Informationsbedürfnis im Erörterungstermin entsprechend befriedigen.

Der vom Einwender gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten.

## **86. E 157, E 158**

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzu-

lässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die von den Einwendern befürchtete wesentlich stärkere Lärmbelastung durch den zweigleisigen Ausbau ist unbegründet. Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Köpperner Straße in Wehrheim mit den vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen, hier in Form einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten und sogar deutlich unterschritten. Damit sind auch Anhaltspunkte für eine Wertminderung und daraus folgend für Schadensersatzansprüche nicht zu erkennen. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärsituation einstellen. Eine uneingeschränkte Außenbereichsnutzung ist den Einwendern somit weiterhin möglich und ihrer Forderung nach aktivem Lärmschutz zur Erreichung der maximalen gesetzlichen Werte genüge getan. Hinzu kommt, dass die Anzahl der Züge im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall fast gleich ist.

Auch der von den Einwendern befürchtete Wertverlust für ihre Immobilie aufgrund ansteigendem Lärm wird sich nicht einstellen.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten.

Die Einwender bemängeln die Schließung eines Bahnübergangs, der direkt gegenüber deren Haus geschlossen werden soll. Der einzige von einer Schließung und einem Rückbau betroffenen Bahnübergang ist der BÜ 22 im zweigleisig auszubauenden Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim in Höhe der Saalburg Siedlung. Beeinträchtigungen, die sich für die Einwender durch die Auflassung dieses Bahnübergangs ergeben, haben diese hinzunehmen. Hierzu ist unter Punkt C.III.2.3.6 umfassend ausgeführt. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass sich der BÜ 31 bei km 9,107 im unmittelbaren Bereich des Anwesens der Einwender befindet. Dieser ist jedoch von einer Schließung nicht betroffen.

Die Einwender befürchten ferner eine Beeinträchtigung des Wohngebietes durch die LSW in der an dieser Stelle geplanten Höhe von 3,0 m. Die LSW hat in diesem Bereich eine Überstandshöhe von 1,5 m über dem Straßenniveau und wird mit einem Anti-Graffiti-Schutz versehen. Im Zuge des Erörterungstermins hat der Vorhabenträger zudem zugesichert, die Gestaltung der Lärmschutzwände im Bereich der Gemeinde

Wehrheim mit dem Ortsvorsteher abzustimmen (vgl. A.VI.2.7). Durch die Planfeststellungsbehörde wurde dies zudem als Nebenbestimmung unter A.V.6.2 aufgenommen.

Durch die Einwender wird eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt, dies steht der Zulassung des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörden hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen konnten die Einwender ihr Informationsbedürfnis im Erörterungstermin entsprechend befriedigen.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht und die Einwendung die Rechtfertigung und Wirtschaftlichkeit (NKU) des Vorhabens sowie Verschandelung des Landschaftsbildes verbunden mit Eingriffen in die Natur als Folge der Elektrifizierung betrifft, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

## 87. E 159

Die Einwendung wurde verspätet bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Dem Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand konnte jedoch stattgegeben werden. Auf die Ausführungen unter C.I.7 wird verwiesen.

Der Einwender ist Pächter eines landwirtschaftlichen Betriebes und verfügt über einen langjährigen Pachtvertrag. Dieser Pachtvertrag führt jedoch nicht dazu, dass Art. 14 GG Anwendung findet. Der Eigentümer der Grundstücksflächen wurde im Verfahren als nicht ortsansässiger Grundstückseigentümer über das Planfeststellungsverfahren informiert, hat jedoch keine Einwendungen erhoben.

In seiner Einwendung weist er auf den Flächenverlust durch die teilweise Überbauung der Grundstücke des Hofgutes hin. Zunächst waren zwei der genannten Grundstücke durch die Maßnahme betroffen. Nach Planänderung wird nur noch ein Grundstück für den zweigleisigen Ausbau, Baustelleneinrichtungsflächen und die Aufwuchsbeschränkung geringfügig benötigt. Bei der Baustelleneinrichtungsfläche wird das Grundstück nur vorübergehend in Anspruch genommen. Dieser Teil der Einwendung ist jedoch nicht näher begründet. Der Einwand ist deshalb nicht nachvollziehbar. Zudem ist der Flächenverlust gering.

Der Einwender wendet sich zudem gegen die Schließung des Bahnübergangs 22 aus sozialen Aspekten. Beeinträchtigungen, die sich für den Einwender durch die Auflassung des BÜ 22 ergeben, hat dieser hinzunehmen. Die Schließung und den Rückbau des Bahnübergangs 22 im zweigleisig auszubauenden Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim gegenüber einem zweigleisigen Ausbau des BÜ 22 hat der Vorhabenträger beanstandungsfrei abgewogen. Hierzu ist unter Punkt C.III.2.3.6 umfassend ausgeführt. Hervorzuheben bleibt an dieser Stelle, dass die Alternative, nämlich der zweigleisige Ausbau des Bahnübergangs, mit erheblichen Eingriffen in die Privatbebauung und in ein FFH-Gebiet sowie mit Flächenverlusten infolge der Gründung der Widerlager des neuen Brückenbauwerks in die angrenzenden Wiesenflächen verbunden gewesen wäre. Angesichts dieser gewichtigen Belange durfte der Vorhabenträger die Auflassung des Bahnübergangs 22 als Vorzugsvariante bewerten.

Eine Abwertung des Stiftungsvermögens ist aus den genannten Gründen nicht erkennbar.

## **88. E 160, E 161**

Die Einwendung ist verspätet bei der Anhörungsbehörde eingegangen und daher aufgrund der formellen Präklusion für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen. Die Einwender wurden von der Anhörungsbehörde über diesen Sachverhalt in Kenntnis gesetzt und über die Möglichkeit einer Wiedereinsetzung in den vorigen Stand informiert. Ein entsprechender Antrag wurde nicht gestellt; Gründe, die eine Wiedereinsetzung von Amts wegen hätten begründen können, sind nicht ersichtlich. Auf die Darlegungen unter C.I.7 wird verwiesen.

Wie bereits der Vorhabenträger in seiner Erwiderung ausgeführt hat, soll eine Grunddienstbarkeit im Grundbuch eingetragen werden, nach der der Bewuchs an dieser Stelle eine festgelegte Höhe nicht überschreiten darf. Für die Garage der Einwender hat dies keine Auswirkungen. Die festgesetzte maximale Bewuchshöhe wird erst dann relevant, falls zu einem späteren Zeitpunkt der dingliche gesicherte Grundstücksteil bepflanzt werden soll. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Eine Beeinträchtigung der Verkehrsfähigkeit des Grundstückes ist deshalb nicht ersichtlich. Der Eingriff in das Eigentum hat der Einwender im Ergebnis hinzunehmen. Zu der Frage, ob bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen eine ausgleichende Wertminderung der Immobilie entstehen könnte, wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.17 verwiesen.

## 89. E 162, E 163, E 164

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen der Einwender nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier betrachteten Immissionsorten Köpperner Straße 98 A, 98 B, 98 C und 98 D. An diesen werden mit den vom Vorhabenträger ergriffenen Schutzmaßnahmen, hier Errichtung einer 3,0 m hohen Schallschutzwand sowie dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 7,0+46 bis 7,8+05 auf einer Länge von 759 m, die maßgeblichen Grenzwerte von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags eingehalten. Weiterer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht. Im Gegenteil, nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation einstellen.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die Einwender befürchten die Überlastung der Limesstraße während der bauzeitigen Umleitung aufgrund der Sperrung der Köpperner Straße. Grundsätzlich sind von den Betroffenen die mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen hinzunehmen. Der Vorhabenträger hat jedoch während des Erörterungstermins zugesagt, eine Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wegen der Umleitung in der Limesstraße in Wehrheim zu treffen. Zudem sind dem Vorhabenträger die unter A.V.1.3 ff genannten Nebenbestimmungen aufgegeben.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter des UVP, so auch auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie das Schutzgut Landschaftsbild, sind in der UVP umfangreich untersucht und die vom Vorhabenträger verpflichtend umzusetzenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den zuständigen Naturschutz-, Forst- und Immissionsschutzbehörden abgestimmt worden. Auf die dortigen Ausführungen unter A.V.4 ff, C.II und C.III.4 ff kann daher verwiesen werden.

Im Übrigen wird – da nur der Bereich um die Maststandorte sowie ein Bereich von 6 m zur Gleisachse in die Aufwuchsbeschränkung fallen – weit mehr als der im LBP dargestellte Gehölzbestand in seinem Charakter erhalten bleiben.

Gerügt wird ferner die Verschandelung des Wehrheimer Ortsbildcharakters durch die Errichtung von Schallschutzwänden. Die vom Vorhabenträger geplanten Schallschutzwände dienen dem (Gesundheits-)Schutz der betroffenen Anwohner vor Beeinträchtigungen durch Betriebslärm. Sie sind notwendig, um die maßgeblichen Grenzwerte im Bereich der schutzwürdigen Bebauung einzuhalten. Der Gesundheitsschutz ist als Schutzgut höher zu bewerten als das Ortsbild Wehrheims. Die Schallschutzwand in der an dieser Stelle geplanten Höhe von 3,00 m hat in diesem Bereich eine Überstandshöhe von 1,50 m über dem Straßenniveau. Zudem hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass er beabsichtige, den geplanten Grünstreifen zwischen Köpperner Straße und Saalburg Bahnhof auf Höhe der Hausnummern 90-100 und 106-110 mit kleinen Bäumen und Gebüsch heimischer Art zu bepflanzen, so dass sich ein natürlicher Sichtschutz wieder einstellen wird. Hinzu kommt, dass der Vorhabenträger zugesichert hat, die Gestaltung der Schallschutzwände mit dem Ortsvorsteher der Gemeinde Wehrheim und der Gemeinde Wehrheim abzustimmen. Die alternativ vorgeschlagene Tieferlegung der Bahntrasse, um so die Schallschutzmaßnahmen vielleicht weniger auffällig und das dörfliche Erscheinungsbild weniger störend umsetzen zu können, ist aufgrund der Zwangspunkte und aus Kostengründen keine Alternative.

Dafür, dass es durch die Elektrifizierung der Strecke zur Zunahme von Streckenstörungen kommen wird, wie es die Einwender befürchten, sind keine Anhaltspunkte ersichtlich. Selbst wenn solche auftreten sollten, ist dieser Sachverhalt nicht geeignet, die Zulassung des Vorhabens zu verhindern. Auf einen störungsfreien Zugverkehr besteht kein Anspruch. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass die entlang der Strecke durchgeführten Rückschnitte im Rahmen der Aufwuchsbeschränkungen geeignete Maßnahmen darstellen, um wirksam zu verhindern, dass künftig Bäume auf die Oberleitung fallen könnten. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

Beeinträchtigungen, wie der befürchtete Verlust von Freizeitmöglichkeiten, die sich für die Einwender durch die Auflassung des Bahnübergangs 22 ergeben, haben diese hinzunehmen. Die Schließung und den Rückbau des Bahnübergangs 22 im zweigleisig auszubauenden Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim gegenüber einem zweigleisigen Ausbau des BÜ 22 hat der Vorhabenträger bestandungsfrei abgewogen. Hierzu ist unter Punkt C.III.2.3.6 umfassend ausgeführt. Hervorzuheben bleibt an dieser Stelle, dass die Alternative, nämlich der zweigleisige Ausbau des Bahnübergangs, mit erheblichen Eingriffen in die Privatbebauung und in ein FFH-Gebiet sowie mit Flächenverlusten infolge der Gründung der Widerlager des neuen Brückenbauwerks in die angrenzenden Wiesenflächen verbunden gewesen wäre. Angesichts dieser gewichtigen Belange durfte der Vorhabenträger die Auflassung des Bahnübergangs 22 als Vorzugsvariante bewerten.

Wie unter B.III angeführt, ist das Ziel des Vorhabens das Usinger Land durch eine

zusätzliche, ganztägige und umsteigefreie Verbindung während der Hauptverkehrszeit in die Frankfurter Innenstadt sowie in den Westen Frankfurts rund um den Westbahnhof, die Messe und die Galluswarte zu aufkommensstarken Zielen anzubinden und ein zusätzliches Platzangebot bereitzustellen, um so den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die für das S-Bahn-Netz Rhein-Main geeignet sind.

Soweit es sich um die in der Einwendung gerügte Variantenprüfung handelt, wird auf C.III.2 verwiesen, insbesondere wird unter C.III.2.2 auch auf die S-Bahn-Infrastruktur im Rhein-Main-Gebiet und die sich daraus ergebenden Anforderungen an die S-Bahn-Fahrzeuge abgestellt.

Hinsichtlich der Forderung, Fahrzeuge mit Batteriehybridantrieb einzusetzen, ist anzumerken, dass es sich dabei um ein vollständig anderes Betriebskonzept handelt, mit dem das Planungsziel nicht erreicht werden kann. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird ebenfalls auf die Ausführungen unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) und C.V.13 verwiesen.

Soweit eine unzureichende Bürgerbeteiligung bemängelt wird, steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Eine sog. frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger, worauf die Planfeststellungsbehörde hinzuwirken hat, hat am 20. September 2019 stattgefunden. Ob sie inhaltlich umfänglich und ausreichend war, steht nicht zur Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, sondern liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Da selbst eine unterlassene frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, weil der Gesetzgeber diese nur als Obliegenheit ausgestaltet hat, für ein späteres Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren unerheblich ist, also den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nicht zu verhindern vermag, muss dies erst Recht für eine mangelhafte Beteiligung der Öffentlichkeit gelten. Im Übrigen konnten die Einwander ihr Informationsbedürfnis im Erörterungstermin entsprechend befriedigen.

Hinsichtlich des bemängelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird auf die Ausführungen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung unter C.I.6.2 verwiesen. Die Projektkosten werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht überprüft. Ebenso spielt der von den Einwanderern gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der erheblichen Kostensteigerung für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Die NKU ist weder Bestandteil der Planunterlagen noch liegt sie der Planfeststellungsbehörde vor oder ist von ihr in irgendeiner Form zu bewerten. Zu verweisen ist hier auch auf die Ausführungen unter C.III.1.3.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind nicht zu befürchten. Das belegt die vom

Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen aufgelegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist. Auf die Nebenbestimmungen unter A.V.6.4 sowie die Ausführungen unter C.II.5.1.2.3.3 und C.III.4.1.2 in diesem Beschluss wird verwiesen.

Soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

Dass das Vorhaben gesundheitliche Beeinträchtigungen infolge zunehmenden Verkehrslärms sowie eine Wertminderung des Anwesens verursachen wird, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Damit gehen auch pauschale Ersatzleistungsforderungen der Einwender ins Leere.

Hinsichtlich der befürchteten Verlängerung der Fahrtzeit zwischen Usingen und Brandobendorf bzw. eines künftigen Umstiegs in Usingen wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen.

Die durch die Einwender während des Erörterungstermins am 15. Juli 2022 vorgelegten Unterlagen enthalten keine neuen oder weiteren Erkenntnisse.

## 90. E 165

Beeinträchtigungen infolge betriebsbedingten Lärms sind bezogen auf das Anwesen des Einwenders nicht zu erwarten. Das zeigt die schalltechnische Untersuchung mit den hier betrachteten Immissionsorten In der Mark 1 und 3. Ohne die Realisierung von Schutzmaßnahmen wird bei Umsetzung des Vorhabens lediglich im 2. OG an den genannten Immissionsorten der Grenzwert von 49 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten (um 0,3 bzw. um 0,7). Mit dem Einbau von Schienenstegdämpfern als schallreduzierende Maßnahme von Bahn-km 7,0+46 bis Bahn-km 7,8+05 auf einer Länge von 759 m wird der Grenzwert für die Nacht nicht nur eingehalten, sondern unterschritten. Ausgehend hiervon ist für das Anwesen des Einwenders, welches von der Strecke weiter entfernt liegt als die beiden untersuchten Immissionsorte, ohne dass in diesem Bereich Schutzmaßnahmen ergriffen werden, ein Überschreiten der Grenzwerte nicht zu erwarten. Daher wird dem Einwender auch die Außenwohnbereichsnutzung künftig ohne Einschränkungen möglich sein. Zur Klarstellung wird angemerkt, dass den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen nach der 16. BImSchV keine lärmindernde Wirkung zukommt.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Oberleitungen und der damit auftretenden elektromagnetischen Felder sind ebenfalls nicht zu befürchten. Das belegt die vom Vorhabenträger eingereichte Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit des Vorhabens, von deren Richtigkeit sich die Planfeststellungsbehörde überzeugen konnte. Dieser folgend werden in allen Abschnitten die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Um die Beeinträchtigung für angrenzende Flurstücke so gering wie möglich zu halten, ist dem Vorhabenträger der Einsatz von Rückleiterseilen auferlegt. Damit wird der Minimierungspflicht hinreichend Rechnung getragen, so dass die Forderung nach weiteren Schutzauflagen unbegründet ist.

Während der Bauphase, die sich für das gesamte Vorhaben auf 18 Monate beläuft, sind Beeinträchtigungen infolge Lärmimmissionen, Erschütterungen und Baustellenverkehr zu erwarten. Allerdings ist mit den vom Vorhabenträger zugesagten technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ergänzt um weitere in diesem Beschluss verfügte Schutzvorkehrungen sichergestellt, dass die Anwohner vor unzumutbaren, gesundheitsgefährdenden Einwirkungen aus dem Baubetrieb geschützt werden. So sind erschütterungsintensive Bauarbeiten während des Nachtzeitraums unzulässig und Baumaßnahmen im Übrigen im Nachtzeitraum auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Der Einwender befürchtet erhebliche Beeinträchtigungen für Anwohner bezüglich der Wegebeziehungen und der Erreichbarkeit im Notfall. Hierzu bleibt festzuhalten, dass die in diesem Beschluss formulierten Nebenbestimmungen unter A.V.1.2 ff. geeignet sind, die von dem Einwender beschriebenen Szenarien auszuschließen. Das Vorhandensein von Rettungswegen hat der Vorhabenträger im Zuge seiner Planung und Ausführung sicherzustellen. Mit dem Vorhaben verbundene bauzeitige Änderungen und Beschränkungen von Straßen- und Wegebeziehungen sind von den Betroffenen jedoch grundsätzlich hinzunehmen.

Dass das Vorhaben gesundheitliche Beeinträchtigungen infolge zunehmenden Verkehrslärms sowie eine Wertminderung des Anwesens verursachen wird, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Damit gehen auch pauschale Ersatzleistungsforderungen des Einwenders ins Leere.

Soweit mit der Umsetzung des Vorhabens Eingriffe in die Natur und in das Landschaftsbild verbunden sind, etwa durch die vorgesehene Elektrifizierung oder den streckenweise zweigleisigen Ausbau, wurden diese Auswirkungen mit den damit einhergehenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen in der UVP umfangreich untersucht. Auf die dortigen Ausführungen unter Punkt C.II.5.7 kann verwiesen werden.

Der Einwender fordert den Einsatz von elektrischen Zügen mit Batteriehybridantrieb.

Mit diesen Zügen kann jedoch das Planungsziel nicht erreicht werden, da diese nicht die spezifischen Betriebs- und Fahrzeuganforderungen an das S-Bahn-Netz Rhein-Main erfüllen. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2 verwiesen.

Der vom Einwender gegen das Vorhaben ins Feld geführte Umstand der entstehenden erheblichen Kosten spielt für die Schaffung des Baurechts keine Rolle. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Punkt C.I.6.2 und C.III.1.3 verwiesen.

Hinsichtlich der als mangelhaft gerügten Variantenprüfung und soweit der Vorwurf veralteter Gutachten und Untersuchungen im Raum steht, kann auf die allgemeine Abhandlung unter Punkt C.II und C.III des Beschlusses verwiesen werden.

Hinsichtlich der vom Einwender nach Erwidern durch den Vorhabenträger gestellten Frage der verkehrstechnischen Trennung von Bahntrasse und Straße wird auf die Ausführungen des Vorhabenträgers verwiesen, in dem dieser zusichert, dass die gesetzlichen Mindestabstände und die dazugehörigen Schutzmaßnahmen eingehalten werden. Desweiteren wird auf die o.a. Ausführungen verwiesen.

## 91. E 168

Die Einwendung ist verspätet bei der Anhörungsbehörde eingegangen und daher aufgrund der formellen Präklusion für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen. Die Einwenderin wurde von der Anhörungsbehörde über diesen Sachverhalt in Kenntnis gesetzt und über die Möglichkeit einer Wiedereinsetzung in den vorigen Stand informiert. Ein entsprechender Antrag wurde nicht gestellt; Gründe, die eine Wiedereinsetzung von Amts wegen hätten begründen können, sind nicht ersichtlich. Auf die Darlegungen unter C.I.7 wird verwiesen.

Unabhängig davon hätte die Einwendung aber auch dann keinen Erfolg haben können, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wäre.

Die Einwenderin hat in der Einwendung mitgeteilt, dass weder die zur Verfügung Stellung der Baustelleneinrichtungflächen auf dem in ihrem Eigentum stehenden Grundstück zugesagt werden kann noch ersichtlich sei, welche Auswirkungen das Vorhaben auf die Erdkabel für sie als Leitungsträger sei und den Wunsch geäußert, dies in einem näheren Austausch zu erörtern.

Die Einwenderin wurde daraufhin zu dem Erörterungstermin vom 13. bis 15. Juli 2022 eingeladen und hat dadurch die Möglichkeit erhalten, die geäußerten Bedenken zu erörtern. Von dieser Möglichkeit hat die Einwenderin keinen Gebrauch gemacht.

Bei dem Grundstück, das für die Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen ist, handelt

es sich um einen Parkplatz, der unterhalb der Klinikgebäude angelegt ist. Die Einwenderin hat nicht begründet, weshalb dieser nicht vorübergehend zur Verfügung gestellt werden kann. Die Einwendung ist damit als unbegründet zurückzuweisen.

Hinsichtlich der verlegten Erdkabel greifen die unter Ziffer A.V.12 aufgeführten Nebenbestimmungen, so dass damit die Interessen der Erwenderin gewahrt sind.

## **92. E 169**

Der Einwender ist Eigentümer einer Immobilie in der Raiffeisenstraße in Usingen.

Er führt aus, dass ein geplanter Umbau seiner Gebäude entlang der elektrifizierten Bahnstrecke nicht oder nur mit erheblichen Einschränkungen erfolgen könne, hat dies jedoch nicht begründet. Er erklärt sich bereit, sein Privatgleis für die Gleisbaumaschinen zur Verfügung zu stellen, wenn die Schienen dafür nach Abschluss der Maßnahme abgebaut würden. Da die bisher verbliebenen Bäume bahnseits durch seinen Zaun gewachsen seien, wünscht er deren Beseitigung durch die Taunusbahn nach Absprache und eine Wiederherstellung seines Zaunes.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung Gesprächsbereitschaft signalisiert und will bei Bedarf auf das Angebot des Einwenders zur Nutzung des Privatgleises zurückkommen.

Nach den Angaben im Grunderwerbsverzeichnis werden von dem Grundstück des Einwenders 80 m<sup>2</sup> und 351 m<sup>2</sup> dauerhaft belastet, d. h. im Grundbuch soll eine dingliche Sicherung wegen der Aufwuchsbeschränkung eingetragen werden. Dies bedeutet, dass der zukünftige Bewuchs an dieser Stelle eine bestimmte Höhe nicht überschreiten darf.

Die festgesetzte maximale Bewuchshöhe wird jedoch erst dann relevant, falls zu einem späteren Zeitpunkt die dinglich gesicherten Grundstücksteile bepflanzt werden sollen. Auf A.VI.2.1 (Zusagen des Vorhabenträgers) und die Ausführungen unter C.III.17 zur Aufwuchsbeschränkung wird verwiesen.

## **93. E 170**

Die Einwendung ist weder form- noch fristgerecht bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Aufgrund der formellen Präklusion ist die Einwendung für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen. Der Einwender wurde von der Anhörungsbehörde über diesen Sachverhalt in Kenntnis gesetzt und über die Möglichkeit einer Wiedereinsetzung in den vorigen Stand informiert. Ein entsprechender Antrag wurde nicht gestellt; Gründe, die eine Wiedereinsetzung von Amts wegen hätten begründen können, sind nicht ersichtlich. Auf die Darlegungen unter C.I.7 wird verwiesen.

Der Einwender richtet sich gegen die Elektrifizierung der Taunusbahn und fordert den Einsatz von Wasserstoff- bzw. Hybridfahrzeugen, so könnte das Konzept „fahren und elektrisch“ laden umgesetzt und Steuern gespart werden. Mit diesen Zügen kann jedoch das Planungsziel nicht erreicht werden, da diese nicht die spezifischen Betriebs- und Fahrzeuganforderungen an das S-Bahn-Netz Rhein-Main erfüllen. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2 verwiesen.

In einer weiteren Einwendung, die ebenfalls weder form- noch fristgerecht bei der Anhörungsbehörde eingegangen ist, richtet sich der Einwender erneut gegen die erheblichen Materialkosten, die durch das Vorhaben entstehen. Bezüglich der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird auf die Ausführungen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung unter C.I.6.2 und C.III.1.3 verwiesen.

Außerdem rügt er den notwendigen Schienenersatzverkehr während des zweigleisigen Ausbaus der Strecke zwischen der Saalburgsiedlung und Wehrheim. Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung ist dieser von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen.

#### **94. E 171, E 172**

Die Einwender äußerten in ihrer Einwendung Bedenken, dass durch den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke und den dadurch verstärkten Zugverkehr mit erhöhtem Lärm zu rechnen ist. Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm werden am Anwesen der Einwender in der Kastellstraße in Wehrheim mit Ergreifen aktiver Schutzmaßnahmen, die im konkreten Fall die Errichtung einer 1,5 m hohen Schallschutzwand und dem Einbau von Schienenstegdämpfern von Bahn-km 8,7+07 bis Bahn-km 9,0+93+05 bedeuten, die maßgeblichen Grenzwerte 64 dB(A) tags in allen Geschossen eingehalten. Die Grenzwerte von 54 dB(A) nachts werden danach im Erdgeschoss um 0,4 dB(A) und im 1. Obergeschoss um 2,7 dB(A) überschritten, so dass dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht. Die Anzahl der Züge im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall ist fast gleich bzw. es kommt nur zu marginalen Änderungen. Den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen kommt nach der 16. BImSchV keine lärmmindernde Wirkung zu. Eine Gesundheitsgefährdung kann im Bereich des zweigleisigen Ausbaus für alle betroffenen Gebäude ausgeschlossen werden. Der Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht.

Hinsichtlich des Anspruchs auf passiven Schallschutz hat der Vorhabenträger in Art und Umfang im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren objektbezogen die einzelnen Schallschutzmaßnahmen für alle schutzbedürftigen Räume festzulegen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter A.V.6.3 und die Ausführungen unter C.III.4.1.1 verwiesen.

## 95. V 1

Die mit der Stellungnahme angeregte Verlegung der Zweigleisigkeit in den Bereich westlich des Wehrheimer Bahnhofs ist nicht zweckmäßig, da dies dem der Ausbauplanung zugrundeliegenden Fahrplankonzept zuwiderliefe. Im Bereich des Wehrheimer Bahnhofs bzw. westlich davon finden planmäßig keine Zugbegegnungen statt. Die Ziele des Vorhabens würden dadurch nicht erreicht werden können. Die Notwendigkeit der Zweigleisigkeit im Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Saalburg und dem Bahnhof Wehrheim ergibt sich zudem aus der Betriebsprogrammstudie, die auf dem vorhandenen Fahrplangerüst des S-Bahn-Netzes Rhein-Main aufbaut. Hinsichtlich der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit sind die zugelassene Höchstgeschwindigkeit und verschiedene Zwangspunkte zu berücksichtigen.

Um Eingriffe in die Schutzgüter des UVPG möglichst gering zu halten, ist die Zweigleisigkeit in der bisher bestehenden Trassenlage herzustellen.

Zudem wurde für den zweigleisigen Bereich angeregt, dass nicht auf beiden Seiten Oberleitungsmaste, sondern diese zwischen den Gleisen errichtet werden. Dies ist jedoch aufgrund von sicherheitstechnischen Gründen nicht umsetzbar, da der Abstand der beiden Gleise zu gering dafür ist.

Die vorgesehenen Schallschutzwände dienen dem Schutz der Anwohner vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen; sie sind zwingend vom Vorhabenträger umzusetzen. Eine Begrünung zwischen Schallschutz- und Verkehrsflächen ist im konkreten Fall aus Platzgründen nicht zu realisieren. Gleichwohl hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zugesagt, dass es zwischen der Bahnstrecke bzw. der Schallschutzwand und der Köpperner Straße Grünstreifenabschnitte mit der Anpflanzung von Büschen bzw. Bäumen geben wird.

Die geforderte Maßnahme, die Schallschutzwand ab dem Bahnhof Saalburg zu verlängern, ist ausweislich der Ergebnisse im Schallgutachten nicht erforderlich und auch nicht wirtschaftlich, da die gesetzlichen Werte eingehalten werden. Den bisher an dieser Stelle vorhandenen Bäumen und Büschen kommt nach der 16. BImSchV jedoch keine lärmindernde Wirkung zu. Dies betrifft auch den durch die L 3041 verursachten Verkehrslärm. Nach Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke wird sich jedoch aufgrund der Schutzmaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation für die Anwohner einstellen.

Die Einhaltung und frühzeitige Umsetzung der geplanten CEF-Maßnahmen wird durch die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen unter A.V.4 sichergestellt. Zudem konnte der Vorhabenträger aufgrund der vorläufigen Anordnung vom 8. Dezember 2022 mit der Umsetzung der Maßnahmen beginnen (3 und 4). Zudem wird durch den

Vorhabenträger eine ökologische Baubegleitung eingesetzt. Somit wird dieser Forderung ausreichend Rechnung getragen.

Hinsichtlich der häufigeren Schrankenschließungen am Bahnübergang in der Bahnhofstraße aufgrund der teilweisen kürzeren Taktzeiten ist anzumerken, dass die Anzahl der Züge im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall fast gleich ist. Längere Schrankenschließzeiten resultierend aus der veränderten Zuglänge und der Erneuerung der Überwachungsart an einigen Bahnübergängen und sich daraus ergebende Folgen, wie etwa Rückstaus und längere Wartezeiten, sind angesichts des bei Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen einzuhaltenden Standes der Technik hinzunehmen.

Hinsichtlich des geforderten Zubringerverkehrs aus den Ortseilen und der Ladestationen für Elektroautos ist anzumerken, dass dies nicht durch das Planfeststellungsverfahren zu regeln ist. Jedoch hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zugesichert, dass das Busangebot bestmöglich auf den Schienenverkehr abgestimmt werden soll und er sich für Ladestationen im Rahmen seiner Möglichkeiten einsetzt.

In der Stellungnahme wurde zudem gefordert, dass aufgrund der Schließung des BÜ 22 die Zufahrt zu den Grundstücken des Kloster Thron rückgebaut und entsprechend der umliegenden Flora und Fauna gestaltet wird. Für den Bereich des Bahnübergangs hat dies der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zugesichert. Für Grundstücksflächen, die nicht im Eigentum des Vorhabenträgers stehen, ist keine Zusicherung möglich. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die bestehenden Wege teilweise für den landwirtschaftlichen Verkehr und zur Erschließung des Areals Klosterthronermühle notwendig sind.

## 96. V 2

Die mit der Stellungnahme gerügte Zweigleisigkeit im Bereich zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim ist aufgrund des zugrundeliegenden Fahrplankonzepts notwendig. Im Bereich des Wehrheimer Bahnhofs bzw. westlich davon finden planmäßig keine Zugbegegnungen statt. Die Ziele des Vorhabens würden sonst nicht erreicht werden können. Die Notwendigkeit der Zweigleisigkeit im Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Saalburg und dem Bahnhof Wehrheim ergibt sich zudem aus der Betriebsprogrammstudie, die auf dem vorhandenen Fahrplangerüst des S-Bahn-Netzes Rhein-Main aufbaut.

Um Eingriffe in die Schutzgüter des UVPG möglichst gering zu halten, ist die Zweigleisigkeit in der bisher bestehenden Trassenlage herzustellen.

Hinsichtlich der geäußerten Bedenken zur Umsiedlung der stark gefährdeten Färberscharte (*Serratula tinctoria*) und des auf der ausgewählten Ersatzfläche vorkommen-

den Großen Wiesenknopfs (*Sanguisorba officinalis*) hat der Vorhabenträger zugesichert, dass die Vorkommen der Bläulingsarten berücksichtigt werden. Insbesondere wird jedoch auch auf die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen unter A.V.4.25.e verwiesen. Für die Umsetzung der Maßnahme, wie für die anderen CEF- und Kompensationsmaßnahmen auch, ist eine ökologische Baubegleitung vorgeschrieben. Im Anschluss besteht für die Entwicklung der Maßnahmen im Rahmen eines Monitorings eine Dokumentations- und Berichtspflicht über einen festgelegten Zeitraum. Hierzu wird ebenfalls auf die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen unter A.V.4 verwiesen.

Die Ausführung der CEF- und Kompensationsmaßnahmen wurde durch den Vorhabenträger zugesichert.

## 97. V 3

Mit der Stellungnahme wird die Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange beanstandet, da landwirtschaftliche Flächen beansprucht werden, obwohl dies nicht zwingend notwendig sei. Es wird jedoch auch festgestellt, dass landwirtschaftliche Belange nicht in größerem Ausmaß tangiert sind. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.III.10 verwiesen.

Die in diesem Zusammenhang geforderte Prüfung alternativer Antriebssysteme (Wasserstoff, Hybrid, etc.), für die keine Oberleitungsmaste errichtet werden müssen, hat der Vorhabenträger durchgeführt. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich dabei um ein vollständig anderes Betriebskonzept handelt, mit dem das Planungsziel nicht erreicht werden kann. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen unter C.III.2.2 (Fahrzeugvarianten) und C.V.13 verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung, Maßnahmen im Konsens mit den Eigentümern/ Pächtern der landwirtschaftlichen Flächen umzusetzen, hat der Vorhabenträger zugesagt, bei Bedarf auch auf den Einwender zu zugehen.

Bei der Inanspruchnahme landwirtschaftlichen Flächen in Wehrheim, Flur 98/99, deren Konkretisierung erbeten wurde, handelt es sich um die Maßnahme 11ACEF (Aufhängen von Haselmauskästen), da im Rahmen der Vorbereitung der Planunterlagen ein Haselmausvorkommen nachgewiesen wurde. Die zuständige Naturschutzbehörde hat hierzu die unter A.V.4 aufgeführten Nebenbestimmungen festgelegt. Durch Planänderungen durch den Vorhabenträger ist diese Maßnahme auf einem Teilbereich dieser Grundstücksflächen nicht mehr notwendig.

Hinsichtlich der Wiesenfläche in der Gemarkung Neu-Anspach, Flur 8, Flurstücke 112 und 113, die durch einen Hof mit Pferdeponen bewirtschaftet wird, wurden Bedenken geäußert, dass dort nach Anpflanzung von Sträuchern und Büschen diese Fläche nicht

mehr zur Futtergewinnung zur Verfügung steht und sich dort ggfs. Schwarzwild ansiedelt.

Diese Fläche wird durch den Vorhabenträger zur Schaffung von Ersatzlebensraum für Brutvögel und zur Aufhängung von Haselmauskästen benötigt. Der Ersatz der Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird aufgrund des Gehölzverlustes durch den Oberleitungsbau an der Bahnstrecke unmittelbar östlich der Maßnahme benötigt und die Ersatzhabitats sind auf der gegenüberliegenden Bahnseite in engem räumlichen Bezug zu bisherigen Gebüsch der Haselmaus wiederherzustellen. Eine alternative Maßnahmenfläche mit artenschutzrechtlich gleich engem räumlichen Bezug und funktionaler Voraussetzung stünde nicht zur Verfügung. Da die Gehölzpflanzung die vorhandenen Gehölzbestände in diesem Bereich ergänzt, ist nicht mit der Entstehung neuer Schwarzwildrückzugsgebiete und somit auch nicht mit einer Erhöhung von Wildunfällen zu rechnen. Die Grundstücke wurden dem Vorhabenträger durch die Stadt Neu-Anspach als Eigentümerin per Satzungsbeschluss zur Verfügung gestellt.

Es wurde zudem ein Beweissicherungsverfahren sowohl für die temporär in Anspruch genommenen Flächen als auch hinsichtlich des landwirtschaftlichen Wegenetzes gefordert. In Form eines landwirtschaftlichen Fachgutachtens sollen die Bodenbeschaffenheit usw. dokumentiert werden. Während der Arbeiten soll der Oberboden abgeschoben und ordnungsgemäß mit Vliesschutz gelagert werden. Bei Schlechtwetterphasen soll auf Arbeiten zum Schutz vor "Manöverschäden" verzichtet werden. Nach Abschluss der Arbeiten soll wiederum eine gutachterliche Erhebung des Zustandes erstellt werden, auf deren Basis eine Entschädigung der Bewirtschafter erfolgen soll. Der Vorhabenträger hat die Umsetzung der Forderungen zum Umgang mit dem Boden zugesagt. Während des Erörterungstermins wurde durch den Vorhabenträger zugesagt, dass die bodenkundliche Baubegleitung zusätzlich für landwirtschaftliche Bodenfragen qualifiziert sein soll.

Zudem hat der Vorhabenträger aufgrund der entsprechenden Forderung in der Erwidernung zugesichert, dass eine Beweissicherung des landwirtschaftlichen Wegenetzes und der anschließenden Wiederherstellung erfolgt.

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden bauzeitigen Änderung und Beschränkung von Straßen- und Wegebeziehungen, die von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen sind, ist dem Vorhabenträger aufgegeben, die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner jederzeit zu gewährleisten. Zudem hat der Vorhabenträger in der Erwidernung dies auch für die landwirtschaftlichen Flurstücke, insbesondere während der Ernte, zugesichert. An einzelnen Tagen oder Zeitfenstern, an denen das nicht gegeben ist, hat der Vorhabenträger zugesichert, dies vorab abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat zudem in der Erwiderung zugesichert, dass jegliche baulichen Maßnahmen, insbesondere zu Zeiten der notwendigen Feldarbeiten und insbesondere während der Erntezeit, mit den Bewirtschaftern vor Ort abgesprochen und koordiniert werden. Dies gilt ebenfalls für die Bewirtschafter der Grünflächen entlang der Strecke, die aktuell als Pferdekoppel genutzt werden.

## 98. V 4

Die Einwendung genügt nicht dem Schriftformerfordernis (C.I.7). Der Vorhabenträger wurde trotzdem um Erwiderung gebeten.

Der Einwender fordert am Bahnübergang Wehrheim/ Oberhainer Weg (BÜ 32) einen separaten Fußgänger- und Fahrradweg, da bislang die allgemeine Fahrbahn für die Überquerung genutzt werden muss. In der Erwiderung hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass ein entsprechender Ausbau des BÜ geplant, aber dies nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sei.

Der vom Einwender beanstandete BÜ 33, der Teil des Fahrradrouthenetzes im Hochtaunuskreis sei, wäre nicht fahrradgerecht gestaltet, da durch den Querungswinkel eine Sturzgefahr bestünde. Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass die geforderten Änderungen Eingriffe in Fremdfächen, erhöhten Flächenverbrauch und Mehrkosten bedeuten würden, die jedoch unverhältnismäßig wären, da der Bahnübergang dem Regelwerk entspreche und verkehrssicher sei.

Den vom Einwender beanstandeten BÜ 34, der nicht Teil des Fahrradrouthenetzes im Hochtaunuskreis sei, wäre nicht fahrradgerecht gestaltet, da durch den Querungswinkel eine Sturzgefahr bestünde. In diesem Zusammenhang fordert der Einwender im Rahmen der Radverkehrsförderung einen Neubau eines Radweges nördlich entlang der Bahnlinie in diesem Abschnitt, um eine direkte und vom Höhenverlauf her günstige Fahrradverbindung zwischen Neu-Anspach (Stabelsteiner Weg) und Wehrheim (Bahnhof) herzustellen. Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass die geforderten Änderungen Eingriffe in Fremdfächen, erhöhten Flächenverbrauch und Mehrkosten bedeuten würden, die jedoch unverhältnismäßig wären, da der Bahnübergang dem Regelwerk entspreche und verkehrssicher sei. Hinzu kommt, dass der Bau eines Fahrradweges nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist und es sich dabei um ein separates Verfahren außerhalb des AEG handelt.

Der Einwender fordert für das Überführungsbauwerk im Bereich des Bahnhofs Usingen zusätzlich zu den Treppen und den Fahrstühlen eine Rampe für Fahrräder auf der Seite des Bahnhofsgebäudes Richtung Stadt zu errichten, da zunehmend schwere Pedelecs zum Einsatz kommen, die nur schwer über Treppen zu transportieren sind und man in Usingen schlechte Erfahrungen mit Fahrstühlen gemacht habe. Der Vorhabenträger kommt dieser Forderung aufgrund des unter Denkmalschutz stehenden

Empfangsgebäudes des Bahnhofs und der fehlenden Flurfläche für eine Rampe nicht nach. Die zuständigen Denkmalschutzbehörden fordern eine möglichst geringe optische Beeinträchtigung des Empfangsgebäudes. Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung wurde bereits durch die untere Denkmalschutzbehörde erteilt.

Hinsichtlich der Forderung, den Verbindungsweg vom Bahnhof zur SÜ Achtzehnmorgenweg für Fußgänger- und Fahrradfahrer auszubauen, hat der Vorhabenträger zuständigkeithalber darum gebeten, das Anliegen an die Stadt Usingen zu richten.

## VI. Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu dem Ergebnis, dass die mit dem Antrag auf Planfeststellung verfolgten Ziele erreicht werden können und dem Antrag des Vorhabenträgers nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen werden kann. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an einer attraktiven Ausgestaltung des ÖPNV, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Darüber hinaus werden weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Vielmehr bewertet die Planfeststellungsbehörde das öffentliche Interesse an der Elektrifizierung der Taunusbahn höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange, zumal diesen in großem Umfang durch Änderungen des Plans, Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist.

Es bietet sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber der planfestgestellten Variante keine Alternative an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch Alternativen betrachtet.

Die von der Planfeststellungsbehörde verfügbaren Nebenbestimmungen und die Zusagen des Vorhabenträgers gewährleisten im Übrigen, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass

das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

## D. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung findet ihre Rechtsgrundlage in § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO. Danach kann die Behörde einen Verwaltungsakt, den sie erlassen hat, für sofort vollziehbar erklären, wenn die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten liegt. Das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsaktes ist schriftlich zu begründen (§ 80 Abs. 3 VwGO).

Vorliegend ist die Anordnung der sofortigen Vollziehung erforderlich, weil der unmittelbare Beginn der Bauarbeiten sowohl im öffentlichen als auch im überwiegenden Interesse des Vorhabenträgers geboten ist.

Ein die Anordnung sofortiger Vollziehung rechtfertigendes öffentliches Interesse ist nach der ständigen Rechtsprechung gegeben, wenn Gründe vorhanden sind, die es erfordern, im Interesse des allgemeinen Wohls unter Hintanstellung des auf präventive gerichtliche Kontrolle gerichteten Rechtsschutzanspruchs der Betroffenen den Verwaltungsakt alsbald zu vollziehen.

Diese besondere Eilbedürftigkeit des Baubeginns ist vorliegend gegeben und begründet sich wie folgt:

Das Vorhaben zur Elektrifizierung der Taunusbahn und damit die Einbindung des Usinger Landes in das Netz der S-Bahn Rhein-Main ist bereits im Regionalen Nahverkehrsplan 2013 sowie in den seitherigen Fortschreibungen als wichtiges Schienenverkehrsprojekt enthalten. Als Teil einer regionalen Gesamtkonzeption mit den S-Bahn-Linien S5 und S6, den Regionalbahnlinien RB 15 und RB 16 sowie den auf diesen Linien ausgerichteten Buslinien, leistet das Vorhaben als solches einen gewichtigen Beitrag für die Stärkung des ÖPNV als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und zur Erreichung der – auch aus Gründen des Klimaschutzes gebotenen – Zielsetzung, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen nachhaltig zu steigern. Zwischen den genannten Linien bestehen fahrplantechnische Abhängigkeiten. Im Rahmen der Gesamtkonzeption gibt es Ausbaumaßnahmen für alle vier SPNV-Linien, die im Idealfall hätten zeitgleich umgesetzt werden sollen. Das Zielkonzept wird erst erreicht, wenn der Ausbau der Taunusbahn umgesetzt ist. Mitte Dezember 2024 werden die Fahrpläne der S-Bahnlinien S5 und S6 als Folge des Ausbaus Frankfurt West – Bad Vilbel verändert. Bis zu der Fertigstellung des Ausbaus der Taunusbahn hat das zur Folge, dass zwangsläufig ein Zwischenkonzept mit längeren Umsteigezeiten zwischen den Linien S5 und RB15 von bzw. nach Usingen zur Anwendung kommen muss und auch die Fahrplananpassung der Linie RB16 nicht umgesetzt werden kann. Im Hinblick auf den weniger attraktiven Zwischenzustand für die Fahrgäste ist es daher dringend geboten, diesen zeitlich auf ein Minimum zu begrenzen. Im Falle

einer fehlenden Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses würde sich dieser Zustand dagegen verfestigen. Aufgrund dessen könnte nicht nur die mit der Elektrifizierung der Taunusbahn angestrebte aus Allgemeinwohlgründen dringend gebotene Verbesserung der Verkehrsbedienung im ÖPNV nur um Jahre verzögert umgesetzt werden, sondern auch das Schienennetz wäre bis zur Umsetzung des Vorhabens in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt, so dass sich ohne Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit nachteilige Auswirkungen auf den Schienenverkehr ergeben, die weit über die nähere Umgebung hinausgehen würden.

Die Bedeutung einer nicht verzögerten Inbetriebnahme der elektrifizierten Taunusbahn für den Nahverkehr in der wachsenden Region wird dadurch deutlich, dass das Planvorhaben und damit die Einbindung des Usinger Landes in das Netz der S-Bahn Rhein-Main bereits seit vielen Jahren forciert wird. Durch die Realisierung des Vorhabens ergibt sich ein großer Nutzen für die gesamte Region. Verzögerungen in der baulichen Umsetzung hätten zur Folge, dass dieses bedeutsame Ziel nur mit erheblichem zeitlichem Verzug erreichbar wäre.

Die Notwendigkeit der Anordnung der sofortigen Vollziehung ergibt sich auch daraus, dass der Umstieg auf die klimafreundliche Schiene so umgehend wie möglich erfolgen muss, um die gesetzten Klimaziele erreichen zu können. Zur Erreichung der gesetzlich festgeschriebenen Klimaschutzziele sind u.a. Maßnahmen besonders geeignet, die die Attraktivität des ÖPNV verbessern und damit zu einer Veränderung des Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel) zugunsten des ÖPNV beitragen. Mit der geplanten Einbindung der Taunusbahn an das S-Bahn-Netz Rhein-Main wird eine umsteigefreie Verbindung zwischen Usingen und maßgeblichen Arbeitsplatzschwerpunkten innerhalb Frankfurts sowie zusätzliche Verknüpfungspunkte zu weiteren lokalen und regionalen ÖPNV-Angeboten wie U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalzügen und die Erreichbarkeit von Fernzügen und Fernbussen geschaffen. Durch den Einsatz von S-Bahn-Zügen wird ein größeres Platzangebot gegenüber den aktuell eingesetzten Fahrzeugen bereitgestellt. Mit diesen Maßnahmen wird die Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV gestärkt und das Vorhaben zu einer Verkehrsverlagerung von MIV auf den ÖPNV beitragen, was zur Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der Straße und damit einer Treibhausgasminderung führt. Um aber den festgelegten Zeithorizont für die Klimaschutzziele einhalten zu können und einer weiteren Erwärmung des globalen Klimas entgegenzuwirken, besteht ein überragendes öffentliches Interesse an einer raschen Verbesserung des ÖPNV, zu dem auch das Planvorhaben beiträgt.

Eine klagebedingte Verschiebung des Baubeginns hätte zudem beträchtliche Baupreissteigerungen und Kostenmehrungen zur Folge, die durch Steuergelder zu erbringen und damit letztlich von der Allgemeinheit zu tragen wären.

Im Falle von Klagen Dritter gegen den Planfeststellungsbeschluss würde der Beginn der Bauarbeiten ohne die Anordnung der sofortigen Vollziehung bis zum rechtskräftigen Abschluss von Klageverfahren erheblich hinausgeschoben. Der sofortige Beginn der durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Baumaßnahmen ist aber für die Gewährleistung der Einhaltung des Terminplans des Planvorhabens zwingend erforderlich. Denn ein Aufschub der durch den beantragten Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Maßnahmen hätte schwerwiegende nachteilige Auswirkungen auf die Bauzeit, die Inbetriebnahme und die Kosten des Planvorhabens.

Das gilt vor allem mit Blick auf solche weiteren Verzögerungen, die sich dadurch ergeben würden, dass der Hauptbaumaßnahme vorausgehende artenschutzrechtliche Maßnahmen für den Reptilienschutz bestimmte Vorlaufzeiten benötigen. Zudem sind vorlaufende Rodungsarbeiten, Bodenuntersuchungen und Kampfmittelondierungen unabdingbar. Sowohl die Umsiedlung/ Umsetzung von Eidechsen als auch die Rodungsarbeiten sind jährlich nur in bestimmten Zeitfenstern möglich. Kann ein vorgeschriebenes Zeitfenster nicht eingehalten werden, führt dies zwangsläufig zu einer erheblichen zeitlichen Verzögerung des gesamten Projekts.

Die vorgenannten Gründe tragen nicht nur die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses im öffentlichen Interesse, sondern begründen zugleich, weshalb die Anordnung auch im überwiegenden Interesse des für die Umsetzung des Vorhabens verantwortlichen Vorhabenträgers geboten ist. Die beschriebenen erheblichen Verzögerungen im Bauablauf hätten für den Bauzeitenplan unkalkulierbare Risiken zur Folge. Verbindliche Planungen für die Umsetzung des Bauvorhabens könnten bis zum rechtskräftigen Abschluss der Klageverfahren nicht getroffen werden.

Die Kosten(entwicklung) des Vorhabens war Thema zahlreicher privater Einwendungen. Bei einer klagebedingten Verschiebung des Baubeginns würden sich angesichts der derzeitigen Baupreissteigerungen Mehrkosten in erheblichem Umfang ergeben.

Um der weiter ansteigenden verkehrlichen Nachfrage im Schienenverkehr entsprechen zu können, ist es erforderlich den mit dem Planvorhaben verbundenen Infrastrukturausbau baldestmöglich realisieren zu können. Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist daher ebenso im Interesse der Anlieger und Fahrgäste der Region und damit im Interesse Dritter geboten.

Das Interesse potentieller Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss an der aufschiebenden Wirkung einer Klage muss hinter dem erheblichen öffentlichen Interesse an der alsbaldigen Durchführung des Vorhabens zurücktreten.

Bei der Abwägung der für und wider die sofortige Vollziehung sprechenden Interessen hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass für Betroffene erhebliche Folgen

durch die Anordnung der sofortigen Vollziehung eintreten können. Allerdings betreffen die maßgeblichen Grundstücksinanspruchnahmen Flächen im Eigentum der betroffenen Kommunen, die insoweit keine Einwände gegen das Vorhaben geltend gemacht haben. Soweit darüber hinaus Einwendungen (öffentlicher) Grundstücksbetroffener und solcher Einwender, deren vermögenswerten Rechte mit verfassungsrechtlichem Schutz nach Artikel 14 GG betroffen sind, vorliegen, wird der Schutzwürdigkeit der betroffenen - durch eine aufschiebende Wirkung zu schützenden - Belange durch Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Zu berücksichtigen ist hierzu auch, dass mit dem Vorhaben eher geringe Flächeninanspruchnahmen von privaten Grundstückseigentümern verbunden sind.

Das Rechtsschutzinteresse der Betroffenen kann daher bei Abwägung aller Umstände nicht dazu führen, dass das oben dargestellte, besondere öffentliche Vollzugsinteresse und das Interesse des Vorhabenträgers hinter dem Interesse der Betroffenen an der Beibehaltung der aufschiebenden Wirkung einer etwaigen Klage zurücktreten muss.

Der Nachteil, der etwaigen Klägern durch die sofortige Vollziehbarkeit erwachsen würde, steht in keinem Verhältnis zu dem Nachteil, den die Allgemeinheit und der Vorhabenträger erleiden würden, wenn mit der Durchführung des Vorhabens erst nach rechtskräftiger verwaltungsgerichtlicher Entscheidung über die Rechtmäßigkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden dürfte.

## E. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf den Bestimmungen des HVwKostG i. V. m. § 1 der VwKostO-MWEVL und Nr. 3114 des zugehörigen Verwaltungskostenverzeichnisses sowie der AllgVwKostO und des zugehörigen Allgemeinen Verwaltungskostenverzeichnisses.

Die Festsetzung der Kosten (Gebühren und Auslagen) erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren erwachsenen Kosten – auch die eines beauftragten Rechtsanwaltes oder Gutachters – fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Das Planfeststellungsverfahren stellt kein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO dar, das mit Erhebung des Widerspruchs beginnt. Die für Widerspruchsverfahren geltende Sonderregelung in § 80 VwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG, Beschluss vom 01. September 1989, NVwZ 1990, S. 59 f., Dürr in Kodal, „Straßenrecht“, 7. Auflage 2010, Kapitel 37, RdNr. 8.5). Dass in einem Planfeststellungsverfahren angefallene Kosten weder in diesem Verfahren noch in einem sich eventuell anschließenden Gerichtsverfahren erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschluss vom 01. September 1989, a.a.O.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn auch der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen nicht auf erfolglose Einwender abwälzen (BayVGH, Beschluss vom 23. November 1998, BayVBl. 1999, S. 307 ff.).

## F. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel, Goethestraße 41 + 43, 34119 Kassel, erhoben werden.

Die Klage ist gegen das Land Hessen, vertreten durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Luisenplatz 2, 64278 Darmstadt, zu richten.

Die Klage soll den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Die Anfechtungsklage gegen den Beschluss hat gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Auf Antrag kann der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel, Goethestraße 41 + 43, 34119 Kassel, die aufschiebende Wirkung der Klage anordnen. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch Beschäftigte anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Prozessbevollmächtigte können auch Diplom-Juristen sein, die nach dem 3. Oktober 1990 zum Richter, Staatsanwalt oder Notar ernannt, im höheren Verwaltungsdienst beschäftigt oder als Rechtsanwalt zugelassen wurden. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Im Auftrag



Nicole König

