



Durchschrift

HESSSEN

Planfeststellungsbeschluss

Nr. 77

für die

Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der heutigen Endhaltestelle Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim bis Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof



vom

25. Januar 2016

III 33.1 - 66 e 02/01 - St - (245)

Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGS- UND FUNDSTELLENVERZEICHNIS.....	VI
A. VERFÜGENDER TEIL.....	1
I. FESTSTELLUNG DES PLANS	1
II. PLANUNTERLAGEN	1
1. <i>Festgestellte Planunterlagen.....</i>	<i>1</i>
2. <i>Nachrichtliche Unterlagen.....</i>	<i>3</i>
III. WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE	6
1. <i>Einleiteerlaubnis</i>	<i>6</i>
2. <i>Erlaubnis für das Entnehmen und Ableiten von Grundwasser.....</i>	<i>11</i>
3. <i>Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen</i>	<i>17</i>
IV. KONZENTRATIONSWIRKUNG	18
V. NEBENBESTIMMUNGEN, HINWEISE	18
1. <i>Allgemeine baubetriebliche Nebenbestimmungen.....</i>	<i>18</i>
2. <i>Allgemeine bautechnische und betriebliche Nebenbestimmungen</i>	<i>20</i>
3. <i>Immissionsschutz.....</i>	<i>22</i>
4. <i>Bauliche Anlagen in Gewässern und Gewässer Ausbau</i>	<i>26</i>
5. <i>Bodenschutz und Abfall.....</i>	<i>30</i>
6. <i>Naturschutz und Landschaftspflege / Artenschutz</i>	<i>30</i>
7. <i>Denkmalschutz.....</i>	<i>32</i>
8. <i>Brandschutz.....</i>	<i>32</i>
9. <i>Kampfmittelräumung</i>	<i>33</i>
10. <i>Leitungen und sonstige Einrichtungen der Versorgung.....</i>	<i>34</i>
11. <i>Eisenbahnverkehr / Eisenbahnbetriebsanlagen</i>	<i>35</i>
12. <i>Beweissicherung.....</i>	<i>35</i>
13. <i>Sonstige Nebenbestimmungen.....</i>	<i>36</i>
VI. ZUSAGEN DER VORHABENTRÄGERIN	36
1. <i>Behörden und Stellen</i>	<i>36</i>
2. <i>Private</i>	<i>37</i>
VII. UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	39

VIII. ENTSCHEIDUNG ÜBER EINWENDUNGEN UND ANTRÄGE	39
IX. KOSTENENTSCHEIDUNG	39
B. SACHVERHALT	40
I. TRÄGERIN DES VORHABENS.....	40
II. ANTRAGSGEGENSTAND.....	40
III. ANTRAGSBEGRÜNDUNG	42
IV. ABLAUF DES ANHÖRUNGSVERFAHRENS	42
1. <i>Ursprüngliche Antragstellung und erstes Anhörungsverfahren</i>	42
2. <i>Erste Planänderung und ergänzendes Anhörungsverfahren</i>	45
3. <i>Ergänzende Unterlagen zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens und zweite Änderung des Plans.....</i>	46
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	48
I. FORMELLE RECHTMÄßIGKEITSVORAUSSETZUNGEN	48
1. <i>Erfordernis der Planfeststellung.....</i>	48
2. <i>Antragsbefugnis</i>	48
3. <i>Zuständigkeit.....</i>	49
4. <i>Rechtswirkungen der Planfeststellung</i>	49
5. <i>Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren.....</i>	49
6. <i>Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens</i>	50
7. <i>Materielle Präklusion und Wiedereinsetzung in den vorigen Stand.....</i>	51
8. <i>Nicht den Mindestanforderungen genügende Einwendungen.....</i>	53
II. ENTBEHRLICHKEIT EINER FÖRMLICHEN UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG.....	53
III. MATERIELLE RECHTMÄßIGKEITSVORAUSSETZUNGEN	55
1. <i>Planrechtfertigung.....</i>	56
2. <i>Fachplanerischer Alternativenvergleich.....</i>	61
3. <i>Raumbezogene Gesamtplanung</i>	71
4. <i>Immissionsschutz.....</i>	75
5. <i>Wasserwirtschaft.....</i>	103
6. <i>Bodenschutz und Abfall.....</i>	106
7. <i>Naturschutz und Landschaftspflege</i>	106
8. <i>Verkehr</i>	111

9. <i>Barrierefreiheit</i>	115
10. <i>Brandschutz</i>	117
11. <i>Denkmalschutz</i>	119
12. <i>Kampfmittelbelastung</i>	119
13. <i>Leitungsschutz</i>	120
14. <i>Eigentum</i>	120
15. <i>Sonstiges</i>	132
IV. STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN, SONSTIGER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE UND ANDERER STELLEN.....	132
V. EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN KLAGEBEFUGTER VEREINIGUNGEN	133
VI. GESAMTABWÄGUNG.....	228
D. KOSTEN	229
E. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	230
F. HINWEIS ZUR ZUSTELLUNG UND AUSLEGUNG DES PLANS	231

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

A	A	Ampere
	a.a.O.	am angegebenen Ort
	Abs.	Absatz
	AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439)(1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824)
	a. F.	alte Fassung
	AG	Aktiengesellschaft
	AllgVwKostO	Allgemeine Verwaltungskostenordnung vom 11. Dezember 2009 (GVBl. I S. 763), zuletzt geändert durch Verordnung vom 9. November 2015 (GVBl. S. 390)
	AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970)
B	BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
	BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722)
	BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter
	BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
	BGBI.	Bundesgesetzblatt
	BGL 5040	Gestaltung von Sicherheitsräumen, Sicherheitsabständen und Verkehrswegen bei Straßenbahnen, Fachinformation der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
	BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 76 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
	BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 421 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
	BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569)

	bspw.	beispielsweise
	BUND	Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland
	BVerfG	Bundesverfassungsgericht
	BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
	BVerwGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des BVerwG
	Bw.-Nr.	Bauwerksnummer
	Bw.-Vz.	Bauwerksverzeichnis
	bzw.	Beziehungsweise
C	ca.	circa
	CEF-Maßnahme	Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion (continuous ecological functionality-measures)
	cm	Zentimeter
D	DB AG	Deutsche Bahn AG
	dB(A)	Schalldruckpegel nach der Bewertungskurve A
	DFStrab	Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Straßenbahnen
	DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
	DIN 1054	Baugrund - Sicherheitsnachweise im Erd- und Grundbau - Ergänzende Regelungen zu DIN EN 1997-1 - Dezember 2010
	DIN 5034	Tageslicht in Innenräumen - zuletzt geändert: Juli 2011
	DIN 14505	Feuerwehrfahrzeuge - Wechselladerfahrzeuge mit Abrollbehältern - Januar 2015
	DIN 18040-1	Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude - Oktober 2010
	DIN 18040-3	Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum - Dezember 2014
	DIN 18134	Baugrund - Versuche und Versuchsgeräte - Plattendruckversuch - April 2012
	DIN 18920	Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen - Juli 2014

DIN 32984	Bodenindikatoren im öffentlichen Raum - Oktober 2011, berichtigt im Oktober 2012
DIN 4150-2	Erschütterungen im Bauwesen - Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden - Juni 1999
DIN 4150-3	Erschütterungen im Bauwesen - Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen - Oktober 2015
DIN EN	Deutsche Übernahme einer europäischen Norm
DIN EN 51121-2; VDE 0115-121-2	Bahnanwendungen - Elektromagnetische Verträglichkeit - Teil 2: Störaussendungen des gesamten Bahnsystems in die Außenwelt - 2006
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
E EBKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 462 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. November 2015 (BGBl. I S. 2105)
EG	Erdgeschoss
€	Euro (Währungseinheit)
F f.; ff.	folgende; fortfolgende
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 466 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
G GEV	Grunderwerbsverzeichnis
GG	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)
ggf.	gegebenenfalls
GHz	Giga-Hertz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GMBI	Gemeinsames Ministerialblatt, amtliches Publikationsorgan der Bundesregierung
GOK	Geländeoberkante
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen
GVFG	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)
H h	Stunde
HAGBNatSchG	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)
HBKG	Hessisches Gesetz über den Brandschutz, die Allgemeine Hilfe und den Katastrophenschutz in der Fassung vom 14. Januar 2014 (GVBl. I S. 26)
HBO	Hessische Bauordnung in der Fassung vom 15. Januar 2011 (GVBl. I S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30. November 2015 (GVBl. S. 457)
HBS 2001	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001, Fassung 2009
HDSchG	Hessisches Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmäler in der Fassung vom 5. September 1986 (GVBl. I S. 270), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. November 2015 (GVBl. S. 523)
HessBGG	Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen vom 20. Dezember 2004 (GVBl. I S. 482), zuletzt geändert durch Artikel 64 des Gesetzes vom 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622)
Hess. ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I S. 466)
HLPG	Hessisches Landesplanungsgesetz vom 12. Dezember 2012 (GVBl. I S. 590)
HStrG	Hessisches Straßengesetz in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I 2003 S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Juni 2015 (GVBl. S. 254)
HVwKostG	Hessisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 12. Januar 2004, zuletzt geändert durch Artikel 19 des Gesetzes vom 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622)

HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Juni 2015 (GVBl. S. 254)
HVZ	Hauptverkehrszeit
HWG	Hessisches Wassergesetz vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. September 2015 (GVBl. S. 338)
Hz	Hertz
I	
insb.	Insbesondere
IO	Immissionsort
IP	Immissionsaufpunkt
i. S. d.	im Sinne des
i. V. m.	in Verbindung mit
K	
KB_{FTr}	Beurteilungsschwingstärke
Kfz.	Kraftfahrzeug
kHz	Kilohertz
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	
l	Liter
LAI	Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
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 "Zweite Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000" vom 27. Juni 2013 (GVBl. Nr. 17, S. 479)
lfd.	laufend(e)
Lkw	Lastkraftwagen

	L_{m(25)}	Mittelungspegel in 25 Meter Entfernung zur Straßenmitte
	LSW	Lärmschutzwand
M	M	Meter
	m²	Quadratmeter
	m³	Kubikmeter
	max.	Maximal
	M-BÜ-ING	Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauten, eingeführt mit ARS 15/12
	Mio.	Million
	MIV	Motorisierter Individualverkehr
	m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
N	39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), geändert durch Artikel 87 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
	Nr.	Nummer
	NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
	NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
	NVP	Nahverkehrsplan
	NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
O	o. g.	oben genannt(e)
	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
	OG	Obergeschoss
	OK	Oberkante
	OVG	Oberverwaltungsgericht
P	PBefG	Personenbeförderungsgesetz in der Fassung vom 1. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 482 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

PBefGZustV Hessen	Hessische Verordnung über die Zuständigkeiten nach dem Personenbeförderungsgesetz vom 10. Oktober 1997, zuletzt geändert durch Artikel 12 der Verordnung vom 29. November 2010 (GVBl. I S. 450, 453)
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
R	
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990, eingeführt mit ARS-Nr. 08/1990 (VkBl. 1990, S. 258)
RdNr.	Randnummer
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
RTW	Regionaltangente West
S	
s	Sekunde
s. / S.	siehe / Seite / Satz
Schall 03 1990	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Ausgabe 1990, bekannt gemacht im Amtsblatt der Deutschen Bundesbahn Nr. 14 vom 4. April 1990 unter lfd. Nr. 133
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)
SOK	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StAnz.	Staatsanzeiger für das Land Hessen

StGB	Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2218)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573)
T	
t	Tonne(n)
TAB	Technische Aufsichtsbehörde
U	
u. a.	unter anderem
u. ä.	und ähnliche(s)
UBA	Umweltbundesamt
UK	Unterkante
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 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2490)
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18. September 1995 (GMBI. S. 671)
V	
V	Volt
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VDI 3837	Erschütterungen in der Umgebung von oberirdischen Schienenverkehrswegen - Spektrales Prognoseverfahren
VDRM	Verkehrsdatenbasis Rhein-Main
VGf	Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	Vergleiche
VLärmSchR97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, eingeführt mit ARS vom 2. Juni 1997 (VkB1. 1997, S. 434)

24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 04. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329)
VO	Verordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 171 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
VwKostO-MWEVL	Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom 19. November 2012 (GVBl. I S. 484), zuletzt geändert durch Verordnung vom 3. Februar 2015 (GVBl. S. 52)
W WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 320 des Gesetzes vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
Z z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZTV-ING	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauwerke, Stand: 12/2014
ZTV-LSW 06	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen, Ausgabe 2006
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 83 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) vom 11. September 2002 (BGBl. I S. 3626), aufgehoben durch Artikel 2 Satz 2 der Verordnung vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065)

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe (Vorhabenträgerin) für die

Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der bisherigen Endhaltestelle Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim bis Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof

einschließlich der damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen und der landschaftspflegerischen Maßnahmen wird gemäß §§ 28 und 29 PBefG i. V. m. §§ 72 ff. HVwVfG festgestellt.

II. Planunterlagen

1. Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Datum (Aufstellung)	Maßstab
Ordner 1				
Anlage 1 B	1 - 120	Erläuterungsbericht	25.09.2015	-
Anlage 2	1	Gesamtübersicht	23.12.2010	-
Anlage 3	1 A	Übersichtslageplan	24.01.2014	1:2.000
Anlage 4	1 B - 4 B	Lagepläne	25.09.2015	1:500
Ordner 2				
Anlage 5	1 B - 2 B	Höhenpläne	25.09.2015	1:1.000 1:100
Anlage 6	1 B - 16 B ¹	Querschnitte	25.09.2015	1:100
Ordner 3				
Anlage 7	1 B - 6 B und 8 B, 7 A, 9 A	Bauwerkspläne km 0+000 bis 0+910	23.09.2015 24.01.2014	1:250 1:100

¹ Die Querschnitte 15 und 16 wurden im Zuge der Überarbeitung der Unterlagen in 2015 neu aufgenommen.

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Datum (Aufstellung)	Maßstab
Ordner 4				
Anlage 7 (Fortsetzung)	17 10 A - 12 A und 16 A 13 B - 14 B	Bauwerkspläne km 0+910 bis Bauende	17.12.2010 24.01.2014 23.09.2015	1:250 1:200 1:100
Ordner 5				
Anlage 8	1 B, 1.1 B - 1.6 B, 2 B - 4 B	Leitungslagepläne	25.09.2015	1:500
Anlage 9 B	1 - 22	Bauwerksverzeichnis	25.09.2015	-
Ordner 12				
Anlage 11	1 B - 4 B 1 - 11	Grunderwerbspläne Grunderwerbsverzeichnis (11.5 A)	25.09.2015 24.01.2014	1:500
Anlage 12	1 - 55 1 B - 3 B 1 A - 3 B	<u>Landschaftspflegerischer Begleitplan</u> Erläuterungsbericht (12 A) Bestands- und Konfliktpläne (12.1 B) Maßnahmenpläne (12.2 B)	28.10.2013 24.09.2015 24.09.2015	1:500 1:500
Anlage 13.2 B	1 - 15 (mit Anlagen)	Maßnahmen am Dornbach einschl. <ul style="list-style-type: none"> • Abbildungen 1 - 5, • Neue Brücke über den Dornbach - Lageplan und Querprofil, • Dornbachkanal Lageplan, • Dornbachkanal Längsschnitt und • Dornbachkanal Detailplan 	09.2015	1:500/1:100 1:500 1:500/50 1:50
Anlage 13.3 B	1 - 6 (mit Anlagen)	Konzept zur Schmutz- und Regenwasserentsorgung <i>Frankfurter Landstraße 64 - 80</i> einschl. <ul style="list-style-type: none"> • Kanalverlegung Lageplan 	09.2015	1:500

2. Nachrichtliche Unterlagen

Folgende zur Planfeststellung herangezogene Unterlagen werden nachfolgend nachrichtlich aufgeführt:

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Datum	Maßstab
Ordner 6				
Anlage 10.1 A	1 - 59 (mit Anlagen)	Schallschutzgutachten Nr. L 7495	12.09.2013	1:6.000 1:1.250 1:2.000
Anlage 10.2 A	1 - 47	Erschütterungstechnisches Gutachten Nr. L 7496	01.11.2013	1:6.000 1:1.750
Anlage 10.3	1 - 12	Streustrom-Gutachten	17.12.2010	-
Ordner 7				
Anlage 10.4	1 - 259 (mit Anlagen)	Baugrunduntersuchung, geo- und abfalltechnisches Gutachten, 1. Bericht: Beschreibung der Untergrund- und Grundwasserverhältnisse, Erste Empfehlungen zu Gründung, Herstellung der Baugruben sowie zur Planung und Bauausführung	07.12.2010	1:50 1:100 1:500 1:1.000
Anlage 10.5	1 - 56 (mit Anlagen)	Baugrunduntersuchung, geo- und abfalltechnisches Gutachten, 2. Bericht: Ergänzende hydrogeologische Untersuchungen und Baugrubenkonzept	07.12.2010	1:50 1:100 1:500 1:1.000
Ordner 8				
Anlage 10.6	1 - 119 (mit Anlagen)	Baugrunduntersuchung, geo- und abfalltechnisches Gutachten, 3. Bericht: Vertiefende hydrogeologische Untersuchungen	15.07.2013	1:50 1:100 1:250 1:500
Anlage 10.7	1 - 108 (mit Anlagen)	Baugrunduntersuchung, geo- und abfalltechnisches Gutachten, 4. Bericht: Ergänzende geotechnische Untersuchungen	15.07.2013	1:50 1:100 1:250 1:500

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Datum	Maßstab
Ordner 10				
Anlage 10.9	1 - 76 1 - 60 1 - 248	Brandschutzkonzept von Bau-km 0+000 bis 0+637 (mit unterirdischer Stadtbahnstation Gonzenheim) einschl. <ul style="list-style-type: none"> Anlage 1: Evakuierungsnachweis Anlage 2: Simulationen der Ent- rauchung der unterirdischen Stadtbahnstation Gonzenheim 	12.07.2013 05.07.2013 14.06.2013	
10.10	1 - 48	Brandschutzkonzept von Bau-km 0+637 bis 1+591 (Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe)	05.07.2013	
Ordner 11 - Ergänzend angeforderte Unterlagen²				
10.11 B	1 - 16	Gutachten zur Berechnung von magnetischen und elektrischen Feldstärken, Gleichrichterunterwerk „Lange Meile“	27.03.2015	-
10.12 B	1 - 50 (mit Anlagen)	Schalltechnische Stellungnahme Nr. L 7495-3; Vertiefende Untersuchungen zur Beurteilung der Lärmimmissionen einschl. einer Gesamtlärmbelastung	21.05.2015	1:6.000 1:1.250 1:2.000
10.13 B	1- 41 (mit Anlagen)	Gutachten Nr. L 7801; Untersuchung der sekundären Luftschallimmissionen	27.07.2015	1:6.000 1:1.750
10.14 B	1 - 38 (mit Anlagen)	Arbeitspapier zur Untersuchung der Verschattungswirkung durch U 2-Verkehrsanlagen	24.04.2015	-
10.15 B	1 - 16 (mit Anlagen)	Nutzen-Kosten-Analyse Lärm- schutzwände	08.09.2015	1:500
10.16 B	1 - 19 (mit Anlagen)	Arbeitspapier zur Verkehrsführung während der Bauzeit	18.07.2014	1:5.000 1:7.500
10.17 B	1 - 6	Brandschutztechnische Stellung- nahme zum Brandschutzkonzept	02.04.2015	-

² Das Gutachten 10.11 B ersetzt das ausgelegte Gutachten zur Berechnung von magnetischen Feldstärken (Blatt 1 - 14) vom 06.11.2012. Die Unterlagen 10.12 B bis 10.24 B wurden von der Planfeststellungsbehörde zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens ergänzend angefordert.

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Datum	Maßstab
10.18 B	1	Einfluss Fahrleitungsanlage auf Ortsvermittlungsstelle der Telekom	30.01.2015	-
10.19 B	1 - 103	Artenschutzprüfung	Sept. 2010	-
10.20 B	1 - 12	Fachliche Stellungnahme zur Zufahrtssituation Erlenweg 47	13.02.2015	-
10.21 B	1 - 6 (mit Anlage)	Gutachten zur induktiven Beeinflussung der U-Bahnstrecke durch die DB AG im Bereich des Bahnhofes Bad Homburg	08.12.2014	-
10.22 B	1 - 37 (mit Anlagen)	Verkehrstechnische Untersuchung KP <i>Frankfurter Landstraße / Quirinstraße / Gotenstraße / Haberweg</i>	29.09.2015	-
10.23 B	1 - 25	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht	26.11.2012	-
10.24 B	1 - 18	Baugrunduntersuchung, geo- und abfalltechnisches Gutachten, 6. Bericht: Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht, Zusammenstellung der Angaben für die Wasserhaltung in Ergänzung zur UVP-Vorprüfung vom 26.11.2015	17.09.2013	-

Unterlagen, die Änderungen oder Ergänzungen erfahren haben bzw. im Zuge der Anhörung neu in die Unterlagen aufgenommen wurden, sind an einem Index erkennbar. Dabei entspricht der Index A der ersten Änderung des Plans, der Index B der 2. Änderung des Plans.

Änderungen bzw. Ergänzungen der ursprünglichen Unterlagen hat die Vorhabenträgerin in blauer (1. Änderung) bzw. grüner (2. Änderung) Farbgebung dargestellt. Ungültige Aussagen und Darstellungen sind durch Streichung kenntlich gemacht.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit sind die mit einem entsprechenden Vermerk versehenen ungültigen Unterlagen dem festgestellten Plan, den Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen sowie den nachrichtlichen Unterlagen nachgeheftet. Ergänzend ist eine Änderungsdokumentation beigelegt.

III. Wasserrechtliche Erlaubnisse

1. Einleiterlaubnis

1.1 Entscheidung

Gem. §§ 8 und 9 WHG wird der Vorhabenträgerin die widerrufliche Erlaubnis erteilt, Niederschlagswasser aus der Straßen- und Gleisentwässerung über die nachstehend aufgeführten Einleitestellen unter Beachtung der maximalen Einleitemenge einzuleiten.

<i>Einleitestellen</i>	<i>über</i>	<i>Bau-km</i>	<i>Gewässer</i>	<i>RW HW Gauß-Krüger</i>	<i>Max. Einleitemenge</i>
E1	RRB	1+214	Dornbach	3473392 5564909	8,2 l/s
E2	SRK	1+037	Über den Regenwasserkanal „Ulmenweg“ in den Dornach	3473563 5564866 3473444 5565024	3,1 l/s
E3	SRK	0+657	Eschbach (Nebename Dornbach)	3473927 5564868	3,2 l/s
E4	RRB	0+327	Eschbach (Nebename Dornbach)	3474230 5564872	1,8 l/s
E5	RRB	0+092	Verlegter Eschbach (Nebename Dornbach)	3474461 5564821	1,5 l/s
E6		0+464	Eschbach (Nebename Dornbach)	3474088 5564865	38 l/s

Als Begrenzung der Einleitbefugnis gilt das in den Antragsunterlagen vom 25. September 2015 dargestellte und in der hydraulischen Berechnung (Anlage 13.1 B der Antragsunterlagen) zugrundeliegende Einzugsgebiet.

1.2 Nebenbestimmungen, Hinweise

1.2.1 Allgemeines und Beginn der Maßnahme

1.2.1.1 Die Vorhabenträgerin hat den Beginn der wasserbaulichen Bauarbeiten mindes-

tens 8 Tage vorher dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/WI 41.3 – Abwasser, anlagenbezogener Gewässerschutz, Postfach 5060, 65040 Wiesbaden anzuzeigen und Namen und Adresse des verantwortlichen Bauleiters und dessen Vertreters zu benennen.

- 1.2.1.2 Rechtzeitig vor Baubeginn sind zur Abstimmung der Bauausführung die Stellen und Personen zu benachrichtigen, deren Interessen durch die Ausführung der Baumaßnahmen berührt werden.
- 1.2.1.3 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 sind.
- 1.2.1.4 Sofern sich Änderungen bezüglich der Einleitemenge, Einleitestelle oder Gewässerqualität gegenüber den Antragsunterlagen ergeben, sind rechtzeitig vor Baubeginn dem Dezernat IV/Wi 41.3 baureife Ausführungspläne (2-fach) zur Zustimmung vorzulegen. Erscheinen während der wasserbaulichen Bauausführung erhebliche Änderungen, sind diese vor Ausführung der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen. Diese entscheidet, ob ein neues wasserrechtliches Verfahren notwendig ist.
- 1.2.1.5 Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde und deren Beauftragten jederzeit den Zutritt zu den Anlagen und den in Frage kommenden Grundstücken sowie die Durchführung von Untersuchungen an Ort und Stelle zu gestatten. Auf Verlangen ist den Vorgenannten Einblick in die Planfeststellungsunterlagen und Kontrollbücher zu gestatten. Die hierfür erforderlichen Hilfeleistungen sind unentgeltlich zu gewähren.
- 1.2.1.6 Die nachträgliche Aufnahme, Änderung und Ergänzung der Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

1.2.2 Bauausführung und Gewässerschutz

- 1.2.2.1 Bei Bauarbeiten, durch die unbeteiligte Personen gefährdet werden können, ist die Gefahrenzone und/oder die Baustelle gemäß § 3 HBO abzugrenzen bzw. abzusichern. Die Sicherung der Baustelle bei Tag und Nacht liegt in der Verantwortung der Vorhabenträgerin.
- 1.2.2.2 Bei der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, dass geordnete Abflussverhält-

nisse sichergestellt sind und es zu keinen Verunreinigungen des weiterführenden Gewässers im Unterlauf, z.B. durch Einleitung von Suspensionen, Lehm (Ton)- Wassergemischen und Schlämmen kommt. Gegebenenfalls sind geeignete Maßnahmen, wie z.B. die Errichtung von Absetzgruben, zu ergreifen. Das Lagern von Bau- und Bauhilfsmaterialien sowie das Aufstellen von Baugeräten innerhalb des Gewässerbettes und des natürlichen Überschwemmungsgebiets sind unzulässig.

1.2.2.3 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe, wie z.B. Treibstoffe, in den Untergrund gelangen. Baufahrzeuge und Maschinen sind in arbeitsfreien Zeiten sowie für Betankungsvorgänge sicher auf wasserundurchlässigen Flächen abzustellen.

1.2.2.4 Wassergefährdende Stoffe sind vor der Witterung geschützt in einem medienbeständigen Auffangraum zu lagern, der mindestens das Volumen des größten gelagerten Gebindes aufweist.

1.2.2.5 Bei der Betonherstellung für die mit Oberflächenwasser in Berührung kommenden Bauwerksteile ist Hochofenzement oder gleichwertiger Zement zu verwenden. Das Verwenden von wassergefährdendem, auswasch- oder auslaugbarem Material ist unzulässig.

1.2.2.6 Überschüssiger Boden und sonstige aufgenommene Materialien sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu entsorgen. Die Verwendung von Abbruchmaterial zur Verfüllung ist unzulässig.

1.2.3 Einleitestellen

1.2.3.1 Durch die Einleitung dürfen die Unterhaltungsarbeiten an dem Gewässer nicht behindert werden.

1.2.3.2 Die Summe der eingeleiteten Wassermenge aus den geplanten Bauwerken darf die erlaubte Einleitemenge nicht überschreiten.

1.2.3.3 Führt die Einleitung zu Auskolkungen, Verflachungen oder ähnlichen Beeinträchtigungen des Gewässers, so hat die Vorhabenträgerin die Beeinträchtigungen auf Verlangen der Wasserbehörden zu beseitigen.

1.2.3.4 Durch die Einleitung darf die Gewässergüte des betroffenen Fließgewässers nicht beeinträchtigt werden.

1.2.3.5 Sofern es sich herausstellt, dass sich die Wasserqualität nach Inbetriebnahme

nicht innerhalb der zulässigen Geringfügigkeitsschwellenwerten befindet, ist die jeweilige Einleitestelle in den Dornbach zurückzubauen und nach Rücksprache mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/WI 41.3 - Abwasser, anlagenbezogener Gewässerschutz an den Abwasserkanal anzuschließen.

1.2.3.6 Störfälle sind unverzüglich der zuständigen Wasserbehörde zu melden.

1.2.4 Für die Einleitungen allgemein

1.2.4.1 Die Vorhabenträgerin hat dafür zu sorgen, dass keine wassergefährdenden Stoffe wie z.B. Mineralöl, Benzin, Karbid, Phenole, Säuren, Laugen, Lösungsmittel, oder Chemikalien, die durch ihre Feuergefährlichkeit, Explosivität, Toxizität, Persistenz oder Bioakkumulation zu Gewässerbeeinträchtigungen führen können, in die Regenwasserkanalisation eingeleitet werden. Die EU-weit festgelegten Umweltqualitätsnormen nach der Oberflächenverordnung in der jeweils gültigen Fassung sind einzuhalten.

1.2.4.2 Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass Niederschlagswasser von Flächen,

- bei denen mit einem sporadischen Anfall von Leichtflüssigkeiten zu rechnen ist (z.B. Tankstellen, Mineralöltanklager und Betankungsflächen) nur über einen Leichtflüssigkeitsabscheider,
- bei denen mit regelmäßigem Anfall von Leichtflüssigkeiten zu rechnen ist (z.B. Fahrzeugwaschplätze, Flugzeugreinigungsplätze, Tankstellen mit Waschanlagen und Wartungseinrichtungen, Kfz.-Werkstätten, Motorenprüfstände, Kfz.-Entkonservierungsanlagen, Mineralöl-Tanklager mit Wascheinrichtungen für Lkw und Werkstätten, metallverarbeitende Betriebe, Entsorgungsbetriebe für Abwässer aus Leichtstoffabscheidern) nicht

in die Regenwasserkanalisation eingeleitet werden.

1.2.4.3 Es dürfen keine Flächen, auf denen wassergefährdende Stoffe umgeschlagen oder gelagert werden (z.B. Tankstellen), ohne geeignete Vorbehandlungsanlagen an die Regenwasserkanäle angeschlossen sein. Ebenso sind Fehlanschlüsse (Schmutzwassereinleitungen) umgehend zu beseitigen.

1.2.4.4 Die Gewässereinleitungsanlagen sind ordnungsgemäß und fachgerecht zu betreiben und in einem guten, betriebssicheren Zustand zu erhalten. Die Einsteig-

öffnungen der Kontrollschächte müssen jederzeit zugänglich sein und dürfen nicht überbaut oder mit Boden überdeckt werden.

1.2.4.5 Durch die Errichtung und den Betrieb der Einleitungsanlagen dürfen die Unterhaltungsarbeiten am Gewässer nicht beeinträchtigt werden.

1.2.4.6 Änderungen der Einzugsgebiete sind der zuständigen Wasserbehörde unter Beifügung eines entsprechenden Übersichtsplans und genauer Beschreibung der beabsichtigten Maßnahme rechtzeitig anzuzeigen. Die zuständige Wasserbehörde entscheidet, ob eine neue Erlaubnis zu beantragen ist bzw. die Vorlage von neuen Bestandszeichnungen erforderlich wird.

1.2.5 Abschluss der Maßnahme

1.2.5.1 Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die in Anspruch genommenen Baustelleneinrichtungsflächen in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen.

1.2.5.2 Nach Abschluss des Vorhabens ist bei dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, die wasserbauliche Bauabnahme schriftlich zu beantragen.

1.2.5.3 Bestandspläne der wasserbaulichen Maßnahmen sind bei der Bauabnahme in 2-facher Ausfertigung vorzulegen. Die Bestandspläne für die Überbrückungsbauwerke sind mit Eintragungen der Bauwerksabmessungen und der Höhenlagen - letztere bezogen auf NN - zu versehen, im Bereich des Kastenprofils auch bei jeder Profiländerung. In den Bestandsplänen sind die endgültigen Lagebezeichnungen (Flur- und Flurstücksbezeichnung der Einleitestellen mit Hoch- und Rechtswerten nach Gauß-Krüger oder UTM) mit aufzunehmen.

1.2.5.4 Katastermäßige Veränderungen sind einzumessen und im Liegenschaftskataster zu erfassen.

1.2.6 Hinweise

1.2.6.1 Die wasserbauliche Bauüberwachung obliegt dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden. Die Kosten für besondere Maßnahmen der Wasseraufsicht (z.B. wasserbauliche Bauabnahme) im Rahmen der Bauüberwachung trägt die Vorhabenträgerin. Die zuständige Behörde entscheidet über die erforderlichen Maßnahmen nach pflichtgemäßem Ermessen (§ 70 HWG).

1.2.6.2 Die Erlaubnis gewährt nicht das Recht zur Benutzung fremden Eigentums. Sollte

fremdes Eigentum in Anspruch genommen werden, so ist das Einverständnis des Eigentümers herbeizuführen.

- 1.2.6.3** Die Gewässerbenutzung 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. Die Unternehmerin 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.
- 1.2.6.4** Wird mit der Durchführung dieser Erlaubnis nicht innerhalb von 5 Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt sie außer Kraft; danach ist für beabsichtigte Maßnahmen ein erneutes wasserrechtliches Verfahren erforderlich.
- 1.2.6.5** Zuwiderhandlungen gegen diesen Bescheid können gemäß § 103 Abs. 1 Ziffer 15 und Abs. 2 WHG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße geahndet werden.

2. Erlaubnis für das Entnehmen und Ableiten von Grundwasser

2.1 Entscheidung

- 2.1.1** Der Vorhabenträgerin wird gem. §§ 8 und 9 WHG die Erlaubnis erteilt, im Zuge der Wasserhaltung für die einzelnen Baugruben wie im Erläuterungsbericht zum Wasserrechtsantrag vom 30. Januar 2014 (Anlage 10.8 mit Anlagen) beschrieben insgesamt 295.000 m³ Grundwasser zu entnehmen, wobei die tägliche Entnahmemenge 325 m³, die stündliche Entnahmemenge 13,5 m³ und die sekundliche Entnahmemenge 3,75 l nicht überschreiten dürfen.
- 2.1.2** Der Vorhabenträgerin wird gem. §§ 8 und 9 WHG die Erlaubnis erteilt, das im Zuge der Wasserhaltung geförderte Grundwasser wie im Erläuterungsbericht zum Wasserrechtsantrag vom 30. Januar 2014 (Anlage 10.8 mit Anlagen) beschrieben in den Dornbach einzuleiten.

2.2 Nebenbestimmungen, Hinweise

2.2.1 Grundwasserhaltung und Einleitung in den Dornbach

2.2.1.1 Das Grundwasser darf ausschließlich während der Bauzeit zum Zweck der Grundwasserhaltung abgeleitet werden. Eine dauerhafte Grundwasserhaltung über Drainage ist nicht erlaubt. Die Wasserhaltung ist quantitativ auf ein Minimum zu beschränken und zeitlich auf das unabdingbar notwendige Maß zu begrenzen.

2.2.1.2 Die maximale tägliche Entnahmemenge darf 325 m³ nicht überschreiten.

2.2.1.3 Über signifikante quantitative und qualitative Auffälligkeiten sowie Abweichungen von den bereits erfassten Messwerten bzw. den zugrunde liegenden Planungswerten ist der Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreis Ausschuss des Hochtaunuskreises unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

2.2.1.4 An die Einleitung des in den Dornbach abgeleiteten Grundwassers werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die Einleitmenge darf 4 l/s nicht überschreiten.
- Es darf nur unbelastetes Wasser mit einem pH-Wert im Bereich von 6,0 bis 8,5 eingeleitet werden.
- Das abzuleitende Wasser darf keine Giftstoffe und sonstigen Bestandteile (z.B. Fette, Öle, Treibstoffe, Desinfektions- und Lösungsmittel, Cyanide, gelöste Schwermetalle, Phenole) enthalten, die das Ökosystem im Dornbach beeinträchtigen können.
- Es darf nur klares Wasser eingeleitet werden.
- Das abzuleitende Wasser ist über ein ausreichend dimensioniertes Absetzbecken oder eine Filteranlage zur Schwebstoffabscheidung einzuleiten. Die Funktionalität bzw. die ausreichende Absetz- und/oder Filterleistung der Anlage ist zweimal arbeitstäglich zu kontrollieren und im Betriebsbuch zu dokumentieren.
- Aufgrund des jahreszeitlich stark schwankenden Abflusses im Dornbach (Problematik Niedrigwasser) sind folgende Grenzwerte bei der Einleitung einzuhalten:

Summe PAK (ohne Naphthalin) 1 µg/l

Naphthalin	5 µg/
Summe LHKW	50 µg/l
Vinylchlorid	2 µg/l
Mineralölkohlenwasserstoffe	1 mg/l

- Sollte ein Grenzwert dauerhaft überschritten werden, ist das geförderte Grundwasser vor dem Einleiten in den Dornbach nach dem Stand der Technik so zu reinigen, dass die o.a. Grenzwerte eingehalten werden.
 - Für den Fall, dass die elektrische Leitfähigkeit des eingeleiteten Grundwassers den Wert von 1500 µS/cm dauerhaft überschreitet, sind unterhalb der Einleitestelle in Abstimmung mit dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises Wasserproben zu entnehmen und diese auf die elektrische Leitfähigkeit hin zu untersuchen. Je nach Verdünnungsverhältnis im Dornbach sind ggfls. weitere Maßnahmen erforderlich.
 - Die Untersuchungen des geförderten Grundwassers auf die o.a. Schadstoffparameter sowie AOX, elektrische Leitfähigkeit, pH-Wert und absetzbare Stoffe (Trübung) haben unmittelbar nach Beginn der Wasserhaltung zunächst zweimal wöchentlich für die Dauer von 2 Wochen zu erfolgen. Je nach Analyseergebnissen kann der Untersuchungssturnus und -umfang durch den Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises in Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt und Geologie angepasst werden.
 - Die Messwerte sind dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises unaufgefordert und zeitnah in einer fortgeschriebenen Tabelle per E-Mail zuzusenden.
 - Die Probennahmestellen sind mit dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises im Vorfeld abzustimmen.
- 2.2.1.5** Über die Grundwasserhaltung ist ein Betriebsbuch zu führen. Hierin sind Angaben über die Grundwasserförderung sowie alle besonderen Vorkommnisse, die mit der Grundwasserhaltung in Verbindung stehen, einzutragen.
- 2.2.1.6** Sofern die Qualität des geförderten Grundwassers eine Einleitung in den Dornbach nicht möglich macht, ist alternativ dazu eine Einleitung in den Mischwasserkanal der Stadt Bad Homburg zu planen. Die Einleitung muss die Bedingungen der Abwassersatzung der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe erfüllen und ist

von der Stadt Bad Homburg, Fachbereich Bau und Betrieb, Abteilung Stadtentwässerung, im Vorfeld zu erlauben.

2.2.1.7 Da bei offenen Wasserhaltungen, bedingt durch Aushub- und Betonierarbeiten, eine negative Beeinflussung des anfallenden Grundwassers (Trübung) nicht ausgeschlossen werden kann, ist die Möglichkeit der Trennung von Volumenströmen aus verschiedenen Baufeldern vorzusehen.

2.2.1.8 Abwasser aus dem allgemeinen Baustellenbetrieb (Spül- und Prozessabwässer etc.) und sonstiges Schmutzwasser dürfen nicht mit dem abgeleiteten Grundwasser vermischt werden.

2.2.1.9 Die Einleitstelle ist soweit (provisorisch) zu sichern, dass es zu keiner nachteiligen Veränderung des Ufer- und Sohlbereichs kommt. Möglichen Erosionserscheinungen an Sohle und/oder Böschung ist durch wasserbauliche Maßnahmen bzw. entsprechende Ausgestaltung der Einleitstelle entgegenzuwirken.

2.2.1.10 Nach Abschluss der Maßnahmen ist das Gewässer bzw. die Einleitstelle in den ursprünglichen Zustand vor der Einleitung zurückzusetzen.

2.2.1.11 Für eventuelle Notfälle, z.B. bei Ausfall eines Absetzbeckens oder erhöhter Gehalte im Ablauf, sind konzeptionelle und/oder materielle Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Auf die Erstellung eines Notfallplanes wird hingewiesen.

2.2.2 Beweissicherung, Grundwassermonitoring

2.2.2.1 Hinsichtlich des Umfanges des erforderlichen Grundwassermonitorings wird auf Ziffer 9.2 im Erläuterungsbericht zum Wasserrechtsantrag (Anlage 10.8) verwiesen. Die hier gemachten Angaben sind grundsätzlich zu beachten und bilden die Grundlage für das baubegleitende Monitoring.

2.2.2.2 Abweichend bzw. ergänzend dazu sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

2.2.2.2.1 Für das Grundwassermonitoring sind zusätzlich zu den bereits vorhandenen Grundwassermessstellen die im Umfeld vorhandenen und bekannten privaten Brunnen mit einzubeziehen.

2.2.2.2.2 Lage, Anzahl und Ausbau der durch den Gutachter in Ziffer 9.2.3 des Erläuterungsbericht zum Wasserrechtsantrag (Anlage 10.8) vorgeschlagenen zusätzlichen Grundwassermessstellen sind bei Kenntnis des Baubeginns mit dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises sowie dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie nochmals abzu-

stimmen.

2.2.2.2.3 Die Stichtagslotung der Grundwasserstände in den Grundwassermessstellen ist analog der bisherigen Praxis fortzuführen.

2.2.2.2.4 Anstelle der wöchentlichen Probenahme wird zunächst eine zweiwöchentliche Probenahme gefordert.

2.2.2.3 Der Antragsteller hat zu gewährleisten, dass vor, während und nach den Wasserhaltungsmaßnahmen bzw. nach Beendigung der Tiefbaumaßnahmen (Stichwort Wasserspiegelaufhöhung) eine hydrogeologische Begleitung durch ein Fachbüro sichergestellt ist. Das beauftragte Fachbüro hat die Ergebnisse aus dem Mess- und Untersuchungsprogramm in die laufende Planung einzuarbeiten. Darüber hinaus hat es rechtzeitig Maßnahmen einzuleiten, die sich aus den laufenden Messergebnissen ergeben. Weiterhin hat es darüber zu wachen, dass die anerkannten Regeln der Technik und der Wasserwirtschaft auf der Baustelle beachtet und die erforderliche Sorgfalt angewandt werden.

2.2.2.4 Für den Fall, dass Wasserhaltungsmaßnahmen auch im tertiären Grundwasserstockwerk notwendig werden, sind für das baubegleitende Grundwassermonitoring in Abstimmung mit dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises und dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie weitere Grundwassermessstellen mit entsprechender Tiefe und Ausbau zu errichten und in das baubegleitende Grundwassermonitoring mit einzubeziehen.

2.2.2.5 Neben den über die Bauzeit verteilten Zwischenberichten ist dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises und dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie nach Beendigung des Grundwassermonitoring eine Abschlussdokumentation vorzulegen, deren Umfang mit den Fachbehörden vorher abzustimmen ist.

2.2.2.6 Darüber hinaus werden wegen einer nicht auszuschließenden lokalen Beeinflussung des Grundwassers durch die Bad Homburger Mineralquellen baubegleitende Messungen des Kohlesäuregehaltes in den Baugruben für sinnvoll gehalten.

2.2.3 Rückbau der Brunnen und Grundwassermessstellen

2.2.3.1 Der Rückbau der Entspannungsbrunnen (Tertiär), der Grundwassermessstellen sowie der Beobachtungsbrunnen hat so zu erfolgen, dass keine bleibende und nachhaltig wirksame Gefahr für das Grundwasservorkommen in hydraulischer

und hydrochemischer Sicht gegeben ist. Die hydraulisch wirksame Trennschicht muss durch geeignete Verfahren nachweisbar und dauerhaft wiederhergestellt werden.

2.2.3.2 Die hydraulischen Verhältnisse sind nach der Baumaßnahme wiederherzustellen.

2.2.3.3 Der Rückbau hat durch eine qualifizierte Fachfirma, bei der die erforderlich Sachkunde und Erfahrung vorhanden ist, zu erfolgen. Eine Dokumentation des Rückbaus, u.a. Menge und Dichte des zur Verfüllung verwendeten Materials, ist dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises nach Beendigung der Rückbauarbeiten unaufgefordert vorzulegen.

2.2.4 Berichtspflicht

Neben der unaufgeforderten und zeitnahen Übermittlung der Mess- und Untersuchungsergebnisse an den Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises und an das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie hat während der Bauphase eine regelmäßige Baustellenbesprechung mit den Behördenvertretern stattzufinden, bei dem die ermittelten Daten erörtert und das weitere Vorgehen abgestimmt werden.

2.2.5 Allgemeine Auflagen und Hinweise

2.2.5.1 Beginn und Abschluss der wasserrechtlichen Maßnahmen (Grundwasserhaltung, Einleitung in den Dornbach, Arbeiten im Grundwasser) sind dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises schriftlich mitzuteilen.

2.2.5.2 Bei der Bauausführung muss eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauleitung gewährleistet sein, die darüber zu wachen hat, dass die anerkannten Regeln der Technik und der Wasserwirtschaft beachtet und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt angewandt werden.

2.2.5.3 Die Vorhaben sind antragsgemäß auszuführen. Abweichungen von der Planung, welche signifikanten Einfluss auf die Grundwasserverhältnisse im Umfeld der Baumaßnahme nehmen können, sind im Vorfeld mit dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises abzustimmen.

2.2.5.4 Der Untergrund und das Grundwasser sind während der gesamten Bauzeit gegen zulaufendes Abwasser und sonstige wassergefährdende Stoffe wirksam zu schützen. Insbesondere dürfen innerhalb der Baugrube keine wassergefährdenden Stoffe (Öl, Benzin etc.) gelagert oder umgefüllt werden. Bei der Lagerung und dem Umgang mit derartigen Stoffen (im Rahmen des Baustellenbetriebes)

ist zur Vermeidung von Grundwasserverunreinigungen besondere Sorgfalt anzuwenden.

- 2.2.5.5** Bei Schadensfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind sofort schadensverhindernde Maßnahmen einzuleiten. Der Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises ist in diesem Fall unverzüglich zu verständigen.
- 2.2.5.6** Den Vertretern von Aufsichtsbehörden und von diesen zur Untersuchung und Überwachung bestimmten Personen ist der ungehinderte Zutritt zu den mit dem Vorhaben zusammenhängenden Anlagen zu gewähren. Diesen ist auch die Entnahme von Proben zu gestatten, soweit sie zur Beurteilung des in den Dornbach einzuleitenden Wassers erforderlich sind.
- 2.2.5.7** Die wasserrechtlichen Erlaubnisse stehen unter dem Vorbehalt nachträglicher Anforderungen und Auflagen.
- 2.2.5.8** Der Antragsteller bleibt für die durch die Gewässerbenutzung eventuell eintretenden Schäden und Verschmälerungen von Rechten anderer allein haftbar.
- 2.2.5.9** Die Gewässerbenutzung und die hierzu unmittelbar erforderlichen Anlagen unterliegen der wasserbehördlichen Aufsicht (Wasseraufsicht). Die Beauftragten des Fachbereichs Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises und des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie sind zur Durchführung ihrer Aufgaben befugt, die Grundstücke zu betreten, welche im Zusammenhang mit den wasserrechtlichen Benutzungstatbeständen stehen, Einblick in relevante Unterlagen wie Mess- und Betriebsprotokolle zu nehmen sowie Wasseruntersuchungen an Ort und Stelle durchzuführen.

3. Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen

Anlage	Blatt/Seite <small>(ohne Deckblätter)</small>	Bezeichnung	Datum	Maßstab
Ordner 9				
Anlage 10.8	1- 244 <small>(mit Anlagen)</small>	Erläuterungsbericht zum Wasserrechtsantrag	16.09.2013	1:50 1:100 1:250 1:500 1:1.000

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Datum	Maßstab
Ordner 12				
Anlage 13.1 B	1 - 10	Berechnungen der Gleis- und Straßenentwässerung	25.09.2015	-

IV. Konzentrationswirkung

Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin 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.

V. Nebenbestimmungen, Hinweise

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. 1. genannten Unterlagen und den in Abschnitt A. V. festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses, so gelten die letzteren.
- 1.2 Im Zuge der Bauausführungsplanung ist das Umleitungskonzept mit der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei sowie den Trägern des Brandschutzes und Rettungsdienstes abzustimmen und ggf. zu optimieren. Es ist darauf zu achten, möglichst dauerhafte Verkehrsführungen einzurichten. Sensible Bereiche wie Tempo-30-Zonen, Schulstandorte u. ä. sollen nach Möglichkeit nicht als Umleitungsstrecke vorgesehen werden. Für eine sichere und gefähderungsfreie Abwicklung des Fußgängerverkehrs ist Sorge zu tragen. Die jeweils maßgeblichen Umleitungsstrecken sind in geeigneter Weise zu beschildern.
- 1.3 Es ist sicher zu stellen, dass bauzeitliche Einschränkungen der Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke auf das geringstmögliche Maß beschränkt werden und eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten bleibt; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten 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** 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 die Vorhabenträgerin zumutbar und aus Gründen des Immissionsschutzes zulässig - zu nutzen.
- 1.6** Die Vorhabenträgerin hat die Anwohner 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. Dies gilt in besonderem Maß für Arbeiten, die ausnahmsweise in der Nacht oder an Sonn- und Feiertagen unbedingt erforderlich sind.

Zur Information Betroffener ist zumindest alle 14 Tage eine Bürgersprechstunde durchzuführen. Ein Ansprechpartner für etwaige Beanstandungen oder Fragen ist zu benennen.
- 1.7** Die Baustelle ist in geeigneter Weise zu sichern. Insbesondere ist zu gewährleisten, dass ein Betreten durch Unbefugte unterbunden und Beeinträchtigungen bzw. Beschädigungen von Nachbargrundstücken vermieden werden.
- 1.8** Die Vorhabenträgerin 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 unverzüglich nach Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederherzustellen, sofern dies aufgrund der Art der Eingriffe möglich ist. Verbleibende Schäden sind im Zuge des Entschädigungsverfahrens zu regulieren.
- 1.9** Die konkrete Lage der Verpressanker ist im Zuge der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der technischen Anforderungen so festzulegen, dass die Grundstücke der Betroffenen im geringstmöglichen Umfang in Anspruch genommen werden.
- 1.10** Im Betrieb befindliche Anlagen der Stadtbahn dürfen nicht durch Kranlasten überstrichen werden.

2. Allgemeine bautechnische und betriebliche Nebenbestimmungen

2.1 Bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung sind die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauwerke (ZTV-ING) sinngemäß anzuwenden.

2.2 Mit der Planung und Bauausführung sind nur qualifizierte Unternehmen zu beauftragen, die nachweisbar über Erfahrung mit - bezüglich Art, Umfang und Schwierigkeitsgrad - vergleichbaren Baumaßnahmen verfügen. Insbesondere für die Besetzung von Schlüsselpositionen wie Projektleiter, Bauleiter, Planungsleiter und Planungs Koordinator gemäß ZTV-ING sind nur berufserfahrene und qualifizierte Ingenieure einzusetzen, die nachweislich bereits vergleichbare Baumaßnahmen erfolgreich verwirklicht haben.

2.3 Mit der Prüfung der Ausführungsplanung sind ein Prüfenieur für bautechnische Nachweise sowie mindestens Sachverständige für Geotechnik, Brandschutz, Fahrstromanlagen, die elektromagnetische Verträglichkeit des Gleichrichterunterwerks sowie Korrosionsschutz und Streuströme von der Vorhabenträgerin zu beauftragen. Die Auswahl des Prüfenieurs und der Sachverständigen hat im Einvernehmen mit der TAB zu erfolgen.

Bei der Prüfung der Ausführungsplanung ist die Unabhängigkeit und Weisungsfreiheit des Prüfenieurs und der Sachverständigen grundsätzlich sicherzustellen. Das Vier-Augen-Prinzip ist zu beachten.

Der Prüfenieur und die Sachverständigen sind auch mit Vorort-Kontrollen (Bauzustandsbesichtigungen und Mitwirkung bei Abnahmen) zu beauftragen. Die Aufgaben der örtlichen Bauüberwachung sind hiervon unberührt.

2.4 Mit den Bauarbeiten der Betriebsanlagen darf erst begonnen werden, wenn für die Ausführungsplanung ein Zustimmungsbescheid nach § 60 BOStrab durch die TAB erteilt wurde.

Für die Zustimmung der TAB zur Ausführungsplanung nach § 60 BOStrab sind jeweils 8 Kalenderwochen vorzusehen.

Die Ausführungsplanung ist in prüffähigen Teilpaketen zur Zustimmung vorzulegen und vorab mit dem Sichtvermerk des zuständigen Betriebsleiters nach § 8 BOStrab zu versehen.

- 2.5** Bei der Örtlichen Bauüberwachung ist das Merkblatt für die Bauüberwachung von Ingenieurbauwerken (M-BÜ-ING) anzuwenden.
- 2.6** Die Aufsicht über den Bau nach § 61 Abs. 1 BOStrab ist im Einvernehmen mit der TAB einer sachkundigen Person nach § 5 Abs. 2 BOStrab zu übertragen. Örtliche Überprüfungen der Bauausführung durch die TAB bleiben hiervon unberührt.
- 2.7** Für die tiefen, innerstädtischen Baugruben sind im Rahmen der Ausführungsplanung ein geotechnisches und vermessungstechnisches Mess- und Überwachungskonzept sowie ein Alarm- und Handlungsplan zu erstellen. Die geplanten Grundwasserhaltungsmaßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.
- 2.8** Aushub- und Gründungssohlen sowie das Erdplanum sind abzunehmen und die Tragfähigkeit durch Plattendruckversuche nach DIN 18134 nachzuweisen. Die Herstellung von Probeflächen bei Bodenverbesserungsmaßnahmen wird empfohlen.
- 2.9** Aufgrund des Umfangs der geotechnischen Arbeiten wird die Beauftragung einer geotechnischen Fachbauleitung empfohlen.
- 2.10** Die in den Anlagen 10.3 und 10.3A definierten Schutzmaßnahmen gegen Streuströme und unzulässig hohe Spannungen sowie die induktive und kapazitive Beeinflussung der Stadtbahn durch die parallel verlaufende Eisenbahnstrecke 3611 sind vollständig umzusetzen.
- Die Wirksamkeit der Maßnahmen gegen Streuströme ist durch Messungen nachzuweisen.
- 2.11** Vor der Inbetriebnahme der Betriebsanlagen oder Teilen der Betriebsanlage ist die Abnahme nach § 62 BOStrab bei der TAB zu beantragen.
- 2.12** Am Übergang vom zweigleisigen zum eingleisigen Tunnelabschnitt sind am Ende der nicht weitergeführten Sicherheitsräume Gleisquerungen aus nicht brennbaren Materialien zu errichten.
- 2.13** Zur Kennzeichnung des Sicherheitsraums sind im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe in den Bereichen, in denen der Mindestabstand von 1,5 Meter zwischen den Fahrbereichen der Eisenbahn- und der Straßenbahnbetriebsanlagen unterschritten wird, paarweise angeordnete Begrenzungsstangen ($h \geq 0,8$ m) nach BGL 5040 zu montieren.

- 2.14 Ein Fahren auf Sicht nach § 49 Abs. 3 BOStrab auf dem eingleisigen Streckenabschnitt im Tunnel ist unzulässig.

3. Immissionsschutz

3.1 Lärm

- 3.1.1 Die Vorhabenträgerin hat die in den Planunterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen zu errichten und auf Dauer zu unterhalten. Die Anforderungen der ZTV-LSW 06 sind zu erfüllen. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass sie den Anforderungen an die Standsicherheit bei Schienenverkehrsstrecken, insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden Druck- und Sogwirkungen, genügen, wobei auf den Stadtbahnbetrieb abgestellt werden darf.

Die Lärmschutzwand sowie die sonstigen Trog- und Stützbauwerke sind auf der gleiszugewandten Seite hochabsorbierend auszuführen und müssen mindestens den Anforderungen nach ZTV-LSW 06, Gruppe A 3 entsprechen. Dies gilt auch für die Wandkonstruktion in dem Abschnitt zwischen Bau-km 0+832 und 0+947, in dem auf die Lärmschutzwand transparente Sichtschutzelemente aufgesetzt werden.

Der Planfeststellungsbehörde ist in geeigneter Weise zu belegen, dass die vorgenannten Anforderungen erfüllt sind.

- 3.1.2 Die Lärmschutzwand ist ortsbildgerecht zu gestalten, Begrünungsmöglichkeiten sind umzusetzen.

- 3.1.3 Auf der Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 10.1 A) sowie der vertiefenden Untersuchungen zur Beurteilung der Lärmimmissionen einschl. einer Gesamtlärmbelastung (Schalltechnische Stellungnahme Nr. L 7495-3; Unterlage 10.12 B) wird für die Gebäude

- *Erlenweg 4 (IP 345, Süd-Fassade, 4. OG bis 7. OG),*
- *Am Bahnhof 1 (IP 48, Süd-Fassade, EG und 1. OG) und*
- *Am Bahnhof 3 (IP 47, Süd-Fassade, Turm)*

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.

Die Eigentümer und die den Eigentümern gleichgestellten Wohnungseigentümer und Erbbauberechtigten der dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäude (Erstattungsberechtigten) sind von der Vorhabenträgerin auf die Mög-

lichkeit der Erstattung hinzuweisen, sobald mit der Bauausführungsplanung begonnen wird.

Ggf. erforderliche Maßnahmen an den Gebäuden *Am Bahnhof 1* und *Am Bahnhof 3* müssen den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung tragen.

3.1.4 Zum Schutz der Anwohner vor vermeidbarem Lärm (und Erschütterungen) aus dem Betrieb der Stadtbahn sind die Gleisanlagen dauerhaft in einem guten Unterhaltungszustand zu erhalten.

3.1.5 Sollte es trotz der zwischen Bau-km 0+544 und Bau-km 0+570 vorgesehenen Schienenbenetzungsanlage oder beim Durchfahren anderer Gleisbögen zu belästigenden Kurvengeräuschen (Kurvenquietschen) kommen, sind geeignete technische Maßnahmen zur Minderung zu ergreifen.

3.2 Erschütterungsschutz, Sekundärer Luftschall

3.2.1 Die DIN 4150-2 und die DIN 4150-3 (Erschütterungen) sowie die gewählten Grenzwerte zur Beurteilung der Körperschallpegel (35 dB(A) am Tag bzw. 25 dB(A) nachts für Wohnräume innen, Mittelungspegel nach VDI-Richtlinie 2058, Blatt 1) sind einzuhalten.

3.2.2 Nach Fertigstellung des Tunnelrohbaus und der Erdbauwerke sind die dem erschütterungstechnischen Gutachten und dem Gutachten zur Untersuchung der sekundären Luftschallimmissionen zugrunde gelegten Übertragungsfunktionen durch eine nach § 29b BImSchG bekanntgegebene Messstelle durch Messungen mit geeigneter Fremdanregung zu verifizieren. Die Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde zeitnah mitzuteilen. Sollte sich zeigen, dass mit höheren als den in Anlage 10.2 A und 10.13 B der Planunterlagen prognostizierten Einwirkungen und einer Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 bzw. der gewählten Grenzwerte zur Beurteilung der Sekundärschallimmissionen zu rechnen ist, sind noch weitere Gebäude im Einwirkungsbereich zu untersuchen, um erforderliche Schutzmaßnahmen festlegen zu können. Eine abschließende Entscheidung über dann notwendige Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung einer Entschädigung für den Fall, dass solche Schutzvorkehrungen untunlich sein sollten, bleibt vorbehalten.

3.3 Elektromagnetische Verträglichkeit

Die elektromagnetische Verträglichkeit des Gleichrichterunterwerks *Lange Meile* ist nach der 26. BImSchV - im 1. Monat nach der Inbetriebnahme - durch Messungen sachverständig nachzuweisen. Dabei ist auch zu belegen, dass die technischen Möglichkeiten

- zur Minimierung der von der Anlage ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Gegebenheiten im Einwirkungsbereich sowie
- zur Vermeidung erheblich belästigender oder potenziell zu Schäden führender Wirkungen wie Funkenentladungen auch zwischen Personen und leitfähigen Objekten

ausgeschöpft wurden.

3.4 Bauzeitlicher Immissionsschutz

3.4.1 Schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Insbesondere ist sicherzustellen, dass

- nur lärm-, erschütterungs- und schadstoffarme Fahrzeuge, Baumaschinen und Bauverfahren nach dem Stand der Technik eingesetzt werden,
- die AVV Baulärm und die 32. BImSchV (Lärm) sowie die DIN 4150-2 und die DIN 4150-3 (Erschütterungen) beachtet und eingehalten werden,
- dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Staubreduktion - bspw. Befeuchtungsmaßnahmen - ergriffen werden.

3.4.2 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.

Über die ausnahmsweise Zulassungsfähigkeit von Bauarbeiten während vorgenannter geschützter Zeiten oder Tage entscheiden die dafür zuständigen Behörden.

Lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten sind ausnahmslos außerhalb der Nachtzeit und nicht an Wochenenden oder Feiertagen durchzuführen.

3.4.3 Mehr als nur unwesentliche und ursächlich auf das Vorhaben zurückgehende Verschmutzungen und sonstige Verunreinigungen der anliegenden Hausfassaden sind vorrangig durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden, unvermeidliche Verunreinigungen sind unverzüglich nach Abschluss der jeweiligen Bauarbeiten durch die Vorhabenträgerin zu beseitigen. Über das übliche Maß hinausgehende Verunreinigungen von Straßen sind ohne Aufforderung unverzüglich zu beseitigen.

3.4.4 Bis zum Beginn der Bauarbeiten ist eine Messstelle zur Ermittlung der baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen einzurichten. Dabei sind geeignete Messpunkte festzulegen und während des Bauablaufs zu überprüfen. Die Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Betroffene sind auf deren Verlangen über die Ergebnisse zu informieren.

3.4.5 Zur Überwachung der bauzeitigen Immissionen ist ein unabhängiger Sachverständiger im Sinne von § 29b BImSchG für Lärm-, Körperschall- und Erschütterungsfragen sowie für Immissionen durch Staub und Abgase zu beauftragen und der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn als Ansprechpartner zu Immissionsschutzfragen schriftlich zu benennen.

Der Sachverständige hat die Geräusch- und Erschütterungsimmissionen aus dem Baubetrieb unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm und der DIN 4150 regelmäßig messtechnisch zu überwachen.

Es ist sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Sachverständigen (z. B. Urlaub, Krankheit) ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

3.4.6 Die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner und die zuständigen Immissionsschutzbehörden sind regelmäßig und rechtzeitig vorher über lärmintensive Bauarbeiten und deren voraussichtliche Dauer zu unterrichten. Dabei ist ihnen der Sachverständige als zuständige Ansprechperson konkret zu benennen.

4. Bauliche Anlagen in Gewässern und Gewässerausbau

4.1 Allgemeines und Beginn der Maßnahme

- 4.1.1** Die Vorhabenträgerin hat den Beginn der wasserbaulichen Bauarbeiten mindestens 8 Tage vorher dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/WI 41.2 - Oberflächengewässer, Postfach 5060, 65040 Wiesbaden anzuzeigen und Namen und Adresse des verantwortlichen Bauleiters und dessen Vertreters zu benennen.
- 4.1.2** Rechtzeitig vor Baubeginn sind zur Abstimmung der Bauausführung die Stellen und Personen zu benachrichtigen, deren Interessen durch die Ausführung der Baumaßnahmen berührt werden.
- 4.1.3** 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 sind.
- 4.1.4** Sofern sich Änderungen gegenüber den Antragsunterlagen ergeben, sind rechtzeitig vor Baubeginn dem Dezernat IV/WI 41.2 baureife Ausführungspläne (2-fach) zur Zustimmung vorzulegen. Erscheinen während der wasserbaulichen Bauausführung erhebliche Änderungen, sind diese vor Ausführung der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen. Diese entscheidet, ob ein neues wasserrechtliches Verfahren notwendig ist.
- 4.1.5** Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde und deren Beauftragten jederzeit den Zutritt zu den Anlagen und den in Frage kommenden Grundstücken sowie die Durchführung von Untersuchungen an Ort und Stelle zu gestatten. Auf Verlangen ist den Vorgenannten Einblick in die Planfeststellungsunterlagen und Kontrollbücher zu gestatten. Die hierfür erforderlichen Hilfeleistungen sind unentgeltlich zu gewähren.

4.2 Bauausführung und Gewässerschutz

- 4.2.1** Bei Bauarbeiten, durch die unbeteiligte Personen gefährdet werden können, ist die Gefahrenzone und/oder die Baustelle gemäß § 3 HBO abzugrenzen bzw. abzusichern. Die Sicherung der Baustelle bei Tag und Nacht liegt in der Verantwortung der Vorhabenträgerin.

- 4.2.2** Bei der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, dass geordnete Abflussverhältnisse sichergestellt sind und es zu keinen Verunreinigungen des weiterführenden Gewässers im Unterlauf, z. B. durch Einleitung von Suspensionen, Lehm (Ton)- Wassergemischen, Schlämmen und Feinsedimenten kommt. Gegebenenfalls sind geeignete Maßnahmen, wie z. B. die Errichtung von Absetzgruben, zu ergreifen. Das Lagern von Bau- und Bauhilfsmaterialien sowie das Aufstellen von Baugeräten innerhalb des Gewässerbettes und des natürlichen Überschwemmungsgebiets sind unzulässig.
- 4.2.3** Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe, wie z. B. Treibstoffe, in den Untergrund gelangen. Baufahrzeuge und Maschinen sind in arbeitsfreien Zeiten sowie für Betankungsvorgänge sicher auf wasserundurchlässigen Flächen abzustellen.
- 4.2.4** Wassergefährdende Stoffe sind vor der Witterung geschützt in einem medienbeständigen Auffangraum zu lagern, der mindestens das Volumen des größten gelagerten Gebindes aufweist.
- 4.2.5** Bei der Betonherstellung für die mit Oberflächenwasser in Berührung kommenden Bauwerksteile ist Hochofenzement oder gleichwertiger Zement zu verwenden. Das Verwenden von wassergefährdendem, auswasch- oder auslaugbarem Material ist unzulässig.
- 4.2.6** Überschüssiger Boden und sonstige aufgenommene Materialien sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu entsorgen. Die Verwendung von Abbruchmaterial zur Verfüllung ist unzulässig.

4.3 Überbrückungsbauwerke

- 4.3.1** Maßgebend für die Ausführung der Überbrückungsbauwerke ist die geprüfte statische Berechnung. Ein geprüfter Standsicherheitsnachweis (2-fach) aller Bauwerke ist dem Dezernat IV/WI 41.2 vorzulegen. Auf eine Übereinstimmung der Bauvorlagen mit der geprüften statischen Berechnung ist sorgfältig zu achten.
- 4.3.2** Der Einbau sämtlicher Konstruktionsteile ist vom Aufsteller der statischen Berechnungen oder dem Prüfsingenieur zu überwachen.
- 4.3.3** Die Fundamentierung der Überbrückungsbauwerke muss auf tragfähigem Untergrund erfolgen. Die Gründungstiefe der Widerlager ist aufgrund von Bodenuntersuchungen und der Statik festzulegen.

- 4.3.4** Geschweißte tragende Stahlbauteile dürfen erst dann eingebaut oder Schweißarbeiten auf der Baustelle erst dann ausgeführt werden, wenn der zuständigen Bauaufsichtsbehörde gegenüber nachgewiesen ist, dass der die Schweißarbeiten durchführende Betrieb den Nachweis der Befähigung zum Schweißen von Stahlbauten (Großer Befähigungsnachweis) bzw. von einfachen Stahlbauten (Kleiner Befähigungsnachweis) erbracht hat (vgl. DIN 4100 Beiblatt 1 und 2).
- 4.3.5** Notwendige Umwehrungen von Flächen mit einer Absturzhöhe von 1 m bis 12 m müssen eine Mindesthöhe von 1,00 m haben. Die Öffnungen der Umwehrungen dürfen in der Waagerechten gemessen nicht mehr als 12 cm betragen. Der waagerechte Zwischenraum der Umwehrung und der zu sichernden Fläche darf nicht größer als 4 cm sein. Die Umwehrungen sind so auszubilden, dass Kindern das Überklettern nicht erleichtert wird.
- 4.3.6** Bei der Auswahl des Rohrmaterials und der Schächte sind die zu erwartenden Verkehrslasten entsprechend zu berücksichtigen.
- 4.3.7** Die Auflagerung der Rohre muss auf tragfähigem Untergrund erfolgen. Wasserhaltiger bindiger und somit nicht ausreichend tragfähiger Boden ist durch geeignetes Material (Kies, Schotter, etc.) zu ersetzen.
- 4.3.8** Die Bauwerke (Schächte etc.) sind in Anlehnung an die ATV - Arbeitsblätter A 241- "Bauwerke der Ortsentwässerung" - der Örtlichkeit entsprechend herzustellen.

4.4 Gewässergestaltung

- 4.4.1** Zur Modellierung des Gewässerbettes 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.
- 4.4.2** Das neue Gewässerbett im Kastenprofil ist naturnah und gegebenenfalls mit variablen Sohlbreiten und Böschungsneigungen zu gestalten.
- 4.4.3** Die Sohlstruktur darf nur dort verändert werden, wo es unvermeidbar ist. In den betroffenen Abschnitten ist die Sohle durch Wiedereinbringen des vorher gesicherten, natürlichen Sohlsubstrats möglichst naturnah wiederherzustellen.
- 4.4.4** Das natürliche Sohlsubstrat des alten Kastenprofils, welches gebrochen wird, ist in das neue Kastenprofil einzubauen.

4.4.5 Steinschüttungen, Gewässerbett- sowie Uferbefestigungen sind in 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 Gewässerbettsicherungszwecke ist unzulässig. Die Übergänge der Ausbaustrecke auf die unter- und oberhalb vorhandenen Profile sind fachgerecht und unter Beachtung der strömungstechnischen Erfordernisse auszubilden.

4.4.6 Vor dem Still- und Trockenlegen des alten Kastenprofils ist in Absprache mit der ökologischen Baubegleitung und den Dezernaten IV/WI 41.2 und V 53.1 zu überprüfen und zu dokumentieren, ob eine Abfischung und Umsiedlung der vorhandenen Fauna notwendig ist.

4.5 Abschluss der Maßnahme

4.5.1 Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die in Anspruch genommenen Baustelleneinrichtungsflächen in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen.

4.5.2 Nach Abschluss des Vorhabens ist bei dem Dezernat IV/WI 41.2 die wasserbauliche Bauabnahme schriftlich zu beantragen.

4.5.3 Bestandspläne der wasserbaulichen Maßnahmen sind bei der Bauabnahme in 3-facher Ausfertigung vorzulegen. Die Bestandspläne für die Überbrückungsbauwerke sind mit Eintragungen der Bauwerksabmessungen und der Höhenlagen - letztere bezogen auf NN - zu versehen, im Bereich des Kastenprofils auch bei jeder Profiländerung.

4.5.4 Katastermäßige Veränderungen sind einzumessen und im Liegenschaftskataster zu erfassen.

4.6 Hinweise

4.6.1 Die wasserbauliche Bauüberwachung obliegt dem Dezernat IV/WI 41.2. Die Kosten für besondere Maßnahmen der Wasseraufsicht (z.B. wasserbauliche Bauabnahme) im Rahmen der Bauüberwachung trägt die Vorhabenträgerin. Die zuständige Behörde entscheidet über die erforderlichen Maßnahmen nach pflichtgemäßem Ermessen (§ 70 HWG).

4.6.2 Zuwiderhandlungen gegen diesen Bescheid können gemäß § 103 Abs. 1 Ziffer 15 und Abs. 2 WHG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße geahndet werden.

5. Bodenschutz und Abfall

- 5.1 Die Regelungen des Merkblattes „Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel in der aktuellen Fassung sind bei der Beprobung, Separierung, Bereitstellung und Entsorgung der anfallenden Abfälle zu beachten und anzuwenden.³
- 5.2 Die vorherige Zustimmung des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/Wi 42 - Abfallwirtschaft zu dem Beprobungsumfang, der Einstufung sowie zu den beabsichtigten Entsorgungsmaßnahmen ist einzuholen, wenn mit speziellen nutzungsbedingten Schadstoffgehalten (z. B. bedingt durch chemische Industrie) im Bauschutt oder Bodenaushub zu rechnen ist oder solche unvorhergesehen auftreten sollten.

6. Naturschutz und Landschaftspflege / Artenschutz

- 6.1 Die Rodung und der Rückschnitt von Gehölzen sind außerhalb der Brutzeit (1. März bis 30. September) durchzuführen. Geringfügige Abweichungen davon sind nur im Ausnahmefall und nach vorheriger Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V - Landwirtschaft, Weinbau, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz, Dezernat V 53.1 - Naturschutz sowie unter Beteiligung der ökologischen Baubegleitung möglich.
- 6.2 Vor der Rodung sind die Rodungsbereiche durch eine fachkundige Person (Fachrichtung Landespflege, Biologie oder vergleichbar) auf Höhlen- und potenzielle Quartierbäume abzusuchen. Vorhandene Baumhöhlen und -spalten sind auf Besiedlung mit Fledermäusen zu kontrollieren. Unbesiedelte Baumhöhlen sind dann zu verschließen oder die betroffenen Bäume direkt zu fällen. Befinden sich Fledermäuse in einer Höhle, ist die Rodung zu verschieben bis die Tiere diese verlassen haben. Für jeden gefällten Höhlen- / Quartierbaum sind künstliche Nist- und Quartierhilfen an geeigneten Gehölzbeständen im näheren Umfeld anzubringen (Schlüssel: je ein Vogel- und Fledermauskasten pro Höhlen-/ Quartierbaum). Die Kontrolle sowie die Auswahl und Anbringung der künstlichen Nist- und Quartierhilfen ist in einem Bericht zu dokumentieren und dem Dezernat V 53.1 vorzulegen.
- 6.3 Die LBP-Maßnahme V 2 ist in Form von beidseitigen Kollisionsschutzwänden bis in Höhe der Oberkante der eingesetzten Bahnfahrzeuge durchzuführen. Die Länge der Wände muss jeweils mindestens 5 m über die Öffnung der vorhande-

³ Das Merkblatt ist als Download zu finden unter: <http://www.rp-darmstadt.hessen.de>, Rubrik Umwelt und Verbraucher / Abfall / Bau- und Gewerbeabfall

nen Dornbachüberführung hinausgehen. Der Einsatz volltransparenter und/oder spiegelnder Lärm- oder Kollisionsschutzwände ist nicht zulässig. Sollten transparente oder lichtdurchlässige Bauteile zum Einsatz kommen, sind entsprechende Vorkehrungen wie die Aufbringung von Vogelschutzstreifen, die Verwendung von Vogelschutzglas oder transluzenter Materialien (Milchglas) zu treffen. Bei einer Teilausführung als Zaun-/Gitterkonstruktion ist eine Maschenweite von maximal 2,5 cm einzuhalten.

Die Unterquerung der Brücken (Passierbarkeit der bestehenden und der neuen Trasse) ist auch während der Bauarbeiten zu gewährleisten.

- 6.4** Alle Baumaßnahmen sind unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Biotope und durch den Einsatz umweltschonender Arbeitstechniken durchzuführen. Die Inanspruchnahme von Flächen über die in den Planunterlagen dargestellten und beschriebenen Bauflächen hinaus, ist unzulässig. Der Schutz von zu erhaltenden Vegetationsbeständen ist gemäß DIN 18920 durchzuführen. Die gemäß LBP im Zuge der Schutzmaßnahmen (S 1, S 2, S 3) vorgesehenen Stammummantelungen, Wurzelbereich- und Vegetationsschutzzäune sind vor Baubeginn zu errichten. Die sach- und fristgerechte Umsetzung der Schutzmaßnahmen ist in einem Bericht zu dokumentieren und dem Dezernat V 53.1 unaufgefordert vor Baubeginn vorzulegen.
- 6.5** Die landschaftspflegerischen Maßnahmen der Maßnahmenpläne und -blätter des LBP sind spätestens in der auf die Fertigstellung der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode durchzuführen. Die Auswahl der Baumarten für Maßnahme A 4 (Neupflanzung der Straßen-/Alleebäume entlang der *Frankfurter Landstraße*) ist vorher mit dem Dezernat V 53.1 abzustimmen. Die Abnahme ist nach Beendigung der Fertigstellungspflege mit dem Dezernat V 53.1 durchzuführen.
- 6.6** Zur Vorbeugung gegen die Ansiedlung von invasiven Arten (z. B. Kanadische Goldrute, Robinie, Japanischer Knöterich) – insbesondere im Bereich der Bahndämme sowie des Dornbachs – sind vegetationsfreie Standorte bei der Bauausführung möglichst zu vermeiden. Offene Standorte sind unverzüglich nach Abschluss der Erdarbeiten mit einer standortgerechten Landschaftsrasenmischung einzusäen. Im Rahmen der Fertigstellungs-, Entwicklungs- und Unterhaltungspflege sind die Flächen regelmäßig zu kontrollieren und auftretende Ansiedlungen entsprechender Arten umgehend zu beseitigen.
- 6.7** Die Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen und insbesondere der artenschutzrechtlichen Belange vor und während der Bauphase ist durch eine ökologische Baubegleitung sicherzustellen. Die ökologische Baubegleitung hat durch fachlich geeignetes Personal (Fachrichtung Landespflege

oder vergleichbare Fachrichtung) zu erfolgen. Name und Anschrift sind dem Dezernat V 53.1 vor Baubeginn bzw. Durchführung der Rodungsarbeiten mitzuteilen.

Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere folgende Aufgaben:

- Information der ausführenden Baufirmen vor Baubeginn und vor Ort über die natur- und artenschutzrechtlichen Belange und Nebenbestimmungen. Über diesen Einweisungstermin ist ein Protokoll anzufertigen und dem Dezernat V 53.1 vorzulegen.
- Überwachung der rechtzeitigen und fachlich korrekten Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen des LBP sowie der Einhaltung der Rodungszeiträume. Wenn nötig, sind bestimmte Maßnahmen in Abstimmung mit dem Dezernat V 53.1 an den Bauablauf oder die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.
- Meldung und Dokumentation von Verstößen gegen die natur- und artenschutzfachlichen und -rechtlichen Vorgaben an das Dezernat V 53.1.

7. Denkmalschutz

7.1 Im Zuge der Detailplanung ist in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalschutz Hessen zu prüfen, ob bzw. inwieweit eine Weiterverwendung der historischen Beläge des Bahnsteigaufbaus des teilweise rückzubauenden Fürstenbahnsteigs möglich ist. Den Dokumentations- und Sicherungspflichten ist Genüge zu tun.

7.2 Die denkmalgeschützte Stützmauer im Bereich des Bahnhofs Bad Homburg v. d. Höhe ist im Bestand zu erhalten. Im Zuge der Baudurchführung ggf. erforderlich werdende Maßnahmen zur Gewährleistung der Standsicherheit sind ohne Eingriffe in das Gefüge der Stützmauer auszuführen.

7.3 Die Detailplanungen im Bereich des künftigen U 2-Bahnsteigs einschl. der Bahnsteigzugänge und des vorgesehenen Wetterschutzes (Überdachung) sind im Zuge der Ausführungsplanung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen einvernehmlich abzustimmen.

8. Brandschutz

8.1 Während der Bauphase sind geeignete Brandschutzmaßnahmen baulicher und betrieblicher Art zu treffen. Auf die Merkblätter „Brandschutz bei Bauarbeiten“ der Bau- und Berufsgenossenschaften sowie des Verbandes der Sachversicherer (VDS) wird hingewiesen.

- 8.2** Für mögliche Schadensfälle während der Bauzeit ist mit der für den Brandschutz zuständigen Stelle ein Einsatzplan abzustimmen.
- 8.3** In Abstimmung mit der Feuerwehr der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe und der VGF sind im Zuge der Ausführungsplanung auf der Grundlage der detaillierten Planung der Betriebsräume in der Station Gonzenheim Brandschutzkonzeptpläne zu erstellen.
- 8.4** Der Verlängerungsabschnitt darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die tunnelspezifisch erforderlichen brandschutztechnischen Einsatzmittel einsatzbereit zur Verfügung stehen.
- 8.5** Die in Anlage 10.9 (Brandschutzkonzept Teil 1 und 2) definierten Schutzmaßnahmen sind vollständig umzusetzen. Details sind im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Fachbereich Bevölkerungsschutz - Vorbeugende Gefahrenabwehr - der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe abzustimmen.
- 8.6** Sofern Teilbereiche der unterirdischen Station Gonzenheim vorzeitig in Betrieb genommen werden sollen, ist hierzu ein ergänzendes Brandschutzkonzept zu erstellen und der TAB zur Zustimmung nach § 60 BOSTrab vorzulegen.
- 8.7** Die Wirksamkeit der maschinellen Entrauchung der unterirdischen Station „Gonzenheim“ ist bei der Abnahme durch einen Verrauchungsversuch nachzuweisen.

9. Kampfmittelräumung

- 9.1** Im Abschnitt zwischen Bau-km 1+200 und 1+658 (Bauende) ist für alle Flächen, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden und auf denen durch Nachkriegsbebauung noch keine bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mindestens 4 Metern durchgeführt wurden, eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel, ggf. nach Abtrag des Oberbodens) vor Beginn der geplanten Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen erforderlich.
- 9.2** Ist das Gelände, z. B. wegen Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstiger magnetischer Anomalien, nicht sondierfähig, ist eine Überprüfung mittels Sondierungsbohrungen erforderlich, die bei einem vorgesehenen Baugrubenverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) in der Verbau-Achse erfolgen müssen. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden.
- 9.3** Dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung I - Zentralabteilung, Inneres,

Dezernat I 18 - Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Kampfmittelräumdienst ist zu bescheinigen, dass die Kampfmittelräumungsarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt wurden. Der Bescheinigung ist ein Lageplan im Maßstab 1:1.000 beizufügen, auf dem die untersuchten Flächen dokumentiert sind, und es ist das verwendete Detektionsverfahren anzugeben.

- 9.4 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 der Lageplan und die KMIS-R Datei zu übersenden.

10. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Versorgung

- 10.1 Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Ver- und Versorgungsleitungen zu vermeiden.
- 10.2 Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung, Änderung und Umlegung von Leitungen sowie zur Anbindung der Stadtbahn-Betriebsanlagen (Gleichrichterunterwerk, Speiseschränke) an den Leitungsbestand sind anhand des koordinierten Leitungsplanes und der zum Zeitpunkt der Bauausführung aktuellen Bestandspläne im Zuge der Ausführungsplanung mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen. Soweit die fachgerechte Ausführung der erforderlichen Maßnahmen es gebietet, bleibt die Durchführung der Arbeiten dem betroffenen Unternehmen vorbehalten.
- 10.3 Die jeweils maßgeblichen Merkblätter, Normen und sonstigen technischen Anweisungen und Regelwerke sind zu beachten. Insbesondere ist bei den Standorten der vorgesehenen Bäume auf einen ausreichenden Abstand zu den betroffenen Leitungen zu achten.
- 10.4 Während der gesamten Bauzeit ist zu gewährleisten, dass die Transformatorstation in der *Frankfurter Landstraße* (Flurstück 23/3) ggf. auch kurzfristig für Lkw (12 t) erreichbar bleibt.
- 10.5 Eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung ist zu gewährleisten.

11. Eisenbahnverkehr / Eisenbahnbetriebsanlagen

- 11.1** Die Ausführungsplanung zur Änderung der Querfelder der Fahrleitungsanlagen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe ist mit der DB Netz AG und der VGF einvernehmlich abzustimmen. Die erforderlichen Genehmigungen zur Änderung der Fahrleitungsanlage sind beim EBA zu beantragen.
- 11.2** Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke sowie die Sicherheit und Funktionstüchtigkeit der betroffenen Eisenbahnbetriebsanlagen nicht gefährdet oder gestört werden. Den Auflagen und Hinweisen in der Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH vom 16. Mai 2014 ist insoweit in vollem Umfang Rechnung zu tragen.
- 11.3** Zur Sicherung der von dem Vorhaben berührten Eisenbahnbetriebsanlagen sind Beweissicherungsverfahren erforderlich. Diese sind mit der DB Netz AG vor Baubeginn abzustimmen.
- 11.4** Die erforderlichen Kreuzungs- und Baudurchführungsvereinbarungen mit der DB Netz AG sind vor Baubeginn abzuschließen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

12. Beweissicherung

Bei allen Grundstücken, deren Gebäude sich im möglichen Einwirkungsbereich der Bauarbeiten der Stadtbahnverlängerung befinden, ist vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Zu diesem Zweck ist der Zustand der vorhandenen Bebauung im Einflussbereich der Baumaßnahme vor Baubeginn und nach Abschluss der Maßnahme durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen festzustellen und verbal, fotografisch und - sofern erforderlich - skizzenhaft zu dokumentieren (Bauzustandsdokumentation).

Zu Beginn des Beweissicherungsverfahrens ist ein Konzept über Art und Umfang der geplanten Beweissicherung und der messtechnischen Überwachung zu erstellen und der TAB zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen.

Der von der Vorhabenträgerin ausgewählte öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige ist der TAB zur Zustimmung zu benennen.

Die Bauzustandsdokumentation ist den betroffenen Eigentümern unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Soweit Eigentümer, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte im Einflussbereich der Baumaßnahme Schäden geltend machen, ist eine Begutachtung durch den öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen vorzunehmen.

Die Kosten der Beweissicherung sind von der Vorhabenträgerin zu tragen.

Kausal auf das Vorhaben zurückgehende Schäden sind sach- und fachgerecht zu beseitigen.

13. Sonstige Nebenbestimmungen

13.1 Der öffentliche Verkehrsraum, der im Zuge des Vorhabens neu gebaut oder baulich verändert wird, ist unter Beachtung des Leitfadens „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßenbauverwaltung zu gestalten.

13.2 Die als Folge des Vorhabens erforderlichen Maßnahmen zur Änderung der Anschlüsse von Grundstücken an öffentliche Abwasseranlagen (Anschlussleitungen und Grundstücksanlagen) sind auf Kosten der Vorhabenträgerin durchzuführen.

VI. Zusagen der Vorhabenträgerin

Von der Vorhabenträgerin sind im abgeschlossenen Anhörungsverfahren Zusagen gegeben worden. Diese Zusagen wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und werden, soweit sie nicht Bestandteil der der Vorhabenträgerin unter A. V. auferlegten Nebenbestimmungen geworden sind, nachstehend bestätigt:

1. Behörden und Stellen

1.1 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Der Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme werden dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, E-Mail: LKdoHEVerkInfra@bundeswehr.org schriftlich angezeigt.

1.2 Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt mbH

1.2.1 Die Ausführungsplanung der Betriebsanlagen der Stadtbahn wird mit der VGF abgestimmt.

- 1.2.2** Das Einstiegs- und Blindenführungskonzept sowie die Beleuchtungsplanung werden im Zuge der Ausführungsplanung unter Anwendung der Ausstattungsstandards der VGF und der DIN 18040 erstellt. Die Sanitärplanung erfolgt in Anlehnung an die nicht mehr geltende DIN 18022, sofern bis zum Zeitpunkt der Ausführungsplanung keine Nachfolgenorm zur Verfügung steht.
- 1.2.3** Das Rückhaltebauwerk unterhalb des Gleiskörpers bei Bau-km 0+700 wird hydraulisch ausreichend bemessen, so dass keine Überschwemmungen und Schäden an der darüber liegenden Gleistrasse entstehen können. Zwischen UK Schwelle und OK Rückhaltebauwerk wird ein Mindestabstand von 35 cm eingehalten, um eine ggf. erforderliche Unterschottermatte einbauen zu können. Für den Zugang zum Kanal wird im Zuge der Ausführungsplanung ein Wartungskonzept erstellt und mit der VGF abgestimmt.
- 1.2.4** Im Zuge der Ausführungsplanung wird sichergestellt, dass bei der Verlegung öffentlicher Ver- und Entsorgungsleitungen Schutzmaßnahmen für die Betriebsanlagen der Stadtbahn berücksichtigt werden.

1.3 Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH / traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

- 1.3.1** Im Zuge der Ausführungsplanung wird geprüft, ob eine weitere Optimierung der Trassierung, insbesondere im Hinblick auf Fahrkomfort und Fahrgeschwindigkeit, möglich ist.
- 1.3.2** Das bauzeitliche Betriebskonzept der Station Gonzenheim wird einvernehmlich mit der VGF und traffiQ abgestimmt.

2. Private

- 2.1** Unbeschadet des in der Ausführungsplanung zu erarbeitenden Beweissicherungs-Konzeptes erfolgt eine Beweissicherung für alle Gebäude, für die im Zuge des Anhörungsverfahrens eine Beweissicherung gefordert wurde, sowie für die in der ersten Reihe der *Frankfurter Landstraße* gelegenen Gebäude.
- 2.2** Die Ergebnisse des Grundwasser-Monitorings werden fortlaufend auf der Homepage der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe veröffentlicht.
- 2.3** Die nach Abschluss der Baumaßnahme funktionslosen Bauwerksanker werden auf Kosten der Vorhabenträgerin entfernt, sofern dies erforderlich ist oder ge-

wünscht wird.

2.4 Die Straße *Am Alten Bach* wird weder als Baustellenzufahrt noch als Umleitungsstrecke genutzt.

2.5 Im Stationsbauwerk wird keine Verkaufsstelle eingerichtet.

2.6 Sofern die auf dem Grundstück lfd. Nr. 145 GEV vorhandene japanische Zierkirsche erhalten werden kann, wird sie in die Baum- und Wurzelschutzmaßnahmen einbezogen.

Die Einordnung der neu zu pflanzenden Straßenbäume erfolgt unter Beachtung des auf dem Grundstück vorhandenen Baumbestands.

Die Grundstückszufahrt wird in der derzeit vorhandenen Einfahrtsbreite hergestellt.

2.7 Sofern es als Folge der Bauausführung zu bauzeitlichen Einschränkungen in der Nutzbarkeit von im rückwärtigen Bereich des Anwesens *Erlenweg 4* gelegenen Stellplätzen kommt, werden geeignete Alternativen zur Verfügung gestellt.

2.8 Die von der U2-Verlängerung erzeugten Kosten durch Änderungen der technischen Infrastruktur (Strom, Wasser etc.) sowie die Kosten des Straßenausbaus werden nicht in Form von Straßenbeiträgen auf die Anwohner umgelegt.

2.9 Die Rückwand der im Bereich der Bushaltestelle Gonzenheim vorgesehenen Wetterschutzeinrichtung wird zur südlich der *Frankfurter Landstraße* angrenzenden Wohnbebauung blickdicht ausgeführt oder es wird ein zusätzlicher Blickschutz vorgesehen.

2.10 Für die Dauer der im Umfeld des Montessori-Kinderhauses stattfindenden Bauarbeiten wird ein den Anforderungen des montessorianischen Erziehungskonzeptes entsprechender Ersatzstandort zur Verfügung gestellt. Es wird gewährleistet, dass weder dem Mieter noch dem Vermieter des Grundstücks Gemarkung Gonzenheim, Flur 12, Flurstück 71/2 während dieser Zeit ein finanzieller Nachteil entsteht. Einzelheiten werden im Zuge der weiteren Planungen geregelt.

2.11 Zur Verbesserung der Anfahrbarkeit des Grundstücks lfd. Nr. 5 GEV wird die Aufteilung des Innenhofes in Grün- und Verkehrsflächen sowie die Anordnung und Ausführung der Toranlage im Gesamtkontext betrachtet und baulich optimiert.

Darüber hinaus wird das derzeit an der nordöstlichen Grundstücksgrenze an einer öffentlichen Grünfläche liegende Tor in zufahrtsoptimierter Lage neu errichtet. In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wird in Aussicht gestellt, eine kennzeichengebundene Ausnahmegenehmigung gemäß § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO zu erteilen, um die zur Anfahrbarkeit der Toranlage notwendige abschnittsweise Benutzung des Geh- und Radweges mit Fahrzeugen bis zur Größe eines Pkw zu gewährleisten.

Zur Fortführung des Gewerbebetriebs auch während der Bauzeit gewährleistet die Vorhabenträgerin – abgesehen von kurzzeitigen Einschränkungen und ggf. unter Nutzung von Baustellen- und Baustelleinrichtungsflächen – die Erreichbarkeit des Betriebes in einer im Vergleich zur heutigen Situation vergleichbaren Größenordnung.

Die Vorhabenträgerin trägt die aus den Zusagen resultierenden Kosten.

- 2.12** Zwischen der *Gotenstraße* und dem östlichen Teil der *Frankfurter Landstraße* wird in allen Bauphasen ein ausreichend breiter und verkehrssicherer Fußweg vorgesehen.

VII. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die zugelassene Baumaßnahme bedarf keiner förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG.

VIII. 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.

Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens selbst werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen oder Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist oder soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

IX. Kostenentscheidung

Die Vorhabenträgerin 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. Trägerin des Vorhabens

Trägerin des Vorhabens ist die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, vertreten durch den Magistrat.

II. Antragsgegenstand

Gegenstand der Planfeststellung ist die beantragte Verlängerung der derzeit am Haltepunkt Gonzenheim endenden Stadtbahnlinie U 2 (einschließlich der erforderlichen technischen Ausrüstung) bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe. Die Länge der Baustrecke beträgt 1.658 Meter.

Die Baumaßnahme beginnt ca. 190 Meter südöstlich des derzeitigen U 2-Haltepunkts, der komplett zurückgebaut und auf der Westseite der *Gotenstraße* als unterirdischer Haltepunkt neu errichtet wird.

Die unterirdische Streckenführung beginnt bereits östlich des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße*, verläuft anschließend unterhalb der *Frankfurter Landstraße* und endet westlich der Querung der Eisenbahnstrecke Friedrichsdorf - Bad Homburg v. d. Höhe (Eisenbahnstrecke 3611) in Höhe des *Erlenwegs*. Die Länge des Tunnelbauwerks zwischen den Portalen beträgt 355 Meter. Unmittelbar nach dem an das Tunnelbauwerk anschließenden Trogbauwerk überquert die Trasse den Dornbach, steigt anschließend in Parallellage zur Eisenbahnstrecke weiter an, überfährt die Straßen *Lange Meile* und *Hessenring* und findet ihren neuen Endhaltepunkt im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe.

Wegen der beengten Situation in der *Frankfurter Landstraße*, aber auch im Bereich der Unterquerung der Eisenbahnüberführung erfolgt von westlich des neuen Haltepunkts Gonzenheim bis auf Höhe des Anwesens *Erlenweg 4* (ca. 350 Meter) ein eingleisiger Streckenbau. Ein weiterer eingleisiger Streckenabschnitt ist im Bereich des Endhaltepunkts (ca. 200 Meter) vorgesehen. Im Übrigen wird die Stadtbahnstrecke doppelgleisig errichtet.

Weitere maßgebliche Bestandteile der Planung sind:

- die Errichtung des unterirdischen Haltepunktes Gonzenheim als Verknüpfungspunkt zwischen der Stadtbahnlinie und dem städtischen sowie dem regionalen Busliniennetz,
- die Errichtung eines neuen Bahnsteiges unmittelbar am Bahnhofsgebäude und ei-

nes zweiten Bahnsteigs etwa 150 Meter östlich des Bahnhofsgebäudes im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe, eines Gehweges zur Verbindung der beiden Bahnsteige und weiterer der Erschließung dienender Gehwege,

- den Bau einer über die *Eschbacher Straße* angebotenen P+R-Anlage mit 25 Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt Gonzenheim,
- den Bau eines neuen elektronischen Stellwerks, das in einem neuen Stellwerksgebäude untergebracht und an Ort und Stelle des heute vorhandenen, abzubrechenden Stellwerksgebäudes an der *Quirinstraße* errichtet wird, und
- die Errichtung eines weiteren Gleichrichterunterwerks etwa in der Mitte des Verlängerungsabschnittes bei km 0+959 östlich der Straße *Lange Meile*.

Als Folge des Bauvorhabens werden zudem der Bau, die Änderung und der Abbruch anderer Anlagen erforderlich (notwendige Folgemaßnahmen), insbesondere

- die Änderung und Anpassung der von der Planung betroffenen Straßen, allen voran der Umbau des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* zu einem Kreisverkehrsplatz einschl. der Anlage von Bushaltestellen (erforderlich zur Realisierung der geplanten Haltepunktgestaltung),
- die Errichtung einer Lärmschutzwand (teilweise mit aufgesetztem Sichtschutz) nördlich der U 2 von Bau-km 0+600 bis Bau-km 1+158 - im Abschnitt von Bau-km 0+639 bis Bau-km 0+660 als Kollisionsschutzwand - sowie die schallabsorbierende Ausgestaltung von Trogbau- und Stützbauwerken,
- die Bereitstellung der brandschutztechnisch erforderlichen Bewegungsflächen für die Feuerwehr,
- der Bau von Anlagen zur Rückhaltung und Ableitung des Oberflächenwassers,
- die Änderung der Dornbachverdolung im Bereich des neuen Haltepunkts Gonzenheim bis zum Anschluss an den Bestand in der *Quirinstraße*,
- der Abbruch und die Änderung von bundeseigenen Eisenbahn-Betriebsanlagen, insbesondere die Überplanung eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen und Anlagen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe, sowie
- der Bau, die Änderung und der Rückbau von Ver- und Entsorgungsleitungen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Darlegungen in den festgestellten Planunterlagen verwiesen.

III. Antragsbegründung

Mit dem Antrag auf Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 beabsichtigt die Trägerin des Vorhabens im Wesentlichen die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV in der Rhein-Main-Region und in der Stadt Bad Homburg durch die räumliche und zeitliche Verknüpfung (Lückenschluss) der regionalen und lokalen Nahverkehrsangebote (S-Bahn, Taunusbahn, RB 16, U-Bahn, Stadtbus Bad Homburg und geplante RTW) am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe. Auf der Grundlage der auf den Prognosehorizont 2020plus fortgeschriebenen Fahrgastprognose ist die technische Planung im Sinne eines nachhaltigen Netzausbaus in der HVZ auf einen 7,5-Minuten-Takt ausgerichtet.

Auf diese Weise soll das ÖPNV-Angebot maßgeblich verbessert und der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen weiter erhöht werden.

Die Trägerin des Vorhabens verfolgt dabei auch das Ziel, durch eine verbesserte Erreichbarkeit der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe aus dem Rhein-Main-Gebiet den Wirtschafts-, Wohn-, Handels- und Kurstandort Bad Homburg v. d. Höhe zu stärken.

Nicht zuletzt zielt das Vorhaben auch auf eine durch die Verlagerung von Fahrten des MIV auf den ÖPNV erreichbare Entlastung des regionalen Straßennetzes und die damit einhergehende Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung ab.

IV. Ablauf des Anhörungsverfahrens

Für das Vorhaben wurde gemäß § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 HVwVfG das Anhörungsverfahren durchgeführt.

1. Ursprüngliche Antragstellung und erstes Anhörungsverfahren

1.1 Antrag

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 19. Januar 2011, eingegangen am 26. Januar 2011, den Plan für das o. g. Vorhaben beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht, dessen Feststellung beantragt und damit das auf die Planfeststellung nach §§ 28 und 29 PBefG i. V. m. §§ 72 ff. HVwVfG zielende Anhörungsverfahren in Gang gesetzt.

Die für die Durchführung des Anhörungsverfahrens benötigten Mehrfertigungen der Planunterlagen wurden dem Regierungspräsidium Darmstadt mit Schreiben vom 16. Februar 2011 nachgereicht.

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat das Anhörungsverfahren mit Verfügung vom

21. Februar 2011 eingeleitet.

1.2 Auslegung der Planunterlagen

Auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Darmstadt lagen die Planunterlagen gem. § 29 Abs. 1a Nr. 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 2 und Abs. 3 HVwVfG für die Dauer eines Monats, und zwar in der Zeit vom 14. März 2011 bis einschließlich 15. April 2011, bei dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, Rathausplatz 1, Stadtladen, 61348 Bad Homburg v. d. Höhe während der üblichen Dienstzeiten zu jedermanns Einsichtnahme aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 4. März 2011 in der Taunus-Zeitung und der Frankfurter Rundschau rechtzeitig vorher bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 HVwVfG).

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das war bis zum 29. April 2011, Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder mündlich zur Niederschrift erhoben werden konnten. Ein Hinweis, wonach alle Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten (§ 29 Abs. 4 S. 1 PBefG). Außerdem wurde ein Erörterungstermin angekündigt und in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden kann.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten seien, so dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich sei.

1.3 Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener

Die in dem Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Betroffenen, die ihre Wohnung oder ihren Sitz nicht in der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe haben, wurden von dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe mit Schreiben vom 10. März 2011 als nicht ortsansässige Betroffene nach § 73 Abs. 5 S. 3 HVwVfG unter Beifügung der Bekanntmachung benachrichtigt.

1.4 Beteiligung der Behörden und Stellen

Den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, wurde der Plan zugeleitet und Gelegenheit zur Äußerung bis zum 21. Mai 2011 gegeben.

1.5 Beteiligung der Vereinigungen gemäß § 73 Abs. 2 HVwVfG

Die vom Land Hessen anerkannten Naturschutzvereinigungen und die sonstigen Vereinigungen, soweit sich diese für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgese-

nenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen), wurden gemäß § 73 Abs. 2 S. 2, 3 HVwVfG durch die Bekanntmachung von der Auslegung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

1.6 Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist sind von Privaten Einwendungen gegen den Plan erhoben worden.

Zugleich sind auch verspätete Einwendungen eingegangen. Die betreffenden Personen wurden von diesem Sachverhalt und den daraus resultierenden Rechtsfolgen in Kenntnis gesetzt.

Verschiedene der beteiligten Behörden und Stellen haben zu dem Plan Stellung genommen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind der Vorhabenträgerin zur fachtechnischen Prüfung und Erwiderung zugeleitet worden.

1.7 Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen

Nach Eingang der Erwiderungen bei der Anhörungsbehörde wurden die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die hierzu eingeholten Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Stellen in der Zeit vom 23. bis 26. April 2012 in der Albin-Göhring-Halle in Bad Homburg v. d. Höhe erörtert.

Die Behörden und Stellen, die sich inhaltlich zu dem Vorhaben geäußert haben, wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 2. und 3. April 2012 für den 23. April 2012 zur Erörterung ihrer Stellungnahmen eingeladen.

Die Erörterung der fristgerecht eingegangenen Einwendungen erfolgte ab dem 24. April 2012.

Die schriftliche Benachrichtigung der Einwender von dem Erörterungstermin wurde gemäß § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 Abs. 6 S. 9 HVwVfG durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt und durch Veröffentlichung in Nr. 16 des Staatsanzeigers für das Land Hessen vom 16. April 2012 und in den örtlich verbreiteten Tageszeitungen (Taunus-Zeitung, Frankfurter Rundschau, Frankfurter Allgemeine Zeitung) am 14. April 2012 rechtzeitig vorher bewirkt.

In der Erörterungsverhandlung konnten Einwendungen und Forderungen zum Teil ausgeräumt und den vorgetragenen Hinweisen und Anregungen teilweise Rechnung getragen werden.

Über das Ergebnis des Erörterungstermins wurden Niederschriften gefertigt, die den Ver-

handlungsteilnehmern zur Kenntnisnahme übersandt wurden.

2. Erste Planänderung und ergänzendes Anhörungsverfahren

2.1 Gegenstand des ersten Planänderungsantrags

Auf Grund der schriftlichen Stellungnahmen und Einwendungen sowie der im Erörterungstermin gewonnenen Erkenntnisse hat die Vorhabenträgerin den Plan umfassend geändert und die Änderungen durch farbliche Hervorhebungen bzw. Streichungen kenntlich gemacht. Darüber hinaus wurde jedem Planordner eine tabellarische Änderungsdocumentation vorangestellt.

2.2 Auslegung der Planunterlagen

Da der Kreis der von den Änderungen des Plans Betroffenen nicht klar abgrenzbar war, erfolgte die nochmalige Beteiligung der Öffentlichkeit zu dem geänderten Plan.

Die geänderten Planunterlagen wurden auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Darmstadt gem. § 29 Abs. 1a Nr. 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 2 und Abs. 3 HVwVfG für die Dauer eines Monats, und zwar in der Zeit vom 27. Februar bis einschließlich 27. März 2014 bei dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, Rathausplatz 1, Stadtladen, 61348 Bad Homburg v. d. Höhe während der üblichen Dienstzeiten zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 19. Februar 2014 in der Taunus-Zeitung und der Frankfurter Rundschau rechtzeitig vorher bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 HVwVfG).

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das war bis zum 11. April 2014, Einwendungen gegen den Plan in der Fassung vom 30. Januar 2014 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift erhoben werden konnten. Ein Hinweis, wonach alle Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten (§ 29 Abs. 4 S. 1 PBefG). Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass rechtzeitig erhobene Einwendungen in einem ggf. gesondert bekanntzumachenden Termin erörtert werden können.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass durch das (geänderte) Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten seien, so dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich sei.

2.3 Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener

Die in dem Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Betroffenen, die ihre Wohnung oder ihren Sitz nicht in der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe haben, wurden von dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe mit Schreiben vom 19. Februar 2014 als nicht ortsansässige Betroffene nach § 73 Abs. 5 S. 3 HVwVfG unter Beifügung der Bekanntmachung benachrichtigt.

2.4 Beteiligung der Behörden und Stellen

Den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, wurde der Plan mit Schreiben vom 20. Februar 2014 zugeleitet und Gelegenheit zur Äußerung bis zum 17. April 2014 gegeben. Zugleich wurde auf die Präklusionsvorschriften des § 29 Abs. 4 PBefG hingewiesen.

2.5 Beteiligung der Vereinigungen gemäß § 73 Abs. 2 HVwVfG

Die vom Land Hessen anerkannten Naturschutzvereinigungen und die sonstigen Vereinigungen, soweit sich diese für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen), wurden gemäß § 73 Abs. 2 S. 2, 3 HVwVfG durch die Bekanntmachung von der Auslegung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Darüber hinaus wurden die genannten Vereinigungen sowie der Hessische Bauernverband aber auch mit Schreiben vom 25. Februar 2014 von der Einleitung der Anhörung zu den Änderungen des Plans, von der Möglichkeit zur Einsichtnahme in Bad Homburg v. d. Höhe und der Einstellung der geänderten Planunterlagen auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt in Kenntnis gesetzt.

2.6 Einwendungen und Stellungnahmen

Auch im Zuge der Anhörung zu den Änderungen des Plans wurden Einwendungen erhoben und Stellungnahmen abgegeben. Die Äußerungen der Beteiligten wurden der Vorhabenträgerin zur fachtechnischen Prüfung und Erwiderung zugeleitet.

3. Ergänzende Unterlagen zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens und zweite Änderung des Plans

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin die unter A. II. 2, Unterlage 10.11 B ff. aufgeführten ergänzenden Unterlagen zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens vorgelegt.

Die Ergebnisse der Prüfung dieser Unterlagen und die Äußerungen Beteiligter haben die Vorhabenträgerin veranlasst, den Plan nochmals zu ändern.

Neben redaktionellen Änderungen handelt es sich insbesondere um die Erhöhung der bahnrechts vorgesehenen LSW im Abschnitt zwischen Bau-km 0+570 und Bau-km 0+600 von 2,00 auf 3,50 Meter über GOK sowie Aspekte, die die technische Planung der Betriebsanlagen (einschl. der Entwässerung der Bahnsteiganlagen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe) betreffen.

Darüber hinaus wurde auch die lärmtechnische Untersuchung bezüglich der Anwesen *Am Bahnhof 1* und *Am Bahnhof 3* überarbeitet. Entgegen der ursprünglichen Berechnung, der die dem Betriebsprogramm zugrunde liegende tatsächliche Geschwindigkeit im Bahnhofsbereich zugrunde lag, wurde nunmehr in Übereinstimmung mit Nr. 8.3 der Schall 03 1990 die Geschwindigkeit der freien Strecke angesetzt.

Die Änderungen der Entwässerungsplanung wurden mit der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt. Da die Änderungen des Plans im Übrigen keine nachteiligen Betroffenheiten zur Folge haben, wurde von einer erneuten Anhörung zu den Änderungen des Plans abgesehen.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erfordernis der Planfeststellung

Das mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassene Vorhaben ist planfeststellungspflichtig.

Nach § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Bei der verfahrensgegenständlichen Schienenbahn handelt es sich um eine Straßenbahn im Sinne des § 4 Abs. 1 und Abs. 2 PBefG. Die Bezeichnung als Stadtbahn hat sich für Straßenbahnen, die als Kombination aus oberirdischen (straßenbündigen und / oder straßenunabhängigen) und im Untergrund geführten Netzabschnitten betrieben werden, eingebürgert und findet daher auch in diesem Beschluss Verwendung.

Von der Planfeststellung kann gemäß § 28 Abs. 1a oder Abs. 2 PBefG nicht abgesehen werden, weil das Vorhaben die nicht nur unwesentliche Beeinträchtigung von Rechten anderer – bspw. in Gestalt der Inanspruchnahme von Fremdeigentum oder abwägungserheblicher Lärmbeeinträchtigungen – bewirkt.

Die Änderungen der *Frankfurter Landstraße* sind – ebenso wie die anderen vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen an anderen Anlagen – notwendige Folgemaßnahmen des Stadtbahnvorhabens im Sinne des § 75 Abs. 1 HVwVfG, denn deren Notwendigkeit und der Anlass für ihre Durchführung ergeben sich allein aus dem Bau der Stadtbahnstrecke. Die vorgesehene Umgestaltung des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* zu einem fünfarmigen Kreisverkehrsplatz und die Verschiebung der *Frankfurter Landstraße* um ca. 10 Meter in südliche Richtung sind erforderlich, weil andernfalls die vorgesehene Gestaltung des Haltepunkts Gonzenheim nicht realisiert werden kann.

Diese Maßnahmen gehen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinaus und halten sich damit in der durch die Rechtsprechung des BVerwG gezogenen Grenze (vgl. z. B. Beschluss vom 13. Juli 2010 – 9 B 103.09 –, NVwZ 2010, 1244 RdNr. 4 m. w. N.).

2. Antragsbefugnis

Die Antragsbefugnis der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, vertreten durch den Magistrat, ergibt sich aus § 3 Abs. 3 PBefG. Danach dürfen Straßenbahnanlagen von einem anderen als dem Unternehmer gebaut werden.

3. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Darmstadt ist gem. § 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 1 Nr. 2a) PBefG-ZustV Hessen und § 2 des Gesetzes über die Regierungspräsidien und Regierungsbezirke des Landes Hessen vom 16. September 2012⁴ zuständige Planfeststellungsbehörde. Dabei versteht sich der Begriff „Planfeststellungsbehörde“ in einem weiten, auch die Zuständigkeit als Anhörungsbehörde umfassenden Sinn.

4. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung ersetzt gem. §§ 28, 29 PBefG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG die nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Es werden demgemäß alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin 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 vorbeschriebene Konzentrations- und Gestaltungswirkung erstreckt sich allerdings nicht auf wasserrechtliche Erlaubnisse, denn gemäß § 19 Abs. 1, 3 WHG ist darüber durch die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich und im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden zu entscheiden. Die der Vorhabenträgerin erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse (s. Ziffer A. III.) treten, auch wenn sie in ein und demselben Beschluss getroffen werden, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung und werden von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nicht erfasst.

5. Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren

Die Vorhabenträgerin hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens gegenüber verschiedenen Beteiligten Zusagen ausgesprochen. Die wesentlichen Zusagen sind von der Planfeststellungsbehörde – soweit sie nicht zum Gegenstand der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (Ziffer A. V.) geworden sind – unter Ziffer A. VI. aufgenommen und damit bestätigt worden. Die Vorhabenträgerin ist an die Einhaltung der Zusagen gebunden. Den der jeweiligen Zusage zugrunde liegenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird in diesem Umfang stattgegeben.

⁴ Verkündet als Artikel 1 des Gesetzes über die Regierungspräsidien und Regierungsbezirke des Landes Hessen und zur Änderung anderer Rechtsvorschriften vom 16. September 2011 (GVBl. I S. 420)

6. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens

Das Anhörungsverfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Die einschlägigen Bestimmungen des § 29 Abs. 1a PBefG sowie des § 73 HVwVfG fanden Beachtung.

Die von verschiedenen Einwendungsführern vorgebrachten verfahrensrechtlichen Einwendungen sind unbegründet und waren daher zurückzuweisen:

6.1 „Faktische“ Verkürzung des Auslegungszeitraums

Es besteht für die Auslegungskommune keine Verpflichtung, die Planunterlagen zu erläutern. Die insoweit einschlägige Regelung des § 73 Abs. 3 HVwVfG erfordert lediglich die Einsichtnahme in den Plan innerhalb des Auslegungszeitraums, hier vom 14. März bis zum 15. April 2011. Dies war gewährleistet. Das Vorbringen, die als Auskunftsperson benannte Mitarbeiterin der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe sei an zwei Arbeitstagen ganztägig nicht erreichbar gewesen, und die Möglichkeiten zur Einsichtnahme seien deshalb rechtswidrig verkürzt, vermag daher keine Zweifel an der ordnungsgemäßen Durchführung des Anhörungsverfahrens zu begründen.

6.2 Auslegungsort

Für den Auslegungsort sind die Regelungen der Hauptsatzung maßgeblich. Die Hauptsatzung der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe sieht keinen festen Auslegungsort, sondern die Festlegung in der ortsüblichen Bekanntmachung vor. Die Auslegung der Unterlagen im Stadtladen begegnet vor diesem Hintergrund keinen Bedenken, zumal es sich dabei um die zentrale Anlaufstelle für die Bürgerinnen und Bürger Bad Homburgs handelt.

6.3 Modalitäten der Auslegung

Die Art und Weise der Durchführung der Auslegung steht grundsätzlich im pflichtgemäßen Ermessen der jeweiligen Gemeinde. So müssen u. a. die Größe des Auslegungslokals und die Zahl der auszulegenden Planexemplare so bemessen sein, dass eine Einsichtnahme unter zumutbaren Bedingungen möglich ist. Es ist nicht erforderlich, dass jeder Interessierte sofort und zeitlich unbegrenzt Gelegenheit zur Einsichtnahme erhalten muss, wohl aber, dass jeder innerhalb angemessener Zeit, wenn auch vielleicht nicht schon beim ersten Versuch und ohne Wartezeit, die Planunterlagen einsehen und von den wesentlichen Erläuterungen dazu (wenn auch unter Umständen nicht im Detail) Kenntnis nehmen kann (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 15. Auflage, RdNr. 51 zu § 73 mit Verweis auf die Rechtsprechung des BVerwG). Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte vor, dass diesem (Mindest-)Standard nicht entsprochen wurde.

Ohne dass es darauf ankäme sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sowohl die Auslegungskommune als auch die Planfeststellungsbehörde die Planunterlagen auf ihre Homepages eingestellt haben und damit - ohne Bestehen einer Rechtspflicht - für ein

bürgerfreundliches und transparentes Verfahren Sorge getragen haben.

6.4 Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen

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 zunächst einmal für die Frage der Eignung des Vorhabens zur Erreichung des Planungszieles, also für die Frage der Planrechtfertigung, unerheblich. 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 (vgl. Urteil des VGH Kassel vom 17. November 2011, 2 C 2165/09.T, RdNr. 97 – juris m. w. N.).

Unbeschadet der vorstehenden Erwägungen sind die unter C. I. 6.1 bis 6.4 aufgeführten Rügen im Rahmen der Einwendungen verspätet erfolgt. Vermeintlich ungenügende Einsichtnahme-Möglichkeiten müssen grundsätzlich unverzüglich gerügt werden (Folgerung aus der Mitwirkungslast des § 26 HVwVfG). Die Betroffenen können sonst später nicht mehr damit gehört werden (Kopp, Ramsauer, Kommentar zum VwVfG, 15. Auflage, RdNr. 51 zu § 73).

7. Materielle Präklusion und Wiedereinsetzung in den vorigen Stand

Die Einwendungen der Einwender P 223 und P 224 sind nach Ablauf der am 29. April 2011 (Hauptverfahren) endenden Einwendungsfrist bei der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe eingegangen.

Bei der Einwendungsfrist des § 73 Abs. 4 HVwVfG handelt es sich um eine gesetzliche Frist, die nicht zur Disposition der Anhörungsbehörde steht. Die Regelung des § 29 Abs. 4 PBefG, wonach Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen sind, hat materiell-rechtlichen Charakter (vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. Februar 1996 – BVerwG 4 A 38.95 –, NVwZ 1997, 171, zu § 17 Abs. 4 FStrG a. F.).

Die nach Fristablauf bei der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe eingegangenen Einwendungen P 223 und P 224 sind daher ausgeschlossen (materielle Präklusion). Diese Ausschlusswirkung setzte auch ein, da das Anhörungsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Die vorgenannten Einwendungsführer sind auf den Einwendungsausschluss und die daraus resultierenden Rechtsfolgen mit Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 24. Mai 2011 hingewiesen worden.

Anträge auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand (§ 32 HVwVfG) wurden nicht gestellt. Gründe für eine Wiedereinsetzung von Amts wegen sind nicht ersichtlich.

Unbeschadet der dargestellten formalen Rechtslage ist das Vorbringen in den wesentlichen Punkten identisch mit dem Vorbringen anderer, fristgerechter Einwendungen, so dass die Argumente in die Abwägung eingegangen sind.

Die im Hauptverfahren erhobenen Einwendungen der Einwendungsführer P 218, P 219 und P 221 wurden aufgrund des per Poststempel vermerkten Eingangs bei der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 2. Mai 2011 zunächst ebenfalls als verspätet erhoben behandelt. Da die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe aber mitgeteilt hat, dass von einem fristgerechten Eingang auszugehen sei, wurden die Einwendungen im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Auch der Einwenderin P 222 wurde mitgeteilt, dass Ihre per E-Mail erhobene Einwendung nicht dem Schriftformerfordernis entspreche und daher ausgeschlossen werde. Allerdings wurde übersehen, dass der Mail-Vordruck handschriftlich unterschrieben und der Anhörungsbehörde (auch) per Telefax übermittelt wurde. Ob diese Telefax-Übermittlung fristgerecht erfolgt ist, lässt sich nicht mehr eindeutig nachvollziehen, so dass die Einwendung als form- und fristgerecht erhoben behandelt wird.

Die ausschließlich im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans eingegangenen Einwendungen (P 225 - P 232) befassen sich im Wesentlichen mit Aspekten des Vorhabens, die bereits Gegenstand des ursprünglichen Plans waren. Die Einwendungen sind insoweit verspätet erhoben und daher ausgeschlossen.

Die ebenfalls im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans eingegangene Einwendung P 233 wurde verspätet erhoben und entspricht im Übrigen nicht dem Schriftformerfordernis, behandelt jedoch Aspekte der Planung, die für die Sicherheit der Verkehrsanlage bzw. ihre gefahrfreie Nutzung relevant sind, so dass diese von Amts wegen in die Prüfung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens einbezogen wurden.

8. Nicht den Mindestanforderungen genügende Einwendungen

Die Einwendung P 101 entspricht nicht den Mindestanforderungen, die an Einwendungen zu stellen sind.

Gemäß § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 S. 1 HVwVfG bedürfen Einwendungen der Schriftform. Das Schriftformerfordernis, dessen Anforderungen sich aus der Regelung in § 126 BGB ergeben, erfordert die eigenhändige Unterzeichnung der Einwendung durch Namensunterschrift. Eine einfache E-Mail ohne elektronische Signatur oder eine andere der in § 3a Abs. 2 S. 4 HVwVfG genannten Formen elektronischer Kommunikation wird dem gesetzlich angeordneten Schriftformerfordernis nicht gerecht und braucht daher von der Behörde nicht beachtet zu werden.

II. Entbehrlichkeit einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das hier planfestgestellte Bauvorhaben war gemäß § 28 Abs. 1 S. 2 PBefG i. V. m. §§ 2, 3 und Nr. 14.11 der Anlage zu § 3 UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3c UVPG durchzuführen.

Danach besteht für den Bau von Straßenbahnen und Untergrundbahnen im Sinne des PBefG die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, sofern aufgrund einer überschlägigen Prüfung erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht auszuschließen sind.

Die Vorhabenträgerin hat unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 UVPG aufgeführten Kriterien eine Ausarbeitung (Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles, s. Anlage 10.23B) vorgelegt, welche die Feststellung, ob das Vorhaben UVP-pflichtig ist, vorbereiten soll und zu dem Ergebnis kommt, dass mit dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind.

Das Regierungspräsidium Darmstadt, das auch insoweit zuständige Behörde ist (vgl. Ziffer 0.1.3 UVPVwV), hat die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Unterlage geprüft und teilt im Ergebnis die Einschätzung der Vorhabenträgerin, dass für das zugelassene Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Dieser Einschätzung liegen neben den in der vorgenannten Ausarbeitung der Vorhabenträgerin niedergelegten Argumenten die folgenden ergänzenden Erwägungen zugrunde:

1. Im Zuge der Überarbeitung des Wasserrechtsantrags hat sich gezeigt, dass die in der Allgemeinen Vorprüfung genannte Fördermenge der bauzeitlichen Wasserhaltung

(75 m³/d, Gesamtfördermenge: 50.000 m³), welche zur Herstellung des neuen unterirdischen Haltepunktes, des Tunnelbauwerkes sowie der anschließenden Trogbauwerke erforderlich ist, deutlich überschritten wird. Erwartet wird nun eine Entnahmemenge von insgesamt 295.000 m³ (325 m³/d). Bezogen auf die jährliche Entnahmemenge ergibt sich ein Volumen von 119.000 m³, das für sich genommen das Erfordernis einer Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (s. Nr. 13.3.2 der Anlage 1 UVPG) begründen würde. Die Vorhabenträgerin hat daher die UVP-Pflichtigkeit des Stadtbahnvorhabens unter Berücksichtigung der geänderten Randbedingungen erneut geprüft, kommt jedoch auch insoweit zu dem Schluss, dass sich die Auswirkungen der Wasserhaltung im Wesentlichen auf das temporäre Fördern von Grundwasser sowie die damit verbundenen Grundwasserabsenkungen im Quartär beschränken und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG nicht zu besorgen sind (vgl. Unterlage 10.24B). Diese Bewertung ist nachvollziehbar, so dass auch auf der Grundlage der veränderten Rahmenbedingungen keine Pflicht zur Durchführung einer UVP besteht.

2. Die als notwendige Folgemaßnahme des Stadtbahnvorhabens notwendige Verlegung der Dornbachverdolung ist zwar entgegen der Einschätzung der Vorhabenträgerin als Gewässerausbau im Sinne des WHG zu bewerten, im Ergebnis schließt sich die Planfeststellungsbehörde jedoch der Bewertung, eine UVP sei auch insoweit entbehrlich, an. Der Gewässerausbau führt bei gleichbleibendem Querschnitt zu einer lediglich geringfügigen Lageänderung und einer unbedeutenden Verlängerung des Verrohrungsabschnitts in einem städtisch überprägten Raum. Eine grundsätzlich gebotene Renaturierung des Gewässers (§ 24 HWG) ist nicht umsetzbar, weil sich die betroffenen Grundstücke größtenteils in privatem Eigentum befinden und deshalb eine Öffnung nicht realisiert werden kann. Unabhängig davon würde sich eine Öffnung der Verdolung in der bebauten Ortslage komplex und kostenintensiv gestalten, weil zur Erschließung verschiedener Anwesen und zur Querung öffentlicher Straßen diverse Bauwerke zu errichten wären. Vor diesem Hintergrund lassen Art, Umfang und Intensität des Gewässerausbaus sowie die standörtliche Ausprägung der Schutzgüter weder für sich alleine betrachtet, noch in Zusammenschau mit den anderen Auswirkungen des Vorhabens erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen erwarten.
3. Entgegen der Dokumentation der Vorhabenträgerin werden die Lärmauswirkungen des Vorhabens nicht allein durch die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, sondern ergänzend durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes gemindert. Gleichwohl ist die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV gewährleistet, so dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu besorgen sind. Der Umstand, dass sich im Zuge der Entscheidungsfindung eine fehlerhafte Abgrenzung zwischen den Maßnahmen des passiven und des aktiven Schallschutzes gezeigt hat und eine Anpassung des Schallschutzkonzeptes notwendig wurde (vgl. C. III. 4.2.5.1), hat auf diese Bewertung keinen Einfluss.

4. Die im Vorfeld von fachbehördlicher Seite geäußerte Einschätzung, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch sekundären Luftschall seien nicht zu erwarten, findet mit dem im Laufe des Anhörungsverfahrens nachgeforderten Gutachten (Unterlage 10.11, vgl. auch C.III.4.8) ihre Bestätigung.
5. Die als Folge des Vorhabens erforderliche Fällung von Straßenbäumen in der Frankfurter Landstraße hat die Vorhabenträgerin ebenso wie die zum Ausgleich vorgesehene Neupflanzung von Bäumen in ihrer Dokumentation beschrieben. Sie hat jedoch unbeachtet gelassen, dass - wie die Naturschutzbehörde im Zuge der Anhörung zu den Änderungen des Plans erstmals vorgetragen hat -, der in Rede stehende Baumbestand als Bestandteil einer dem gesetzlichen Biotopschutz des § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG unterliegenden Platanenallee angesehen werden kann. Dieser für die Beurteilung der ökologischen Empfindlichkeit des Gebiets relevante Sachverhalt führt jedoch nicht dazu, dass nunmehr eine die UVP-Pflicht begründende erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu besorgen wäre. Diese Einschätzung resultiert auf der Einschätzung, dass die Eingriffe in die Platanenallee durch die vorgesehene Neupflanzung von 21 Straßenbäumen (Ausgleichsmaßnahme A 4) ausgleichbar sind und somit keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbleiben.

Eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) als unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren nach den Vorschriften des UVPG war auf der Grundlage dieser Erwägungen nicht erforderlich.

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.

Den dargelegten Anforderungen an die Planungsentscheidung wird der Planfeststellungsbeschluss gerecht. Wegen Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

1. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis, sondern vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des PBefG entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn das mit dem Vorhaben verfolgte öffentliche Interesse generell geeignet ist, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist.

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 vielmehr für sich in Anspruch nehmen, vernünftig 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 PBefG entspricht. Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planung zu messen ist, sind für Straßenbahnen in § 8 Abs. 1 und 3, § 13 Abs. 2 Nr. 2 und § 13a PBefG enthalten. Sie machen es den zuständigen Behörden zur Pflicht, unter Berücksichtigung eines beschlossenen Nahverkehrsplans (NVP) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen und die Verkehrsnachfrage zu befriedigen.

Diese allgemeine Zielbestimmung des ÖPNV durch das PBefG wird durch die in dem ÖPNVG normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen konkretisiert. 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 ÖPNVG). 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 ÖPNVG). Wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs sind eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit u. a. sowie ausreichende Kapazitäten (§ 4 Abs. 2 ÖPNVG). Die Umweltverträglichkeit ist gemäß § 4 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG als besondere Stärke weiterzuentwickeln, und der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen. 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 Straßenbahn-Vorhaben mit den Zielen dieser beiden für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblichen Gesetze in Einklang steht und deren Verwirklichung dient.

Die Verlängerung der Stadtbahnstrecke ist Gegenstand der Angebotskonzeption des Nahverkehrsplans der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe und als trägerübergreifende lokale Stadtbahnlinie auch im Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main und weiteren Planwerken (Regionaler Nahverkehrsplan des RMV, Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bad Homburg, Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main) enthalten.

Mit der ca. 1,65 km langen Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe wird eine umsteigefreie Schienenverbindung für Fahrgäste zwischen den Frankfurter Stadtgebieten im Einzugsbereich der U 2 (Frankfurt-Nord, *Eschersheimer Landstraße*, Innenstadt) und dem in Innenstadtnähe gelegenen Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe sowie eine attraktive räumliche und zeitliche Verknüpfung zwischen der Stadtbahn und dem regionalen Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn, Taunusbahn; RB 16 und geplante Regionaltangente West) bzw. den lokalen Buslinienverkehren, die den am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe gelegenen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) andienen, geschaffen.

Die Verwirklichung des Vorhabens hat dementsprechend zum Ziel, als Folge der erzielbaren Fahrtzeitverkürzungen und der deutlich verbesserten Verknüpfungssituation am Bahnhof Bad Homburg eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zu bewirken.

Der Lückenschluss im Stadtbahnnetz soll darüber hinaus der Leistungssteigerung durch Erhöhung der Zuverlässigkeit dienen, denn der pünktlichen Abwicklung des Busverkehrs sind wegen der immer stärkeren Ausdehnung des Individualverkehrs mit Kraftfahrzeugen Grenzen gesetzt.

Darüber hinaus verfolgt die Planung die Zielsetzung, eine weitgehend barrierefreie Nutzung der Verkehrsmittel des ÖPNV zu ermöglichen und durch eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV die verkehrsbedingte Emissionsbelastung zu reduzieren und das regionale Straßennetz zu entlasten.

Nach alledem stehen die Zielsetzungen des Vorhabens mit den oben näher beschriebenen Zielen und Anforderungen des PBefG und des ÖPNVG in Einklang, so dass die fachplanerische Zielkonformität gegeben ist.

1.2 Erforderlichkeit

Das Vorhaben ist darüber hinaus auch erforderlich. Es ist geeignet, die mit ihm verfolgten planungsrechtlichen Ziele tatsächlich zu verwirklichen, insbesondere weil ein konkreter Bedarf für die damit angebotenen Verkehrsleistungen besteht (vgl. Jarass, Die Planrechtfertigung bei Planfeststellungen, NuR 2004, 69 [72]).

Dieser konkrete Bedarf manifestiert sich in der mit der planfestgestellten Stadtbahnstrecke erreichbaren Verbesserung der Verkehrsverbindung. Zu den maßgeblichen Kriterien gehören insoweit die Verkürzung der Transportzeiten und die Anhebung des Beförderungskomforts, die einen wichtigen Grund für die Rechtfertigung einer neuen Bahntrasse darstellen (BVerwG, Urteil vom 27. Juli 1990 - 4 C 26.87 -, NVwZ 1991, 781).

Die mit der Verlängerung der U 2 beabsichtigte Schaffung einer umsteigefreien Stadtbahnverbindung zwischen dem in Innenstadtnähe gelegenen Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe und den im Einzugsbereich der Stadtbahnlinie gelegenen Frankfurter Stadtgebieten ist ebenso ein die Verbesserung der Verkehrsverbindung durch die Stadtbahn betreffender Gesichtspunkt wie die dadurch erreichbare Verkürzung der Reisezeiten (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 18. März 2008, 2 C 1092/06.T - juris, RdNr. 98).

Nach den auf das Jahr 2015 bezogenen Untersuchungen der Vorhabenträgerin führt die Realisierung des Vorhabens zu ca. 3.100 zusätzlichen Fahrgästen/Werktag. Diese zusätzlichen Fahrgäste setzen sich aus dem Saldo der maßnahmenbedingten Verlagerungswirkung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ca. 2.700 Fahrgäste/Werktag) und induzierten Verkehren (Neuverkehre, ca. 400 Fahrgäste/Werktag) zusammen. Die wesentlichen Relationen für diese prognostizierten Verlagerungswirkungen sind dabei die Verbindungen zwischen Bad Homburg und den Frankfurter Stadtgebieten (ca. 1.100 Fahrgäste/Werktag) sowie zwischen dem Einzugsbereich der S 5 (Raum Friedrichsdorf) und Frankfurt am Main (ca. 400 Fahrgäste/Werktag).

Wie die Untersuchungen der Vorhabenträgerin desweiteren zeigen, ergibt sich aus den zusätzlichen Fahrgästen und den prognostizierten Verlagerungswirkungen zwischen den einzelnen ÖPNV-Angeboten für das Jahr der Inbetriebnahme der verlängerten U 2 eine Fahrgastnachfrage, die sich für den Verlängerungsabschnitt zwischen Bad Homburg-Gonzenheim und Bad Homburg-Bahnhof auf ca. 11.000 Fahrgäste pro Werktag und zwi-

schen Gonzenheim und Ober-Eschbach auf ca. 12.000 Fahrgäste pro Werktag (jeweils Summe aus Hin- und Rückrichtung) beläuft. Auf dem Abschnitt zwischen Gonzenheim und Ober-Eschbach entspricht dies etwa einer Verdreifachung der werktäglichen Fahrgastnachfrage im Vergleich zum Ist-Zustand.

Die Geeignetheit der Planung zur Realisierung des Planungsziels einer attraktiven Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe wird durch die Untersuchungen der Vorhabenträgerin ebenfalls belegt. So weist die Nachfrageprognose die folgenden Umsteigebeziehungen am Bahnhof aus:

- Umsteiger zwischen U2 und Stadtbus Bad Homburg: ca. 6.000 Fahrgäste/Werktag,
- Umsteiger zwischen U2 und RTW: ca. 780 Fahrgäste/Werktag,
- Umsteiger zwischen U2 und S5: ca. 1.200 Fahrgäste/Werktag,
- Umsteiger zwischen U2 und Taunusbahn: ca. 2.700 Fahrgäste/Werktag.

Aufgrund der Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖPNV nimmt die tägliche Verkehrsleistung im MIV ab, was zu einer positiven CO₂-Emissions-Bilanz mit einem Reduzierungspotenzial in Höhe von ca. 640 t/Jahr führt.

Der Bau der auf einem unabhängigen Bahnkörper geführten Stadtbahnlinie gewährleistet desweiteren eine durch das MIV-Aufkommen ungestörte Verkehrsabwicklung, so dass das Vorhaben geeignet ist, zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit der Nahverkehrsfahrzeuge sowie einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt beizutragen.

Zu den maßgeblichen Kriterien der Planrechtfertigung gehört desweiteren die mit Straßenbahnprojekten erzielbare Anhebung des Beförderungskomforts. Die Seitenstabilität der Straßenbahn während der Fahrt, die insgesamt größere Laufruhe, durch die Vibrationen erheblich kleiner als bei einem Bus ausfallen, und die deutlich geringere Belästigung der Fahrgäste durch Lärm bewirken einen höheren Fahrkomfort. Straßenbahnen werden daher von den Nutzern besser angenommen als Busse.

Darüber hinaus beachtet die Planung die berechtigten Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowohl im Hinblick auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums im Allgemeinen als auch bezüglich der Nutzung des ÖPNV im Besonderen und gewährleistet damit die Umsetzung des bedeutsamen Ziels der Barrierefreiheit. Zugleich wird mit dem Einsatz moderner Straßenbahnfahrzeuge ein im Vergleich zum Bus noch stadtverträglicheres Verkehrsmittel eingesetzt, das keine lokalen Schadstoffemissionen verursacht und auch im Hinblick auf die Lärmentwicklung günstiger zu beurteilen ist.

Aus alledem ergibt sich, dass ein Bedarf für das Verlängerungsvorhaben besteht und die Planung geeignet ist, die Planungsziele zu verwirklichen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die Richtigkeit der Darstellungen der Vorhabenträgerin zur prognostizierten Fahrgastentwicklung und den Maßnahme bedingten Verlagerungswirkungen in Zweifel zu ziehen, zumal diese Ansätze im Zuge der für den Fördermittelgeber durchgeführten Prüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung durch das damalige Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (heute: Landesbetrieb Hessen Mobil) unbeanstandet blieben.

Da der den Untersuchungen zugrundeliegende Prognosehorizont 2015 bereits erreicht ist, hat die Vorhabenträgerin die zu erwartende Fahrgastnachfrage anhand der VDRM 2020 als aktuell gültiger Datengrundlage für Infrastrukturplanungen, in welcher die aktuellen Daten zur Verkehrs-, Raum- und Strukturentwicklung berücksichtigt sind, in Gestalt einer Trendabschätzung auf den Prognosehorizont 2020 fortgeschrieben. Dabei zeigt sich, dass die Fahrgastprognose mit ca. 15.200 Fahrgästen/Werktag auf dem Abschnitt Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof – Bad Homburg-Gonzenheim und 16.000 Fahrgästen auf dem Abschnitt Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim – Ober-Eschbach deutlich über der ursprünglich erstellten Prognose liegt.

Eine grundsätzlich wünschenswerte über den Prognosehorizont 2020 hinausgehende Betrachtung scheidet daran, dass die Ergebnisse der VDRM-Fortschreibung für den Prognosehorizont 2030 noch nicht als im Planungsprozess verwendbare Datenbasis vorliegen. Aber auch ohne diese Fortschreibung ist absehbar, dass angesichts der im Rhein-Main-Gebiet prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und der Tatsache, dass die Ansätze der VDRM 2020 bereits heute überholt sind, mit einer weiteren Fahrgastzunahme zu rechnen ist und der Bedarf für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 nicht ernstlich in Zweifel gezogen werden kann.

Angesichts der prognostizierten Fahrgastentwicklung strebt die Vorhabenträgerin für den Prognosezeitpunkt die Verdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt in der HVZ an. Die technische Planung ist darauf ausgelegt und auch die der Öffentlichkeitsbeteiligung zugrundeliegenden immissionstechnischen Untersuchungen berücksichtigen ein solches Betriebsprogramm bereits.

Mit dieser Anpassung des Betriebsprogramms könnte neben den bereits beschriebenen Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes im Raum Bad Homburg v. d. Höhe auch das heute bereits bestehende Fahrplanangebot der Stadtbahnlinie aufrechterhalten werden.

Mit Blick auf die Planrechtfertigung kann jedoch offen bleiben, ob diese Änderung des Fahrplanangebotes umgesetzt wird. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie bewirkt auch bei Beibehaltung des im Erläuterungsbericht beschriebenen Betriebsprogramms, welches im Vergleich zur heutigen Situation eine Ausdünnung des Fahrplanangebotes vorsieht, eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsverbindung. Dies belegen die Ermittlungen der Vorhabenträgerin. Auf die diesbezüglichen Darstellungen wird verwiesen.

1.3 Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

Die Wirtschaftlichkeit der zugelassenen Stadtbahn-Verlängerung ist als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Wirtschaftlichkeit wird vielmehr allein im Verfahren zur Bewilligung der beantragten Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geprüft (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 02.11.2004, 5 S 1063/04).

Im Übrigen bleibt die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens der Vorhabenträgerin im Rahmen der für sie 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 (§ 75 Abs. 4 HVwVfG) 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 auf einem Stadtverordnetenbeschluss der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe basierende Planung innerhalb des vorgenannten Zeithorizonts nicht realisiert werden kann, liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

2. Fachplanerischer Alternativenvergleich

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nachzugehen, ob eine Alternative zur Verfügung steht, mit der sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen 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, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris RdNr. 171).

Im Ergebnis dieser Prüfung ist festzustellen, dass sich im Vergleich zur planfestgestellten Variante keine andere Variante als vorzugswürdig aufdrängt.

2.1 Geprüfte Alternativen

Im Verlauf des Planungsprozesses hat die Vorhabenträgerin verschiedene Varianten betrachtet und im Zuge des Planungsprozesses – teilweise noch im Verlauf des Anhörungsverfahrens – optimiert.

Allen Varianten gemein ist eine Trassenführung parallel zur *Frankfurter Landstraße* bzw. südlich der *Frankfurter Landstraße* im Bereich des Dornbachs und im weiteren Verlauf in Parallellage zur Eisenbahnstrecke 3611 (Friedrichsdorf – Bad-Homburg). Argumente, die die Sinnhaftigkeit dieses grundsätzlichen Trassenverlaufs in Frage stellen und für eine andere Trassierung streiten könnten, wurden weder vorgetragen, noch drängen sie sich der Planfeststellungsbehörde auf.

Die untersuchten Varianten differieren demnach lediglich im Hinblick auf

- die Höhenlage der Betriebsanlagen (oberirdische Trassierung / Tunnel),
- die Art der Querung der *Gotenstraße* und der Straße *Lange Meile* (plan- gleich / planfrei),
- die Ausbauart (ein- / zweigleisiger Ausbau) sowie
- die Anzahl und Lage der Haltepunkte.

Die Bewertung der untersuchten Varianten erfolgte anhand verschiedener von der Vorhabenträgerin definierter Kriterien, insbesondere der Investitionskosten, betrieblicher Aspekte, der städtebaulichen Integration und Trennwirkung, der Belange des Immissions-schutzes sowie des Flächenverbrauchs.

2.1.1 Ausgeschlossene Alternativen

Es besteht keine Verpflichtung, 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.

Auf dieser Basis wurden die nachfolgend dargestellten Varianten bereits frühzeitig ausgeschlossen.

2.1.1.1 Nullvariante und Ausbau des Busverkehrs

Mit einem Verzicht auf die Realisierung des Vorhabens sind die in den Kapiteln B. III. und C. III. 1. beschriebenen Ziele nicht erreichbar. Eine Variante, die nicht verwirklicht werden

kann, weil die mit der Planung zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht erreicht werden können, muss in der Alternativenprüfung nicht berücksichtigt werden (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 01. April 2007 - 9 A 20.05 -, juris RdNr. 143).

Wie noch darzulegen sein wird, stehen dem Vorhaben auch keine unüberwindbaren Belange entgegen, die dazu nötigen würden, von der Planung Abstand zu nehmen.

Im Ergebnis stellt sich damit die Null-Variante nicht - mehr - als Planungsalternative dar.

Gleiches gilt in Bezug auf einen anstelle der Verlängerung der Stadtbahnstrecke erfolgenden Ausbau des Busverkehrs. Maßgebliche Zielsetzungen der Planung sind die Verbesserung des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven Verknüpfung der Stadtbahnlinie U 2 mit dem regionalen Schienenpersonennahverkehr am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe sowie einer umsteigefreien Schienenverbindung zwischen dem Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe und den Frankfurter Stadtgebieten im Einzugsbereich der U2-Achse. Diese Ziele können mit einer Verstärkung des Busverkehrs nicht erreicht werden, so dass diese Alternative keiner vertiefenden Betrachtung bedurfte.

2.1.1.2 Durchgängige Trassenführung im Tunnel

Eine durchgängige Trassierung in Tieflage drängt sich nicht auf, weil in dem westlichen Planungsabschnitt die zur Realisierung einer oberirdischen Trassenführung erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen.

2.1.1.3 Durchgängig eingleisiger Ausbau

Ein durchgängig eingleisiger Ausbau des Verlängerungsabschnitts wurde ausgeschlossen, weil schon bei einem Fahrplanangebot im 15-Minuten-Takt derart erhebliche betriebliche Einschränkungen (Fahrplansicherheit, betriebliche Flexibilität) hinzunehmen sind, dass das mit der Planung verfolgte Ziel einer Erhöhung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Rhein-Main-Region und in der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe nicht erreicht werden kann.

2.1.1.4 Varianten A 1 und A 2

Die Varianten A 1 und A 2 sind gekennzeichnet durch die plangleiche Querung der *Gotenstraße*, die oberirdische Führung entlang des zu verrohrenden Dornbaches und einen zusätzlichen Haltepunkt im Bereich der Straße *Lange Meile*. Während die Variante A 1 einen durchgängig zweigleisigen Ausbau aufweist, sieht die Variante A 2 einen abschnittweisen eingleisigen Ausbau vor.

Beide Varianten wurden von der Vorhabenträgerin verworfen, weil

- die Streckenführung entlang des Dornbaches aus umweltfachlichen Gesichtspunkten vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen bewirken würde,
- die plangleiche Führung der Stadtbahn über den Knotenpunkt *Frankfurter Land-*

straße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße als Folge der damit einhergehenden unzureichenden Leistungsfähigkeit der Kreuzungsanlage eine geringe Verkehrsqualität für den KFZ-Verkehr sowie den ÖPNV gleichermaßen erwarten ließ und darüber hinaus mit einer erhöhten Gefährdung der Verkehrssicherheit einherginge.

Es kommt hinzu, dass die oberirdische Führung im rückwärtigen Bereich der *Frankfurter Landstraße* eine bedeutsame Erhöhung der Lärm- und Erschütterungsimmissionen in einem ohnehin schon hochbelasteten Verkehrsraum zur Folge hätte.

Gleichzeitig ist erkennbar, dass neben diesen im Vergleich zu anderen in der Diskussion stehenden Varianten größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange eine bessere Verwirklichung der Planungsziele nicht erreichbar wäre, so dass die Varianten zu Recht ausgeschlossen wurden.

2.1.1.5 Variante B 1

Die durchgängig zweigleisige Variante B 1 quert die *Gotenstraße* ebenfalls plangleich, verläuft anschließend im Abschnitt zwischen der *Gotenstraße* und der Eisenbahnüberführung unterhalb der *Frankfurter Landstraße* im Tunnel und sieht keinen zusätzlichen Haltepunkt in Höhe der Straße *Lange Meile* vor.

Neben dem auch hier einschlägigen Argument der unzureichenden Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* führte insbesondere die nicht zu vertretende städtebauliche Situation durch die Lage der Tunnelrampen im Bereich des vorgenannten Knotenpunktes und die damit verbundene Trennwirkung zu einem frühzeitigen Ausschluss der Variante.

2.1.1.6 Variante C 1

Diese ebenfalls durchgängig zweigleisige Variante sieht die plangleiche Querung der *Gotenstraße* vor, verläuft weiter oberirdisch und parallel zur *Frankfurter Landstraße* und hat einen zusätzlichen Haltepunkt in Höhe der Straße *Lange Meile*.

Diese Variante wurde wegen der bereits dargestellten unzureichenden Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* bei plangleicher Querung der Stadtbahn, den nachteiligen Auswirkungen einer zweigleisigen oberirdischen Trassierung in der *Frankfurter Landstraße* in Bezug auf die Immissionsbelastung, die Trennwirkung sowie das Erfordernis zur Inanspruchnahme privater Grundstücke und Immobilien verworfen.

2.1.2 Näher geprüfte Alternativen

Bezüglich der nachfolgend dargestellten Varianten erfolgte eine vertiefende Untersuchung.

Variante B 2:

Die Variante entspricht Variante B 1 (s. o.), sieht allerdings die Einfahrt in den Tunnel bereits östlich der *Gotenstraße* vor und gewährleistet demzufolge eine planfreie Querung des Knotenpunkts *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße*. Im Zuge der Bewertung wurde die ursprünglich durchgängig zweigleisige Trassierung aus wirtschaftlichen Erwägungen und zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme zugunsten einer abschnittsweise eingleisig geführten Trasse aufgegeben.

Variante C 2

Die Variante sieht einen abschnittsweise eingleisigen Ausbau vor, ist ansonsten aber identisch mit Variante C 1.

Die Variante C 2 ist - abgesehen von dem bei dieser Variante vorgesehenen Haltepunkt *Lange Meile* - identisch mit dem sog. „Fiktiventwurf“, der auf Veranlassung des Fördermittelegers erarbeitet wurde, um zu prüfen, ob alternativ zu der Vorzugsvariante eine verkehrstechnisch machbare und alle relevanten technischen Planungsrichtlinien beachtende durchgehend oberirdische Variante zur Verfügung steht, welche neben dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit auch die Sparsamkeit als weitere wesentliche Voraussetzung für die Förderung des Vorhabens mit öffentlichen Mitteln berücksichtigt und zur Grundlage für die Förderung gemacht werden kann.

Variante D

Die durchgängig zweigleisige Variante D quert die *Gotenstraße* plangleich, verläuft parallel zur *Frankfurter Landstraße* und sieht keinen zusätzlichen Haltepunkt in Höhe der Straße *Lange Meile* vor.

Diese Varianten beinhalten die erforderliche Bandbreite, um auch die Kosten des Vorhabens (Varianten mit und ohne Tunnelabschnitte) und die Verkehrswirksamkeit (mit und ohne zusätzlichen Haltepunkt *Lange Meile*) beurteilen zu können.

Die vergleichende Bewertung dieser Varianten durch die Planfeststellungsbehörde hat zum Ergebnis, dass einzig die Variante B 2 zulassungsfähig ist.

Dem liegt die Erkenntnis zugrunde, dass die hier in Rede stehende Stadtbahn auf ihrer gesamten Linienlänge ausschließlich auf einem unabhängigen Bahnkörper im Sinne des § 16 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 7 BOStrab verkehrt, ihre Fahrzeuge daher nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen und die höhengleichen Kreuzungen mit Straßen als Bahnübergänge ausgestaltet sind. Damit unterliegt das Vorhaben gem. § 1 Abs. 1, 5 EBKrG den Regelungen dieses Gesetzes. Gem. § 2 Abs. 1 EBKrG dürfen neue Kreuzungen zwischen Bahnen und Straßen ausschließlich höhenfrei hergestellt werden. In Ausnahmefällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, kann die Anordnungsbehörde Ausnahmen zulassen.

Von schwachem Verkehr ist nach der ständigen Verwaltungspraxis der Anordnungsbehörde, die sich an der aktuellen Rechtsauffassung des Bundesministeriums für Verkehr

und digitale Infrastruktur orientiert, auszugehen, wenn pro Tag und Richtung bis zu zwei Zugfahrten erfolgen und das Straßenverkehrsaufkommen 100 Kraftfahrzeuge pro Tag (vgl. § 11 Abs. 13 Nr. 1 EBO) nicht übersteigt.

Diese Voraussetzung wird im vorliegenden Fall weder schienen- (mind. 15-Minuten-Takt) noch straßenseitig (prognostiziertes Verkehrsaufkommen: 3.113 Kfz. DTV) erfüllt. Aspekte, die trotz des beträchtlichen Verkehrsaufkommens eine ausnahmsweise Zulassung eines höhengleichen Bahnübergangs rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung kommt daher nach Einschätzung des Regierungspräsidiums Darmstadt, dem auch die Zuständigkeit als Anordnungsbehörde nach § 8 Abs. 2 EBKrG i. V. m. § 3 Abs. 2 der VO zur Bestimmung von Zuständigkeiten im Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 11. März 2008 (GVBl. I S. 23) zugewiesen ist, nicht in Betracht.

Aber selbst wenn man dieses Ausschlusskriterium außer Acht ließe, drängt sich keine andere als die zugelassene Variante als vorzugswürdig auf. Dieser Bewertung liegen folgende Erwägungen zugrunde:

Die von östlich der *Gotenstraße* bis zur Eisenbahnüberführung im Tunnel geführte Variante B 2 erfordert im Vergleich zu den oberirdisch geführten Varianten C 2 und D deutlich geringere Eingriffe in vorhandene Bausubstanz. Ein Abriss von im Eigentum Privater stehender Wohngebäude ist nicht erforderlich, während bei den oberirdisch geführten Varianten der Abbruch von drei Wohngebäuden sowie eines gewerblich genutzten Gebäudes südlich der *Frankfurter Landstraße* erforderlich wird.

Auch die sonstigen Eingriffe in das verfassungsrechtlich geschützte Eigentum sind bei Variante B 2 deutlich geringer. Ein dauerhafter Erwerb kann – anders als bei Variante C 2 und D – gänzlich vermieden werden. Erforderlich ist lediglich die die Eigentümerstellung deutlich geringer belastende dingliche Sicherung von Grundstücksteilflächen zum Zweck der Rückverankerung der Verbaumaßnahmen, wegen der Unterbauung von Grundstücksteilflächen durch unterirdische Bauwerke und in geringem Maße auch zur Verlegung von Leitungen der öffentlichen Versorgung. Im Hinblick auf die nach Abschluss der Baumaßnahme funktionslosen Bauwerksanker hat die Vorhabenträgerin im Zuge der Anhörung zudem zugesagt, diese auf ihre Kosten zu entfernen, sofern dies erforderlich ist oder gewünscht wird.

Die Integration der Stadtbahn in den Straßenquerschnitt der *Frankfurter Landstraße* (Varianten C 2 und D) hätte darüber hinaus eine stark trennende Wirkung für querende Fußgängerströme, insbesondere aber im Hinblick auf die Erreichbarkeit der südlich der *Frankfurter Landstraße* gelegenen Anliegergrundstücke und würde zwingend das Erfordernis einer rückwärtigen Erschließung unter Inanspruchnahme weiterer, in privatem Eigentum stehender Flächen begründen. Mit der Tunnelvariante B 2 können diese Auswirkungen vermieden werden.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse weist die Variante B 2 eine bessere städtebauliche Integrationsmöglichkeit der Stadtbahntrasse im Bereich der *Frankfurter Landstraße* auf, hat einen geringeren Flächenverbrauch und geringere Eingriffe in das Eigentum Privater zur Folge und besitzt somit ein deutlich geringeres Konfliktpotenzial bei der Umsetzung.

Deutliche Vorteile hat die Tunnelvariante B 2 auch im Hinblick auf die zu erwartende Immissionsbelastung. Für zahlreiche der untersuchten Immissionsaufpunkte führt sie sogar zu einer Verbesserung der Lärmsituation, während die oberirdische Führung der Varianten C 2 und D entlang der *Frankfurter Landstraße* eine bedeutsame Erhöhung der verkehrsbedingten Immissionen in einem ohnehin schon hochbelasteten Verkehrsraum zur Folge hätte.

Vorzugswürdig ist die Variante B 2 insbesondere wegen der höhenfreien Querung des Knotenpunkts *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße*, was sich neben dem Argument der Verkehrssicherheit vor allem mit den günstigen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes begründet. Die zur Prüfung der Realisierbarkeit einer höhengleichen Querung dieser Kreuzungsanlage durchgeführte Untersuchung der Leistungsfähigkeit und der Qualität des Verkehrsablaufs am vorgenannten Knotenpunkt hat nämlich ergeben, dass die plangleiche Stadtbahnquerung schon bei einem 15-Minuten-Takt eine erhebliche Verschlechterung der Verkehrsqualität zur Folge hätte (Qualitätsstufe F nach HBS 2001). Ein Umbau des Knotenpunktes (Verlängerung der Abbiegestreifen in der *Frankfurter Landstraße Ost* und der *Quirinstraße*; jeweils eigene Fahrstreifen in der *Frankfurter Landstraße Ost* für die Zufahrt zur *Frankfurter Landstraße West* und den *Haberweg*) würde den Entfall von Parkständen, die Verringerung der Gehwegbreiten und zusätzlichen Grunderwerb erfordern, könnte aber gleichwohl keine ausreichende Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf gewährleisten (15-Minuten-Takt: Qualitätsstufe E; 7,5-Minuten-Takt: Qualitätsstufe F nach HBS 2001). Zur Herstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit wären demzufolge noch tiefgreifendere, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu rechtfertigende Eingriffe in privates Eigentum unabdingbar. Dagegen führt die planfreie Querung der Stadtbahn zu keiner nachteiligen Veränderung der Situation. Vielmehr gewährleistet der Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehrsplatz eine Verbesserung der Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C). Der Umbau des Knotenpunktes zu einem kleinen Kreisverkehrsplatz ist zur Realisierung der Haltepunktgestaltung erforderlich. Gegenüber einem lichtsignalgeregelten Knotenpunkt weist diese Knotenpunktgestaltung überdies Vorteile bezüglich der Aspekte Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf.

Die deutlich geringeren Eingriffe und nachteiligen Auswirkungen der Variante B 2, insbesondere aber der Umstand, dass ausschließlich bei dieser Variante eine ausreichend leistungsfähige Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* gewährleistet werden kann, lassen für die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel daran, dass besser geeignete Varianten nicht zur Verfügung

stehen. Vielmehr würde bei Realisierung der Variante C 2 oder D am vorgenannten Knotenpunkt ein auf das Vorhaben zurückgehender Konflikt geschaffen, der unbewältigt bliebe und einer Zulassung des Vorhabens entgegenstünde.

Die Investitions- und Folgekosten der verschiedenen Varianten sind auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen für die Alternativenprüfung nicht mehr entscheidungsrelevant. Aber selbst wenn es darauf noch ankäme, könnten die deutlich niedrigeren Investitions- und Folgekosten der Variante C 2 und D nicht die Vorzugswürdigkeit einer dieser Varianten begründen, denn es handelt sich dabei nur um einen von vielen in die Alternativenprüfung einzustellenden Abwägungsposten. Wie oben dargelegt streiten alle anderen in die Variantenentscheidung einzubeziehenden Kriterien für die Variante B 2.

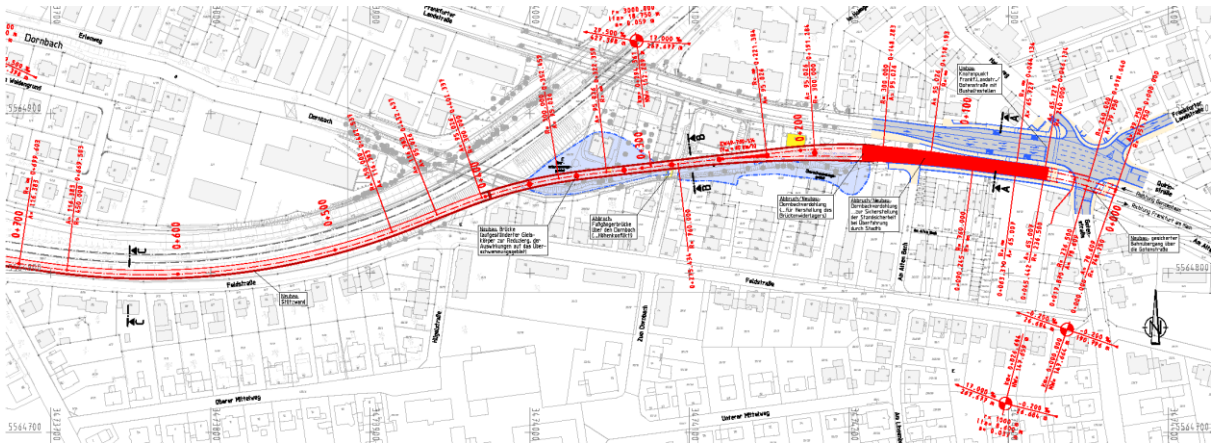
Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die vertiefende Variantenuntersuchung eine geringe verkehrliche Bedeutung eines zusätzlichen Haltepunkts in Höhe der Straße *Lange Meile* ergeben hat. Zudem ist der Haltepunkt städtebaulich schwer integrierbar und seine Realisierung hätte einen höhengleichen Bahnübergang der Stadtbahntrasse mit der Straße *Lange Meile* im Bereich der Eisenbahnüberführung zur Folge, was aufgrund der damit einhergehenden verkehrssicherheitstechnischen Problemen nach den Bestimmungen des EBKrG - wie oben dargestellt - grundsätzlich unzulässig ist.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse ist nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin den Bau eines dritten Haltepunkts nicht weiter verfolgt hat.

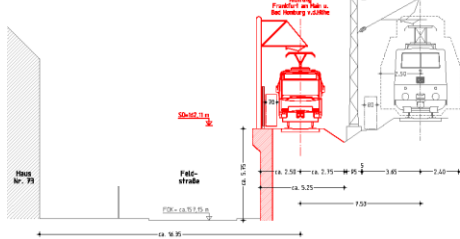
2.1.3 Südvariante

Im Zuge des Anhörungsverfahrens hat der BUND Ortsverband Bad Homburg v. d. Höhe die Variantenentscheidung in Frage gestellt und die Auffassung vertreten, dass eine ebenfalls durchgängig oberirdische, auf der Südseite der Eisenbahnstrecke 3611 verlaufende „Süd-Variante“ vorzugswürdig sei. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin diese Variante untersucht und zur Beurteilung ihrer Auswirkungen und der Kosten eine Trassenstudie erarbeitet.

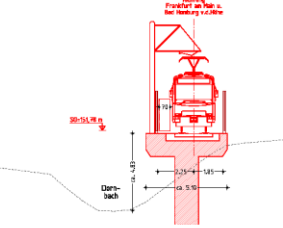
Die zweigleisige, unter Berücksichtigung örtlicher Zwangspunkte abschnittsweise eingeleisige Variante sieht eine Anbindung an die Bestandsstrecke bei Erhalt des Haltepunkts Gonzenheim in seiner heutigen Lage vor. Im Anschluss an die plangleiche Querung der *Gotenstraße* überfährt die Trasse zunächst den Dornbachkanal und rückt anschließend zunehmend von der *Frankfurter Landstraße* ab, um im rückwärtigen Bereich der auf der Südseite der *Frankfurter Landstraße* gelegenen Gebäude entlang des Dornbaches zu verlaufen. In Höhe der *Feldstraße* folgt die Trasse dem Verlauf der Eisenbahnstrecke 3611, verläuft südlich davon bis in den Bahnhof Bad-Homburg, in den sie ebenfalls auf der Südseite unter Inanspruchnahme derzeit durch die DB AG genutzter Gleisanlagen einbindet.



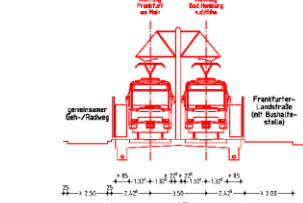
Schnitt C-C
Stadtbahntracks,
1-gleisig, u = 0 mm
(Prinzipdarstellung, M 1/100)



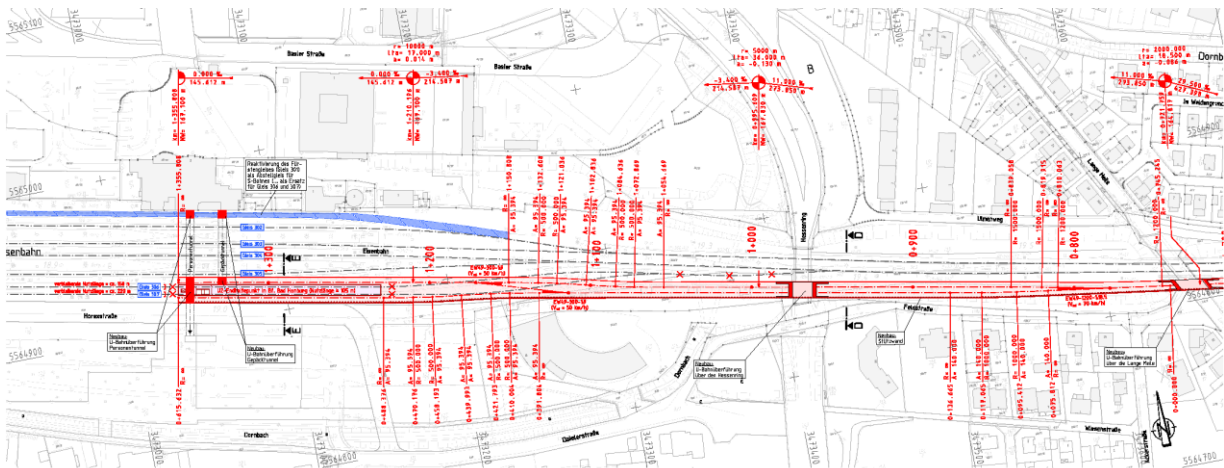
Schnitt B-B
Stadtbahntracks,
1-gleisig, u = 0 mm
(Prinzipdarstellung, M 1/100)



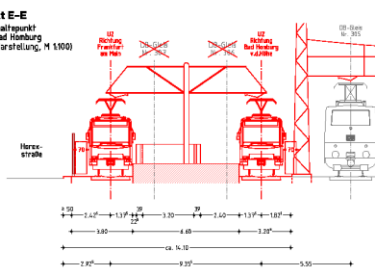
Schnitt A-A
Stadtbahntracks,
2-gleisig, u = 0 mm
(Prinzipdarstellung, M 1/100)



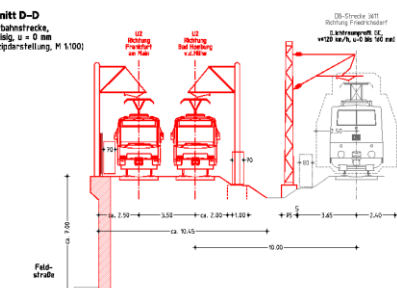
Trassenstudie „Süd-Variante“, östlicher Planungsabschnitt; Variantenbewertung, Verkehrsplanung
Taubmann und Köhler GmbH, 2014



Schnitt E-E
U2-Endhaltepunkt
in Str. Bad Homburg
(Prinzipdarstellung, M 1/100)



Schnitt D-D
Stadtbahntracks,
2-gleisig, u = 0 mm
(Prinzipdarstellung, M 1/100)



Trassenstudie „Süd-Variante“, westlicher Planungsabschnitt; Variantenbewertung, Verkehrsplanung
Taubmann und Köhler GmbH, 2014

Auch diese Variante ist nicht zulassungsfähig bzw. nicht vorzugswürdig.

Insoweit kann zunächst auf die Darlegungen zur Unzulässigkeit höhengleicher Bahnübergänge und zur unzureichenden Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* bei einer plangleichen Stadtbahnquerung verwiesen werden (s. C. III. 2.1.2). Unabhängig davon, dass die Südvariante nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bereits aus diesem Grund als geeignete Alternative ausscheidet, drängt sie sich aber auch im Übrigen nicht als vorzugswürdig auf.

So liegt es auf der Hand, dass sie aufgrund der oberirdischen Führung entlang des Dornbaches gegenüber der planfestgestellten Variante deutliche Nachteile bezüglich der zu erwartenden Immissionsbelastung für die umliegende – insbesondere auch die südlich des Dornbaches gelegene – Bebauung hat.

Im Bereich des parallel zur Eisenbahnstrecke 3611 geführten Streckenabschnittes sind entgegen der Ansicht des BUND aus Immissionsschutzgründen ebenfalls keine durchgreifenden Vorteile für die Süd-Variante erkennbar. Sowohl bei der Variante B 2 als auch bei der Süd-Variante sind aufgrund der städtebaulich vorgegebenen beengten Situation ein nahes Heranrücken an die Wohnbebauung und infolge dessen Schallschutzmaßnahmen unvermeidlich. Leichte Vorteile mag man der Süd-Variante im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche zubilligen, da diese – zumindest im Regelfall – auf den der *Feldstraße* abgewandten Grundstückseiten liegen dürften. Allerdings gewährleisten die bei Variante B 2 vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes die Einhaltung der Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV, im Vergleich zur Bestandssituation keine unzumutbare nachteilige Veränderung der Verschattungssituation der Grundstücke und damit die angemessene Nutzung der betroffenen Außenwohnbereiche.

Deutliche Nachteile weist die Süd-Variante im Hinblick auf die mit ihr einhergehenden Umweltauswirkungen auf. Die aufgeständerte Führung der Stadtbahn innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes und in unmittelbarer Nähe des Dornbaches stellt einen erheblichen, dauerhaften und im Vergleich zur Variante B 2 deutlich gravierenderen Eingriff in dessen Naturraum dar, welcher die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens grundsätzlich in Frage stellt.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass auch die planfestgestellte Variante mit Eingriffen verbunden ist, bewertet die mit der Südvariante einhergehenden dauerhaften nachteiligen Veränderungen im Bereich des Dornbaches aber als gewichtiger (wegen Einzelheiten zu den Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens (vgl. C. III. 7.).

Als Folge der oberirdischen Trassenführung in Parallellage zum Dornbach erfordert die Süd-Variante darüber hinaus weitaus größere dauerhafte Eingriffe in das Eigentum Dritter. Mindestens ein Gebäude müsste abgebrochen werden.

Letztlich bewirkt die Einbindung auf der Südseite des Bahnhofs Bad Homburg v. d. Höhe – ungeachtet der damit verbundenen in ihrem Umfang derzeit nicht absehbaren und in ih-

rer Umsetzbarkeit fraglichen Umbaumaßnahmen der betroffenen Eisenbahnbetriebsanlagen sowie der Anpassung von Betriebsabläufen der Eisenbahn – keine Vorteile. Vielmehr verschlechtern sich die Umsteigebeziehungen zu den Stadtbuslinien am ZOB sowie zur geplanten RTW durch längere Wegstrecken zwischen den Haltepunkten der genannten Verkehrsmittel.

Die für die Süd-Variante streitenden Aspekte – die geringfügig kürzere Streckenlänge und dadurch kürzere Fahrtzeiten, die einfachere bautechnische Umsetzbarkeit, ein geringerer Aufwand für Leitungsverlegemaßnahmen sowie geringere Investitions- und Folgekosten – sind im Vergleich zu den mit dieser Alternative einhergehenden Nachteilen nicht derart gewichtig, dass sie dieser Variante zur Vorzugswürdigkeit verhelfen könnten. Hinzuweisen bleibt in diesem Zusammenhang darauf, dass die Investitionskosten der Süd-Variante mit prognostizierten 43,7 Mio. € nur geringfügig hinter den Kosten der planfestgestellten Trasse zurückbleiben. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung, die Richtigkeit dieser Grobkostenschätzung in Zweifel zu ziehen.

2.1.4 Weitere Alternativen

Andere Alternativen wurden im Verlauf des Anhörungsverfahrens weder vorgetragen, noch drängen sich solche der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig auf.

2.2 Gesamtergebnis zum Variantenvergleich

Die Planfeststellungsbehörde kommt aus den vorgenannten Gründen zu dem Ergebnis, dass die Variantenwahl der Vorhabenträgerin nicht zu beanstanden ist. Eine andere zulassungsfähige Variante steht zu ihrer Überzeugung nicht zur Verfügung. Aber selbst wenn die Ausschlussgründe (Verbot höhengleicher Bahnübergänge, unzureichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* bei einer plangleichen Stadtbahnquerung) außer Acht gelassen werden, drängt sich der Planfeststellungsbehörde keine andere vorzugswürdige Variante auf.

Die Vorhabenträgerin 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. Trotz der Inanspruchnahme von Grundstücken und der planungsbedingt eintretenden Erschwernisse für Einzelne sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der festgestellten Planungsvariante in Frage stellen.

3. Raumbezogene Gesamtplanung

Das Vorhaben genügt den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Es entspricht ferner den Anforderungen des Bauplanungsrechts.

3.1 Landesplanung

Die im LEP Hessen 2000 formulierten Ziele und Grundsätze erfahren durch die Planung Beachtung.

So soll nach den Festlegungen des LEP Hessen 2000 dem ÖPNV unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Nachfrage bei Ausbau und Finanzierung der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden (G 7.2, S. 32).

Insbesondere im Ordnungsraum soll eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrssysteme erreicht sowie der Ausbau und die verstärkte Inanspruchnahme des ÖPNV besonders beachtet werden (Z 3.2.1, S. 9).

Diesen angestrebten Entwicklungen tragen die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele Rechnung.

3.2 Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010

Das Vorhaben steht auch in Einklang mit den regional- und flächennutzungsplanerischen Festlegungen des RPS/RegFNP 2010.

Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, 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).

Neben allgemeinen Grundsätzen zur Sicherung der Mobilität (vgl. Kapitel 5) ist im geltenden RPS/RegFNP 2010 insbesondere der nach Maßgabe des Nahverkehrsplans erfolgende bedarfsgerechte Ausbau der Stadtbahnlinien im Verkehrsraum Frankfurt am Main auf der Grundlage der Festlegungen des Nahverkehrsplans als Grundsatz (G 5.1-23) und die Darstellung der konkreten Maßnahme der Verlängerung der U 2 auf dem Streckenabschnitt Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim - Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof (teilweise in unterirdischer Führung) nach § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB (F5.1-24 und Hauptkarte 3 zum RegFNP) dargestellt.

Dem dieser Festsetzung zugrundeliegenden Bestreben, die Innenstadt von Bad Homburg v. d. Höhe besser an die U-/Stadtbahn anzubinden sowie eine Verknüpfung mit der S-Bahn, der Taunusbahn, der geplanten RTW sowie zahlreichen regionalen und lokalen Buslinien herzustellen (s. RPS /RegFNP 2010, S. 85), wird die Planung gerecht.

3.3 Verbindliche Bauleitplanung

Das zugelassene Vorhaben führt durch den Geltungsbereich der Bebauungspläne

- Nr. 10 „Nördlich der Straße *Am Seeberg*“,
- Nr. 33 B „Teilbereich *Kirchgasse*“,
- Nr. 40 „*Gotenstraße, Feldstraße*“ einschl. der 1. vereinfachten Änderung sowie
- Nr. 128 „*Bahnhofstraße, Basler Straße*“,

und verläuft im Übrigen im Innenbereich nach § 34 BauGB.

Die Planfeststellungsbehörde ist an die Festsetzungen der vorgenannten Bebauungspläne gebunden, da es sich bei der zugelassenen Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 um kein privilegiertes Vorhaben im Sinne des § 38 BauGB handelt und somit die Regelungen der §§ 29 bis 37 BauGB uneingeschränkt anwendbar sind.

Maßgeblich für die Bewertung, ob es sich bei dem Vorhaben um ein solches von überörtlicher Bedeutung i. S. d. § 38 BauGB handelt, ist eine generalisierende Betrachtungsweise für den Vorhabentyp, bei der es im Einzelfall nicht darauf ankommt, ob auch dem konkreten Vorhaben eine überörtliche Bedeutung zukommt. Bei Vorhaben nach dem PBefG handelt es sich demnach regelmäßig nicht um solche von überörtlicher Bedeutung (vgl. Runkel in: Ernst-Zinkahn-Bielenberg, Kommentar zum BauGB, RdNr. 33, 151 zu § 38).

Die Betriebsanlagen der Stadtbahn und die als notwendige Folgemaßnahmen zugelassenen Änderungen öffentlicher Straßen bedürfen zwar als Anlagen des öffentlichen Verkehrs mit Ausnahme von Gebäuden keiner Baugenehmigung (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 HBO). Bei ihnen handelt es sich dennoch um bauliche Anlagen im planungsrechtlichen Sinn nach § 29 BauGB und damit um Vorhaben, für die die §§ 30 ff. BauGB gelten. Sie sind auf Dauer angelegt, künstlich mit dem Boden verbunden und haben bodenrechtliche Relevanz. Sie könnten gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 als Verkehrsflächen im Bebauungsplan festgesetzt werden. Die Planfeststellung muss folglich die Festsetzungen der Bebauungspläne beachten.

Die zugelassene Planung orientiert sich an den Festsetzungen der vorgenannten Bebauungspläne und weicht lediglich im Detail von darin enthaltenen Festsetzungen ab.

So wird im Geltungsbereich des Bebauungsplans 33 B eine Fläche von wenigen Quadratmetern als private Parkfläche vorgesehen und steht künftig nicht mehr als Straßenverkehrsfläche zur Verfügung.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 40 erschöpfen sich die Abweichungen von dessen Festsetzungen in einer veränderten Abgrenzung und Zuordnung von Grün- und Verkehrsflächen südwestlich des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirin-*

straße/Gotenstraße.

Abweichungen zu den Festsetzungen des Bebauungsplans 128 ergeben sich aus der Überplanung einer Mischgebietsfläche zum Zweck der Anlage eines öffentlichen Gehwegs (einschl. Nebenflächen) zu der Bahnsteiganlage. Die Festsetzungen „Bahnanlagen“ finden dagegen Beachtung, da die zugelassene Fachplanung in diesen Bereichen ebenfalls Bahnanlagen (Bahnsteig, Böschungsfläche) vorsieht.

Im Hinblick auf die vorgenannten Abweichungen von den Festsetzungen der genannten Bebauungspläne ersetzt dieser Beschluss die insoweit erforderlichen Befreiungen nach § 31 Abs. 2 BauGB.

Die Voraussetzungen für die Anwendung dieser Regelung liegen vor. Die festgestellten Abweichungen von den Festsetzungen der betroffenen Bebauungspläne sind marginal, betreffen keine die Bebauungsplanung tragenden Festsetzungen und berühren nicht die Grundzüge der jeweiligen Planung.

Die Befreiung rechtfertigt sich aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit (§ 31 Abs. 2 Nr. 1 BauGB).

Die Planfeststellung der Betriebsanlagen dient der Verwirklichung der Zielsetzungen des PBefG und steht im überwiegenden öffentlichen Interesse (vgl. dazu C. III. 1.). Die Abweichung von den Festsetzungen der Bebauungspläne ist vernünftigerweise geboten, um diese Zielsetzungen zu ermöglichen. Dass die Planfeststellung Gemeinwohlinteressen verfolgt, zeigt sich daran, dass § 30 PBefG die Enteignung zugunsten der Vorhabenträgerin zulässt und damit das Gemeinwohlinteresse an der Verwirklichung der Anlagen so hoch gewichtet, dass es sich über entgegenstehende Eigentumsrechte hinwegsetzen kann. Diese Wertung ist auch im Rahmen des § 31 Abs. 2 Nr. 1 BauGB zu berücksichtigen. Eine Befreiung zugunsten eines Vorhabens, dessen Planfeststellung enteignungsrechtliche Vorwirkung hat, ist durch Gründe des Wohls der Allgemeinheit gerechtfertigt. Vor diesem Hintergrund kann davon abgesehen werden, die anderen in § 31 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BauGB niedergelegten Befreiungstatbestände zu prüfen.

Letztlich ist die Abweichung auch unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar. Die Vereinbarkeit mit den öffentlichen Belangen folgt aus den Planungszielen der Vorhabenträgerin und dem Umstand, dass die Planfeststellung die vorbereitende Bauleitplanung sowie die Nahverkehrsplanung umsetzt. Die mit der Planung verfolgten Zielsetzungen sind in Kapitel C. III. 1.1 dokumentiert, so dass darauf verwiesen werden kann. Den nachbarlichen Interessen trägt die Planfeststellung durch die Bewältigung dieser Belange im Rahmen der festgestellten Regelung bzw. durch die Festsetzung von Schutzauflagen und Schutzvorkehrungen angemessene Rechnung. Auch insoweit kann auf die diesbezüglichen Darlegungen in diesem Beschluss – insbesondere mit Blick auf den Immissionsschutz sowie die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf eigentumsrechtlich geschützte Positionen – Bezug genommen werden.

Einer besonderen Erteilung des Einvernehmens im Sinne des § 36 BauGB bedurfte es nicht, weil die Trägerin der Bauleitplanung und die Vorhabenträgerin der Fachplanung identisch sind und auch insoweit durch den Antrag auf Planfeststellung gesichert ist, dass die (bauleit-)planerische Grundkonzeption der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe durch die zugelassene Fachplanung nicht beeinträchtigt wird.

Soweit das Vorhaben im Innenbereich nach § 34 BauGB verwirklicht wird, fügt sich das Vorhaben aufgrund der engen Bündelung mit der bereits bestehenden Eisenbahnstrecke in die Eigenart der näheren Umgebung ein. Zugleich gewährleistet die Planung eine gesicherte Erschließung (vgl. dazu insb. C. III. 8.1 und 14.2.1), wahrt durch die der Vorhabenträgerin auferlegten Maßnahmen des Immissionsschutzes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und hat auch keine Beeinträchtigung des Ortsbildes zur Folge. Letzteres insbesondere deshalb nicht, weil die Lärmschutzwand, die in diesem Sinne als störend empfunden werden kann, lediglich auf einer Länge von ca. 550 Metern in unterschiedlicher Höhe errichtet werden wird und die Wirkungen daher lokal begrenzt sind. Keinesfalls wird sie das Erscheinungsbild eines größeren Bereiches der Gemeinde prägen, wie es für die Beeinträchtigung des Ortsbildes schon begrifflich erforderlich wäre. Hinzu kommt, dass die Lärmschutzwand aufgrund des dieses Bauwerk überragenden Bahndammes im Wesentlichen ausschließlich aus nördlicher Richtung wahrnehmbar sein wird, ihre Wirkung durch die der Vorhabenträgerin auferlegten Gestaltungsmaßnahmen gemildert wird und dem von den Auswirkungen der Lärmschutzwand betroffenen Bereich keine besondere, aus dem Üblichen herausragende und für die Allgemeinheit bedeutsame Wertigkeit zukommt (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 11. Mai 2000 - 4 C 14.98 -, juris).

4. Immissionsschutz

Die zugelassenen Vorhaben sind mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 UVPG vereinbar. Sie genügen den aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu stellenden Anforderungen.

4.1 Trennungsgebot des § 50 BImSchG

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen gemäß § 50 BImSchG einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz). Der Trennungsgrundsatz stellt kein zwingendes Gebot dar, sondern eine Abwägungsdirektive. Er kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden (BVerwG, Urteil vom 19. April 2012 - 4 CN 3/11 -, juris RdNr. 29).

Diesen Anforderungen trägt die festgestellte Planung angemessen Rechnung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Planung von Gemeindestraßen und Straßenbahnstrecken auf-

grund der ihnen zugedachten Verkehrsfunktionen notwendiger Weise eine räumliche Nähe zur schützenswerten Wohnbebauung bedingen.

Im östlichen Planungsabschnitt hat sich die Vorhabenträgerin aufgrund verschiedener Erwägungen – nicht zuletzt aber auch aus Gründen des Immissionsschutzes – dafür entschieden, die Trasse im Tunnel zu führen, wodurch die Umwelteinwirkungen auf die Nachbarschaft minimiert werden.

Eine durchgängige unterirdische Trassierung ist aus Kostengründen nicht darstellbar. Daher verläuft die Stadtbahn westlich der Eisenbahnüberführung bis zum Bauende oberirdisch in Bündelungslage mit den vorhandenen Eisenbahngleisen. Trassierungstechnisch stellt sich folglich im Wesentlichen lediglich die Frage, ob die Stadtbahngleise nördlich oder südlich der Eisenbahntrasse verlaufen sollen. Die Vorhabenträgerin hat sich insoweit aus nicht zu beanstandenden Erwägungen für eine nördliche Führung entschieden. Auf die diesbezüglichen Darlegungen in Kapitel C. III. 2.1.3 wird insoweit verwiesen.

Der vorgesehene Umbau der Kreuzung *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* zu einem Kreisverkehrsplatz hat ebenfalls günstige Wirkungen auf die Lärmentwicklung, so dass auch insoweit dem Grundsatz der Lärmvermeidung durch Planung Rechnung getragen wird.

Insgesamt ist die Planung von dem Bestreben getragen, die betriebsbedingte Lärmbelastung der Anwohner weitestgehend zu minimieren. Gleichwohl ist nicht zu vermeiden, dass es infolge der Planung – insbesondere im westlichen, für einige Betroffene aber auch im östlichen Planungsabschnitt – zu einer Zunahme des Verkehrslärms kommen wird. Eine weitergehende oder anders geartete Umsetzung des Trennungsgrundsatzes ist nach der Prüfung der für und gegen die Planung sprechenden Belange zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht möglich bzw. nicht vorzugswürdig.

4.2 Lärmvorsorge

Beim Bau und der Änderung von Straßenbahnen und öffentlichen Straßen 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 die Immissionsgrenzwerte gem. § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, sind Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Der festgestellte Plan genügt den aus den vorgenannten Bestimmungen abzuleitenden Anforderungen.

4.2.1 Abgrenzung zwischen Neubau und baulicher Änderung

Zur Beurteilung der Frage, ob als Folge der Realisierung des Vorhabens Ansprüche nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge bestehen, ist zunächst abzugrenzen, welche Bestandteile der Planung nach den für den Neubau, und welche nach den für die bauliche Ände-

rung bestehender Verkehrswege geltenden Regelungen zu behandeln sind.

4.2.1.1 Verlängerung der Stadtbahnstrecke

Die immissionsschutzrechtliche Abgrenzung zwischen Neubau und der baulichen Änderung eines bestehenden Schienenweges bedarf im Hinblick auf das beantragte Stadtbahnvorhaben einer differenzierenden Bewertung.

Die Vorhabenträgerin hat die Strecke vom Baubeginn bis zum Tunnelportal Ost als erheblichen baulichen Eingriff und nicht als Neubau bewertet. Begründet wird diese Bewertung damit, dass der für die Schallentstehung relevante oberirdische Teil der Gleisanlagen der U 2 bereits vorhanden ist und lediglich eine geringfügige Änderung der Gleislage erfolgt (im Bereich des Tunnelportals um ca. 3,5 Meter nach Norden und um ca. -5 Meter in der Höhe). Im weiteren Verlauf bis zum Endhaltepunkt Bad Homburg v. d. Höhe - Bahnhof beurteilt die Vorhabenträgerin die Strecke dagegen als Neubau.

Diese Bewertung ist nicht zu beanstanden.

Die Abgrenzung zwischen Neubau und baulicher Änderung hat bei dem Begriff des Schienenwegs anzusetzen, der Gegenstand sowohl des Neubaus als auch der baulichen Änderung ist (§ 1 Abs. 1 der 16. BImSchV). Das BVerwG versteht den Begriff des Schienenwegs trassenbezogen, so dass auf das räumliche Erscheinungsbild der Gleisanlagen im Gelände abzustellen und danach abzugrenzen ist, ob die zu betrachtenden Gleise optisch als Einheit auf gemeinsamer Trasse oder als jeweils selbstständige Anlagen mit getrennter Trassenführung in Erscheinung treten.

Daraus resultiert unter anderem, dass sich für verschiedene Teilabschnitte einer Strecke eine unterschiedliche Einordnung als Neubau oder bauliche Änderung ergeben kann. Maßgebend ist eine natürliche Betrachtungsweise. Ein Neubau ist anzunehmen, soweit eine bestehende Trasse nicht nur punktuell, sondern auf einem längeren Stück verlassen wird. Trassenverschiebungen auf kurzer Distanz stellen hingegen in der Regel eine bauliche Änderung dar.

Für die Belastungssituation in einem Bereich, in dem bauliche Änderungen auf einer vorhandenen Trasse vorgenommen werden, ist die Vorbelastung durch die Bestandsstrecke prägend. Für die Immissionslage einer Neubaustrecke ist dagegen das Fehlen einer solchen Vorbelastung prägend, so dass sich eine unterschiedliche Beurteilung aufdrängt (vgl. dazu Urteil des BVerwG vom 10. November 2011 - 9 A 67/03 -, juris).

Die seitens der Vorhabenträgerin vorgenommene Abgrenzung zwischen Neubau und baulicher Änderung orientiert sich an diesem Bewertungsmaßstab. Die Immissionsbelastung im Abschnitt zwischen dem Bauanfang und dem östlichen Tunnelportal wird durch die bereits in Betrieb befindliche und in ihrer Lage lediglich geringfügig zu verändernde Stadtbahnlinie U 2 geprägt, so dass die immissionsschutzrechtliche Einordnung als bauliche Änderung einer bereits vorhandenen Strecke sachgerecht ist. Die äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges eingreifenden Maßnahmen erfüllen zugleich die Krite-

rien eines erheblichen baulichen Eingriffs im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV.

Für den weiteren Trassenverlauf ist die Vorhabenträgerin dagegen zutreffend von einem Neubau ausgegangen. Die Tatsache, dass die Stadtbahntrasse im Abschnitt zwischen dem Tunnelportal West und dem Bahnhof v. d. Höhe in Parallellage zu einer vorhandenen Eisenbahnstrecke verläuft, vermag keine Zweifel an der Richtigkeit dieser Einordnung zu begründen. Das o. g. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts behandelt den Fall, dass verschiedene Eisenbahnstrecken mit unterschiedlicher Funktion nebeneinander verlaufen. Diese Aussagen sind auf ein Nebeneinander von Eisenbahn- und Straßenbahntrassen nicht übertragbar. Die Tatsache, dass es sich um zwei verschiedene Verkehrssysteme handelt, die nach eigenen Regelwerken betrieben werden, rechtfertigt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vielmehr eine immissionsschutztechnische Betrachtung des in Rede stehenden Streckenabschnitts nach den für den Neubau maßgeblichen Kriterien. Aus diesem Grund kann es dahin stehen, ob die Eisenbahngleise und die Gleisanlage der Stadtbahn optisch überhaupt als Einheit wahrzunehmen sind.

4.2.1.2 Umbau des Verkehrsknotens *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße*

Der Umbau des Verkehrsknotens *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* von einer lichtzeichengeregelten Kreuzung in eine Kreisverkehrsanlage greift in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße(n) als Verkehrsweg ein. Die Maßnahme ist daher ohne Zweifel als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV zu werten.

4.2.1.3 Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen

Bei den als Folge des Vorhabens notwendigen Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen, wie

- dem Abbruch bzw. Teilrückbau von Bahnsteigen, befestigten Verkehrsflächen und stillgelegten Gleisen,
- dem Umbau des Gepäck- und Personentunnels,
- der Instandsetzung der Treppe vom Bahnhofsvorplatz zum ehemaligen Fürstenbahnsteig und
- dem Versetzen von Oberleitungsmasten einschließlich baulicher Anpassung der Querfelder

im Bahnhofsbereich Bad Homburg v. d. Höhe sowie dem Abbruch einer Stützwand handelt es sich um keine erheblichen baulichen Eingriffe im Sinne der 16. BImSchV. Die vorgenannten Änderungen vermögen daher keine Ansprüche auf Lärmschutz zu begründen.

4.2.2 Grundlagen und Methodik der Lärmermittlung

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung (Anlage 10.1)

beachtet die geltenden Vorschriften und Richtlinien und bildet eine geeignete Entscheidungsgrundlage.

Bei der Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen auf der Grundlage des § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 ff. der 16. BImSchV ist jeder Verkehrsweg für sich getrennt zu betrachten. Vorbelastungen bestehender Verkehrswege werden bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigten ausgeblendet. Die Nichtberücksichtigung bestehender Verkehrswege ist keine Regelungslücke. Vielmehr hat der Verordnungsgeber 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 RdNr. 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. 4.4).

Die Vorhabenträgerin hat jedoch – abweichend von diesen für die Lärmvorsorge maßgeblichen Vorgaben – im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs die Lärmimmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr auf der Grundlage einer summarischen Betrachtung ermittelt, um im Sinne einer Maximalbetrachtung die für die Betroffenen ungünstigste Situation abzubilden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass sich auch bei einer getrennt nach Verkehrsweg ermittelten Berechnung der Lärmimmissionen keine für die Anwohner günstigere Bewertung ergeben hätte (s. Anlage 10.12).

Das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel bei Straßen und Schienenwegen ist in den Anlagen 1 und 2 zu § 3 der 16. BImSchV vorgegeben. Die Berechnung erfolgt gem. § 3 der 16. BImSchV i. V. m. der für Straßen geltenden RLS-90 bzw. der für Schienenwege einschlägigen Schall 03 1990. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass gem. § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV für vor dem 1. Januar 2015 eingeleitete Planfeststellungsverfahren § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden ist. Einer Aktualisierung der auf der Schall 03 1990 als maßgeblicher Berechnungsvorschrift basierenden schalltechnischen Untersuchung auf der Grundlage der zwischenzeitlich geltenden Schall 03 2014 bedarf es daher nicht.

Die akustische Situation an Schienenverkehrswegen wird neben anderen Einflüssen wesentlich bestimmt durch die Anzahl von Zugbewegungen, die Länge eines Zuges, den Fahrbahnoberbau und die berücksichtigte Höchstgeschwindigkeit.

Die Anzahl der Fahrbewegungen auf der künftigen Stadtbahntrasse hat die Vorhabenträgerin in dem hier betrachteten Streckenabschnitt mit insgesamt 150 Fahrten am Tag (06:00 – 22:00 Uhr) und insgesamt 28 Fahrten in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) angesetzt. Damit hat sie im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung ein Betriebskonzept zugrunde gelegt, das eine spätere Verdichtung auf einen 7,5-Minutentakt in der HVZ bereits berück-

sichtigt.

Die Streckengeschwindigkeit wurde für den kompletten Planfeststellungsbereich mit 70 km/h in die Berechnung eingestellt.

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin diese Geschwindigkeit im Ausbauabschnitt (Bauanfang bis Endhaltepunkt Gonzenheim) auch für den Prognose-Nullfall zugrunde gelegt hat. Diese Geschwindigkeit entspricht der zulässigen Streckengeschwindigkeit und ist insoweit für die Berechnung maßgeblich (vgl. Nr. 5.4 der Schall 03 1990). Im Bereich des Haltepunkts selbst verpflichtet die einschlägige Rechenvorschrift (Nr. 8.1 der Schall 03 1990) dazu, die Geschwindigkeit der freien Strecke anzusetzen, um auf diese Weise auch bahnhofspezifische Geräusche zu berücksichtigen. Aus dem Umstand, dass die Betriebsleitung der VGF für die Ein- und Ausfahrt in die Wendeanlage und die Station Gonzenheim auf der Grundlage des § 50 Abs. 2 BOStrab von der zulässigen Streckengeschwindigkeit abweichende geringere Geschwindigkeiten festgelegt und diese teilweise wieder aufgehoben hat, können keine Ansprüche hergeleitet werden. Die Wendeanlage befindet sich im Übrigen außerhalb des für die Ermittlung der Anspruchsberechtigung maßgeblichen, baulich veränderten Streckenabschnitts.

Die zunächst entgegen Nr. 8.1 der Schall 03 1990 durchgeführte Berechnung für den Bereich des Haltepunkts Bad Homburg v. d. Höhe - Bahnhof wurde auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde dahingehend überarbeitet, dass nicht die dort tatsächlich vorgesehene Höchstgeschwindigkeit, sondern die Geschwindigkeit der freien Strecke zum Ansatz gebracht wurde.

Der von einer Straße ausgehende Schallpegel ergibt sich neben anderen Einflüssen im Wesentlichen durch das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen, den Nachtanteil, den Anteil von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Das Verkehrsaufkommen im MIV stellt auf den Prognosehorizont 2025 ab. Diese von der Planfeststellungsbehörde veranlasste Fortschreibung des zunächst auf das Jahr 2020 ausgerichteten prognostizierten Verkehrsaufkommens bleibt ohne Auswirkungen auf die Lärmvorsorgeansprüche (s. Anlage 10.12). Die Busbewegungen im Bereich der Haltestellen Gonzenheim anhand des werktäglichen Verkehrs und die Parkbewegungen der P+R-Anlage wurden ebenfalls berücksichtigt.

Soweit in der Berechnung auch Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Ansatz gebracht wurden, liegt diesem Ansatz die Erwägung zugrunde, dass auf den betreffenden Abschnitten baulich bedingt keine höhere Geschwindigkeit möglich ist bzw. angeordnet werden kann. Es kann offen bleiben, ob diese Annahme richtig ist. Die Planfeststellungsbehörde hat sich nämlich die Berechnungsergebnisse auf der Grundlage der nach der StVO zulässigen innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) vorlegen lassen und sich auf diesem Weg überzeugt, dass die Kriterien einer wesentlichen Änderung (§ 1 Abs. 2 S 1. Nr. 2 und S. 2 der 16. BImSchV) auch bei diesem Ansatz nicht erfüllt sind (vgl. Anlage 10.12).

Die der Prognose zugrunde liegende Ermittlung des Schwerverkehrsanteils ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die Umrechnung des Lkw-Anteils > 3,5 t in den für die Lärmberechnung maßgeblichen Lkw-Anteil > 2,8 t erfolgte auf der Grundlage eines von der BASt aus den bundesweiten Bestandsdaten abgeleiteten Umrechnungsfaktors, der zum damals maßgeblichen Zeitpunkt 1,17 betrug. Die grundsätzliche Zulässigkeit dieses Vorgehens ist in der Rechtsprechung des BVerwG anerkannt (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19/11 -, juris). Der von der Vorhabenträgerin gewählte Umrechnungsfaktor von 1,1889 geht darüber hinaus und trägt dem Umstand Rechnung, dass einerseits zwischen der Ermittlung durch die BASt sowie den Erhebungen der Vorhabenträgerin geraume Zeit vergangen ist, und andererseits die Zulassungszahlen des in Rede stehenden Fahrzeugsegments zugenommen haben. Letztlich ist es aber für die Berechnungen nach der 16. BImSchV nicht relevant, ob die in Rede stehenden Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 2,8 und 3,5 t in die Fahrzeuggruppe der Pkw oder der Lkw eingeordnet werden. Umfassende Untersuchungen der BASt aus dem Jahre 2002 belegen, dass keine signifikanten Unterschiede bei dem Mittelungspegel $L_{m(25)}$ zwischen den Berechnungsergebnissen der Tonnage-Grenzen 2,8 t und 3,5 t bestehen. Das UBA teilt diese Einschätzung. Aus diesem Grund hat die BASt bereits bei der Straßenverkehrszählung 2005 von der in früheren Jahren noch durchgeführten Umrechnung des Lkw-Anteils auf die 2,8 t-Grenze Abstand genommen (vgl. BASt-Bericht V 164, Verkehrszählungen 2005, Kapitel 4.1 der Erläuterungen).

Maßgebliche weitere Berechnungsparameter zur Ermittlung der Lärmbelastung sind darüber hinaus u.a. der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort sowie die Bedingungen für die Schallausbreitung (Geländeart, Topographie, Bebauung, Witterungsverhältnisse).

Die auf der Grundlage der Berechnungsverfahren ermittelten Beurteilungspegel berücksichtigen leichte (etwa 3 m/s) zum Immissionsort hin wehende Wind- und/oder immissionsverstärkende Inversionswetterlagen.

Gesonderte Zuschläge für Steigungen bzw. Brems- oder Beschleunigungsvorgänge sehen die verbindlichen Berechnungsvorschriften dagegen nicht vor.

Das dergestalt gesetzlich 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 in die Berechnungen eingestellten emissionserhöhenden bzw. -mindernden Faktoren beruhen auf den Berechnungsvorschriften und sind sachgerecht.

So wurde der Korrekturwert D_{Fz} zur Berücksichtigung der Fahrzeugart in Übereinstimmung

mit Tabelle A der 16. BImSchV für Fahrzeuge von straßenunabhängigen Zweischienenbahnen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 BOStrab (U-Bahn-Fahrzeuge) mit +2 dB(A) angesetzt.

Der zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms angesetzte Pegelabschlag von 5 dB(A) - Schienenbonus - beruht auf § 3 i. V. m. Anlage 2 der 16. BImSchV. Die Änderung des § 43 Abs. 1 BImSchG, die die Abschaffung des Schienenbonus vorsieht, ist in Bezug auf Vorhaben nach dem PBefG erst auf nach dem 1. Januar 2019 eingeleitete Planfeststellungsverfahren verbindlich anzuwenden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Beibehaltung dieser Regelung bis zu diesem Zeitpunkt völlig unvertretbar und mit dem staatlichen Schutzauftrag aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Gesundheitsbeeinträchtigungen zu unterbinden, offensichtlich nicht mehr vereinbar ist (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 - 7 A 14.09 -, juris).

Der pegelerhöhende Einfluss von Kurven durfte in der schalltechnischen Untersuchung der aus dem Stadtbahnbetrieb resultierenden Schallimmissionen in Einklang mit Nr. 5.8 der Schall 03 1990 dagegen unberücksichtigt gelassen werden, weil die Vorhabenträgerin zur Vermeidung etwaiger emissionserhöhender Quietschgeräusche zwischen dem Portal *Erlenweg* (km 0+544) bis zum Ende des Bogens mit dem 95 m - Radius (km 0+570) eine Schienenbenetzungsanlage und Leitschienen einbauen wird (vgl. S. 37 des Erläuterungsberichts). Sollte trotz dieser baulichen Vorkehrungen oder beim Durchfahren anderer Gleisbögen Kurvenquietschen auftreten, stellt die Nebenbestimmung A. V. 3.1.5 sicher, dass weitergehende Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen werden.

Die Rodung von Gehölzen auf dem Bahndamm hat in die lärmtechnischen Untersuchungen keinen Eingang gefunden. Nach dem für Straßen einschlägigen Rechenverfahren (RLS-90) sind Bewuchsdämpfungen generell nicht zu berücksichtigen. Die Schall 03 1990 sieht lediglich bei dichtem Wald die Möglichkeit vor, diesen Bewuchs schallmindernd in die Berechnung einzubeziehen. Diese Voraussetzung liegt jedoch nicht vor, so dass Bewuchsdämpfungen weder im Null- noch im Planfall berücksichtigt wurden. Folglich handelt es sich bei den errechneten Werten um eine obere Abschätzung.

Letztlich hat die Vorhabenträgerin bei der Ermittlung der Beurteilungspegel nicht das rechtlich überholte und für die Betroffenen ungünstigere „Baugrubenmodell“, sondern in Übereinstimmung mit Nr. 27 der VLärmSchR 97 und Nr. 4.2.4 des Umweltleitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VI - Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamtes

- für Gebäude innerhalb des Bauabschnitts (Neubauabschnitt bzw. Abschnitt des erheblichen baulichen Eingriffs) die Emissionen aus dem Bauabschnitt und der angrenzenden vorhandenen baulich nicht geänderten Strecke und

- für Gebäude außerhalb des Bauabschnitts die Emissionen ausschließlich aus dem Bauabschnitt

berücksichtigt. Damit hat sie den Lärmschutzbereich korrekt definiert.

4.2.3 Lärmbelastung im Bereich der erheblichen baulichen Änderung

Ein erheblicher baulicher Eingriff löst Schutzansprüche der Lärmbetroffenen nur aus, wenn er auch wesentlich ist. Wesentlich in diesem Sinne ist ein baulicher Eingriff dann, wenn der Beurteilungspegel als Folge des Vorhabens um mindestens 3 dB(A) (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 1. Alternative der 16. BImSchV) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts (§ 1 Abs. 2 S. 1 2. Alternative der 16. BImSchV) erhöht wird; außer in Gewerbegebieten bewirkt ein erheblicher baulicher Eingriff darüber hinaus eine wesentliche Änderung, wenn ein schon bisher 70/60 dB(A) erreichender oder überschreitender Beurteilungspegel weiter erhöht wird (§ 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV).

Die Berechnungen der Vorhabenträgerin zeigen, dass die vorgenannten Kriterien als Folge der baulichen Änderungen am Schienenweg und an den Straßen – sowohl separat betrachtet, als auch in der Summationswirkung – nicht erfüllt werden. Dabei wurde berücksichtigt, dass das Tunnelportal, das Trogbauwerk und die Stützwände zur Schiene hin bis auf eine Höhe von ca. 2 m über der Schienenoberkante zur Vermeidung von Reflexionen schallabsorbierend (hochabsorbierend nach ZTV-LSW 06, mind. Gruppe A 3) ausgeführt werden und auch die geschlossenen, mindestens 2,5 Meter hohen Rückwände der neuen Wetterschutzeinrichtungen im Bereich der Bushaltestelle Gonzenheim eine abschirmende Wirkung erfüllen.

Der Umbau des lichtsignalgeregelten Knotenpunktes in eine Kreisverkehrsanlage und die Gradientenabsenkung der Gleisanlage haben tendenziell lärmindernde Wirkung. Dementsprechend weist selbst die summierende Berechnung an 55 der 75 untersuchten Immissionsorte (IP 1 - IP 29) eine – überwiegend deutliche – Verbesserung der Immissionssituation aus.

Soweit das Vorhaben nachteilige Auswirkungen auf die Lärmbelastung hat, beträgt die Erhöhung der Beurteilungspegel nur vereinzelt Werte von mehr als 1 dB(A) [IP 13 (Straße); IP 18 (Schiene und Summation)]. Selbst die im ungünstigsten Fall prognostizierte Erhöhung von 1,4 dB(A) (IP 13) bleibt hinter dem anspruchsbegründenden Wert von 3 dB(A) zurück. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel auf 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht bzw. eine darüber hinausgehende weitere Erhöhung ist als Folge des Vorhabens ebenfalls nicht zu besorgen.

Es besteht daher kein Anspruch auf Schallschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge.

4.2.4 Lärmbelastung im Neubauabschnitt

Die immissionsschutzrechtliche Beurteilung des oberirdischen Neubauabschnitts vom

Tunnelportal *Erlenweg* bis zum künftigen Endhaltepunkt im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe richtet sich nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV.

Die Berechnungen haben ergeben, dass durch die zu erwartenden Emissionen der festgestellten Stadtbahntrasse die beim Neubau maßgeblichen Grenzwerte für Wohngebiete (Bauabschnitt zwischen dem Tunnelportal *Erlenweg* und dem *Hessenring*) bzw. Kern- und Mischgebiete (Bauabschnitt zwischen dem *Hessenring* und dem Bauende im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe) an zahlreichen, nördlich der Gleistrasse gelegenen Immissionsaufpunkten überschritten werden. Deutliche Überschreitungen werden insbesondere im Hinblick auf die nachts maßgeblichen, vereinzelt aber auch bezüglich der für den Tagzeitraum geltenden Grenzwerte prognostiziert.

Insoweit besteht aufgrund der §§ 41, 42 BImSchG i. V. m. der Verkehrslärmschutzverordnung ein Anspruch auf Lärmschutz.

Für die südlich der Trasse gelegenen Anwesen (IP 49 bis IP 72) zeigen die Berechnungsergebnisse, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden und daher kein Anspruch auf Schallschutz nach den Regularien der Lärmvorsorge gegeben ist.

4.2.5 Lärmschutzmaßnahmen im Neubauabschnitt

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 2 der 16. BImSchV haben aktive Schallschutzmaßnahmen (emissionsarme Oberbauformen, Schallschutzwände / -wälle) Vorrang vor den Entschädigungsansprüchen nach § 42 BImSchG (passiver Schallschutz).

4.2.5.1 Lärmschutz zwischen Tunnelportal *Erlenweg* und dem *Hessenring*

Die zugelassene Planung umfasst in dem Bauabschnitt zwischen dem Tunnelportal *Erlenweg* und dem *Hessenring* Maßnahmen des aktiven Schallschutzes.

Dabei sah die ursprünglich zur Planfeststellung eingereichte Lärmschutzkonzeption eine Planung vor, die für die Objekte *Frankfurter Landstraße 54* und *Erlenweg 4* trotz Lärmschutzwänden das Erfordernis von zusätzlichem passivem Schallschutz vorsah, ohne dass eine tragfähige Abgrenzung zwischen dem grundsätzlich vorrangigen aktiven und dem passiven Schallschutz erfolgt wäre.

Von aktivem Schallschutz kann gem. der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG i. V. m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV abgesehen werden, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert nicht. Grundsätzlich haben Betroffene einen Anspruch auf Vollschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen. Innerhalb der Grenzen des § 41 Abs. 2 sind jedoch Abstriche möglich, so dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer planerischen Abwägung die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen hat.

Im Rahmen dieser Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen, bei der ausgehend von einem für den Vollschutz erforderlichen Aufwand schrittweise Abschlüsse vorzunehmen sind, um auf diese Weise eine mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Als Grundlage für die vorzunehmende Abwägung ist für jede untersuchte Variante der Quotient aus den Gesamtkosten der jeweiligen Variante aktiver Maßnahmen - die Kosten für ggf. verbleibende passive Schutzmaßnahmen bleiben unberücksichtigt - und der Zahl der gelösten Schutzfälle zu ermitteln. Dabei sind räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte zu bilden, die gewährleisten, dass die Kosten der Schallschutzmaßnahmen den jeweiligen Schutzabschnitten eindeutig zugeordnet werden können.

Die auf der Grundlage dieser Erwägungen durchgeführte Nutzen-Kosten-Analysen der Vorhabenträgerin für die beiden von ihr nachvollziehbar abgegrenzten Schutzabschnitte (Schutzabschnitt 1: *Frankfurter Landstraße 54, Erlenweg 45 und 47*; Schutzabschnitt 2: *Erlenweg 4*) haben folgende Ergebnisse erbracht:

Frankfurter Landstraße 54, Erlenweg 45 und 47 (IP 31 - IP 33)

- für den maßgeblichen Schutzabschnitt 1 von Bau-km 0+570 bis Bau-km 0+660 -

Untersuchungsfall	Aktiver Lärmschutz				Anzahl der Wohneinheiten ³ mit Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV		Schutzfälle		Kosten pro gelöstem Schutzfall €/WE netto	
	Beschreibung	Fläche ¹ (m ²)	EP ² (Euro/m ²)	GP ¹ _{einzel}	GP _{Summe}	tags	nachts	Ungelöst (WE)		Gelöst (WE)
Ohnefall	Ohne					0	16	16	0	-
1.1	Trog (0+570 - 0+600) bahnrechts bis 0,5 m unter OK Trog hochabsorbierend	176	95	16.720	146.065	0	0	0	16	9.129
	LSW (0+570 - 0+600), hochabsorbierend, aufgesetzt, Höhe ≤ 4,5 m über SO bzw. ≤ 3,5 m über GOK	71,5	523	37.395						
	LSW (0+600 - 0+660), hochabsorbierend, bahnrechts, Höhe ≤ 2,50 m über SO	150	613	91.950						
1.2	Trog (0+570 - 0+600), beidseitig mit teilabsorbierender Schale bis 2,0 m über SO	122	80	9.760	136.651	0	2	2	14	9.761
	LSW (0+570 - 0+600), hochabsorbierend, aufgesetzt, Höhe ≤ 3,5 m über SO bzw. ≤ 2,5 m über GOK	57	613	34.941						
	LSW (0+600 - 0+660), hochabsorbierend, bahnrechts, Höhe ≤ 2,50 m über SO	150	613	91.950						
1.3	Trog (0+570 - 0+600), beidseitig mit hochabsorbierender Schale bis 0,5 m unter OK Trog	176	95	16.720	117.238	0	4	4	12	9.770
	LSW (0+600 - 0+660), hochabsorbierend, bahnrechts, Höhe ≤ 2,50 m über SO	150	613	91.950						
	Berührungsschutz und Brüstung (0+570 - 0+600)	51	168	8.568						
1.4	Trog (0+570 - 0+600), beidseitig mit teilabsorbierender Schale bis 0,5 m unter OK Trog	122	80	9.760	110.278	0	6	6	10	11.028
	LSW (0+600 - 0+660), hochabsorbierend, bahnrechts, Höhe ≤ 2,50 m über SO	150,00	613,00	91.950						
	Berührungsschutz und Brüstung (0+570 - 0+600)	51	168	8.568						

Erlenweg 4 (IP 34S)

- für den maßgeblichen Schutzabschnitt 2 von Bau-km 0+695 bis Bau-km 0+720 -

Untersuchungsfall	Beschreibung	Aktiver Lärmschutz				Anzahl der Wohneinheiten mit Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV		Schutzfälle		Kosten pro gelöstem Schutzfall €/WE netto
		Fläche (m ²)	EP (Euro/m ²)	GP _{einzel}	GP _{Summe}	tags	nachts	Ungelöst (WE)	Gelöst (WE)	
0	ohne					6	80	86	0	-
2.1	LSW, hochabsorbierend, aufgesetzt, bis 5,10 m über SO	205	517	105.985	108.985	0	0	0	86	1.267
	Stützwand, hochabsorbierend, bahnlinks, ca. 0 - 1,5 m über SO	37,50	80	3.000						
2.2	LSW, hochabsorbierend, aufgesetzt, bis 4,70 m über SO	194	513	99.522	102.522	0	2	2	84	1.221
	Stützwand, hochabsorbierend, bahnlinks, ca. 0 - 1,5 m über SO	37,50	80	3.000						
2.3	LSW, hochabsorbierend, aufgesetzt, bis 4,40 m über SO	181	505	91.405	94.405	0	4	4	82	1.151
	Stützwand, hochabsorbierend, bahnlinks, ca. 0 - 1,5 m über SO	37,50	80	3.000						
2.4	LSW, hochabsorbierend, aufgesetzt, bis 3,50 m über SO	146	523	76.358	79.358	0	6	6	80	992
	Stützwand, hochabsorbierend, bahnlinks, ca. 0 - 1,5 m über SO	37,50	80	3.000						
2.5	LSW, hochabsorbierend, aufgesetzt, bis 2,50 m über SO	112	613	68.656	71.656	0	8	8	78	919
	Stützwand, hochabsorbierend, bahnlinks, ca. 0 - 1,5 m über SO	37,50	80	3.000						

¹⁾ Ermittlung unter Berücksichtigung erforderlicher Überstandslängen für eine stetige / städtebaulich vertretbare Ausführung der Lärmschutzwände

²⁾ Quelle: DB-Kostenkennwertekatalog (Zwischenwerte interpoliert), Kostenstand 2012

³⁾ Ermittlung unter Berücksichtigung des im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen mittels Isochronen dargestellten Einwirkungsbereiches der Lärmüberschreitung (vgl. Gutachten Nr. L7495, Anlagen 7.1, 8.1, 9.1 und 10.1)

Neben dem Kosten-Nutzen-Verhältnis sind in die Abwägung des Schallschutzkonzepts weitere Aspekte, wie eine eventuelle Vorbelastung, die Beeinträchtigung des Wohnumfeldes durch die Störung von Sichtbeziehungen bzw. eine erdrückende Wirkung (Verschattung, Behinderung des Zutritts von Licht und Luft) hoher Schallschutzwände und sonstige öffentliche Belange wie die Stadtbildpflege oder denkmalpflegerische Belange einzubeziehen.

Auf der Grundlage der so umrissenen abwägungserheblichen Belange kommt die Planfeststellungsbehörde zu folgendem Ergebnis:

Schutzabschnitt 1 von Bau-km 0+570 bis 0+660

Die für diesen Schutzabschnitt durchgeführte Kosten- Nutzen-Analyse der Vorhabenträgerin zeigt, dass der Vollschutz (Untersuchungsfall 1.1) grundsätzlich die optimale Variante darstellt, weil sie die geringsten Kosten pro gelösten Schutzfall aufweist.

Die für diese Variante anfallenden Kosten in Höhe von ca. 146.300 € stehen - auch im Hinblick auf die gegenüber der ursprünglich zur Planfeststellung beantragten Variante anfallenden Mehrkosten in Höhe von ca. 36.000 € - im Verhältnis zu dem damit erzielbaren Nutzen, nämlich der Lösung aller Schutzfälle (16 Wohneinheiten).

Die in die Abwägung des Schallschutzkonzeptes einzustellenden sonstigen Belange führen zu keinem davon abweichenden Ergebnis.

Aspekte der Stadtbildpflege bieten keine ausreichende Grundlage, von der Errichtung

der Lärmschutzwand in dem hier in Rede stehenden Bereich abzusehen. Zum einen betrifft die Erhöhung der Lärmschutzwand einen Abschnitt von lediglich 30 Metern. Die Erhöhung auf 3,5 Meter über GOK erfolgt stufenweise, wobei die Höhe der LSW die Geländeoberkante tatsächlich nur auf einem kurzen Stück von nicht einmal 4 Metern Länge um 3,5 Meter überragt. In den anderen Bereichen ist die LSW – zum Teil deutlich – geringer wahrnehmbar. Darüber hinaus sieht die Planung in anderen, im Hinblick auf die Beurteilung des Stadtbildes nicht anders zu beurteilenden Bereichen Stützwände und Lärmschutzwände vor, die ein vergleichbares oder darüber hinaus gehendes Maß erreichen.

Letztlich kann dem Bauwerk auch keine unzumutbare Beeinträchtigung von Belangen Dritter als Folge einer Beeinträchtigung des Wohnumfeldes zugeschrieben werden. Zwar ist einzuräumen, dass die LSW in unmittelbarer Nähe, nur durch den geplanten Geh- und Radweg (ca. 3,25 m) von der südlichsten Gebäudeecke des dreigeschossigen Wohngebäudes *Frankfurter Landstraße 54* entfernt verlaufen wird. Allerdings steht das Gebäude im Vergleich zu dem umliegenden Gelände leicht erhöht, so dass die Lärmschutzwand selbst an ihrer höchsten Stelle nur das unterste Drittel des Erdgeschosses überragen wird. Im Bereich der südlichsten, der Trasse am nächsten gelegenen Gebäudeecke liegt dieses Maß nochmals deutlich darunter. Es kommt hinzu, dass die Fassade aufgrund der südöstlichen Ausrichtung des Gebäudes rasch von der Bahntrasse abrückt. Die Errichtung der LSW hat daher weder eine erdrückende, noch eine unzumutbar verschattende Wirkung auf die umliegende Wohnbebauung. Relevante Sichtbeziehungen werden durch die LSW ebenfalls nicht beeinträchtigt, zumal der heute schon bestehende Bahndamm die LSW deutlich überragt.

Nach alledem führt die Realisierung des Vollschutzes zu einem ausgewogenen Ergebnis im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG. Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin daher zu einer Überarbeitung der Planung veranlasst.

Schutzabschnitt 2 von Bau- km 0+695 bis 0+720

Für das siebengeschossige Objekt *Erlenweg 4* weist die Untersuchung der Vorhabenträgerin bei der zur Planfeststellung eingereichten Variante 2.5 die geringsten Kosten pro gelösten Schutzfall aus.

Die für diese Variante anfallenden Kosten in Höhe von ca. 71.600 € stehen im Verhältnis zu dem damit erzielbaren Nutzen: Die Variante vermag 78 der insgesamt 86 Schutzfälle zu lösen.

Die ihr zugrunde liegende Konzeption, die über den hier betrachteten Schutzabschnitt hinaus fortgeführt wird, hat jedoch zur Folge, dass in der Kombination aus Stütz- und Lärmschutzwand im Bereich des Anwesens *Erlenweg 4* eine Bauwerkshöhe von ca. 4,5 Meter (südöstlicher Gebäudeteil) bis ca. 6,5 Meter (nordwestlicher, bereits außerhalb des Schutzabschnitts gelegener Gebäudeteil) erreicht wird, wobei die LSW eine konstante Höhe von 2,5 Metern aufweist. Die LSW nähert sich bis auf ca. 6 Meter an die südlichste

Gebäudeecke an und reicht in diesem Bereich bis in das unterste Drittel des 1. OG. Aufgrund der südöstlichen Gebäudeausrichtung ergeben sich jedoch sehr rasch deutlich größere Abstände zwischen Gebäude und Lärmschutzwand. So beträgt der Abstand bereits in der Mitte der südwestlichen Gebäudefassade über 20 Meter.

Die mit der Lärmschutzkonzeption verbundenen Auswirkungen auf das Wohnumfeld führen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu keiner unzumutbaren Beeinträchtigung privater Belange von Betroffenen.

So wird zunächst einmal als Folge des Vorhabens keine wesentliche nachteilige Veränderung der Verschattungssituation eintreten. Das gilt sowohl für den Bereich der größten Annäherung an die Lärmschutzwand, als auch für die komplette südwestliche Fassade, weil sich das Gebäude mit dem Anstieg der Stütz-/Lärmschutzwand-Kombination kontinuierlich von ihr entfernt.

Eine unzumutbare Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen wird sich ebenfalls nicht ergeben, weil diese durch den die Lärmschutzwand deutlich überragenden Bahndamm bereits heute unterbrochen sind. Es ist nicht zu leugnen, dass der Blick auf einen begrünten und mit Gehölzen bewachsenen Bahndamm ästhetisch ansprechender sein mag als der Blick auf eine Lärmschutzwand. Die Rechtsordnung erkennt dem Grundeigentum gegenüber solchen „ästhetischen“ Auswirkungen eines Vorhabens allerdings keinen Schutz zu. Um die diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens abzumildern, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auferlegt, in der weiteren Planung Möglichkeiten einer ansprechenden Gestaltung der LSW zu prüfen.

Wegen des gesetzlichen Vorrangs aktiven Schallschutzes bieten die beschriebenen nachteiligen, aber zumutbaren Veränderungen des Wohnumfeldes keine ausreichende Grundlage, eine Reduzierung dieser Maßnahmen in Erwägung zu ziehen.

Die anderen von der Vorhabenträgerin untersuchten Varianten weisen nicht nur ein ungünstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, sie verschärfen auch die oben beschriebenen nachteiligen Auswirkungen auf die privaten Belange Betroffener und sind daher insgesamt ungünstiger zu bewerten.

Auf der Grundlage dieser Erwägungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit diesem Beschluss zugelassene Lärmschutzkonzeption zu einem ausgewogenen Ergebnis im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG führt.

Bei Realisierung dieser Variante verbleiben lediglich 8 von insgesamt 86 Schutzfällen ungelöst. Dabei handelt es sich ausnahmslos um Überschreitungen der nächtlichen Grenzwerte, wobei die betreffenden Wohneinheiten bereits heute durch den Eisenbahnlärm erheblich vorbelastet sind.

Dem diesbezüglich verbleibenden Anspruch auf Lärmvorsorge wird durch Anordnung

von passivem Schallschutz Rechnung getragen. Auf den Ausspruch dem Grunde nach im verfügbaren Teil dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen (vgl. A. V. 3.1.3).

Der mit diesem Beschluss zugelassene Lärmschutz in dem Abschnitt zwischen dem Tunnelportal *Erlenweg* und dem *Hessenring* stellt sich nach alledem wie folgt dar:

Der Trog am Tunnelportal *Erlenweg* (Bau-km 0+570 bis Bau-km 0+600) wird beidseitig mit hochabsorbierender Schale bis 0,5 m unterhalb der Oberkante der Brüstung (ZTV-LSW 06, mindestens Gruppe A 3) und die bis zu 2 m über SOK hohe Winkelstützwand (Bau-km 0+655 bis Bau-km 0+880, bahnlinks) wird hochabsorbierend nach ZTV-LSW 06, mindestens Gruppe A3 ausgeführt, um Reflexionen zu vermeiden.

Zusätzlich wird entlang der Nordseite der Stadtbahnstrecke eine Schallschutzwand errichtet, die zur Schiene hin hochabsorbierend nach ZTV-LSW 06, mindestens Gruppe A 3, ausgeführt wird. Im Abschnitt zwischen Bau-km 0+570 und 0+600 erhält die Lärmschutzwand eine Höhe von bis zu 4,5 Meter über Schienenoberkante (bzw. bis 3,5 Meter über Geländeoberkante). Anschließend wird die Lärmschutzwand abgetreppt und ab Bau-km 0+660 bis zur südwestlichen Grenze des Flurstücks 5/1 (ca. Bau-km 0 + 830) in einer Höhe von 2,5 m über Schienenoberkante (SOK) fortgeführt. Von der südwestlichen Grenze des Flurstücks 5/1 bis zur Ostseite der Brücke über die Straße *Lange Meile* reduziert sich ihre Höhe gleichmäßig abfallend von 2,0 m über SOK auf eine Höhe von 1,5 m über SOK und endet bei Bau-km 1+158. Im Bereich der Dornbach-Querung (bei Bau-km 0+640) erhält die Lärmschutzwand aus artenschutzrechtlichen Gründen (Kollisionsschutz) eine Höhe von 3,30 m. Von der südwestlichen Grenze des Flurstücks 5/1 bis etwas über die südöstliche Grundstücksgrenze des Flurstücks 3/1 (*Im Weidengrund 2*) hinaus werden – den Forderungen von Einwendern folgend – hochabsorbierende transparente Sichtschutzelemente auf die Lärmschutzwand aufgesetzt und so eine durchgängige Höhe von 2,5 m erreicht. Sowohl die Erhöhung der Lärmschutzwand im Bereich der Dornbach-Querung, als auch der Sichtschutz haben günstige Wirkungen für die Lärmentwicklung, sind in der Lärmbeurteilung jedoch unberücksichtigt geblieben.

Mit den beschriebenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes kann bis auf wenige Ausnahmen die Einhaltung, zum Teil auch die deutliche Unterschreitung der Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV gewährleistet werden.

Die zwischen Bau-km 0+570 bis Bau-km 0+660 im Vergleich zur ursprünglich vorgesehenen Schallschutzkonzeption vorgenommene Änderung des Plans in Gestalt zusätzlicher aktiver Maßnahmen gewährleistet, dass an dem Immissionsaufpunkt 31 (*Frankfurter Landstraße 54*, Süd-Fassade, EG - 2. OG) nunmehr auch die für die Nacht maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden.

Folglich verbleiben lediglich an dem Immissionsaufpunkt **IP 34S** (*Erlenweg 4*, Südfassade, 4. OG - 7. OG) Überschreitungen der für den Nachtzeitraum maßgeblichen Immissionsgrenzwerte, denen durch passiven Schallschutz Rechnung getragen werden soll.

Die dergestalt vorgenommene Auswahl zwischen den verschiedenen in Betracht kommenden Lärmschutzmaßnahmen trägt den gesetzlichen Vorgaben zum Vorrang aktiven Schallschutzes Rechnung.

4.2.5.2 Lärmschutz zwischen dem *Hessenring* und dem Ende der Baustrecke im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe

Im Abschnitt zwischen dem *Hessenring* und dem Ende der Baustrecke im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe sieht die Planung der Vorhabenträgerin keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vor. Das Absehen von solchen grundsätzlich vorrangigen Maßnahmen stellt sich nicht als abwägungsfehlerhaft dar. Dieser Einschätzung liegen folgende Erwägungen zugrunde:

In dem in Rede stehenden Bauabschnitt liegen nach den Berechnungsergebnissen der Schalltechnischen Untersuchung lediglich an den Immissionsaufpunkten

- **IP 46** - Baugrenze Bebauungsplan Nr. 128 „*Bahnhofstraße, Basler Straße*“, Südfassade, 1. - 3. OG,
- **IP 47** - *Am Bahnhof 3*, Südfassade, Turm und
- **IP 48** - *Am Bahnhof 1*, Südfassade, EG

Überschreitungen der für den Nachtzeitraum einschlägigen Immissionsgrenzwerte vor.

Der **IP 46** befindet sich an der südöstlichen Baugrenze im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 128 „*Bahnhofstraße/Basler Straße*“ der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, ist derzeit aber unbebaut. Für den im Kern-/Mischgebiet gelegenen IP 46 sehen die einschlägigen textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans unter Nr. 1.1 vor, dass Wohnungen unzulässig sind. Ausnahmsweise zugelassen sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, wenn ihre Aufenthaltsräume und sonstigen schutzbedürftigen Räume auf der den Straßenverkehrsflächen und Bahnanlagen abgewandten Seite angeordnet sind.

Die Überschreitung des für den Nachtzeitraum maßgeblichen Immissionsgrenzwertes löst daher keinen Anspruch auf Schallschutz aus, weil eine künftige Bebauung auf der der Gleisanlage zugewandten Seite keine schutzbedürftigen Schlafräume vorsehen darf. Bei Realisierung schutzbedürftiger Räume nach den Vorgaben des Bebauungsplans ist die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sichergestellt.

An dem **IP 47** und dem **IP 48** kommen keine Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Betracht. Bei den unter Denkmalschutz stehenden Anwesen *Am Bahnhof 1* und *Am Bahnhof 3* handelt es sich um die ehemalige Bahnmeisterei sowie den Wasserturm. Die Gebäude werden nur durch den die beiden U 2-Bahnsteige 1.1 und 1.2 verbindenden Gehweg von der Gleisanlage der Stadtbahn getrennt. Eine Lärmschutzwand ist daher tech-

nisch nicht realisierbar und kommt auch aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten nicht in Betracht. Eine von der Bebauung abgerückt verlaufende südliche Einbindung in den Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe ist aus den in Kapitel C. III. 2.1.3 dargelegten Gründen nicht vorzugswürdig. Auch emissionsmindernde Oberbauformen kommen im Bahnhofsbereich nicht in Betracht. Vor diesem Hintergrund ist es nicht zu beanstanden, den ausschließlich im Nachtzeitraum bestehenden Immissionskonflikt mit passivem Schallschutz zu lösen, sofern schutzbedürftige Räume betroffen und bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen erforderlich sein sollten (vgl. A. V. 3.1.3).

4.3 Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen

Bei Lärmeinwirkungen auf Außenwohnbereiche, für die bauliche Schutzmaßnahmen an dem Verkehrsweg oder an der baulichen Anlage nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge keine oder keine ausreichende Abhilfe bringen, besteht ein Anspruch auf Entschädigung für diese verbleibenden Beeinträchtigungen auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG i. V. m. § 42 Abs. 2 BImSchG.

Maßgeblich für diesen Ausgleichsanspruch ist insoweit 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 RdNr. 139).

Ausweislich der Untersuchungen der Vorhabenträgerin führt das Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu keiner Überschreitung der für den Tageszeitraum maßgeblichen Immissionsgrenzwerte.

Die Voraussetzungen für die Zuerkennung einer Entschädigung für verbleibende unzumutbare Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen liegen daher nicht vor.

4.4 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 Lärmbelastung zu einer Gesamtlärmbelastung führen, die die Schwelle der Grundrechtsrelevanz (grundgesetzlicher Schutz von Gesundheit oder/und Eigentum) überschreitet bzw. eine bereits zuvor bestehende grundrechtsrelevante Lärmbelastung weiter erhöht.

Dabei setzt die in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrsimmissionen 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.

In neueren Entscheidungen 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.

Unerheblich ist in diesem Zusammenhang, ob die prognostizierten Pegelerhöhungen unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen, da analog zur Regelung in § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV jedwede Erhöhung der Beurteilungspegel als wesentlich einzustufen ist. Ein Rückgriff auf das in § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung niedergelegte 3-dB(A)-Kriterium zur Bestimmung der Wesentlichkeit der Änderung scheidet aus.

Wie oben bereits dargestellt hat die Vorhabenträgerin in dem Abschnitt zwischen Bauanfang und dem Tunnelportal Ost die Prüfung von Lärmvorsorgeansprüchen anhand des Summenpegels vorgenommen. Die diesbezüglichen Ermittlungen zeigen, dass die vorgenannten Voraussetzungen für die Zuerkennung weitergehender Schutzmaßnahmen bzw. die Zahlung einer Enteignungsentschädigung für diesen Bauabschnitt nicht gegeben sind.

Im Neubauabschnitt (Tunnelportal *Erlenweg* bis Bauende im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe) hat die Planfeststellungsbehörde eine Berechnung zur prognostizierten Gesamtlärmeinwirkung nachgefordert (s. Anlage 10.12). In diese Berechnung wurden neben der Lärmbelastung aus dem Vorhaben (unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen) auch die auf den Prognosehorizont 2025 abstellenden Verkehrslärmimmissionen aus dem relevanten Straßennetz und dem Eisenbahnverkehr einbezogen.

Die ergänzende Berechnung zeigt, dass lediglich an den Immissionsaufpunkten 48 und 72 in der immissionsschutzrechtlichen Nacht grundrechtsrelevante Lärmpegel erreicht werden.

Dabei geht die Lärmbelastung am IP 48 maßgeblich auf das mit diesem Beschluss zugelassene Vorhaben zurück. Der Immissionskonflikt wird durch passiven Schallschutz gelöst (vgl. dazu C. III. 4.2.5.2).

Auch am IP 72 ist lediglich der nächtliche Lärmpegel grundrechtsrelevant. Die dortige Lärmbelastung von 61 dB(A) besteht allerdings unabhängig von der Realisierung des Vorhabens. Der Beitrag des Vorhabens zur Gesamtlärmbelastung ist mit 35 dB(A) zu vernachlässigen, führt aufgrund des logarithmischen Zusammenhangs zwischen Lautstärke und Schalldruckamplitude zu keiner Erhöhung der Gesamtlärmbelastung und begründet daher mangels Kausalität keine Ansprüche auf weitergehenden Schallschutz.

An den weiteren untersuchten Immissionsorten werden Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht erreicht, so dass weitere Betrachtungen entbehrlich sind.

4.5 Baulärm

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG.

Danach hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin 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 Lärmbeeinträchtigungen 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

BlmSchG). In Bezug auf die Geräuscheinwirkungen von Baustellen wird diese Definition durch die AVV Baulärm, die nach § 66 Abs. 2 BlmSchG bis zum Inkrafttreten entsprechender Rechtsverordnungen oder einer auf der Grundlage des BlmSchG erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift maßgeblich bleibt, konkretisiert (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11–, juris RdNr. 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.

Der dargestellten Rechtslage wird mittels der unter A. V. 3.4 aufgenommenen, den Baulärm betreffenden Nebenbestimmungen Genüge getan.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass keine vollständige Unterbindung von Nacht-, Wochenend- und Feiertagsarbeit in Betracht kommt, weil nicht auszuschließen ist, dass aus wichtigem Grund ein Arbeiten zu diesen Ruhezeiten erforderlich wird. Rein wirtschaftliche Aspekte rechtfertigen solche Arbeiten jedoch nicht. Besonders lärmintensive Arbeiten dürfen in den vorgenannten, besonders sensiblen Ruhezeiten nicht durchgeführt werden.

Nach Maßgabe der der Vorhabenträgerin auferlegten Regelungen sind keine unzumutbaren, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bewältigungsbedürftigen Lärmbeeinträchtigungen aus der Bautätigkeit zu erwarten. Für die Anordnung weitreichender Auflagen oder die Zuerkennung einer Entschädigung dem Grunde nach besteht daher keine Handhabe.

4.6 Abwägungserheblichkeit der Lärmbelastung

Die durch den Bau und den Betrieb der Stadtbahnstrecke verursachten Lärmimmissionen sind auch unterhalb der normativ festgelegten bzw. der durch Rechtsprechung entwickelten Werte abwägungsrelevant.

Die Planfeststellungsbehörde hat den ihr eingeräumten Abwägungsspielraum erkannt und insoweit geprüft, ob und inwieweit sie planerisch auf Lärmimmissionen unterhalb der Schwelle der schädlichen Umwelteinwirkung bzw. der Grundrechtsrelevanz reagiert.

Sie hat dabei das berechnete Interesse der Betroffenen, keine Verschlechterungen der Lärmsituation hinnehmen zu müssen, nicht verkannt. Es ist aber auch unter Berücksichtigung dieses Belangs kein Gesichtspunkt ersichtlich, der es geboten erscheinen ließe, der Vorhabenträgerin über das normativ bzw. durch Rechtsprechung gewährleistete Schutzni-

veau hinaus (s. o.) weitere Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen.

Dieses Abwägungsergebnis ist von der Erkenntnis getragen, dass die Planung der Vorhabenträgerin einer Stärkung des ÖPNV als wichtiger Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens und damit der Befriedigung gewichtiger Gemeinwohlbelange dient, die nach geltendem Recht auch eine Enteignung zu rechtfertigen vermögen. Die Planfeststellungsbehörde hat darüber hinaus berücksichtigt, dass die schalltechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin durchweg auf konservativen Ansätzen beruht und damit eine obere Abschätzung der tatsächlich zu erwartenden Lärmbelastung darstellt. Nicht unberücksichtigt bleiben durfte auch, dass der durch das Vorhaben überplante Raum durch Verkehrslärmimmissionen bereits in erheblichem Maße vorgeprägt ist, der Beitrag des Stadtbahnvorhabens an der Gesamtlärmbelastung nur marginal ist und die Realisierung des Vorhabens für eine nicht unbeträchtliche Anzahl Betroffener sogar zu einer Verbesserung der Immissionssituation führen wird.

4.7 Erschütterungsimmissionen

Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses gewährleisten, dass die mit dem zugelassenen Vorhaben einhergehenden bau- und betriebsbedingten Erschütterungen nicht zu Schäden oder unzumutbaren Belästigungen und damit nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen.

Auf Erschütterungen findet grundsätzlich das Bundes-Immissionsschutzgesetz Anwendung (§ 1 i. V. m. § 3 BImSchG), im Hinblick auf den Bau oder die Änderung von Straßenbahnen jedoch nur nach Maßgabe der §§ 41 - 43 BImSchG (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG), die ausschließlich den Verkehrslärm behandeln. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt.

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich daher allein nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG. Die Beurteilung der Erschütterungswirkungen auf bauliche Anlagen und auf Menschen in Gebäuden erfolgt anhand der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3. Die dort aufgeführten Werte bilden keine absolute Grenze, dienen aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit als konkreter Anhaltspunkt. Werden die Werte eingehalten, kann von einer Zumutbarkeit im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG ausgegangen werden. Die Anwendbarkeit der Anhaltswerte der DIN 4150 bei der Bewertung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen auf Gebäude und auf Menschen in Gebäuden ist in der Rechtsprechung anerkannt (vgl. bspw. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 - 7 A 14/09 -, juris).

4.7.1 Ermittlung und Bewertung der betriebsbedingten Einwirkungen auf Gebäude und Menschen

Die erschütterungstechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin basiert auf der

DIN 4150, Teil 2 und 3 unter Beachtung der dort niedergelegten Kriterien.

Die Eingangsannahmen der Untersuchung beruhen durchgängig auf konservativen Annahmen, so dass die Berechnungsergebnisse als obere Abschätzung anzusehen sind.

So hat die Vorhabenträgerin bei den Fahrzeugen den U 3-Wagentyp zugrundegelegt, obwohl auf der Stadtbahnstrecke die moderneren Wagentypen U 4 und U 5 zum Einsatz kommen sollen, von denen ein günstigeres Emissionsverhalten zu erwarten ist.

Darüber hinaus hat sie für die Bewertung der Neubaustrecke durchgängig die an einem bereits vorhandenen oberirdischen Streckenabschnitt gemessenen Emissionsdaten (Betonsschwellen im Schotterbett) verwendet, obwohl die Gegenüberstellung mit den messtechnisch ermittelten Erschütterungsemissionen an der vergleichbaren Tunnelstrecke Zoo - Ostbahnhof in Frankfurt am Main für die Oberbauform Feste Fahrbahn unter Einsatz eines U 3-Wagens ergeben hat, dass die Erschütterungsimmissionen für die oberirdischen Streckenbereiche erheblich über den spezifisch ermittelten Tunnelemissionen liegen. Die Ergebnisse des Gutachtens stellen daher für die Immissionsorte, die im Bereich des Tunnels und der oberirdischen Streckenbereiche mit der Oberbauform „Feste Fahrbahn“ liegen, ebenfalls eine Maximalabschätzung dar.

Mit Ausnahme des Streckenabschnitts im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe wurde durchgängig eine Geschwindigkeit von 70 km/h angesetzt, obwohl das Betriebsprogramm der Vorhabenträgerin auf dem planfestgestellten Streckenabschnitt zum Teil deutlich geringere Geschwindigkeiten vorsieht. Auch die den Berechnungen zugrunde gelegte prognostizierte Fahrtenhäufigkeit beruht auf einem 7,5-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit und stellt damit eine obere Abschätzung dar.

Potenziell pegelmindernde Damm- und Einschnittslagen, die im Verlauf der planfestgestellten Ausbaustrecke vorhanden sind, blieben im Gutachten der Vorhabenträgerin ebenfalls unberücksichtigt.

Letztlich hat die Vorhabenträgerin auch nicht von der in Nr. 6.5.3.3, 1. Spiegelstrich der DIN 4150-2 eingeräumten Möglichkeit, für oberirdische Schienenwege des ÖPNV die A_v - und A_r -Werte der Tabelle 1 um den Faktor 1,5 anzuheben, Gebrauch gemacht.

Zur Ermittlung der Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen hat der Gutachter in einem ersten Schritt die Erschütterungen der vorhandenen U 2-Strecke in Gonzenheim in Höhe der *Adelhartstraße 25* in einem Gleisabstand von 5 und 8 m gemessen.

Anschließend hat er die messtechnisch ermittelten max. Schwinggeschwindigkeiten im Boden anhand messtechnischer Erfahrungswerte der Übertragungsfaktoren für den Übergang von Freifeldschwingungen auf Gebäudedecken ermittelt. Für die beiden sehr nah an der Gleistrasse gelegenen Immissionsorte 17 (*Erlenweg 4*) und 19 (*Frankfurter Landstraße 54*) hat der Gutachter die gebäudespezifischen Transferfunktionen messtechnisch ermittelt. Als Anregung diente der vorhandene, auf dem Bahndamm neben den

beiden Häusern verlaufende S-Bahnverkehr. Im Ergebnis werden selbst bei Annahme des ungünstigsten Übertragungsfaktors (4,5) die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150-3 für besonders erschütterungsempfindliche Gebäude – sowohl bezüglich kurzzeitiger Anregungen als auch im Hinblick auf Dauererschütterungen – unterschritten. Diese Aussage gilt auch für die beiden Gebäude, die einen geringeren Abstand zur Gleistrasse als die zugrunde gelegten 5 m aufweisen [*Am Bahnhof 1* (4,5 m), *Am Bahnhof 2* (4,7 m)].

Da die ermittelten Erschütterungsemissionen für die oberirdischen Streckenbereiche erheblich über den in einem vergleichbaren Tunnelabschnitt (Zoo – Ostbahnhof in Frankfurt am Main, Feste Fahrbahn, U 3-Wagen) messtechnisch gewonnenen Erschütterungsemissionen liegen, stellt das Gutachten damit auch insoweit eine konservative Maximalabschätzung dar.

Die Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden erfolgte anhand der Systematik des spektralen Prognoseverfahrens der VDI 3837. Dazu hat der Gutachter auf der Basis statistischer Transferfunktionen und gemessener Erschütterungsemissionen an der bereits bestehenden U 2-Strecke in Gonzenheim (mit einer Zuggeschwindigkeit von max. 70 km/h) Mindestabstände ermittelt, ab denen die für den Tag- und Nachtzeitraum ermittelten Beurteilungsschwingstärken (KB_{FIT}) die jeweils maßgeblichen Anhaltswerte A_r nach DIN 4150-2 für Allgemeine Wohngebiete einhalten.

Die meisten der untersuchten 48 Immissionsorte liegen nach den gutachtlichen Feststellungen deutlich von den einzuhaltenden Mindestabständen entfernt, so dass diesbezüglich keine unzumutbaren Erschütterungsimmissionen zu erwarten und weitere Betrachtungen entbehrlich sind.

Am Immissionsort 35 (*Am Seeberg 7 c*) wird der Mindestabstand gerade noch eingehalten. Dieser Bewertung liegt aber abgesehen von den o. g. konservativen Eingangsdaten hinaus die Annahme zugrunde, dass das Haus mit Holzbalkendecken ausgeführt wurde, obwohl dem äußeren Anschein nach davon auszugehen ist, dass das Haus über in erschütterungstechnischer Hinsicht günstiger zu bewertende Betondecken verfügt.

Für die beiden sehr nah an der Gleistrasse gelegenen Immissionsorte 17 (*Erlenweg 4*) und 19 (*Frankfurter Landstraße 54*) hat der Gutachter die gebäudespezifischen Transferfunktionen messtechnisch ermittelt. Als Anregung diente der vorhandene, auf dem Bahndamm neben den beiden Häusern verlaufende S-Bahnverkehr. Dabei kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Anhaltswerte A_r auch an diesen Immissionsorten deutlich unterschritten werden.

Dies gilt auch für die Gebäude *Am Bahnhof 1 bis 3* (IO 1 – 3). Diese Gebäude liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 128 „*Bahnhofstraße / Basler Straße*“, welcher ein Kerngebiet ausweist. Für die Beurteilung dieser Immissionsorte sind daher die etwas höheren Anhaltswerte (A_r) der Tabelle 1, Zeile 3 DIN 4150-2 maßgeblich. Da die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bahnhofsbereich auf 40 km/h beschränkt wird, ist es zudem gerechtfertigt, die Erschütterungsimmissionen abweichend von den anderen Streckenabschnitten, für die durchweg eine Streckengeschwindigkeit von 70 km/h zugrunde gelegt wurde, auf der Basis dieser geringeren Höchstgeschwindigkeit zu ermitteln. Die für die

Lärmberechnung maßgeblichen Erwägungen, im Bahnhofsbereich die höhere Streckengeschwindigkeit zugrunde zu legen, sind für die Ermittlung der Erschütterungsimmissionen nicht maßgeblich. Wie die Berechnungen der Vorhabenträgerin zeigen, können die für Kerngebiete geltenden Anforderungen der DIN 4150-2 auf der Grundlage der vorgenannten Randbedingungen an den Immissionsorten 1 bis 3 eingehalten werden.

Hinzuweisen ist abschließend darauf, dass die Erschütterungen der bestehenden Eisenbahnstrecke 3611 an den insoweit relevanten Immissionsorten keinen Einfluss auf eine Gesamt-Beurteilungsschwingstärke aus der geplanten Stadtbahn und der bestehenden Eisenbahn haben, wie die Ermittlungen der Vorhabenträgerin gezeigt haben (vgl. Kapitel 9.7 des Erschütterungsgutachtens), und somit für die Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen unbeachtlich sind.

Anhaltspunkte dafür, dass weitere, von der Vorhabenträgerin nicht in den Blick genommene Immissionsorte zu untersuchen gewesen wären, ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde nicht. Entsprechende Forderungen sind im Anhörungsverfahren auch nicht vorgetragen worden.

Nach alledem sind erhebliche Belästigungen durch Erschütterungen aus dem Betrieb der zugelassenen Stadtbahnstrecke zwischen Gonzenheim und dem Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe - sowohl bezüglich der Einwirkungen auf Gebäude als auch hinsichtlich der Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden - nicht zu erwarten, so dass die festgestellte Planung keine über den sonst üblichen Standardoberbau hinausgehende erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen am Oberbau beinhalten.

Allerdings ist aus physikalischen Gründen, betreffend die vor dem Ausbau schwer quantifizierbaren Einflussgrößen, eine Abschätzung zukünftiger Erschütterungsimmissionen wesentlich fehlerbehafteter als bei Schallimmissionen und nicht verlässlich mit Formeln zu beschreiben. Eine aus Erfahrungswerten mittels Rechenmodell - und mittels zusätzlich durch Ersatzanregung in einzelnen Gebäuden aufgenommenen Übertragungsfunktionen - durchgeführte Erschütterungsprognose, kann zunächst nur vorabschätzend die Größenordnung von zu erwartenden Erschütterungsbelastungen sowie eine daraus sich ergebende voraussichtliche Notwendigkeit bzw. Dimensionierung von Erschütterungsschutzmaßnahmen aufzeigen.

Aus diesem Grund hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin allgemein zur Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 verpflichtet. Darüber hinaus hat sie der Vorhabenträgerin zur Absicherung und Präzisierung ihrer Prognose Messungen der Immissionen im Rohbauzustand des Tunnels sowie der Erdbauwerke aufgegeben. Diese Vorgehensweise ermöglicht es, erforderlichenfalls bisher nicht vorgesehene Schutzmaßnahmen zum Einsatz zu bringen, sollte sich die Prognose wider Erwarten zu Ungunsten der Betroffenen als unzutreffend erweisen.

4.7.2 Bewertung der bauzeitigen Einwirkungen auf Gebäude und Menschen

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Erschütterungen während der Bauzeit ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG.

Die maßgeblichen Anforderungen an den Betrieb von Baustellen und Baumaschinen ergeben sich auch insoweit aus § 22 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 3 Abs. 1 BImSchG. Auf die Ausführungen zum Baulärm wird insoweit verwiesen.

Die Planungen der Vorhabenträgerin tragen diesen Anforderungen Rechnung. In besonderem Maße gilt dies für die zur Errichtung des Tunnelbauwerks vorgesehenen Bauverfahren.

So erfolgt die im Zuge der Verbauverfahren erforderliche Einbringung von Stahlträgern zur Erstellung des sog. Berliner Verbaus ebenso wie die Abteufung der überschnittenen Bohrpfähle, die im Bereich der Eisenbahnüberführung aufgrund des hier erforderlichen steiferen Verbaus vorgesehen sind, sowie die Rückverankerung der Verbauwände durch emissionsarme Bohrungen und nicht durch erschütterungs- und lärmintensive Rammungen.

Die planfestgestellten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.4 sichern eine möglichst erschütterungsarme Bauausführung ab und gewährleisten, dass die berechtigten Interessen der Betroffenen im gebotenen Umfang gewahrt werden.

4.8 Sekundärer Luftschall

Unter sekundärem Luftschall (Körperschall) versteht man die infolge von Schallabstrahlung schwingender Gebäudeteile, in der Regel Decken und Wände, hörbaren relativ tieffrequenten Geräuschimmissionen.

Die Vorhabenträgerin ist in Abstimmung mit den Fachbehörden davon ausgegangen, dass das Vorhaben zu keinen unzumutbaren Sekundärschallimmissionen führen wird, so dass die gutachtliche Untersuchung als entbehrlich angesehen wurde. Die Planfeststellungsbehörde hat im Zuge der Anhörung ein solches Gutachten zur Verifizierung dieser Einschätzung nachgefordert (s. Anlage 10.13) und in die Entscheidungsfindung einbezogen.

Wie bei Erschütterungen bestehen auch für Sekundärschallimmissionen keine rechtlich verbindlichen Grenzwerte. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV gelten lediglich für Verkehrsgeräusche im Sinne von primärem Luftschall, sind also für sekundären Luftschall, der den Erschütterungen zuzuordnen ist, nicht anwendbar.

Die Ermittlung der Sekundärschallimmissionen für die oberirdische Streckenführung erfolgte analog zur Vorgehensweise bei der Untersuchung der Erschütterungsmissionen

(Emissionsmessungen an der freien Strecke der U 2 in Höhe der *Adelhartstraße*, Messung der Transferfunktionen für die Gebäude *Erlenweg 4* und *Frankfurter Landstraße 54*).

Die Prognoseberechnungen für die Sekundärschallimmissionen im oberirdischen Streckenabschnitt wurden nach dem spektralen Rechenverfahren der VDI-Richtlinie 3837 in Verbindung mit dem Verfahren des Leitfadens „Körperschall und Erschütterungsschutz“ der DB AG durchgeführt, wobei der jeweilige Beurteilungspegel der sekundären Luftschallimmissionen unter Berücksichtigung der Zuggattung und der Ausbildung der Geschossdecken (Beton-, Holzbalkendecke) auf der Grundlage des A-bewerteten Körperschall-Schnellepegels, der Vorbeifahrtzeit für einen Zug und der Anzahl der Zugereignisse am Tag- bzw. in der Nacht errechnet wurde.

Zur Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG stellt das Gutachten zur Untersuchung der sekundären Luftschallimmissionen unter Bezugnahme auf den Leitfaden „Körperschall und Erschütterungsschutz“ der DB AG auf die Mittelungspegel der VDI-Richtlinie 2058, Blatt 1 „Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft“ ab. Danach betragen die Richtwerte für Wohnräume innen am Tag (06:00 – 22:00 Uhr) 35 dB(A) und nachts (22:00 – 06:00 Uhr) 25 dB(A). Die Berechnungen zeigen, dass diese Immissionsrichtwerte ausnahmslos eingehalten werden.

Für den unterirdischen Streckenabschnitt gelten die Aussagen im erschütterungstechnischen Gutachten, wonach die Erschütterungsemissionen für die oberirdischen Streckenbereiche erheblich über den messtechnisch ermittelten Erschütterungsemissionen der vergleichbaren Tunnelstrecke Zoo – Ostbahnhof in Frankfurt am Main liegen, entsprechend.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die Geeignetheit der im Gutachten beschriebenen Vorgehensweise und die Richtigkeit der Ergebnisse in Frage zu stellen.

Die für Erschütterungsimmissionen beschriebenen Prognoseunsicherheiten gelten in gleicher Weise für Sekundärschallimmissionen. Aus diesem Grund hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin zur Absicherung und Präzisierung ihrer Prognose Messungen der Immissionen im Rohbauzustand des Tunnels sowie der Erdbauwerke aufgegeben. Diese Vorgehensweise ermöglicht es, erforderlichenfalls bisher nicht vorgesehene Schutzmaßnahmen zum Einsatz zu bringen, sollte sich die Prognose wider Erwarten zu Ungunsten der Betroffenen als unzutreffend erweisen.

4.9 Elektromagnetische Verträglichkeit

Durch das Vorhaben sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder zu besorgen.

Die Fahrleitungsanlage ist auf eine elektrische Spannung von 750 V Gleichstrom ausge-

legt und wird mit 600 V Gleichstrom betrieben. Die 26. BImSchV gilt jedoch gem. § 1 Abs. 2 Nr. 3 lediglich für ortsfeste Gleichstromanlagen mit einer Nennspannung von 2.000 V oder mehr, so dass sie auf den Stadtbahnbetrieb nicht anwendbar ist.

Allerdings ist sie gem. § 1 Abs. 2 Nr. 2 auf das im Bereich der Straßenunterführung *Lange Meile* neu zu errichtende Gleichrichterunterwerk, in dem durch Heruntertransformieren aus dem Mittelspannungsnetz und anschließende Gleichrichtung die Gleichspannung erzeugt wird, als spezielle normative Regelung unmittelbar heranzuziehen.

Nach § 3 Abs. 2 der 26. BImSchV ist das Gleichrichterunterwerk als Niederfrequenzanlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen so zu errichten und zu betreiben, dass bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung in seinem Einwirkungsbereich an Orten, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, die im Anhang 1a der 26. BImSchV genannten Grenzwerte nicht überschritten werden, wobei Niederfrequenzanlagen mit einer Frequenz von 50 Hertz die Hälfte des in Anhang 1a genannten Grenzwertes der magnetischen Flussdichte nicht überschreiten dürfen. Für 50-Hz-Felder werden dort als Grenzwerte für die elektrische Feldstärke 5 Kilovolt pro Meter und für die magnetische Flussdichte 200 Mikrottesla festgelegt.

Eine summierende Betrachtung mit anderen Nieder- und Hochfrequenzanlagen im Sinne des § 3 Abs. 3 26. BImSchV ist in Ermangelung berücksichtigungspflichtiger Anlagen nicht erforderlich. Dies gilt auch im Hinblick auf die Bahnstromoberleitung der angrenzenden Eisenbahnstrecke. In Kapitel II. 3. 1. der aktuellen Hinweise zur Durchführung der 26. BImSchV der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) ist der Einwirkungsbereich, in dem Bahnstromoberleitungen einen sich signifikant von der Hintergrundbelastung abhebenden Immissionsbeitrag leisten, als ein jeweils zu beiden Seiten der Gleisachse angrenzender Streifen von 10 Metern Breite beschrieben. Der Einwirkungsbereich von Gleichrichterunterwerken ist als 5 Meter breiter, an die Anlage angrenzender Streifen definiert. Die dergestalt beschriebenen Einwirkungsbereiche beider Anlagen überlagern sich nicht, so dass eine summierende Betrachtung der Immissionseinträge nach Anhang 2a der 26. BImSchV entfällt.

Die folgerichtig allein auf das Gleichrichterunterwerk abstellenden Untersuchungen der Vorhabenträgerin belegen, dass bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung bereits an den Außenwänden der Anlage der maßgebliche Grenzwert der magnetischen Flussdichte von 100 Mikrottesla unterschritten wird.

Der maßgebliche Grenzwert für die elektrische Feldstärke wird nach den modellhaften Berechnungen der Vorhabenträgerin für 20 kV / 50 Hz-Betriebsmittel auch bei Vernachlässigung der Schirmwirkung des Kabelschirmes bereits in einem Abstand von mind. 30 cm unterschritten.

Schädliche Umwelteinwirkungen an Orten, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind - die Grundstücksgrenze des nächsten mit einem Wohngebäude bebauten Grundstücks befindet sich 3 Meter von der rückwärtigen Außenwand der

Anlage entfernt –, können daher sicher ausgeschlossen werden.

Dabei trägt die von den Wohngrundstücken abgerückte Anordnung der Trafobox als hauptsächlichem Magnetfeldverursacher dem in § 4 Abs. 2 der 26. BImSchV niedergelegten Gebot, die von der Anlage ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder unter Berücksichtigung der Gegebenheiten im Einwirkungsbereich zu minimieren, in geeigneter Weise Rechnung.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin das Gleichrichterunterwerk gemäß § 4 Abs. 2 26. BImSchV so zu errichten, dass die Belastung der Umgebung dem Stand der Technik entsprechend so gering wie möglich gehalten wird (Minimierungsgrundsatz) und erhebliche Belästigungen und Schäden bspw. durch Berührungsspannungen oder Funkenentladungen vermieden werden (§ 3 Abs. 4 26. BImSchV).

Durch die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 3.3) wird sichergestellt, dass die Anforderungen der 26. BImSchV eingehalten werden.

4.10 Lufts Schadstoffe

Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Als Folge des Vorhabens sind keine betriebsbedingten zusätzlichen Lufts Schadstoffbelastungen zu erwarten. Die zum Einsatz kommenden Stadtbahnen werden elektrisch betrieben. Ziel des Vorhabens ist überdies die Zunahme der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger und damit einhergehend die Reduzierung des Abgase produzierenden motorisierten Individualverkehrs. Nach den Ergebnissen der Standardisierten Bewertung (Stand: 2009) werden durch die geplante Verlängerung der Stadtbahn werktäglich ca. 2.700 Personenfahrten vom MIV zum ÖPNV übergehen. Dies bewirkt ein Absinken der Personenkilometer im Individualverkehr um täglich ca. 24.164 km. Das Vorhaben wird folglich zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen und steht daher in Einklang mit den Zielsetzungen der 39. BImSchV, die zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen - insbesondere auch hoher verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen - beitragen soll.

Abgesehen davon ist darauf hinzuweisen, dass die 39. BImSchV zwar bereits im Verfahren der Zulassung von Vorhaben anwendbar ist und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität im Planfeststellungsverfahren nicht unberücksichtigt bleiben dürfen. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch grundsätzlich nicht verpflichtet, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV im Planfeststellungsverfahren vorhabenbezogen sicherzustellen. Vielmehr geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte im Regelfall mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhal-

tung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern (vgl. dazu: Urteil des BVerwG vom 23.02.2005 - 4 A 5/04 -, juris zur damals maßgeblichen 22. BImSchV, das auf die neue Rechtslage übertragbar ist).

Da mit dem Vorhaben keine nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität einhergehen, sind weitere diesbezügliche Erwägungen entbehrlich.

Aus dem Baubetrieb sind ebenfalls keine signifikanten Luftschadstoffbelastungen zu erwarten, auch wenn Emissionen - wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung - nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Die unter A. V. 3.4 aufgenommenen Nebenbestimmungen gewährleisten jedoch, dass schädliche Umwelteinwirkungen u. a. in Gestalt von Abgas-, Geruchs- und Staubbelästigungen dem Stand der Technik entsprechend soweit als möglich unterlassen bzw. minimiert werden.

Nach alledem kommt den Belangen der Luftreinhaltung kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

5. Wasserwirtschaft

5.1 Einleitung von Niederschlagswasser in Gewässer

Mit den Planfeststellungsunterlagen, 1. Änderung vom 31. Januar 2014, hat die Vorhabenträgerin die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 nach Bad Homburg v. d. Höhe - Bahnhof mit den wasserrechtlichen Zulassungen beantragt. Nach Prüfung durch das Dezernat IV/WI 41.3 konnte dem wasserrechtlichen Antrag auf Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser entsprochen werden.

Die Lagebezeichnung für Einleitestelle E2 bezieht sich auf den Ort der Einleitung in den Regenwasserkanal „Ulmenweg“ der Stadt Bad Homburg. Über diesen wird das Niederschlagswasser an einer bestehenden Einleitestelle in den Dornbach eingeleitet, deren Lagebezeichnung zur Klarstellung im Tenor mit aufgenommen wurde.

Die Festsetzung der unter A. III. 1.2 genannten Nebenbestimmungen war zulässig und erforderlich, um die Ordnung des Wasserhaushaltes zu wahren, nachteilige Wirkungen für 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.

5.2 Bauzeitliche Wasserhaltung

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 vom Haltepunkt Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe werden zur Herstellung des Tunnelbauwerkes einschließlich des neuen unterirdischen Haltepunktes sowie der an den Tunnel angrenzenden Trogbauwerke zeitlich befristete Grundwasserhaltungsmaßnahmen erfor-

derlich. Geplant ist, das geförderte Grundwasser in den angrenzenden Dornbach einzuleiten.

Sowohl die Benutzung des Grundwassers als auch die des Dornbaches stellen aufgrund der beantragten Gesamtförder- und Einleitmenge wasserrechtliche Benutzungstatbestände dar, für die gemäß der §§ 8 und 9 WHG wasserrechtliche Erlaubnisse erforderlich sind. Die Tatbestände des Gemeingebrauchs gem. § 46 WHG sowie gem. § 19 HWG sind hier aufgrund der Förder- und Einleitmengen nicht mehr gegeben. Des Weiteren sind mit der Baumaßnahme Arbeiten verbunden, die so tief in den Boden eindringen, dass sie sich unmittelbar oder mittelbar auf die Bewegung, die Höhe und/oder die Beschaffenheit des Grundwassers auswirken können. Für diesen Fall sieht § 49 WHG eine Anzeigepflicht bei der zuständigen Wasserbehörde vor, der die Vorhabenträgerin durch Vorlage der Planunterlagen Genüge getan hat.

Die vorgenannten Bauwerke werden in der Wasserschutzgebietszone IIIB für den Brunnen Pfungstborn der Stadtwerke Bad Homburg sowie in der quantitativen Heilquellenschutzgebietszone D der staatlich anerkannten Heilquellen der Kur- und Kongreß-GmbH Bad Homburg errichtet. Konflikte mit den Verbots- bzw. Befreiungstatbeständen der Trinkwasserschutzgebietsverordnung und der Heilquellenschutzgebietsverordnung sind aufgrund der geplanten Maßnahmen nicht gegeben.

Für die vorgenannten wasserrechtlichen Tatbestände ist nach der Verordnung über die Zuständigkeiten der Wasserbehörden die untere Wasserbehörde und damit der Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Hochtaunuskreises zuständig. Dieser hat sein Einvernehmen zu der nach § 19 WHG von der Planfeststellungsbehörde zu treffenden Entscheidung über die genannten Gewässerbenutzungen erteilt.

Die Vorhabenträgerin hat im Vorfeld umfangreiche Untersuchungen und Berechnungen veranlasst, die eine ausreichende Basis zur Beurteilung der Situation vor Ort darstellen. Für das Projektgebiet Haltepunkt Gonzenheim einschließlich der dazugehörigen Tunnelabschnitte wurden seit September 2007 regelmäßig in eigens dafür niedergebrachten Grundwassermessstellen die Grundwasserstände durch Stichtagslotungen ermittelt. Das Messstellennetz wurde sukzessive bis 2012 erweitert, wodurch sich die Datendichte erhöhte. Die aus den Kurzpumpversuchen in den Grundwassermessstellen abgeleiteten Durchlässigkeitsbeiwerte sowie die Höchstgrundwasserstände bildeten die Grundlage für die Berechnung der Gesamtfördermenge. Dabei muss berücksichtigt werden, dass bedingt durch die stark schwankenden Grundwasserstände eine exakte Ermittlung der Fördermengen nicht möglich war. Der in den Planunterlagen gewählte Ansatz ist als eher konservativ zu beurteilen.

Da die Planung vorsieht, die Baumaßnahme in mehreren Bauschnitten zu realisieren und sich die Grundwasserhaltung nach derzeitigem Wissensstand auf die quartäre Wasserführung beschränkt, ist mit keiner nachhaltigen Veränderung des Grundwasserspiegels als Folge der temporären Grundwasserabsenkung zu rechnen. Durch das vom Taunusvorland kontinuierlich zufließende Grundwasser ist von einer unmittelbaren und zeitnahen Wie-

derherstellung der ehemaligen Wasserspiegellagen nach Beendigung der Grundwasserhaltung auszugehen.

Für den Fall, dass Wasserhaltungsmaßnahmen auch im tertiären Grundwasserstockwerk notwendig werden, sind in den Nebenbestimmungen Ergänzungen im baubegleitenden Grundwassermonitoring vorgesehen.

Neben den hydrogeologischen Kenndaten des Untergrundes wurde in den Grundwassermessstellen auch die qualitative Beschaffenheit des Grundwassers untersucht. Für die wasserrechtlichen Tatbestände waren dabei insbesondere die Mineralisierung und die Schadstoffbelastung des Grundwassers von Bedeutung. Hinsichtlich der Mineralisierung wurde in zwei Messstellen eine erhöhte Leitfähigkeit des Grundwassers festgestellt, die eine lokale Beeinflussung durch die Bad Homburger Mineralquellen bestätigte. Diesem Umstand wird durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Eine Schadstoffbelastung des Grundwassers oberhalb der Geringfügigkeitsschwellenwerte konnte in zwei Messstellen nachgewiesen werden. Dabei könnte u.a. eine Beeinflussung durch eine im Oberstrom durchgeführte Sanierung eines ehemaligen Gaswerkstandortes verantwortlich sein. Auch diesem Umstand wird durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Durch die geplante Einleitung des geförderten Grundwassers in den Dornbach, die je nach Bauphase zwischen 0,1 und 3,8 l/s schwankt, ist bei Beachtung der formulierten Nebenbestimmungen keine signifikante nachteilige Veränderung des Wasserhaushaltes zu besorgen.

Um eine Wasserspiegelaufhöhung durch die Baumaßnahme im Endzustand zu verhindern, werden bauseits unterhalb der relevanten Bauwerke Düker hergestellt, welche einen barrierefreien gleichmäßigen Grundwasserstrom gewährleisten sollen. Das in den Nebenbestimmungen geforderte Grundwassermonitoring beinhaltet auch eine Überwachung der Grundwasserstandstände in den verbleibenden Grundwassermessstellen über die eigentliche Baumaßnahme hinaus.

5.3 Bauliche Anlagen in Gewässern und Gewässerausbau

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst die für die Errichtung der Brücke über den Dornbach bei Bau-km 0+647 erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen nach §§ 36, 78 Abs. 3 WHG und §§ 22, 23 Abs. 4 HWG sowie die Planfeststellung gem. § 68 WHG für den Ausbau des Dornbaches auf einer Länge von ca. 240 m zwischen Bau-km 0+080 und 0+324.

Nach Prüfung durch das Dezernat IV/WI 41.2 konnte den wasserrechtlichen Anträgen entsprochen werden.

Die Festsetzung der unter A. V. 4. aufgeführten Nebenbestimmungen war zulässig und erforderlich, um die Ordnung des Wasserhaushaltes zu wahren, nachteilige Wirkungen für

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.

6. Bodenschutz und Abfall

Im Hinblick auf das Abfall- und Bodenschutzrecht ist im Rahmen der Planfeststellung 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 nach den Maßstäben des Bodenschutzes.

Ausweislich der bei der Entscheidungsfindung herangezogenen Baugrund- und Bodengutachten mit abfalltechnischer Untersuchung sind besondere, ggf. sanierungsbedürftige Auffälligkeiten oder Verunreinigungen nicht zu erwarten.

Die ordnungsgemäße Entsorgung des Bodenaushubs, der Ausbausphalte und des Gleisschotter wird – auch unter dem Aspekt des Arbeits- und Gesundheitsschutzes – durch die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen sichergestellt.

Schädliche Bodeneinträge, die durch die zulassungspflichtigen Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden und auf deren Bau, die Änderung oder den Betrieb zurückgehen, sind nicht zu erwarten.

7. Naturschutz und Landschaftspflege

7.1 Eingriffsregelung

Das zugelassene Vorhaben unterliegt nicht der Eingriffsregelung.

Auf Vorhaben in Gebieten mit Bebauungsplänen nach § 30 BauGB, während der Planaufstellung nach § 33 BauGB und im Innenbereich nach § 34 BauGB sind die die Eingriffsregelung betreffenden Bestimmungen der §§ 14 bis 17 BNatSchG nicht anzuwenden (§ 18 Abs. 2 BNatSchG).

Unbeschadet dessen hat die Vorhabenträgerin durch die Variantenwahl, die Optimierung der technischen Planung und die ergänzend vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen dafür Sorge getragen, dass vermeidbare Auswirkungen des Vorhabens unterlassen und nicht vermeidbare Auswirkungen minimiert werden. Es stehen keine mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einhergehenden Alternativen zur Verfügung, um die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zu erreichen.

Das planfestgestellte Maßnahmenbündel ermöglicht nach Beendigung der Baumaßnahme die Regeneration des Landschaftsraumes von den nachteiligen Auswirkungen des

Vorhabens, wie der Fällung von - auch stadtbildprägenden - Bäumen, der Rodung von Hecken und Gebüsch, der Beeinträchtigungen des Dornbaches und seiner Ufervegetation sowie der Überplanung von (auch privaten) Grünflächen.

Die der Vorhabenträgerin ergänzend auferlegten Nebenbestimmungen A. V. 6.3 - 6.5 sind erforderlich, um die zeit- und fachgerechte Umsetzung sowie die Einhaltung der Maßnahmenplanung zu sichern.

Die Nebenbestimmung A. V. 6.6 zur Bekämpfung invasiver Arten hat ihre Grundlage in § 40 BNatSchG.

Der Einrichtung einer ökologischen Baubegleitung (A. V. 6.7) bedarf es, um mit Blick auf die Größe des Projektes und die Komplexität der zu berücksichtigenden natur- und artenschutzrechtlichen Belange (vgl. dazu C. III. 7.3) eine geordnete Bauabwicklung sicherzustellen. Die ökologische Baubegleitung gewährleistet, dass auftretende Probleme schnell erkannt und durch kurzfristige Abstimmung mit der Naturschutzbehörde zeitnah gelöst werden können.

7.2 Gesetzlicher Biotopschutz

Das Vorhaben steht in Einklang mit den Vorschriften zum gesetzlichen Biotopschutz.

7.2.1 Platanenallee entlang der *Frankfurter Landstraße*

Im Zuge der erforderlichen Bauarbeiten entlang der *Frankfurter Landstraße* wird beidseitig die Fällung älterer Straßenbäume (Platanen mit ca. 10 m Kronendurchmesser) erforderlich, die gemäß LBP einen „alleeartigen Eindruck vermitteln“.

Es handelt sich bei diesem ca. 200 m langen, beidseitigen Straßenbaumbestand um eine insgesamt ca. 500 m lange, bis zum Europakreisel reichende Allee, die entsprechend § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG als gesetzlich geschütztes Biotop betrachtet werden kann.

Das planfestgestellte Vorhaben führt folglich zu einer dem Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG unterliegenden erheblichen Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Biotopstrukturen.

Die durch das Vorhaben bewirkten Beeinträchtigungen können jedoch durch die planfestgestellte Neupflanzung von 21 Straßenbäumen (Ausgleichsmaßnahme A 4) i. V. m. der der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten konkretisierenden Nebenbestimmung A. V. 6.5 ausgeglichen werden, so dass die nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderliche Ausnahme durch die Planfeststellung ersetzt werden kann.

Dabei hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass es sich insoweit um eine Ermessensentscheidung handelt. Den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belangen

ist jedoch ein höheres Gewicht beizumessen als den dem Vorhaben entgegenstehenden Belangen des gesetzlichen Biotopschutzes.

Das gemäß § 3 Abs. 3 HAGBNatSchG erforderliche Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde wurde hergestellt.

7.2.2 Dornbach

Dem gesetzlichen Biotopschutz des § 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG unterfallen nur solche Fließgewässer, die sich durch einen unverbauten bzw. nur unwesentlich veränderten Gewässerlauf sowie ein von natürlicher Fließgewässerdynamik geprägtes Bett und Ufer auszeichnen. Diese Voraussetzungen erfüllt der Dornbach in dem vom Vorhaben betroffenen Abschnitt trotz seiner als naturnah zu bezeichnenden Ufervegetation und der im Siedlungsbereich damit verbundenen hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit nicht. Einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG bedarf es daher im Hinblick auf die Verlegung des verrohrten Dornbaches sowie die Errichtung einer Brücke in Form eines Trogbauwerkes über den unverrohrten Teil des Dornbaches bei Bau-km 0+647 nicht.

7.3 Artenschutz

Die gesetzlichen Regelungen des Artenschutzes stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Nach § 44 Abs. 5 S. 1, 5 BNatSchG gelten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote) nicht für besonders geschützte Arten (§ 7 Abs. 2 S. 1 Nr. 13 BNatSchG), die weder eine Europäische Vogelart sind, noch in Anhang IV Buchstabe a) oder b) der FFH-RL aufgeführt sind. Für diese Arten liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Vorhabens im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1 BNatSchG kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor.

Für die nach § 44 BNatSchG relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und die europäischen Vogelarten löst das Vorhaben unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen V 1 und V 2 sowie der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen keine Verstöße gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG aus.

Diese Bewertung beruht auf den von der Vorhabenträgerin zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen und dem seitens der Planfeststellungsbehörde ergänzend beigezogenen Artenschutzbeitrag (GALL 2010), auf dem die den besonderen Artenschutz betreffenden Aussagen im LBP basieren.

Auf dieser Grundlage ist eine ausreichende sachgerechte Ermittlung und Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände möglich.

Demnach haben die Ermittlungen in dem inmitten der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe in

einem überwiegend dicht besiedelten Bereich liegenden Untersuchungsgebiet keine Nachweise artenschutzrechtlich relevanter Tagfalter- und Widderchen-, Heuschrecken- und Libellenarten erbracht. Das Vorkommen anderer artenschutzrechtlich relevanter Tierarten – wie etwa Amphibien – und Pflanzenarten konnte aufgrund der standörtlichen Verhältnisse und der beeinträchtigten Strukturtypen von vornherein ausgeschlossen werden.

Auch Reptilien konnten nicht nachgewiesen werden. Im Bereich der jungen Brache am *Hessenring* und in wenigen kurzen Abschnitten der bestehenden Bahnlinie bestehen zwar grundsätzlich günstige Habitatbedingungen für die Zauneidechse, sowohl in 2007 als auch in 2010 konnte die Art jedoch nicht nachgewiesen werden.

Aus der Gruppe der Fledermäuse gelang lediglich der Nachweis der Zwergfledermaus. Hinweise auf vorhandene Quartiere im Untersuchungsgebiet ergaben sich nicht. Der Baumbestand entlang der Bahnlinie weist allenfalls vereinzelt ein Alter auf, das die Bildung von Höhlen wahrscheinlich erscheinen lässt. Andererseits ist nicht völlig auszuschließen, dass für Fledermäuse nutzbare Höhlen vorhanden sind.

Der Dornbach ist als wichtige Struktur bei der Nahrungssuche und vermutlich auch als Leitlinie auf Transferflügen anzusehen (vgl. Artenschutzprüfung, S. 22).

Nach den Erkenntnissen des Gutachters sind im Untersuchungsgebiet zumindest zeitweise weitere Fledermausarten wie die Kleine Bartfledermaus oder der Kleine wie auch der Große Abendsegler anzutreffen. Konkrete Nachweise gelangen im Zuge der Erhebungen jedoch nicht.

In Bezug auf die Kartierung der Vogelfauna ist zu konstatieren, dass diese außerhalb der Brutzeit erfolgte und der Brutstatus daher im Regelfall nicht mehr zu ermitteln war. Überdies konnte nur ein Teil der tatsächlich vorkommenden Arten kartiert werden. Die anderen, mit hinreichender Wahrscheinlichkeit vorkommenden Arten flossen daher im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung ein. Danach sind im Untersuchungsgebiet nahezu ausschließlich allgemein häufige und wenig anspruchsvolle Arten zu finden oder zu erwarten. Es bestehen keine Strukturen, die für spezialisierte Arten von Bedeutung sein könnten. Die junge Industriebrache nördlich der Bahnlinie zwischen Bahnhof, *Hessenring* und *Baseler Straße* weist speziell für Vögel noch kein Potenzial auf.

Die mit dem Vorhaben einhergehenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die vorkommenden bzw. zu erwartenden Arten wurden in Bezug auf die betroffenen, in einem günstigen Erhaltungszustand befindlichen Vogelarten im Wege einer vereinfachten und bezüglich der restlichen Vogelarten (Bluthänfling, Eisvogel, Feldsperling, Gelbspötter, Girlitz, Haussperling, Klappergrasmücke, Stieglitz, Türkentaube und die ökologische Gilde der Nahrungsgäste Mauersegler, Mehl- und Rauchschnalbe) sowie die Zwergfledermaus einer einzelartbezogenen Prüfung unterzogen.

Im Ergebnis dieser Prüfungen ist festzuhalten, dass für die Nahrungsgäste Mauersegler und Turmfalke sowie die Brutvögel Hausrotschwanz und Sommergoldhähnchen die Ver-

wirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen werden kann. Für alle anderen Arten ist die Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1, 3 BNatSchG als Folge der erforderlichen Rodung von Gehölzbeständen und der vorhabenbedingten Querung des Dornbaches ohne flankierende Maßnahmen nicht auszuschließen.

Aus diesem Grund sieht die Planung der Vorhabenträgerin geeignete Vermeidungsmaßnahmen vor. Neben der Bauzeitenregelung für Rodungsarbeiten (Vermeidungsmaßnahme V 1) ist dies die Errichtung einer Kollisionsschutzwand im Bereich der Dornbachquerung bei Bau-km 0+647 (Vermeidungsmaßnahme V 2). Dabei wird sichergestellt, dass Arten wie die Zwergfledermaus oder der Eisvogel das Trogbauwerk über den Dornbach auch während der Bauphase sicher unterfliegen können und nicht in den Bereich über den Gleiskörper gelangen.

Über die seitens der Vorhabenträgerin vorgesehenen, auch durch entsprechende Nebenbestimmungen (vgl. dazu A. V. 6.1 und 6.3) abgesicherten Vermeidungsmaßnahmen hinaus, wird vor Bauausführung eine Höhlen-/Quartierbaumkontrolle sichergestellt (vgl. A. V. 6.2). Zwar attestiert die artenschutzrechtliche Prüfung speziell für die von der Rodung betroffenen Bäume am Bahndamm nur vereinzelt ein Alter, das die Bildung von Höhlen wahrscheinlich erscheinen lässt, in Abhängigkeit von dem tatsächlichen Zeitpunkt der Baumaßnahme ist jedoch nicht auszuschließen, dass zwischenzeitlich entsprechende Habitatstrukturen entstanden sein können.

Die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Vermeidungsmaßnahme V 1 sowie die ihr auferlegte Höhlen-/Quartierbaumkontrolle gewährleisten, dass keine aktuell besetzten Lebensstätten in Mitleidenschaft gezogen und direkte Tötungen und Verletzungen von Arten in der Bauphase vermieden werden.

Die Errichtung der Kollisionsschutzwand im Bereich der Dornbachquerung stellt sicher, dass die insoweit gefährdeten Arten (Eisvogel, ggf. Gebirgsstelze und Wasseramsel sowie die Nahrungsgäste Rauch- und Mehlschwalbe, Zwergfledermaus) im Bereich der Dornbachquerung nicht in den Gefahrenraum der Verkehrsstrasse gelangen können, so dass eine vorhabenbedingte, signifikante Erhöhung der Mortalität dieser Arten auszuschließen ist.

Soweit durch die Rodung von Gehölzbeständen direkte Zerstörungen von bzw. negative Rückwirkungen auf Lebensstätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) zu erwarten sind, hat der Gutachter nachvollziehbar dargelegt, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Weitere Verbotstatbestände sind nicht einschlägig, so dass im Ergebnis keine relevanten Beeinträchtigungen von Arten im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG verbleiben. Weitergehende CEF-Maßnahmen, die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG oder einer Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG sind daher nicht erforderlich.

8. Verkehr

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Verkehrs vereinbar.

8.1 Straßenverkehr

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 erfolgt auf einem besonderen Bahnkörper, verläuft im östlichen Abschnitt im Tunnel und im westlichen Abschnitt auf dem bereits bestehenden Bahndamm und damit außerhalb des Verkehrsraums öffentlicher Straßen. Nachteilige Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs, insbesondere mit Blick auf querende Fußgänger- und Fahrzeugverkehre, können daher ausgeschlossen werden.

Die als Folge des Straßenbahnvorhabens erforderlichen baulichen Änderungen an öffentlichen Straßen orientieren sich an der RASt 06 als maßgeblichem technischem Regelwerk.

Der zur Realisierung der geplanten Haltepunktgestaltung erforderliche Umbau des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* zu einem Kreisverkehrsplatz gewährleistet eine im Vergleich zur Bestandssituation leistungsfähigere Verkehrsabwicklung. Zur sicheren Querung für Fußgänger sind in allen Knotenarmen Fußgängerüberwege vorgesehen.

Die neu zu bauenden Gehwege erhalten die in der RASt 06 vorgesehene Regelbreite von 2,50 Meter. Davon abweichend sind geringere Gehwegbreiten in den Bereichen vorgesehen, in denen die Angleichung an den Bestand erfolgt oder Einbauten vorgesehen werden müssen. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht vorgesehen. Die Fahrbahnbreiten in der *Frankfurter Landstraße* lassen jedoch die Markierung beidseitiger Schutzstreifen grundsätzlich zu. Großzügigere Gestaltungsmöglichkeiten scheiden aufgrund der vorgegebenen städtebaulichen Situation aus.

Für den ruhenden Verkehr ist neben den nördlich und südlich der *Frankfurter Landstraße* geplanten Fahrradabstellanlagen für insgesamt 20 Fahrräder der Bau einer P+R-Anlage (südöstlich der Station Gonzenheim, 25 Stellplätze) als Ersatz für die entfallende, nördlich des *Eschbacher-Wegs* gelegene P+R-Anlage (45 Stellplätze) vorgesehen. Die Vorhabenträgerin trägt damit im Rahmen der bestehenden räumlichen Situation dafür Sorge, dass die Möglichkeiten für ein geordnetes Abstellen der Fahrzeuge von Nutzern der Stadtbahn zur Verfügung stehen. Die Reduzierung der P+R-Stellplätze im Bereich der Station Gonzenheim begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken, weil davon auszugehen ist, dass Fahrgäste nach Realisierung des Vorhabens in verstärktem Maße bereits am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe zusteigen und die dort vorhandenen Stellplätze nutzen werden.

Die Straße *Am Alten Wehr* muss bedingt durch den Umbau des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* zu einem Kreisverkehrsplatz und die

Anordnung der Haltestelle *Gotenstraße*, die nur in diesem Bereich möglich und wegen der Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln des ÖPNV auch nur dort sinnvoll ist, von der *Gotenstraße* abgehängt werden. Die Erschließung der von dieser Maßnahme betroffenen Liegenschaften erfolgt künftig über die Zufahrt zur P+R-Anlage. Die bauliche Situation ermöglicht auf einem ca. 25 Meter langen Teilstück die Herstellung dieser Zufahrt lediglich mit einem reduzierten Querschnitt. Die im Zuge der 2. Änderung des Plans überarbeitete Zufahrt sieht für diese Engstelle eine Fahrbahnbreite von 3,55 Meter (zuzüglich beidseitiger Sicherheitsstreifen) vor. Auf einen separaten Gehweg wird verzichtet. Angesichts der geringen Verkehrsbedeutung der Zuwegung und der beidseitigen Einsehbarkeit dieser Engstelle begegnet dies jedoch keinen Bedenken. Die ausreichende Anbindung der einzig über diese Zufahrt erschlossenen Liegenschaften (*Am Alten Wehr 5, 6a und 7*) an das öffentliche Wegenetz ist gewährleistet. Die fußläufige Erreichbarkeit der Anwesen *Gotenstraße 3 / Am Alten Wehr 1* ist zudem über einen mit Regelmaß (2,5 Meter) geplanten und daher auch für Personen mit Kinderwagen oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen geeigneten Gehweg gewährleistet. Für Fahrzeuge der Feuerwehr (und erforderlichenfalls auch für Fahrzeuge des Rettungsdienstes) besteht im Bedarfsfall eine direkte Zufahrtmöglichkeit vom Kreisverkehrsplatz.

Die als Folge des Vorhabens erforderliche Anpassung des öffentlichen Wegenetzes im *Erlenweg* und *Ulmenweg* gewährleistet die uneingeschränkte verkehrliche Erschließung der Anliegergrundstücke auch für Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und der Müllabfuhr.

8.2 Bauzeitige Verkehrsführung

Für die Dauer der Bauzeit sind verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen unabdingbar.

Die vorgesehene und im ausgelegten Erläuterungsbericht zur 1. Änderung des Plans dargestellte Konzeption zur bauzeitigen Verkehrsführung wurde auf Veranlassung der Straßenverkehrsbehörde überarbeitet. Da das Umleitungskonzept grundsätzlich nicht planfeststellungsrelevant ist, konnte von einer erneuten Anhörung zu den Änderungen abgesehen werden.

Die fehlende Planfeststellungsrelevanz erklärt sich nicht nur daraus, dass kein Anspruch auf Erhalt eines bestimmten Straßennetzes bzw. einer besonders vorteilhaften Anbindung an das öffentliche Wegenetz besteht, sondern auch 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 der Vorhabenträgerin unter A. V. 1.2 auferlegte Nebenbestimmung, wonach das Umleitungskonzept im Vorfeld der Bauausführung mit der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei sowie den Trägern des Brandschutzes und des Rettungsdienstes nochmals abzustimmen ist und sensib-

le Bereiche wie Tempo-30-Zonen, Schulstandorte u. ä. nach Möglichkeit ausgespart werden sollen, trägt diesem Umstand Rechnung. Die sichere Abwicklung des Fußgängerverkehrs ist dabei besonders in den Blick zu nehmen, Gefährdungen sind durch geeignete bauzeitliche Wegeführungen auszuschließen. Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen wird daher ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das tatsächlich zur Ausführung kommende Umleitungskonzept von den im Erläuterungsbericht beinhalteten Darstellungen abweichen kann.

Darüber hinaus wird der Vorhabenträgerin auferlegt, die Anlieger rechtzeitig vor Inkrafttreten der jeweils geltenden Verkehrsführung in geeigneter Weise zu unterrichten.

Unabhängig davon wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, eine ausreichende Anbindung der betroffenen Grundstücke an das öffentliche Wegenetz auch bauzeitig zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die vorgesehene abschnittsweise Realisierung des Vorhabens geeignet ist, die Auswirkungen auf die Anwohner zu reduzieren.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 1.3, 1.4 und 1.6 verwiesen.

8.3 Bahnverkehr

8.3.1 Betriebsanlagen der Straßenbahn

Gem. § 3 Abs. 1 BOStrab müssen Straßenbahn-Betriebsanlagen so gebaut sein, dass ihr verkehrsbetrieblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert.

Die Prüfung der der Planfeststellung zugrunde gelegten Bauunterlagen durch die TAB hat ergeben, dass die Vorschriften der BOStrab bei Beachtung der unter A. V. festgesetzten Nebenbestimmungen eingehalten werden.

Gegen die in einem Teilabschnitt der Strecke geplante Eingleisigkeit - bei Zweirichtungsverkehr - bestehen keine Bedenken, da eine vollständig zweigleisige Streckenführung zu erheblich größerem bautechnischen Aufwand und zu wesentlich größeren, nicht zumutbaren Eingriffen in das Privateigentum führen würde. Damit einher ginge ein wirtschaftlicher Mehraufwand, der eine volkswirtschaftlich sinnfällige Realisierung des Vorhabens nicht zuließe.

Bei der Forderung des § 15 Abs. 5 BOStrab handelt es sich um eine Soll-Vorschrift, von der unter bestimmten Bedingungen abgewichen werden darf, obwohl der eingleisige Fahrbetrieb mit erheblichen Risiken verbunden sein kann. Die Bedingungen für eine Ausnahme sind bei der geplanten Streckenverlängerung erfüllt.

So bedürfen eingleisige Streckenabschnitte, die im Zweirichtungsverkehr befahren werden, nach § 21 Abs. 3 BOStrab einer Fahrsignalanlage, die so geschaltet ist, dass der Streckenabschnitt jeweils nur für eine Richtung freigegeben und die freigegebene Richtung nur bei unbesetztem Abschnitt gewechselt werden kann.

Weiterhin muss nach § 49 Abs. 5 S. 2 BOStrab das gleichzeitige Befahren in beide Richtungen eines eingleisigen Streckenabschnitts - beim Fahren auf Zugsicherung - durch eine Zugsicherungsanlage nach § 22 BOStrab sichergestellt werden.

Auch darf bei Signalstörungen bei eingleisigen Strecken nach § 51 Abs. 15 BOStrab am Fahrsignal F 0 (Halt) auch nach Halt nicht vorbeigefahren werden. Die Vorbeifahrt ist hier nur auf besondere Anordnung zulässig.

Die für den sicheren Betrieb nach der BOStrab erforderlichen Signal- und Zugsicherungs-technischen Anlagen werden im Rahmen des Vorhabens errichtet. Die vorhandenen Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen nach § 38 Abs. 3 BOStrab an Zugsicherungseinrichtungen bereits.

Ein Fahren auf Sicht nach § 49 Abs. 3 BOStrab auf dem eingleisigen Streckenabschnitt im Tunnel ist unzulässig (vgl. A. V. 2.14).

Die weiteren Nebenbestimmungen begründen sich wie folgt:

Die der Vorhabenträgerin auferlegte Freigabe der Ausführungsplanung durch die TAB gem. § 60 Abs. 3 BOStrab ist ebenso wie die Begleitung der Baumaßnahme durch die TAB und Sachverständige zur Sicherstellung der Ausführungsqualität und aufgrund der besonderen Gefahren bei innerstädtischen Tiefbaumaßnahmen geboten. Wesentliche Teile der Baumaßnahmen finden im Einflussbereich von schutzwürdigen Eisenbahnbetriebsanlagen und innerstädtischer Bebauung statt.

Die Auflagen betreffend die Aufsicht über den Bau ergeben sich aus § 61 BOStrab.

Die auferlegte Erstellung von Mess- und Überwachungskonzepten einschließlich eines Alarm- und Handlungsplans für außerplanmäßige Ereignisse und Notfälle/Havarien sowie deren Durchführung bei der Bauausführung dient der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit, der Sicherheit der Nachbarschaft und der bei der Bauausführung Beteiligten bei dieser gefahrgeneigten, innerstädtischen Tiefbaumaßnahme. Das Bauvorhaben ist nach DIN 1054 in die Geotechnische Kategorie GK 3 als Baumaßnahme mit hohem Schwierigkeitsgrad einzustufen.

Aus den vorstehend genannten Randbedingungen und Einstufungen des Bauvorhabens begründen sich auch die besonderen Anforderungen an die Qualifikation der an Planung und Bauausführung Beteiligten. Rechtsgrundlage hierfür ist § 5 Abs. 3 BOStrab.

Mit der Auflage zur Berücksichtigung der ZTV-ING sollen die teilweise fehlenden Anforde-

rungen der BOStrab an Ingenieurbauwerke von Verkehrswegen kompensiert und das erforderliche Sicherheitsniveau gewährleistet werden.

Die Auflagen aus dem Streustromgutachten sind zum Schutz vor negativen Auswirkungen durch Streuströme und hohe Spannungen erforderlich. Die auferlegten Messungen dienen dem Nachweis der Funktionsfähigkeit der Schutzmaßnahmen.

Die Schutzauflagen aus dem Brandschutzkonzept sowie die Forderung der TAB nach einem Verrauchungsversuch dienen der Gewährleistung bzw. dem Nachweis der Anforderungen an die Sicherheit der Betriebsanlage nach § 2 BOStrab. Im Verrauchungsversuch werden die Anforderungen an eine raucharme Schicht für die Selbst- und Fremdrettungsphase an der fertiggestellten Station nachgewiesen.

Das Erfordernis zur Abnahme der Betriebsanlagen beruht auf § 62 BOStrab.

8.3.2 Betriebsanlagen der Eisenbahn

Mit der vorgelegten Planung und den der Vorhabenträgerin unter A. V. 11. auferlegten Nebenbestimmungen wird gewährleistet, dass als Folge der Baumaßnahme Bahnanlagen nicht beeinträchtigt und der Eisenbahnbetrieb nicht gefährdet werden. Auf den der Vorhabenträgerin aufgegebenen Abschluss von Kreuzungs- und Baudurchführungsvereinbarungen wird in diesem Zusammenhang besonders hingewiesen.

Kostenregelungen bezüglich der Errichtung, Änderung, Sicherung oder Beseitigung von Eisenbahnbetriebsanlagen sind dagegen nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Einer ergänzenden oder gar vorlaufenden Baurechtschaffung für die bauliche Änderung der Eisenbahnbetriebsanlagen bedarf es nicht. Diese Maßnahmen sind notwendige Folgemaßnahmen des Straßenbahnprojekts und werden gem. § 75 Abs. 1 HVwVfG von der Planfeststellung für dieses Vorhaben umfasst. Das für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zuständige Eisenbahnbundesamt wurde beteiligt und hat keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht.

Auch die partielle Überplanung gewidmeter Eisenbahnbetriebsanlagen bedarf in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt keiner vorlaufenden Freistellung von Bahnzwecken nach § 23 AEG, da es sich weiterhin um öffentliche Verkehrsflächen handelt und die beabsichtigte Doppelnutzung im öffentlichen Interesse liegt. Eine „Umwidmung“ von einer Eisenbahnbetriebsanlage zu einer Straßenbahnbetriebsanlage ist nach der geltenden Rechtslage nicht vorgesehen.

9. Barrierefreiheit

Die Planung und die ergänzenden Regelungen dieses Beschlusses tragen auch dem Aspekt der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums Rechnung.

Barrierefrei sind Verkehrsanlagen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind (§ 3 Abs. 1 HessBGG). Die insoweit maßgeblichen Anforderungen richten sich gem. § 10 Abs. 2 HessBGG nach den für den jeweiligen Bereich gültigen Rechtsvorschriften.

Gemäß § 3 Abs. 1, 5 BOStrab müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert, wobei zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen gehören, die Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen. Die Zugänglichkeit ebenerdiger Haltestellen möglichst ohne Stufen ist in § 31 Abs. 3 BOStrab geregelt.

Beim Bau und dem Ausbau öffentlicher Straßen sind die öffentlichen Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen (§ 9 Abs. 1 S. 2, 2. HS HStrG).

Konkrete Vorgaben enthalten die genannten Bestimmungen nicht. Auch der Nahverkehrsplan der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, der gem. § 8 Abs. 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, beinhaltet keine näheren Vorgaben zur Zielerreichung. Der Inhalt und der Umfang der erforderlichen Maßnahmen ergeben sich daher allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Als geeigneter Maßstab in diesem Sinne sind die einschlägigen DIN-Normen 18040-1, 18040-3 und der DIN 32984 sowie der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung anzusehen.

Den darin beschriebenen Anforderungen wird die zugelassene Planung der Vorhabenträgerin gerecht. So wird die barrierefreie Zugänglichkeit der Station Gonzenheim mittels zweier für den Transport von Rollstühlen (und Fahrrädern) geeigneter Aufzuanlagen gewährleistet.

Auch am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe ist im Bereich des Hauptzugangs bei Bau-km 1+540 ein zum Transport von Rollstühlen geeigneter Fahrstuhl vorgesehen. Darüber hinaus sieht die Planung einen weiteren barrierefreien Zugang bei ca. Bau-km 1+450 (östlich des Wasserturms) vor, der auch von Fahrgästen mit Fahrrädern genutzt werden kann. Die beiden Bahnsteige 1.1 und 1.2 sind mittels eines Gehweges miteinander verbunden. Zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen diesem Gehweg und den Bahnsteigen (in etwa 80 cm) beinhaltet die Planung zwei barrierefreie Rampen mit Zwischenpodesten und Nutzbreiten von 1,80 m bzw. 2,40 m, deren Neigung weniger als 6 % beträgt.

Im Hinblick auf die vorhabenbedingte Änderung der Straße einschließlich der Bus-Haltestellen hat die Vorhabenträgerin die Beachtung des Leitfadens „Unbehinderte Mobilität“ zugesagt. Die darin niedergelegten Handlungsempfehlungen bieten nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nach wie vor das wirkungsvollste Instrument für eine einheitliche barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums.

10. Brandschutz

Belange des Brandschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der festgestellte Plan sowie die ergänzend vorgesehenen Auflagen unter A. V. 8. gewährleisten, dass den Anforderungen des Brandschutzes - auch bauzeitig - Rechnung getragen wird.

Dies gilt nicht nur in Bezug auf die Sicherheit und die gefahrlose Nutzung der Stadtbahninfrastruktur - allen voran des Tunnels und des unterirdischen Stationsbauwerks -, sondern auch im Hinblick auf die Gewährleistung der den Brandschutz betreffenden bauordnungsrechtlichen Vorschriften zum Schutz der benachbarten Bebauung. In diesem Zusammenhang sind insbesondere nachteilige Auswirkungen auf die Rettungswegesituation auszuschließen. Hervorzuheben ist dabei die im Brandschutzkonzept, Teil 2 angesprochene bauzeitige Erreichbarkeit der Anwesen *Erlenweg 4*, *Ulmenweg 1 - 11* und *Am Bahnhof 1 - 5-*, die auf der Grundlage der Planfeststellung sichergestellt ist.

Entgegen des Vortrages verschiedener Einwender handelt es sich bei dem südlich der Bebauung *Im Weidengrund* bestehenden Weg weder um eine rechtlich öffentliche Straße noch um eine bauordnungsrechtlich erforderliche Feuerwehrezufahrt, so dass seine Überplanung durch das Stadtbahnvorhaben brandschutztechnisch unerheblich ist.

Den Nachweis der Anlagensicherheit und der gefahrlosen Nutzung der Straßenbahnbetriebsanlage hat die Vorhabenträgerin sowohl für die unterirdischen als auch für die oberirdischen Streckenabschnitte durch Vorlage von Brandschutzkonzepten nachgewiesen. Die Umsetzung der darin genannten Maßnahmen ist durch deren Aufnahme in den planfestgestellten Erläuterungsbericht gewährleistet.

Das Brandschutzkonzept genügt insbesondere auch den Anforderungen an die Rettung Behinderter und anderer in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen (vgl. dazu auch Anlage 10.17).

Im Hinblick auf die unterirdische Stadtbahnstation ist insoweit zunächst festzuhalten, dass die Entfluchtung für diesen Personenkreis mittels der durch Rauchschürzen abgetrennten Warteflächen vor den Treppenaufgängen adäquat gewährleistet werden kann. Die Anordnung der Warteflächen in diesen Bereichen ist nicht nur deshalb sinnvoll, weil dort Frischluft zufließt, sondern auch, weil sie direkt am Angriffsweg der Feuerwehr und im Bereich der Fluchtwege anderer Fahrgäste liegen, so dass Hilfe bei der Evakuierung sicher-

gestellt werden kann.

Die Bereitstellung eines gesonderten ersten Rettungsweges für den in Rede stehenden Personenkreis sehen die einschlägigen normativen Regelungen nicht vor. An das Stationsbauwerk sind keine höheren Anforderungen zu stellen als bspw. Hochhäuser, Versammlungsstätten u. ä., bei denen der in Rede stehende Personenkreis im Brandfall ebenfalls auf die Hilfe Dritter angewiesen ist, wozu diese im Übrigen gesetzlich verpflichtet sind (vgl. § 323c StGB).

Die Nutzung der Aufzuanlage durch Umgestaltung zu einem Evakuierungsaufzug zum Zweck der Rettung Behinderter und sonstiger Personen mit Mobilitätseinschränkungen drängt sich nicht auf. Für den Weiterbetrieb von Aufzügen bei Brandereignissen existieren keine geltenden normativen Vorgaben und eine Realisierung hätte erhebliche bauliche wie kostenmäßige Mehraufwendungen zur Folge. Die VGF als künftige Betreiberin der Station Gonzenheim lehnt den Weiterbetrieb der Aufzüge bei Rauchdetektion am Bahnsteig aber insbesondere aus brandschutztechnischen Erwägungen ab. Nach deren Einschätzung überwiegen die Vorteile eines solchen Brandschutz- und Rettungskonzeptes nicht die damit einhergehenden Nachteile. Insbesondere könnte nicht wirksam verhindert werden, dass über einen im Brandfall weiter betriebenen Fahrstuhl Personen von der nicht betroffenen Oberfläche in das Brandgeschehen hineingelangen, was es unbedingt zu vermeiden gilt.

Organisatorische Regelungen, wie die Beschilderung der Rettungswege oder der konkrete Ablauf der Rettungsmaßnahmen sind nicht planfeststellungsrelevant, sondern vielmehr im Zuge der weiteren Planungen mit den zuständigen Behörden und Stellen abzustimmen und festzulegen.

Im Hinblick auf die tunnelspezifisch erforderlichen brandschutztechnischen Einsatzmittel hat die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe als zuständiger Aufgabenträger für den Brandschutz und die Allgemeine Hilfe (§ 2 HBKG) mit Schreiben vom 29. August 2014 erklärt, diese für die Dauer des Betriebs der unterirdischen Straßenbahnbetriebsanlage vorzuhalten und ihre einsatzbereite Verfügbarkeit sicherzustellen.

Im Einzelnen handelt es sich um ein auf ein vorhandenes Trägerfahrzeug nach DIN 14505 verlegefähiges Löschunterstützungsfahrzeug und Belüftungsgerät einschl. der zugehörigen Ausstattung für den Einsatz in Gleisbereichen mit einer thermografisch überwachten fernwirksamen Steuerung sowie die zum Schutz der Einsatzkräfte erforderliche Vorhaltung umluftunabhängiger Kreislaufgeräte einschl. der zugehörigen Systeme zur individuellen Körperkühlung.

Um sicherzustellen, dass die Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke der Stadtbahnlinie U 2 erst erfolgt, wenn die brandschutztechnisch erforderlichen Einsatzmittel zur Verfügung stehen, war der Vorhabenträgerin eine dahingehende Nebenbestimmung aufzuerlegen (vgl. A. V. 8.4).

11. Denkmalschutz

Denkmalschutzrechtliche Belange werden ausschließlich im Hinblick auf die betroffenen Kulturdenkmäler – die Bebauung *Am Bahnhof 1 bis 4* (Betriebsgebäude, Empfangsgebäude, Wasserturm und Fürstenbahnhof) sowie die den Bahnsteig des Fürstengleises abfangende historische Stützmauer – berührt.

Den Bedenken und Forderungen der Denkmalfachbehörde sowie der unteren Denkmalschutzbehörde bezüglich nachteiliger Auswirkungen auf Bestand und Erscheinungsbild dieser Kulturdenkmäler kann durch die vorgesehenen Nebenbestimmungen unter A. V. 7. Rechnung getragen werden. Die Planfeststellung ersetzt die mit Blick auf die im Umfeld der vorgenannten Kulturdenkmäler vorgesehene Änderung und Beseitigung der vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlagen sowie die Errichtung neuer Straßenbahnbetriebsanlagen erforderliche Genehmigung (§ 16 Abs. 2 HDSchG).

Die Untersuchungen der Vorhabenträgerin belegen, dass keine vorzugswürdige Alternative zur Verfügung steht, die unter Verzicht auf den teilweisen Rückbau des Fürstenbahnsteigs und mit geringeren Auswirkungen auf das historische Erscheinungsbild der denkmalgeschützten Stützmauer zu verwirklichen wäre.

Aufgrund der gesetzlich verankerten Zielsetzung, im Personennahverkehr eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (vgl. etwa § 8 Abs. 3 PBefG, §§ 3, 31 BOStrab), ist mit Blick auf die Bauart der U-Bahn- bzw. Stadtbahnfahrzeuge eine erhöhte Bahnsteiglage unumgänglich. Die von der Denkmalschutzbehörde angeregte Tieferlegung des Gleisbetts ist aufgrund einer Vielzahl planerischer Sachzwänge und Randbedingungen (benachbarte Eisenbahnbetriebsanlagen, das Gleisfeld unterquerende Personen-/Gepäcktunnel) nicht bzw. nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich.

12. Kampfmittelbelastung

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich der Vorhabenbereich teilweise in einem Bombenabwurfgebiet befindet. 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 oder Gesundheit kommt, waren der Vorhabenträgerin 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.

13. Leitungsschutz

Die Vorhaben berühren 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. Soweit die Verlegung von Leitungen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums notwendig wird, sind die insoweit erforderlichen dinglichen Sicherungen in den Grunderwerbsunterlagen berücksichtigt.

Die unter A. V. 10. aufgenommenen Nebenbestimmungen verpflichten die Vorhabenträgerin, die erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig vor der Bauausführung mit den betroffenen Leitungsträgern endabzustimmen, die Ausführung der Arbeiten dem Unternehmen selbst zu überlassen, sofern deren fachgerechte Durchführung dies gebietet, die betroffenen Anlagen nicht über das baubedingt erforderliche Maß hinaus zu beschädigen oder zu beeinträchtigen, die jeweils maßgeblichen technischen Anweisungen und Regelwerke zu beachten und die ordnungsgemäße und fachkundige Ausführung der Bauarbeiten durch eine Bauüberwachung zu gewährleisten.

Die unter A. V. 10.4 aufgenommene Nebenbestimmung zur bauzeitigen Erreichbarkeit der Transformatorstation in der *Frankfurter Landstraße* ist erforderlich, um Komponenten der Anlage im Störfall kurzfristig ersetzen und die Stromversorgung des Gebiets gewährleisten zu können.

Den berechtigten Belangen der Leitungsträger wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

Über die Frage der Kostentragung wird im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden. Diese richtet sich für die Ver- und Entsorgungsleitungen 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.

14. Eigentum

14.1 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 und die dingliche Belastung von Grundstücken bzw. Teilen da-

von.

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 (vgl. § 30 PBefG). Das gilt auch für die Entscheidung über die Entschädigung für Folgewirkungen aus der Enteignung eines Teilgrundstücks auf das Restgrundstück und Ansprüche auf Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen.

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 (§ 30 S. 1 PBefG). 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 technischen Anforderungen Rechnung und wurde - auch noch im Verlauf des Anhörungsverfahrens - soweit möglich optimiert, um die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums zu minimieren. 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.

14.1.1 Dauerhafte Inanspruchnahme

Zur Realisierung der Maßnahme müssen insgesamt 282 m² privater Grundstücksflächen erworben werden. Davon betroffen sind 8 Eigentümer. Von einer Ausnahme abgesehen handelt es sich um die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen kleiner 40 m². Lediglich im Bereich der *Frankfurter Straße 52 - 54* wird zum Zweck der Verlegung des gemeinsamen Rad-/Gehweges zwischen dem *Erlenweg* und der *Frankfurter Landstraße* eine etwas größere Grundstücksfläche (131 m²) benötigt.

Ansatzpunkte für eine noch weitreichendere Minimierung der Flächeninanspruchnahme vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, so dass dem Gebot der flächensparenden Planung Genüge getan wurde.

Neben dem o. g. Erwerb ist die dauernde Inanspruchnahme von 11.684 m² im Eigentum der DB AG stehender, als Eisenbahnbetriebsanlage gewidmeter Flächen erforderlich. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der Erwerb dieser Flächen durch die Vorhabenträgerin nicht zwingend erforderlich, sofern die dauerhafte Nutzung der Grundstücke neben dem eisenbahnrechtlichen Widmungszweck auch im Hinblick auf die öffentliche Zweckbestimmung als Straßenbahnbetriebsanlage sichergestellt ist. Da die Grundstückseigentümerin bei Berücksichtigung der in ihrer Stellungnahme niedergelegten Forderungen (vgl. Nebenbestimmungen unter A. V. 11.) ihr grundsätzliches Einverständnis zu den Planungen der Vorhabenträgerin erklärt hat, kann es daher - wie in den Grunderwerbsunterlagen auch vorgesehen - weiteren Verhandlungen der Beteiligten vorbehalten bleiben, ob die Inanspruchnahme der betreffenden Flächen auf der Grundlage einer zwischen der DB AG und der Vorhabenträgerin abzuschließenden Nutzungsvereinbarung oder durch Grunderwerb erfolgt.

Soweit in den Grunderwerbsunterlagen auch Erwerb durch Dritte ausgewiesen ist, sei zur Klarstellung darauf hingewiesen, dass es sich um ein Angebot der Vorhabenträgerin handelt, die in ihrem Eigentum stehenden Teilflächen an die im Grunderwerbsverzeichnis Benannten zu veräußern.

Das Angebot zur Übernahme der unter den Nummern 14, 86 und 100 des Grunderwerbsverzeichnisses aufgeführten Grundstücksflächen beruht auf einer in der Einwendung P 184 im Zuge des Anhörungsverfahrens vorgetragenen Forderung nach zusätzlichen Kundenparkplätzen, der die Vorhabenträgerin durch eine entsprechende Änderung des Plans nachgekommen ist.

Das Angebot unter lfd. Nr. 8 des GEV zur Übernahme einer Fläche von 56 m² durch die Eigentümer des Grundstücks *Erlenweg 4* dient dazu, eine Insellage dieser vor der Stützwand verbleibenden Teilfläche der heutigen Wegeparzelle *Am Alten Bach* (Flur 8, Nr. 141) zu vermeiden.

Die diesbezüglichen Eintragungen im Grunderwerbsverzeichnis vermögen keine Verpflichtung zur Übernahme dieser Flächen zu begründen.

14.1.2 Dingliche Belastung von Grundstücksteilflächen

14.1.2.1 Bauwerksanker

Zur Realisierung des Bauvorhabens, insbesondere für die Errichtung des Stations- und des Tunnelbauwerks, der Trogbauwerke und die Verlegung des Dornbachkanals sind rückverankerte Verbaumaßnahmen erforderlich. Da für diese Bauwerksverankerungen die Nutzung von Grundstücken Dritter unumgänglich ist, bedarf die damit einhergehende Beschränkung der Eigentumsrechte der - grundsätzlich entschädigungspflichtigen - Eintragung einer Grunddienstbarkeit.

Die in den Planunterlagen dargestellte flächenhafte Belastung der betroffenen Grundstücke ist dem Umstand geschuldet, dass die konkrete Lage der Verpressanker erst im Zuge

der Bauausführungsplanung festgelegt werden kann. Die der Vorhabenträgerin unter A. V. 1.9 auferlegte Nebenbestimmung stellt jedoch sicher, dass die Inanspruchnahme der Grundstücke nur in dem aus den technischen Anforderungen resultierenden Umfang erfolgt.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle auf die zeitlich unbeschränkte Zusage der Vorhabenträgerin, die nach Abschluss der Baumaßnahme funktionslosen Bauwerksanker auf ihre Kosten zu entfernen, sofern dies erforderlich ist oder gewünscht wird.

14.1.2.2 Leitungen und unterirdische Bauwerke

Der Neubau des Tunnels und der Station Gonzenheim sowie die Verlegung des verrohrten Dornbaches erfordern eine Verlegung von Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung. Aufgrund der beengten räumlichen Situation ist eine Inanspruchnahme mehrerer privater Grundstücke in der *Frankfurter Landstraße*, dem *Haberweg*, *Am Alten Bach* und *Am Alten Wehr* nicht zu vermeiden. Zwar wird vorrangig der beidseitig des Bauwerks verbleibende öffentliche Verkehrsraum genutzt, in Teilbereichen ist dieser aber für die Leitungseinordnung nicht ausreichend. Für die unterirdische Verlegung der Leitungen bedarf es daher ebenso wie für die Unterbauung durch in Tieflage befindliche Bauwerke einer - grundsätzlich entschädigungspflichtigen - dauerhaften Beschränkung in der Nutzung der Grundstücke, die durch Eintragung im Grundbuch dinglich zu sichern ist.

Eine grundbuchlich zu sichernde dauernde Beschränkung ist auch in Bezug auf eine 55 m² große Fläche im rückwärtigen Bereich des Anwesens *Erlenweg 4* erforderlich. In diesem in Parallellage zur Eisenbahnstrecke verlaufenden Streckenabschnitt wird mit Blick auf das dort vorgesehene Stützbauwerk aus konstruktiven Gründen eine Unterbauung erforderlich.

Für die vorgesehene Mitbenutzung von Anlagen der DB AG (Unterbauung aus konstruktiven Gründen, Verlegung von Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowohl in Längslage zu als auch durch Kreuzung von Gleisanlagen) sind Gestattungsverträge für die verschiedenen Medienträger unter Beachtung der Kreuzungsrichtlinien abzuschließen.

14.1.2.3 Wegerecht

Die anforderungsgerechte Erschließung der Bahnsteiganlagen erfordert einen Zugang am westlichen Bahnsteigende. Es bietet sich insoweit an, die westlich des Bahnhofsgebäudes bereits bestehende Treppe zum ehemaligen Bahnsteig 1 (Fürstenbahnsteig) zu ertüchtigen, um sie als Aufgang zum Bahnsteig 1.1 der U 2 am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe nutzen zu können. Dazu muss allerdings das angrenzende Flurstück 69/40 (Ifd. Nr. 171 des Grunderwerbsverzeichnisses) gequert werden. Zur dauerhaften formalen Absicherung des zweckgebundenen Rechts zur Nutzung dieses Grundstückes bedarf es der Begründung eines dinglich zu sichernden Wegerechts für eine Teilfläche von 41 m². Da diese Fläche ohnehin bereits als Parkplatz genutzt wird, vermag die Planfeststellungsbehörde

darin keine unzumutbare Beeinträchtigung zu erkennen.

14.1.3 Vorübergehende Inanspruchnahme

Die vorübergehend in Anspruch genommene Grundstücksfläche beläuft sich auf insgesamt 12.953 m². Diese entfallen überwiegend auf Flächen für die Baustelleneinrichtung und den Baubetrieb.

Grundstücksflächen von Privatpersonen werden lediglich im Umfang von 3.251 m² vorübergehend in Anspruch genommen, die restlichen Flächenanteile entfallen auf im Eigentum der Vorhabenträgerin (4.388 m²) und von Infrastrukturunternehmen (Deutsche Bahn, Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, Nahverkehrsinfrastrukturgesellschaft Frankfurt am Main mbH) bzw. städtischen Gesellschaften (insg. 5.311 m²) stehenden Flächen. Wegen Einzelheiten wird auf die festgestellten Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 11 A) Bezug genommen.

Die Planung zur Bauausführung ist erkennbar von dem Bestreben getragen, die Inanspruchnahme von Grundstücken Privater zu minimieren. Die verbleibenden vorübergehenden Inanspruchnahmen sind jedoch zur Durchführung der Maßnahme unvermeidlich. Verschiebungen zugunsten Betroffener würden – sofern überhaupt möglich und sinnvoll – nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen Privater in Anspruch genommen und damit in deren Rechte eingegriffen werden müsste.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass auch die nur vorübergehende Inanspruchnahme eines Grundstücks eine spürbare Belastung darstellen kann, doch liegt der Bau der planfestgestellten Verkehrsinfrastrukturmaßnahme im überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung und Sicherung eines leistungsfähigen ÖPNV.

Anhaltspunkte für eine unzumutbare Beeinträchtigung einzelner Betroffener wurden seitens der Einwender nicht vorgetragen und drängen sich der Planfeststellungsbehörde im Übrigen auch nicht auf. Es bestand daher keine Veranlassung, auf eine Änderung des Konzepts zur vorübergehenden Inanspruchnahme hinzuwirken.

Die Flächen werden für den Zeitraum, in dem sie für die genannten Zwecke in Anspruch genommen werden, belastet. Diese Belastung ist ein - entschädigungspflichtiger - temporärer Entzug von Eigentumsrechten. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die erforderlichen Eingriffe so gering wie möglich gehalten und die Flächen spätestens nach Abschluss der Arbeiten in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden (vgl. A. V. 1.8).

14.2 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 Be-

einträchtigung erfahren.

Bei mittelbaren Rechtsbeeinträchtigungen durch nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die sich als ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums nach § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG 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 HVwVfG 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 RdNr. 71 ff.). Ein Anspruch auf Ausgleich aller Nachteile, die ein Vorhaben auslöst, besteht hingegen nicht.

Das zugelassene Vorhaben führt unter Berücksichtigung der planfestgestellten Anlagen und Schutzvorkehrungen zu keinen unzumutbaren und daher ausgleichspflichtigen Beeinträchtigungen im vorgenannten Sinn.

14.2.1 Erschließung / Umwege

Der festgestellte Plan gewährleistet die Erschließung aller betroffenen Grundstücke (vgl. dazu auch C. III. 8.1). Für den Zeitraum der Bauausführung stellt die der Vorhabenträgerin auferlegte Nebenbestimmung unter A. V. 1.3 sicher, dass die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke an das Wegenetz ordnungsgemäß angebunden bleiben.

Der vorgesehene Umbau des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* in einen Kreisverkehrsplatz und die deshalb notwendig werdende Abhängung der Straße *Am Alten Wehr* hat für wenige Betroffene Umwege zur Folge, die aber lediglich geringfügig und entschädigungslos hinzunehmen sind. Ein Anspruch auf Erhalt eines bestimmten Straßennetzes bzw. einer besonders vorteilhaften Anbindung an das öffentliche Wegenetz besteht nämlich nicht.

14.2.2 Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb

Es ist nicht auszuschließen, dass das Vorhaben für die betroffenen Gewerbebetriebe zu tatsächlichen Veränderungen führen wird. So kann es bspw. während der Bauphase zu Umsatzeinbußen kommen. Auch für die Betriebsphase sind nachteilige Auswirkungen auf die Kundenfrequenz nicht ausgeschlossen. Es handelt sich insoweit allerdings um rechtlich nicht geschützte wirtschaftliche oder sonstige Belange, welche durch gegenläufige öffent-

liche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden können.

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. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehören. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirken. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Stammkunden und die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht, und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Auch Ertragseinbußen, z.B. durch die Furcht der Kunden vor unzumutbarem Lärm, sind nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ersatzfähig, denn § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dient dem Schutz vor tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 11/11 -, juris RdNr. 74).

14.2.3 Verschattung

Die im oberirdischen Streckenabschnitt herzustellenden Bauwerke wie Dämme, Lärmschutzwände und Gebäude führen zu keiner unzumutbaren Verschattung der nördlich angrenzenden Grundstücke.

In diesem Zusammenhang ist zunächst festzuhalten, dass die Zumutbarkeitsgrenze bei Verschattungswirkungen normativ nicht festgelegt ist. Auch die DIN 5034, die auf Mindestbesonnungsdauern in einem Wohnraum einer Wohnung und damit auf wohngygiene Aspekte abstellt, bietet keine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Zumutbarkeit einer vorhabenbedingten Verschattung. Mangels anderer Maßstäbe ist die Zumutbarkeit der Verschattung nach den Umständen des Einzelfalls zu beurteilen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005 - 4 A 4/04 -, juris RdNr. 58).

Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabenträgerin die jahreszeitbezogenen Auswirkungen des Vorhabens auf die Besonnung der am stärksten betroffenen Liegenschaften (*Im Weidengrund 2 - 12, Erlenweg 4 und 47, Frankfurter Landstraße 54*) detailliert untersucht (vgl. Anlage 10.14).

Sie hat dazu eine auf das jeweilige Objekt bezogene Beurteilung der Besonnungssituation anhand einer saldierenden Betrachtung durch Gegenüberstellung der Anzahl der Sonnenstunden im Bestand (Istfall) und nach Verwirklichung des Vorhabens (Planfall) durchgeführt.

Die dabei ermittelten theoretisch möglichen Sonnenstunden basieren auf den für einen Referenzstandort in der Straße *Im Weidengrund* berechneten Sonnenstandstabellen. Die Sonnenstände werden jeweils in 1 h-Schritten angesetzt und sind damit für die Abschätzung der Verschattungswirkung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend genau.

Im Bestand wurden neben dem Bahndamm der Eisenbahnstrecke 3611 die die jeweiligen Objekte umgebenden Nachbargebäude sowie bahnseitig vorhandene und weitgehend lichtundurchlässig ausgeführte Einfriedungen berücksichtigt. Der Einfluss der Vegetation, die im Bestand eine stärkere Verschattung der Wohngrundstücke bewirkt, wurde dagegen im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung unberücksichtigt gelassen.

Im Planfall wurden zusätzlich alle im Zuge des Vorhabens zu errichtenden baulichen Anlagen (Bahndamm, Stützbauwerke und Brücken, Lärmschutzwände sowie das Gleichrichterunterwerk *Lange Meile*) berücksichtigt.

Der im Abschnitt zwischen Bau-km 0+832 und 0+947 vorgesehene Sichtschutz durfte unberücksichtigt gelassen werden, weil dieser lichtdurchlässig ausgeführt wird.

Zur Beurteilung der auf das Vorhaben zurückgehenden Veränderung der Besonnungsverhältnisse hat die Vorhabenträgerin die Besonnung des Grundstücks bzw. der Freiflächen bezogen auf die Schnittlinie aus gemitteltem Geländeniveau im Bereich des jeweiligen Grundstücks und der Fassadenlinie des jeweiligen Wohngebäudes (einschl. zum Wohnen geeigneter bzw. genutzter baulicher Erweiterungen) im Ist- und im Planfall ermittelt.

Darüber hinaus hat sie die Änderung der Besonnung für den Bereich der Fenster des jeweils zu untersuchenden Wohngebäudes dargestellt, wobei die Fensterbereiche dem modellhaften Untersuchungsansatz genügend als auf den Ost-, Süd- und Westseiten der betrachteten Gebäude zwischen Oberkante Fensterbrüstung und Unterkante Fenstersturz geschossweise durchlaufende Bänder definiert wurden.

Daraus ergeben sich die Auswirkungen des Vorhabens auf den direkten Sonneneinfall im Bereich der Fenster und damit im übertragenen Sinne auf die Belichtung des jeweiligen Gebäudes bzw. der einzelnen Wohneinheit.

Bei den Wohngebäuden *Im Weidengrund 2 bis 10* und *Erlenweg 47* handelt es sich um frei stehende, zweigeschossige Wohnhäuser mit jeweils nur einer Wohneinheit, so dass insoweit eine auf das jeweilige Gebäude bezogene Betrachtung ausreichend ist. Bei dem Wohngebäude *Im Weidengrund 12* ist die Vorhabenträgerin von einer sich über den gesamten senkrecht zur U 2-Trasse befindlichen Gebäudeteil erstreckenden Wohneinheit pro Etage ausgegangen, so dass im Sinne einer oberen Abschätzung insoweit eine geschossweise Betrachtung erfolgte.

Für die Wohngebäude *Erlenweg 4* und *Frankfurter Landstraße 54* erfolgte eine Beurteilung anhand der am stärksten betroffenen Wohneinheiten. Dies sind die beiden östlichsten Wohneinheiten im EG des Gebäudes *Erlenweg 4* sowie die östlichste Wohneinheit des Gebäudes *Frankfurter Landstraße 54*.

Die beschriebene Methodik ist geeignet, die kausal auf das Vorhaben zurückgehenden Veränderungen der Besonnungsverhältnisse außen und innen darzustellen. Insbesondere ist es gerechtfertigt, die bereits heute bestehende Vorverschattung in die Betrachtungen einzubeziehen. Eine Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens allein anhand der im Planfall verbleibenden Besonnung würde unter kompletter Ausblendung der plangegebenen Vorbelastung, die maßgeblich zur Verschattung der Grundstücke beiträgt, zu deutlich überschätzenden Ergebnissen führen.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Verschattungsberechnungen der Vorhabenträgerin dargestellt:

Besonnung der Grundstücke und Freiflächen

Bezugsobjekt	ganzjährig				Winter (22.12. - 20.03.)			
	Besonnung (max.: 4.460 h/Jahr)		Änderung		Besonnung (max.: 854 h)		Änderung	
	Istfall	Planfall	h	%	Istfall	Planfall	h	%
Im Weidengrund 2	2.703	2.603	- 100	- 2,2	201	153	- 48	- 5,6
Im Weidengrund 4	2.565	2.468	- 97	- 2,2	208	151	- 57	- 6,7
Im Weidengrund 6	2.613	2.442	- 171	- 3,8	286	208	- 78	- 9,1
Im Weidengrund 8	2.937	2.490	- 447	- 10,0	455	238	- 217	- 25,4
Im Weidengrund 10	2.297	2.116	- 181	- 4,1	183	95	- 88	- 10,3
Im Weidengrund 12	2.736	2.506	- 230	- 5,2	261	153	- 108	- 12,6
Erlenweg 4	3.774	3.603	- 171	- 3,8	573	506	- 67	- 7,8
Erlenweg 47	3.125	3.115	- 10	- 0,2	572	572	+/- 0	+/- 0,0
Frankfurter Landstr. 54	3.605	3.477	- 128	- 2,9	663	602	- 61	- 7,1

Besonnung der Innenräume bezogen auf die Fensterbereiche

Gebäude bzw. Bezugseinheit	Besonnung	
	ganzjährig	Winter (22.12. - 20.03.)
Im Weidengrund 2	- 7,7 %	- 20,2 %
Im Weidengrund 4	- 7,2 %	- 18,9 %
Im Weidengrund 6	- 11,0 %	- 27,6 %
Im Weidengrund 8	- 6,5 %	- 16,6 %
Im Weidengrund 10	- 9,4 %	- 24,7 %
Im Weidengrund 12, EG	- 10,5 %	- 26,9 %
Im Weidengrund 12, 1. OG	- 9,2 %	- 23,6 %
Im Weidengrund 12, 2. OG	- 0,9 %	- 2,7 %
Erlenweg 4 (WE 1)	- 0,3 %	- 0,7 %
Erlenweg 4 (WE 2)	- 0,7 %	- 2,7 %
Erlenweg 47	+/- 0,0 %	+/- 0,0 %
Frankfurter Landstr. 54 (WE 1)	+/- 0,0 %	+/- 0,0 %

Demnach wird sich die Besonnung der untersuchten Grundstücke und Gebäude über das Jahr verteilt in Abhängigkeit von der gewählten Untersuchungsmethodik um max. 10 bis 11 % verschlechtern. Bei der Mehrzahl der untersuchten Objekte liegen die Veränderungen deutlich darunter.

In den sonnenarmen Wintermonaten, in denen das Sonnenlicht als besonders kostbar empfunden wird, vermindert sich die Besonnung um höchstens ca. 25 % (grundstücksbezogene Betrachtung) bzw. um ca. 28 % (Innenraumbezogene Betrachtung).

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung, dass die auf das Vorhaben zurückgehende Verschattung der anliegenden Grundstücke und Gebäude als zumutbar anzusehen ist und daher keinen Ausgleichsanspruch auslöst. Die vorgenannten nachteiligen Auswirkungen liegen im Rahmen dessen, womit ein Grundstückseigentümer rechnen muss.

Das BVerwG und der VGH Kassel haben in einschlägigen Urteilen (BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005 - 4 A 4/04 -, juris; VGH Kassel, Urteil vom 17. November 2011 - 2 C 2165/09.T -, RdNr. 276, juris) dargelegt, dass sich die Zumutbarkeit von Verschattungswirkungen nach den Umständen des Einzelfalls bestimmt, sehen diese Zu-

mutbarkeitsgrenze aber jedenfalls dann als überschritten an, wenn die Besonnung in den sonnenarmen Wintermonaten um ein Drittel reduziert wird. Diese obere Grenze wird ausweislich der Ermittlungen der Vorhabenträgerin nicht überschritten, allerdings reichen die Werte - zumindest teilweise - nahe heran.

Festzuhalten ist jedoch, dass die zugelassenen Straßenbahnbetriebsanlagen in einem städtisch geprägten Gebiet realisiert werden. Verkehrsanlagen der vorgesehenen Art sind dort durchaus ortsüblich. Es kommt hinzu, dass die Stadtbahnstrecke in dem hier gegenständlichen Bereich in Bündelungslage zu einer bereits bestehenden und zeitlich vor der angrenzenden Bebauung errichteten Eisenbahnbetriebsanlage gebaut wird. Eine Erweiterung dieser Verkehrsanlage und/oder die Errichtung einer die Nachbarschaft schützenden Lärmschutzanlage liegen bei dieser Ausgangslage nicht völlig fern, sondern im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG vielmehr im Rahmen dessen, womit ein Grundstücksnachbar rechnen muss. Überdies kommt der bereits bestehenden und auf einem Damm geführten Anlage der maßgebliche Anteil an der Verschattung der nördlich angrenzenden Grundstücke zu. All diese Aspekte sind schutzmindernd in die Abwägung einzustellen und führen im Ergebnis dazu, dass die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Besonnung der nördlich angrenzenden Grundstücke und Gebäude entschädigungslos hinzunehmen sind.

Für die Richtigkeit dieser Bewertung sprechen auch die Ergebnisse des von der Vorhabenträgerin untersuchten Vergleichsszenarios. Dabei hat sie entsprechend der maßgeblichen städtebaulichen Planungssituation (§ 34 BauGB, unbeplanter Innenbereich) untersucht, welche Auswirkungen ein fiktiver, nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, sich in die Eigenart der näheren Umgebung einfügender Neubau mehrerer Wohngebäude auf die Besonnung der nördlich angrenzenden Grundstücke hätte. Der Einfluss der Vorverschattung durch die Topografie u. ä. wurde bei dieser Betrachtung unberücksichtigt gelassen, um im Sinne einer allgemeinen Übertragbarkeit darzustellen, welche nachteiligen Veränderungen innerhalb einer innerstädtischen Wohnsituation „ortsüblich“ sind und von Grundstückseigentümern entschädigungslos hingenommen werden müssen. Im Ergebnis zeigt sich, dass die entschädigungslos hinzunehmenden Auswirkungen einer solchen Nachbarbebauung auf die Besonnungssituation (Grundstücksbezogene Betrachtung: ganzjährig - 26 %, Winter - 65%; Innenraumbezogene Betrachtung: ganzjährig - 13%, Winter - 35 %) gravierendere Folgen hätte als sie infolge der Stadtbahnrealisierung zu erwarten sind.

Die Zuerkennung eines Entschädigungsanspruchs kommt nach alledem nicht in Betracht.

14.2.4 Wertminderung / Mietwertminderung

Ein finanzieller Ausgleich für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen ist nur auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG geboten. Für die von einigen Einwendern geforderte Entschädigung wegen einer Minderung des Grundstücksverkehrswertes bzw. des Miet-

wertes gibt diese Regelung, die einen Ausgleichsanspruch lediglich für solche Fälle vorsieht, in denen Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, jedoch nichts her.

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 Einflussosphäre des Planungsträgers (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075/04 -, juris RdNr. 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 HVwVfG 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 RdNr. 404; BVerfG, Beschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08 -, juris RdNr. 48 ff.). Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde hat das Vorhaben keine derartigen unververtretbaren Wertminderungen zur Folge.

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).

14.2.5 Gebäudeschäden

Als Folge der Bauausführung (Setzung infolge der Erschütterungen und der Verbaumaßnahmen, Grundwasserabsenkung, Gebäudeunterfangung, Verlegung des Dornbachkanals) sind keine Schäden an Gebäuden im Einflussbereich der Baumaßnahme zu erwarten.

Unbeschadet dessen gewährleistet die von der Vorhabenträgerin vorgesehene und ihr überdies ausdrücklich auferlegte Beweissicherung (vgl. A. V. 12.), dass gleichwohl entstehende Schäden festgestellt und auf Kosten der Vorhabenträgerin beseitigt oder entschädigt werden.

Dem im überwiegenden öffentlichen Interesse liegenden Vorhaben stehen auf dieser Grundlage eigentumsrechtliche Positionen nicht entgegen.

15. Sonstiges

Sonstige abwägungserhebliche Gesichtspunkte stehen der Verwirklichung des Vorhabens nicht entgegen. Der im Zusammenhang mit dem Bau des unterirdischen Stationsbauwerks geäußerten Befürchtung einer nachhaltigen Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Gestalt von Vandalismus, Verschmutzungen, Sachbeschädigungen und Ähnlichem ist entgegenzuhalten, dass es sich bei den beschriebenen Missständen um eine gesellschaftliche Problematik handelt, die in dem Planfeststellungsverfahren nicht gelöst werden kann und muss. Die befürchteten ordnungswidrigen oder gar strafbaren Handlungen – sofern sie überhaupt eintreten, was ungewiss ist – haben ihre Ursache nicht in der Errichtung des Stationsbauwerks selbst, sondern sind auf seine nicht bestimmungsgemäße Nutzung zurückzuführen, von Dritten zu verantworten und können dementsprechend dem Vorhaben bzw. der Vorhabenträgerin nicht zugerechnet werden. Sofern die befürchteten Beeinträchtigungen tatsächlich eintreten, muss ihnen im Rahmen der bestehenden rechtlichen Möglichkeiten begegnet werden.

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 wasser-

rechtlicher Erlaubnisse oder die Entscheidung über die Zulassung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG (§ 3 Abs. 3 HAGBNatSchG) erforderlich ist – ist das Einvernehmen mit der betreffenden Fachbehörde hergestellt worden.

V. Einwendungen und Stellungnahmen klagebefugter Vereinigungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über Einwendungen, über die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens keine Einigung erzielt werden konnte (§ 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG).

Dazu ist es nicht erforderlich, über jede einzelne Einwendung im Tenor des Beschlusses ausdrücklich zu entscheiden.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Themen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses abgehandelt worden sind, z. B. bei den Planungsalternativen 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 Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, bei der eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans mit anonymisiertem Grunderwerbsverzeichnis zwei Wochen zur Einsicht ausliegen wird, erhält eine Liste zur Entschlüsselung der Einwender; außerdem erhält sie ein separates Eigentümerverzeichnis, mit dem die im anonymisierten Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Grundstücke den jeweiligen Eigentümern zugeordnet werden können.

Auch über die Stellungnahmen klagebefugter Vereinigungen ist zu entscheiden. Die obigen Darstellungen gelten insoweit entsprechend.

1. P 101

Die Einwendung entspricht nicht dem Schriftformerfordernis und kann daher unbeachtet gelassen werden (vgl. C. I. 8.).

Unabhängig davon vermag das inhaltliche Vorbringen, das die Planrechtfertigung und die bauzeitigen Einschränkungen für die Betroffenen zum Gegenstand hat, die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht in Zweifel zu ziehen. Auf die Ausführungen unter C. III. 1., 4.5, 4.7.2, 8.2 und 14.2 wird verwiesen.

2. P 102

Soweit die Einwendung die bauzeitigen sowie die betriebsbedingten Erschütterungs- und Lärmimmissionen thematisiert, kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. und die der Vorhabenträgerin insoweit auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen werden. Bezüglich der betriebsbedingten Lärmbelastung sei ergänzend darauf hingewiesen, dass das in Rede stehende Anwesen nicht unmittelbar an der Trasse gelegen ist und die Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV, aber auch die grundrechtsrelevanten Gesamtlärmpegel unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen deutlich unterschritten werden. Entschädigungspflichtige Einschränkungen der Nutzung des Außenwohnbereiches liegen demzufolge nicht vor. Unzumutbare, möglicherweise gar die Bausubstanz schädigende betriebsbedingte Erschütterungen sind nicht zu erwarten. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen gewährleisten die Verifizierung dieser prognostischen Abschätzung, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung. Unzumutbare, die Bausubstanz schädigende baubedingte Erschütterungen sind ebenfalls nicht zu erwarten. Gleichwohl ist der Vorhabenträgerin die Durchführung einer Beweissicherung (A. V. 12.) auferlegt worden, in die auch das Anwesen der Einwenderin einbezogen wird (vgl. A. VI. 2.1).

Zur vermeintlich fehlenden Auslegung der Nutzen-Kosten-Untersuchung wird auf Kapitel C. I. 6.4 verwiesen.

Hinsichtlich der in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung, der bauzeitigen Verkehrsführung, der vorgetragenen Wertminderungen und der mit Blick auf das unterirdische Stationsbauwerk geäußerten Befürchtung zur Schaffung eines „sozialen Brennpunkts“ kann auf die Ausführungen unter C. III. 1., 8.2, 14.2.4 und 15. Bezug genommen werden.

3. P 103 bis P 111, P 116 bis P 121, P 143

Die Einwendungen sind weitgehend inhaltsgleich, so dass sie gemeinsam abgehandelt werden können.

Im Hinblick auf die vorgetragenen Aspekte der bauzeitigen und betriebsbedingten Immissionsbelastung wird auf C. III. 4. verwiesen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden in Bezug auf die Anwesen der Einwender eingehalten, gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen bei weitem nicht erreicht.

Entgegen der in der Einwendung geäußerten Einschätzung stehen natur- und artenschutzrechtliche Bestimmungen sowie Aspekte des Klimas und der Luftqualität der Realisierung des Vorhabens nicht entgegen. Auch die Satzung zum Schutz des Baumbestandes im baurechtlichen Innenbereich der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe findet Beachtung. Die Plan-

feststellungsbehörde verkennt nicht, dass es zu vorhabenbedingten Eingriffen kommen wird, die in der Einwendung angesprochenen Funktionen werden aber – zumindest mittelfristig – wieder hergestellt. Auf die diesbezüglichen Darlegungen im LBP und unter C. III. 7. wird Bezug genommen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass das Vorhaben unter anderem gerade das Ziel einer Verbesserung der Luftqualität verfolgt.

Desweiteren ist sich die Planfeststellungsbehörde bewusst, dass es infolge der Realisierung des Vorhabens zu einer Verknappung öffentlichen Parkraums im *Erlenweg* kommen wird. Die Nutzung der hier maßgeblichen Flächen am östlichen Ende des *Erlenwegs* ist aber für die Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesses stehenden Stadtbahnvorhabens unabdingbar. Ein Ersatz in örtlicher Nähe ist aufgrund der bestehenden städtebaulichen Situation nicht möglich. Dies muss hingenommen werden, zumal auch für Anlieger kein Anspruch auf Erhalt einer bestimmten vorteilhaften Verkehrssituation besteht.

Zur vermeintlich fehlerhaft unterlassenen Auslegung der Nutzen-Kosten-Untersuchung wird auf Kapitel C. I. 6.4 verwiesen.

Hinsichtlich der in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung und der mit Blick auf das unterirdische Stationsbauwerk geäußerten Befürchtung, es werde ein „sozialer Brennpunkt“ geschaffen, wird auf die Ausführungen unter C. III. 1. und 15. Bezug genommen.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen (vgl. dazu C. III. 14.2).

Die von den Einwendern befürchtete existenzbedrohende Wirkung der Bauphase auf Dritte betrifft nicht ihre eigenen Belange und kann daher nicht in eigenem Namen geltend gemacht werden. Der in diesem Zusammenhang behauptete Entfall „vieler Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich“ ist unsubstantiiert und daher keiner genaueren Bewertung zugänglich.

4. P 112

Die Einwendung ist in wesentlichen Punkten identisch mit den unter C. V. 3. abgehandelten Einwendungen. Die darüber hinaus vorgetragenen Argumente, die natur- und artenschutzrechtliche Aspekte, Belange des Lärmschutzes und der vermeintlich fehlenden Rechtfertigung betreffen, veranlassen die Planfeststellungsbehörde zu keiner davon abweichenden Bewertung.

So wird den Bedenken zur bauzeitigen Lärmbelastung mittels der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen im gebotenen Umfang entsprochen. Auf das Verbot lärmintensiver Bauarbeiten zur Nachtzeit wird in diesem Zusammenhang besonders verwiesen. In Bezug auf die vorgesehene Lärmschutzwand ist sich die Planfeststellungsbe-

hörde bewusst, dass damit neben der schützenden Wirkung eine nachteilige Veränderung in Bezug auf die Sichtbeziehungen einher geht. Das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt jedoch das Interesse der Einwenderin am Erhalt der bestehenden Situation, zumal der bestehende Bahndamm die Sichtbeziehungen bereits heute beeinträchtigt. Zur Minimierung der Beeinträchtigungen wurde der Vorhabenträgerin die ortsbildgerechte Gestaltung der Lärmschutzwand auferlegt (vgl. A. V. 3.1.2).

5. P 113, P 114 und P 124

Die Einwendungen sind inhaltsgleich und in wesentlichen Punkten identisch mit den unter C. V. 3. abgehandelten Einwendungen. Die darüber hinaus vorgetragenen Argumente, die die betriebsbedingte Lärmbelastung, befürchtete Mietwertminderungen und Schäden aus betriebsbedingten Erschütterungen sowie die Vorzugswürdigkeit einer Verstärkung des Busverkehrs unter Verzicht auf das Vorhaben betreffen, vermögen keine für die Einwender günstigere Bewertung herbeizuführen. Die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 2.1.1.1, 4.2, 4.7.1 und 14.2.4 sind auch in Bezug auf das Anwesen der Einwender einschlägig, so dass darauf Bezug genommen wird. Ergänzend ist festzuhalten, dass den schalltechnischen Berechnungen entgegen der Einschätzung der Einwender keine zu geringe Taktfrequenz zugrunde gelegt wurde. Zweifelhaft ist insofern bereits, ob die Verdichtung der Taktfolge über einen 7,5-Minuten-Takt hinaus aufgrund der partiellen Eingleisigkeit der Strecke aus betrieblichen und technischen Gründen überhaupt möglich wäre. Eine solche Verdichtung ist nach den Planungen der Vorhabenträgerin aber jedenfalls innerhalb des der Prognose zugrunde liegenden Zeitraums nicht vorgesehen und musste der Schalltechnischen Untersuchung daher nicht zugrunde gelegt werden.

Bezüglich der im Erörterungstermin vorgetragenen Befürchtung, dass einwendungsgegenständliche Gebäude könne als Folge der Bauausführung Schaden nehmen und der in diesem Zusammenhang beantragten Aufnahme in die Beweissicherung ist zunächst festzuhalten, dass keine baubedingten Schäden zu erwarten sind. Unabhängig davon wurde der Vorhabenträgerin eine Beweissicherung auferlegt, mit der auf das Vorhaben zurückgehende Schäden festgestellt und deren Beseitigung auf Kosten der Vorhabenträgerin sichergestellt werden können. Das in Rede stehende Anwesen der Einwender wird in dieses Beweissicherungsverfahren aufgenommen. Weitergehender Maßnahmen bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Für die von den Einwendern im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans beantragte Zuerkennung von Entschädigungsansprüchen dem Grunde nach besteht keine Grundlage. Nach den Feststellungen der Planfeststellungsbehörde verbleiben in Bezug auf die Einwender unter Berücksichtigung der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen keine Anknüpfungspunkte, die unzumutbare und daher nicht entschädigungslos hinzunehmende, auf das Vorhaben zurückgehende Beeinträchtigungen mit sich brächten.

Soweit die Einwender darüber hinaus ihre Vorbehalte gegen die Maßnahmen am

Dornbach präzisieren, besteht unter Bezugnahme auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 5.3 und 7. auch auf dieser Basis kein Anlass, die Zulässigkeit und die Geeignetheit der vorgesehenen Maßnahmen in Zweifel zu ziehen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die zuständigen Fachbehörden bei Beachtung der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen keine Bedenken gegen die Realisierung des Vorhabens geäußert haben. Einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf das Vorhaben entgegen der Einschätzung der Einwender nicht (vgl. C. II.).

Letztlich ist im Hinblick auf die geäußerten Bedenken bezüglich der Beteiligung der Anlieger an den Kosten der Maßnahme festzuhalten, dass eine Kostenbeteiligung der Einwender nicht vorgesehen ist. In Bezug auf die Kosten der Straßenbaumaßnahmen hat der Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe ausdrücklich zugesagt, keine Straßenbeiträge von den Anliegern zu erheben. Diese Zusage ist im Beschluss bestätigt worden (s. A. VI. 2.8), so dass die Vorhabenträgerin daran gebunden ist.

6. P 115

Die Einwendung wendet sich zunächst gegen den als Folge der zugelassenen Planung erforderlich werdenden Grunderwerb. Dieser konnte durch eine Optimierung des Plans halbiert werden, umfasst nunmehr 20 m² des Flurstücks 69/35 und ist zur Herstellung eines ausreichend breiten Gehweges als Zu- und Abgang für die Bahnsteige 1.1 und 1.2 sowie deren Verbindung zwingend notwendig. Es leuchtet ohne weiteres ein, dass die ohne Inanspruchnahme des ca. 80 cm breiten Grundstückstreifens erreichbare lichte Breite des Gehweges von lediglich 1,45 m für die vorgesehene Nutzung unzureichend bemessen wäre. Insoweit stellt sich die Situation anders dar als bei der vorgenommenen Verringerung des Querschnitts der Rampe / des Gehwegs im Bereich zwischen dem Bahnsteig 1.2 und dem barrierefreien Abgang auf Höhe des Wasserturms. Diese Änderung ist zur Schaffung eines durchgängigen Sicherheitsraumes erforderlich und aufgrund des erwarteten begrenzten Fußgängeraufkommens in diesem Bereich – der Bahnsteig 1.2 dient lediglich dem Ausstieg, sofern die Halteposition am Bahnsteig 1.1 belegt ist – akzeptabel. Dagegen bedarf es in der Fortführung einer Beibehaltung des Gehweges in der bisher vorgesehenen Breite, so dass auf die damit einhergehende Inanspruchnahme von Teilflächen des Flurstücks 69/35 nicht verzichtet werden kann. Diese Einschätzung basiert auf dem Umstand, dass nur auf diesem Teilabschnitt Begegnungsverkehr erfolgen wird und der barrierefreie Zugang in Höhe des Wasserturms besondere Anforderungen an den Querschnitt stellt (Fahrradfahrer, Rollstuhlfahrer). Die vorgesehene Breite von 2,25 m berücksichtigt die Nutzungsansprüche sowie die Interessen des Eigentümers in ausgewogener Weise und ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass durch den vorhabenbedingten Rückbau eines auf dem Flurstück 69/35 befindlichen Stahlgittermastes der DB eine Fläche von ca. 10 m² von Bahnanlagen freigestellt wird und damit für den Einwender wieder frei verfügbar ist.

Eine vorzugswürdige Alternative, mit der sich eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme oder gar ein kompletter Verzicht erreichen ließe, drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf. Dies gilt auch im Hinblick auf die Einbindung der U 2 auf der südlichen Bahnhofseite. Auf die Darlegungen unter C. III. 2. wird verwiesen. Die aus der Inanspruchnahme der Grundstücksteilflächen resultierenden entschädigungsrechtlichen Fragestellungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern einem gesonderten Enteignungs-/Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die geänderte Planung trägt auch den mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Liegenschaften des Einwenders und deren Nutzung im gebotenen Umfang Rechnung. So hat die Vorhabenträgerin den ursprünglich südlich der Flurstücke 69/35 und 69/13 angeordneten Bahnsteig 1.1 nach Westen verschoben und zusätzlich einen östlich der Liegenschaften des Einwenders verlaufenden Gehweg zu den Bahnsteigen der U 2 (Bw.-Nr. 81) geschaffen. Auf diese Weise wird vermieden, dass sich wartende Fahrgäste unmittelbar vor den Gebäuden des Einwenders aufhalten. Das Erfordernis, die Gebäude passieren zu müssen, reduziert sich ebenfalls. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind nicht zu minimieren und müssen entschädigungslos hingenommen werden. In diesem Zusammenhang ist zunächst darauf hinzuweisen, dass für die Errichtung von Straßenbahn-Betriebsanlagen keine Grenzabstände zu angrenzenden Grundstücken einzuhalten sind. Insbesondere sind die diesbezüglichen bauordnungsrechtlichen Vorschriften nicht maßgeblich, weil die HBO für Anlagen des öffentlichen Verkehr nicht gilt (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 HBO). Darüber hinaus grenzen die Liegenschaften des Einwenders auch heute schon an eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen und Anlagen im Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe. Auch wenn diese in der Vergangenheit nicht mehr genutzt wurden, durfte der Einwender nicht darauf vertrauen, dass dies in Zukunft so bleibt bzw. keine seine Interessen nachteilig berührenden baulichen Änderungen vorgenommen werden. Vielmehr war aufgrund der Lage der ehemals auch dem Bestand des Bahnhofes zugehörigen Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem weiterhin dem öffentlichen Eisenbahnverkehr gewidmeten Bahnhof mit solchen Maßnahmen in besonderem Maße zu rechnen. Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundstückssituation sind aufgrund der dergestalt vorgeprägten Situation - auch im Hinblick auf die nachteiligen Veränderungen der Einsichtnahmemöglichkeiten in die angrenzenden Gebäude - entschädigungslos hinzunehmen. Auf die Darlegungen unter C. III. 14.2 wird verwiesen.

Die in Rede stehenden Gebäude wurden auch bezüglich der mit dem Vorhaben einhergehenden betriebsbedingten Erschütterungs- und Lärmimmissionen in den Blick genommen.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin den betriebsbedingten Lärm in Einklang mit der einschlägigen Berechnungsvorschrift (Nr. 8.1 der Schall 03 1990) auf der Grundlage der Geschwindigkeit der freien Strecke und nicht anhand der deutlich geringeren Geschwindigkeiten im Bahnhofsbereich berechnet. Auch die durch Bahnsteigkanten u. ä. erreichbaren Abschirmwirkungen bleiben unberücksich-

tigt. Auf diese Weise wird der bahnhofspezifischen Geräuschsituation in geeigneter Weise Rechnung getragen.

Die auf dieser Grundlage durchgeführten Ermittlungen der Vorhabenträgerin haben für die beiden Gebäude des Einwenders Ansprüche auf Schallschutz ergeben. Die Erwägungen der Vorhabenträgerin, die dazu geführt haben, dem erforderlichen Schallschutz in Gestalt passiver Maßnahmen Genüge zu tun (vgl. C. III. 4.2.5.2), sind nicht zu beanstanden. Auf den die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigenden Anordnungsausspruch dem Grunde nach im verfügenden Teil dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen (vgl. A. V. 3.1.3).

Unzumutbare betriebsbedingte Erschütterungen sind dagegen nicht zu erwarten. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.2 gewährleisteten die Verifizierung dieser prognostischen Abschätzung, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den betriebsbedingten Immissionsbelastungen wird auf die diesbezüglichen Darstellungen unter C. III. 4. Bezug genommen.

7. P 122 und P 123

Soweit die Einwendungen Entschädigungsansprüche im Allgemeinen und die Zuerkennung einer Entschädigung für Wertminderungen als Folge betriebsbedingten Lärms und Erschütterungen im Besonderen geltend machen, ist unter Verweis auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 14.2 festzustellen, dass mittelbare Rechtsbeeinträchtigungen, die eine Entschädigungspflicht auslösen könnten, von dem Vorhaben nach gegenwärtiger Erkenntnislage nicht ausgehen.

Die Erreichbarkeit der Anwesen der Einwender während der gesamten Bauzeit wird gewährleistet (vgl. Kapitel C. III. 14.2.1 und die dazu ergangene Nebenbestimmung). Zur rechtzeitigen Abstimmung des Umleitungskonzeptes mit der Straßenverkehrsbehörde und weiteren relevanten Stellen verpflichtet die unter A. V. 1.2 aufgenommene Nebenbestimmung. Detaillierterer Regelungen bedarf es im Zuge der Planfeststellung nicht (vgl. C. III. 8.2). Eine fortlaufende Information der Anlieger ist der Vorhabenträgerin ebenfalls auferlegt worden (vgl. A. V. 1.6).

Hinsichtlich der darüber hinaus vorgetragenen Argumente, die die bauzeitige und die betriebsbedingte Immissionsbelastung betreffen, kann auf die Ausführungen unter C. III. 4 sowie die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen werden. Ergänzend ist festzuhalten, dass den Schalltechnischen Berechnungen entgegen der Einschätzung der Einwender keine zu geringe Taktfrequenz zugrunde gelegt wurde. Zweifelhaft ist insofern bereits, ob die Verdichtung der Taktfolge über einen 7,5-

Minuten-Takt hinaus aufgrund der partiellen Eingleisigkeit der Strecke aus betrieblichen und technischen Gründen überhaupt möglich wäre. Eine solche Verdichtung ist nach den Planungen der Vorhabenträgerin aber jedenfalls innerhalb des der Prognose zugrunde liegenden Zeitraums nicht vorgesehen und musste der Schalltechnischen Untersuchung daher nicht zugrunde gelegt werden.

Entgegen der Einschätzung der Einwender beachtet die Planung die einschlägigen natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen sowie die Regelungen der Satzung zum Schutz des Baumbestandes im baurechtlichen Innenbereich der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es zu vorhabenbedingten Eingriffen kommen wird, die in der Einwendung angesprochenen Funktionen werden aber - zumindest mittelfristig - wieder hergestellt. Auf die diesbezüglichen Darlegungen im LBP und unter C. III. 7 wird Bezug genommen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass das Vorhaben unter anderem gerade das Ziel einer Verbesserung der Luftqualität verfolgt.

Zur vermeintlich fehlerhaft unterlassenen Auslegung der Nutzen-Kosten-Untersuchung wird auf Kapitel C. I. 6.4. verwiesen.

Hinsichtlich der in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung, die vermeintliche Vorzugswürdigkeit einer Verstärkung des Busverkehrs bei gleichzeitigem Verzicht auf das Vorhaben und der mit Blick auf das unterirdische Stationsbauwerk geäußerten Befürchtung, es werde ein „sozialer Brennpunkt“ geschaffen, wird auf die Ausführungen unter C. III. 1., 2.1.1.1 und 15. Bezug genommen.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen (vgl. dazu C. III. 14.2).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt, so dass das Interesse der Einwender am Erhalt der bestehenden Situation dahinter zurückgestellt werden durfte.

8. P 125

Die Einwendung thematisiert bauzeitige Immissionsbelastungen sowie mögliche baubedingte Schäden am Anwesen des Einwenders als Folge bauzeitiger Grundwasserabsenkungen und fordert die Durchführung einer Beweissicherung.

Hierzu wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 4.5 und 4.7.2, die der Vorhabenträgerin insoweit auferlegten Nebenbestimmungen - insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) sowie die unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen. Den Forderungen des Einwenders wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

9. P 126

Das Anwesen wurde veräußert. Die Einwendung hat sich erledigt.

10. P 127

Die Einwendung thematisiert die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in Bezug auf das betroffene Wohnungseigentum. Diese führt jedoch entgegen der Einschätzung des Einwenders zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen (vgl. dazu C. III. 14.2). Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang insbesondere darauf, dass die mit dem Vorhaben einhergehenden Immissionskonflikte – allen voran durch die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sowie den ergänzenden Anspruch auf passiven Schallschutz – bewältigt werden (vgl. C. III. 4). Soweit die Einwendung die nachteiligen Auswirkungen der vorgesehenen Lärmschutzwand auf die Sichtbeziehungen anspricht, ist insoweit zunächst festzuhalten, dass der Lärmschutzwand nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keine „erdrückende“ Wirkung zukommt. Zwar ist einzuräumen, dass der Abstand zwischen der Lärmschutzwand und dem Gebäude lediglich sechs Meter beträgt, allerdings ist die Situation durch den bereits bestehenden Bahndamm, der die vorgesehene Lärmschutzwand nochmals deutlich überragt, bereits negativ vorbelastet. Relevante nachteilige Veränderungen der Besonnung sind ebenfalls nicht zu erwarten (vgl. C. III. 14.2.3).

Bezüglich der in der Einwendung angesprochenen Verkehrswert- bzw. Mietwertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2.4 verwiesen werden.

11. P 128

Die Einwendung thematisiert zunächst die bauzeitige Immissionsbelastung durch Lärm und Staubentwicklung. Insoweit kann auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 3.4) verwiesen werden. Den berechtigten Belangen des Einwenders wird damit im gebotenen Umfang entsprochen.

Im Hinblick auf den in der Einwendung angesprochenen Aspekt der betriebsbedingten Lärmbelastung ist über die Darlegungen unter C. III. 4. hinaus darauf hinzuweisen, dass als Folge des mit diesem Beschluss zugelassenen Stadtbahnvorhabens und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzwand lediglich an der Südfassade des betroffenen Gebäudes (3. – 7. OG) und nur in Bezug auf den Nachtzeitraum eine Überschreitung des maßgeblichen Grenzwertes der 16. BImSchV prognostiziert wird. Dieser Überschreitung wird durch den dem Grunde nach zuerkannten Anspruch auf passiven Schallschutz Rechnung getragen. Weiterer Maßnahmen – insbesondere auch mit Blick auf die Gesamtlärmbelastung – bedarf es ausweislich der nachvollziehbaren Feststellungen der Vorhabenträ-

gerin nicht.

Zu den vorgetragenen Bedenken bezüglich bau- und betriebsbedingter Erschütterungen und damit einhergehender Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C. III. 4.7 verwiesen. Derartige Schäden sind zwar nicht zu erwarten, die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3. und 12. sowie die unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage der Vorhabenträgerin gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse des Einwenders im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Entschädigungspflichtige Wert- bzw. Mietwertminderungen gehen mit dem Vorhaben nicht einher (vgl. dazu C. III. 14.2.4).

Die bauzeitige Erreichbarkeit des Grundstücks – auch in den rückwärtigen Bereichen – für die Anwohner und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und der Entsorgungsbetriebe wird gewährleistet (vgl. A. V. 1.3 und 1.4). Das gilt auch für die Nutzbarkeit der Tiefgarage. Sollte die Bauausführung zu Einschränkungen in der Verfügbarkeit der rückwärtig gelegenen Stellplätze führen, verpflichtet die im Beschluss bestätigte Zusage die Vorhabenträgerin dazu, geeignete Alternativen bereitzustellen. Einschränkungen in der Nutzung des Müllplatzes sind aufgrund der in den Planunterlagen ausgewiesenen Baufeld- und Planfeststellungsgrenze auszuschließen. Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Spielplatzes als Folge bauzeitiger Immissionen sind nicht vermeidbar und müssen hingenommen werden.

Entgegen der Einschätzung des Einwenders ist die Nutzung der das Grundstück erschließenden Brücke über den Dornbach nicht als Baustellenzufahrt vorgesehen. Die Zufahrt zur Baustelle nordwestlich des Bahndamms erfolgt vielmehr über eine am Ende des *Erlenweges* zu errichtende Behelfsbrücke bzw. über die Zufahrt zu dem im Eigentum der Vorhabenträgerin stehenden Anwesen *Erlenweg 2*.

12. P 129 und P 137

Die Einwendungen sind weitgehend inhaltsgleich und können daher gemeinsam abgehandelt werden. Soweit darin zunächst die bauzeitliche sowie die betriebsbedingte Lärmbelastung thematisiert werden, kann auf die entsprechenden Darlegungen im Kapitel C. III. 4 verwiesen werden. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabenträgerin aufgrund der Einwendung die Immissionssituation in Bezug auf die Wohnhäuser der Einwender überprüft und dabei festgestellt hat, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass das Berechnungsverfahren gesetzlich vorgegeben ist und die Geländesituation in die Berechnung Eingang gefunden hat. Die Ermittlung der Lärmbelastung auf der Grundlage von Messungen ist – unbeschadet des Umstandes, dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt in

Ermangelung der Verkehrsanlage noch gar nicht durchführbar wären – nicht zulässig. Auf die Erläuterungen unter C. III. 4.2.2 wird verwiesen. Nach alledem bedarf es entgegen der Einschätzung der Einwender keiner ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der der darüber hinaus angesprochenen Aspekte der vermeintlich fehlenden Planrechtfertigung, der fehlerhaften Variantenwahl, der bauzeitigen Verkehrsführung und der mit Blick auf das unterirdische Stationsbauwerk geäußerten Befürchtung, es werde ein „Brennpunkt“ geschaffen, wird auf die Ausführungen unter C. III. 1., 2.1.1.1, 8.2 und 15. Bezug genommen.

Letztlich überwiegt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens auch die nicht vermeidbaren, mit dem Vorhaben einher gehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (vgl. C. III. 7.).

13. P 130

Der Forderung nach Minimierung der bauzeitlichen Einschränkungen für die Anwohner und Anlieger tragen die Planungen der Vorhabenträgerin sowie die ihr mit diesem Beschluss auferlegten Nebenbestimmungen im gebotenen Umfang Rechnung.

Die in Bezug auf das unterirdische Stationsbauwerk geforderten Maßnahmen zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung können nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden (vgl. C. III. 15.).

Die angesprochene Frage der Errichtung eines Kiosk bzw. einer Toilettenanlage ist nicht planfeststellungsrelevant. In Bezug auf den Kiosk ist bereits fraglich, ob es sich um eine planfeststellungsfähige Straßenbahnbetriebsanlage handelt. Unabhängig davon besteht aber jedenfalls kein Erfordernis zur Errichtung. Das gilt auch in Bezug auf die Toilettenanlage. Die Errichtung und Unterhaltung derartiger Anlagen ist vorliegend nicht zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich. In Bezug auf die Toilettenanlage ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Stadtbahn um ein Verkehrsmittel des ÖPNV mit ganz überwiegend kurzen Reisezeiten handelt. Die Fahrgäste gehen regelmäßig auf direktem Wege zum Zug, ohne dass längere Warte- und Aufenthaltszeiten entstehen. Vor diesem Hintergrund ist eine planerische Konfliktbewältigung im Zuge der Planfeststellung entbehrlich. Ob die Vorhabenträgerin im Zuge der Ausführungsplanung gleichwohl eine Toilettenanlage vorsieht, kann der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

14. P 131

Soweit die Einwender Fragen der Planrechtfertigung und Zweifel an der Geeignetheit der Planung zur Zielerreichung ansprechen, kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. und 2. verwiesen werden. Mittels der von den Einwendern präferierten Linienführung direkt in

die Innenstadt Bad Homburgs wäre das Planungsziel einer attraktiven Verknüpfung der Stadtbahn U 2 mit dem regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht zu erreichen. Dagegen ist die Verlängerung der Stadtbahnlinie bis zum Bahnhof – auch wegen des dortigen Zentralen Omnibusbahnhofs – geeignet, die angestrebte verbesserte Anbindung des Zentrums von Bad Homburg v. d. Höhe zu verwirklichen.

Hinsichtlich der bauzeitigen Immissionsbelastung wird auf die diesbezüglichen Erwägungen in Kapitel C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen.

Bezüglich der befürchteten baubedingten Schäden an dem Anwesen der Einwender ist zunächst festzuhalten, dass als Folge der Wasserhaltung und der Erschütterungen keine Schäden zu erwarten sind. Unabhängig davon wurde der Vorhabenträgerin eine Beweissicherung auferlegt, mit der auf das Vorhaben zurückgehende Schäden festgestellt und deren Beseitigung auf Kosten der Vorhabenträgerin sichergestellt werden können. Das Anwesen der Einwender wird in dieses Beweissicherungsverfahren aufgenommen. Weitergehender Maßnahmen bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

15. P 132

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass unklar bleibt, ob die für den BUND – Ortsverband Bad Homburg v. d. Höhe – abgegebene Äußerung auch vom Landesverband dieser Umweltvereinigung mitgetragen wird. Eine entsprechende Vollmacht wurde nicht vorgelegt, so dass das Vorbringen als Einwendung eines Privaten behandelt wurde.

Unabhängig von diesen formalrechtlichen Fragestellungen stellt sich die in der Einwendung propagierte oberirdische Trassenführung entgegen der Einschätzung des Einwenders nicht als vorzugswürdig dar. Auf die Darstellungen unter C. III. 2., insbesondere zur sog. Südvariante (Kapitel 2.1.3), kann verwiesen werden.

Soweit der Einwender in der zugelassenen Planung einen Verstoß gegen hessisches und europäisches Wasserrecht zu erkennen glaubt, sei zunächst darauf hingewiesen, dass auch bei Verwirklichung seines Trassierungsvorschlages eine Führung des Dornbachs unter Verzicht auf die Verdolung nicht möglich wäre. Unabhängig davon fordert die zuständige Fachbehörde keine komplette Öffnung der Dornbach-Verdolung, weil sich die betroffenen Grundstücke größtenteils in privatem Eigentum befinden und deshalb eine Öffnung nicht realisiert werden kann. Unabhängig davon würde sich eine Öffnung der Verdolung in der bebauten Ortslage komplex und kostenintensiv gestalten, weil zur Erschließung verschiedener Anwesen und zur Querung öffentlicher Straßen diverse Bauwerke zu errichten wären. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen stellen die im Zuge der zugelassenen Planung vorgesehenen Maßnahmen (Kastenprofil mit Natursteinen; Mindestwasserrinne zur Gewährleistung der Durchgängigkeit; Belichtung mittels Lichtschacht bei Station 0+155 km) eine Rückführung des Gewässers in einen natürlichen

und naturnahen Zustand im größtmöglichen Umfang sicher.

16. P 133

Die namens des BUND - Kreisverband Hochtaunus - und als Bevollmächtigter des BUND Landesverbands Hessen abgegebene Stellungnahme thematisiert zunächst die Forderung nach einer Minimierung der bauzeitigen Immissionsbelastung. Insoweit kann auf die diesbezüglichen Erwägungen in Kapitel C. III. 4. und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen werden. Unzumutbare bauzeitliche Immissionsbelastungen sind auf dieser Grundlage nicht zu besorgen.

Zuschläge für Kurvenquietschen durften in der Schalltechnischen Untersuchung unberücksichtigt gelassen werden, weil im Bereich des hier relevanten Gleisbogens am westlichen Tunnelportal technische Maßnahmen zur Vermeidung vorgesehen sind. Die zwischen dem Portal *Erlenweg* bei Bau-km 0+544 und dem Ende des Gleisbogens bei Bau-km 0+570 vorgesehene Schienenbenetzungsanlage sowie die Leitschienen haben zwischenzeitlich auch Eingang in die Planunterlagen gefunden. Die ergänzende Nebenbestimmung unter A. V. 3.1.5 gewährleistet das Ergreifen ergänzender Maßnahmen, sofern trotz der vorgesehenen Maßnahmen oder an anderer Stelle des Verlängerungsabschnitts belästigendes Kurvenquietschen auftreten sollte.

Das in der Planung enthaltene landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmenkonzept ist ausreichend und erfordert keine darüber hinausgehenden Maßnahmen. Auf die Darlegungen in C. III. 7. wird verwiesen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass es in Ermangelung einer Anwendbarkeit der Eingriffsregelung auch keiner Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung bedarf.

Soweit Bedenken bezüglich der Auswirkungen auf die betroffene quantitative Heilquellenschutzgebietszone D der staatlich anerkannten Heilquellen der Kur- und Kongress-GmbH Bad Homburg v. d. Höhe geäußert werden, ist festzuhalten, dass auch nach Einschätzung der zuständigen Fachbehörde keine Konflikte mit den Verbots- und Befreiungstatbeständen der Schutzgebietsverordnung zu erwarten sind.

Der Schutz vor bauzeitlichen Gewässerunreinigungen wird mittels der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. III. und V. 4.2 im gebotenen Umfang gewährleistet.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde trägt die Planung auch dem Gebot einer Verknüpfung der Angebote des ÖPNV mit anderen Verkehrssystemen (§ 4 Abs. 3 Hess. ÖPNVG) in ausgewogener Weise Rechnung. So sind am Haltepunkt Gonzenheim neben 25 P+R-Stellplätzen Fahrradabstellanlagen für insgesamt 20 Fahrräder (nördlich und südlich der *Frankfurter Landstraße*) vorgesehen. Argumente, die diese Planung ungeeignet erscheinen ließen und die angeregte Erweiterung der Fahrradabstellanlage zu-

lasten der P+R-Stellflächen des MIV rechtfertigen könnten, wurden nicht vorgetragen.

Das Betriebsprogramm, dem ein 15-Minuten-Takt zugrunde liegt, basiert auf der bei Antragstellung maßgeblichen Fahrgastprognose sowie dem geltenden Nahverkehrsplan und stellt auf dieser Grundlage eine im öffentlichen Interesse ausreichende Verkehrsbedienung sicher. Die zwischenzeitlich erfolgte Fortschreibung dieser Prognose auf den Zeitraum 2020plus legt jedoch nahe, dass zur Befriedigung der Nachfrage mittelfristig eine Taktverdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt in der HVZ anzustreben sein wird. Die zugelassene Straßenbahninfrastruktur lässt diese Taktverdichtung ohne Änderung der technischen Planung zu; die immissionsschutztechnischen Untersuchungen berücksichtigen die verdichtete Taktfolge ebenfalls, so dass die Rechte der Betroffenen auch in diesem Fall gewahrt sind. Vor diesem Hintergrund ist die Frage einer ggf. künftigen Verdichtung der Fahrtenfolge nicht entscheidungserheblich, sondern kann in Abhängigkeit von der künftigen Fahrgastentwicklung der Entscheidung der insoweit zuständigen Aufgabenträger vorbehalten bleiben (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Grundsätzliche Bedenken gegen die Realisierbarkeit des Betriebskonzeptes bestehen nicht. Das vom Einwender geforderte Konzept, wie mit Verspätungen umgegangen wird, ist als betriebliche Regelung nicht planfeststellungsrelevant. Die darüber hinaus angesprochene Verlängerung der U8 / U9 nach Bad Homburg v. d. Höhe ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und bedarf daher ebenfalls keiner Entscheidung.

17. P 134

Die Einwendung thematisiert zunächst die vermeintlich rechtswidrige Durchführung des Anhörungsverfahrens. Insoweit wird auf die Darstellungen unter C. I. 6.1 verwiesen.

Im Hinblick auf den darüber hinaus angesprochenen Aspekt der bauzeitigen und betriebsbedingten Lärmbelastungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass ein dem Bauvorhaben näher gelegenes benachbartes Anwesen im Zuge der 1. Änderung des Plans in die schall- und erschütterungstechnischen Betrachtungen einbezogen wurde (Schall: IP 16, Erschütterungen: IO 35). Folglich liegt nunmehr auch in Bezug auf die nordöstlich des Bauvorhabens, außerhalb des Ausbauabschnitts gelegene Bebauung eine aussagekräftige, die vorgenannten Erwägungen bekräftigende Einzelpunktbeurteilung vor.

18. P 136

Die Einwendung thematisiert zunächst die bauzeitige Immissionsbelastung durch Lärm und Staubentwicklung. Insoweit kann auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 3.4.) verwiesen werden. Den berechtigten Belangen des Einwenders kann

damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen werden. Das gilt auch in Bezug auf die vom Einwender explizit angesprochenen Maschinenkernbohrungen und die Bodenaustauschmaßnahmen. Auch für diese Bautätigkeiten wird es bei Beachtung der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen zu keinen unzumutbaren Immissionsbelastungen kommen.

Im Hinblick auf den in der Einwendung angesprochenen Aspekt der betriebsbedingten Lärmbelastung ist über die Darlegungen unter C. III. 4. hinaus darauf hinzuweisen, dass als Folge des mit diesem Beschluss zugelassenen Stadtbahnvorhabens und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzwand lediglich an der Südfassade des betroffenen Gebäudes (3. – 7. OG) und nur in Bezug auf den Nachtzeitraum eine Überschreitung des maßgeblichen Grenzwertes der 16. BImSchV prognostiziert wird. Dieser Überschreitung wird durch den dem Grunde nach zuerkannten Anspruch auf passiven Schallschutz Rechnung getragen (vgl. A. V. 3.1.3). Weiterer Maßnahmen – insbesondere auch mit Blick auf die Gesamtlärmbelastung – bedarf es ausweislich der nachvollziehbaren Feststellungen der Vorhabenträgerin nicht.

Im Hinblick auf den ergänzenden Vortrag des Einwenders zu der als Folge der planfestgestellten Lärmschutzwand eintretenden Behinderung von Sichtbeziehungen, der „Einenkung“ der Wohnanlage von Süden her und der daraus folgenden nachteiligen Auswirkungen auf die Wohnqualität kann zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Darstellungen unter C. III. 4.2.5.1 und 14.2.3 verwiesen werden.

Die Rodung des Baumbestands im Bereich des Bahndamms und die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen sind zur Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar und überwiegen das entgegenstehende Interesse des Einwenders am Erhalt der bestehenden Situation. Dabei ist in Ergänzung zu den diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 7. und 14. festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundstücks im Zuge der 1. Änderung des Plans nochmals reduziert hat. Eine darüber hinausgehende Verringerung der Eingriffe in das Eigentum ist nicht möglich.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Entschädigungspflichtige Wert- bzw. Mietwertminderungen gehen mit dem Vorhaben nicht einher (vgl. dazu C. III. 14.2).

Zu den vorgetragenen Bedenken bezüglich bau- und betriebsbedingter Erschütterungen wird auf die Ausführungen unter C. III. 4.7 sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die in 2007 gewonnenen, als Grundlage des erschütterungstechnischen Gutachtens dienenden Erkenntnisse als Kenngrößen auch heute noch Gültigkeit haben, so dass sich keine auf das Alter des Gutachtens gestützte Überarbeitungsbedürftigkeit ergibt.

Erschütterungsbedingte Gebäudeschäden sind zwar nicht zu erwarten, die der Vorhaben-

trägerin auferlegte Beweissicherung (A. V. 12.) i. V. m. der unter A. VI. 2.1 bestätigten Zusage der Vorhabenträgerin gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse des Einwenders im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Entgegen der Einschätzung des Einwenders ist die Nutzung der das Grundstück erschließenden Brücke über den Dornbach nicht als Baustellenzufahrt vorgesehen. Die Zufahrt zur Baustelle nordwestlich des Bahndamms erfolgt vielmehr über eine am Ende des *Erlenweges* zu errichtende Behelfsbrücke bzw. über die Zufahrt zu dem im Eigentum der Vorhabenträgerin stehenden Anwesen *Erlenweg 2*.

Im Hinblick auf den darüber hinaus vorgetragenen Aspekt der bauzeitigen Erreichbarkeit des Anwesens kann auf die Darlegungen unter C. III. 14.2.1 verwiesen werden.

Bauzeitliche Einschränkungen der Erreichbarkeit des Grundstücks für die Einheiten und die Fahrzeuge der Feuerwehr ergeben sich als Folge der Planung nicht. Unabhängig davon, dass der Vorhabenträgerin dies im Beschluss auferlegt wurde (vgl. A. V. 1.4), ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, dass diesem Gebot nicht Rechnung getragen werden könnte. Insbesondere die im Zuge der 1. Änderung des Plans überarbeitete Baufeld-/Planfeststellungsgrenze gewährleistet die Möglichkeit der Gebäudeumfahrt, um in den rückwärtigen Grundstücksbereich zu gelangen. Die weiteren von dem Einwender angesprochenen Aspekte des Rettungswegekonzeptes haben keinen konkreten Bezug zu dem Vorhaben und müssen daher, sofern Handlungsbedarf besteht, auch außerhalb des Verfahrens einer Regelung zugeführt werden.

Sollte die Bauausführung zu Einschränkungen in der Verfügbarkeit der rückwärtig gelegenen Stellplätze führen, verpflichtet die im Beschluss bestätigte Zusage die Vorhabenträgerin dazu, geeignete Alternativen bereitzustellen.

Einschränkungen in der Nutzung des Müllplatzes sind aufgrund der in den Planunterlagen ausgewiesenen Baufeld- und Planfeststellungsgrenze auszuschließen.

Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Spielplatzes als Folge bauzeitiger Immissionen sind nicht vermeidbar und müssen hingenommen werden.

Entgegen der Einschätzung des Einwenders bedarf es im Zuge der Planfeststellung keines endabgestimmten Verkehrs- bzw. Umleitungskonzeptes. Auf die Ausführungen unter C. III. 8.2 wird Bezug genommen.

Soweit der Einwender abschließend das Vorhaben unter Bezugnahme auf dessen vermeintlich fehlende Wirtschaftlichkeit ablehnt, kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. verwiesen werden.

19. P 139

Die Einwendung wendet sich zunächst gegen die mit dem Vorhaben verbundene betriebsbedingte Lärmbelastung und sieht darin eine erhebliche Einschränkung der Nutzbarkeit des betroffenen Außenwohnbereichs. Die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven

Schallschutzes gewährleisten am Anwesen der Einwender jedoch die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV, so dass eine unzumutbare Belastung des Außenwohnbereiches nicht gegeben ist. Ergänzend kann auf die Darlegungen unter C. III. 4.3 verwiesen werden.

Bezüglich der darüber hinaus vorgetragene Aspekte der bauzeitigen Lärmbelastung und einer unzumutbaren Verschattung des Anwesens wird auf die Ausführungen unter C. III. 4.5 und 14.2.3 Bezug genommen.

20. P 140

Die Einwender befürchten eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV an dem untersuchten IP 54. Wie die schalltechnische Untersuchung jedoch belegt, besteht als Folge des Vorhabens kein Anspruch auf Lärmschutz. Entgegen der in der Einwendung geäußerten Annahme ist ein solcher Anspruch auch nicht für das Objekt *Feldstraße 89* gegeben.

Die auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde ergänzend ermittelte Gesamtlärmbelastung des Anwesens der Einwender aus dem Stadtbahn-, dem Eisenbahn- und dem Straßenverkehr liegt deutlich unterhalb der verfassungsrechtlich relevanten Zumutbarkeitsschwelle.

Wegen weiterer Einzelheiten kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. verwiesen werden.

21. P 141

Die Einwendung thematisiert zunächst die unmittelbare Nähe des Stadtbahnvorhabens zu dem Anwesen der Einwender und die aus der vorgesehenen Lärmschutzwand resultierenden nachteiligen Auswirkungen auf die Sichtbeziehungen, die in besonderem Maße für die unteren Stockwerke gegeben sei, sowie andererseits die Untauglichkeit der Lärmschutzwand zur Einhaltung der für Wohngebiete maßgeblichen Lärmvorsorge-Grenzwerte der 16. BImSchV.

Entgegen der Einschätzung der Einwender löst die Planung den beschriebenen Konflikt in ausgewogener Weise.

Festzuhalten ist diesbezüglich zunächst, dass die Rechtsordnung dem Grundeigentum keinen Schutz gegenüber „ästhetischen“ Auswirkungen in Gestalt des Verlusts von Sichtbeziehungen zuerkennt. Das Vorbringen wurde daher als einfacher privater Belang in die Abwägung eingestellt. Das Interesse an der Realisierung des Vorhabens und das Erfordernis zur Gewährleistung des gesetzlich erforderlichen Lärmschutzes, der durch die vorgesehene Lärmschutzwand für die betroffenen unteren Stockwerke des Gebäudes uneingeschränkt sichergestellt werden kann, führt aber letztlich dazu, dass das Interesse der Einwender am Erhalt der Sichtbeziehungen zurückgestellt wurde. Eine auf das Vorhaben

zurückzuführende wesentliche Verminderung der Besonnung wird sich für das Anwesen der Einwender ebenfalls nicht einstellen. Unzumutbare Beeinträchtigungen, die zu einer entschädigungspflichtigen Wertminderung führen, sind daher nicht gegeben. Wegen weiterer Einzelheiten zu diesen Themenkomplexen kann auf die Darlegungen unter C. III. 4. (insbesondere 4.2.5.1) und 14.2 verwiesen werden.

Soweit die Einwender die Richtigkeit des Schallschutzgutachtens mit Blick auf das sog. Kurvenquietschen anzweifeln, kann festgehalten werden, dass die daraus resultierenden Lärmbeeinträchtigungen im Gutachten nicht zu berücksichtigen waren, weil im Bereich des Gleisbogens am Tunnelportal *Erlenweg* eine Schienenbenetzungsanlage vorgesehen ist und der Vorhabenträgerin darüber hinaus zusätzliche Maßnahmen zur Verminderung des Kurvenquietschens (auch an anderer Stelle) auferlegt wurden, sofern sich im Betrieb zeigen sollte, dass dies erforderlich wird (vgl. C. III. 4.2.2 und die Nebenbestimmung unter A. V. 3.1.5).

Für die an dem Gebäude der Einwender trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen verbleibenden Überschreitungen der nächtlichen Grenzwerte wurde der daraus resultierende Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach festgesetzt (A. V. 3.1.3). Weiterer Festlegungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bedarf es nicht.

Einer Entschädigung für Außenwohnbereiche bedarf es entgegen der Einschätzung der Einwender nicht, weil die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen ausschließlich den nächtlichen Grenzwert betreffen (vgl. C. III. 4.3).

Soweit sich die Einwender gegen die vorgesehene Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen wenden, ist festzuhalten, dass die Grundstücksinanspruchnahme im Zuge der 1. Änderung des Plans nochmals minimiert wurde, die verbleibenden Inanspruchnahmen aber zur Realisierung des Vorhabens unentbehrlich sind (C. III. 14.1). Entgegen der Einschätzung der Einwender ist die Mülltonnenabstellfläche von der Inanspruchnahme nicht betroffen. Die Fahrradabstellfläche wird bauzeitig benötigt, steht aber nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zur Verfügung. Eine Verlegung auf dem Grundstück ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde für die Dauer ihrer Inanspruchnahme ohne Weiteres möglich. Die bauzeitige Erreichbarkeit des Grundstücks – auch in den rückwärtigen Bereichen – für die Anwohner und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und der Entsorgungsbetriebe wird gewährleistet (vgl. A. V. 1.3 und 1.4).

Die von den Einwendern unterstellte Gefährdung von Anwohnern im Allgemeinen und Nutzern des Spielplatzes im Besonderen kann durch die der Vorhabenträgerin auferlegte Sicherung des Baufeldes wirksam verhindert werden.

Die Zusage der Vorhabenträgerin, für ggf. notwendige bauzeitige Einschränkungen von Stellplätzen im rückwärtigen Bereich erforderlichenfalls geeignete Alternativen vorzusehen, wird in diesem Beschluss bestätigt und damit für die Vorhabenträgerin verbindlich.

22. P 142

Entgegen der Einschätzung des Einwenders wird durch die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Bezug auf seine im Hochparterre gelegene Wohnung ein wirksamer Schallschutz vorgesehen, der die Einhaltung der von dem Stadtbahnbetrieb ausgehenden Schallimmissionen gewährleistet.

Den als Folge des Vorhabens zu rodenden Gehölzen kommt in Ermangelung einer ausreichenden Tiefe keine pegelmindernde Wirkung zu, weshalb deren Entfernung für die Lärmbelastung ohne Relevanz bleibt.

Bezüglich der betriebsbedingten Lärmbelastung, aber auch im Hinblick auf die darüber hinaus angesprochenen bauzeitlichen Immissionen kann auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4. verwiesen werden. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen keine unzumutbaren bauzeitigen Immissionsbelastungen verbleiben und daher für die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung bestand, diesbezüglich eine Entschädigung dem Grunde nach zuzuerkennen.

23. P 144

Soweit der Einwender das Erfordernis zur Durchführung einer UVP sieht und die Rechtfertigung des Plans in Zweifel zieht, kann auf die Darstellungen unter C. II. und C. III. 1 verwiesen werden.

Eine Fahrgastprognose wurde im Zuge der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen durchgeführt. Sie beruht neben Verkehrszählungen auf der allgemein anerkannten, für eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten in der Region zur Anwendung kommenden Verkehrsdatenbasis Rhein-Main. Die Ergebnisse der prognostizierten Fahrgastentwicklung wurden im Erläuterungsbericht dargestellt. Sie sind Bestandteil der NKU und wurden durch den Fördermittelgeber überprüft, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung besteht, deren Richtigkeit in Zweifel zu ziehen. Die Fortschreibung der Fahrgastentwicklung auf den Prognosehorizont 2020plus bestätigt die Ermittlungen und prognostiziert eine weitere Fahrgastzunahme. Die NKU selbst ist nicht Gegenstand der Planfeststellung (vgl. C. III. 1.).

Bezüglich der baubedingten Immissionen wird auf die Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.4 verwiesen. Den berechtigten Forderungen des Einwenders wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Weitergehende Maßnahmen sind nicht geboten. Auf dieser Grundlage können unzumutbare oder gar gesundheitsschädliche Lärmpegel infolge der Bauarbeiten ausgeschlossen werden. Eine detaillierte prognostische Abschätzung des Baulärms ist vor diesem Hintergrund im Rahmen der Konfliktbewältigung nicht geboten und aufgrund der Unregelmäßigkeit des durch die Bauarbeiten ausgelösten Lärms wenn überhaupt, so

doch nur bedingt möglich (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 – 9 A 8/10 -, juris). Die Selbstverpflichtung der Vorhabenträgerin auf erschütterungsarme – und damit auch lärmarme – Bauverfahren (s. Seite 93 des planfestgestellten Erläuterungsberichtes), die der Vorhabenträgerin unabhängig davon auch zur Auflage gemacht wurden, impliziert, dass dieser Gesichtspunkt bereits bei der Ausführungsplanung und der Ausschreibung Beachtung findet. Einer dahingehenden Nebenbestimmung bedarf es daher nicht.

Soweit mit der Einwendung die betriebsbedingte Lärmbelastung angesprochen und ein unzulässiger Eingriff in die Grundrechte aus Art. 2 Abs. 2 und Art. 14 GG geltend gemacht wird, kann unter Verweis auf die diesbezüglichen Darlegungen in Kapitel C. III. 4 festgehalten werden, dass weder auf der Grundlage der 16. BImSchV noch aus verfassungsrechtlichen Erwägungen heraus ein Anspruch auf Lärmschutz gegeben ist. Dies gilt für alle im Eigentum des Einwenders stehenden, in seiner Einwendung konkret bezeichneten Gebäude.

Die §§ 47a ff. BImSchG (Lärminderungsplanung) sind im Zuge der Planfeststellung nicht anwendbar.

Die Annahme des Einwenders, die Lärmpegel seien entgegen der maßgeblichen Berechnungsvorschrift in 6 Metern Höhe ermittelt worden und bildeten daher eine zu geringe Lärmbelastung ab, ist unzutreffend. Die für die kritischen Immissionsaufpunkte durchgeführten Berechnungen erfolgten in Übereinstimmung mit den Berechnungsvorschriften der RLS-90 sowie der Schall 03 1990 0,2 Meter über den Oberkanten der Fenster des jeweils betrachteten Geschosses. Die vom Einwender monierte Vorgehensweise wurde lediglich in den flächenhaften Isophonendarstellungen, denen jedoch lediglich die Funktion einer Übersichtsdarstellung zukommt, gewählt. Wegen der für die Ermittlung der Anspruchsberechtigung nur nachrangigen Bedeutung der Isophonendarstellung bedarf es auch – entgegen der Einschätzung des Einwenders – keiner dB-genau abgestuften Darstellung der Isophonelinie.

Den geäußerten Bedenken zu betriebsbedingten Erschütterungen wird mittels der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.2 ebenfalls in geeigneter Weise Rechnung getragen. Im Hinblick auf die Forderung, wegen des Alters der betroffenen Gebäude den für Dauererschütterungen maßgeblichen Anhaltswert nach Tabelle 3, Zeile 3 der DIN 4150-3 zur Anwendung zu bringen, sei darauf hingewiesen, dass ausweislich der Ermittlungen der Vorhabenträgerin dieser Wert selbst bei minimalem Gleisabstand (5 m) eingehalten werden kann. Für die Forderung, die Erschütterungseinwirkungen auf Menschen abweichend von der tatsächlichen Gebietseinstufung generell anhand der für reine und allgemeine Wohngebiete maßgeblichen Anhaltswerte zu beurteilen, fehlt es an einer sachlichen Rechtfertigung. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, dass mit Ausnahme der Bebauung am Bahnhof und der Betrachtungen bezüglich des noch nicht bebauten Areals im Geltungsbereich des Bebauungsplans 128 für alle untersuchten Immissionsaufpunkte die Schutzbedürftigkeit „Allgemeines Wohngebiet“ angenommen wurde.

24. P 145

Mit der Einwendung wird zunächst die Dokumentation der – insbesondere als Folge der Wasserhaltungsmaßnahmen – befürchteten baubedingten Schäden am Anwesen der Einwender sowie deren sach- und fachgerechte Beseitigung auf Kosten der Vorhabenträgerin gefordert.

Insoweit wird auf die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.), sowie ihre unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen, mit denen den diesbezüglichen Forderungen im gebotenen Umfang entsprochen wird.

Auch mit den weiteren, in der Einwendung angesprochenen Aspekten der Grundwasserabsenkung und der bauzeitigen Auswirkungen des Vorhabens (Art, Dauer und Auswirkungen der Immissionen, Verkehrsführung, Erreichbarkeit der Grundstücke, Einbußen der Lebensqualität) hat sich die Planfeststellungsbehörde auseinandergesetzt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 4.5, 4.7.2, 8.2 und 14.2 wird Bezug genommen. Ergänzend ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin zugesagt hat, die Straße *Am Alten Bach* weder als Baustellenzufahrt noch als Umleitungsstrecke zu nutzen (A. VI. 2.4). Eine Inanspruchnahme des Anwesens für die Rückverankerung der Verbauwände erfolgt nicht.

25. P146

Im Hinblick auf die Anmerkungen zur Bezeichnung des Vorhabens kann auf die Darlegungen unter C. I. 1. verwiesen werden.

Bezüglich der in der Einwendung angesprochenen Aspekte der Planrechtfertigung und der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 1. Bezug genommen. Die zwischenzeitlich erfolgte Fortschreibung dieser Prognose auf den Zeitraum 2020plus legt jedoch nahe, dass zur Befriedigung der Nachfrage mittelfristig eine Taktverdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt in der HVZ anzustreben sein wird. Die zugelassene Straßenbahninfrastruktur lässt diese Taktverdichtung ohne Änderung der technischen Planung zu; eine Überarbeitung der schall- und erschütterungstechnischen Gutachten ist ebenfalls nicht erforderlich, weil die genannten Gutachten ein solches Betriebsprogramm bereits berücksichtigen.

Wegen der vermeintlichen Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung als Folge der Errichtung des unterirdischen Stationsbauwerks kann auf die Darstellungen unter C. III. 15. verwiesen werden. Die vom Einwender angeregte Variante der Ausführung der unterirdischen Station Gonzenheim mit einem Mittelbahnsteig hat die Vorhabenträgerin im Zuge der Variantenfindung betrachtet aber verworfen, weil sie eine Vergrößerung der Bauwerkskubatur erforderlich machen würde, kostenintensiver wäre, Einschränkungen der für die Abwicklung des oberirdischen Verkehrs zur Verfügung stehenden Flächen mit sich

brächte, nur mit ungünstigeren Trassierungselementen realisierbar wäre und nicht zuletzt eine größere Flächeninanspruchnahme sowie den Abbruch des Gebäudes *Frankfurter Landstraße 102* erforderlich machen würde.

Hinsichtlich der vorgetragenen Zweifel an der Geeignetheit einer teilweise eingeleisigen Trassenführung, der bauzeitigen Immissionsbelastungen und sonstigen Einschränkungen und Erschwernisse, der ökologischen Bedenken sowie der Darlegungen zu brandschutztechnischen Anforderungen wird auf die Ausführungen in den Kapitel C. III. 2.1.2, 4., 7., 8.2. und 10. verwiesen. Einschränkungen des Parkraumangebotes gehören zum Wesen einer jeden Baumaßnahme im öffentlichen Verkehrsraum und können nicht vermieden werden. Eine bauzeitige Einstellung des Betriebs der Stadtbahnlinie U 2 am derzeitigen Endhaltepunkt in Gonzenheim ist entgegen der Einschätzung des Einwenders nicht vorgesehen.

Mit Blick auf die betriebsbedingte Lärmbelastung und die in diesem Zusammenhang geforderte Anlage einer Lärmschutzwand auch zur *Feldstraße* hin, ist festzuhalten, dass ausweislich der schalltechnischen Berechnungen die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung nicht überschritten werden. Folglich bedarf es insoweit keiner Schallschutzmaßnahmen.

Der kritisierte Umbau des Knotenpunktes *Frankfurter Landstraße/Haberweg/Quirinstraße/Gotenstraße* zu einem Kreisverkehrsplatz hat in verschiedener Hinsicht günstige Auswirkungen (Leistungsfähigkeit, Lärmemissionen) und ist zur Realisierung des Haltestellenkonzeptes im Bereich Gonzenheim überdies erforderlich. Sollte sich wider Erwarten nach der Verkehrsfreigabe zeigen, dass es zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen von Durchgangsverkehrsanteilen in dafür nicht vorgesehene Erschließungsstraßen kommt, kann durch verkehrslenkende Maßnahmen eingegriffen werden. Dies kann aber nicht Gegenstand der Planfeststellung sein.

26. P 147 und P 148

Die Einwendungen sind gleichlautend und können daher gemeinsam behandelt werden.

Soweit die Einwendungen die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in Zweifel ziehen, kann auf die Darstellungen zur Planrechtfertigung (vgl. C. III. 1.) verwiesen werden.

Entgegen der Einschätzung der Einwender können mit einer durchgehend eingeleisigen Trassierung die Planungsziele nicht erreicht werden, so dass die Planungsvariante in einem frühen Planungsstadium schon verworfen werden durfte, keinesfalls aber vorzugswürdig ist (vgl. C. III. 2.1.1.3).

Die Anordnung der unterirdischen Station Gonzenheim ist auf die Bushaltestelle, Fußwege und Straßenquerungen abgestimmt. Die Zuordnung dieser Flächen zueinander ist schlüssig und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, so dass die

diesbezüglichen Einwendungen nicht nachvollzogen werden können. Die von den Einwendern in diesem Zusammenhang angeregte Ausführung der unterirdischen Station Gonzenheim mit einem Mittelbahnsteig ist von der Vorhabenträgerin im Zuge der Variantenfindung betrachtet aber verworfen worden, weil sie eine Vergrößerung der Bauwerkskubatur erforderlich machen würde, kostenintensiver wäre, Einschränkungen der für die Abwicklung des oberirdischen Verkehrs zur Verfügung stehenden Flächen mit sich brächte, nur mit ungünstigeren Trassierungselementen realisierbar wäre und nicht zuletzt eine größere Flächeninanspruchnahme, die dichtere Heranführung des zu verlegenden Dornbachkanals an die Bebauung sowie den Abbruch des Gebäudes *Frankfurter Landstraße 102* erforderlich machen würde. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit dieser Darstellung, so dass die Variante zu Recht nicht weiterverfolgt wurde.

Im Hinblick auf den in der Einwendung angesprochenen Aspekt der bau- und betriebsbedingten Immissionsbelastung kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. verwiesen werden.

Hervorzuheben ist, dass es nach den Abschätzungen der Vorhabenträgerin keiner besonderen Maßnahmen bedarf, um unzumutbare Erschütterungsimmissionen aus dem Betrieb zu verhindern. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen gewährleisten die Verifizierung dieser prognostischen Abschätzung, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung. Entgegen der Einschätzung der Einwender haben die in 2007 gewonnenen, als Grundlage des erschütterungstechnischen Gutachtens dienenden Erkenntnisse als Kenngrößen auch heute noch Gültigkeit, so dass sich keine auf das Alter des Gutachtens gestützte Überarbeitungsbedürftigkeit ergibt.

Entgegen der Einschätzung der Einwender besteht kein Erfordernis für aktiven Schallschutz auf der Südseite des Bahndamms. Dabei ist mit Blick auf das Vorbringen der Einwender darauf hinzuweisen, dass die auf der Nordseite vorgesehene Lärmschutzwand bahnseitig hochabsorbierend ausgeführt wird und damit keine Schallreflexionen in südliche Richtung zu erwarten sind. Dem ebenfalls angesprochenen Aspekt des Kurvenquietschens trägt die Vorhabenträgerin Rechnung, indem im Bereich des Gleisbogens am Tunnelportal *Erlenweg* eine Schienenbenetzungsanlage vorgesehen ist. Darüber hinaus wurden der Vorhabenträgerin zusätzliche Maßnahmen zur Verminderung des Kurvenquietschens (auch an anderer Stelle) auferlegt, sofern sich im Betrieb zeigen sollte, dass dies erforderlich wird (vgl. C. III. 4.2.2 und die Nebenbestimmung unter A. V. 3.1.5).

Die der Vorhabenträgerin unter A. V. 3.4 auferlegten Nebenbestimmungen gewährleisten, dass aus dem Baubetrieb selbst keine unzumutbaren Immissionen resultieren. Weitergehender Regelungen bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht.

Im Hinblick auf die befürchteten Gebäudeschäden als Folge bauzeitiger Erschütterungen (Verbaumaßnahmen und Bauwerksanker) sowie die damit verbundene Forderung nach

einer sachverständigen Beweissicherung wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4.7.2 verwiesen. Derartige Schäden sind zwar nicht zu erwarten, die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. V. 12.) sowie ihre unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse der Einwender im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Eine Gefährdung des Anwesens durch steigende Bachpegel als Folge der Veränderungen des Bachlaufes ist nicht zu erwarten. Mit der Planung ist nachgewiesen, dass auf der Grundlage des HQ₁₀₀ (Jahrhundert-Hochwasser) eine ausreichende Bemessung erfolgt ist und das Abflussverhalten des Dornbaches nicht nachteilig verändert wird.

Die Erreichbarkeit des Anwesens der Einwender während der gesamten Bauzeit wird gewährleistet (vgl. Kapitel C. III. 14.2.1 und die dazu ergangene Nebenbestimmung). Dabei wird die Erschließung des Grundstücks über die *Frankfurter Landstraße* unter Abwicklung des Verkehrs auf Flächen neben den Baugruben bzw. oberhalb der bereits fertig gestellten Tunnelabschnitte im verbleibenden Verkehrsraum angestrebt. Sollte sich im weiteren Planungsverlauf zeigen, dass zur Erschließung der Anliegergrundstücke die Straße *Am Dornbach* genutzt werden muss, ist die Brücke über den Dornbach instandzusetzen. Da der Vorhabenträgerin die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke auferlegt ist, bedarf es bezüglich der derzeit nicht absehbaren und überdies nicht planfeststellungsrelevanten Instandsetzung des Brückenbauwerkes keiner diesbezüglichen Regelung im Beschluss. Eine dauerhafte Öffnung dieser Straße für den Durchgangsverkehr ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, so dass die insoweit geäußerten Bedenken gegenstandslos sind.

Entgegen der in der Einwendung geäußerten Einschätzung sind Zweck und Umfang

- der vorübergehenden Inanspruchnahme zum Zweck der Änderung der Entwässerung des Grundstücks sowie
- der für die Bauwerksanker erforderlichen dinglichen Sicherung

von Teilen des im Eigentum der Einwender stehenden Grundstücks lfd. Nr. 73 des GEV aus den Planunterlagen zu entnehmen. Diese Maßnahmen sind zum Zwecke der Realisierung des Vorhabens erforderlich und nicht vermeidbar. Auf die Ausführungen unter C. III. 14.1 wird verwiesen.

Im Hinblick auf die vorgesehene Änderung der Entwässerung ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass das auf der Südseite der *Frankfurter Landstraße* gelegene Grundstück infolge der Lage des geplanten Tunnelbauwerkes nicht mehr im Freispiegelabfluss zu dem dann auf der Nordseite des Tunnelbauwerkes liegenden Kanal entwässert werden kann. Aus diesem Grund hat die Vorhabenträgerin auf der Südseite der *Frankfurter Landstraße* eine Trennkanalisation mit einem Schmutz- und einem Regenwasserkanal (Bw.-Nr. 95 und 104) vorgesehen. Den nachvollziehbaren Darstellungen der Vorhabenträgerin zufolge

handelt es sich dabei um die am wenigsten komplizierte und kostengünstigste Variante. Die Herstellung in Gestalt einer Trennkanalisation trägt dabei insbesondere dem Ziel der Entlastung von Abwasseranlagen und der Schonung des Wasserhaushalts Rechnung und ist daher sachgerecht, wobei das auf dem Grundstück der Einwender anfallende Niederschlagswasser bereits heute in den Dornbach entwässert. Die als Folge der Änderung der Entwässerungsanlagen ggf. entstehenden Kosten für die Anpassung der Anschlussleitung und der Grundstücksentwässerungsanlagen sind von der Vorhabenträgerin zu tragen (vgl. A. V. 13.2).

Die zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehenen Grundstücksteile sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den Vorzustand zu versetzen. Ist dies nicht möglich, wird im Nachgang zur Planfeststellung zu prüfen sein, ob ein entschädigungspflichtiger Schaden entstanden ist. Insoweit wird auf die Darstellungen unter C. III. 14.1 und die Nebenbestimmung unter A. V. 1.8 verwiesen.

Eine Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens unter geringerer Beeinträchtigung der Eigentümerpositionen ist nicht möglich.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Bezüglich der angesprochenen Verkehrswert- und Mietwertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden. Für die seitens der Einwender geforderte Bestellung einer Bürgschaft besteht keine Grundlage.

27. P 149

Die schalltechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin hat für das vom Einwender angesprochene Gebäude (IP 54) keine Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ergeben. Gesamtlärmbelastungen im verfassungsrechtlich relevanten Bereich werden sich ebenfalls nicht einstellen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 4. verwiesen.

28. P 150

Die von der Einwenderin angesprochenen Aspekte der bauzeitigen und betriebsbedingten Immissionsbelastung sowie die befürchteten Wert- bzw. Mietwertminderungen sind in den Kapiteln C. III. 4. und 14.2 ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann. Eine Variante, die die Belange der Einwenderin in geringerem Maße berührt und vorzugswürdig wäre, steht nicht zur Verfügung (vgl. C. III. 2.).

Im Hinblick auf die darüber hinaus angesprochene, bauzeitlich nicht auszuschließende Beeinträchtigung von Stellplätzen im rückwärtigen Gebäudebereich wird auf die diesbe-

zügliche Zusage der Vorhabenträgerin (A. VI. 2.7), die im Beschluss bestätigt wurde und damit verbindlich ist, Bezug genommen.

29. P 151 und P 152

Die Einwendungen sind inhaltsgleich, der Einwender P 151 vertritt zudem die Einwenderin P 152, so dass eine gemeinsame Abhandlung der Einwendungen möglich ist.

Soweit die Einwendungen für erledigt erklärt wurden, war eine Entscheidung darüber entbehrlich. Auf die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen betreffend die bauzeitliche Erreichbarkeit des Grundstücks (A. V. 1.3), die bauzeitlichen und die betriebsbedingten Immissionen (A. V. 3.) sowie die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Bezüglich der fortbestehenden Zweifel an Bedarf und Rechtfertigung des Vorhabens kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. verwiesen werden. Die im Zuge der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen durchgeführte Fahrgastprognose beruht neben Verkehrszählungen auf der allgemein anerkannten und für eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten in der Region angewandten Verkehrsdatenbasis Rhein-Main. Die Ergebnisse der prognostizierten Fahrgastentwicklung wurden im Erläuterungsbericht dargestellt. Sie sind Bestandteil der NKU und wurden durch den Fördermittelgeber überprüft, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung besteht, deren Richtigkeit in Zweifel zu ziehen. Die Fortschreibung der Fahrgastentwicklung auf den Prognosehorizont 2020plus bestätigt die Ermittlungen und prognostiziert eine weitere Fahrgastzunahme. Die NKU selbst ist nicht Gegenstand der Planfeststellung (C. III. 1.).

Hinsichtlich der nach Abschluss der Baumaßnahme funktionslosen Bauwerksanker hat die Vorhabenträgerin zeitlich unbeschränkt zugesagt, diese auf ihre Kosten zu entfernen, sofern dies erforderlich ist oder gewünscht wird. Mit der Bestätigung der Zusage im Planfeststellungsbeschluss ist die Vorhabenträgerin daran gebunden. Weitreichenderer Regelungen bedarf es im Zuge der Planfeststellung nicht. Die Frage, ob die Zusage auch zum Gegenstand der nachfolgenden privatrechtlichen Bestellung der Grunddienstbarkeit gemacht wird, bleibt diesem Verfahren vorbehalten.

Im Hinblick auf die Bedenken und Forderungen zur beabsichtigten Umstellung von Mischwasserkanalisation auf Trennkanalisation (Bw.-Nr. 95 und 104) hat die Vorhabenträgerin das Erfordernis für diese Änderung, ohne die die Realisierung des Stadtbahnvorhabens nicht möglich ist, hinreichend belegt. Den nachvollziehbaren Darstellungen der Vorhabenträgerin zufolge handelt es sich dabei um die unkomplizierteste und kostengünstigste Variante. Die Herstellung in Gestalt einer Trennkanalisation trägt dabei insbesondere dem Ziel der Entlastung von Abwasseranlagen und der Schonung des Wasserhaushalts Rechnung und ist daher sachgerecht. Eine Beibehaltung der Mischwasserkanalisation unter Zuführung des Regenwassers in die Hebeanlage ist dagegen aus Gründen der Be-

triebssicherheit und des langfristigen Wartungs- und Unterhaltungsaufwands nachteilig zu beurteilen. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass das Stadtbahnvorhaben in der zugelassenen Form ohne die in Rede stehende Änderung der öffentlichen Abwasseranlagen nicht zu realisieren wäre. Es handelt sich folglich um eine notwendige Folgemaßnahme des Stadtbahnvorhabens, so dass auch die aus der Umstellung auf Trennkanalisation entstehenden Kosten für notwendige Anpassungen der Anschlussleitung und der Grundstücksentwässerungsanlagen von der Vorhabenträgerin zu tragen sind (vgl. A. V. 13.2). Die Übernahme der Kosten für den ggf. erforderlichen Einbau einer Rücklauf Sperre ist dagegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht geboten. Nach Darstellung der Vorhabenträgerin wird die in etwa auf dem vorhandenen Straßenniveau definierte Rückstau ebene durch die geplante Einordnung einer Hebeanlage nicht verändert, so dass das Erfordernis des Einbaus einer Rücklauf Sperre nicht ursächlich auf das Vorhaben zurückgeht und folglich allein die Regelung des § 8 Abs. 6 der Abwassersatzung der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe maßgeblich ist. Danach hat sich jeder Abwassereinleiter gegen den Rückstau des Abwassers aus der Abwasseranlage selbst zu schützen.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin zugesagt hat, die als Folge des Stadtbahnvorhabens entstehenden Kosten der Straßenbaumaßnahme zu tragen (vgl. A. VI. 2.8).

30. P 153

Die Einwendung bezieht sich auf ein im Eigentum der Einwender stehendes Einfamilienhaus sowie auf das Wohnungseigentum betreffend das Gebäude *Erlenweg 4*.

Soweit zunächst die fehlende Durchführung der UVP gerügt und die Planrechtfertigung des Vorhabens in Zweifel gezogen werden, kann auf die Darstellungen unter C. II. und III. 1. Bezug genommen werden. Zur vermeintlichen Rechtswidrigkeit des festgestellten Plans wegen fehlender Begründung des Absehens von einer UVP in den Planunterlagen, ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die einschlägige Bestimmung des § 3a UVPG es lediglich gebietet, die Feststellung über das hier nicht bestehende Erfordernis einer UVP der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dies ist mit der Bekanntmachung über die Auslegung der Planunterlagen und der Veröffentlichung im Staatsanzeiger des Landes Hessen erfolgt.

Den Bedenken bezüglich der baubedingten Immissionen wird für beide Grundstücke mit den der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.4 im gebotenen Umfang Rechnung getragen, so dass es zu keinen unzumutbaren oder gar gesundheitsbeeinträchtigenden Immissionsbelastungen kommen wird.

Bezüglich der betriebsbedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen kann auf die Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.1 und 3.2 verwiesen werden. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang

insbesondere darauf, dass die mit dem Vorhaben einhergehenden Immissionskonflikte - allen voran durch die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sowie den die Liegenschaft *Erlenweg 4* betreffenden ergänzenden Anspruch auf passiven Schallschutz - bewältigt werden. Den Forderungen von Einwendern nach zusätzlichem Sichtschutz hat die Vorhabenträgerin Rechnung getragen, indem die Lärmschutzwand im Abschnitt von Bau-km 0+832 bis 0+947 um einen lichtdurchlässigen Sichtschutz ergänzt wird.

Entgegen der in der Einwendung geäußerten Einschätzung sind die Auswirkungen des Vorhabens - auch in Bezug auf das Eigentum der Einwender - in einer Alternativenprüfung betrachtet worden. Der Rüge der Einwender, die Beeinträchtigungen für die in ihrem Eigentum stehenden Grundstücke seien in die Abwägung nicht eingestellt worden, ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellungsbehörde Alternativen betrachtet (vgl. C. III. 2.), sich aber keine offensichtlich vorzugswürdige Variante aufgedrängt hat. Die Auswirkungen der Lärmschutzwand auf die nördlich angrenzende Wohnbebauung, insbesondere auch im Hinblick auf die Liegenschaft *Erlenweg 4* haben in die Abwägungsentscheidung ebenfalls Eingang gefunden.

Den Bedenken bezüglich unzumutbarer betriebsbedingter Erschütterungen und daraus resultierender Gebäudeschäden begegnen die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.2. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass die Erschütterungseinträge aus der bestehenden Eisenbahnstrecke ermittelt wurden, nach den Feststellungen der Vorhabenträgerin jedoch zu vernachlässigen sind (vgl. C. III. 4.7.1).

Mit der 1. Änderung des Plans wird die bauzeitige Erreichbarkeit der Liegenschaft *Erlenweg 4* - auch in den rückwärtigen Bereichen - für die Anwohner und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und der Entsorgungsbetriebe gewährleistet (vgl. A. V. 1.3 und 1.4). Sollte die Bauausführung zu Einschränkungen in der Verfügbarkeit einzelner rückwärtig gelegener Stellplätze des Anwesens führen, verpflichtet die im Beschluss bestätigte Zusage die Vorhabenträgerin (A. VI. 2.7) dazu, geeignete Alternativen bereitzustellen.

Die Einrichtung von bauzeitlichen Umleitungen ist für die Realisierung des Bauvorhabens unabdingbar. Die endgültige Abstimmung der Umleitungsstrecken erfolgt erst im Zuge der Bauausführungsplanung. Unzumutbare Behinderungen und Belastungen sind nicht zu erwarten. Auf die Darlegungen unter A. V. 1.2 und C. III. 8.2 wird verwiesen.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Entschädigungspflichtige Wert- bzw. Mietwertminderungen gehen mit dem Vorhaben nicht einher (vgl. dazu C. III. 14.2).

31. P 154

Die Einwendung thematisiert zunächst eine vermeintlich rechtswidrige Durchführung des Anhörungsverfahrens. Insoweit wird auf die Darstellungen unter C. I. 6.1 verwiesen.

Bezüglich der darüber hinaus vorgetragenen Aspekte der bauzeitigen und betriebsbedingten Immissionsbelastungen sowie die Forderung nach Durchführung einer Beweissicherung wird auf die Ausführungen unter C. III. 4. und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.), sowie ihre unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen.

Ergänzend ist auf Folgendes hinzuweisen:

Im Zuge der 1. Änderung des Plans ist ein dem Bauvorhaben näher gelegenes, in Nachbarschaft zu dem Anwesen der Einwenderin gelegenes Gebäude in die schall- und erschütterungstechnischen Betrachtungen einbezogen worden (Schall: IP 16, Erschütterungen: IO 35). Folglich liegt nunmehr auch in Bezug auf die nordöstlich des Bauvorhabens, außerhalb des Ausbauabschnitts gelegene Bebauung eine aussagekräftige, die vorgenannten Erwägungen bekräftigende Einzelpunktbeurteilung vor.

Den vorgetragenen Mangel der Planunterlagen, der darin zu sehen sein soll, dass im Planungsnullfall keine reduzierte Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt wurde und auch im Planungsfall für die Einfahrten in sowie die Ausfahrten aus dem Tunnel (Ostportal) keine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit in Erwägung gezogen wurde, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. In diesem Zusammenhang ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit nach der DFStrab entgegen der Annahme der Einwenderin nicht 60 km/h, sondern 70 km/h beträgt. Die Rechtmäßigkeit des Vorgehens, sowohl im Null- als auch im Planfall eine Streckengeschwindigkeit von 70 km/h in Ansatz zu bringen, wurde bereits dargelegt (vgl. C. III. 4.2.2).

Der auf ein eigens in Auftrag gegebenes Sachverständigengutachten gestützte Einschätzung der Einwenderin, die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV seien überschritten, so dass ein Anspruch auf Lärmvorsorge gegeben sei, ist entgegenzuhalten, dass die dahingehende Bewertung des Gutachters einen Neubau unterstellt. Der hier in Rede stehende Vorhabenbereich ist allerdings als Ausbau einer bereits vorhandenen Strecke zu bewerten (vgl. C. III 4.2.1.1).

Der weitere Vortrag - wie der vermeintlich pflichtwidrig unterlassene Hinweis Dritter, eine ehemals geltende Geschwindigkeitsbegrenzung aufzuheben und eine Geschwindigkeit von 70 km/h zum Gegenstand der Lärmbetrachtungen zu machen - ist nicht entscheidungserheblich. Maßgeblich sind einzig die Planunterlagen, aus denen sich unzweifelhaft ergibt, welche Geschwindigkeiten der lärmtechnischen Betrachtung zugrunde gelegt wurden.

32. P 155

Mit der Einwendung wird die Durchführung einer Beweissicherung in Bezug auf die befürchteten baubedingten Schäden am Anwesen der Einwenderin, deren sach- und fachgerechte Beseitigung, die Übernahme aller damit in Zusammenhang stehenden Kosten sowie ein dauerhaftes Grundwassermonitoring gefordert. Insoweit wird auf die Darstellungen unter C. III. 4. und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) sowie ihre unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen. Dem Anliegen der Einwenderin wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.2 gewährleisten die Verifizierung der prognostischen Abschätzung der betriebsbedingten Erschütterungen, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung. Weitergehender Regelungen bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch insoweit nicht.

Zu den darüber hinaus vorgetragenen Aspekten einer vermeintlich fehlenden Planrechtfertigung, der Dornbachverlegung und der Eingriffe in Gehölzbestände, der bau- und betriebsbedingten Immissionen sowie der befürchteten Wert- bzw. Mietwertminderung der Immobilie wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 1., 4., 7., 14.2 verwiesen.

Eigentumsrechtliche Aspekte wurden in der Einwendung nicht angesprochen.

33. P 156

Die vorgesehene bauzeitige Grundstücksinanspruchnahme und die vorgesehene Beschränkung der Eigentumsrechte sind zum Zwecke der Realisierung des Vorhabens erforderlich und nicht vermeidbar. Auf die Ausführungen unter C. III. 14.1 wird verwiesen. Eine Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens unter geringerer Beeinträchtigung der Eigentümerpositionen ist nicht möglich, zumal sich keine andere Variante als vorzugswürdig aufdrängt (vgl. dazu C. III. 2.).

Die zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehenen Teile des Vorgartens sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den Vorzustand zu versetzen. Der von den Einwendern angesprochene Kirschbaum kann nicht erhalten werden. Mit der Maßnahmenplanung A 5 (Neugestaltung / Wiederherstellung privater Grünflächen) wird auf Kosten der Vorhabenträgerin Ersatz geschaffen. Sofern ein Wertverlust verbleibt, ist dieser zu entschädigen. Auf die diesbezüglichen Hinweise zum Entschädigungsverfahren unter C. III. 14.1 wird verwiesen.

Die Erreichbarkeit des Anwesens der Einwender während der gesamten Bauzeit wird gewährleistet (vgl. Kapitel C. III. 14.2.1 und die dazu ergangene Nebenbestimmung). Die

konkrete Ausgestaltung wird in Abhängigkeit von den jeweiligen Bauzuständen im Zuge der Bauausführungsplanung festgelegt und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Im Hinblick auf die angesprochenen Bedenken bezüglich der Verlegung des Dornbaches ist zunächst festzuhalten, dass der verlegte Dornbachkanal in einem Abstand von minimal ca. 6 bis 10 Meter zu den nächstgelegenen Gebäuden verläuft. Die Vorhabenträgerin wird das Bauwerk so bemessen und ausführen, dass dessen Dichtigkeit konstruktiv und statisch gewährleistet ist. Darüber hinaus wird die Leistungsfähigkeit des Dornbachkanals als Folge des Vorhabens nicht eingeschränkt. Auf das Vorhaben zurückgehende Gefährdungen oder Beeinträchtigungen der Anwesen in Gestalt einer Grundstücksvernässung bzw. einer Hochwasser bedingten Überflutung können somit ausgeschlossen werden.

Im Hinblick auf die geäußerte Befürchtung von Gebäudeschäden als Folge baubedingter Erschütterungen, der Einbringung der Bauwerksanker und Veränderungen des Grundwasserspiegels ist festzustellen, dass solche Schäden nicht zu erwarten sind. Gleichwohl wurde der Vorhabenträgerin eine Beweissicherung auferlegt, mit der auf das Vorhaben zurückgehende Schäden festgestellt, deren Beseitigung auf Kosten der Vorhabenträgerin sichergestellt und eine Entschädigung bei einem verbleibenden merkantilen Minderwert zuerkannt werden können.

Eine Übertragung unzumutbarer Erschütterungsimmissionen über die Bauwerksanker ist auszuschließen, da die Anker nach Verfüllung der Baugrube entspannt werden und keine direkte Verbindung zum Tunnelbauwerk aufweisen. Auch aus dem Betrieb der Stadtbahn sind keine unzumutbaren Erschütterungen und daraus resultierende Gebäudeschäden zu erwarten. Die der Vorhabenträgerin unter A. V. 3.2 auferlegten Nebenbestimmungen gewährleisten die Verifizierung der prognostischen Abschätzung der Vorhabenträgerin, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden, und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung. Im Übrigen wird auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 4.7 und 14.1.2 Bezug genommen.

Die hinsichtlich des unterirdischen Stationsbauwerks geforderten Präventionsmaßnahmen zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung können nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden (vgl. C. III. 15.).

Bezüglich der bauzeitigen Immissionsbelastung wird auf die Ausführungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 3.4) verwiesen. Den berechtigten Forderungen der Einwender wird damit im gebotenen Umfang entsprochen. Unzumutbare oder gar gesundheitsrelevante Immissionseinträge können auf dieser Grundlage ausgeschlossen werden. Eine regelmäßige, rechtzeitige und umfassende Informationspflicht der Anwohner während der gesamten Bauzeit wurde der Vorhabenträgerin auferlegt (A. V. 1.6).

34. P 157

Eine unmittelbare (grundstücksmäßige) Betroffenheit der Einwender ist nicht gegeben. Dem Vortrag, ein nördlich des Bahndamms verlaufender, als Feuerwehrezufahrt dienender öffentlicher Weg werde überbaut, wodurch die diesbezügliche Grundstückserschließung entfiere, ist entgegenzuhalten, dass die angesprochene Parzelle (Flurstück 141) keine gemeinsame Grenze mit dem Grundstück der Einwendungsführer hat und ihr schon allein deshalb nicht die unterstellte Funktion zukommen kann. Im Übrigen handelt es sich bei dem angesprochenen Flurstück weder um eine rechtlich öffentliche Wegeparzelle, noch dient das unbefestigte und völlig zugewachsene Flurstück tatsächlich als Feuerwehrezufahrt zu den in erster Reihe befindlichen Gebäuden der Straße *Im Weidengrund*.

Soweit die Einwendung desweiteren die Planrechtfertigung in Abrede stellt und eine vermeintlich fehlerhafte Variantenwahl unterstellt, kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. und 2. verwiesen werden. Hervorzuheben ist, dass eine Trassenführung, die der historischen Straßenbahnführung folgt, unbeschadet der Prüfung ihrer Realisierbarkeit, in Ermangelung einer Verknüpfung am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe als zentralem Umsteigepunkt die der Planung zugrunde liegenden Zielsetzungen nicht zu erfüllen vermag.

Entgegen der Einschätzung der Einwender besteht kein für die Planfeststellung des Vorhabens relevantes und überdies die Durchführung einer UVP erforderndes Erkundungsdefizit der Baugrunduntersuchung. Die Planfeststellungsbehörde kommt vielmehr zu dem Ergebnis, dass die durchgeführten Erkundungen dem Planungsstand entsprechend ausreichend sind. Die in dem Baugrundgutachten empfohlenen Erkundungen und Berechnungen sind nicht entscheidungserheblich, so dass deren Durchführung im Zuge der weiterführenden Planungen ausreichend ist. Im Planfeststellungsbereich sind den beteiligten Fachbehörden keine Altlastenstandorte bekannt.

Die Gründe für die Entbehrlichkeit einer UVP sind in Kapitel C. II. ausführlich dargelegt.

Den geäußerten Bedenken betreffend die baubedingte Immissionsbelastung – auch im Hinblick auf Abgas- und Staubemissionen – wird mittels der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen im gebotenen Umfang Rechnung getragen (vgl. A. V. 3.4), wenngleich Emissionen – wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung – nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Unzumutbare Beeinträchtigungen sind jedoch auszuschließen. Dies gilt ausdrücklich auch bezüglich baubedingter Erschütterungen. Herauszustellen ist in diesem Zusammenhang, dass die von der Vorhabenträgerin vorgesehene und durch Nebenbestimmung abgesicherte Bauausführung anstelle von rammenenden, erschütterungsarme bohrende Verfahren vorsieht. Auch wenn keine die Bausubstanz schädigende baubedingten Erschütterungen zu erwarten sind, ist der Vorhabenträgerin die Durchführung einer Beweissicherung auferlegt worden, in die auch das Anwesen der Einwender einbezogen wird (vgl. A. VI. 2.1).

Entgegen der Einschätzung der Einwender sind auch keine unzumutbaren betriebsbe-

dingten Erschütterungen zu erwarten. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.2 gewährleisten die Verifizierung der prognostischen Abschätzung der Vorhabenträgerin, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den bau- und betriebsbedingten Erschütterungen wird auf die Darlegungen unter C. III. 4.7 verwiesen.

Bezüglich der betriebsbedingten Lärmimmissionen wird auf die Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.1 verwiesen. Das Gebäude der Einwender befindet sich mehr als 30 Meter von der Straßenbahnstrecke entfernt, so dass keine gebäudebezogene Untersuchung erfolgte. Für die deutlich näher an den Gleisen gelegenen Gebäude *Im Weidengrund 2 - 12* liegen jedoch Einzelpunktbewertungen vor, die zeigen, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV sowie die verfassungsrechtlich relevanten Zumutbarkeitsschwellen deutlich unterschritten werden. Ansprüche in Bezug auf das Wohngebäude der Einwender können daher ausgeschlossen werden. Die geäußerte Kritik an der schalltechnischen Untersuchung ist unsubstantiiert und vermag keine begründeten Zweifel an ihrer methodisch korrekten Durchführung zu begründen (vgl. dazu insbesondere C. III. 4.2.2). Insbesondere sieht das verbindlich vorgegebene Berechnungsverfahren keine Betrachtung von Vorbeifahrt- bzw. Spitzenpegeln, sondern die Berechnung anhand von Mittelungspegeln vor.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand ist zur Gewährleistung der Ansprüche auf Lärm- schutz in der planfestgestellten Höhe geboten. Der im Abschnitt zwischen Bau-km 0+832 und 0+947 vorgesehene lichtdurchlässige Sichtschutz trägt den Forderungen Beteiligter, die als Folge der Rodung des Bahndamms mögliche Einsichtnahme in die Gärten sowie Wohnungen der Anrainer zu unterbinden, Rechnung und ist sachgerecht, ohne dass ein Anspruch darauf bestünde.

Einzuräumen ist, dass die im Bereich des Grundstücks der Einwender ohne Sichtschutz ca. 5,7 m über GOK liegende Kombination aus Gabionen- und Schallschutzwand eine starke optische Beeinträchtigung darstellt. Eine sinnvolle Weiternutzung des Grundstücks der Einwender wird aber dadurch nicht ausgeschlossen, eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung geht damit nicht einher. Im Hinblick auf die verschattende Wirkung der Lärmschutzwand hat die Vorhabenträgerin für deutlich näher an der Trasse gelegene Liegenschaften nachvollziehbar dargelegt, dass die anlagebedingten Veränderungen der Besonnungssituation zumutbar sind und daher keine Entschädigungspflicht begründen. Auf die Darstellungen unter C. III. 14.2.3 wird verwiesen.

Auch der von den Einwendern angeführten „bedrückenden Mauerwirkung“ kommt kein entscheidendes Gewicht zu. Neben der Entfernung zwischen dem in Rede stehenden Grundstück und der Trasse ist in diesem Zusammenhang insbesondere darauf hinzuweisen, dass der benachbarte, nicht minder hohe Bahndamm auch heute schon eine Beeinträchtigung darstellt.

Einzuräumen ist zwar, dass der Blick auf einen mit Gehölzen bewachsenen Bahndamm optisch ansprechender sein mag, als der Blick auf ein technisch überformtes Bauwerk. Die Rechtsordnung erkennt dem Grundeigentum gegenüber solchen „ästhetischen“ Auswirkungen eines Vorhabens allerdings keinen Schutz zu. Um die diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens abzumildern, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auferlegt, in der weiteren Planung Möglichkeiten einer ansprechenden Gestaltung der LSW zu prüfen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass die im Zuge der 1. Änderung des Plans neu vorgesehene Errichtung einer Gabionenwand auf die Intervention des auch andere Einwender vertretenden Rechtsbeistands der Einwender zurückgeht, der Minimierung des Zugriffs auf fremdes Eigentum dient und somit sachgerecht ist.

Eingriffe in den bestehenden Bahndamm, insbesondere die Rodung von Gehölzbeständen sind zur Realisierung des Vorhabens unvermeidlich. Natur- und artenschutzrechtliche Belange stehen den erforderlichen Maßnahmen nicht entgegen (vgl. C. III. 7.).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Interesse der Einwender am Erhalt der bestehenden Situation hinter das entgegenstehende öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens zurückgestellt werden durfte. Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Bezüglich der angesprochenen Verkehrs- und Mietwertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

35. P 158

Gegenstand der Einwendung sind bauzeitige wie betriebsbedingte Immissionsbelastungen und damit verbunden die Befürchtung von Gebäudeschäden in Bezug auf das Wohneigentum und eine weitere Eigentumswohnung. Insoweit kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. und die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen werden. Auf dieser Grundlage ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Lärm- und Erschütterungsimmissionen auf die im Eigentum der Einwenderin stehenden Objekte einwirken werden. Unbeschadet dessen ist der Vorhabenträgerin eine Beweissicherung auferlegt worden, in die auch die in Rede stehenden Gebäude einbezogen werden (vgl. dazu A. V. 12. und VI. 2.1).

Bezüglich der in der Einwendung angesprochenen Verkehrswert- bzw. Mietwertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

Die Zusage der Vorhabenträgerin, für ggf. notwendige bauzeitige Einschränkungen von Stellplätzen im rückwärtigen Bereich erforderlichenfalls geeignete Alternativen vorzusehen, wird in diesem Beschluss bestätigt und damit für die Vorhabenträgerin verbindlich (vgl. A. VI. 2.7).

36. P 159

Die Einwendung thematisiert in erster Linie bau- und betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen und damit verbunden die Befürchtung von Gebäudeschäden. Insofern kann auf die diesbezüglichen Darstellungen unter C. III. 4. verwiesen werden. In Bezug auf die befürchteten Gebäudeschäden folgt daraus, dass auf den Betrieb der in dem in Rede stehenden Bereich unterirdisch verkehrenden Stadtbahn zurückzuführende Schäden nicht zu erwarten und daher keine besonderen Anforderungen an die Bauausführung erforderlich sind. Im Hinblick auf die bauzeitigen Erschütterungswirkungen, aber auch wegen der vorgesehenen Wasserhaltungsmaßnahmen wurde der Vorhabenträgerin eine Beweissicherung auferlegt, mit der auf das Vorhaben zurückgehende Schäden festgestellt und deren Beseitigung auf Kosten der Vorhabenträgerin sichergestellt werden kann. Die durchzuführende Beweissicherung bezieht auch den in der Einwendung angesprochenen Hausbrunnen ein.

Die zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehenen Teile des Vorgartens sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den Vorzustand zu versetzen. Ist dies nicht möglich, wird im Nachgang zur Planfeststellung zu prüfen sein, ob ein entschädigungspflichtiger Schaden entstanden ist. Insofern wird auf die Darstellungen unter C. III. 14.1 verwiesen.

Die Erreichbarkeit des Anwesens der Einwenderin während der gesamten Bauzeit wird gewährleistet (vgl. Kapitel C. III. 14.2.1 und die dazu ergangene Nebenbestimmung).

37. P 160 und P 210

Die Einwendungen sind inhaltsgleich, so dass sie gemeinsam behandelt werden können.

Soweit darin Aspekte des Lärm- und Erschütterungsschutzes angesprochen werden, kann auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 4. verwiesen werden. Ergänzend wird darauf aufmerksam gemacht, dass das Anwesen der Einwender P 160 im Zuge der 1. Änderung des Plans in die schall- und erschütterungstechnischen Betrachtungen einbezogen wurde (Schall: IP 16, Erschütterungen: IO 35). Das im Eigentum der Einwender P 210 stehende Gebäude befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft. Folglich liegt nunmehr auch für die nordöstlich des Bauvorhabens, außerhalb des Ausbauabschnitts gelegene Bebauung eine aussagekräftige, die vorgenannten Erwägungen bekräftigende Einzelpunktbeurteilung vor.

Bezüglich der beantragten Beweissicherung und der die bauzeitige Immissionsbelastung betreffenden Forderungen wird auf die Darstellungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 3.4 und 12.) verwiesen. Den Forderungen der Einwender wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

Die wegen der vorgetragenen, das unterirdische Stationsbauwerk betreffenden Sicherheitsbedenken geforderten Überwachungsmaßnahmen können nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden (vgl. C. III. 15.).

Letztlich wurde das Anhörungsverfahren entgegen der Rechtsauffassung der Einwanderungsgemäß durchgeführt. Auf die Darstellungen unter C. I. 6.1 wird Bezug genommen.

38. P 161

Die Einwendung thematisiert die vermeintlich fehlende Planrechtfertigung, die bauzeitige Immissionsbelastung und Verkehrsführung, die befürchteten Auswirkungen auf Stabilität und Substanz des im Eigentum der Einwanderin stehenden Gebäudes sowie damit einhergehende finanzielle Schäden.

Auf die diesbezüglichen Erwägungen in den Kapiteln C. III. 1., 2., 4., 8.2 und 14.2 sowie die der Vorhabenträgerin auferlegte Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) kann verwiesen werden. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass mit der angeregten Optimierung der Stadtbuslinien die mit dem zugelassenen Vorhaben verfolgten Ziele nicht erreicht werden können (vgl. dazu C. III. 2.1.1.1). Bautechnische Risiken, die eine Zulassung des Vorhabens ausschließen, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

Soweit darüber hinaus eine Gefährdung des im Garten der Einwanderin befindlichen Gehölzbestands befürchtet wird, können diesbezügliche Auswirkungen aufgrund der Entfernung zwischen dem Bauvorhaben und dem in Rede stehenden Anwesen sicher ausgeschlossen werden.

39. P 163

Die Einwendung thematisiert zunächst baubedingte Einschränkungen für eine im Eigentum der Einwanderin stehende Wohnung und infolgedessen eintretende Wert- bzw. Mietwertminderungen. Insoweit ist festzuhalten, dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen nach Auffassung der Planfeststellung zumutbar sind. Bezüglich der bauzeitigen Immissionsbelastung wird insoweit auf die Darlegungen unter C. III. 4. verwiesen. Die Erreichbarkeit des Grundstücks – auch in den rückwärtigen Bereichen – für die Anwohner und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und der Entsorgungsbetriebe wird gewährleistet (vgl. A. V. 1.3 und 1.4). Die Zusage der Vorhabenträgerin, für ggf. notwendige bauzeitige Einschränkungen von Stellplätzen im rückwärtigen Bereich erforderlichenfalls geeignete Alternativen vorzusehen, wird in diesem Beschluss bestätigt und damit für die Vorhabenträgerin verbindlich (vgl. A. VI. 2.7). Eine Einschränkung der Nutzbarkeit der Tiefgarage ist nicht abzusehen.

Eine Schädigung der Bausubstanz ist nicht zu erwarten. Unbeschadet dessen ist der Vor-

habenträgerin eine Beweissicherung auferlegt worden, in die auch das in Rede stehende Gebäude einbezogen wird (vgl. dazu A. III. 2.2.2 und V. 12. und VI. 2.1). Den Belangen der Einwenderin wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen

Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind entschädigungslos hinzunehmen. Auf die Darlegungen unter C. III. 14.2 wird Bezug genommen.

Die Rodung des Baumbestands im Bereich des Bahndamms und die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen sind zur Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar und überwiegen das entgegenstehende Interesse der Einwenderin am Erhalt der bestehenden Situation.

40. P 164

Soweit in Bezug auf die befürchteten bau- und betriebsbedingten Erschütterungen sowie die vorgesehene bauzeitige Grundwasserabsenkung eine Beweissicherung für das im Eigentum des Einwenders stehende Wohngebäude gefordert wird, kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. und 5.2, die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen werden. Dem Anliegen des Einwenders wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass entgegen der Befürchtungen des Einwenders als Folge des Bauvorhabens keine relevanten dauerhaften Änderungen der Grundwasserverhältnisse zu erwarten sind. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Ausführungen C. III. 5.2 verwiesen.

Aktiver Schallschutz auf der Südseite des Bahndamms ist nicht erforderlich. Wie die Untersuchungen der Vorhabenträgerin zeigen, sind weder aus Gründen der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV, noch aus verfassungsrechtlichen Erwägungen Lärmschutzmaßnahmen geboten, weil selbst bei näher an der Trasse gelegenen Objekten (bspw. *Hügelstraße 2*, *Feldstraße 42*, *Frankfurter Landstraße 64A*) die insoweit maßgeblichen Immissionspegel deutlich unterschritten werden. Wegen weiterer Einzelheiten kann auf die Darlegungen unter C. III. 4. verwiesen werden. Der unsubstantiierte Vortrag des Einwenders vermag keine Zweifel an der methodischen Korrektheit der schalltechnischen Untersuchung zu begründen.

Bezüglich der in der Einwendung angesprochenen Verkehrswert- bzw. Mietwertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

Die im Zuge der 1. Änderung des Plans vorgenommene Erweiterung der Planfeststellungsgrenze auf die Straße *Zum Dornbach* einschl. des Brückenbauwerks trägt dem Umstand Rechnung, dass die als Folge des Vorhabens erforderliche Umstellung der Entwässerung mehrerer Liegenschaften südlich der *Frankfurter Landstraße* die Errichtung einer Regenwasserleitung über die Straße *Zum Dornbach* erforderlich macht, um das unbelaste-

te Regenwasser in den Dornbach einleiten zu können (vgl. z. B. Unterlage 8.1.1A). Eine bauzeitliche Inanspruchnahme der Straße *Zum Dornbach* sowie der Brücke im Zuge der Maßnahmen zur Leitungsverlegung ist hierfür unumgänglich. Eine grundhafte Erneuerung des Brückenbauwerks ist aber weiterhin ebenso wenig vorgesehen wie die dauerhafte Öffnung der Straße für den Durchgangsverkehr. Die Frage, ob die Straße bauzeitlich zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke genutzt werden muss, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten.

Wegen der in Zweifel gezogenen Rechtfertigung des Vorhabens wird auf die Darlegungen unter C. III. 1. verwiesen. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass im Zuge der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen eine Fahrgastprognose durchgeführt wurde. Diese beruht neben Verkehrszählungen auf der allgemein anerkannten, für eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten in der Region zur Anwendung kommenden Verkehrsdatenbasis Rhein-Main. Die Ergebnisse der prognostizierten Fahrgastentwicklung wurden im Erläuterungsbericht dargestellt. Sie sind Bestandteil der NKU und wurden durch den Fördermittelgeber überprüft, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung besteht, deren Richtigkeit in Zweifel zu ziehen. Die Fortschreibung der Fahrgastentwicklung auf den Prognosehorizont 2020plus bestätigt die Ermittlungen und prognostiziert eine weitere Fahrgastzunahme. Die NKU selbst ist nicht Gegenstand der Planfeststellung (vgl. C. III. 1.).

41. Einwendung P 165

Die Einwendung thematisiert zunächst die vermeintlich fehlende Planrechtfertigung. Insofern kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. verwiesen werden.

Bezüglich der Gewährleistung der bauzeitigen Erreichbarkeit, der bauzeitigen Verkehrsführung und der geforderten Vorabinformation der Anwohner wird auf die Kapitel C. III. 8.2 und 14.2 sowie die der Vorhabenträgerin dazu auferlegten Nebenbestimmungen Bezug genommen. Die bauzeitigen Einschränkungen und Immissionsbelastungen (vgl. dazu C. III. 4.) führen demnach zu keinen unzumutbaren Rechtsbeeinträchtigungen. Die Zuerkennung einer Entschädigung dem Grunde nach kommt daher nicht in Betracht.

Im Hinblick auf die befürchteten Grundstücks- und Gebäudeschäden als Folge bauzeitiger Erschütterungen und der Wasserhaltung sowie die damit verbundene Forderung nach einer sachverständigen Beweissicherung wird auf die Darlegungen unter C. III. 4. und 5.2, die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen. Den berechtigten Belangen der Einwender wird damit im gebotenen Umfang entsprochen.

Die Bauwerksanker haben nicht die von den Einwendern befürchteten Auswirkungen auf die Nutzung des Grundstücks und können nach Abschluss der Baumaßnahme auf Kosten

der Vorhabenträgerin entfernt werden. Auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 14.1.2.1 sowie die Zusage der Vorhabenträgerin (A. VI. 2.3) wird Bezug genommen.

Die Berücksichtigung der auf dem Grundstück der Einwender vorhandenen Gehölzpflanzungen bei der Ausführung der Baumaßnahme und die geforderte Anpassung der Zufahrtsbreite hat die Vorhabenträgerin zugesagt (vgl. A. VI. 2.6).

Im Hinblick auf die angesprochenen betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen wird auf die Darstellungen unter C. III. 4.7. verwiesen. Den aus den Brems- und Anfahrvorgängen resultierenden Einflüssen auf die Stärke und den Frequenzbereich der Erschütterungsanregung wird im Bereich des Haltepunkts dadurch Rechnung getragen, dass die Geschwindigkeit der durchgehenden Strecke in Höhe von 70 km/h zum Ansatz gebracht wird. Dabei handelt es sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde um einen konservativen Ansatz. Ein Anspruch auf Lärmschutz aus dem im Bereich des Anwesens der Einwender unterirdisch verlaufenden Stadtbahnvorhaben ist nicht ableitbar.

Die in Bezug auf das unterirdische Stationsbauwerk geforderten Maßnahmen zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung können nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden (vgl. C. III. 15.).

42. P 166

Gegenstand der Einwendung sind befürchtete Bauwerkschäden des im Eigentum der Einwender stehenden Gebäudes lfd. Nr. 107 des GEV und die damit in Zusammenhang stehende Forderung nach einer baubegleitenden Beweissicherung.

Dazu kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. und 5.2, die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen werden. Den Belangen der Einwender wird damit im gebotenen Umfang entsprochen.

43. P 167

Soweit in Bezug auf die befürchteten bau- und betriebsbedingten Erschütterungen sowie die vorgesehene bauzeitige Grundwasserabsenkung eine Beweissicherung für die in ihrem Eigentum stehenden Wohngebäude gefordert wird, kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. und 5.2, die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen werden. Dem Anliegen der Einwender wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen.

Aktiver Schallschutz auf der Südseite des Bahndamms ist nicht erforderlich. Wie die Untersuchungen der Vorhabenträgerin zeigen, sind weder aus Gründen der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV, noch aus verfassungsrechtlichen Erwägungen Lärmschutzmaßnahmen

geboten, weil selbst bei näher an der Trasse gelegenen Objekten (bspw. *Hügelstraße 2*, *Feldstraße 42*, *Frankfurter Landstraße 64A*) die insoweit maßgeblichen Immissionspegel deutlich unterschritten werden. Wegen weiterer Einzelheiten kann auf die Darlegungen unter C. III. 4. verwiesen werden.

Bezüglich der in der Einwendung angesprochenen Verkehrswert- bzw. Mietwertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

Abgesehen von einer ggf. erforderlichen bauzeitlichen Öffnung der Straße *Zum Dornbach* zum Zwecke der Erschließung der Anliegergrundstücke ist eine dauerhafte Öffnung dieser Straße für den Durchgangsverkehr nicht vorgesehen, so dass die insoweit geäußerten Bedenken gegenstandslos sind.

44. P 168 - P 170

Die Einwendung thematisiert im wesentlichen Aspekte des Lärmschutzes. Insoweit kann unter Bezugnahme auf die Darlegungen unter C. III. 4. darauf verwiesen werden, dass ein Anspruch auf Schallschutz für das Wohnhaus der Einwender nicht besteht. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabenträgerin die von dem Vorhaben ausgehende Immissionsbelastung für das weiter als die untersuchten Immissionspunkte von der Trasse entfernt liegende Gebäude nachträglich berechnet hat. Die unter Berücksichtigung der Topographie ermittelten Beurteilungspegel betragen 43 dB(A) am Tag und 39 dB(A) in der Nacht und liegen damit deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten [59 dB(A) am Tag, 49 dB(A) in der Nacht]. Gesundheitsgefährdende Gesamtlärmbelastungen werden sich nicht einstellen.

Bezüglich der vorgetragenen Aspekte der vermeintlich fehlenden Planrechtfertigung und der Wertminderung kann auf die Ausführungen unter C. III. 1. und 14.2 verwiesen werden. Entgegen der Einschätzung der Einwender können die mit der Planung verfolgten Ziele mit den bestehenden Angeboten des ÖPNV nicht erreicht werden.

45. P 171

Die Einwendung wendet sich zunächst wegen der befürchteten Gebäudeschäden gegen die in der Planung vorgesehene Unterfangung der Gebäudfundamente mittels Düsenstrahlinjektionen und stellt in diesem Zusammenhang die Planrechtfertigung des Vorhabens in Zweifel.

Entgegen dieser Einschätzung handelt es sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde um ein geeignetes und bewährtes Verfahren. Die Maßnahme dient dem Schutz des im Eigentum des Einwenders stehenden Gebäudes und soll gerade eine Gefährdung der Bausubstanz verhindern. Die sach- und fachgerechte Bauausführung wird durch ein Beweissicherungsverfahren begleitet, auftretende Schäden sind auf Kosten der Vorhaben-

trägerin zu beheben. Eine Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens unter geringerer Beeinträchtigung der rechtlichen Interessen des Einwenders ist nicht möglich. Weder drängt sich die Realisierung einer anderen Variante als vorzugswürdig auf (vgl. C. III. 2.), noch sind weitere Optimierungen der planfestgestellten Variante denkbar, die eine geringere Betroffenheit des Einwenders nach sich zögen. Wegen der grundsätzlichen Rechtfertigung des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter C. III. 1. Bezug genommen.

Soweit in der Einwendung auch Aspekte der bauzeitigen und betriebsbedingten Lärmbelastung zur Sprache kommen, kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. verwiesen werden.

Dem im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans geäußerten Vorbringen, es solle nunmehr auch eine Teilfläche seines Grundstückes während der Bauphase genutzt werden, ist entgegenzuhalten, dass diese Inanspruchnahme bereits Gegenstand der ursprünglichen Planung war. Sie ist erforderlich, um den künftig teilweise im Bereich des Grundstückes des Einwendungsführers verlaufenden Dornbachkanal herstellen und den Baugrubenverbau rückverankern zu können. Im Zuge der 1. Änderung des Plans wurde lediglich die vorgesehene dingliche Belastung des Grundstücksteils für die Einordnung des unterirdischen Dornbachkanals auf dem Grundstück des Einwenders (violette Schraffur) in den Grunderwerbsunterlagen ergänzt. Ein Erwerb von Grundstücksteilflächen ist nicht vorgesehen. Entgegen der vom Einwender vertretenen Auffassung ergeben sich Art und Umfang der zur Realisierung des Plans erforderlichen Inanspruchnahme und Belastung seines Eigentums (Ifd. Nr. 87 GEV) hinreichend deutlich aus den ausgelegten und nunmehr festgestellten Planunterlagen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme sind die nur vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Grundstücksflächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an den Eigentümer zu übergeben. Über Entschädigungsansprüche ist in einem nachgelagerten Verfahren zu entscheiden. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 14.1 verwiesen.

46. P 172

Der Forderung des Einwenders, für sein Grundstück einen umfassenden Lärmschutz vorzusehen, wird durch die festgestellte Planung im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften Rechnung getragen. Die Böschung zum *Ulmenweg* wird wieder begrünt, so dass auch insoweit dem Anliegen des Einwenders entsprochen wird. Soweit möglich wird die Vorhabenträgerin im Zuge der weiteren Planungen dem Aspekt einer Minimierung der Verschattung der nördlich angrenzenden Grundstücke bei der Auswahl zu pflanzender Gehölze Rechnung tragen.

47. P 173

Im Hinblick auf die in der Einwendung angesprochene Zunahme des betriebsbedingten

Verkehrslärms kann festgehalten werden, dass aufgrund der planfestgestellten Erhöhung der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich zwischen Bau-km 0+570 und Bau-km 0+600 nunmehr keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV verbleiben (vgl. C. III. 4.2.5.1).

Aus der Zusammenschau mit den anderen verkehrslärminduzierten Immissionen ergibt sich keine verfassungsrechtlich relevante Lärmbelastung, so dass weitergehende Ansprüche ausscheiden. Wegen Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 4. Bezug genommen. Bezüglich der von den Einwendern vorgetragenen lärmindernden Wirkung des zur Rodung vorgesehenen Gehölzbestands ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die maßgebliche Berechnungsvorschrift für Schienenverkehrslärm (Schall 03 1990) lediglich bei dichtem Wald die Möglichkeit vorsieht, diesen Bewuchs schallmindernd in die Berechnung einzubeziehen. Diese Voraussetzung liegt hier jedoch nicht vor, so dass Bewuchsdämpfungen weder im Null- noch im Planfall berücksichtigt wurden. Folglich handelt es sich bei den errechneten Werten um eine obere Abschätzung.

Natur- und artenschutzrechtliche Belange stehen der Rodung der angesprochenen Gehölzbestände und Grünflächen nicht entgegen (vgl. C. III. 7.).

Zu dem die bauzeitigen Immissionen und die Gewährleistung der bauzeitigen Erreichbarkeit betreffenden Vorbringen wird auf die Darlegungen unter C. III. 4.5, 4.7.2, 4.10 und 14.2.1 sowie die dazu der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es während der Bauausführung zu einer Beschränkung öffentlichen Parkraums in der *Frankfurter Landstraße* kommen wird. Diese temporären nachteiligen Auswirkungen sind nicht zu vermeiden und sind daher mit Blick auf das überwiegende öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens hinzunehmen.

48. P 174

Die Einwendung behandelt zunächst Aspekte der Planrechtfertigung. Insoweit kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. verwiesen werden. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die mit der Planung verfolgten Ziele entgegen der Einschätzung der Einwenderin mit den bestehenden Angeboten des ÖPNV nicht erreicht werden und die von ihr vorgeschlagene durchgängig doppelgleisige unterirdische Trassenführung schon allein aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht umsetzbar ist.

Hinsichtlich der bauzeitigen Immissionsbelastungen wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4. und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen - insbesondere das Verbot lärmintensiver nächtlicher Bauarbeiten - Bezug genommen. Den berechtigten Interessen der Einwenderin wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen, so dass unzumutbare Belastungen nicht zu erwarten sind.

49. P 175

Gegenstand der Einwendung ist die betriebsbedingte Lärmbelastung, die aus Sicht der Einwender gesundheitsschädigend ist. Die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sowie der ergänzend angeordnete passive Schallschutz gewährleisten an dem von den Einwendern angesprochenen Objekt die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Die auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Gesamtlärbetrachtung hat ergeben, dass als Folge des Vorhabens auch keine verfassungsrechtlich relevanten Lärmimmissionen zu erwarten sind. Wegen Einzelheiten kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. verwiesen werden.

Bezüglich der in der Einwendung angesprochenen Verkehrswertminderungen wird auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen.

50. P 176

Im Hinblick auf die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der bauzeitigen und betriebsbedingten Immissionsbelastung kann auf die Darlegungen unter C. III. 4. sowie die ergänzend ergangenen Nebenbestimmungen verwiesen werden. Bezüglich der betriebsbedingten Lärmbelastung ist hervorzuheben, dass als Folge des mit diesem Beschluss zugelassenen Stadtbahnvorhabens und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzwand lediglich an der Südfassade des betroffenen Gebäudes (4. - 7. OG) und nur in Bezug auf den Nachtzeitraum eine Überschreitung des maßgeblichen Grenzwertes der 16. BImSchV prognostiziert wird. Dieser Überschreitung wird durch den dem Grunde nach zuerkannten Anspruch auf passiven Schallschutz Rechnung getragen. Weiterer Maßnahmen - insbesondere auch mit Blick auf die Gesamtlärmbelastung - bedarf es ausweislich der nachvollziehbaren Feststellungen der Vorhabenträgerin nicht. Den als Folge des Vorhabens zu rodenden Gehölzen im Bereich des Bahndamms kommt in Ermangelung einer ausreichenden Tiefe keine pegelmindernde Wirkung zu, weshalb deren Beseitigung für die Lärmbelastung ohne Relevanz bleibt.

Im Übrigen sind die Rodung und die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen zur Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Das entgegenstehende Interesse des Einwenders am Erhalt der bestehenden Situation muss dahinter zurücktreten. Dabei ist in Ergänzung zu den diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 7. und 14. festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundstücks im Zuge der 1. Änderung des Plans nochmals reduziert hat. Eine darüber hinausgehende Verringerung der Eingriffe in das Eigentum ist nicht möglich.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Bezüglich der angesprochenen Verkehrswertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

Zu den vorgetragenen Bedenken bezüglich bau- und betriebsbedingter Erschütterungen und damit einhergehender Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C. III. 4.7 verwiesen. Derartige Schäden sind zwar nicht zu erwarten, die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse des Einwenders im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Müllplatzes sind aufgrund der in den Planunterlagen ausgewiesenen Baufeld- und Planfeststellungsgrenze auszuschließen. Zu einem dauerhaften Entfall von Stellplätzen im rückwärtigen Grundstücksbereich wird es nicht kommen. Die Zusage der Vorhabenträgerin, für ggf. notwendig werdende bauzeitige Einschränkungen von Stellplätzen erforderlichenfalls geeignete Alternativen vorzusehen (A. VI. 2.7), wird in diesem Beschluss bestätigt und damit für die Vorhabenträgerin verbindlich. Die Erreichbarkeit des Grundstücks für die Anwohner und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und der Entsorgungsbetriebe bleibt bauzeitlich – auch in den rückwärtigen Bereichen – gewährleistet (vgl. A. V. 1.3 und 1.4).

51. P 177

Entgegen der Einschätzung der Einwender bedarf es keiner Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zum Schutz ihres südlich der Stadtbahntrasse gelegenen Anwesens. In Ergänzung zu den Ausführungen unter C. III. 4. ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabenträgerin die von dem Vorhaben ausgehende Immissionsbelastung für das weiter als die untersuchten Immissionspunkte von der Trasse entfernt liegende Gebäude nachträglich berechnet hat. Die unter Berücksichtigung der Topographie ermittelten Beurteilungspegel betragen demnach 41 dB(A) am Tag und 37 dB(A) in der Nacht und liegen damit deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten [59 dB(A) am Tag, 49 dB(A) in der Nacht].

52. P 178

Entgegen der Einschätzung der Einwender sind für ihr südlich der Stadtbahntrasse gelegenes Anwesen keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich. In Ergänzung zu den Ausführungen unter C. III. 4. ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabenträgerin die von dem Vorhaben ausgehende Immissionsbelastung für das weiter als die untersuchten Immissionspunkte von der Trasse entfernt liegende Gebäude nachträglich berechnet hat. Die unter Berücksichtigung der Topographie ermittelten Beurteilungspegel betragen demnach 41 dB(A) am Tag und 37 dB(A) in der Nacht und liegen damit deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten [59 dB(A) am Tag, 49 dB(A) in der Nacht].

Soweit darüber hinaus Zweifel an der Planrechtfertigung geäußert werden, kann insoweit auf die Darlegungen unter C. III. 1. verwiesen werden.

In den oberirdisch geführten Bereichen wird die Verkehrsanlage wahrnehmbar sein. Diese

Auswirkungen müssen mit Blick auf das überwiegende öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens sowie den Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen hingenommen werden, zumal Verkehrsanlagen wie die zugelassene für inmitten eines Ballungsraumes gelegene Städte der Größenordnung von Bad Homburg v. d. Höhe nicht unüblich sind. Zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung des Ortsbildes wird es als Folge der Errichtung einer ca. 550 m langen Lärmschutzwand nicht kommen (vgl. C. III. 4.2.5.1).

53. P 179

Der Einwender ist Träger des Montessori Kinderhauses Bad Homburg v. d. Höhe und Mieter des Grundstückes mit der lfd. Nr. 180 GEV. Für die Realisierung des Bauvorhabens werden große Teile des als Außenbereich genutzten Grundstückes vorübergehend in Anspruch genommen. Da die tägliche Nutzung des Außenbereiches wesentliches Element des montessorianischen Erziehungskonzeptes ist, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dem Einwender für die Dauer der im Umfeld der Einrichtung erfolgenden Baumaßnahmen einen dem Anforderungsprofil gerecht werdenden Ersatzstandort kostenneutral zur Verfügung zu stellen (vgl. A. VI. 2.10). Die Klärung der Einzelheiten erfolgt im Zuge der weiteren Planungen.

Damit ist die Vorhabenträgerin den Forderungen des Einwenders entgegengekommen. Grundsätzlich bestünde nämlich - trotz der Nutzung der Liegenschaft als Kindergarten und trotz der Besonderheiten des pädagogischen Konzeptes - keine rechtliche Handhabe, die Vorhabenträgerin dazu zu verpflichten, zumal sie die bauzeitliche Erreichbarkeit der vom Vorhaben betroffenen Liegenschaft gewährleistet (vgl. A. V. 1.3) und die bauzeitliche Nutzbarkeit des Objekts -insbesondere im Hinblick auf die während dieser Zeit zu erwartenden Immissionsbelastungen - bei Beachtung der der Vorhabenträgerin auferlegten gesetzlichen und untergesetzlichen Regelungen zumutbar ist.

Den in Bezug auf die zugelassene P+R-Anlage geäußerten Bedenken hat die Vorhabenträgerin ebenfalls Rechnung getragen, indem die Parkplätze auf die Nordseite der Anlage verschoben und damit vom Kinderhaus abgerückt wurden. Auf diese Weise kann zugleich eine vom Fahrzeugverkehr getrennte und damit verkehrssichere fußläufige Erreichbarkeit des Kinderhauses gewährleistet werden.

Die Entscheidung, ob einzelne Stellplätze der P+R-Anlage als Kurzzeitparkplätze für Hol- und Bringvorgänge ausgewiesen werden, ist als verkehrsrechtliche Regelung nicht in der Planfeststellung, sondern nachgelagert durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu treffen.

54. Einwendung P 180

Gegenstand der Einwendung sind befürchtete Bauwerkschäden des im Eigentum der Einwender stehenden Gebäudes lfd. Nr. 85 GEV sowie die damit in Zusammenhang ste-

hende Forderung nach einer baubegleitenden Beweissicherung und einem dauerhaften Grundwassermonitoring.

Dazu kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. und 5.2, die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen werden. Den Belangen der Einwender wird damit im gebotenen Umfang entsprochen.

Soweit darüber hinaus die bauzeitige Lärmbelastung und eine darauf zurückzuführende Wert- bzw. Mietwertminderung angesprochen wird, kann auf die Darstellungen unter C. III. 4.5 und 14.2.4 Bezug genommen werden.

Die bauzeitige Erreichbarkeit des Anwesens wird während der gesamten Bauzeit gewährleistet (C. III. 14.2.1), so dass auch die Nutzung der im Hof gelegenen Parkplätze möglich bleibt.

55. P 181

Die Einwendung thematisiert zunächst die befürchteten Schäden aus einer mit dem Vorhaben verbundenen Grundwasserabsenkung und daraus ggf. resultierende Wertminderungen der Immobilie sowie die Forderung nach einer sachverständigen Beweissicherung.

Insoweit wird auf die Darstellungen unter C. III. 4. und 5.2, die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen. Den Forderungen des Einwenders wird damit im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Darüber hinaus gehender Regelungen bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Im Hinblick auf die in der Einwendung darüber hinaus angesprochenen bauzeitigen und betriebsbedingten Immissionen kann auf die Darlegungen unter C. III. 4. Bezug genommen werden. Zur vermeintlichen Übertragung von Erschütterungsimmissionen auf Gebäude als Folge der im Boden verbleibenden Bauwerksanker ist ergänzend festzuhalten, dass die Bauwerksanker nicht bis unter das Gebäude des Einwenders reichen und schon aus diesem Grund keine Betroffenheit gegeben ist. In Ermangelung einer eigenen grundstücksmäßigen Betroffenheit ist es dem Einwender darüber hinaus verwehrt, im eigenen Namen eine vermeintlich unzureichende Abwägung der Interessen der Grundstücksbetroffenen gegen die für das Vorhaben streitenden Belange geltend zu machen.

Die angeregten Präventionsmaßnahmen gegen Randalierer und andere Personen, die sich außerhalb der Betriebszeiten unbefugt in der unterirdischen Station aufhalten, können nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden (vgl. C. III. 15).

56. P 182 und P 202

Die Einwendungen sind weitgehend inhaltsgleich, so dass sie gemeinsam behandelt werden können.

Soweit darin die Planrechtfertigung in Zweifel gezogen wird, kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. verwiesen werden.

Entgegen der in der Einwendung geäußerten Einschätzung sind Zweck und Umfang

- der vorübergehenden Inanspruchnahme zum Zweck der Änderung von Leitungen der öffentlichen Versorgung als Folge der erforderlichen Verlegung des Dornbachkanals sowie
- der für die Bauwerksanker erforderlichen dinglichen Sicherung

von Teilen der im Eigentum der Einwender stehenden Grundstücke lfd. Nr. 93 und 94 GEV aus den Planunterlagen zu entnehmen. Diese Maßnahmen sind zum Zwecke der Realisierung des Vorhabens erforderlich und nicht vermeidbar.

Die zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehenen Grundstücksteile sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den Vorzustand zu versetzen. Ist dies nicht möglich, wird im Nachgang zur Planfeststellung zu prüfen sein, ob ein entschädigungspflichtiger Schaden entstanden ist.

Auf die Darstellungen unter C. III. 14.1 verwiesen.

Eine Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens unter geringerer Beeinträchtigung der Eigentümerpositionen ist nicht möglich.

Im Hinblick auf die geäußerte Befürchtung setzungsbedingter Gebäudeschäden als Folge der Einbringung der Bauwerksanker, sonstiger baubedingter Erschütterungen und Veränderungen des Grundwasserspiegels ist festzustellen, dass solche Schäden nicht zu erwarten sind. Gleichwohl wurde der Vorhabenträgerin eine Beweissicherung auferlegt, mit der auf das Vorhaben zurückgehende Schäden festgestellt und deren Beseitigung auf Kosten der Vorhabenträgerin sichergestellt werden können.

Eine Übertragung unzumutbarer Erschütterungsimmissionen über die Bauwerksanker ist auszuschließen, da die Anker nach Verfüllung der Baugrube entspannt werden und keine direkte Verbindung zum Tunnelbauwerk aufweisen. Auch aus dem Betrieb der Stadtbahn sind keine unzumutbaren Erschütterungen und daraus resultierende Gebäudeschäden zu erwarten. Auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 4.7 und 14.1.2 wird Bezug genommen.

Soweit darüber hinaus die bauzeitige Immissionsbelastung sowie die befürchteten Wert- und Mietwertminderung zum Gegenstand der Einwendung gemacht wurden, kann auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 4. und 14.2.4 verwiesen werden. Die bauzeitige Erreichbarkeit des Grundstücks wird gewährleistet (vgl. C. III. 14.2.1).

Im Hinblick auf die monierte Fällung von Gehölzen sowie die vermeintliche Verschlechterung der Luftqualität ist darauf hinzuweisen, dass mittels der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen die Regeneration des Landschaftsraumes von den nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens sichergestellt werden kann. Überdies dient das Vorhaben gerade auch einer Verbesserung der Luftschadstoffsituation (vgl. C. III. 4.10).

57. P 183

Die Einwendung erschöpft sich in einem schlichten „Nein“ zum Ausbau, so dass es ihr für eine Überprüfung an einer hinreichenden Substantiierung fehlt.

58. P 184

Die in der Einwendung geäußerten Zweifel an der Notwendigkeit des Vorhabens sind in Kapitel C. III. 1. ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen wird.

Hinsichtlich der als Folge des Vorhabens befürchteten nachteiligen Auswirkungen auf die Lagegunst (Verschlechterung der Zu- und Abfahrtsituation, nachteilige Veränderung der Parkplatzsituation) und damit verbunden der wirtschaftlichen Situation des Apothekenbetriebs ist zunächst auf die Darlegungen unter C. III. 14.2.2 hinzuweisen. Die unabhängig davon abwägungserheblichen Argumente haben der Vorhabenträgerin jedoch zu einer Optimierung des Plans Anlass gegeben. So lässt der zugelassene Plan nunmehr eine Anfahrbarkeit der Apotheke aus beiden Richtungen des *Haberweges* zu. Darüber hinaus sieht der zugelassene Plan den Neubau bzw. die Erweiterung von Pkw-Stellplätzen vor dem Gebäude *Frankfurter Landstraße 61* auf dem Flurstück 88/3 vor (Ifd. Nr. 80 des Bw.-Vz.). Die geänderte Planung bringt zugleich Verbesserungen für die Wahrnehmbarkeit der Apotheke mit sich. Die geforderte Verlegung der Bushaltestelle kommt jedoch nicht in Betracht. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin mit den vorgenannten Änderungen, die Gegenstand der Planfeststellung geworden sind, die unter den gegebenen Umständen in Betracht kommenden Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen sind nicht vermeidbar. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.4 gewährleisten jedoch, dass keine unzumutbaren Immissionsbelastungen verbleiben und tragen damit den Bedenken der Einwenderin im gebotenen Umfang Rechnung. Die Erreichbarkeit der Apotheke auch während der Bauzeit bleibt gewährleistet (vgl. A. V. 1.3).

Die geäußerten Befürchtungen bezüglich Vandalismus, Einbruchversuchen u. ä. können nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden (vgl. C. III. 15).

59. P 185

Bezüglich der in der Einwendung angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmbelastung kann unter Hinweis auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 4. festgestellt werden, dass für die Eigentumswohnung der Einwender kein Anspruch auf Schallschutz besteht. Diese Aussage gilt sowohl im Hinblick auf die durch das Vorhaben selbst ausgelöste Lärmbelastung als auch in Bezug auf die durch das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrslärmquellen resultierende Gesamtlärmbelastung. Insoweit ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin für den von den Einwendern angesprochenen Immissionspunkt mit der 1. Änderung des Plans die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV nachgewiesen hat. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde wurde darüber hinaus die Gesamtlärmbelastung ermittelt. Diese beträgt im 2. OG 61 dB(A) am Tag und 55 dB(A) nachts und unterschreitet damit verfassungsrechtlich bedenkliche Immissionswerte deutlich. Dabei ist zu beachten, dass die Topografie im Berechnungsverfahren Berücksichtigung findet.

Auch im Hinblick auf die darüber hinaus angesprochenen bauzeitlichen Immissionen wird auf die Ausführungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen. Auf dieser Grundlage sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen zu erwarten.

Die Erschließung der Grundstücke wird während der gesamten Bauzeit gewährleistet (vgl. A. V. 1.3). Einschränkungen des Parkraumangebotes gehören zum Wesen einer jeden Baumaßnahme im öffentlichen Verkehrsraum und können nicht vermieden werden.

60. P 186

Die ursprünglich vorgesehene Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstücks der Einwender ist aufgrund der 1. Änderung des Plans entfallen. Die diesbezüglichen Einwendungen können daher für erledigt erklärt werden. Die Sicherung der Baustelle wird gewährleistet (vgl. A. V. 1.7).

Hinsichtlich der bauzeitigen Immissionsbelastung wird auf die Darstellungen in Kapitel C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen. Auf dieser Grundlage sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen zu erwarten.

Auch die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung ist zumutbar und im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Bezüglich der angesprochenen Verkehrswertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

Zu den vorgetragenen Bedenken bezüglich bau- und betriebsbedingter Erschütterungen und damit einhergehender Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C. III. 4.7 verwiesen. Derartige Schäden sind zwar nicht zu erwarten, die der Vorhabenträgerin auf-

erlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. V. 12.), sowie ihre unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse des Einwenders im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Die Rodung der Gehölzflächen des Bahndamms ist zur Realisierung des im überwiegen- den öffentlichen Interesses stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen gewährleisten – auch im Bereich der Böschungsflä- chen – die Regeneration des Landschaftsraumes von den nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens (vgl. C. III. 7).

Soweit die Rechtfertigung des Vorhabens in Zweifel gezogen wird, kann auf die Darstel- lungen unter C. III. 1. verwiesen werden.

61. P 187

Die Einwender befürchten eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV sowie gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen für ihr Anwesen. Aufgrund der Einwendung hat die Vorhabenträgerin die Immissionssituation in Bezug auf das Anwe- sen der Einwender überprüft und dabei festgestellt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass das Berechnungsverfahren gesetzlich vorgegeben ist und die Geländesituation in die Berech- nung Eingang gefunden hat.

Eine aus verfassungsrechtlichen Erwägungen (Gesundheitsschutz) bedenkliche Gesamt- lärmsituation kann vor diesem Hintergrund ebenfalls ausgeschlossen werden.

Die Ermittlung der Lärmbelastung auf der Grundlage von Messungen ist – unbeschadet des Umstandes, dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt in Ermangelung der Verkehrsan- lage noch gar nicht durchführbar wären – nicht zulässig.

Wegen Einzelheiten kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. verwiesen werden.

Nach alledem bedarf es entgegen der Einschätzung der Einwender keiner ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen.

62. P 188

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmeinwirkun- gen sind in Kapitel C. III. 4. ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann. Hervorzuheben ist, dass die Berechnung der Schallimmissionen auf der Grundlage der verbindlich anzuwendenden Rechenvorschrift der Schall 03 1990 erfolgt ist, eine unzu- mutbare Verschattung (vgl. dazu auch C. III. 14.2.3) nicht zu erwarten ist und Entschädi- gungsansprüche nicht gegeben sind.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Wohnwert allein keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Er ist vielmehr von vielen Faktoren abhängig, die im Rahmen der Abwägung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9.2.1995 - 4 NB 17.94; Urteil vom 9.2.2005 - 9 A 80.03 - zum Verkehrs- und Mietwert, die auf den Wohnwert übertragbar sind).

Bauzeitige Immissionsbelastungen sind nicht vermeidbar. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.4 gewährleisten jedoch, dass keine unzumutbaren Immissionsbelastungen verbleiben.

Die Rodung der Gehölzflächen des Bahndamms ist zur Realisierung des im überwiegen- den öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Auf den bauzeitlich genutzten Flächen werden die planfestgestellten Begrünungs- und Pflanzmaßnahmen durchgeführt, um Vegetationsverlusten entgegenzuwirken. Zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen kann auf die Darlegungen unter C. III. 7. verwiesen werden. Die nachteiligen Auswirkungen der Lärmschutzwand werden durch deren ortsbildgerechte Gestaltung soweit möglich minimiert (vgl. A. V. 3.1.2).

Die von dem Einwender angeregte Führung der Trasse auch im westlichen Planungsab- schnitt in Tieflage scheidet unabhängig von technischen Randbedingungen schon aus wirtschaftlichen Erwägungen aus.

63. P 189

Soweit die Einwender den Aspekt der betriebsbedingten Erschütterungen ansprechen und daraus resultierende Gebäudeschäden befürchten, kann auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 4.7. sowie die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen werden. Auf dieser Grundlage ist sichergestellt, dass als Folge des Vorhabens keine unzumutbaren betriebsbedingten Erschütterungen eintreten werden. Gebäudeschäden sind nicht zu erwarten, die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. V. 12), sowie ihre unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse der Einwender im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Die betriebsbedingten Lärmimmissionen lösen entgegen der Einschätzung der Einwender keinen Anspruch auf Schallschutz aus. Diese Aussage gilt sowohl im Hinblick auf die durch das Vorhaben selbst ausgelöste Lärmbelastung als auch in Bezug auf die durch das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrslärmquellen resultierende Gesamtlärmbelastung. Insoweit ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin für einen benachbarten, noch näher an der Trasse gelegenen Immissionsaufpunkt (IP 69) mit der 1. Änderung des Plans nachgewiesen hat, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde wurde darüber hinaus die Gesamtlärmbelastung ermittelt. Diese beträgt im 1. OG des vorgenannten Immissionsaufpunktes 60

dB(A) am Tag und 55 dB(A) nachts und unterschreitet damit verfassungsrechtlich bedenkliche Immissionswerte ebenfalls deutlich. Dabei ist zu beachten, dass die Topografie im Berechnungsverfahren Berücksichtigung findet.

Soweit die Planrechtfertigung in Zweifel gezogen wird, kann auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 1. verwiesen werden. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit der angeregten Optimierung der Stadtbuslinien die mit dem zugelassenen Vorhaben verfolgten Ziele nicht erreicht werden können (vgl. dazu C. III. 2.1.1.1). In Bezug auf die angesprochenen Immissionsbelastungen und die Verkehrsführung während der Bauzeit wird auf die Darlegungen unter C. III. 4. und 8.2 Bezug genommen.

Die befürchteten Wertverluste als Folge der Lärmbelastung und der Veränderung der Wohnstruktur begründen keinen Entschädigungsanspruch (vgl. C. III. 14.2). Die unvermeidlichen Eingriffe in natur- und artenschutzfachlich relevante Flächen wurden in die Abwägung einbezogen (vgl. C. III. 7.), müssen aber hinter das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens zurücktreten. Gleiches gilt im Hinblick auf die Inanspruchnahme von im Eigentum Dritter stehender Flächen. Eine Betroffenheit der Einwenderin in eigenen Belangen ist jedoch insoweit nicht erkennbar.

64. P 190

Die Einwendung ist inhaltsgleich mit den Einwendungen P 168 - P 170, so dass auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden kann. Eine Betroffenheit des Einwenders ist jedoch aus dem Schreiben nicht ablesbar, da er ausweislich des Briefkopfes ca. 500 Meter von dem Vorhaben entfernt wohnhaft ist.

65. P 191

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmeinwirkungen sind in Kapitel C. III. 4. ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann. Entgegen der Ansicht des Einwenders bedarf es keiner Lärmwirkungsstudie, weil die Anspruchsgrundlage für Lärmschutzmaßnahmen in der 16. BImSchV abschließend geregelt ist. Nach den Feststellungen des schalltechnischen Gutachtens wird es an der Südfassade im 4. bis 7. OG zu einer Überschreitung der für die Nacht geltenden Grenzwerte kommen. Insoweit wurde den Berechtigten ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt (vgl. A. V. 3.1.3). Weitergehender Maßnahmen bedarf es unter Berücksichtigung der planfestgestellten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht. Insbesondere ist keine Erstattung für eine unzumutbare Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches erforderlich, weil es an einer Überschreitung der für den Tag maßgeblichen Grenzwerte fehlt (vgl. C. III. 4.3).

Die Rodung von Gehölzflächen im Bereich des Bahndamms ist zur Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Zur Ver-

einbarkeit des Vorhabens mit natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen kann auf die Darlegungen unter C. III. 7. verwiesen werden.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Bezüglich der angesprochenen Verkehrswertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

Zu den vorgetragenen Bedenken bezüglich baubedingter Erschütterungen und damit einhergehender Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C. III. 4.7 verwiesen. Derartige Schäden sind zwar nicht zu erwarten, die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. V. 12), sowie ihre unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse des Einwenders im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen ist zur Realisierung des Vorhabens nicht vermeidbar. In Ergänzung zu den diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 14. ist insoweit festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundstücks im Zuge der 1. Änderung des Plans minimiert hat. Eine darüber hinausgehende Verringerung der Eingriffe in das Eigentum ist nicht möglich. Anlagebedingte Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Müllplatzes sowie des Spielplatzes sind aufgrund der in den Planunterlagen ausgewiesenen Planfeststellungsgrenze auszuschließen.

Die Erreichbarkeit des Grundstücks für die Anwohner und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und der Entsorgungsbetriebe bleibt bauzeitlich – auch in den rückwärtigen Bereichen – gewährleistet (vgl. A. V. 1.3 und 1.4).

66. P 192

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmeinwirkungen sind in Kapitel C. III. 4. ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die für den Nachtzeitraum maßgeblichen, von dem Stadtbahnbetrieb ausgehenden Immissionen entgegen der Einschätzung des Einwenders korrekt in die Berechnung eingegangen sind. Die einschlägigen Berechnungsvorschriften verlangen nämlich eine Mittelung der während der immissionstechnischen Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) durchgeführten Fahrten über den gesamten Zeitraum, unabhängig von der Frage, ob eine Betriebspause eingelegt wird. Vorgesehen ist nach dem Betriebsprogramm der Vorhabenträgerin eine in etwa mit dem Betrieb der Eisenbahnlinien deckungsgleiche Betriebspause im Zeitraum von ca. 1:30 bis 4:30 Uhr, so dass in diesem Zeitraum kein Schienenverkehr stattfindet.

Die vorgesehene Lärmschutzwand gewährleistet für die im 3. OG gelegene Wohnung des Einwenders die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV, so dass ein ergänzender Anspruch auf passiven Schallschutz nicht gegeben ist. Nachteilige Auswirkungen auf die

Lärmeinträge, die von der Schallschutzwand ausgehen und in dem Gutachten nicht berücksichtigt wurden, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Die nachteiligen Auswirkungen der Lärmschutzwand werden durch die der Vorhabenträgerin auferlegte ortsbildgerechte Gestaltung (vgl. A. V. 3.1.2) soweit möglich minimiert.

Die Rodung von Gehölzflächen im Bereich des Bahndamms ist zur Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Auf den bauzeitlich genutzten Flächen werden die planfestgestellten Begrünungs- und Pflanzmaßnahmen durchgeführt, um Vegetationsverlusten entgegenzuwirken. Wegen weiterer Einzelheiten zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen kann auf die Darlegungen unter C. III. 7. verwiesen werden.

Unzumutbare Immissionen während der Bauzeit sind aufgrund der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (vgl. A. V. 3.4) nicht zu erwarten.

Auf der Grundlage der im Zuge der 1. Änderung des Plans angepassten Planfeststellungs- bzw. Baufeldgrenze ist gewährleistet, dass der Stellplatz des Einwenders auch während der Bauzeit nutzbar bleibt. Sollte die Bauausführung zu Einschränkungen in der Verfügbarkeit anderer rückwärtig gelegener Stellplätze der Eigentümergemeinschaft führen, verpflichtet die im Beschluss bestätigte Zusage die Vorhabenträgerin dazu, geeignete Alternativen bereitzustellen.

Die der Vorhabenträgerin auferlegte Sicherung des Baufeldes durch einen ausreichend hohen Bauzaun gewährleistet, dass das in Rede stehende Grundstück nicht über die planfestgestellte Inanspruchnahme hinaus beansprucht wird. Auf diese Weise kann die Sicherheit der auf dem Spielplatz spielenden Kinder und die Erreichbarkeit des Grundstücks – auch in den rückwärtigen Bereichen – für die Anwohner sowie Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und der Entsorgungsbetriebe gewährleistet werden. Hinzuweisen bleibt in diesem Zusammenhang darauf, dass entgegen der Annahme des Einwenders während der Bauzeit keine Inanspruchnahme des zum Haus gehörenden Spielplatzes vorgesehen ist. Die Errichtung eines Fangzaunes, der verhindern soll, dass Bälle oder andere Spielgeräte auf die Betriebsanlagen gelangen, erscheint angesichts der in diesem Bereich ca. 6,5 Meter hohen Stütz-/Schallschutzwand-Kombination entbehrlich.

67. P 193

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmeinwirkungen sind in Kapitel C. III. 4. ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann. Die vorgesehene Lärmschutzwand gewährleistet für die im 2. OG gelegene Eigentumswohnung der Einwender die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV, so dass ein ergänzender Anspruch auf passiven Schallschutz nicht gegeben ist. Die auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Ermittlung des verkehrsinduzierten Gesamtlärms hat ebenfalls ergeben, dass verfassungsrechtlich bedenkliche (Gesundheitsschutz)

Immissionsbelastungen [70 dB(A) am Tag / 60 dB(A) in der Nacht] deutlich unterschritten werden.

Der Umstand, dass der Bewohner der Wohnung aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit auch am Tag schlafen muss, führt zu keiner für die Einwender günstigeren Bewertung. Abgesehen davon, dass sie die Belange von Dritten nicht in eigenem Namen geltend machen können, sehen die maßgeblichen Vorschriften für die von den Einwendern angeführte Situation keine Sonderregelung vor, so dass der Vorhabenträgerin ergänzende Maßnahmen nicht auferlegt werden können.

Die Rodung von Gehölzflächen im Bereich des Bahndamms ist zur Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Auf den bauzeitlich genutzten Flächen werden jedoch die planfestgestellten Begrünungs- und Pflanzmaßnahmen durchgeführt, um den Vegetationsverlusten entgegenzuwirken. Die nachteiligen Auswirkungen der aus Lärmschutzgründen erforderlichen Lärmschutzwand werden durch die der Vorhabenträgerin auferlegte ortsbildgerechte Gestaltung (vgl. A. V. 3.1.2) soweit möglich minimiert.

Im Hinblick auf die befürchteten Wertverluste als Folge der Lärmbelastung und der Veränderung der Wohnstruktur kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

68. P 194

Die in der Einwendung angezweifelte Rechtfertigung des Vorhabens ist in Kapitel C. III. 1. ausführlich begründet, so dass darauf verwiesen werden kann. Eine Fahrgastprognose wurde im Zuge der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen durchgeführt. Sie beruht neben Verkehrszählungen auf der allgemein anerkannten, für eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten in der Region zur Anwendung kommenden Verkehrsdatenbasis Rhein-Main. Die Ergebnisse der prognostizierten Fahrgastentwicklung wurden im Erläuterungsbericht dargestellt. Sie sind Bestandteil der NKU und wurden durch den Fördermittelgeber überprüft, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung besteht, deren Richtigkeit in Zweifel zu ziehen. Die Fortschreibung der Fahrgastentwicklung auf den Prognosehorizont 2020plus bestätigt die Ermittlungen und prognostiziert eine weitere Fahrgastzunahme. Die NKU selbst ist nicht Gegenstand der Planfeststellung (s. C. III. 1). Den in diesem Zusammenhang geäußerten Zweifeln an einer Lärmentlastung ist entgegenzuhalten, dass es darauf nicht ankommt. Ziel der Planung ist nicht die Lärmentlastung der Anwohner, sondern die Verbesserung des ÖPNV. Für die Beurteilung des Lärms ist maßgeblich, ob auf das Vorhaben zurückgehende Ansprüche auf Lärmschutz bestehen. Wie die Untersuchungen der Vorhabenträgerin zeigen, ist dies für den hier in Rede stehenden Planungsabschnitt nicht der Fall. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4. wird Bezug genommen.

Entgegen der vom Einwender vertretenen Auffassung ergeben sich Art und Umfang der

zur Realisierung des Plans erforderlichen Inanspruchnahme und Belastung seines Eigentums (Ifd. Nr. 180 GEV) hinreichend deutlich aus den festgestellten Planunterlagen. So sind die vorübergehende Inanspruchnahme und die dingliche Belastung der im Grunderwerbsplan ausgewiesenen Flächen für die als Folge des Straßenbahnvorhabens notwendige Umlegung von Leitungen der öffentlichen Versorgung sowie des Dornbachkanals und die Rückverankerung der Baugrube mit Litzenankern erforderlich. Darüber hinaus ist für die Verbreiterung des *Gotenweges* in der Zufahrt auf den neu vorgesehenen Kreisverkehrsplatz der Erwerb einer Grundstücksfläche im Umfang von ca. 1 m² notwendig. Eine Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens unter geringerer Beeinträchtigung der Eigentümerpositionen ist nicht möglich. Nach Abschluss der Baumaßnahme sind die nur vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Grundstücksflächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an den Eigentümer zu übergeben. Über Entschädigungsansprüche ist in einem nachgelagerten Verfahren zu entscheiden. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 14.1 verwiesen.

Im Hinblick auf die angesprochenen Bedenken bezüglich der Verlegung des Dornbaches ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin das Bauwerk so bemessen und ausführen wird, dass dessen Dichtigkeit konstruktiv und statisch gewährleistet ist. Mit der Planung ist darüber hinaus nachgewiesen, dass auf der Grundlage des HQ₁₀₀ (Jahrhundert-Hochwasser) eine ausreichende Bemessung erfolgt ist und das Abflussverhalten des Dornbaches nicht nachteilig verändert wird. Auf das Vorhaben zurückgehende Gefährdungen oder Beeinträchtigungen des Anwesens in Gestalt einer Grundstücksvernässung oder einer Hochwasser bedingten Überflutung können somit ausgeschlossen werden. Die zuständigen Fachbehörden haben ihr Einverständnis zu der zugelassenen Planung erteilt (vgl. C. III. 5.3).

Soweit in der Einwendung die Befürchtung baubedingter Schäden an dem in Rede stehenden Anwesen anklingt, ist zunächst festzuhalten, dass als Folge der Wasserhaltung und der Erschütterungen keine Schäden zu erwarten sind. Unabhängig davon wurde der Vorhabenträgerin eine Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) auferlegt, mit der auf das Vorhaben zurückgehende Schäden festgestellt und deren Beseitigung auf Kosten der Vorhabenträgerin sichergestellt werden können. Das Anwesen des Einwenders wird in dieses Beweissicherungsverfahren aufgenommen. Bezüglich der betriebsbedingten Erschütterungen wurde der Vorhabenträgerin die Verifizierung ihrer prognostischen Abschätzung auferlegt (vgl. A. V. 3.2). Relevante dauerhafte Änderungen der Grundwasserhältnisse werden sich als Folge des Vorhabens nicht einstellen (vgl. C. III. 5.2). Weitergehender Maßnahmen bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Den Bedenken in Bezug auf die Erreichbarkeit des in Rede stehenden Anwesens und die Überplanung eines Fluchtweges hat die Vorhabenträgerin durch eine Änderung der Planung Rechnung getragen. So wurden die Pkw-Stellplätze der P+R-Anlage auf die Nordseite der Anlage verschoben und damit vom Anwesen des Einwenders abgerückt. Auf diese Weise kann eine vom Fahrzeugverkehr getrennte fußläufige Erreichbarkeit des Anwesens



ebenso wie der vom Einwender angesprochene Fluchtweg vom Grundstück gewährleistet werden. Die fußläufige Erreichbarkeit des Anwesens von der Straße *Am Alten Wehr* bleibt nach Realisierung des Vorhabens unverändert erhalten.

Mit Blick auf die vom Einwender monierte nachteilige Veränderung der Zufahrt-Situation zu seinem Grundstück wird auf die Darlegungen unter C. III. 8.1 verwiesen. Überdies ist festzuhalten, dass eine ausreichende Erschließung des Anwesens des Einwenders über die *Gotenstraße* weiterhin gewährleistet ist.

Die Anordnung der P+R-Anlage an der vorgesehenen Stelle begegnet entgegen der Auffassung des Einwenders keinen grundsätzlichen Bedenken. Die Planung ist von dem Gedanken getragen, die Entfernung zu der Station Gonzenheim und der Bushaltestelle möglichst gering zu halten, um die Nutzung der P+R-Anlage durch Fahrgäste möglichst attraktiv zu gestalten. Darüber hinaus befindet sich die dafür vorgesehene Fläche im Eigentum der Vorhabenträgerin, so dass nicht auf Grundstücke privater Dritter zugegriffen werden muss. Überdies soll das derzeit als P+R-Anlage genutzte Flurstück 2/5 einer anderweitigen städtebaulichen Nutzung zugeführt werden, so dass es künftig als Parkfläche nicht mehr zur Verfügung steht. Bauzeitlich wird diese Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche und Baustellenzufahrt benötigt und kann daher auch in diesem Zeitraum nicht zum Parken genutzt werden. Daraus wird unweigerlich eine auf die Dauer der Bauzeit begrenzte Verschlechterung der Parksituation im Umfeld der Station Gonzenheim resultieren, eine Lösung dieses Konflikts im Zuge der Planfeststellung ist jedoch nicht geboten.

Dem Interesse des Einwenders an der Fortsetzung des Mietverhältnisses mit dem Träger des Montessori-Kinderhauses auch während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin mit der Zusage unter A. VI. 2.10 Rechnung getragen. Wegen weiterer Einzelheiten kann auf die Ausführungen zur Einwendung P 179 verwiesen werden.

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken, es sei nicht klar, ob den Anliegern als Folge des Vorhabens finanzielle Nachteile entstünden, hat die Vorhabenträgerin klargestellt, alle als Folge des Straßenbahnvorhabens entstehenden Kosten zu tragen (vgl. A. VI. 2.8).

Die in der Einwendung bezeichneten brandschutztechnischen Bedenken sind nicht näher konkretisiert worden und daher keiner detaillierten Prüfung zugänglich. Die ursprünglichen Bedenken der Brandschutzbehörde konnten auf der Grundlage des überarbeiteten Brandschutzkonzeptes ausgeräumt werden, so dass die Planung den Erfordernissen des Brandschutzes bei Beachtung des umzusetzenden Brandschutzkonzeptes sowie der der Vorhabenträgerin ergänzend auferlegten Nebenbestimmungen genügt.

69. P 195

Die Einwendung befasst sich zunächst mit Aspekten der Grundsteuererhebung. Diese sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, so dass dazu auch keine Aussage getroffen

werden kann. Als Folge der Realisierung des Vorhabens entstehen der Einwenderin keine Kosten. Der Vollständigkeit halber wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Vorhabenträgerin zugesagt hat, alle als Folge des Straßenbahnvorhabens entstehenden Kosten zu tragen (vgl. A. VI. 2.8). In Bezug auf die als Folge des Vorhabens erforderliche Änderung von Hausanschlüssen der öffentlichen Abwasserentsorgung ist dies der Vorhabenträgerin auch nochmals explizit aufgegeben worden (A. V. 13.2).

Der Zweck und der Umfang

- der vorübergehenden Inanspruchnahme zur Änderung von Leitungen der öffentlichen Versorgung im Vorfeld der Tunnelbaumaßnahme sowie
- der für die Bauwerksanker erforderlichen dinglichen Sicherung

von Teilen des im Eigentum der Einwenderin stehenden Grundstücks lfd. Nr. 78 GEV sind den Planunterlagen zu entnehmen.

Diese Maßnahmen sind erforderlich, um das Vorhaben umsetzen zu können, und nicht vermeidbar. Eine Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens unter geringerer Beeinträchtigung der Eigentümerpositionen ist nicht möglich. Die Entschädigung dieser unmittelbaren Eingriffe in die Eigentumsposition ist nicht Gegenstand der Planfeststellung sondern des nachfolgenden Entschädigungs- / Enteignungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C. III. 14.1 wird verwiesen.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die Bauwerksanker nach Verfüllung der Baugrube funktionslos werden und gemäß der Zusage der Vorhabenträgerin auf ihre Kosten entfernt werden können, so dass sie einer späteren Bebauung des Grundstückes nicht im Wege stehen.

Im Hinblick auf die geäußerte Befürchtung vorhabenbedingter Schäden und die Frage der Kostenübernahme kann auf die der Vorhabenträgerin auferlegte Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.) verwiesen werden.

Anhaltspunkte für eine ausgleichspflichtige Mietwertminderung des Grundstücks sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, so dass ein entsprechender Entschädigungsanspruch nicht zuzuerkennen war (vgl. C. III. 14.2.4).

Letztlich besteht im Zuge der Planfeststellung keine Handhabe gegen die befürchteten Sachbeschädigungen. (vgl. C. III. 15.)

70. P 196

Gegenstand der Einwendung sind im Wesentlichen Aspekte der betriebsbedingten Lärmbelastung. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 4 kann daher Bezug genommen werden.

Ergänzend ist auf Folgendes hinzuweisen:

Für den näher als das Anwesen des Einwenders an dem Schienenweg gelegenen IP 56 werden die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV mit 50 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht (ermittelt für das 1. OG) deutlich unterschritten. Auch die auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Gesamtlärberechnung kommt für diesen Immissionsaufpunkt zu dem Ergebnis, dass eine aus verfassungsrechtlichen Erwägungen bedenkliche und daher anspruchsbegründende Immissionslage nicht zu erwarten ist [62 dB(A) tags, 56 dB(A) nachts]. Auf der Grundlage dieser Erwägungen kann ein zugunsten des Einwenders bestehender Anspruch auf Schallschutz sicher ausgeschlossen werden.

Entgegen seiner Einschätzung bedarf es zur Berechnungen der Lärmimmissionen des Schienenwegs nach der 16. BImSchV keiner Verkehrsprognose. Abzustellen ist vielmehr auf das Betriebskonzept der Vorhabenträgerin. Sie hat dabei bereits eine in Zukunft mögliche Verdichtung der Fahrtenhäufigkeit berücksichtigt, so dass die Berechnung eine Worst-Case-Betrachtung darstellt.

Es begegnet auch keinen Bedenken, dass die zum Schienenweg hin hochabsorbierende Wirkung der nördlich der Stadtbahn vorgesehenen Lärmschutzwand in die Lärmberechnung Eingang gefunden hat. Da die Vorhabenträgerin dabei die absorbierende Wirkung lediglich nach Gruppe 3 und nicht nach Gruppe 4 ZTV-LSW 06 angesetzt hat, liegt die Berechnung auch insoweit auf der sicheren Seite, und es ist ausreichend, wenn die Absorptionsfähigkeit der Lärmschutzwand mindestens dieser Gruppe entspricht.

Zwar wurde die ZTV-LSW 06 für den Straßenbau eingeführt, es ist jedoch nicht ersichtlich und es wurde auch nicht dargetan, aus welchem Grund die darin getroffenen Regelungen auf Schienenwege nicht übertragbar sein sollten.

Die mit der 1. Änderung in den Plan aufgenommenen auf die Lärmschutzwand aufgesetzten lichtdurchlässigen Sichtschutzelemente (Bau-km 0+832 bis 0+947) sind so auszuführen, dass sich die Absorptionsfähigkeit der Wandkonstruktion insgesamt auf der Seite, welche der Gleisanlage zugewandt ist, nicht verringert. Dies ist der Planfeststellungsbehörde in geeigneter Weise nachzuweisen. Auf dieser Grundlage durften die auf die Lärmschutzwand aufgesetzten Sichtschutzelemente in der Schalltechnischen Untersuchung außer Acht gelassen werden.

Der vom Einwender geforderten regelmäßigen Überprüfung der Dauerhaftigkeit der hochabsorbierenden Wirkung der Lärmschutzwand bedarf es nicht. Ausreichend ist es vielmehr, dass die Lärmschutzwand allen Anforderungen der ZTV-LSW 06 entspricht.

Der sog. Brückenzuschlag hat bei der Berechnung nach Maßgabe der für vor dem 1. Januar 2015 eingeleitete Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Berechnungsvorschriften (Anlage 2 der 16. BImSchV i. V. m. der Schall03 1990) mit 3 dB(A) ordnungsgemäß

mäß Eingang gefunden. In diesem Zusammenhang ist zur Kritik des Einwenders an der Schall 03 1990 festzuhalten, dass die Anwendung dieser Berechnungsvorschrift nicht in das Belieben der Vorhabenträgerin gestellt, sondern verbindlich ist.

Die ordnungsgemäße Unterhaltung der Gleisanlage wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben (vgl. A. V. 3.1.4).

Bezüglich der Erwägungen zum bauzeitlichen Lärmschutz wird auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 4.5 sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.4 verwiesen. Weitergehender Regelungen bedarf es nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht, um unzumutbare oder gar gesundheitsschädliche Lärmpegel infolge der Bauarbeiten auszuschließen.

Die Verpflichtung der Vorhabenträgerin auf die Einhaltung der AVV Baulärm impliziert die Beachtung der darin niedergelegten Immissionsrichtwerte. Ansatzpunkte dafür, dass die Baumaßnahme ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht durchgeführt werden kann und daher eine weitergehende Ermittlung und Bewältigung der Immissionskonflikte sowie die Zuerkennung von Entschädigungen dem Grunde nach im Rahmen der Planfeststellung erforderlich wäre, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, zumal besonders erschütterungs- und lärmintensive Rammarbeiten ausgeschlossen sind und stattdessen emissionsarme bohrende Verfahren zur Anwendung kommen. Eine detaillierte prognostische Abschätzung des Baulärms ist vor diesem Hintergrund im Rahmen der Konfliktbewältigung nicht geboten und aufgrund der Unregelmäßigkeit des durch die Bauarbeiten ausgelösten Lärms wenn überhaupt, so doch nur bedingt möglich (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 - 9 A 8/10 -, juris).

Entgegen der Einschätzung des Einwenders bedurfte das Vorhaben keiner UVP. Die dieser Bewertung zugrunde liegenden Erwägungen sind Kapitel C. II. zu entnehmen. Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang die Einschätzung äußert, für die Planfeststellung des Vorhabens sei die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung (§§ 14 - 17 BNatSchG) anwendbar, ist diese Rechtsauffassung unzutreffend (vgl. C. III. 7.1). Aus der Vorschrift des § 18 Abs. 2 S. 2 BNatSchG lässt sich keine grundlegende Geltung der Eingriffsregelung bei Planfeststellungsverfahren ableiten. Die Regelung, wonach für planfeststellungsersetzende Bebauungspläne die Eingriffsregelung der §§ 14 - 17 BNatSchG gilt, soll lediglich klarstellen, dass bezüglich der mit einem solchen Vorhaben verbundenen Eingriffe anders als bei Verfahren nach § 18 Abs. 1 BNatSchG nicht nach den Bestimmungen des BauGB zu entscheiden ist. Der vom Einwender vorgenommene Erst-Recht-Schluss kann daraus nicht abgeleitet werden.

71. P 198

Die Einwendung behandelt Aspekte des betriebsbedingten Lärms. Insoweit kann grundsätzlich auf die Darstellungen unter C. III. 4. verwiesen werden. Hervorzuheben ist, dass

die Vorgaben des BImSchG und der 16. BImSchV allein auf den Lärm des neu zu bauen- den bzw. zu ändernden Schienenverkehrsweges abstellen. Es ist daher korrekt, dass die Prüfung auf Lärmvorsorgeansprüche allein die - keinen Anspruch auf Lärmschutz auslö- sende - Immissionsbelastung aus dem Stadtbahnvorhaben in den Blick genommen hat. Die auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Gesamtlärmbetrach- tung hat im Hinblick auf das Anwesen des Einwenders Beurteilungspegel von max. 61 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht ergeben. Diese Werte liegen deutlich unter der Schwelle, die vom BVerwG als verfassungsrechtlich bedenklich angesehen wird (s. dazu C. III. 4.4).

72. P 199

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmeinwirkun- gen sowie der Auswirkungen der Schallschutzwand auf die konkrete Grundstückssituation sind in Kapitel C. III. 4. ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann.

Auch unter Berücksichtigung der Lage der Wohnung des Einwenders vermag die Plan- feststellungsbehörde in der mit dem Vorhaben einhergehenden Situationsveränderung der Umgebung keine entschädigungspflichtige Wertminderung oder gar einen enteig- nungsgleichen Eingriff zu erkennen. Auf die diesbezüglichen Darlegungen in Kapitel C. III. 14.2 kann verwiesen werden.

Die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen zur Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens ist nicht vermeidbar. Das entgegenstehende Interesse des Einwenders am Erhalt der bestehenden Situation muss dahinter zurücktreten. Dabei ist in Ergänzung zu den diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 14. festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundstücks im Zuge der 1. Änderung des Plans nochmals reduziert hat. Eine darüber hinausgehende Verringerung der Eingriffe in das Eigentum ist nicht möglich.

Sollte die Bauausführung zu Einschränkungen in der Verfügbarkeit des rückwärtig ge- legenen Stellplatzes des Einwenders führen, verpflichtet die im Beschluss bestätigte Zusage (A. VI. 2.7) die Vorhabenträgerin dazu, eine geeignete Alternative bereitzustellen.

73. P 200

Bezüglich der in der Einwendung niedergelegten Zweifel an der Planrechtfertigung kann auf die Ausführungen unter C. III. 1 verwiesen werden.

Soweit die Einwendung darüber hinaus eine ordnungsgemäße Verfahrensdurchführung in Abrede stellt, wird auf die Ausführungen unter C. I. 6., 6.3 Bezug genommen.

Den Bedenken und Forderungen zur bauzeitigen Immissionsbelastung wird mit den der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 3.4) im gebotenen Umfang

Rechnung getragen (vgl. auch im begründenden Teil unter C. III. 4.). Die Verpflichtung der Vorhabenträgerin auf die Einhaltung der AVV Baulärm im Allgemeinen, die Zulässigkeit von Nachtarbeiten nur in besonders begründeten Ausnahmefällen und das Verbot lärmintensiver Arbeiten zur Nachtzeit im Besonderen begründet kein Erfordernis, der Vorhabenträgerin die Bereitstellung von Ersatzwohnraum aufzuerlegen.

Bezüglich der betriebsbedingten Immissionen kann auf die Darlegungen unter C. III. 4. Bezug genommen werden. Demnach bedarf es keiner besonderen Maßnahmen des Immissionsschutzes in Bezug auf die Gebäude der Einwender. Zur Befürchtung von Gebäudeschäden als Folge der bauzeitigen wie betriebsbedingten Erschütterungen und der Wasserhaltungsmaßnahmen kann auf die Darstellungen unter C. III. 4. und 5.2, die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen werden.

Eine Gefährdung des Anwesens durch steigende Bachpegel als Folge der Veränderungen des Bachlaufes ist nicht zu erwarten. Mit der Planung ist nachgewiesen, dass auf der Grundlage des HQ₁₀₀ (Jahrhundert-Hochwasser) eine ausreichende Bemessung erfolgt ist und das Abflussverhalten des Dornbaches nicht nachteilig verändert wird.

74. P 201

Im Hinblick auf die in der Einwendung angezweifelte Planrechtfertigung (Erfordernis des Umsteigens am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe, um Ziele in der Innenstadt zu erreichen, Kosten des Vorhabens, alternative Einsatz von Bussen) kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. und 2.1.1.1 verwiesen werden.

Entschädigungspflichtige Wertverluste als Folge der mit dem Vorhaben einhergehenden betriebsbedingten Lärmbelastung gehen mit dem Vorhaben nicht einher. Für das Anwesen des Einwenders besteht weder ein Anspruch auf Lärmvorsorge, noch ergibt sich als Folge des Vorhabens eine verfassungsrechtlich bedenkliche Gesamtlärmsituation. Wegen Einzelheiten wird auf die Ausführungen in den Kapiteln C. III. 4. und 14.2 verwiesen.

75. P 203 und P 204

Die Einwendungen sind bezüglich der angesprochenen Themen inhaltsgleich und können daher gemeinsam abgehandelt werden.

Zur bauzeitigen Immissionsbelastung kann auf die Ausführungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 3.4) verwiesen werden. Damit ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Immissionsbelastungen verbleiben.

Die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen einschließlich der Rodung von Gehölzen ist zur Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeid-

bar. Das entgegenstehende Interesse der Einwender am Erhalt der bestehenden Situation muss dahinter zurücktreten. Dabei ist in Ergänzung zu den diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 14. festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundstücks im Zuge der 1. Änderung des Plans nochmals reduziert hat. Eine darüber hinausgehende Verringerung der Eingriffe in das Eigentum ist nicht möglich.

Auf den bauzeitlich genutzten Flächen werden die planfestgestellten Begrünungs- und Pflanzmaßnahmen durchgeführt, um Vegetationsverlusten entgegenzuwirken. Wegen weiterer Einzelheiten zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen kann auf die Darlegungen unter C. III. 7. verwiesen werden.

Die Inanspruchnahme des zum Haus gehörenden Spielplatzes ist entgegen der Annahme der Einwender nicht vorgesehen. Die Erreichbarkeit des Grundstücks für die Anwohner bleibt bauzeitlich – auch in den rückwärtigen Bereichen – gewährleistet (vgl. A. V. 1.3). Sollte die Bauausführung zu Einschränkungen in der Verfügbarkeit der rückwärtig gelegenen Stellplätze führen, verpflichtet die im Beschluss bestätigte Zusage (s. A. VI. 2.7) die Vorhabenträgerin dazu, eine geeignete Alternative bereitzustellen.

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen sowie der Verschattung der Wohnungen als Folge der Schallschutzwand wurden in den Kapiteln C. III. 4.2.5.1. und 14.2.3 ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Planfeststellungsbehörde als Folge des Vorhabens keine entschädigungspflichtigen Wert- bzw. Mietwertminderungen zu erkennen vermag. Auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 wird Bezug genommen.

76. P 205

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmeinwirkungen sind in Kapitel C. III. 4. ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann. Hervorzuheben ist, dass unter Berücksichtigung der planfestgestellten Lärmschutzwand selbst im 7. OG die für den Tag maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Entschädigungspflichtige Beeinträchtigungen der Außenwohnbereichsnutzung sind folglich nicht zu besorgen. Für den Nachtzeitraum wurde dagegen ab dem 3. OG der Südfassade ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt. Zu den insoweit in Betracht kommenden Lärmschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z.B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer und Kohleöfen). Die Feststellung, ob bzw. welche Schutzmaßnahmen konkret erforderlich sind, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern erfolgt im Nachgang (vgl. insoweit auch A. V. 3.1.3).

Hinsichtlich der befürchteten Einschränkung in der Erreichbarkeit des Grundstücks ist darauf hinzuweisen, dass die Erreichbarkeit des Grundstücks für die Anwohner bauzeitlich – auch in den rückwärtigen Bereichen – gewährleistet ist (vgl. A. V. 1.3). Auch die Nutzung des Tiefgaragenstellplatzes bleibt während der gesamten Bauzeit möglich.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Planfeststellungsbehörde als Folge des Vorhabens keine entschädigungspflichtigen Wert- bzw. Mietwertminderungen zu erkennen vermag. Auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 wird Bezug genommen.

Die in der Einwendung angesprochene Rodung von Gehölzbeständen ist zur Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Natur- und artenschutzrechtliche Belange stehen dem nicht entgegen (vgl. C. III. 7.).

77. P 206

Soweit die Einwendung die Grundwasserabsenkung thematisiert, kann auf die Ausführungen zur Wasserhaltung (vgl. C. III. 5.2) und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen werden. Den Forderungen der Einwender wird damit im gebotenen Umfang entsprochen. Darüber hinaus gehender Regelungen bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Gegenstand der weiteren Einwendung sind die bauzeitigen Immissionen, die bauzeitige Verkehrsführung sowie die Erreichbarkeit der Grundstücke. Insoweit wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4., 8.2 und 14.2.1 verwiesen. Ergänzend ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin zugesagt hat, die Straße *Am Alten Bach* weder als Baustellenzufahrt noch als Umleitungsstrecke zu nutzen (vgl. A. VI. 2.4).

Im Hinblick auf die angesprochenen Bedenken bezüglich der Verlegung des Dornbaches ist zunächst festzuhalten, dass der verlegte Dornbachkanal in einem Abstand von mehr als 40 Meter zu dem Gebäude der Einwender verläuft. Die Vorhabenträgerin wird das Bauwerk so bemessen und ausführen, dass dessen Dichtigkeit konstruktiv und statisch gewährleistet ist. Darüber hinaus wird die Leistungsfähigkeit des Dornbachkanals als Folge des Vorhabens nicht eingeschränkt. Auf das Vorhaben zurückgehende Gefährdungen oder Beeinträchtigungen des Anwesens in Gestalt einer Grundstücksvernässung oder einer Hochwasser bedingten Überflutung können somit ausgeschlossen werden.

Die vorgesehene bauzeitige Grundstücksinanspruchnahme und die vorgesehene Beschränkung der Eigentumsrechte sind zum Zwecke der Realisierung des Vorhabens erforderlich und nicht vermeidbar. Auf die Ausführungen unter C. III. 14.1 wird verwiesen. Eine Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens unter geringerer Beeinträchtigung der Eigentümerpositionen ist nicht möglich.

Die in Bezug auf das unterirdische Stationsbauwerk geforderten Präventionsmaßnahmen

zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung können nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden (vgl. C. III. 15.).

78. P 207

Soweit die Einwendung die Notwendigkeit des Vorhabens in Abrede stellt, kann auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 1. verwiesen werden.

Die darüber hinaus angesprochenen Auswirkungen des Vorhabens sind in die Abwägungsentscheidung eingestellt worden und bei der Zulassung des Vorhabens berücksichtigt worden. Im Hinblick auf die vorhabenbedingten Immissionen kann insoweit auf Kapitel C. III. 4. verwiesen werden. Unbeschadet dessen ist festzustellen, dass die Einwenderin ca. 500 Meter Luftlinie vom Endhaltepunkt entfernt wohnt und damit ihre Betroffenheit fraglich erscheint.

79. P 208

Die Einwenderin ist Eigentümerin mehrerer Grundstücke in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Vorhaben und grundstücksmäßig betroffen.

Hinsichtlich der in Zweifel gezogenen Rechtfertigung des den fachplanerischen Zielsetzungen des PBefG entsprechenden Vorhabens kann vollinhaltlich auf die Darlegungen unter C. III. 1 verwiesen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat die mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Rechte und Belange der Einwenderin erkannt und in die Abwägung eingestellt. Das überwiegende öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens rechtfertigt jedoch die Eingriffe in rechtlich geschützte und sonstige Belange der Einwenderin.

Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.4 gewährleisten, dass es während der Bauzeit entgegen der Einschätzung der Einwenderin zu keinen unzumutbaren oder gar gesundheitsschädlichen Immissionsbelastungen durch Lärm, Erschütterungen und Staubbelastung kommen wird. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass die Gesamtbaumaßnahme in einzelne Bauabschnitte aufgeteilt wird. Auch diese Vorgehensweise trägt zu einer Minimierung der bauzeitlichen Beeinträchtigungen bei. Die Zuerkennung eines Ausgleichsanspruchs auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG kommt bei dieser Ausgangslage nicht in Betracht.

Entsprechendes gilt bezüglich der dem Vorhaben zugeschriebenen, auf Anlage und Betrieb zurückgehenden nachteiligen mittelbaren Wirkungen (Wert-, Wohn- und Mietwertminderung, Änderung des Gebietscharakters, Erreichbarkeit, Einsehbarkeit). Auch insoweit vermag die Planfeststellungsbehörde unter Würdigung des Sachvortrages der Einwenderin keine Aspekte zu erkennen, die die Zuerkennung einer Entschädigung rechtfertigen könnten. Die vorgetragene faktische Zerstörung der Immobilienwerte geht mit dem Vorhaben nicht einher. Auch die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsverände-

rung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Der Vortrag, das Vorhaben werde zu einer Veränderung des Gebietscharakters führen, ist spekulativ und lässt sich nicht belegen. Vielmehr wird sich die Situation entlang der *Frankfurter Landstraße* nach Fertigstellung des Vorhabens nicht wesentlich von dem jetzigen Zustand unterscheiden. Ergänzend wird auf die Darlegungen unter C. III. 14.2 verwiesen.

Für die Bauzeit sind Änderungen in der Verkehrsführung und Einschränkungen des Parkraumangebotes im öffentlichen Verkehrsraum zur Realisierung des Bauvorhabens unabdingbar. Die endgültige Abstimmung der Umleitungsstrecken erfolgt erst im Zuge der Bauausführungsplanung. Wegen weiterer Einzelheiten zu dieser Thematik wird auf die Darlegungen unter A. V. 1.2 und C. III. 8.2 verwiesen.

Entgegen der Einschätzung der Einwenderin wird die Erreichbarkeit der Liegenschaften während der Bauzeit gewährleistet (A. V. 1.3), so dass die insoweit unterstellten Einschränkungen – auch solche existentieller Art als Folge vermeintlich unzumutbarer Einschränkungen in der Ausübung gewerblicher Tätigkeiten – nicht zum Tragen kommen. Die Vorhabenträgerin hat hinreichend konkret dargestellt, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke in der *Frankfurter Landstraße* über seitlich der Verbaumaßnahmen liegende Behelfsfahrbahnen sichergestellt wird. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass, die Realisierbarkeit dieser Art der bauzeitigen Erschließung der Anliegergrundstücke in Zweifel zu ziehen, zumal die Einwenderin den Darlegungen der Vorhabenträgerin nicht substantiiert entgegengetreten ist.

In diesem Zusammenhang ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die in der Einwendung unterstellte dauerhafte Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im *Haberweg* mit dem Vorhaben nicht angestrebt wird, so dass die in der Einwendung angesprochenen Fragestellungen obsolet sind.

Unzumutbare betriebsbedingte Erschütterungen sind ausweislich der erschütterungstechnischen Untersuchung der Vorhabenträgerin nicht zu erwarten (vgl. C. III. 4.7.1). Die der Vorhabenträgerin unter A. V. 3.2 auferlegten Nebenbestimmungen gewährleisten die Verifizierung dieser prognostischen Abschätzung, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden, und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung.

Gebäudeschäden als Folge der Rückverankerung des Baugrubenverbaus und der Maßnahmen zur Grundwasserabsenkung sind ebenfalls nicht zu erwarten. Unbeschadet dessen gewährleisten die der Vorhabenträgerin auferlegte Beweissicherung (vgl. A. III. 2.2.2 und V. 12.) sowie ihre unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage, dass dem Interesse der Einwenderin im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird. Die nach Abschluss der Baumaßnahme funktionslosen Bauwerksanker werden auf Kosten der Vorhabenträgerin entfernt, sofern dies erforderlich ist oder gewünscht wird (A. VI. 2.3).

Die Inanspruchnahme der in Rede stehenden Grundstücke ist für die Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens im zugelassenen Umfang erforderlich und kann nicht minimiert werden. Die Erwägungen der Vorhabenträgerin, wonach die von der Einwenderin vorgeschlagene, den Zugriff auf fremdes Eigentum minimierende Art des Baugrubenverbaus aus technischen und wirtschaftlichen Erwägungen verworfen wurde, sind nachvollziehbar. Auch hinsichtlich des Erfordernisses zur Verlegung unterirdischer Leitungen in privateigenen Grundstücken hat die Vorhabenträgerin überzeugend dargelegt, dass die Verlegung der Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung soweit möglich im öffentlichen Verkehrsraum erfolgt ist, vereinzelt aber aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit zwischen der Verbaulinie und den Flurstücksgrenzen sowie den technischen Anforderungen an die Verlegung der Leitungen nur unter Nutzung privateigener Flächen möglich ist. Da die Leitungen unterirdisch an nicht überbauten Stellen der jeweiligen Grundstücke zum Liegen kommen, ist die Nutzbarkeit des Grundstückes nicht wesentlich beeinträchtigt und die vorgesehene dingliche Sicherung der Leitungsrechte das mildeste Mittel des Grundstückszugriffs. Eine vollständige Entwertung – wie von der Einwenderin vorgetragen – vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Selbstverständlich ist der jeweilige Eigentümer/Betreiber der Leitungen für deren schadlosen Betrieb und die Haftung für eventuelle Schäden selbst verantwortlich. Bei ggf. erforderlichen Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten ist das jeweilige Grundstück auf Kosten des Eigentümers/Betreibers der Leitung in den Vorzustand zu versetzen. Diese Fragestellungen sind jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Auch die Fällung der von der Einwenderin angesprochenen, auf ihrem Grundstück stehenden Platanen ist für die Realisierung des Bauvorhabens unumgänglich. Die stadtbildprägende Wirkung und ihre Bedeutung als Bestandteil eines geschützten Biotops (Platanenallee) hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt. Sie kommt aber im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu der Erkenntnis, dass die Rodung bei Anordnung von Ersatzpflanzungen zugelassen werden kann (vgl. C. III. 7.2.1). Der von der Einwenderin angeregte Erhalt der Platanen durch bauzeitliches Umpflanzen kommt aus fachlichen, technischen und wirtschaftlichen Erwägungen nicht in Betracht.

Die aus der unmittelbaren Inanspruchnahme der Grundstücke resultierenden entschädigungsrechtlichen Fragestellungen (einschl. der Gebotenheit eines Übernahmeanspruchs wegen des von der Einwenderin unterstellten, aus der Inanspruchnahme resultierenden enteignenden Eingriffs) sind nicht in der Planfeststellung zu behandeln und werden in das Enteignungs-/Entschädigungsverfahren verwiesen (vgl. C. III. 14.1).

Letztlich vermag auch der Vortrag, die partiell eingleisige Trassierung führe zu Beschränkungen im betrieblichen Ablauf und erhöhe die Unfallgefahr, keine für die Einwenderin günstigere Bewertung herbeizuführen. Eingleisige Trassierungsformen im Zweirichtungsverkehr mögen aus Gründen der Leistungsfähigkeit nachteilig zu beurteilen sein und sollen wegen der damit einhergehenden Risiken nach § 15 Abs. 5 BOStrab im Regelfall nicht zum Einsatz kommen. Die Regelung ist jedoch abdingbar. Vorliegend kommt eine grund-

sätzlich wünschenswerte durchgängig zweigleisige Trassierung aus den in den Kapiteln C. III. 2. niedergelegten Erwägungen nicht in Betracht. Vor diesem Hintergrund kann von der Soll-Vorschrift des § 15 BÖStrab abgesehen werden, sofern ein sicherer Betriebsablauf sichergestellt werden kann, was auf der Grundlage des vorgesehenen und in Kapitel 1.3.5.7.5 des Erläuterungsberichts dargestellten Konzeptes der Leit- und Sicherungstechnik gewährleistet ist (vgl. auch C. III. 8.3.1).

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen bestätigt, dass die in der Besprechungsnotiz vom 17.04.2012 dokumentierten Ergebnisse des Gesprächs vom 27.03.2012 weiterhin Bestand haben.

80. P 209

Die in der Einwendung angesprochene Rodung von Gehölzbeständen ist zur Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Natur- und artenschutzrechtliche Belange stehen dem nicht entgegen (vgl. C. III. 7.).

Zu den vorgetragenen Bedenken bezüglich bau- und betriebsbedingter Erschütterungen und damit einhergehender Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C. III. 4.7 verwiesen. Derartige Schäden sind zwar nicht zu erwarten, die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere die Beweissicherung (A. V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse des Einwenders im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Entgegen der Einschätzung der Einwender bleibt die Erreichbarkeit des Grundstücks für die Anwohner bauzeitlich - auch in den rückwärtigen Bereichen - gewährleistet (vgl. A. V. 1.3). Vor dem Hintergrund der in den Planunterlagen ausgewiesenen Baufeld- und Planfeststellungsgrenze gilt diese Aussage auch in Bezug auf die Nutzbarkeit des Müllplatzes.

Entschädigungspflichtige Verkehrswert- bzw. Mietwertminderungen treten nicht ein. Auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 kann verwiesen werden.

Zu der von den Einwendern angezweifelte Rechtfertigung des Vorhabens wird auf die Darlegungen unter C. III. 1. Bezug genommen. Ergänzend ist festzustellen, dass mit der angeregten Optimierung der Stadtbuslinien die mit dem zugelassenen Vorhaben verfolgten Ziele nicht erreicht werden können (vgl. dazu C. III. 2.1.1.1). Die im Zuge der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen durchgeführte Fahrgastprognose beruht neben Verkehrszählungen auf der allgemein anerkannten und für eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten in der Region zur Anwendung kommenden Verkehrsdatenbasis Rhein-Main. Da diese Ermittlungen - ebenso wie die Folgekostenbetrachtung - Bestandteil der NKU sind und durch den Fördermittelgeber überprüft wurden, besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, deren Richtigkeit in Zweifel zu ziehen.

Die Einrichtung von bauzeitlichen Umleitungen ist für die Realisierung des Bauvorhabens unabdingbar. Die endgültige Abstimmung der Umleitungsstrecken erfolgt erst im Zuge der Bauausführungsplanung. Unzumutbare Behinderungen und Belastungen können mit den der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen vermieden werden. Auf die Darlegungen unter A. V. 1.2 und C. III. 8.2 wird verwiesen.

81. P 211

Gegenstand der der Einwendung sind Aspekte der bauzeitlichen und betriebsbedingten Immissionen. Insoweit wird auf Kapitel C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin ergänzend auferlegten Nebenbestimmungen, mittels derer den berechtigten Belangen der Einwender im gebotenen Umfang Rechnung getragen werden kann, verwiesen.

Ergänzend ist festzuhalten, dass die von der Planfeststellungsbehörde veranlasste Berechnung der verkehrsbezogenen Gesamtlärmbelastung keine auf das Vorhaben zurückgehende Überschreitung verfassungsrechtlich relevanter Pegel ergeben hat. Die insoweit maßgeblichen Mittelungspegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) nachts werden für die Anwesen in der Straße, in der auch die Einwender wohnhaft sind, deutlich unterschritten. Dabei ist zu beachten, dass das Anwesen der Einwender in zweiter Reihe und damit weiter als die untersuchten Gebäude von den Emissionsquellen entfernt liegt.

Die Einrichtung von bauzeitlichen Umleitungen ist für die Realisierung des Bauvorhabens unabdingbar. Die endgültige Abstimmung der Umleitungsstrecken erfolgt erst im Zuge der Bauausführungsplanung. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 8.2 wird verwiesen. Die damit einhergehende temporär höhere Verkehrs- und Lärmbelastung von Straßenzügen ist entschädigungslos hinzunehmen. Es besteht kein Anspruch auf Erhalt einer bestimmten vorteilhaften Verkehrssituation. Anhaltspunkte für das Eintreten unzumutbarer Zustände sind nicht erkennbar, zumal in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde dafür Sorge zu tragen ist, dass besonders sensible Bereiche nach Möglichkeit von der Einbeziehung in das Umleitungskonzept ausgespart werden sollen (vgl. A. V. 1.2).

Im Hinblick auf die in Zweifel gezogene Notwendigkeit des Vorhabens und die befürchteten Wertminderungen kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. und 14.2.4 verwiesen werden. Zu den vorgetragenen Bedenken bezüglich baubedingter Erschütterungen und damit einhergehender Gebäudeschäden wird auf die Ausführungen unter C. III. 4.7 Bezug genommen. Derartige Schäden sind zwar nicht zu erwarten, die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse der Einwender im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

82. P 212

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmeinwirkun-

gen sind in Kapitel C. III. 4. ausführlich behandelt, so dass darauf verwiesen werden kann. Nach den Feststellungen des schalltechnischen Gutachtens wird es an der Südfassade im 4. bis 7. OG zu einer Überschreitung der für die Nacht geltenden Grenzwerte kommen. Insoweit wurde den Berechtigten ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zuerkannt (vgl. A. V. 3.1.3). Weitergehender Maßnahmen bedarf es unter Berücksichtigung der planfestgestellten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht. Insbesondere ist keine Erstattung für eine unzumutbare Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches erforderlich, weil es an einer Überschreitung der für den Tag maßgeblichen Grenzwerte fehlt (vgl. C. III. 4.3). Die von der Planfeststellungsbehörde veranlasste Betrachtung der verkehrsbedingten Gesamtlärmimmissionen begründet ebenfalls keinen Anspruch auf ergänzenden Lärmschutz aus verfassungsrechtlichen Erwägungen.

Bezüglich der von der Einwenderin angesprochenen lärmindernden Wirkung des zur Rodung vorgesehenen Gehölzbestands ist darauf hinzuweisen, dass die maßgebliche Berechnungsvorschrift für Schienenverkehrslärm (Schall 03 1990) lediglich bei dichtem Wald die Möglichkeit vorsieht, diesen Bewuchs schallmindernd in die Berechnung einzubeziehen. Diese Voraussetzung liegt hier jedoch nicht vor, so dass Bewuchsdämpfungen weder im Null- noch im Planfall berücksichtigt wurden. Folglich handelt es sich bei den errechneten Werten um eine obere Abschätzung.

Die Rodung dieser Gehölze ist im Übrigen zur Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen kann auf die Darlegungen unter C. III. 7. verwiesen werden.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Bezüglich der angesprochenen Verkehrswertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

Gebäudeschäden als Folge baubedingter Erschütterungen sind zwar nicht zu erwarten (vgl. dazu C. III. 4.7), die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse der Einwenderin im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen ist zur Realisierung des Vorhabens nicht vermeidbar. In Ergänzung zu den diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 14. ist insoweit festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundstücks im Zuge der 1. Änderung des Plans minimiert hat. Eine darüber hinausgehende Verringerung der Eingriffe in das Eigentum ist nicht möglich. Anlagebedingte Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Müllplatzes sowie des Spielplatzes sind aufgrund der in den Planunterlagen ausgewiesenen Planfeststellungsgrenze auszuschließen.

Die Sicherung der Baustelle wird gewährleistet (vgl. A. V. 1.7), so dass auch eine gefahrlose Nutzung des auf dem Grundstück gelegenen Kinderspielplatzes grundsätzlich möglich bleibt.

Sollte die Bauausführung zu Einschränkungen in der Verfügbarkeit der rückwärtig gelegenen Stellplätze führen, verpflichtet die im Beschluss bestätigte Zusage die Vorhabenträgerin dazu, geeignete Alternativen bereitzustellen. Zu einem dauerhaften Entfall von Parkplätzen wird es nicht kommen.

Die Erreichbarkeit des Grundstücks für die Anwohner und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und der Entsorgungsbetriebe bleibt bauzeitlich – auch in den rückwärtigen Bereichen – gewährleistet (vgl. A. V. 1.3 und 1.4).

83. P 213

Die Einwendung zweifelt insbesondere die Notwendigkeit des Vorhabens an. Insoweit kann auf die in Kapitel C. III. 1. niedergelegten Erwägungen zur Planrechtfertigung verwiesen werden.

Bezüglich der darüber hinaus angesprochenen Aspekte der betriebsbedingten Lärmbelastung ist grundsätzlich auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 4. zu verweisen. Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin im Zuge der 1. Änderung des Planes die Immissionsbelastung in der *Feldstraße* vertiefend untersucht hat. Auch diese vertiefende Untersuchung ergab jedoch kein Erfordernis für Lärmschutzmaßnahmen auf der Südseite des Vorhabens. Dabei ist mit Blick auf das Vorbringen des Einwenders hervorzuheben, dass die auf der Nordseite vorgesehene Lärmschutzwand bahnseitig hochabsorbierend ausgeführt wird und damit keine Schallreflexionen in südliche Richtung zu erwarten sind. Der in der maßgeblichen Berechnungsvorschrift (Schall 03 1990) vorgesehene sog. Brückenzuschlag hat in der schalltechnischen Untersuchung ebenfalls ordnungsgemäß Berücksichtigung gefunden.

Letztlich liefert die auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Untersuchung der verkehrsbedingten Gesamtlärmbelastung keine auf verfassungsrechtliche Gesichtspunkte (Gesundheits-/Eigentumsschutz) gestützte Handhabe, zusätzlichen Lärmschutz anzuordnen (vgl. dazu C. III. 4.4).

84. P 214

Bezüglich der in der Einwendung angezweifelten Rechtfertigung des Vorhabens kann auf Kapitel C. III. 1. verwiesen werden.

Auch der Vortrag, die partiell eingleisige Trassierung führe zu einer Erhöhung der Unfallgefahr, vermag die Zulassungsfähigkeit des Plans nicht in Zweifel zu ziehen. Es ist zwar zutreffend, dass eingleisige Trassierungsformen im Zweirichtungsverkehr wegen der da-

mit einhergehenden Risiken nach § 15 Abs. 5 BOStrab im Regelfall nicht zum Einsatz kommen sollen. Diese Regelung ist jedoch abdingbar. Vorliegend kommt eine grundsätzlich wünschenswerte durchgängig zweigleisige Trassierung aus den in den Kapiteln C. III. 2. niedergelegten Erwägungen nicht in Betracht. Vor diesem Hintergrund kann von der Soll-Vorschrift des § 15 BOStrab abgesehen werden, sofern ein sicherer Betriebsablauf sichergestellt werden kann, was auf der Grundlage des vorgesehenen und in Kapitel 1.3.5.7.5 des Erläuterungsberichts dargestellten Konzeptes der Leit- und Sicherungstechnik gewährleistet ist (vgl. auch C. III. 8.3.1).

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird die Realisierung des Vorhabens keine Gefährdung der beruflichen Existenz des Einwenders bewirken. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Erreichbarkeit der Liegenschaften während der Bauzeit zu gewährleisten (A. V. 1.3). Entgegen der Einschätzung des Einwenders wird es daher nicht zu der unterstellten Sperrung der Zufahrt kommen. Die Vorhabenträgerin hat hinreichend konkret dargestellt, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke in der *Frankfurter Landstraße* über seitlich der Verbaumaßnahmen liegende Behelfsfahrbahnen sichergestellt wird. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass, die Realisierbarkeit dieser Art der bauzeitigen Erschließung der Anliegergrundstücke in Zweifel zu ziehen, zumal die Einwenderin den Darlegungen der Vorhabenträgerin nicht substantiiert entgegengetreten ist. In diesem Zusammenhang ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die in den Unterlagen genannte Bauzeit von 2 Jahren die Gesamtmaßnahme betrifft und aufgrund der Unterteilung der Maßnahme in einzelne Bauabschnitte die tatsächliche Betroffenheit im Umfeld des Anwesens des Einwenders deutlich geringer ist. Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass es - wie bei jeder anderen Baustelle auch - zu vorübergehenden Behinderungen und Beeinträchtigungen kommen wird. Diese sind jedoch entschädigungslos hinzunehmen. Zur Milderung der daraus resultierenden Nachteile strebt die Vorhabenträgerin an, in enger Abstimmung mit den Betroffenen im Wege der Umleitungsbeschilderung auf die veränderte Erreichbarkeit von Ladengeschäften und sonstigen Geschäftsbetrieben hinzuweisen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen bestätigt, dass die in der Besprechungsnotiz vom 17. April 2012 dokumentierten Ergebnisse des Gesprächs vom 27. März 2012 weiterhin Bestand haben.

85. P 215

Bezüglich der in der Einwendung ausführlich angesprochenen Thematik der vermeintlich fehlenden Planrechtfertigung des Vorhabens kann auf die Darlegungen unter C. III. 1 verwiesen werden.

Die Erwägungen, die zu einem Absehen von der UVP geführt haben, sind in Kapitel C. II. dargestellt. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass neben der von der Planfeststellungsbehörde veranlassten Bekanntgabe der Entscheidung des Absehens von einer UVP im

Zuge der Bekanntmachungen des Vorhabens und seiner Änderungen auch eine separate Bekanntmachung über das Absehen von der UVP im Staatsanzeiger für das Land Hessen als dem für die Landesverwaltung maßgeblichen Bekanntmachungsorgan erfolgt ist. Inhaltlich ist die Feststellung, dass das in den jeweiligen Veröffentlichungen näher beschriebene Verfahren keiner UVP bedarf, ausreichend. Die Veröffentlichung im Staatsanzeiger enthielt darüber hinaus den Hinweis, dass die behördliche Feststellung nicht selbstständig anfechtbar ist. Damit genügen die Bekanntmachungen der Planfeststellungsbehörde als zuständiger Behörde im Sinne des UVPG den Anforderungen des § 3a UVPG (vgl. Dienes in Hoppe/Beckmann, UVPG, § 3a RdNr. 24). Einer Darstellung der die vorgenannte Entscheidung tragenden Erwägungen in den Planfeststellungsunterlagen bedarf es entgegen der Einschätzung des Einwenders nicht. Darüber hinaus lässt sich mit dem Hinweis auf die vorhabenbedingte Betroffenheit von Saibling und Igel das Erfordernis einer UVP nicht rechtfertigen. Ein derart enges Verständnis der Regelungen des UVPG hätte zur Folge, dass bei jedem Vorhaben eine UVP obligatorisch wäre und die Regelungen zur Einzelfallprüfung ohne rechtliche Relevanz blieben.

Die dem zugelassenen Plan zugrunde liegende bauzeitliche wie dauernde Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundstücks ist für die Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens unabdingbar. Die Prüfung der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass sich keine vorzugswürdige, das Eigentum des Einwenders in geringerem Ausmaß belastende Alternative aufdrängt. Auf die Darlegungen in den Kapiteln C. III. 2. und 14.1 wird Bezug genommen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass das öffentliche Interesse an der Wiederherstellung der bereits heute bestehenden direkten Verbindung zwischen *Frankfurter Landstraße* und *Erlenweg* für den Fußgänger- und Radverkehr das gegenläufige Interesse des Einwenders, keine Eingriffe in sein Eigentum hinnehmen zu müssen, überwiegt.

Die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf den Gewerbebetrieb des Einwenders bedürfen einer differenzierenden Betrachtung. Das in Rede stehende Anwesen befindet sich in einer als Sackgasse ausgebauten reinen Anliegerstraße und grenzt an eine, der Verkehrsbedeutung des *Erlenwegs* entsprechend, für Wendevorgänge von Pkw dimensionierten Wendefläche. Der Einwender macht sich die Lage seines Grundstücks an dem Wendepunkt zunutze, indem er dessen breitere Verkehrsfläche nutzend Verkehrsvorgänge abwickelt, die im „regulären“ Fahrbahnquerschnitt des *Erlenwegs* nicht durchführbar wären.

Das zugelassene Vorhaben führt zu einer Überbauung des vorgenannten Wendepunktes. Südwestlich der alten Lage wird ein kleinerer, den Empfehlungen der RAS 06 entsprechender Pkw-Wendehammer neu angelegt.

Die Verbindung des Grundstücks mit dem öffentlichen Wegenetz bleibt trotz der mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Änderungen des *Erlenwegs* erhalten, es ergeben sich aber in Bezug auf größere Kraftfahrzeuge nachteilige Veränderungen der Anfahrbarkeit des in Rede stehenden Grundstücks.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde begründet die derzeit bestehende besonders günstige Verkehrsverbindung keinen Vertrauenstatbestand, aus welchem der Einwender einen Anspruch auf Fortbestand dieser Situation herleiten könnte. Die maßgeblichen Bestimmungen des Hessischen Straßengesetzes garantieren nämlich keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Ein Anspruch auf den Erhalt einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist, lässt sich aus den straßenrechtlichen Bestimmungen zum Anliegergebrauch nicht ableiten. Vor diesem Hintergrund ist die Vorhabenträgerin lediglich verpflichtet, den sog. „Kontakt nach außen“ in dem Umfang zu gewährleisten, wie er durch den Ausbauzustand des *Erlenwegs* im „Regelquerschnitt“ vermittelt wird. Soweit der Einwender seine Forderung auf das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb stützt, ist diesem Vorbringen entgegenzuhalten, dass er insoweit auf eine Chance gebaut hat, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat.

Ungeachtet dieser Erwägungen hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Anfahrbarkeit des Anwesens des Einwenders über diese Mindestanforderungen hinaus zu verbessern, indem die Zufahrt auf ihre Kosten baulich angepasst und optimiert wird. Darüber hinaus hat sie angeboten, auf Wunsch des Einwenders auf ihre Kosten auch die Gestaltung und Aufteilung des Innenhofes in Grün- und Verkehrsflächen zu ändern, um auf diese Weise eine weitere Optimierung - bis hin zur Anfahrbarkeit für einen dreiaxigen Lkw - herbeizuführen (vgl. dazu auch Anlage 10.20).

Die ohne unzumutbare Einschränkungen fortbestehende Nutzbarkeit der Montagehalle ist auf dieser Grundlage weiterhin gewährleistet. Soweit der Einwender seine Argumentation auf den Erwerb einer Teilfläche seines Grundstücks stützt, ist dem entgegenzuhalten, dass der Flächenerwerb in dem in diesem Zusammenhang relevanten Grundstücksbereich lediglich 4 m² umfasst. Diese geringfügige Inanspruchnahme hat nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keine nachteiligen Auswirkungen auf die Nutzbarkeit der Montagehalle. Der vorgesehene Erwerb an der südöstlichen Grundstücksgrenze führt dagegen zu einer Reduzierung der Grundstücksbreite zwischen der Grundstücksgrenze und dem nächstgelegenen Gebäude von ca. 3 m auf dann nur noch ca. 1,90 m. Es ist daher nicht auszuschließen, dass die Nutzbarkeit der rückwärtigen Grundstücksfläche als Folge der verminderten Durchfahrtsbreite insbesondere im Hinblick auf die Befahrbarkeit mit Kraftfahrzeugen Einschränkungen unterworfen ist. Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabenträgerin zugesagt, auf Wunsch des Einwenders das im Bereich der nordöstlichen Grundstücksgrenze an einer öffentlichen Grünfläche liegende Tor im Zuge des notwendigen Umbaus der Einfriedung in zufahrtsoptimierter Lage neu zu errichten. Für die dann abschnittsweise notwendige Benutzung des Geh-/Radweges wurde des Weiteren in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Aussicht gestellt, eine kennzeichengebundene Ausnahmegenehmigung gemäß § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO zu erteilen, so dass das hintere Tor künftig mit Fahrzeugen bis zur Größe eines Pkw angefahren werden könnte. Die grundsätzliche Nutz- und Anfahrbarkeit der rückwärtigen Grundstücksfläche

ist bei dieser Ausgangslage auch weiterhin gewährleistet. Ob bzw. in welchem Umfang gleichwohl eine entschädigungspflichtige Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung verbleibt, ist einer Entscheidung im Zuge der Planfeststellung nicht zugänglich. Diese in Zusammenhang mit der (unmittelbaren) Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstücks des Einwenders stehende Fragestellung ist vielmehr im Rahmen des nachfolgenden Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahrens abschließend zu behandeln.

Während der Bauzeit wird die dauernde Erreichbarkeit des Grundstücks des Einwenders - von kurzzeitigen Einschränkungen abgesehen - sichergestellt (vgl. A. V. 1.3). Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus zur ununterbrochenen Fortführung des Gewerbebetriebs zugesagt, die Anlieferung und Lagerung von Kranteilen und Kränen ggf. unter temporärer Nutzung der Baustelle bzw. von Baustelleneinrichtungsflächen sicherzustellen (A. VI. 2.11). Vor diesem Hintergrund verbleiben auch aus dem Baubetrieb keine unzumutbaren, möglicherweise gar existenzgefährdenden Einschränkungen der Gewerbeausübung.

Bezüglich der bauzeitlichen Immissionen kann auf die Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin unter A. V. 3.4 auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen werden. Auf dieser Grundlage sind unzumutbare oder gar gesundheitsbeeinträchtigende Immissionen auszuschließen.

Unzumutbare, möglicherweise gar die Bausubstanz schädigende betriebsbedingte Erschütterungen sind nicht zu erwarten. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen gewährleisten die Verifizierung dieser prognostischen Abschätzung, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung.

Die vom Einwender thematisierte betriebsbedingte Lärmbelastung begründet keinen Anspruch auf Lärmschutz. Nach den Untersuchungen der Vorhabenträgerin werden die Grenzwerte der Lärmvorsorge unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes deutlich unterschritten [im 1. OG, Südseite: 45 dB(A) am Tag, 41 dB(A) in der Nacht]. Auch die auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Betrachtung der verkehrsbedingten Gesamtlärmbelastung zeigt, dass aus verfassungsrechtlichen Erwägungen bedenkliche Lärmimmissionen [ab 70 dB(A) am Tag, 60 dB(A) in der Nacht] am Gebäude des Einwenders nicht zu erwarten sind [im 1. OG, Südseite: 58 dB(A) am Tag, 53 dB(A) in der Nacht]. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Darlegungen unter C. III. 4. verwiesen.

Zutreffend ist, dass die im Bereich des Grundstücks des Einwenders 2,5 Meter (über SOK) hohe Lärmschutzwand lediglich durch den Rad- und Gehweg von dem Grundstück des Einwenders getrennt verlaufen wird. Eine unzumutbare Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen wird sich jedoch nicht ergeben, weil diese durch den die Lärmschutzwand deutlich überragenden Bahndamm bereits heute unterbrochen sind. Es ist nicht zu leugnen,

dass der Blick auf einen begrünten und mit Gehölzen bewachsenen Bahndamm ästhetisch ansprechender sein mag als der Blick auf eine Lärmschutzwand. Die Rechtsordnung erkennt dem Grundeigentum gegenüber solchen „ästhetischen“ Auswirkungen eines Vorhabens allerdings keinen Schutz zu. Das Interesse an der Realisierung des Vorhabens im Allgemeinen und das Erfordernis zur Gewährleistung des gesetzlich erforderlichen Lärmschutzes, der durch die vorgesehene Lärmschutzwand für das betroffene Gebäude uneingeschränkt sichergestellt werden kann, hat aber letztlich dazu geführt, dass das Interesse des Einwenders an der Beibehaltung der bestehenden Situation zurückgestellt wurde. Um die diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens abzumildern, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auferlegt, in der weiteren Planung Möglichkeiten einer ansprechenden Gestaltung der LSW zu prüfen.

Eine auf das Vorhaben zurückzuführende unzumutbare Verschattung wird sich für das Anwesen des Einwenders ebenfalls nicht einstellen. Auf die diesbezüglichen Erwägungen unter C. III. 14.2.3 wird verwiesen.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt insgesamt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Wegen weiterer Einzelheiten kann auf die Ausführungen unter C. III. 14.2 verwiesen werden.

86. P 216

Wesentliche Passagen der Einwendung sind identisch mit der Einwendung P 144, so dass darauf Bezug genommen wird.

Hinsichtlich der darüber hinaus vorgetragenen Befürchtung, als Folge des bau- und betriebsbedingten Lärms komme es zu Mietminderungen oder einer erschwerten Vermietbarkeit der Wohnungen, kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

Soweit die Einwendung die Grundwasserabsenkung thematisiert und eine Dokumentation der als Folge der Wasserhaltungsmaßnahmen befürchteten baubedingten Schäden am Anwesen des Einwenders fordert, kann auf die Ausführungen unter C. III. 5.2 sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen werden. Sollten sich aus dem baubegleitenden Monitoring Anhaltspunkte ergeben, dass es bereichsweise zu negativen Auswirkungen der Absenktrichter auf die Vegetation kommen kann, wird die Vorhabenträgerin die in diesen Bereichen befindlichen Pflanzungen nach Bedarf bewässern. Den Forderungen des Einwenders wird damit im gebotenen Umfang entsprochen. Darüber hinaus gehender Regelungen bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht. Eine Ausführung des Bauvorhabens unter Verzicht auf eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung ist ebenso wenig geboten wie die bauzeitliche Ge-

währleistung eines konstanten Grundwasserspiegels.

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte der bauzeitlichen Verkehrsführung (Fußgängerverkehr, Sperrmaßnahmen und Führung des Durchgangsverkehrs) sind grundsätzlich nicht planfeststellungsrelevant. Die diesbezüglichen Festlegungen erfolgen – auch im Hinblick auf die verkehrssichere Abwicklung des Fußgängerverkehrs – im Zuge der Bauausführungsplanung in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Polizei (vgl. A. V. 1.2 und C. III. 8.2). Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, zwischen der *Gotenstraße* und dem östlichen Teil der *Frankfurter Landstraße* einen ausreichend breiten und verkehrssicheren Fußweg vorzuhalten (vgl. A. VI. 2.12).

Was die Breite von Fahrbahn und Gehweg der *Frankfurter Landstraße* anbelangt, so ergibt sich in dem Abschnitt zwischen den Straßen *Am Alten Bach* und *Am Schützbrett* lediglich aufgrund der unterhalb des Straßenkörpers erfolgenden, in offener Bauweise durchgeführten Tunnelbaumaßnahme das Erfordernis, die *Frankfurter Landstraße* nach Abschluss der Baumaßnahme wiederherzustellen. Es handelt sich folglich um eine Maßnahme der Instandhaltung bzw. der grundhaften Erneuerung, so dass die Beibehaltung der bisherigen Straßenraumaufteilung – auch mit Blick auf den Anschluss an den Bestand westlich der Straße *Am Schützbrett* – nicht zu beanstanden ist. Östlich der Straße *Am Alten Bach* ist Gegenstand der zugelassenen Planung dagegen eine *echte* Änderung der Straße, bei deren Planung aktuelle Regelwerke Beachtung fanden.

Für die Forderung nach zusätzlichen Maßnahmen des Lärmschutzes (Geschwindigkeitsbeschränkung, Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags) ergibt sich aus den Ergebnissen der Schalltechnischen Untersuchung keine Anspruchsgrundlage (vgl. dazu C. III. 4.).

Soweit der Einwender trassierungstechnische Fragestellungen anspricht, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass eine Betroffenheit in eigenen Rechten insoweit nicht erkennbar ist. Unabhängig davon hat sich die Vorhabenträgerin mit diesem Vortrag befasst und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass die Erhöhung der Steigungsgradienten im Bereich *Frankfurter Landstraße* / Dornbachüberquerung von 4% auf 4,5% zur Querung des Dornbaches ebenso erforderlich ist wie die mit der VGF und den Lokalen Nahverkehrsgesellschaften abgestimmte, zur Minimierung betrieblicher Zwangspunkte vorgesehene Zweigleisigkeit zwischen *Erlenweg* und Endhaltepunkt. Letztlich hat die Vorhabenträgerin auch die Anregung zur Optimierung einer fußläufigen Anbindung aus den Straßen *Lange Meile*, *Feldstraße*, *Auf der Schanze* und *Erlenweg* zum U-Bahnsteig geprüft, ist aber zu dem Ergebnis gekommen, dass für einen solchen Weg kein ausreichender Bedarf besteht und dessen Errichtung mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden wäre.

87. P 217

Eine unmittelbare (grundstücksmäßige) Betroffenheit der Einwender ist nicht gegeben.

Dem Vortrag, ein nördlich des Bahndamms verlaufender, als Feuerwehrezufahrt dienender öffentlicher Weg werde überbaut, wodurch die diesbezügliche Grundstückserschließung insbesondere im Hinblick auf große Rettungsfahrzeuge entfiere, ist entgegenzuhalten, dass es sich bei dem angesprochenen Flurstück um keine rechtlich öffentliche Wegeparzelle handelt und das unbefestigte und völlig zugewachsene Flurstück weder als Feuerwehrezufahrt zu den in erster Reihe befindlichen Gebäuden der Straße *Im Weidengrund* zu dienen bestimmt ist, noch als solches genutzt werden kann. Ein aus Gründen des Brand-schutzes bestehendes Erfordernis zum Erhalt der Parzelle ist daher nicht gegeben.

Bezüglich der in der Einwendung in Abrede gestellten Planrechtfertigung sowie der vermeintlich fehlerhaften Variantenwahl kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. und 2. verwiesen werden. Hervorzuheben ist, dass eine der historischen Straßenbahnführung folgende Trassenführung unbeschadet der Prüfung ihrer Realisierbarkeit, in Ermangelung einer Verknüpfung am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe als zentralem Umsteigepunkt die der Planung zugrunde liegenden Zielsetzungen nicht zu erfüllen vermag.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde genügt die Planung der Vorhabenträgerin allen den Bau und den Betrieb der Straßenbahnbetriebsanlagen betreffenden Anforderungen an Sicherheit und Ordnung. Das Vorbringen der Einwender zur vermeintlichen Gefahr einer Unterspülung des Bahndamms, zur Unfallgefahr und zur unzureichenden Erreichbarkeit der Betriebsanlagen für Rettungskräfte ist nicht geeignet, dies ernstlich in Zweifel zu ziehen.

Auch ein für die Planfeststellung des Vorhabens relevantes und überdies die Durchführung einer UVP erforderndes Erkundungsdefizit der Baugrunduntersuchung besteht nicht. Die Planfeststellungsbehörde kommt vielmehr zu dem Ergebnis, dass die durchgeführten Erkundungen dem Planungsstand entsprechend ausreichend sind. Die in dem Baugrundgutachten empfohlenen Erkundungen und Berechnungen sind nicht entscheidungserheblich, betreffen die Phase der Ausführungsplanung und ihre Durchführung ist daher im Zuge der weiterführenden Planungen ausreichend. Im Planfeststellungsbereich sind den beteiligten Fachbehörden keine Altlastenstandorte bekannt.

Die Gründe für die Entbehrlichkeit einer UVP sind in Kapitel C. II. ausführlich dargelegt.

Die Planung zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgte auf der Grundlage der maßgeblichen technischen Regelwerke und ist mit der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keinen Anlass, die Geeignetheit der Entwässerungsplanung zur schadlosen Ableitung des Niederschlagswassers in Zweifel zu ziehen.

Die von den Einwendern geforderte Überprüfung der Tauglichkeit der Bausubstanz des Brückenbauwerks über die Straße *Lange Meile* ist schon deshalb entbehrlich, weil dieses Bauwerk nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Für die Überführung der Stadtbahn wird vielmehr ein eigenes Brückenbauwerk neu errichtet (vgl. Bw.-Nr. 44).

Die Errichtung eines Bauzauns ist nicht Gegenstand der festgestellten Planunterlagen. Allerdings wurde der Vorhabenträgerin die geeignete Sicherung der Baustelle gegen unbefugtes Betreten, aber auch zum Schutz der benachbarten Grundstücke auferlegt (vgl. A. V. 1.7). Diesen Aspekten erkennt die Planfeststellungsbehörde größeres Gewicht zu, als dem Interesse der Einwender an einer ungestörten Aussicht, zumal diese durch die durchzuführenden Bautätigkeiten ohnehin stark eingeschränkt sein dürfte. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Bauzeit entgegen der Einschätzung der Einwender nicht 5 Jahre umfasst, sondern mit 2 Jahren veranschlagt ist und die Bautätigkeiten im Bereich ihres Anwesens nur einen Teil dieser Zeitspanne umfassen.

Den geäußerten Bedenken betreffend die baubedingte Immissionsbelastung - auch im Hinblick auf Abgas- und Staubemissionen - wird mittels der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen im gebotenen Umfang Rechnung getragen (vgl. A. V. 3.4), wengleich Emissionen - wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung - nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Unzumutbare Beeinträchtigungen sind jedoch auszuschließen. Dies gilt ausdrücklich auch bezüglich baubedingter Erschütterungen. Herauszustellen ist in diesem Zusammenhang, dass die von der Vorhabenträgerin vorgesehene und durch Nebenbestimmung abgesicherte Bauausführung anstelle von ram-menden, erschütterungsarme bohrende Verfahren vorsieht. Auch wenn keine die Bausubstanz schädigende baubedingten Erschütterungen zu erwarten sind, ist der Vorhabenträgerin die Durchführung einer Beweissicherung (A. V. 12.) auferlegt worden, in die auch das Anwesen der Einwender einbezogen wird (vgl. A. VI. 2.1).

Entgegen der Einschätzung der Einwender sind auch keine unzumutbaren betriebsbedingten Erschütterungen zu erwarten. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.2 gewährleisten die Verifizierung der prognostischen Abschätzung der Vorhabenträgerin, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den bau- und betriebsbedingten Erschütterungen wird auf die Darlegungen unter C. III. 4.7 verwiesen.

Soweit die Einwendung die vorgesehene Errichtung eines Gleichrichter-Unterwerks im Bereich der Eisenbahn-Überführung *Lange Meile* sowie die befürchtete gesundheitliche Belastung durch elektromagnetische Strahlung thematisiert, ist zunächst einmal festzuhalten, dass die Standortwahl des Gleichrichter-Unterwerks nicht willkürlich erfolgte, sondern von sachgerechten Erwägungen geleitet ist. So orientiert sie sich u. a.

- am Leistungsbedarf für den verlängerten U2-Abschnitt,
- der Erreichbarkeit über das öffentliche Straßennetz mit Lkw z.B. für den Austausch von Anlagenteilen,

- einer ortsnahen Lage zu den Betriebsanlagen, um die Anbindung an die vorhandene Stromversorgung mit vertretbarem Aufwand sicherzustellen

und gewährleistet unter Beachtung der vorgenannten Anforderungen gleichwohl eine möglichst geringe Beeinträchtigung von nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienenden Gebäuden und Grundstücken.

Zutreffend ist, dass das Anwesen der Einwender den geringsten Abstand zu der Anlage aufweist. Als Einwirkungsbereich, in dem die Anlage einen signifikanten sich von der Hintergrundbelastung abhebenden Immissionsbeitrag verursacht, wird in Nr. II. 3.1 der LAI-Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) für Umspannanlagen/Unterwerke ein 5 Meter breiter an die Anlage angrenzender Streifen definiert. Die baulichen Anlagen auf dem in Rede stehenden Grundstück befinden sich außerhalb dieses Bereiches, so dass insoweit schädliche Umweltauswirkungen von vornherein ausgeschlossen werden können. Aber auch für die Gartenbereiche, die näher an dem Gleichrichter-Unterwerk gelegen sind, hat die Vorhabenträgerin nachgewiesen, dass den Anforderungen der 26. BImSchV in vollem Umfang entsprochen wird. Weitere Einzelheiten sind den Darstellungen unter C. III. 4.9 zu entnehmen.

Bezüglich der betriebsbedingten Lärmimmissionen wird auf die Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.1 verwiesen. Für das Gebäude der Einwender liegt eine Einzelpunkt Betrachtung (IP 40) vor, die zeigt, dass die Beurteilungspegel bei max. 46 dB(A) am Tag bzw. 41 dB(A) in der Nacht liegen. Die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV [59 dB(A) am Tag, 49 dB(A) in der Nacht] werden somit deutlich unterschritten. Dies gilt auch im Hinblick auf die Außenwohnbereichsnutzung. Die auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Ermittlung des verkehrsinduzierten Gesamtlärms hat ergeben, dass verfassungsrechtlich bedenkliche Immissionsbelastungen [70 dB(A) am Tag / 60 dB(A) in der Nacht] ebenfalls bei weitem nicht erreicht werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher nicht. Die geäußerte Kritik an der schalltechnischen Untersuchung ist unsubstantiiert und vermag keine begründeten Zweifel an ihrer methodisch korrekten Durchführung zu begründen (vgl. dazu insbesondere C. III. 4.2.2). Insbesondere sieht das verbindlich vorgegebene Berechnungsverfahren keine Betrachtung von Vorbeifahrt- bzw. Spitzenpegeln, sondern die Berechnung anhand von Mittelungspegeln vor.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand ist zur Gewährleistung der Ansprüche auf Lärmschutz in der planfestgestellten Höhe geboten. Der im Abschnitt zwischen Bau-km 0+832 und 0+947 vorgesehene lichtdurchlässige Sichtschutz trägt den Forderungen Beteiligter - u. a. der Einwender -, die als Folge der Rodung des Bahndamms mögliche Einsichtnahme in die Gärten sowie Wohnungen der Anrainer zu unterbinden, Rechnung und ist sachgerecht, ohne dass ein Anspruch darauf bestünde.

Einzuräumen ist, dass die im Bereich des Grundstücks der Einwender ohne Sichtschutz ca. 5,7 m über GOK liegende Kombination aus Gabionen- und Schallschutzwand eine starke

optische Beeinträchtigung darstellt. Eine sinnvolle Weiternutzung des Grundstücks der Einwender wird aber dadurch nicht ausgeschlossen, eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung geht damit nicht einher. Im Hinblick auf die verschattende Wirkung der Lärmschutzwand hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass die anlagebedingten Veränderungen der Besonnungssituation zumutbar sind und daher keine Entschädigungspflicht begründen. Auf die Darstellungen unter C. III. 14.2.3 wird verwiesen.

Eine von den Einwendern mit dem Eindruck des „eingemauert seins“ umschriebene erdrückende Wirkung kommt dem Bauwerk ebenfalls nicht zu. Es grenzt nämlich lediglich an eine Seite des Grundstücks an, zu den übrigen Seiten bleibt der bisherige Blick erhalten. Der Eindruck, gleichsam eingemauert zu sein, kann damit nicht aufkommen. Es kommt hinzu, dass auch bislang wegen des benachbarten, nicht minder hohen Bahndamms keine freie, unbeeinträchtigte Sicht bestand (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 20. November 2008 – 7 KS 39/06 –, juris).

Einzuräumen ist zwar, dass der Blick auf einen mit Gehölzen bewachsenen Bahndamm optisch ansprechender sein mag, als der Blick auf ein technisch überformtes Bauwerk. Die Rechtsordnung erkennt dem Grundeigentum gegenüber solchen „ästhetischen“ Auswirkungen eines Vorhabens allerdings keinen Schutz zu. Um die diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens abzumildern, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auferlegt, in der weiteren Planung Möglichkeiten einer ansprechenden Gestaltung der LSW zu prüfen.

Eingriffe in den bestehenden Bahndamm, insbesondere die Rodung von Gehölzbeständen sind zur Realisierung des Vorhabens unvermeidlich. Natur- und artenschutzrechtliche Belange stehen den erforderlichen Maßnahmen nicht entgegen (vgl. C. III. 7.).

Der Einschätzung der Einwender, bei Starkregen könne sich aufgrund der Höhe des Gabionenbauwerks eine große Wassermenge sammeln, die unkontrolliert auf ihr tieferliegendes Grundstück abfließe, ist die Vorhabenträgerin überzeugend entgegengetreten. Demnach werden sich im Vergleich zur heutigen Situation weder in Bezug auf die anfallende Niederschlagsmenge, noch im Hinblick auf die Versickerungsfähigkeit des anstehenden Geländes nachteilige Veränderungen einstellen. Vielmehr wird ein Teil des heute im Bereich des Bahndamms anfallenden zu versickernden Niederschlagswassers künftig im Bereich der Stadtbahnstrecke anfallen und über eine Tiefenentwässerung gesammelt, so dass sich insgesamt eine Reduzierung der zu versickernden Niederschlagsmenge einstellen wird.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens das entgegenstehende Interesse der Einwender am Erhalt der bestehenden Situation überwiegt und daher dahinter zurückgestellt werden durfte. Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Bezüglich der angesprochenen Verkehrs- und Mietwertminde-

rungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

88. P 218 und P 219

Die Einwendungen sind weitgehend inhaltsgleich und können daher gemeinsam behandelt werden. Mit der ergänzenden Äußerung im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans haben die Einwender P 219 ihre Einwendungen bekräftigt und konkretisiert.

Aufgrund der Zusage der Vorhabenträgerin, im Stationsbauwerk keine Verkaufsstelle einzurichten (s. A. VI. 2.5), wurde diesbezüglich im Erörterungstermin Einvernehmen erzielt.

Soweit die Einwendung die Grundwasserabsenkung thematisiert und eine Dokumentation der - insbesondere als Folge der Wasserhaltungsmaßnahmen - befürchteten baubedingten Schäden am Anwesen der Einwender sowie deren sach- und fachgerechte Beseitigung auf Kosten der Vorhabenträgerin fordert, kann auf die Ausführungen unter C. III. 5.2 sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. III. 2.2.2 und V. 12.), sowie deren unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage verwiesen werden. Den Forderungen der Einwender wird damit im gebotenen Umfang entsprochen. Darüber hinaus gehender Regelungen bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Bezüglich der in der Einwendung geforderten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wird auf die Ausführungen unter C. III. 4.2.3 Bezug genommen. Der darüber hinausgehenden Forderung der Einwender nach einem Sichtschutz zur Abwehr der befürchteten Einsichtnahmemöglichkeit in die Erdgeschosszimmer der ersten Bebauungsreihe ist die Sozialbindung des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) entgegenzuhalten. Eine unzumutbare nachteilige Veränderung der Situation, die aus dem Heranrücken der öffentlichen Verkehrsfläche an die in einem städtischen Umfeld gelegenen Gebäude der Einwender um einige wenige Meter resultiert, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Der Abstand zu dem der Verkehrsfläche am nächsten gelegenen Gebäude beträgt auch nach Realisierung des Vorhabens mehr als 13 Meter. Die mit dem Abbruch des Kiosk entfallende faktische Schutzwirkung kann nicht zu Gunsten der Einwender in die Abwägung eingestellt werden, denn der Kiosk wurde nicht zum Schutz der Einwender errichtet, und der Erhalt dieses Bauwerks liegt auch nicht in ihrer Einflussosphäre. Ein Anspruch auf Schutzvorkehrungen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG besteht daher nicht. Auf die Ausführungen unter C. III. 14.2.4, die entsprechend gelten, wird verwiesen. Ungeachtet dessen hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die mindestens 2,5 Meter hohe, geschlossene Rückwand der Wetterschutzeinrichtung entweder blickdicht ausführen zu lassen oder einen zusätzlichen Blickschutz vorzusehen (vgl. A. VI. 2.9).

Soweit Gegenstand der weiteren Einwendung die bauzeitigen und betriebsbedingten Immissionen, die bauzeitige Verkehrsführung sowie die Erreichbarkeit der Grundstücke und der als Folge des Vorhabens vermeintlich eintretende Wertverlust der Immobilie sind,

wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4., 8.2, 14.2.1 und 14.2.4 vollinhaltlich verwiesen. Ergänzend ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin zugesagt hat, die Straße *Am Alten Bach* weder als Baustellenzufahrt noch als Umleitungsstrecke zu nutzen (vgl. A. VI. 2.4).

Im Hinblick auf die angesprochenen Bedenken bezüglich der Verlegung des Dornbaches ist zunächst festzuhalten, dass der verlegte Dornbachkanal in einem Abstand von minimal ca. 6 bis 10 Meter zu den nächstgelegenen Gebäuden verläuft. Die Vorhabenträgerin wird das Bauwerk so bemessen und ausführen, dass dessen Dichtigkeit konstruktiv und statisch gewährleistet ist. Darüber hinaus wird die Leistungsfähigkeit des Dornbachkanals als Folge des Vorhabens nicht eingeschränkt. Auf das Vorhaben zurückgehende Gefährdungen oder Beeinträchtigungen der Anwesen in Gestalt einer Grundstücksvernässung oder einer Hochwasser bedingten Überflutung können somit ausgeschlossen werden.

Die vorgesehene bauzeitige Grundstücksinanspruchnahme und die vorgesehene Beschränkung der Eigentumsrechte sind zum Zwecke der Realisierung des Vorhabens erforderlich und nicht vermeidbar. Auf die Ausführungen unter C. III. 14.1 wird verwiesen. Eine Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens unter geringerer Beeinträchtigung der Eigentümerpositionen ist nicht möglich. Dies gilt auch im Hinblick auf die von den Einwendern angeregte Ausführung der unterirdischen Station Gonzenheim mit einem Mittelbahnsteig. Diese Variante hat die Vorhabenträgerin im Zuge der Variantenfindung betrachtet aber verworfen, weil sie eine Vergrößerung der Bauwerkskubatur erforderlich machen würde, kostenintensiver wäre, Einschränkungen der für die Abwicklung des oberirdischen Verkehrs zur Verfügung stehenden Flächen mit sich brächte, nur mit ungünstigeren Trassierungselementen realisierbar wäre und nicht zuletzt - auch bezogen auf die Einwender - eine größere Flächeninanspruchnahme, die dichtere Heranführung des zu verlegenden Dornbachkanals an die Bebauung sowie den Abbruch des Gebäudes *Frankfurter Landstraße 102* erforderlich machen würde. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit dieser Darstellung, so dass die Variante zu Recht nicht weiterverfolgt wurde.

Die der Vorhabenträgerin auferlegte Sicherung des Baufeldes (A. V. 1.7) gewährleistet, dass das in Rede stehende Grundstück nicht über die planfestgestellte Inanspruchnahme hinaus beansprucht wird und die Sicherheit der auf dem Spielplatz spielenden Kinder sichergestellt ist.

Die in Bezug auf das unterirdische Stationsbauwerk geforderten Präventionsmaßnahmen zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung können nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden (vgl. C. III. 15).

Soweit in der Einwendung die lagegerechte Eintragung des Kirschbaums vor Haus Nr. 23 gefordert wird, ist festzuhalten, dass eine diesbezügliche Korrektur der Unterlagen entbehrlich ist. Wesentlich ist lediglich, dass der Baum - unzweifelhaft - nicht erhalten werden

kann und im Wege der Maßnahmenplanung A 5 (Neugestaltung / Wiederherstellung privater Grünflächen) auf Kosten der Vorhabenträgerin Ersatz geschaffen wird. Sofern ein Wertverlust verbleibt, ist dieser zu entschädigen. Auf die diesbezüglichen Hinweise zum Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

89. P 220

Eine unmittelbare (grundstücksmäßige) Betroffenheit der Einwender ist aufgrund der Optimierung des Plans nicht mehr gegeben, so dass die darauf bezogenen Einwendungen ihre Erledigung gefunden haben. Soweit die Einwender gleichwohl eine nicht näher begründete „faktische Inanspruchnahme“ während der Bauzeit unterstellen, ist festzuhalten, dass der Planfeststellungsbeschluss dafür keine Grundlage bietet.

Dem Vortrag, ein nördlich des Bahndamms verlaufender, als Feuerwehrezufahrt dienender öffentlicher Weg werde überbaut, wodurch die diesbezügliche Grundstückserschließung insbesondere im Hinblick auf große Rettungsfahrzeuge entfielen, ist entgegenzuhalten, dass es sich bei dem angesprochenen Flurstück um keine rechtlich öffentliche Wegeparzelle handelt und das unbefestigte und völlig zugewachsene Flurstück weder als Feuerwehrezufahrt zu den in erster Reihe befindlichen Gebäuden der Straße *Im Weidengrund* zu dienen bestimmt ist, noch als solches genutzt werden kann. Ein aus Gründen des Brand-schutzes bestehendes Erfordernis zum Erhalt der Parzelle ist daher nicht gegeben.

Bezüglich der in der Einwendung in Abrede gestellten Planrechtfertigung sowie der vermeintlich fehlerhaften Variantenwahl kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. und 2. verwiesen werden. Hervorzuheben ist, dass eine der historischen Straßenbahnführung folgende Trassenführung unbeschadet der Prüfung ihrer Realisierbarkeit, in Ermangelung einer Verknüpfung am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe als zentralem Umsteigepunkt die der Planung zugrunde liegenden Zielsetzungen nicht zu erfüllen vermag.

Entgegen der Einschätzung der Einwender besteht kein für die Planfeststellung des Vorhabens relevantes und überdies die Durchführung einer UVP erforderndes Erkundungsdefizit der Baugrunduntersuchung. Die Planfeststellungsbehörde kommt vielmehr zu dem Ergebnis, dass die durchgeführten Erkundungen dem Planungsstand entsprechend ausreichend sind. Die in dem Baugrundgutachten empfohlenen Erkundungen und Berechnungen sind nicht entscheidungserheblich, so dass deren Durchführung im Zuge der weiterführenden Planungen ausreichend ist. Im Planfeststellungsbereich sind den beteiligten Fachbehörden keine Altlastenstandorte bekannt.

Die Gründe für die Entbehrlichkeit einer UVP sind in Kapitel C. II. ausführlich dargelegt.

Den geäußerten Bedenken betreffend die baubedingte Immissionsbelastung – auch im Hinblick auf Abgas- und Staubemissionen – wird mittels der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen im gebotenen Umfang Rechnung getragen (vgl. A. V. 3.4), wengleich Emissionen – wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung

- nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Unzumutbare Beeinträchtigungen sind jedoch auszuschließen. Dies gilt ausdrücklich auch bezüglich baubedingter Erschütterungen. Herauszustellen ist in diesem Zusammenhang, dass die von der Vorhabenträgerin vorgesehene und durch Nebenbestimmung abgesicherte Bauausführung anstelle von ram-menden, erschütterungsarme bohrende Verfahren vorsieht. Auch wenn keine die Bausubstanz schädigende baubedingten Erschütterungen zu erwarten sind, ist der Vorhabenträgerin die Durchführung einer Beweissicherung (A. V. 12.) auferlegt worden, in die auch das Anwesen der Einwender einbezogen wird (vgl. A. VI. 2.1).

Entgegen der Einschätzung der Einwender sind auch keine unzumutbaren betriebsbedingten Erschütterungen zu erwarten. Die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.2 gewährleisten die Verifizierung der prognostischen Abschätzung der Vorhabenträgerin, stellen sicher, dass ggf. erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden und liefern für den Fall, dass solche Maßnahmen unverhältnismäßig sein sollten, die Grundlage für die Zuerkennung einer Entschädigung.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den bau- und betriebsbedingten Erschütterungen wird auf die Darlegungen unter C. III. 4.7 verwiesen.

Bezüglich der betriebsbedingten Lärmimmissionen wird auf die Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen unter A. V. 3.1 verwiesen. Für das Gebäude der Einwender liegt eine Einzelpunkt Betrachtung (IP 35) vor, die zeigt, dass die Beurteilungspegel bei max. 48 dB(A) am Tag bzw. 43 dB(A) in der Nacht liegen. Die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV [59 dB(A) am Tag, 49 dB(A) in der Nacht] werden somit deutlich unterschritten. Dies gilt auch im Hinblick auf die Außenwohnbereichsnutzung. Die auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Ermittlung des verkehrsinduzierten Gesamtlärms hat ergeben, dass verfassungsrechtlich bedenkliche Immissionsbelastungen [70 dB(A) am Tag / 60 dB(A) in der Nacht] ebenfalls deutlich unterschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher nicht. Die geäußerte Kritik an der schalltechnischen Untersuchung ist unsubstantiiert und vermag keine begründeten Zweifel an ihrer methodisch korrekten Durchführung zu begründen (vgl. dazu insbesondere C. III. 4.2.2). Insbesondere sieht das verbindlich vorgegebene Berechnungsverfahren keine Betrachtung von Vorbeifahrt- bzw. Spitzenpegeln, sondern die Berechnung anhand von Mittelungspegeln vor.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand ist zur Gewährleistung der Ansprüche auf Lärmschutz in der planfestgestellten Höhe geboten. Der im Abschnitt zwischen Bau-km 0+832 und 0+947 vorgesehene lichtdurchlässige Sichtschutz trägt den Forderungen Beteiligter - u. a. der Einwender -, die als Folge der Rodung des Bahndamms mögliche Einsichtnahme in die Gärten sowie Wohnungen der Anrainer zu unterbinden, Rechnung und ist sachgerecht, ohne dass ein Anspruch darauf bestünde.

Einzuräumen ist, dass die im Bereich des Grundstücks der Einwender ohne Sichtschutz ca. 5,7 m über GOK liegende Kombination aus Gabionen- und Schallschutzwand eine starke optische Beeinträchtigung darstellt. Eine sinnvolle Weiternutzung des Grundstücks der

Einwender wird aber dadurch nicht ausgeschlossen, eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung geht damit nicht einher. Im Hinblick auf die verschattende Wirkung der Lärmschutzwand hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass die anlagebedingten Veränderungen der Besonnungssituation zumutbar sind und daher keine Entschädigungspflicht begründen. Auf die Darstellungen unter C. III. 14.2.3 wird verwiesen.

Eine von den Einwendern mit dem Eindruck des „eingemauert seins“ umschriebene erdrückende Wirkung kommt dem Bauwerk ebenfalls nicht zu. Es grenzt nämlich lediglich an eine Seite des Grundstücks an, zu den übrigen Seiten bleibt der bisherige Blick erhalten. Der Eindruck, gleichsam eingemauert zu sein, kann damit nicht aufkommen. Es kommt hinzu, dass auch bislang wegen des benachbarten, nicht minder hohen Bahndamms keine freie, unbeeinträchtigte Sicht bestand (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 20.11.2008 – 7 KS 39/06 –, juris).

Einzuräumen ist zwar, dass der Blick auf einen mit Gehölzen bewachsenen Bahndamm optisch ansprechender sein mag, als der Blick auf ein technisch überformtes Bauwerk. Die Rechtsordnung erkennt dem Grundeigentum gegenüber solchen „ästhetischen“ Auswirkungen eines Vorhabens allerdings keinen Schutz zu. Um die diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens abzumildern, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auferlegt, in der weiteren Planung Möglichkeiten einer ansprechenden Gestaltung der LSW zu prüfen.

Eingriffe in den bestehenden Bahndamm, insbesondere die Rodung von Gehölzbeständen sind zur Realisierung des Vorhabens unvermeidlich. Natur- und artenschutzrechtliche Belange stehen den erforderlichen Maßnahmen nicht entgegen (vgl. C. III. 7.).

Der Einschätzung der Einwender, bei Starkregen könne sich aufgrund der Höhe des Gabionenbauwerks eine große Wassermenge sammeln, die unkontrolliert auf ihr tieferliegendes Grundstück abfließe, ist die Vorhabenträgerin überzeugend entgegengetreten. Demnach werden sich im Vergleich zur heutigen Situation weder in Bezug auf die anfallende Niederschlagsmenge, noch im Hinblick auf die Versickerungsfähigkeit des anstehenden Geländes nachteilige Veränderungen einstellen. Vielmehr wird ein Teil des heute im Bereich des Bahndamms anfallenden zu versickernden Niederschlagswassers künftig im Bereich der Stadtbahnstrecke anfallen und über eine Tiefenentwässerung gesammelt, so dass sich insgesamt eine Reduzierung der zu versickernden Niederschlagsmenge einstellen wird.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens das entgegenstehende Interesse der Einwender am Erhalt der bestehenden Situation überwiegt. Die mit dem Vorhaben einhergehende Situationsveränderung in der Umgebung führt zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen und ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Bezüglich der angesprochenen Verkehrs- und Mietwertminderungen kann auf die Ausführungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen werden.

90. P 221

Die Einwendung thematisiert zunächst die bauzeitlichen Immissionen. Insoweit kann auf die Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin unter A. V. 3.4 auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen werden. Auf dieser Grundlage sind unzumutbare und daher entschädigungspflichtige Immissionen auszuschließen.

Natur- und artenschutzrechtliche Belange stehen der zur Realisierung des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens nicht vermeidbaren Rodung von Gehölzen im Bereich des Bahndamms nicht entgegen (vgl. C. III. 7.). Zur Minimierung der nachteiligen Auswirkungen, die von der aus Lärmschutzgründen erforderlichen Schallschutzwand ausgehen, wurde der Vorhabenträgerin deren ortsbildgerechte Gestaltung auferlegt (vgl. A. V. 3.1.2).

Gebäudeschäden als Folge baubedingter Erschütterungen sind zwar nicht zu erwarten (vgl. dazu C. III. 4.7), die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Beweissicherung (A. V. 12.), sowie ihre unter A. VI. 2.1 bestätigte Zusage gewährleisten jedoch, dass dem berechtigten Interesse der Einwender im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Entgegen der Einschätzung der Einwender vermag die Planfeststellungsbehörde keine auf das Vorhaben zurückgehende ausgleichspflichtige Wertminderung ihrer Immobilie zu erkennen. Die für diese Bewertung maßgeblichen Erwägungen sind Kapitel C. III. 14.2.4 zu entnehmen.

Zu der von den Einwendern angezweifelte Rechtfertigung des Vorhabens kann auf die Darlegungen unter C. III. 1. verwiesen werden. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass die auszulegenden Planunterlagen die NKU und Angaben zu den Baukosten nicht umfassen müssen.

Letztlich vermag die Planfeststellungsbehörde die bezüglich der schalltechnischen Untersuchung geäußerten Bedenken der Einwender nicht zu teilen. Die Ermittlung der Lärmbelastung auf der Grundlage von Messungen ist – unbeschadet des Umstandes, dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt in Ermangelung der Verkehrsanlage noch gar nicht durchführbar wären – nicht zulässig. Auf die Erläuterungen unter C. III. 4.2.2 wird verwiesen.

91. P 222

Die Einwendung wurde entgegen der ersten Einschätzung der Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit den maßgeblichen Formvorschriften erhoben und als fristgerecht eingegangen behandelt (vgl. dazu C. I. 7).

Belange, die in der Abwägung mit dem im öffentlichen Interesse stehenden Vorhaben dazu führen müssten, die Zulassung des Vorhabens abzulehnen, liegen entgegen der Einschätzung der Einwenderin nicht vor (vgl. wegen Einzelheiten C. III. 1. bis 14.). Das gilt

auch im Hinblick auf die besonders angesprochenen Zweifel an einer Rechtfertigung des Vorhabens (C. III. 1.) und die bauzeitigen Immissionsbelastungen (C. III. 4). Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wird es auf Basis der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 3.4) zu keinen unzumutbaren bauzeitigen Immissionen kommen. Ungeachtet des Umstands, dass die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass sieht, die mit zwei Jahren veranschlagte Bauzeit als unrealistisch zu bewerten, kommt es bei der Frage der Zumutbarkeit der Immissionsbelastung darauf nicht entscheidend an.

92. P 223 und P 224

Die Einwendungen sind verspätet eingegangen und daher ausgeschlossen (vgl. dazu C. I. 7).

Unbeschadet dessen sind die darin angesprochenen Aspekte Gegenstand anderer Einwendungen (in Bezug auf P 223: vgl. etwa P 136; in Bezug auf P 224: vgl. etwa P 189), so dass sie in die Abwägung Eingang gefunden haben und bei der Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens beachtet wurden.

93. P 225

Die im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans eingegangene Einwendung thematisiert Aspekte des Vorhabens, die bereits Gegenstand der ursprünglichen Planung waren. Die Einwendung ist folglich verspätet eingegangen und daher ausgeschlossen (vgl. dazu C. I. 7).

Unabhängig davon hätte die Einwendung aber auch dann keinen Erfolg haben können, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wäre:

Soweit der Einwender die bauzeitliche Erreichbarkeit seines Ladengeschäftes und daraus resultierend seine berufliche Existenz gefährdet sieht, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die direkt vor dem Ladengeschäft stattfindenden Baumaßnahmen nach den Planungen der Vorhabenträgerin nicht 3 Jahre, sondern deutlich weniger als 6 Monate in Anspruch nehmen werden. Die von der Vorhabenträgerin zugesagte durchgängige Erreichbarkeit des Grundstücks wird mittels der der Vorhabenträgerin auferlegte Nebenbestimmung A. V. 1.3 sichergestellt. Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass es - wie bei jeder anderen Baustelle auch - zu vorübergehenden Behinderungen und Beeinträchtigungen kommen wird. Diese sind jedoch entschädigungslos hinzunehmen. Gleiches gilt in Bezug auf die vorübergehende Verschlechterung der Lagegunst als Folge der bauzeitigen Umleitungen. Zur Milderung der daraus resultierenden Nachteile strebt die Vorhabenträgerin an, in enger Abstimmung mit den Betroffenen im Wege der Umleitungsbeschilderung auf die veränderte Erreichbarkeit von Ladengeschäften hinzuweisen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 14.2 verwiesen. Aspekte, die eine unzumutbare, im Rahmen der Sozialgebundenheit des Eigentums nicht mehr hinzunehmende Betroffenheit begründen könnten, wurden mit dem pauschalen Vorbringen des

Einwenders weder vorgetragen, noch drängen sie sich der Planfeststellungsbehörde auf.

Bezüglich der in Zweifel gezogenen Notwendigkeit des Vorhabens wird auf die Darstellungen unter C. III. 1. Bezug genommen.

94. P 226

Die im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans eingegangene Einwendung thematisiert Aspekte des Vorhabens, die bereits Gegenstand der ursprünglichen Planung waren. Die Einwendung ist folglich verspätet eingegangen und daher ausgeschlossen (vgl. dazu C. I. 7).

Unabhängig davon hätte die gegen die Nutzung des *Erlenweges* zur Andienung der Baustelle und die bauzeitliche Immissionsbelastung gerichtete Einwendung aber auch dann keinen Erfolg haben können, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wäre:

Die Erschließung der Baustelle an der nördlichen Seite des Bahndamms erfolgt über die *Frankfurter Landstraße*, die *Lange Meile* und den *Erlenweg*. Den nachvollziehbaren Darstellungen der Vorhabenträgerin zufolge kann auf eine Nutzung des *Erlenweges* nicht verzichtet werden, weil einerseits die Breite der Baustraße zur Minimierung der Inanspruchnahme des Eigentums Dritter so gering gewählt ist, dass aus Sicherheitsgründen ein Befahren nur vorwärts möglich ist und darüber hinaus die Zufahrt auf den fertiggestellten U 2-Damm von der Straße *Lange Meile* und von der *Frankfurter Landstraße* aus ab einem gewissen Zeitpunkt nicht mehr möglich ist.

Die Nutzung des *Erlenweges* ist daher zur Andienung der Baustelle erforderlich und muss zur Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesse liegenden Vorhabens hingenommen werden. Maßnahmen zur Minimierung der Staubemissionen und zum Einsatz von dem Stand der Technik entsprechenden Baufahrzeugen wurden der Vorhabenträgerin auferlegt (vgl. A. V. 3.4). Weitergehende Auflagen zur Einschränkung der Nutzung des *Erlenweges* kommen nicht in Betracht, weil dessen Befahren mit Lkw sich im Rahmen der zugelassenen gemeingebräuchlichen Nutzung hält.

Bezüglich der darüber hinaus vorgetragenen Aspekte der bauzeitlichen Immissionsbelastung kann auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen werden.

95. P 227

Unbeschadet der Prüfung, ob die Einwender das Eigentum an dem in Rede stehenden Grundstück (Ifd. Nr. 127 GEV) tatsächlich erworben haben, ist festzuhalten, dass der Vor-Eigentümer entgegen ihrer Darstellung keine Einwendungen gegen den Plan erhoben hat. Da die angesprochenen Aspekte ausnahmslos bereits Gegenstand der Ursprungsplanung waren, sind die Einwendungen nach der einschlägigen Rechtsprechung (vgl. Nie-

dersächsisches OVG, Urteil vom 30.04.1997, 7 K 3887/96; BVerwG, Beschluss vom 12.11.1992, 7 ER 300.92) als verspätet eingegangen zu behandeln, weil „präklusionsbelastetes“ Eigentum erworben wurde und die Einwender es gegen sich gelten lassen müssen, dass ihr Rechtsvorgänger es versäumt hat, (rechtzeitig) Einwendungen zu erheben. Einzig die für Leitungen und unterirdische Bauwerke vorgesehene dingliche Belastung einer Grundstücksteilfläche von 23 m² ist erstmals im Zuge der 1. Änderung des Plans in die Grunderwerbsunterlagen aufgenommen worden, so dass allenfalls die dagegen gerichteten Einwendungen als fristgerecht erhoben anerkannt werden könnten. Gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks zu diesem Zweck wurden jedoch gerade keine Einwendungen geltend gemacht.

Unbeschadet dessen hätten die vorgebrachten Argumente aber auch bei fristgerechter Erhebung der Einwendungen zu keiner für die Einwender günstigeren Bewertung führen können. Im Einzelnen ist zu dem Vortrag der Einwender Folgendes festzuhalten:

Die vorübergehende Inanspruchnahme (35 m²) ist ebenso wie die dingliche Belastung von Grundstücksteilflächen (393 m² für Bauwerksanker; 23 m² für unterirdische Bauwerke [Dornbachkanal] und Leitungen der öffentlichen Versorgung) für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlich und kann nicht minimiert werden. Wegen Einzelheiten zu diesem Themenkomplex wird auf die Darlegungen unter C. III. 14. verwiesen.

Die von den Einwendern befürchteten Gebäudeschäden und Nutzungsbeeinträchtigungen als Folge der Bauwerksanker sind nicht zu erwarten. Unbeschadet dessen gewährleisten die der Vorhabenträgerin auferlegte Beweissicherung (vgl. A. V. 12.) sowie ihre unter A. VI. 2.1 und 2.2 bestätigten Zusagen, dass dem Interesse der Einwender im gebotenen Umfang Rechnung getragen wird.

Mittels der Beweissicherung können überdies auch auf Kosten der Vorhabenträgerin zu beseitigende, als Folge der Errichtung der Zufahrt zur P+R-Anlage ggf. entstehende Schäden an der Grundstücksmauer des Anwesens der Einwender festgestellt werden, so dass dem Anliegen der Einwender auch insoweit Rechnung getragen werden kann.

Unter Berücksichtigung der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (vgl. A. V. 3.4) verbleiben keine unzumutbaren bauzeitigen Immissionsbelastungen aus Baulärm u. ä., so dass die Zuerkennung einer Entschädigung im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG ausscheidet. Wertminderungen bzw. Mietwertminderungen aus dem Betrieb der Stadtbahnlinie kommen ebenfalls nicht in Betracht (vgl. C. III. 14.2.4).

Die Untersuchungen der Vorhabenträgerin belegen darüber hinaus, dass für das Anwesen der Einwender (IP 13) keine Ansprüche auf Lärmschutz bestehen. Bei der Betrachtung der Auswirkungen der Verlängerung der Stadtbahn zeigt sich nämlich, dass die Lärmbelastung im Vergleich zur heutigen Situation deutlich zurückgehen wird. Die Lärmbelastung aus dem Straßenverkehr wird sich dagegen geringfügig um bis zu 1,4 dB(A) erhöhen, bleibt aber hinter dem anspruchsbegründenden Kriterium der wesentlichen Änderung im

Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV [Erhöhung um 3 dB(A)] zurück. Die von den Einwendern angesprochene P+R-Anlage hat in die Berechnung Eingang gefunden, die Lärmentwicklung im Bereich der Zufahrt ist aufgrund der geringen Fahrzeugbewegungen zu vernachlässigen.

Letztlich ergibt sich auch aus verfassungsrechtlichen Erwägungen kein Anspruch auf Schallschutz, denn die verkehrsbedingte Gesamtlärmbelastung wird sich im Vergleich zur heutigen Situation reduzieren. Wegen Einzelheiten kann auf die diesbezüglichen Darstellungen unter C. III. 4. verwiesen werden.

96. P 228

Die im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans eingegangene Einwendung thematisiert eine vermeintlich unzureichende Alternativen-Prüfung. Die diesbezüglichen Bedenken hätten bereits im Zuge der im Jahr 2011 erfolgten Auslegung des Plans vorgebracht werden müssen, um dem Einwendungsausschluss zu entgehen (vgl. dazu C. I. 7).

Unbeschadet dessen hätten die vorgebrachten Argumente aber auch bei fristgerechter Erhebung der Einwendungen zu keiner für die Einwender günstigeren Bewertung führen können, denn neben anderen Alternativen wurden auch die sog. Fiktivvariante und die BUND-Variante untersucht. Sie drängen sich aber entgegen der Einschätzung des Einwenders nicht als vorzugswürdig auf. Wegen Einzelheiten wird auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 2. verwiesen.

97. P 229

Die Einwendung ist im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans erhoben worden. Soweit sie sich auf die bauzeitige Immissionsbelastung bezieht, ist festzuhalten, dass im Zuge der Änderung des Plans erstmals eine Zufahrt zur Baustelle unmittelbar östlich der im Eigentum der Einwender stehenden Liegenschaften vorgesehen wurde und sich insoweit eine Änderung der Betroffenheit ergeben hat.

Die Nutzung des *Erlenwegs* als Baustellenzufahrt war jedoch schon Gegenstand der ursprünglichen Planung und die bauzeitige Immissionsbelastung ändert sich durch die Änderung des Plans in ihrem Ausmaß nicht wesentlich, so dass die dagegen gerichteten Einwendungen bereits im Rahmen der 2011 durchgeführten Anhörung hätten erhoben werden müssen, um nicht von der Präklusionswirkung erfasst zu werden (vgl. dazu C. I. 7).

Es kann aber letztendlich offen bleiben, ob die Einwendungen verspätet erhoben wurden, weil ihr Inhalt - einen fristgerechten Eingang unterstellt - zu keiner für die Einwender günstigeren Bewertung hätte führen können. Insoweit kann auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 4. sowie die der Vorhabenträgerin unter A. V. 3.4 auferlegten Nebenbestimmungen verwiesen werden. Auf diese Weise kann den Belangen der Einwender - auch im Hinblick auf die aus der Nutzung des Nachbargrundstücks und des angrenzenden

Erlenwegs als Baustellenzufahrt resultierenden Belastungen - im gebotenen Umfang Rechnung getragen werden.

Die Nutzung des *Erlenweges* ist zur Andienung der Baustelle erforderlich, hält sich im Rahmen der zugelassenen gemeingebräuchlichen Nutzung der öffentlichen Straße und muss zur Realisierung des im überwiegenden öffentlichen Interesse liegenden Vorhabens hingenommen werden. Sollte es infolge der Nutzung des *Erlenweges* zur Andienung der Baustelle zu Beschädigungen der öffentlichen Straße kommen, obliegt es dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe als zuständigem Träger der Straßenbaulast im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen über das Erfordernis einer Instandsetzung und die Kostenverantwortlichkeit zu entscheiden. Eine Heranziehung der Anlieger zu etwaig entstehenden Kosten scheidet aus.

98. P 230

Die Einwendung wendet sich gegen die mit der Änderung des Plans vorgesehene Errichtung eines Gleichrichter-Unterwerks im Bereich der Eisenbahn-Überführung *Lange Meile* sowie die befürchtete gesundheitliche Belastung durch elektromagnetische Strahlung.

Die Standortwahl des Gleichrichter-Unterwerks erfolgte nicht willkürlich, sondern ist von sachgerechten Erwägungen geleitet. So orientiert sie sich u. a.

- am Leistungsbedarf für den verlängerten U2-Abschnitt,
- der Erreichbarkeit über das öffentliche Straßennetz mit Lkw z.B. für den Austausch von Anlagenteilen,
- einer ortsnahen Lage zu den Betriebsanlagen, um die Anbindung an die vorhandene Stromversorgung mit vertretbarem Aufwand sicherzustellen

und gewährleistet unter Beachtung der vorgenannten Anforderungen gleichwohl eine möglichst geringe Beeinträchtigung von nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienenden Gebäuden und Grundstücken.

Angesichts des Abstandes zwischen dem Gleichrichter-Unterwerk und der am nächsten gelegenen Grundstücksgrenze zu dem Anwesen des Einwenders, welcher deutlich mehr als 20 Meter beträgt, können unter Bezugnahme auf Nr. II. 3.1 der LAI-Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) auf das Gleichrichter-Unterwerk zurückgehende signifikante, von der Hintergrundbelastung sich abhebende Immissionsbelastungen sicher ausgeschlossen werden. Weitere Einzelheiten sind den Darstellungen unter C. III. 4.9 zu entnehmen.

Die darüber hinaus geäußerten Zweifel an der Notwendigkeit des Vorhabens wurden verspätet vorgetragen und sind daher ausgeschlossen (vgl. dazu C. I. 7). Unbeschadet dessen

ist das Vorhaben gerechtfertigt. Auf Kapitel C. III. 1 wird Bezug genommen.

99. P 231

Die im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans eingegangene Einwendung thematisiert Aspekte des Vorhabens, die bereits Gegenstand der ursprünglichen Planung waren. Die Einwendung ist folglich verspätet eingegangen und daher ausgeschlossen (vgl. dazu C. I. 7).

Unabhängig davon hätte die Einwendung aber auch dann keinen Erfolg haben können, wenn sie rechtzeitig erhoben worden wäre:

Soweit die Einwendung die Notwendigkeit des Vorhabens in Abrede stellt, kann auf die Darlegungen in Kapitel C. III. 1. verwiesen werden.

Die Einrichtung bauzeitlicher Umleitungen ist für die Realisierung des Bauvorhabens unabdingbar. Die endgültige Abstimmung der Umleitungsstrecken erfolgt erst im Zuge der Bauausführungsplanung. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 8.2 wird verwiesen. Anhaltspunkte für das Eintreten unzumutbarer Zustände sind nicht erkennbar, zumal in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde dafür Sorge zu tragen ist, dass besonders sensible Bereiche nach Möglichkeit von der Einbeziehung in das Umleitungskonzept ausgespart werden (vgl. A. V. 1.2). Im Übrigen ist eine maßgebliche Betroffenheit der Einwender aus der Einwendung selbst nicht ableitbar. Ihre Wohnanschrift legt dies auch nicht nahe.

100. P 232

Die Einwenderin ist Mieterin des unter lfd. Nr. 1 des Grunderwerbsverzeichnisses gelisteten Grundstücks. Die Einwendung ist im Zuge der Anhörung zur 1. Änderung des Plans eingegangen. Soweit sie sich auf die Inanspruchnahme des rückwärtigen, dem Bahndamm zugewandten Grundstücksteils, die vorgesehene Errichtung eines Fahrleitungsmastes an der Grundstücksgrenze und die daraus resultierenden Auswirkungen auf den Fernmeldebetrieb in der Ortsvermittlungsstelle bezieht, ist festzuhalten, dass diese Aspekte des Vorhabens bereits Gegenstand der ursprünglichen Planung waren. Die Einwendung ist daher insoweit verspätet erhoben und daher ausgeschlossen (vgl. dazu C. I. 7).

Die an der westlichen Grundstücksgrenze vorgesehene Baustellenzufahrt ist dagegen erst im Zuge der 1. Änderung des Plans in die Unterlagen aufgenommen worden, so dass die dagegen gerichteten Einwendungen als fristgerecht zu behandeln sind.

Unbeschadet dieser Erwägungen hätten die vorgebrachten Argumente aber auch bei einer insgesamt fristgerechten Erhebung der Einwendungen zu keiner für die Einwender günstigeren Bewertung führen können. Im Einzelnen ist zu dem Vortrag der Einwender Folgendes festzuhalten:

Die zugelassene Planung sieht für eine Teilfläche des in Rede stehenden Grundstücks eine bauzeitliche Nutzung der Grundstückszufahrt für die Baustellenandienung sowie die Nutzung des hinteren Grundstücksteils als Baustelleneinrichtungsfläche vor.

Die Vorhabenträgerin hat der Nutzung des in ihrem Eigentum stehenden Grundstücks in Abwägung mit der Aufrechterhaltung einer durchgängigen Nutzbarkeit des benachbarten privateigenen Grundstückes (auch in Bezug auf die dem Bahndamm zugewandten Grundstücksbereiche) den Vorzug eingeräumt. Diese Entscheidung ist sachgerecht und zur Minimierung der Eingriffe in privates Eigentum geboten. Auf die Nutzung des Grundstückes kann zur Realisierung des Vorhabens nicht verzichtet werden, weil andernfalls die Andienung der Baustelle nicht möglich wäre. Die Erschließung der Baustelle an der nördlichen Seite des Bahndamms erfolgt über die *Frankfurter Landstraße*, die *Lange Meile* und den *Erlenweg*. Den nachvollziehbaren Darstellungen der Vorhabenträgerin zufolge ist die Nutzung des *Erlenwegs* erforderlich, weil einerseits die Breite der Baustraße entlang des Bahndamms zur Minimierung der Inanspruchnahme des Eigentums Dritter so gering gewählt ist, dass aus Sicherheitsgründen ein Befahren nur vorwärts und darüber hinaus die Zufahrt auf den fertiggestellten U 2-Damm von der Straße *Lange Meile* und von der *Frankfurter Landstraße* aus ab einem gewissen Zeitpunkt nicht mehr möglich ist.

Aus der vorübergehenden Inanspruchnahme des Grundstücks resultiert auch keine unzumutbare Beeinträchtigung der dort durchgeführten gewerblichen Tätigkeit. Einerseits erfolgt die Lagerung von Baumaterialien ausschließlich auf der Rückseite des im südlichen Grundstücksteil gelegenen Gebäudes. Die in Rede stehende gewerbliche Tätigkeit findet dagegen ausschließlich in dem nördlichen Gebäudetrakt statt. Im Übrigen bleibt die bauzeitige Erreichbarkeit des Grundstücks erhalten. Dies gilt auch im Hinblick auf die dem Bahndamm zugewandte Seite des südlich gelegenen Gebäudes, weil ein mindestens drei Meter breiter Streifen zwischen Gebäude und der vorgesehenen Baustelleneinrichtungsfläche verbleibt.

Die Behinderungen, die darauf zurückzuführen sind, dass Baustellenfahrzeuge die Zufahrt zu dem Grundstück nutzen, sind jeweils nur kurzfristiger Natur und werden zu keinen unzumutbaren Behinderungen in der Erreichbarkeit des Grundstücks führen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass für die Baustellenzufahrt keine über die Planfeststellungsgrenze hinausreichenden Flächen in Anspruch genommen werden dürfen. Die der Vorhabenträgerin auferlegte Sicherung der Baustelle (vgl. A. V. 1.7) gilt auch für die Baustellenzufahrt zur Abgrenzung von den nicht zur Inanspruchnahme vorgesehenen Grundstücksflächen.

Unzumutbare Störungen der gewerblichen Tätigkeit in dem 6 Meter entfernt liegenden Gebäude - insbesondere im Hinblick auf die von den Baustellenfahrzeugen ausgehenden Lärmemissionen - sind nicht zu erwarten, zumal die Zufahrt auch im Bestand regelmäßig durch Lkw genutzt wird.

Die von der Einwenderin monierte Anordnung eines Fahrleitungsmastes an der Grundstücksgrenze (ca. bei Bau-km 0+782) ist zulässig. Die HBO gilt nicht für Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör und Nebenanlagen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 HBO), so dass die darin enthaltenen Regelungen zu Abstandsflächen nicht einschlägig sind. Eine darüber hinaus gehende Beeinträchtigung rechtlich geschützter Belange der Einwenderin ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Die von der Einwenderin befürchtete Störung der in der Ortsvermittlungsstelle untergebrachten Anlagen der Telekom sowie der zugehörigen Leitungen durch die Gleichspannung der Fahrleitung bzw. der beim Stadtbahnbetrieb fließenden elektrischen Ströme hat die Vorhabenträgerin untersuchen lassen (s. Anlage 10.18).

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die durch den Fahrbetrieb mit 750 V Gleichspannung entstehenden magnetischen Gleichfeldänderungen, die sich mit dem natürlichen Erdmagnetfeld von ca. 50 Mikrottesla überlagern und in einem Abstand von 50 Metern bei einem Fahrstrom von 1000 A nur noch 0,44 Mikrottesla betragen, so niedrig sind, dass nachteilige Beeinflussungen der technischen Einrichtungen in der Vermittlungsstelle ausgeschlossen werden können.

Darüber hinaus liegen die in der DIN EN 50121-2 angegebenen, auf Felder von 9 kHz bis 1 GHz bezogenen Grenzwerte für die Störaussendung des gesamten Bahnsystems in die Außenwelt unterhalb der Störfestigkeitsanforderungen anderer elektrischer Geräte, so dass Beeinträchtigungen durch hochfrequente Felder nach Auffassung des Gutachters ebenfalls ausgeschlossen werden können.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, diese gutachterliche Bewertung in Zweifel zu ziehen.

101. P 233

Die Äußerung des Beteiligten ging verspätet ein und entspricht im Übrigen nicht dem für Einwendungen geltenden Schriftformerfordernis, behandelt aber Aspekte der Planung, die mit Blick auf den Amtsermittlungsgrundsatz einer Prüfung bedürfen (vgl. C. I. 7.). Im Ergebnis dieser Überprüfung gelangt die Planfeststellungsbehörde jedoch zu der Überzeugung, dass das Brandschutzgutachten und das Konzept zur Rettung von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen den an den sicheren Betrieb der Verkehrsanlage zu stellenden Anforderungen genügt und keine Grundlage für weitergehende Regelungen bietet. Wegen Einzelheiten kann auf die Ausführungen unter C. III. 10. und die Stellungnahme des Brandschutzgutachters (Anlage 10.17) verwiesen werden.

102. P 234

Das Vorbringen des Beteiligten dient nicht der Wahrung eigener Rechte und Belange und ist daher keine Einwendung im Sinne des § 29 Abs. 4 PBefG.

Die Vorhabenträgerin hat die die Trassierung betreffenden Vorschläge des Beteiligten

dennoch überprüft, kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass ihre Realisierung größere Grundstücksinanspruchnahmen an anderer Stelle sowie die Verlängerung der aus betrieblichen Gründen auf ein Mindestmaß zu beschränkenden eingleisigen Streckenführung erfordern würde und daher insgesamt nicht vorzugswürdig ist.

Unbeschadet dessen hat die Vorhabenträgerin zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung weiteres Optimierungspotential bei der Trassierung zu prüfen.

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 der Vorhabenträgerin 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 Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange, zumal letzteren in großem Umfang durch Änderungen des Plans, Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist.

Es bietet sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber der planfestgestellten Trasse keine Variante 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 der Vorhabenträgerin 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. 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 HVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG, Beschluss vom 1. 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 1. September 1989, a.a.O.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn auch die Vorhabenträgerin und die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen nicht auf erfolglose Einwander abwälzen (BayVGh, Beschluss vom 23. November 1998, BayVBl. 1999, S. 307 ff.).

E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel, Brüder-Grimm-Platz 1, 34117 Kassel, erhoben werden.

Die Klage ist gegen das Land Hessen, vertreten durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Luisenplatz 2, 64278 Darmstadt, zu richten. Sie 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 sechs Wochen anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Die Anfechtungsklage gegen den Beschluss gemäß § 29 Abs. 6 S. 2 PBefG hat keine aufschiebende Wirkung. Auf Antrag kann der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel, Brüder-Grimm-Platz 1-3, 34117 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.

F. Hinweis zur Zustellung und Auslegung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss wird der Vorhabenträgerin mit Rechtsbehelfsbelehrung individuell zugestellt.

Da im Übrigen mehr als 50 Zustellungen des Planfeststellungsbeschlusses vorzunehmen wären, wird die Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses an diejenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, gemäß § 74 Absatz 5 HVwVfG durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes in der Zeit vom **15. bis einschließlich 29. Februar 2016** (jeweils einschließlich) beim Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, Rathausplatz 1, 61343 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadtladen, Erdgeschoss Rathauspassage während der Dienststunden **montags 08.00 - 17.00 Uhr, dienstags und donnerstags 08.00 - 13.00 Uhr, mittwochs 08.00 - 18.00 Uhr und freitags 08.00 - 12.00 Uhr** zur Einsicht ausgelegt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber den Betroffenen und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, als zugestellt. Darauf wird in der Bekanntmachung hingewiesen.

Die öffentliche Bekanntmachung, der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen können über die Internet-Seite des Regierungspräsidiums Darmstadt (<https://rp-darmstadt.hessen.de>, Rubrik: Öffentliche Bekanntmachungen, Unterpunkt: Verkehr) abgerufen werden. Für die Vollständigkeit und Übereinstimmung der im Internet veröffentlichten Unterlagen mit den amtlichen Auslegungsunterlagen wird keine Gewähr übernommen. Der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen ist maßgeblich.

gez. Brigitte Lindscheid
(Regierungspräsidentin)