

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Frankfurt / Saarbrücken
Untermainkai 23 - 25
60329 Frankfurt am Main
Az: 55111-00-0037-n1
30. Juli 2003



Planänderung

nach § 76 (1)
Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)
betreffend

Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes

des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG)
am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94
festgestellten Planes für die
Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel
von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15
der Eisenbahnstrecke 3600,
Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen,
in den Gemeinden
Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Antragsteller:
DB Netz AG
Niederlassung Mitte
Technisches Büro Frankfurt
Im Galluspark 21 - 23
60326 Frankfurt am Main

Überweisungen an Bundeskasse Bonn

Konto-Nr. 38 001 060
Konto-Nr. 11 900-505

Deutsche Bundesbank Filiale Bonn (BLZ 380 000 00)
Postbank Köln (BLZ 370 100 50)

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

	Seite
Inhaltsverzeichnis zum Planänderungsbeschuß	2
Verzeichnis der Abkürzungen	7
A Entscheidung	10
A.1 Planänderung	10
A.1.1 Gegenstand der Planänderung	10
A.1.2 Bestandteile des geänderten Planes	10
A.1.3 Änderungen und Ergänzungen des Planes	22
A.1.4 Nebenbestimmungen und Schutzauflagen	22
A.2 Besondere Entscheidungen	26
A.2.1 Entscheidung über Anträge und Einwendungen	26
A.2.2 Bauaufsichtliche Freigaben	26
A.2.3 Freigabe zur zweckgebundenen Nutzung	26
A.2.4 Entscheidung über Varianten	26
A.2.5 Wasserrechtliche Entscheidungen	27
A.2.6 Forsthoheitliche Entscheidungen	27
A.2.7 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in geschützte Rechtspositionen	27
A.2.8 Naturschutzrechtliche Regelungen	28
A.2.9 Schall/Schallschutz	30
A.2.10 Erschütterungsschutz	31
A.2.11 Besonders überwachtetes Gleis	31
A.2.12 Feste Fahrbahn	31
A.2.13 Elektromagnetische Felder	31
A.2.14 Brand- und Katastrophenschutz	31
A.2.15 Sicherheitskonzept für Eisenbahntunnel	31
A.2.16 Verkehrskonzept	32

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

	Seite	
A.2.17	Abweichungen vom Regelwerk	32
A.2.18	Widmung von Eisenbahnbetriebsgelände	32
A.2.19	Kostenfolge	32
A.3	Rechtsbehelfsbelehrung	32
A.4	Anordnung der sofortigen Vollziehung mit Rechtsbehelfsbelehrung	33
A.5	Kostenentscheid	34
B	Sachverhalt	34
B.1	Grundlagen	34
B.2	Planänderungsverfahren	34
B.2.1	Antrag auf Planänderung	34
B.2.2	Anhörungsverfahren	35
B.2.2.1	Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Stellen	35
B.2.2.2	Auslegung der Planunterlagen	35
B.2.2.3	Stellungnahmen und Einwendungen aufgrund der Auslegung und Beteiligung	36
B.2.2.4	Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen	36
B.2.2.5	Erörterungstermin	36
B.2.2.6	Stellungnahme der Anhörungsbehörde gemäß § 73 (9) VwVfG	36
B.2.2.7	Planänderungen	36
B.2.2.8	Stellungnahmen und Einwendungen	37
B.2.2.8.1	Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und andere Stellen, die sich nicht geäußert oder uneingeschränkt zugestimmt haben	37
B.2.2.8.2	Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und andere Stellen mit Stellungnahmen oder Hinweisen	38
B.2.2.8.3	Einwendungen Privater	39
C	Begründung	39

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuho

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

C.1	Verfahrensrechtliche Bewertung	39
		Seite
C.1.1	Notwendigkeit und Umfang der Planänderung	39
C.1.2	Zuständigkeit für die Planänderung	39
C.1.3	Durchführung des Anhörungsverfahrens	39
C.1.3.1	Zuständigkeit	39
C.1.3.2	Ablauf	39
C.2	Materielle Würdigung	40
C.2.1	Planungsziel	40
C.2.2	Planrechtfertigung	40
C.2.3	Materielle Einwendungen	40
C.2.3.1	Regierungspräsidium Darmstadt	40
C.2.3.1.1	Dezernat III 31.3	40
C.2.3.1.2	Dezernat III 33.1	40
C.2.3.1.3	Dezernat IV/Hu 41.2	43
C.2.3.1.4	Dezernat IV/Wi 44	44
C.2.3.1.5	Dezernat V 51.1	44
C.2.3.1.6	Dezernat V 52	44
C.2.3.1.7	Dezernat V 53.1	45
C.2.3.2	Regierungspräsidium Kassel	46
C.2.3.2.1	Dezernat 31.2	46
C.2.3.2.2	Dezernat 41.2/Hef	47
C.2.3.2.3	Dezernat 44/Hef	47
C.2.3.2.4	Dezernat 52.1	47
C.2.3.2.5	Dezernat 53.1	47
C.2.3.3	Main-Kinzig-Kreis	48
C.2.3.3.1	Der Landrat	48

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

C.2.3.3.1.1	Allgemeine Landesverwaltung - Wasserbehörde	48
		Seite
C.2.3.3.1.2	Hauptabteilung Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz	49
C.2.3.3.2	Der Kreisausschuß	49
C.2.3.3.2.1	Kreisentwicklung und Untere Denkmalschutzbehörde	49
C.2.3.3.2.2	Untere Naturschutzbehörde	49
C.2.3.4	Landkreis Fulda	50
C.2.3.4.1	Der Landrat	50
C.2.3.4.1.1	Allgemeine Landesverwaltung - Wasserbehörde	50
C.2.3.4.1.2	Hauptabteilung Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz	51
C.2.3.4.2	Der Kreisausschuß	51
C.2.3.4.2.1	Untere Denkmalschutzbehörde	51
C.2.3.4.2.2	Untere Naturschutzbehörde	51
C.2.3.4.2.3	Wirtschaftsförderung	51
C.2.3.5	Stadt Schlüchtern	52
C.2.3.6	Gemeinde Flieden	52
C.2.3.7	Hess. Landesamt für Umwelt und Geologie	53
C.2.3.8	Landesamt für Denkmalpflege Hessen	54
C.2.3.9	Hess. Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen	55
C.2.3.10	Amt für Straßen- und Verkehrswesen Gelnhausen	55
C.2.3.11	Polizeipräsidium Osthessen	55
C.2.3.12	WINGAS AG	56
C.2.3.13	Überlandwerk Fulda AG	56
C.2.3.14	DB Telematik GmbH	57
C.2.3.15	Kreisverkehrsgesellschaft bei den Kreiswerken Gelnhausen GmbH	57
C.2.3.16	Deutsche Gebirgs- und Wandervereine, Landesverband Hessen e. V.	57

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

C.2.3.17	Schlüsselnummer P 01	58
C.2.4	Abwägung einschließlich Prüfung der Umweltverträglichkeit und der FFH-Verträglichkeit	59
		Seite
C.2.4.1	Ziele der Planung	59
C.2.4.2	Planrealisierung	59
C.2.4.3	Varianten	59
C.2.4.4	Umweltverträglichkeitsprüfung	59
C.2.4.4.1	Beteiligung von Behörden und Einbeziehung der Öffentlichkeit	59
C.2.4.4.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG	59
C.2.4.4.2.1	Hinweise der Anhörungsbehörde	59
C.2.4.4.2.2	Schutzgutbezogene Darstellung	61
C.2.4.4.3	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG	82
C.2.4.4.3.1	Grundlagen	82
C.2.4.4.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung der Planung zu den einzelnen Schutzgütern einschließlich der Wechselwirkungen	83
C.2.4.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	85
C.2.4.6	FFH-Verträglichkeitsprüfung	85
C.2.4.6.1	Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie	85
C.2.4.6.2	Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie	85
C.2.4.6.2.1	Tagfalterarten	85
C.2.4.6.2.2	Reptilienarten	85
C.2.4.6.3	Vogelarten nach Vogelschutzrichtlinie	86
C.2.4.7	Belange der Einwender	87
C.2.4.8	Auflagen	89
C.2.4.9	Ergebnis	89
C.2.5	Entscheidung und Beschluß	89
D	Ausfertigungen	90

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anhang : Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 23.04.2003, Az.: III 33.1 66 c 10/01 – Sch 1/94

Dieser Beschluß besteht - ohne Anhang - aus 90 Seiten.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Verzeichnis der Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
A	Autobahn
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
ÄndG	Änderungsgesetz
Art.	Artikel
AS	Anschlußstelle
ATV	Allgemeine Technische Vorschriften
AVwV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BE	Baustelleneinrichtung
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BSchWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Bauwerk
BWaldG	Bundeswaldgesetz
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CKW	Chlorkohlenwasserstoff
cm	Zentimeter
d.h.	das heißt
dB(A)	Dezibel(A)
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DM	Deutsche Mark
DN	Nenndurchmesser
DS	Druckschrift der DB AG
e.V.	eingetragener Verein
EAE	Entwurfsgrundlagen für die Anlage von Erschließungsstraßen
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBA Ast Ffm	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Frankfurt am Main
EIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung)
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVerkVerwG	Eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
evtl.	Eventuell

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuohof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Abkürzung	Bedeutung
EWG-VO	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaft
FF	Feste Fahrbahn
ff	Folgende
Ffm	Frankfurt am Main
FStrG	Fernstraßengesetz
FVV	Frankfurter Verkehrsverbund
GG	Grundgesetz
ggf.	Gegebenenfalls
GOK	Geländeoberkante
GW	Grundwasser
ha	Hektar
HAbfAG	Hessisches Abfallwirtschaft und Altlasten Gesetz
HD-Leitung	Hochdruckleitung
HDSchG	Hessisches Denkmalschutzgesetz
HENatG	Hessisches Naturschutzgesetz
HForstG	Hessisches Forstgesetz
HIM	Hessische Industriemüll GmbH
HLPG	Hessisches Landesplanungsgesetz
HMUEB	Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie und Bundesangelegenheiten
Hr.	Herr
HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz
HWG	Hessisches Wassergesetz
i. allg.	im allgemeinen
i.V.m.	in Vereinbarung mit
ICE	Inter-City-Express
IHK	Industrie und Handelskammer
ITF	Integrierter Taktfahrplan
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
KLV	Kombinierter Ladungsverkehr
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
kV	Kilovolt
lfd. Nr.	laufende Nummer
Lkw	Lastkraftwagen
LPB	Landschaftspflegerische Begleitplanung
LZA	Lichtzeichenanlage
M	Maßstab
m	Meter
m/NN	Meter über Normalnull
m/s	Meter pro Sekunde
Mio.	Million
NBS	Neubaustrecke
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
NN	Normalnull
NO	Nord-Ost
No.	Numero
Nr.	Nummer
NV	Nahverkehr
NW	Nennweite

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Abkürzung	Bedeutung
o.ä.	oder ähnlich
o.g.	oben genannt
ONB	Obere Naturschutzbehörde
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVB	Offenbacher Verkehrsbetriebe
PA	Planungsabschnitt
PF	Planfeststellung
Pkw	Personenkraftwagen
r	Radius
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
ROV	Raumordnungsverfahren
RP	Regierungspräsidium
RROPN	Regionaler Raumordnungsplan Nordhessen
RROPS	Regionaler Raumordnungsplan Südhessen
RW	Rüstwagen
S.	Seite
Stg.	Stiege
to	Tonne
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u.E.	unseres Erachtens
UVF	Umlandverband Frankfurt
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VDE	Verband Deutscher Elektrotechniker
VDI	Verband Deutscher Ingenieure
VwV Erdaushub / Bauschutt	Verwaltungsvorschrift Erdaushub / Bauschutt
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSG	Wasserschutzgebiet
WWA	Wasserwirtschaftsamt
z.B.	zum Beispiel
z.Z.	zur Zeit
Zes	Zentrale Steuerstelle

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und NeuhoF

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

A Entscheidung

A.1 Planänderung

Gemäß § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) i. V. m. §§ 18 ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) wird der nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellte Plan für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und NeuhoF betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes mit den in diesem Beschluß aufgeführten Ergänzungen und Änderungen geändert.

Sachverhalt und Begründung ergeben sich aus den Teilen B und C des Beschlusses.

A.1.1 Gegenstand der Planänderung

Der festgestellte Plan beinhaltet:

- die Errichtung eines neuen eingleisigen Eisenbahntunnels in etwa paralleler Lage zum vorhandenen Schlüchterner Tunnel, der während der Sanierungsmaßnahmen am vorhandenen Schlüchterner Tunnel zweigleisig betrieben wird,
- die Sanierung des vorhandenen Schlüchterner Tunnels und Wiederinbetriebnahme als eingleisiger Tunnel,
- die Errichtung von Rettungsplätzen an den Nord- und Südportalen dieser Tunnel,
- sonstige Anpassungsmaßnahmen an Eisenbahn-, Straßen-, Wege- und sonstigen Anlagen gemäß Planunterlagen sowie
- Änderungen an den landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan.

A.1.2 Bestandteile des geänderten Planes

Hinweise:

Änderungen aufgrund des Anhörungsverfahrens sind als Blaeintrag dargestellt.

Sämtliche hier aufgeführte Planunterlagen sind eine Ergänzung der ursprünglichen Planfeststellung vom 31.07.1998, Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94.

Soweit hier aufgeführte Planunterlagen solche der Planfeststellung vom 31.07.1998, Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94, ersetzen, wird darauf besonders hingewiesen. Ebenfalls wird besonders auf solche Planunterlagen der Planfeststellung vom 31.07.1998, Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94, verwiesen, die ersatzlos entfallen und solche, die durch diese Planänderung neu hinzugefügt werden.

Ebenfalls wird darauf hingewiesen, welche Anlagen sich gegenüber der Planfeststellung vom 31.07.1998, Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94, nicht geändert haben bzw. welche Anlagen frei bleiben.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuohof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Mit „(Nur zur Information)“ sind Planunterlagen bezeichnet, die nur nachrichtlich aufgenommen sind. Sie dienen lediglich zur Erläuterung der festgestellten Planunterlagen.

Anlage	Bezeichnung	Maßstab
Anlage 0	Erläuterungsbericht (Mit Blaeintragungen)	
Anlage 1	Bauwerksverzeichnis (Mit Blaeintragungen)	
Anlage 2	Übersichtslageplan	
Anlage		
2.1	Plan Nr. Ivl 78.28.011.41	
ungültig, ersetzt durch:		
2.1B	Plan Nr. Ivl 78.20.011.43 (Mit Blaeintragungen)	M 1:10.000
	(Nur zur Information)	
Anlage 3	Lagepläne	
Anlage		
3.1	Plan Nr. Ivl 78.20.171.41	
ungültig, ersetzt durch:		
3.1B	Plan Nr. Ivl 78.20.171.43 (Mit Blaeintragungen)	M 1:1.000
3.2	Plan Nr. Ivl 78.20.172.41	
ungültig, ersetzt durch:		
3.2B	Plan Nr. Ivl 78.20.172.43 (Mit Blaeintragungen)	M 1:1.000
3.3	Plan Nr. Ivl 78.20.173.41	
ungültig, ersetzt durch:		
3.3A	Plan Nr. Ivl 78.20.173.42	M 1:1.000
3.4	Plan Nr. Ivl 78.20.174.41	
ungültig, ersetzt durch:		
3.4B	Plan Nr. Ivl 78.20.174.43 (Mit Blaeintragungen)	M 1:1.000
3.5	Plan Nr. Ivl 78.20.175.41	
ungültig, ersetzt durch:		
3.5A	Plan Nr. Ivl 78.20.175.42	M 1:1.000
3.6A	Plan Nr. Ivl 78.20.176.41	
ungültig, ersetzt durch:		
3.6C	Plan Nr. Ivl 78.20.176.43 (Mit Blaeintragungen)	M 1:1.000
3.7A	Plan Nr. Ivl 78.20.177.42	

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlage

**ungültig,
ersetzt durch:**

3.7C Plan Nr. Iv1 78.20.177.44 **(Mit Blaeintragungen)** M 1:1.000
3.8A Plan Nr. Iv1 78.20.178.41

**Ungültig,
ersetzt durch:**

3.8B Plan Nr. Iv1 78.20.178.42 M 1:1.000

Anlage 4 Höhenpläne

Anlage

4.1 Plan Nr. Ivh 78.20.271.40

**ungültig,
entfällt**

4.2 Plan Nr. Ivh 78.20.272.41

**ungültig,
entfällt**

4.3 Plan Nr. Ivh 78.20.273.41

**ungültig,
entfällt**

4.4 Plan Nr. Ivh 78.20.274.41

**ungültig,
entfällt**

4.5 Plan Nr. Ivh 78.20.275.41

**ungültig,
entfällt**

4.6 Plan Nr. Ivh 78.20.276.41

**ungültig,
entfällt**

4.7A Plan Nr. Ivh 78.20.277.41

**ungültig,
entfällt**

4.8A Plan Nr. Ivh 78.20.278.40

**ungültig,
entfällt**

Ergänzt:

4.9A Plan Nr. Ivh 78.20.279.40 M 1:5.000/500

Ergänzt:

4.10A Plan Nr. Ivh 78.20.280.40 M 1:5.000/500

Anlage 5 Querprofile Anlage

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlage

5.0A ungültig, entfällt	Plan Nr. Ivq 77.40.310.40	
Ergänzt:		
5.10A	Plan Nr. Ivq 77.37.310.40 (Nur zur Information)	M 1:200
5.1A ungültig, ersetzt durch:	Plan Nr. Ivq 77.70.310.41	
5.1B	Plan Nr. Ivq 77.70.310.42 (Nur zur Information)	M 1:200
5.2A ungültig, entfällt	Plan Nr. Ivq 77.95.310.41	
Ergänzt:		
5.11A	Plan Nr. Ivq 78.00.310.40 (Nur zur Information)	M 1:200
5.3A ungültig, entfällt	Plan Nr. Ivq 78.20.310.40	
Ergänzt:		
5.12A	Plan Nr. Ivq 79.75.310.40 (Nur zur Information)	M 1:200
Ergänzt:		
5.13A	Plan Nr. Ivq 80.00.310.40 (Nur zur Information)	M 1:200
Ergänzt:		
5.14A	Plan Nr. Ivq 80.20.310.40 (Nur zur Information)	M 1:200
Ergänzt:		
5.15B	Plan Nr. Ivq 81.26.310.41 (Mit Blaeintragungen) (Nur zur Information)	M 1:200
5.4 ungültig, entfällt	Plan Nr. Ivq 81.73.310.40	
Ergänzt:		
5.16A	Plan Nr. Ivq 81.51.310.40 (Nur zur Information)	M 1:200
Ergänzt:		
5.17A	Plan Nr. Ivq 81.78.310.40 (Nur zur Information)	M 1:200
Ergänzt:		
5.18A	Plan Nr. Ivq 81.88.310.40 (Nur zur Information)	M 1:200
5.5 ungültig, ersetzt durch:	Plan Nr. Ivq 82.05.311.40	

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlage

5.5A Plan Nr. Ivq 82.05.311.41 (**Nur zur Information**) M 1:200

5.6A Plan Nr. Ivq 82.30.310.41
**ungültig,
entfällt**

Ergänzt:

5.19A Plan Nr. Ivq 82.40.310.40 (**Nur zur Information**) M 1:200

5.7A Plan Nr. Ivq 82.60.310.41

ungültig, ersetzt durch:

5.7B Plan Nr. Ivq 82.60.310.42(**Nur zur Information**) M 1:200

5.8A Plan Nr. Ivq 78.20.303.41
**ungültig,
entfällt**

5.9A Plan Nr. Ivq 78.20.304.41
**ungültig,
entfällt**

Ergänzt:

5.20A Plan Nr. Ivq 78.20.305.40 (**Nur zur Information**) M 1:50

Ergänzt:

5.21A Plan Nr. Ivq 78.20.306.40 (**Nur zur Information**) M 1:50

Anlage 6 Entwurfspläne

Anlage
6.1 Plan Nr. Ibb 77.50.001.40
**ungültig,
entfällt**

Ergänzt:

6.6A Plan Nr. Ibb 77.50.002.40 (**Nur zur Information**) M 1:200

Ergänzt:

6.7A Plan Nr. Ibb 77.50.003.40 (**Nur zur Information**) M 1:250

6.2 Plan Nr. Ibb 77.78.001.40
**ungültig,
entfällt**

Ergänzt:

6.8A Plan Nr. Ibb 77.78.002.40 (**Nur zur Information**) M 1:250

Ergänzt:

6.9A Plan Nr. Ibb 77.78.003.40 (**Nur zur Information**) M 1:250

6.4 Plan Nr. Ibb 78.12.001.40

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

**Anlage
ungültig,
entfällt**

Ergänzt:

6.10A Plan Nr. Ibb 78.12.002.40 (**Nur zur Information**) M 1:100/200

Ergänzt:

6.11A Plan Nr. Ibb 78.12.003.40 (**Nur zur Information**) M 1:250

6.5A

Plan Nr. Ibb 82.46.001.41

**ungültig,
entfällt**

Ergänzt:

6.12B Plan Nr. Ibb 82.48.002.41 M 1:100
(**Mit Blaeintragungen**) (**Nur zur Information**)

Ergänzt:

6.13A Plan Nr. Ibb 82.48.003.40 (**Nur zur Information**) M 1:250

Ergänzt:

6.14A Plan Nr. Ibb 82.01.002.40 (**Nur zur Information**) M 1:100

Anlage 7
bleibt frei

Anlage 8
Anlage
Ergänzt:

8.5A Übersicht wasserrechtliche Erlaubnisse

Anlage 9 **Grunderwerb**
Anlage

9.1 Plan Nr. Iv1 78.20.012.40

**ungültig,
entfällt**

9.2 Plan Nr. Lve 78.20.171.40

**ungültig,
ersetzt durch:**

9.2B Plan Nr. Lve 78.20.171.42 M 1:1.000
(**Mit Blaeintragungen**)

9.3 Plan Nr. Lve 78.20.172.40

**ungültig,
ersetzt durch:**

9.3B Plan Nr. Lve 78.20.172.42 M 1:1.000
(**Mit Blaeintragungen**)

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlage

9.4	Plan Nr. Lve 78.20.173.40	
ungültig, ersetzt durch:		
9.4A	Plan Nr. Lve 78.20.173.41	M 1:1.000
9.5	Plan Nr. Lve 78.20.174.40	
ungültig, ersetzt durch:		
9.5B	Plan Nr. Lve 78.20.174.42 (Mit Blaeintragungen)	M 1:1.000
9.6	Plan Nr. Lve 78.20.175.40	
ungültig, ersetzt durch:		
9.6A	Plan Nr. Lve 78.20.175.41	M 1:1.000
9.7A	Plan Nr. Lve 78.20.176.41	
ungültig, ersetzt durch:		
9.7C	Plan Nr. Lve 78.20.176.43 (Mit Blaeintragungen)	M 1:1.000
9.8A	Plan Nr. Lve 78.20.177.41	
ungültig, ersetzt durch:		
9.8C	Plan Nr. Lve 78.20.177.43 (Mit Blaeintragungen)	M 1:1.000
9.9		
ungültig, ersetzt durch:		
9.9A	Grunderwerbsverzeichnis (Mit Blaeintragungen) (Nur zur Information)	

Anlage 10

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 11

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 12

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 13

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlage 14

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 15

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 16

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 17

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 18 Schalltechnische Untersuchung

Schalltechnische Untersuchung zum Planänderungsverfahren

(Mit Blaueträgungen)

(Kapitel 1 bis 6: Nur zur Information, Kapitel 6 bis 9 planfestgestellt)

Anlage 19

bleibt frei

Anlage 20 Umweltverträglichkeitsstudie Strecke

Erläuterungsbericht UVS zum Planänderungsverfahren **(Mit Blaueträgungen)**

(Nur zur Information)

Anlage 21 Umweltverträglichkeitsstudie Strecke

Anlage

Ergänzt:

21.25A Legendenheft zur UVS, Strecke, Planteil
(Nur zur Information)

21.1 Plan Nr. Lag 78.20.001.40 **(Nur zur Information)**

**ungültig,
ersetzt durch:**

21.1A Plan Nr. Lag 78.20.001.41 **(Nur zur Information)** M 1:5.000

21.2 Plan Nr. Lag 78.20.002.40 **(Nur zur Information)**

**ungültig,
ersetzt durch:**

21.2A Plan Nr. Lag 78.20.002.41 **(Nur zur Information)** M 1:5.000

21.3 Plan Nr. Lag 78.20.004.40 **(Nur zur Information)**

**ungültig,
ersetzt durch:**

21.3A Plan Nr. Lag 78.20.004.41 **(Nur zur Information)** M 1:5.000

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlage

21.4	Plan Nr. Lag 78.20.005.40 (Nur zur Information)	
ungültig, ersetzt durch:		
21.4A	Plan Nr. Lag 78.20.005.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.5	Plan Nr. Lag 78.20.007.40 (Nur zur Information)	
ungültig, ersetzt durch:		
21.5A	Plan Nr. Lag 78.20.007.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.6	Plan Nr. Lag 78.20.008.40 (Nur zur Information)	
ungültig, ersetzt durch:		
21.6A	Plan Nr. Lag 78.20.008.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.7	Plan Nr. Lag 78.20.010.40 (Nur zur Information)	
ungültig, entfällt		
21.8	Plan Nr. Lag 78.20.011.40 (Nur zur Information)	
ungültig, entfällt		
21.9	Plan Nr. Lag 78.20.013.40 (Nur zur Information)	
ungültig, ersetzt durch:		
21.9A	Plan Nr. Lag 78.20.013.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.10	Plan Nr. Lag 78.20.014.40 (Nur zur Information)	
ungültig, ersetzt durch:		
21.10A	Plan Nr. Lag 78.20.014.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.11	Plan Nr. Lag 78.20.021.40 (Nur zur Information)	
ungültig, ersetzt durch:		
21.11A	Plan Nr. Lag 78.20.021.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.12	Plan Nr. Lag 78.20.022.40 (Nur zur Information)	
ungültig, ersetzt durch:		
21.12A	Plan Nr. Lag 78.20.022.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.13	Plan Nr. Lag 78.20.024.40 (Nur zur Information)	
ungültig, entfällt		
21.14	Plan Nr. Lag 78.20.025.40 (Nur zur Information)	
ungültig, entfällt		
21.15	Plan Nr. Lag 78.20.027.40 (Nur zur Information)	

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlage		
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.15A	Plan Nr. Lag 78.20.027.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.16	Plan Nr. Lag 78.20.028.40 (Nur zur Information)	
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.16A	Plan Nr. Lag 78.20.028.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.17	Plan Nr. Lag 78.20.031.40 (Nur zur Information)	
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.17A	Plan Nr. Lag 78.20.031.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.18	Plan Nr. Lag 78.20.032.40 (Nur zur Information)	
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.18A	Plan Nr. Lag 78.20.032.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.19	Plan Nr. Lag 78.20.034.40 (Nur zur Information)	
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.19A	Plan Nr. Lag 78.20.034.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.20	Plan Nr. Lag 78.20.035.40 (Nur zur Information)	
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.20A	Plan Nr. Lag 78.20.035.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.21	Plan Nr. Lag 78.20.037.40 (Nur zur Information)	
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.21A	Plan Nr. Lag 78.20.037.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.22	Plan Nr. Lag 78.20.038.40 (Nur zur Information)	
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.22A	Plan Nr. Lag 78.20.038.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.23	Plan Nr. Lag 78.20.040.40 (Nur zur Information)	
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.23A	Plan Nr. Lag 78.20.040.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000
21.24	Plan Nr. Lag 78.20.041.40 (Nur zur Information)	
ungültig,		
ersetzt durch:		
21.24A	Plan Nr. Lag 78.20.041.41 (Nur zur Information)	M 1:5.000

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlage 22 Landschaftspflegerische Begleitplanung Strecke Erläuterungsbericht LBP zum Planänderungsverfahren **(Mit Blaeintragungen)**

Anlage 23 Landschaftspflegerische Begleitpläne

23.1	Plan Nr. Lag 78.20.101.40	
ungültig,		
ersetzt durch:		
23.1-1	Legende zum Planteil Bestand und Konflikte	
23.2	Plan Nr. Lag 78.20.111.40	
ungültig,		
ersetzt durch:		
23.2-1	Plan Nr. Lag 78.20.111.41	M 1:1.000
23.3	Plan Nr. Lag 78.20.112.40	
ungültig,		
ersetzt durch:		
23.3-1	Plan Nr. Lag 78.20.112.41	M 1:1.000
23.4	Plan Nr. Lag 78.20.113.40	
ungültig,		
ersetzt durch:		
23.4-1	Plan Nr. Lag 78.20.113.41	M 1:1.000
23.5	Plan Nr. Lag 78.20.114.40	
ungültig,		
ersetzt durch:		
23.5-1	Plan Nr. Lag 78.20.114.41	M 1:1.000
23.6	Plan Nr. Lag 78.20.115.40	
ungültig,		
ersetzt durch:		
23.6-1	Plan Nr. Lag 78.20.115.41	M 1:1.000
23.7	Plan Nr. Lag 78.20.116.40	
ungültig,		
ersetzt durch:		
23.7-1	Plan Nr. Lag 78.20.116.41	M 1:1.000
23.8-1	Plan Nr. Lag 78.20.117.40-1	
ungültig,		
ersetzt durch:		
23.8-2	Plan Nr. Lag 78.20.117.40-2 (Mit Blaeintragungen)	M 1:1.000
23.9		
ungültig,		
ersetzt durch:		
23.9-1	Legende zum Planteil Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

23.10	Plan Nr. Lag 78.20.118.40	
ungültig, ersetzt durch:		
23.10-1	Plan Nr. Lag 78.20.118.41	M 1:1.000
23.11	Plan Nr. Lag 78.20.119.40	
ungültig, ersetzt durch:		
23.11-1	Plan Nr. Lag 78.20.119.41	M 1:1.000
23.12	Plan Nr. Lag 78.20.120.40	
ungültig, entfällt		
23.13	Plan Nr. Lag 78.20.121.40	
ungültig, ersetzt durch:		
23.13-1	Plan Nr. Lag 78.20.121.40-1	M 1:1.000
23.14-1	Plan Nr. Lag 78.20.122.40-1	
ungültig, ersetzt durch:		
23.14-2	Plan Nr. Lag 78.20.122.40-2 (Mit Blaeintragungen)	M 1:1.000
23.17	Plan Nr. Lag 78.20.161.40	M 1:1.000
23.18	Plan Nr. Lag 78.20.162.40	M 1:1.000
23.19	Plan Nr. Lag 78.20.163.40	M 1:1.000
23.20	Plan Nr. Lag 78.20.164.40	M 1:1.000
23.21	Plan Nr. Lag 78.20.165.40	M 1:1.000
23.22-1	Plan Nr. Lag 78.20.166.40-1	M 1:1.000
Ergänzt:		
23.23	Plan Nr. Lag 78.20.167.40	M 1:1.000

Anlage 24

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 25

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 26

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlage 27

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 28

bleibt frei

Anlage 29

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

Anlage 30

keine Änderungen im Rahmen des Planänderungsverfahrens

A.1.3 Änderungen und Ergänzungen des Planes

Die Änderungen und Ergänzungen, die sich während des Anhörungsverfahrens im Zuge von Beteiligungen und Erörterungen ergeben haben und Bestandteil dieser Planänderung sind, wurden als Blauzeichnungen berücksichtigt.

Hierbei handelt es sich im wesentlichen um folgende Maßnahmen:

- Verlegung der Planfeststellungsgrenze im Bereich des südlichen Tunnelportal von Bahn-km 76,8+88.497 nach Bahn-km 76,7+68.400 wegen Änderung von Weichenverbindungen einschließlich dazugehöriger sonstiger Anpassungsmaßnahmen,
- Ergänzung und Änderung von Leitungskreuzungen und
- Ergänzung und Änderung von landschaftspflegerischen Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

A.1.4 Nebenbestimmungen und Schutzauflagen

Aus den Schutzauflagen sich ergebende eigentumsrechtliche, entschädigungsrechtliche oder kostenrelevante Regelungen sind außerhalb der Planfeststellung privatrechtlich zu vereinbaren.

Der Vorhabenträger DB Netz AG wird verpflichtet

bezüglich des Vorhabens:

- die Nebenbestimmungen und Schutzauflagen der Entscheidung nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) vom 31.07.1998, Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94, weiterhin zu beachten.
- Zusagen, die er im Zuge des bisherigen Verfahrens abgegeben hat, uneingeschränkt einzuhalten und,
- für die Freigabe des Bauvorhabens zur zweckgebundenen Nutzung alle Auflagen der ausgesprochenen Entscheidungen durch diesen Beschluß sowie alle notwendigen Zulassungen, bauaufsichtlichen Freigaben und Vereinbarungen mit Dritten bei der Zulassungsbehörde vorzulegen. Hierzu sind die diesbezüglichen planfestgestellten Pläne mit vorzulegen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

- alle baubedingten Abweichungen von diesem Plan unverzüglich gem. § 76 VwVfG beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, genehmigen zu lassen und nach Abschluß der Baumaßnahmen die genehmigten Planänderungen in entsprechenden Plänen zusammenzufassen und deren Richtigkeit durch das EBA bestätigen zu lassen.
- Zusagen, die er im Zuge des Planfeststellungsverfahrens abgegeben hat, einzuhalten und, sofern bauliche Ergänzungen erforderlich werden, diese im Wege einer Planänderung gemäß § 76 VwVfG durch die Planfeststellungsbehörde genehmigen zu lassen.

bezüglich der Eingriffe und des Ausgleiches:

- den Zeitpunkt der Rodung in Abstimmung mit den zuständigen Behörden (Naturschutz und Forst) festzulegen. Dabei sind Rodungs- und Rückschnittarbeiten nur in der Zeit vom 01.09. bis einschließlich 15.03. eines jeden Jahres zulässig.
- auch auf gewidmetem Eisenbahnbetriebsgelände bei Vegetationsarbeiten auf die Belange der Natur Rücksicht zu nehmen. Nimmt der Vorhabenträger solche zur Unzeit vor, hat er die Gründe zu dokumentieren.
- die im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Schutz- und Vorsorgemaßnahmen durchzuführen.
- nach Beendigung der Baumaßnahmen die beanspruchten Flächen nach den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes herzurichten. Durch Baumaßnahmen verdichtete Böden sind vorher zu lockern.
- im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme die planfestgestellten erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu realisieren. Änderungen/ Ergänzungen sind unverzüglich gem. § 76 VwVfG beim EBA, Ast Ffm genehmigen zu lassen und nach Abschluß der Baumaßnahmen die genehmigten Planänderungen in entsprechenden Plänen zusammenzufassen und deren Richtigkeit durch das EBA bestätigen zu lassen.
- Entwicklung, Erhalt und Pflege der Maßnahmen gemäß Maßnahmenkatalog sind dauerhaft zu gewährleisten und durch Erwerb, dingliche Belastung oder entsprechende vertragliche Vereinbarungen zu sichern.
- drei Jahre nach Baubeginn der Oberen Naturschutzbehörde eine vorläufige Übersicht der umgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzulegen. Der Abschluß der Maßnahmen ist der Oberen Naturschutzbehörde anzuzeigen. Eine Beteiligung der Oberen Naturschutzbehörde bei der Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen ist vorzusehen.
- eine Wirkungskontrolle nach Ablauf von drei Jahren nach Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Der Vorhabenträger hat sich hierzu mit der Oberen Naturschutzbehörde ins Benehmen zu setzen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

- für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine dreijährige Anwuchspflege zu übernehmen.

bezüglich der Baudurchführung:

- den Beteiligten den Baubeginn rechtzeitig und in geeigneter Weise mitzuteilen.
- zum Schutz der Nachbarschaft, alle gebotenen Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung durch den Bau zu ergreifen. Hierzu zählt z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren und die Verpflichtung, die bauausführenden Firmen zu Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz gegen Beeinträchtigungen z.B. durch Einsatz entsprechend ausgerüsteter Baumaschinen und zur Minimierung der Behinderung des Verkehrsflusses anzuhalten. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 ist zu beachten.
- zum Schutze der Nachbarschaft die gesetzlichen Regelungen betreffend die Bauzeiten zu beachten. Unumgängliche Abweichungen sind vom Vorhabenträger für jeden Einzelfall zu begründen und vorab vom Eisenbahn-Bundesamt zu genehmigen.
- Baustelleneinrichtungsflächen, soweit es sich nicht um bereits versiegelte Flächen handelt und keine andere Nutzung vorgesehen ist, nachweislich altlastenfrei bis zu einem Meter tief gelockert zu rekultivieren.
- vorhandene Schutzzäune, die durch die Baumaßnahmen betroffen sind, zu ersetzen.
- eventuell erforderlich werdende Umleitungsmaßnahmen mit den jeweils zuständigen Verkehrsbehörden und Polizeidienststellen festzulegen.
- vor dem eigentlichen Baubeginn die Baustellenzufahrten und Baustraßen herzustellen. Die vorhandenen Wege sind an die neu zu bauenden Baustraßen anzuschließen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die beanspruchten Wege, sofern gefordert, in ihren Ausgangszustand zurückzusetzen.
- das Betanken und Ölwechsel von Fahrzeugen nur in Werkstätten oder auf hergerichteten, wasserundurchlässigen Flächen der Baustelleneinrichtungsflächen durchzuführen. Innerhalb von Wasserschutzgebieten sind die Entwässerungseinrichtungen und die Baudurchführung analog den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RistWag) anzuwenden, zusätzliche Auflagen durch die Fachbehörden sind zu beachten.
- etwaige Unfälle und Verunreinigungen den Aufsichtsbehörden zu melden und die geeigneten Gegen- und Schutzmaßnahmen einvernehmlich zu treffen.
- während der Bauzeit eine abschnittsweise Abzäunung der Biotopbereiche vorzusehen. Bauzäune beiderseits der Strecke während der Bauphasen werden auferlegt, wenn vorhandene Schutzzäune unterbrochen werden.
- vor Baubeginn Beschilderungspläne für die jeweiligen Baustellenein- und ausfahrten der zuständigen Verkehrsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Informationen über notwendige und unumgängliche Wegsperrungen sind rechtzeitig bekannt zu machen. Während der Bauphase sind als Baustraßen ausgewiesene landwirtschaftliche Wege im er-

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

forderlichen Umfang für landwirtschaftlichen Verkehr offenzuhalten. Während der Bauzeit sind in Abstimmung mit der Gemeinde ggf. Ersatzwege auszuweisen.

- vorbeugende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen, wie Schutz von Einzelbäumen, Maßnahmen zum Schutz von Gehölzbeständen etc. zu ergreifen.
- Planung und Ausführung für jede Baumaßnahme, bei der eine provisorische Verkehrsführung erforderlich ist, in enger Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde durchzuführen.
- die Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtung Dritter während der Bauzeit zu gewährleisten.
- Bodendenkmäler gemäß § 20 HDSchG zu melden, und in geeigneter Weise bis zu einer Entscheidung zu erhalten und zu schützen. Die mit Erdarbeiten Betrauten sind entsprechend zu belehren. Soweit historische Grenzsteine durch die Baumaßnahme betroffen sind, wird dem Vorhabenträger auferlegt, Vorkehrungen zu ihrer Erhaltung bzw. Bergung zu treffen.
- Maßnahmen zur Umlegung/Sicherung von Anlagen Dritter rechtzeitig mit diesem festzulegen und die Zugänglichkeit zu den Anlagen zu gewährleisten.
- bei Arbeiten, die in der Nähe von Fernmeldekabeln oder im Erdreich durchgeführt werden, die bauausführenden Firmen auf die Beachtung der "Anweisung zum Schutze unterirdischer Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom AG bei Arbeiten anderer" (Kabelschutzanweisung) hinzuweisen.
- Leitungen Dritter von Bepflanzungen mit tiefwurzelnden Gehölzen auch im Bereich vorgeschriebener Schutzstreifen freizuhalten.
- Leitungen gegenüber dem Schwerlastverkehr durch Sicherungsmaßnahmen zu schützen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit den Versorgungsunternehmen abzustimmen.
- das Merkblatt „Gefahr bei Arbeiten in der Nähe von elektrischen Freileitungen“ zu beachten
- Dritten ist der Zugang zu den Baustellen zu ermöglichen, wenn sie ein berechtigtes Interesse nachweisen können.
- die Entwurfs- und Detailplanung zur Änderung von Anlagen Dritter rechtzeitig abzustimmen, soweit die Dritten selbst im Auftrag des Vorhabenträgers die Änderungen vornehmen.

bezüglich wasserrechtlicher Belange:

- für die in der UVS angesprochene Kontamination mit PAK, Kohlenwasserstoffen, Schwermetallen und Herbiziden im Alten Schlüchterner Tunnel (AST) rechtzeitig vor den Sanierungsarbeiten auf Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme ein entsprechendes Sanierungs- bzw. Untersuchungskonzept zur Zustimmung beim Staatlichen Umweltamt Hanau vorzulegen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

- sofern sich im Zuge der Sanierungsarbeiten in Bezug auf die Schadstoffe bzw. die Menge oder deren Verbreitungsgrad gravierende Änderungen ergeben, ist unverzüglich mit dem RP Darmstadt, Abteilung Staatliches Umweltamt Hanau, eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen.
- zum Schutze des Grundwassers während der Bauzeit die im Geotechnischen Gutachten aufgeführten Maßnahmen wie
 - Verwendung biologisch abbaubarer Schmierstoffe bzw. Hydraulikstoffe (Emulsion),
 - doppelwandige Betriebsstofftanks,
 - Betanken der Geräte mit Sondereinrichtungen zum Auffangen von Verlusten (Auffangwannen, tropffreie Verschlüsse usw.),
 - Verwendung von Trinkwasser als Spülwasser bei Ankerbohrungen,
 - Einsatz fahrbarer Toiletten vor Ort (geschlossenes System),
 - keine Lagerung von Betriebs- und Schmierstoffen im Tunnel,
 - gesonderte und kontrollierte Ableitung von zusickerndem Berg- und Grundwasser über Sandfang und Zwischenbecken zur Zurückhaltung von möglichem kontaminiertem Grundwasser und zur Probeentnahme,
 - Beprobung des abzuleitenden Wassers in noch festzulegenden Abständen bzw. bei Verdachtsfällen,
 - Alarm- und Sanierungspläne für Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen (Aufnahme und Zwischendeponierung von ggf. kontaminierten Baustoffen / Böden vor Ort, Ölunfälle, usw.)einzuhalten.
- die Verrohrung bzw. Umlegung des Kautzer Wassers mindestens 14 Tage vor Ausführung schriftlich der Wasserbehörde beim Landkreis Fulda mitzuteilen.
- den Einleitgrenzwert für bauzeitlich anfallendes Wasser aus dem Tunnel auf 0,3 l/s zu begrenzen und ggf. eine ph-Wert-Neutralisierung durchzuführen.

A.2 Besondere Entscheidungen

A.2.1 Entscheidung über Anträge und Einwendungen

Die im Laufe des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen oder in dieser Entscheidung entsprochen wurde bzw. sie sich im Laufe dieses Verfahrens nicht erledigt haben.

Soweit in Rechte Dritter eingegriffen wird, geben Zusagen, Auflagen und Vorbehalte dieses Beschlusses diesen unmittelbare Rechte gegen den Vorhabenträger.

A.2.2 Bauaufsichtliche Freigaben

Mit dieser Planänderung wird das materielle Baurecht für diese Baumaßnahmen in dem Umfange hergestellt, als über diese in diesem Beschluß entschieden worden ist.

Die Planänderung umfaßt Genehmigungen der Ausführungsplanung insoweit, als in diesem Beschluß solche ausgesprochen werden.

Die Zuständigkeit für Genehmigungen der Ausführungsplanung, für Bauaufsicht und für Bauabnahmen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes richtet sich nach § 4 (2) AEG, für bauliche Anlagen und notwendige Folgemaßnahmen anderer nach den jeweiligen Fachgesetzen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

A.2.3 Freigabe zur zweckgebundenen Nutzung

Die Freigabe des Bauvorhabens zur zweckgebundenen Nutzung setzt die Erfüllung der Nebenbestimmungen und Schutzauflagen voraus.

A.2.4 Entscheidung über Varianten

Aufgrund der bereits planfestgestellten Lage der Tunnelportale und vorgegebener rechtlicher und technischer Vorschriften ist die Variantenuntersuchung für die Lage der Rettungsplätze stark eingeschränkt. Maßgeblich für die Wahl der Lage der Rettungsplätze war unter Beachtung der hier genannten Randbedingungen eine Minimierung von fremden Grundstücksinanspruchnahmen und Eingriffen in Natur und Landschaft.

Aufgrund der geänderten Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" kann als Alternative zur geplanten Maßnahme nur der Neubau von zwei eingleisigen Tunnel in Betracht gezogen werden, da ein Verzicht auf ein oder gar beide Gleise wegen der Bedeutung der Verkehrsachse nicht in Betracht kommt. Eine solche Lösung hätte aber den Nachteil von erheblich größeren Eingriffen in Natur und Landschaft und erheblich höhere Baukosten zur Folge, so daß der hier gewählten Lösung der Vorzug zu geben ist.

A.2.5 Wasserrechtliche Entscheidungen

Aus wasserrechtlicher Sicht wird unter Beachtung folgender Nebenbestimmungen die Genehmigung erteilt:

- für die in der UVS angesprochene Kontamination mit PAK, Kohlenwasserstoffen, Schwermetallen und Herbiziden im Alten Schlüchterner Tunnel (AST) ist rechtzeitig vor den Sanierungsarbeiten auf Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme ein entsprechendes Sanierungs- bzw. Untersuchungskonzept zur Zustimmung beim Staatlichen Umweltamt Hanau vorzulegen,.
- sollten sich im Zuge der Sanierungsarbeiten in Bezug auf die Schadstoffe bzw. die Menge oder deren Verbreitungsgrad gravierende Änderungen ergeben, ist unverzüglich mit dem RP Darmstadt, Abteilung Staatliches Umweltamt Hanau, eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen,.
- Es dürfen nur Auswuchsbekämpfungsmittel zu Einsatz kommen, die zur Verwendung in Trinkwasserschutzgebieten zugelassen sind.
- Die Auflagen und Nebenbestimmungen der Entscheidung nach §§ 18 ff. AEG vom 31.07.1998, Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94, gelten fort.

A.2.6 Forsthoheitliche Entscheidungen

Aus forstrechtlicher Sicht wird festgestellt, daß die Ersatzmaßnahmen und Bilanzierung der Ersatzaufforstungsflächen bereits 1998 planfestgestellt wurden. Bei der Auffüllung der Deponiestandorte wird aufgrund der Erwidernung des Vorhabenträgers davon ausgegangen, daß naturverjüngte Bereiche verschont werden

A.2.7 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in geschützte Rechtspositionen

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Erwerb und dingliche Belastung

Die Beanspruchung von Grundeigentum zur Realisierung der Baumaßnahme einschließlich aller Folgemaßnahmen setzt die Zustimmung des Grundeigentümers und der Nutzungsberechtigten voraus, soweit diese Zustimmung nicht durch eine gesetzliche Regelung eingeschränkt ist.

Gem. § 22 AEG ist für Zwecke zum Bau und zum Ausbau von Betriebsanlagen der Eisenbahn die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 18 AEG festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist.

Für die Realisierung von Betriebsanlagen ergibt sich die Notwendigkeit der Inanspruchnahme der in den Planunterlagen ausgewiesenen Flächen aus der Ortsgebundenheit der Maßnahme.

In den Grunderwerbsplänen sind die Flächen gekennzeichnet, die zur Ausführung des Bauvorhabens notwendig sind.

Das Recht zur Enteignung beinhaltet die Pflicht, dem Betroffenen zuvor ein annehmbares Angebot zum freihändigen Erwerb zu machen. Die Pflicht erstreckt sich auch auf Flächen, für die Enteignung nicht vorgesehen ist, die jedoch gesondert wirtschaftlich nicht mehr nutzbar sind

Miet- und Pachtverhältnisse

Das Recht auf Enteignung wirkt auch gegenüber Mietern und Pächtern. Dem Mieter bzw. Pächter steht eine Miet- bzw. Pachtaufhebungsentschädigung zu, soweit diese gesetzlich geschuldet ist.

Wertminderung und entgangener Gewinn

Wertveränderungen eines Grundstücks durch die rechtmäßige Nutzung des Nachbargrundstücks begründen in aller Regel keinen Schadensersatz- oder Entschädigungsanspruch. Sollte durch den Bau oder Betrieb der Eisenbahnanlage jedoch in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen werden und hierdurch eine enteignende Wirkung auf dem Grundstück eintreten, ist der Wert des durch den Eingriff Genommenen zu ersetzen.

Entschädigungsforderungen für Wertminderung, auch merkantiler Minderwert genannt, setzen einen Schadensersatzanspruch voraus, der seinerseits einen rechtswidrigen und schuldhaften Eingriff zur Voraussetzung hat. Handelt es sich um einen rechtmäßigen Eingriff, kommt nur der enteignungsrechtliche Entschädigungsanspruch in Frage, bei welchem (nur) der Wert (Verkehrswert) des Genommenen ersetzt wird.

Höhe der Entschädigung

Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren. Soweit über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zu erzielen ist, wird diese im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren festgelegt.

Klarstellungen:

- Schäden, die während der Bauzeit zugefügt werden, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie werden gemäß den geltenden gesetzlichen Regelungen geregelt.
- Geplante Baumaßnahmen, die im Zeitpunkt der Auslegung der Pläne weder förmlich beantragt noch genehmigt worden sind, begründen keine individuelle Rechtsposition, in welche durch diese Planfeststellung eingegriffen wird.

A.2.8 Naturschutzrechtliche Regelungen

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Die landschaftsschutzrechtliche Genehmigung für Baumaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Vogelsberg Hessischer Spessart“ (Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Landkreisen Gießen, Vogelsberg und Wetterau „Landschaftsschutzgebiet Vogelsberg-Hessischer Spessart“ vom 31.07.1975 (StAnz, S. 1486), zuletzt geändert durch Verordnung vom 03.12.2002 (StAnz 2002, S. 4753), wird nach § 3 dieser Verordnung sowie der Eingriff im Sinne des § 5 HENatG in der Fassung vom 16.04.1996 (GVBl. I, S. 145), zuletzt geändert durch Gesetz vom 01.10.2002 (GVBl. I, S. 614), wird nach § 6 HENatG hiermit unter folgenden Nebenbestimmungen erteilt:

1. Die Planunterlagen vom Februar 2001 mit den Änderungen vom 07.03.2003 werden Bestandteil des Bescheides. Die Änderungen vom 07.03.2003 betreffen beim LBP (Bd. 4) die Seiten II, 15, 16, 33, 32, 38, 40, 41, 41A1, 42, 49, 50, 54, 75, 76, 77, 80, 81, 83, 84, 85, 85A1, 85A2, 85A3, Anhang Seiten 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, Blatt 2 sowie Anlage 23.8-2a, Anlage 23.14-2a und Anlage 23.23. Bei der UVS (Bd. 3) betrifft dies die Seiten 51, 52, 52A1, 56, 58, 122A1, 130, 137, 136, 134.
2. Die im LBP dargestellten Eingriffe sind im Rahmen der Baumaßnahme als maximal zulässige Eingriffe anzusehen. Während der Bauarbeiten ist der geplante Eingriff in Natur und Landschaft auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken
3. Angrenzende Grundstücke dürfen durch die Bauarbeiten nicht beeinträchtigt werden.
4. Die im LBP und in der UVS benannten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eingriffs sind vollständig umzusetzen. Es ist sicherzustellen, daß die dargestellten Maßnahmen bei der Bauabwicklung tatsächlich umgesetzt werden. Aus diesem Grund wird auf diesbezügliche Vorgaben im LBP ausdrücklich hingewiesen.
5. Die Schutzzonen für die Zauneidechsen sind in der Anlage 23.23 dargestellt. Die Maßnahmen zum Zauneidechsenchutz sind innerhalb der Ausführungsplanung mit der ONB vorab abzustimmen. Ggf. sind weitere Maßnahmen erforderlich.
6. Eine ökologische Bauüberwachung, wie im LBP S. 85A3 vorgeschlagen, ist einzurichten, um insbesondere Ziffer 1.3 und 1.4 umzusetzen.
7. Bei der Wiederherstellung der Baustelleneinrichtungsflächen ist nach Abschluß der Arbeiten eine Bodenlockerung sowie der Auftrag von Oberboden durchzuführen (LBP S. 33).
8. Bei den Maßnahmen, wo die Entwicklung von Sukzessionsflächen vorgesehen ist, ist als Pflegemaßnahme mit aufzunehmen, daß Neophyten sowie standortfremde Gehölze bei einem jährlichen Kontrollgang zu entfernen sind. Eine zweimalige Mahd in den ersten drei Jahren kann entfallen (Sukzession).
9. Die im LBP vorgesehenen Pflanzungen sind mit einheimischen, standortgerechten Gehölzen vorzunehmen. Die Pflanzungen sind dauerhaft zu erhalten und – soweit erforderlich – zu pflegen.
10. Ausfälle sind innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren nach Abschluß der Pflanzmaßnahmen nachzubessern.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

11. Die externen Kompensationsmaßnahmen sind zeitgleich mit dem Eingriffsbeginn umzusetzen.
12. Das Dezernat V 53.1 der LFN-Abteilung beim RP Darmstadt ist unaufgefordert über den Baubeginn und den Abschluß der Bau- sowie der Kompensationsmaßnahmen zu unterrichten.
13. Die Auflagen und Nebenbestimmungen der Entscheidung nach §§ 18 ff. AEG vom 31.07.1998, Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94, gelten fort.
14. Das im Bereich des RP Kassel gelegene Regenrückhaltebecken ist gemäß den in den Unterlagen enthaltenen Empfehlungen zur landschaftsgerechten Planung von Erdbecken zu gestalten. Dabei sind insbesondere folgenden Faktoren im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen:
 - Anlage von unregelmäßig geschwungenen Uferlinien und dadurch entstehende Buchten,
 - Geländemodellierung und -anpassungen außerhalb des Staubereiches, insbesondere zum Kauzer Wasser hin, um eine Einbindung der Anlage in die Landschaft zu erleichtern und vielfältige Lebensräume zu schaffen
 - ausgewogener Wechsel verschiedener Böschungsneigungen und Kronenbreiten mit größeren Anteil an flachen Böschungen
 - Ausrundung der Böschungsschnittpunkte
 - die Grundfläche des Beckens sollte dauerhaft feucht bleiben, um Seggen- und Binsenwachstum zu ermöglichen
 - eine Mahd im und am Becken soll maximal einmal im Jahr stattfinden. Das Mähgut ist zu entfernen.

Die Naturschutzbehörden sind gehört worden.

A.2.9 Schall/Schallschutz

Gesetzliche Grundlage für die Beurteilung des Verkehrslärms ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990.

Aufgrund der hier genehmigten Änderungen ergeben sich an in der Ortslage Kautz an zwei Gebäuden, die im Mischgebiet liegen, geringfügige Überschreitungen der Nachtgrenzwerte. Die Tagesgrenzwerte werden an allen Gebäuden deutlich unterschritten. Aufgrund dieser Tatsache und zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird hier auf eine Schallschutzwand verzichtet. Es ist an diesen Gebäuden passiver Schallschutz vorzusehen.

Im Bereich der Ortslage Leimenhof ergeben sich ebenfalls geringfügige Erhöhungen der Emissionen gegenüber dem bisher planfestgestellten Zustand. Diese führen bei zahlreichen Gebäuden zu einer geringfügigen Überschreitung der Nachtgrenzwerte. Die Tagesgrenzwerte werden bei allen Gebäuden eingehalten, und zwar ab einer Schallschutzwand von 2,00 m Höhe. Eine vollständige Einhaltung der Nachtgrenzwerte

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

wäre aber laut Gutachten erst bei einer Schallschutzwand von 15 m Höhe gegeben. Im Bereich der bebauten Ortslage Leimenhof wurde im Zuge der Planfeststellung nach §§ 18 ff. AEG, Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94, vom 31.07.1998, unter Berücksichtigung der Forderungen der Gemeinde Flieden und des Regierungspräsidiums Kassel, Abteilung Staatliches Umweltamt Bad Hersfeld, festgelegt, die aktive Schallschutzmaßnahme „Schallschutzwand“ bis zu einer Höhe von maximal 4 m zu errichten. Dadurch wird zum einen eine erhebliche Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes vermieden, zum anderen wird sichergestellt, daß die Tagesgrenzwerte vollständig durch aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden. Es ist daher von Bahn-km 82,427 bis Bahn-km 82,979 eine 4 m hohe Schallschutzwand als aktive Schallschutzmaßnahme zu errichten. Darüberhinaus ist an den betroffenen Gebäuden (siehe Schallgutachten) passiver Schallschutz vorzusehen.

Im übrigen gelten die Auflagen und Nebenbestimmungen zu Schallschutz gemäß Kapitel A.2.9 der Planfeststellung nach §§ 18 ff. AEG Az: 1023-P-FFM-1-0184-94 vom 31.07.1998 fort.

A.2.10 Erschütterungsschutz

Hinsichtlich Erschütterungen sind die durch die geplanten Maßnahmen betroffenen Gebäude durch die vorhandenen Eisenbahnstrecken und umgebenden Straßen bereits vorbelastet.

Verstärkungen der Erschütterungen durch die geplanten Maßnahmen sind nicht völlig auszuschließen.

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, wie zugesagt, Erschütterungsuntersuchungen im Rahmen der Ausführungsplanung zur Prüfung der Einhaltung der Anhaltswerte nach DIN 4150, Teil 2, durchzuführen.

Die etwaigen baulichen Änderungen bleiben einer Planänderung vorbehalten.

A.2.11 Besonders überwachtetes Gleis

Nicht Gegenstand der Planänderung

A.2.12 Feste Fahrbahn

Nicht Gegenstand der Planänderung

A.2.13 Elektromagnetische Felder

Gesundheitsbeeinträchtigende Wirkungen sind von den elektrischen und magnetischen Feldern im Bereich der 15-kV-Oberleitung nicht zu befürchten, da der Vorhabenträger verpflichtet ist, die in der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung vom 16.12.1996) genannten Grenzwerte einzuhalten.

A.2.14 Brand- und Katastrophenschutz

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Die Vorsorge für den Brand- und Katastrophenschutz muß den Vorgaben der technischen Regelwerke der Deutschen Bahn AG sowie weiterer fachgesetzlicher Vorgaben in der jeweils zum Zeitpunkt des Antrages gültigen Fassung genügen.

Die eventuell erforderlichen baulichen Maßnahmen bleiben einer weiteren Planänderung vorbehalten.

A.2.15 Sicherheitskonzept für Eisenbahntunnel

Die Tunnelbauwerke sind so zu gestalten, daß sie der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" (gültig ab 01.07.1997) in Bezug auf Selbst- und Fremddrettung genügen.

Für die Dauer der Bauarbeiten am vorhandenen Tunnel wird abweichend eine zweigleisige Betriebsführung durch den neuen Tunnel unter Beachtung der in der Zusicherung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 26.08.1998, Az.: 2.140 Itzb (54/98), aufgeführten Auflagen und Nebenbestimmungen zugelassen.

A.2.16 Verkehrskonzept

Der vorhandene zweigleisige Eisenbahntunnel soll durch zwei eingleisige Tunnel ersetzt werden. Änderungen des Verkehrskonzeptes ergeben sich dadurch nicht.

A.2.17 Abweichungen vom Regelwerk

Die Ersatzmaßnahme wurde auf der Grundlage der technischen Regelwerke der Deutschen Bahn AG geplant.

Soweit Regelwerke unzulässige Abweichungen von vorrangigen Vorschriften (z.B. EBO) enthalten, gehen diese jenen vor.

Für die zweigleisige Betriebsführung durch die neue Tunnelröhre für die Dauer der Bauarbeiten an der bestehenden Tunnelröhre wurde mit Schreiben vom 26.08.1998, Az.: 2.140 Itzb (54/98) vom Eisenbahn-Bundesamt eine Zusicherung nach § 38 VwVfG unter Beachtung der in diesem Schreiben aufgeführten Auflagen und Nebenbestimmungen erteilt.

Für den Einbau einer voll wirksamen Stahlbetoninnenschale in die vorhandene Tunnelröhre und die damit verbundene Abweichung vom Regelquerschnitt für eingleisige Tunnel nach RiL 853 wurde mit Schreiben vom 10.10.2002, Az.: 21.40 Itzb (161/02) vom Eisenbahn-Bundesamt eine Zustimmung im Einzelfall (ZiE) unter Beachtung der in diesem Schreiben genannten Auflagen und Nebenbestimmungen erteilt.

A.2.18 Widmung von Eisenbahnbetriebsgelände

Die in den Grunderwerbsplänen dargestellten Flächen für Eisenbahnbetriebszwecke werden, soweit nicht bereits geschehen, dem öffentlichen Verkehr - öffentliche Eisenbahninfrastruktur des Bundes gemäß Artikel 87 e Grundgesetz (GG)- gewidmet.

A.2.19 Kostenfolge

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Durch den Bau oder die Änderung von Bahnanlagen und ihren Folgemaßnahmen entstehende Bauwerke werden Eigentum des jeweils zuständigen Baulastträgers.

Kosten für die Erstellung und Erhaltung dieser Bauwerke richten sich nach gesetzlichen Regelungen. Diese Regelungen werden durch die Planfeststellung nicht berührt.

A.3 Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel

erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, Untermainkai 23 – 25, 60329 Frankfurt am Main] und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung im Verwaltungsverfahren er sich beschwert fühlt, anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

A.4 Anordnung der sofortigen Vollziehung mit Rechtsbehelfsbelehrung

Gem. § 80 Abs. 2. Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird die sofortige Vollziehung dieses Planänderungsbeschlusses angeordnet.

Der Umfang der sofortigen Vollziehung umfaßt den gesamten Plan.

Begründung:

Es besteht ein besonderes öffentliches Interesse, daß mit der Ausführung des Planfeststellungsbeschlusses einschließlich der hier festgestellten Planänderung sofort begonnen wird. Das erklärte Ziel des Vorhabenträgers und des Landes Hessen ist es, mit den hier geplanten Maßnahmen sicherzustellen, daß diese Verkehrsachse, der sowohl regionale wie auch nationale und internationale Bedeutung zukommt, weiterhin sicher betrieben werden kann.

Standsicherheitsuntersuchungen haben ergeben, daß die Standsicherheit des vorhandenen Tunnels aufgrund teilweise rasch fortschreitender Abschalungen bzw. Abplatzungen und

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Entfestigungen des Ziegelsteinausbaues in einer Vielzahl von Einzelfällen in den nächsten Jahren erschöpft ist.

Auch durchzuführende Instandhaltungsmaßnahmen zur Vermeidung von Betriebsgefährdungen können einer Substanzverschlechterung nicht dauerhaft entgegenwirken.

Zudem kann eine Substanzverschlechterung hinter der Spritzbetonschale nicht eingesehen werden, so daß großflächige Abplatzungen auf längere Sicht nicht ausgeschlossen werden können.

Des weiteren bedingen die hierdurch immer häufiger erforderlich werdenden Instandhaltungsmaßnahmen eine immer größer werdende Einschränkung in der Verfügbarkeit des Tunnels.

Bei der hier gewählten Lösung werden die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt.

Aus den oben genannten Gründen besteht daher ein besonderes öffentliches Interesse an einer unverzüglichen Umsetzung des Vorhabens. Dieses öffentliche Interesse überwiegt gegenüber sämtlichen anderen vorgebrachten Belangen. Die Verzögerung des Baubeginns führt daher zu einer derart schweren Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses, daß die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gem. § 80 Abs. 2. Nr. 4 VwGO zwingend erforderlich ist.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Anordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen diesen Planänderungsbeschuß nach § 80 Abs. 5 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung

beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel

gestellt und begründet werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst vertreten lassen.

A.5 Kostenentscheid

Für diesen Planänderungsbeschuß sind gemäß § 3 Abs. 4 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) Kosten (Gebühren und Auslagen) zu erheben, deren Festsetzung einem besonderen Bescheid vorbehalten bleibt. Dieser Kostenbescheid ergeht zu einem späteren Zeitpunkt an den Vorhabenträger.

B Sachverhalt

B.1 Grundlagen

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und NeuhoF

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Im Rahmen der Ersatzmaßnahme „Schlüchterner Tunnel“ wurde es erforderlich, den festgestellten Plan wegen Anpassungsmaßnahmen an Tunnelrettungskonzept auf Grund geänderter technischer und gesetzlicher Vorgaben zu ändern.

B.2 Planänderungsverfahren

B.2.1 Antrag auf Planänderung

Die DB Netz AG hat mit Schreiben vom 02.03.2001, Gz: N-MI-KSW5 / N-MI-KSWS(F).FU, einen Antrag auf Planänderung nach § 76 (1) VwVfG gestellt, den nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Plan für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,8+88.497 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und NeuhoF betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes zu ändern.

Gegenstand des Antrages sind die unter Kapitel A. 1.1 aufgeführten Maßnahmen.

Teil dieses Antrags ist die Bestätigung des Vorhabenträgers, dass neben den nationalen und internationalen Rechtsnormen die EU- und nationalen technischen Regelwerke sowie die beim Eisenbahn-Bundesamt als technische Baubestimmungen verbindlich eingeführten Regeln beachtet werden.

Abweichungen von den Regelwerken ergaben sich. Die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen liegen vor bzw. wurden beantragt.

Teil dieses Antrages sind nicht die bauaufsichtlichen Genehmigungen und Freigaben, wie sie in den Verwaltungsvorschriften BAU und BAU-STE des Eisenbahn-Bundesamtes geregelt sind.

Einzelheiten sind aus dem Erläuterungsbericht und den Planunterlagen ersichtlich.

B.2.2 Anhörungsverfahren

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt am Main, beantragte mit Schreiben vom 30.07.2001, Az.: 55111-00-0037-n1, bei der Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt, die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach §§ 18 und 20 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

Nach Prüfung der Antragsunterlagen leitete das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 23.08.2001, Az.: V 33.1 - 66c 10/01 – Sch 1/94, das Anhörungsverfahren nach § 20 (1) AEG in Verbindung mit § 73 VwVfG ein.

B.2.2.1 Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Stellen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Anhörungsbehörde mit Einleitung des Verfahrens mit Schreiben vom 23.08.2001, Az.: V 33.1 - 66c 10/01 – Sch 1/94, unter Übersendung der Planunterlagen die Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und anderen Stellen, hierunter auch die nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) anerkannten Verbände, beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

B.2.2.2 Auslegung der Planunterlagen

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Die Planunterlagen wurden zu jedermanns Einsicht

- vom 10.09.2001 bis 10.10.2001 in der Stadt Schlüchtern,
 - vom 17.09.2001 bis 19.10.2001 in der Gemeinde Flieden und
 - vom 17.09.2001 bis 19.10.2001 in der Gemeinde Neuhof
- ausgelegt.

Die Auslegung wurde fristgerecht ortsüblich

- am 31.08.2001 in der Stadt Schlüchtern,
- am 14.09.2001 in der Gemeinde Flieden und
- am 07.09.2001 in der Gemeinde Neuhof

amtlich bekanntgemacht. In dieser amtlichen Bekanntmachung waren die Hinweise enthalten, wie sie das HVwVfG in § 73 Abs. 5 vorschreibt.

Die Frist für die Erklärung von Einwendungen war zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung, also

- am 24.10.2001 in der Stadt Schlüchtern,
 - am 02.11.2001 in der Gemeinde Flieden und
 - am 02.11.2001 in der Gemeinde Neuhof
- abgelaufen.

Sämtliche Einwendungen wurden in das Verfahren einbezogen.

B.2.2.3 Stellungnahmen und Einwendungen aufgrund der Auslegung und Beteiligung

Diejenigen beteiligten Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und andere Stellen, die sich im Zuge der ersten Beteiligung geäußert haben, sind zusammen mit denjenigen beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Stellen, die sich im Zuge der weiteren Beteiligungen geäußert haben, in Kapitel B. 2.2.8.2 genannt.

Diejenigen privaten Betroffenen, die sich im Zuge der ersten Beteiligung geäußert haben, sind zusammen mit denjenigen privaten Betroffenen, die sich im Zuge der weiteren Beteiligungen geäußert haben, in Kapitel B. 2.2.8.3 genannt.

B.2.2.4 Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Nach Auswertung durch die Anhörungsbehörde wurden die Stellungnahmen und Einwendungen dem Vorhabenträger übersandt und ihm Gelegenheit zur Gegenäußerung gegeben.

Die Stellungnahmen des Vorhabenträgers wurden im Verfahren berücksichtigt. Die inhaltlichen Regelungen sind Teil dieses Beschlusses.

Soweit Einwendungen nicht berücksichtigt worden sind, wird hierauf im Abschnitt C dieses Beschlusses eingegangen.

B.2.2.5 Erörterungstermin

Die Stellungnahmen und Einwendungen, die im Zuge der Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, anderen Stellen und privaten Betroffenen im Zuge der Auslegung vorgebracht wurden, wurden in einem Erörterungstermin am 24.09.2002 behandelt.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Dieser Erörterungstermin wurde fristgerecht ortsüblich

- am 13.09.2002 in der Stadt Schlüchtern,
 - am 30.08.2002 in der Gemeinde Flieden und
 - am 14.06.2002 in der Gemeinde Neuhof
- bekanntgegeben.

Das Ergebnis dieses Erörterungstermins ist aus der Niederschrift des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 02.10.2002, Az.: III 33.1 – 66c – 10/01 – Sch 1/94, ersichtlich.

B.2.2.6 Stellungnahme der Anhörungsbehörde gemäß § 73 (9) VwVfG

Mit Schreiben vom 23.04.2003, Az.: III 33.1 - 66 c 10/01 - Sch 1/94, hat das Regierungspräsidium Darmstadt der Planfeststellungsbehörde seine abschließende Stellungnahme als Ergebnis der Anhörung im Planfeststellungsverfahren zugeleitet.

Diese Stellungnahme ist als Anhang dem Planfeststellungsbeschuß (Textteil) beigelegt.

B.2.2.7 Planänderungen

Änderungen, die sich im Zuge des Anhörungsverfahrens ergeben haben, sind in den hier festgestellten Planunterlagen durch "Blaueintragungen" dargestellt.

Die Änderungen im einzelnen sind unter Kapitel **A.1.3.** des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ausführlich dargestellt.

B.2.2.8 Stellungnahmen und Einwendungen

Die nachfolgend aufgeführten Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und anderen Stellen sowie Privatpersonen wurden zur Planung angehört und/oder haben sich zur Planung geäußert.

B.2.2.8.1 Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und andere Stellen, die sich nicht geäußert oder uneingeschränkt zugestimmt haben

1. Gemeinde Neuhof
2. Landkreis Hersfeld-Rotenburg
3. Wehrbereichsverwaltung IV
4. Bundesvermögensamt Frankfurt am Main
5. Oberfinanzdirektion Frankfurt am Main
6. Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Frankfurt
7. Oberfinanzdirektion Koblenz
8. Amt für Straßen- und Verkehrswesen Fulda
9. Polizeipräsidium Südosthessen

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

10. Industrie- und Handelskammer Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern
11. Industrie- und Handelskammer Fulda
12. Hessischer Bauernverband e. V.
13. Deutsche Post AG
14. E ON Netz GmbH
15. Progas GmbH & Co. KG
16. Preussen Elektra AG
17. Abwasserverband Gelnhausen
18. Landschaftspflegeverband Main-Kinzig e. V.
19. Gas- und Wasserversorgung Fulda GmbH
20. Wasserverband Kinzig
21. Gasversorgung Main-Kinzig GmbH
22. Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
23. Deutsche Bahn AG
24. DB Station & Service AG
25. DB Reise & Touristik AG
26. DB Regio AG
27. DB Cargo AG
28. DB Energie GmbH
29. Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH
30. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Hessen e. V.
31. Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e. V.
32. Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Hessen e.V.
33. Botanische Vereinigung für Naturschutz Hessen e.V.
34. Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e.V.
35. Landesjagdverband Hessen e.V.
36. Verband Hessischer Sportfischer e. V.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

B.2.2.8.2 Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und andere Stellen mit Stellungnahmen oder Hinweisen

1. Regierungspräsidium Darmstadt,
2. Regierungspräsidium Kassel
3. Main-Kinzig-Kreis
4. Landkreis Fulda
5. Stadt Schlüchtern
6. Gemeinde Flieden
7. Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie
8. Landesamt für Denkmalpflege Hessen
9. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
10. Amt für Straßen- und Verkehrswesen Gelnhausen
11. Polizeipräsidium Osthessen
12. WINGAS GmbH
13. Überlandwerk Fulda AG
14. DB Telematik GmbH
15. Kreisverkehrsgesellschaft Main - Kinzig
16. Deutsche Gebirgs- und Wandervereine, Landesverband Hessen e. V.

B.2.2.8.3 Einwendungen Privater

1 privater Einwender hat sich zum Vorhaben geäußert. Er wurde in das Verfahren einbezogen.

Die Einwendungen von Privatpersonen wurden verschlüsselt, um so dem Recht des Einzelnen auf informationelle Selbstbestimmung entsprechen zu können.

Über ihre zugewiesene Schlüsselnummer wurden alle Privatpersonen schriftlich unterrichtet.

C Begründung

C.1 Verfahrensrechtliche Bewertung

C.1.1 Notwendigkeit und Umfang der Planänderung

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist.

Da nunmehr vor Fertigstellung des Vorhabens der Plan geändert werden soll, ist ein Planänderungsverfahren nach § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) erforderlich.

Die Planänderung umfaßt auch die Prüfung der Umweltverträglichkeit für das Vorhaben einschließlich aller notwendigen Folgemaßnahmen.

C.1.2 Zuständigkeit für die Planänderung

Gemäß § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundes Eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Behörde für die Planfeststellung von Eisenbahnanlagen des Bundes.

C.1.3 Durchführung des Anhörungsverfahrens

C.1.3.1 Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium in Darmstadt ist die nach Landesrecht zuständige Verwaltungsbehörde für das Anhörungsverfahren.

C.1.3.2 Ablauf

Hinsichtlich des Verfahrensablaufes wird auf Kapitel B.2.2 verwiesen.

C.2 Materielle Würdigung

C.2.1 Planungsziel

Die hier planfestgestellten Maßnahmen dienen der Anpassung des Tunnelrettungskonzeptes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel.

C.2.2 Planrechtfertigung

Gemäß § 76 VwVfG i. V. m. § 18 AEG dürfen Schienenwege von Eisenbahnen einschl. der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen und der Bahnstromfernleitungen (Betriebsanlagen) der Eisenbahn nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Dabei sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschl. der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. Punkt C.2.4).

Zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Eisenbahn unter Einhaltung der derzeit geltenden Gesetze, Vorschriften und Normen ist die hier geplante Maßnahme unabdingbar.

Die Planrechtfertigung ist somit gegeben.

C.2.3 Materielle Einwendungen

C.2.3.1 Regierungspräsidium Darmstadt

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

C.2.3.1.1 Dezernat III 31.3, vormals Dezernat V 31.3

Stellungnahme vom 10.10.2001, Az: Herr Rohrmann:

Keine Bedenken.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Keine Entscheidung erforderlich.

C.2.3.1.2 Dezernat III 33.1

Stellungnahme vom 23.04.2003, Az.: III 33.1 66 c 10/01 – Sch 1/94:

1. Die landschaftsschutzrechtliche Genehmigung für Baumaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Vogelsberg Hessischer Spessart“ (Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Landkreisen Gießen, Vogelsberg und Wetterau „Landschaftsschutzgebiet Vogelsberg-Hessischer Spessart“ vom 31.07.1975 (StAnz, S. 1486), zuletzt geändert durch Verordnung vom 03.12.2002 (StAnz 2002, S. 4753), wird nach § 3 dieser Verordnung sowie der Eingriff im Sinne des § 5 HENatG in der Fassung vom 16.04.1996 (GVBl. I, S. 145), zuletzt geändert durch Gesetz vom 01.10.2002 (GVBl. I, S. 614), wird nach § 6 HENatG ist im Rahmen dieser Planänderung unter folgenden Nebenbestimmungen mit zu erteilen:
 - 1.1. Die Planunterlagen vom Februar 2001 mit den Änderungen vom 07.03.2003 werden Bestandteil des Bescheides. Die Änderungen vom 07.03.2003 betreffen beim LBP (Bd. 4) die Seiten II, 15, 16, 33, 32, 38, 40, 41, 41A1, 42, 49, 50, 54, 75, 76, 77, 80, 81, 83, 84, 85, 85A1, 85A2, 85A3, Anhang Seiten 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, Blatt 2 sowie Anlage 23.8-2a, Anlage 23.14-2a und Anlage 23.23. Bei der UVS (Bd. 3) betrifft dies die Seiten 51, 52, 52A1, 56, 58, 122A1, 130, 137, 136, 134.
 - 1.2. Die im LBP dargestellten Eingriffe sind im Rahmen der Baumaßnahme als maximal zulässige Eingriffe anzusehen. Während der Bauarbeiten ist der geplante Eingriff in Natur und Landschaft auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken
 - 1.3. Angrenzende Grundstücke dürfen durch die Bauarbeiten nicht beeinträchtigt werden.
 - 1.4 Die im LBP und in der UVS benannten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eingriffs sind vollständig umzusetzen. Es ist sicherzustellen, daß die dargestellten Maßnahmen bei der Bauabwicklung tatsächlich umgesetzt werden. Aus diesem Grund wird auf diesbezügliche Vorgaben im LBP ausdrücklich hingewiesen.
 - 1.5. Die Schutzzonen für die Zauneidechsen sind in der Anlage 23.23 dargestellt. Die Maßnahmen zum Zauneidechsenchutz sind innerhalb der Ausführungsplanung mit der ONB vorab abzustimmen. Ggf. sind weitere Maßnahmen erforderlich.
 - 1.6 Eine ökologische Bauüberwachung, wie im LBP S. 85A3 vorgeschlagen, ist einzurichten, um insbesondere Ziffer 1.3 und 1.4 umzusetzen.
 - 1.7 Bei der Wiederherstellung der Baustelleneinrichtungsflächen ist nach Abschluß der Arbeiten eine Bodenlockerung sowie der Auftrag von Oberboden durchzuführen (LBP S. 33).

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

- 1.8 Bei den Maßnahmen, wo die Entwicklung von Sukzessionsflächen vorgesehen ist, ist als Pflegemaßnahme mit aufzunehmen, daß Neophyten sowie standortfremde Gehölze bei einem jährlichen Kontrollgang zu entfernen sind. Eine zweimalige Mahd in den ersten drei Jahren kann entfallen (Sukzession).
- 1.9 Die im LBP vorgesehenen Pflanzungen sind mit einheimischen, standortgerechten Gehölzen vorzunehmen. Die Pflanzungen sind dauerhaft zu erhalten und – soweit erforderlich – zu pflegen.
- 1.10 Ausfälle sind innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren nach Abschluß der Pflanzmaßnahmen nachzubessern.
- 1.11 Die externen Kompensationsmaßnahmen sind zeitgleich mit dem Eingriffsbeginn umzusetzen.
- 1.12 Das Dezernat V 53.1 der LFN-Abteilung beim RP Darmstadt ist unaufgefordert über den Baubeginn und den Abschluß der bau- sowie der Kompensationsmaßnahmen zu unterrichten.
2. Aus forstrechtlicher Sicht wird festgestellt, daß die Ersatzmaßnahmen und Bilanzierung der Ersatzaufforstungsflächen bereits 1998 planfestgestellt wurden. Die Einwendungen zur Aufforstung Gemarkung Vollmerz, Flur 17, Flurstück 6 werden nicht aufrecht erhalten. Bei der Auffüllung der Deponiestandorte wird aufgrund der Erwiderng des Vorhabenträgers davon ausgegangen, daß naturverjüngte Bereiche verschont werden.
3. Aus wasserrechtlicher Sicht wird unter Beachtung folgender Nebenbestimmungen die Zustimmung erteilt:
 - 3.1 Für die in der UVS angesprochene Kontamination mit PAK, Kohlenwasserstoffen, Schwermetallen und Herbiziden im Alten Schlüchterner Tunnel (AST) ist rechtzeitig vor den Sanierungsarbeiten auf Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme ein entsprechendes Sanierungs- bzw. Untersuchungskonzept zur Zustimmung beim Staatlichen Umweltamt Hanau vorzulegen.
 - 3.2 Sollten sich im Zuge der Sanierungsarbeiten in Bezug auf die Schadstoffe bzw. die Menge oder deren Verbreitungsgrad gravierende Änderungen ergeben, ist unverzüglich mit dem RP Darmstadt, Abteilung Staatliches Umweltamt Hanau, ein Gespräch über mögliche Lösungsmöglichkeiten zu führen.
 - 3.3 Es dürfen nur Aufwuchsbekämpfungsmittel zu Einsatz kommen, die zur Verwendung in Trinkwasserschutzgebieten zugelassen sind.
 - 3.4 Zum Schutze des Grundwassers während der Bauzeit sind die im Geotechnischen Gutachten aufgeführten Maßnahmen wie
 - Verwendung biologisch abbaubarer Schmierstoffe bzw. Hydraulikstoffe (Emulsion),
 - doppelwandige Betriebsstofftanks,
 - Betanken der Geräte mit Sondereinrichtungen zum Auffangen von Verlusten (Auffangwannen, tropffreie Verschlüsse usw.),
 - Verwendung von Trinkwasser als Spülwasser bei Ankerbohrungen,
 - Einsatz fahrbarer Toiletten vor Ort (geschlossenes System),
 - keine Lagerung von Betriebs- und Schmierstoffen im Tunnel,

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

- gesonderte und kontrollierte Ableitung von zusickerndem Berg- und Grundwasser über Sandfang und Zwischenbecken zur Zurückhaltung von möglichem kontaminiertem Grundwasser und zur Probeentnahme,
 - Beprobung des abzuleitenden Wassers in noch festzulegenden Abständen bzw. bei Verdachtsfällen,
 - Alarm- und Sanierungspläne für Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen (Aufnahme und Zwischendeponierung von ggf. kontaminierten Baustoffen / Böden vor Ort, Ölunfälle, usw.)
einzuhalten.
4. Auf die Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie wird verwiesen.
 5. Für die Bautätigkeit wird die Erarbeitung eines Baulärmminderungskonzeptes auf Basis der Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 angeregt. Dabei sind die letztgenannten Verwaltungsvorschriften zum Gegenstand dieser Planänderung zu machen. Im übrigen sind die Bauarbeiten so durchzuführen, daß unnötige Belästigungen für die Wohngebiete oder Behinderungen des Verkehrsflusses vermieden werden.
 6. Es wird davon ausgegangen, daß die Eignung der vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen mit den betroffenen Fachbehörden und Baulasträgern geklärt ist.
 7. Um Übersendung von 5 fünf Ausfertigungen des Planänderungsbeschlusses zu gegebener Zeit wird gebeten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1., 2., 3., 6., 5.: Die Forderungen sind einzuhalten. Auf Kapitel A.1.4, A.2.5, A.2.6 und A.2.8 wird verwiesen.

Zu 4.: Auf Kapitel C.2.3.7 wird verwiesen.

Zu 7.: Der Bitte wird durch die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Zustellung nachgekommen.

C.2.3.1.3 Dezernat IV/Hu 41.2

Stellungnahme vom 03.12.2001, Az: IV/Hu 41.2 /Löw 66c 06:

1. Zugesagte hydrologischen Unterlagen wurden nicht zugesandt.
2. Durch geeignete Maßnahmen, wie den Einbau hydrologischer Sperrungen muß sicher gestellt werden, daß die Tunnelröhren des NST wie auch die des AST keine Drainwirkungen erzeugen.
3. Forderung der Begleitung durch HLUg in Planfeststellungsverfahren in Bezug auf Grundwasserschutz.
4. Ausführungsplanung ist hinsichtlich Grundwasserschutz und Grundwassergefährdung mit HLUg und StUA Hanau (Dez. 41.5) abzustimmen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

5. Gemeinsame Abstimmung mit Dez. 41.5 zum vorbeugenden GW-Schutz bezüglich Einsatz von Auswuchsbekämpfungsmitteln.
6. Antragsteller muß gutachterliche Stellungnahme zum vorhandenen Gefährdungspotential (AST) für das Grundwasser und zur Entwässerungssituation vorlegen, insbesondere zu den in der UVS genannten Kontaminationen durch PAKs, Kohlenwasserstoffen, Schwermetallen und Herbiziden.
7. Geplante Störfallbecken auf Speicherinhalt überprüfen (96 m³).
8. Sprengen bewirkt Störungen des GW-Leiters, daher schonendere Bauverfahren prüfen.
9. Grundsätzliche im bisherigen Planfeststellungsverfahren getroffenen Auflagen in wasserwirtschaftlicher und immissionsrechtlicher Hinsicht sind weiterhin zu beachten, Zusagen der DB AG sind weiterhin gültig.
10. Empfehlung regelmäßige Baustellenbesprechungen durchzuführen.
11. Belange des RPU/Hersfeld werden durch Stellungnahme des RPU/Hanau mit vertreten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. bis 10.: Aufgrund der Erwiderng des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 und A.2.5 verwiesen.

Zu 11.: keine Entscheidung erforderlich.

C.2.3.1.4 Dezernat IV/Wi 44

Stellungnahme vom 26.11.2001, Az: IV/Wi 44 – 66c (5) /34 / 2:

Keine Bedenken.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Keine Entscheidung erforderlich.

C.2.3.1.5 Dezernat V 51.1, vormals Dezernat VI 51.1

Stellungnahme vom 31.08.2001, Az: VI 51.1 – 0.3 L – 24.2:

Keine Bedenken.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Keine Entscheidung erforderlich.

C.2.3.1.6 Dezernat V 52, vormals Dezernat VI 52

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Stellungnahme vom 19.12.2001, Az: VI 52 B –P 32 (1167 Schlüchtern):

1. Reduzierung der Fläche des Deponiestandortes 1.4 wegen geringerer Ausbruchmengen. Dabei Bitte, daß zwischenzeitlich bereits aufgeforstete bzw. naturverjüngte Flächen als Erste aus Deponiestandort herauszunehmen.
2. Exakte Bilanzierung der in Anspruch zu nehmenden Waldflächen fehlt; dann Entscheidung über Ersatzaufforstung. Dabei ist zu berücksichtigen, daß seitlich der Gleisanlage aus Verkehrssicherheitsgründen jeweils ein 35 m breiter Streifen in Eigentum der DB AG übergehen muß, der waldfrei gehalten werden sollte. Erst nach Vorlage der sich hieraus ergebenden genauen Flächengrößen der Waldinanspruchnahmen kann über Umfang der Ersatzaufforstungen entschieden werden.
3. Gemäß § 11 Absatz 3 Hessisches Forstgesetz ist zu fordern, daß Ersatzaufforstungen lediglich im Naturraum um Schlüchtern erfolgen sollten.
4. Keine Bedenken bzgl. Ersatzaufforstung in der Gemarkung Hutten. Aus agrarstruktureller Sicht allerdings Bedenken bzgl. Ersatzaufforstung in "Gemarkung Vollmerz". Daher Vorschlag, weitere Aufforstungen in Gemarkung Hutten in Flur 4 mit Waldanschluß durchzuführen.
5. Bezüglich Durchführung von Aufforstungsmaßnahmen Bitte um Abstimmungen mit Forstamt Schlüchtern und der Stadt Schlüchtern als Waldeigentümer.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1., 2., 3., 5.: Aufgrund der Erwiderng des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 und A.2.6 verwiesen.

Zu 4.: Die Forderung wurde zurückgenommen. Auf Kapitel C.2.3.1.2, Stellungnahme Punkt 2, wird verwiesen. Daher keine Entscheidung erforderlich.

C.2.3.1.7 Dezernat V 53.1, vormals Dezernat VI 53.1

Stellungnahme vom 10.10.2001, Az: VI 53.1-1.3-P 32 Schlüchtern (59):

1. Stellungnahme ist vorläufig, da Unterlagen noch kein abschließende Aussagen zum Kompensationsumfang zulassen.
2. Informationen zu bisher gemeldeten FFH-Gebieten wurden nicht berücksichtigt. Das Vorkommen von nach FFH-Richtlinie geschützten Lebensräumen ist unabhängig von gemeldeten Gebieten zu sehen und fehlt als Einstufung bei der Bewertung des Schutzgutes Flora und Fauna.
3. Zusatzbewertung im LBP Bd. IV, S. 40 ff. ist nicht nachvollziehbar: Darstellung der Bereiche, für die Zusatzbewertung notwendig ist, fehlt in Karte. Keine Begründung, weshalb nicht weitere Konflikte in die Zusatzbewertung eingerechnet werden (evtl. funktionale Kompensation im Zusammenhang mit anderen Konfliktpunkten). Einwertung mit bis zu 10 Punkten wird nicht begründet.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

4. Tab. 5.1.2 S. 42 im LBP zur Bewertung trassennaher Maßnahmen gibt Abstimmung mit RP falsch wieder.
5. Maßnahmenauflistung und Bilanzierung von Anhang 1 des LBP (A 5) fehlt.
6. Übersichtsplan zur Lage der Ersatzmaßnahmen fehlt.
7. Maßnahme E 6 ist beim Südportal aufzulisten.
8. Biotopwertpunkte in Tab. 6.6 S. 85 nicht nach Nord- und Südportal aufgeschlüsselt.
9. In Tab. 6.1 S. 51 im LBP sind eine Reihe von Konfliktnummern nicht benannt und nicht beschrieben.
10. Konflikt F 5: Verstärkung der Zerschneidungswirkung durch Verlängerung des Durchlasses auf 65 m ist erheblich und nachhaltig. Prüfung von Minimierungsmaßnahmen zur Verbesserung der Belichtungssituation im Durchlaß der EÜ Kohlgrubenwasser.
11. Legendeneinheit "14-000 Besiedelter Bereich ..." im LBP nicht nachvollziehbar.
12. Bei Ausgleichsmaßnahme A 2 sind Gehölzarten von A 4 zu ergänzen.
13. Die im LBP dargestellten Eingriffe sind im Rahmen der Baumaßnahme als maximal zulässige Eingriffe anzusehen. Während der Bauarbeiten ist der geplante Eingriff in Natur und Landschaft auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken
14. Angrenzende Grundstücke dürfen durch die Bauarbeiten nicht beeinträchtigt werden.
15. Sämtliche Arbeiten im Geltungsbereich der Planung sind so durchzuführen, daß Beeinträchtigungen wie Erschütterungen, Lärm, Staub und Gerüche für Menschen, Tiere und Pflanzen nicht über die zulässigen Normen hinaus entstehen.
16. Die im LBP und in der UVS benannten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eingriffs sind vollständig umzusetzen. Es ist sicherzustellen, daß die dargestellten Maßnahmen bei der Bauabwicklung tatsächlich umgesetzt werden. Aus diesem Grund wird auf diesbezügliche Vorgaben im LBP ausdrücklich hingewiesen.
17. Bei der Wiederherstellung der Baustelleneinrichtungsflächen ist nach Abschluß der Arbeiten eine Bodenlockerung sowie der Auftrag von Oberboden durchzuführen (LBP S. 33).
18. Bei den Maßnahmen, wo die Entwicklung von Sukzessionsflächen vorgesehen ist, ist als Pflegemaßnahme mit aufzunehmen, daß Neophyten sowie standortfremde Gehölze bei einem jährlichen Kontrollgang zu entfernen sind. Eine zweimalige Mahd in den ersten drei Jahren kann entfallen (Sukzession).
19. Die im LBP vorgesehenen Pflanzungen sind mit einheimischen, standortgerechten Gehölzen vorzunehmen. Die Pflanzungen sind dauerhaft zu erhalten und – soweit erforderlich – zu pflegen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

20. Ausfälle sind innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren nach Abschluß der Pflanzmaßnahmen nachzubessern.
- 21 Die Ausgleichsmaßnahmen sind spätestens innerhalb von drei Jahren nach Eingriffsbeginn umzusetzen.
- 22 Das Dezernat V 53.1 der LFN-Abteilung beim RP Darmstadt ist unaufgefordert über den Baubeginn und den Abschluß der bau- sowie der Kompensationsmaßnahmen zu unterrichten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. bis 22.: Aufgrund der Erwiderng des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Fehler in UVS und LBP wurden berichtigt. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 und A.2.8 verwiesen.

C.2.3.2 Regierungspräsidium Kassel

C.2.3.2.1 Dezernat 31.2

Stellungnahme vom 10.09.2001, Az: 31.2 – 93 d 08-05 a:

1. Grundsätzlich keine Bedenken, wenn Sicherheitsmaßnahmen für den Brandschutz und die Allgemeine Hilfe durch die Feuerwehr den EBA-Richtlinien „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ (Ausgabe 01.1997) entsprechen.
2. Zuständige Brandschutzdienststellen und die Feuerwehr Fulda am Planänderungsverfahren beteiligen.
3. Abstimmung von Alarm- und Gefahrenabwehrplan für Bau- und Endzustand sowie notwendige Brandschutzmaßnahmen für die Baustellen mit zuständigen Brandschutzdienststellen (Kreisbrandinspektoren des Landkreises Fulda und des Main-Kinzig-Kreises).

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. bis 3.: Aufgrund der Erwiderng des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4, A.2.14 und A.2.15 verwiesen.

C.2.3.2.2 Dezernat 41.2/Hef

Stellungnahme vom 27.09.2001, Az: 41.2/Hef-66 c 06:

Auf die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt, Dezernat IV/Hu 41.2 wird verwiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Auf Kapitel C.2.3.1.3 wird verwiesen.

C.2.3.2.3 Dezernat 44/Hef

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Stellungnahme vom 13.09.2001, Az: 44/Hef-66 c /140

Keine Bedenken.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Keine Entscheidung erforderlich.

C.2.3.2.4 Dezernat 52.1

Stellungnahme vom 05.12.2001, Az: 52.1-F11-8-nhf-1:

Erstaufforstung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Forstämtern Schlüchtern und Neuhof.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Aufgrund der Zusage des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusage des Vorhabenträgers ist einzuhalten.

C.2.3.2.5 Dezernat 53.1

Stellungnahme vom 15.11.2001, Az: 53.1 P32-105 flie:

1. Durchlaß des Kautzer Wassers ist so zu dimensionieren, daß eine trockene Querung für Kleinsäuger, Insekten und Amphibien bei Mittelwasserabfluß möglich ist.
2. Flächen außerhalb der anlage- und baubedingter Eingriffsbereiche sind durch Bauzäune zu sichern.
3. Ausgleichsmaßnahmen sind mit Inbetriebnahme des NST und Ersatzmaßnahmen spätestens 3 Jahre nach Baubeginn fertigzustellen.
4. Bitte, Baubeginn, Abschluss der Baumaßnahme sowie Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen unaufgefordert mitzuteilen.
5. Hinweis auf redaktionellen Fehler: Fertigstellungs- und Entwicklungspflege nach DIN 18916.
6. Bitte, nach Abschluß des Verfahrens eine Ausfertigung des LBP zu überlassen und dieser einen Übersichtsplan zur Lage der Ersatzmaßnahmen beizulegen

Stellungnahme vom 05.06.2003, Az: 53.1 P32-105 flie:

7. Das im Bereich des RP Kassel gelegene Regenrückhaltebecken ist gemäß den in den Unterlagen enthaltenen Empfehlungen zur landschaftsgerechten Planung von Erdbecken zu gestalten. Dabei sind insbesondere folgenden Faktoren im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen:

- Anlage von unregelmäßig geschwungenen Uferlinien und dadurch entstehende Buchten,

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

- Geländemodellierung und -anpassungen außerhalb des Staubereiches, insbesondere zum Kauzer Wasser hin, um eine Einbindung der Anlage in die Landschaft zu erleichtern und vielfältige Lebensräume zu schaffen
- ausgewogener Wechsel verschiedener Böschungsneigungen und Kronenbreiten mit größeren Anteil an flachen Böschungen
- Ausrundung der Böschungsschnittpunkte
- die Grundfläche des Beckens sollte dauerhaft feucht bleiben, um Seggen- und Binsenwachstum zu ermöglichen
- eine Mahd im und am Becken soll maximal einmal im Jahr stattfinden. Das Mähgut ist zu entfernen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. bis 7.: Aufgrund der Erwiderng des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Fehler in UVS und LBP wurden berichtigt. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 und A.2.8 verwiesen.

C.2.3.3 Main-Kinzig-Kreis

C.2.3.3.1 Der Landrat

C.2.3.3.1.1 Allgemeine Landesverwaltung - Wasserbehörde

Stellungnahme vom 27.11.2001, Az.: SLÜ L 1.24-79 b 08 / 15-SLÜ:

1. Keine fachlich genauere Beurteilung der dargestellten Auswirkungen des Vorhabens auf Schicht- und Grundwasserhorizonte durch die Wasserbehörde des MKK möglich.
2. Wasserspiegelmessungen vor Beginn und während der Bauzeit zur Beweissicherung bzgl. Eigenversorgung Flüssiggaslager.
3. Anordnung Tunnelentwässerung so, daß kein Vermischen von Niederschlagswasser mit Löschwasser im Katastrophenfall möglich ist.
4. Entwässerungspläne an Feuerwehren zur wiederkehrenden Einweisung in die Schutzfunktion des Entwässerungssystems gegen Gewässerschäden.
5. Entleerung des Löschwasserauffangbeckens so anordnen, daß Einsatz von mobilen Behandlungsanlagen und Zuflußregulierung möglich sind.
6. Lagern von Betriebs- und Baustoffen gemäß gesetzlichen Bestimmungen.
7. Erstellung extra ausgewiesener Flächen zum Betanken von Fahrzeugen.
8. Regelmäßige Baubesprechungen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuohof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Zu 1. bis 8.: Zu 1. bis 22.: Aufgrund der Erwidernng des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 und A.2.5 verwiesen.

C.2.3.3.1.2 Hauptabteilung Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz

Stellungnahme vom 20.11.2001, Az: L 4.1 – LK. 30.8.2 – 155/2001:

Keine Bedenken.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Keine Entscheidung erforderlich.

C.2.3.3.2 Der Kreisausschuß

C.2.3.3.2.1 Kreisentwicklung und Untere Denkmalschutzbehörde

Stellungnahme vom 05.09.2001, Az: 63.01:

1. Zur Sicherung von Bodendenkmälern ist ein Hinweis auf § 20 HDSchG aufzunehmen.
2. Vorkehrungsmaßnahmen zum Schutz des denkmalgeschützten Südportals treffen.
3. Optische Anpassung sanierter Bereich Südportal im Endzustand.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. bis 3.: Zu 1. bis 22.: Aufgrund der Erwidernng des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

C.2.3.3.2.2 Untere Naturschutzbehörde

Stellungnahme vom 05.12.2001, Az: GN 70.02/14-025.11-507/01 DW:

1. Aus naturschutzfachlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.
2. Positive Bewertung der ausführlichen Ausarbeitung von UVS und LBP.
3. Aus Bilanzierung gemäß AAV nicht ersichtlich, in welchem Maße Eisenbahnbetriebsgelände berücksichtigt wird. Die Ausführungen sind textlich zu konkretisieren und Bilanzierung ggf. anzupassen.
4. Zusatzbewertungen sollten ausführlicher und nachvollziehbar im einzelnen hergeleitet werden. Keine Begründung, weshalb nicht weitere Konflikte in die Zusatzbewertung eingerechnet werden (evtl. funktionale Kompensation im Zusammenhang mit anderen Konfliktpunkten).
5. Gesamtübersicht von Eingriff und Kompensation in Tab. 6.6 S. 85 nicht nach Nord- und Südportal aufgeschlüsselt.
6. Maßnahme E 6 ist dem Südportal zuzuordnen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

7. In Auflistung des Anhang 3 ist Ausgleichsmaßnahme A 5 für das Südportal zu ergänzen u. Bilanzierung entsprechend anzupassen.
8. Darstellung der Bereiche, für die Zusatzbewertung notwendig ist, fehlt in Karte.
9. Übersichtsplan zur Lage der Ersatzmaßnahmen fehlt.
10. Für Durchlass F 5, der erhebliche Auswirkungen auf Lebensraum des Gewässers hat, sollten alternative Möglichkeiten geprüft werden, um die Zerschneidungswirkung zu minimieren.
11. Auf Grund der Verbreitung von Neophyten entlang von Bahnlinien und Uferstreifen, sollte bei den Pflanzlisten für Ausgleichsmaßnahmen nur heimisches standortgerechtes Saat- und Pflanzgut verwendet werden

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. und 2.: Keine Entscheidung erforderlich.

Zu 3. bis 11.: Zu 1. bis 22.: Aufgrund der Erwiderung des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Fehler wurde in UVS und LBP berichtigt. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 und A.2.8 verwiesen.

C.2.3.4 Landkreis Fulda

C.2.3.4.1 Der Landrat

C.2.3.4.1.1 Allgemeine Landesverwaltung - Wasserbehörde

Stellungnahme vom 03.12.2001, Az.: L I 2/4 – 79 i 08:

1. Erfordernis eines Rückhaltebeckens prüfen.
2. Verrohrung bzw. Umlegung des Kautzer Wassers ist mindestens 14 Tage vor Ausführung schriftlich mitzuteilen.
3. Einleitgrenzwert für bauzeitlich anfallendes Wasser aus dem Tunnel: 0,3 l/s ggf. ph-Wert-Neutralisierung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. bis 3.: Aufgrund der Erwiderung des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 und A.2.5 verwiesen.

C.2.3.4.1.2 Hauptabteilung Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz

Stellungnahme vom 20.11.2001, Az: L 4.1 – LK. 30.8.2 – 155/2001:

Keine Bedenken.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und NeuhoF

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Keine Entscheidung erforderlich.

C.2.3.4.2 Der Kreisausschuß

C.2.3.4.2.1 Untere Denkmalschutzbehörde

Stellungnahme vom 08.10.2001, Az: K IV/3 - B:

Zur Sicherung von Bodendenkmälern ist ein Hinweis auf § 20 HDSchG aufzunehmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Aufgrund der Zusage des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusage des Vorhabenträgers ist einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

C.2.3.4.2.2 Untere Naturschutzbehörde

Stellungnahme vom 05.11.2001, Az: K I/6 360-35170:

Verzicht auf die vorgesehene Anpflanzung mit der Schaffung von Flachwasserbiotopen im Bereich des Landkreises Fulda. Bei den Ersatzmaßnahmeflächen kann auf vorgesehene Anpflanzungen verzichtet werden, da sich durch Sukzession eine Begrünung mit standortgerechten Gehölzen entwickeln kann. Für die betreffenden Grundstücke ist eine anschließende extensive landwirtschaftliche Nutzung naturschutzfachlich nicht erforderlich

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Keine Entscheidung erforderlich.

C.2.3.4.2.3 Wirtschaftsförderung

Stellungnahme vom 09.11.2001, Az: K I/9:

1. Keine grundsätzlichen Bedenken gegen Planänderung.
2. Tunnelbautechnisches Gutachten soll Lösungen aufzeigen, wie Überquerung der Tunnel durch geplante Bauwerke – insbesondere A 66 – möglich sind.
3. Es muß gewährleistet sein, daß Fertigstellung der A 66 im Bauabschnitt Schlüchtern-Ost bis NeuhoF-Süd durch Tunnelanierung nicht behindert oder verzögert wird.
4. Es ist sicherzustellen, daß Festlegungen des Rettungskonzeptes in Ausführungsplanung umgesetzt werden
5. Der im LBP vorgesehene Aufwand bei Ersatzmaßnahmeflächen im Bereich des Landkreises Fulda ist in weiten Teilen entbehrlich. Verweis auf Stellungnahme der UNB

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.: Keine Entscheidung erforderlich.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Zu 2. bis 4.: Aufgrund der Zusagen des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4, A.2.14, A.2.15 und C.2.3.9 verwiesen.

Zu 5.: Auf Kapitel C.2.3.4.2.2 wird verwiesen.

C.2.3.5 Stadt Schlüchtern

Stellungnahme vom 23.11.2001, Az.: 3.1/Ge.:

Vor Beginn der Maßnahme ist ein Beweissicherungsverfahren für die während der Bauzeit in Anspruch genommenen Gemeindewege durchzuführen

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Aufgrund der Zusage des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusage des Vorhabenträgers ist einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

C.2.3.6 Gemeinde Flieden

Stellungnahme vom 12.11.2001, Az.: hm:

1. Ablehnung der künftigen Unterhaltungs- und Erhaltungspflicht für die Verbindungsstraße Kautz-Leimenhof bei km 82,14.
2. Transportwege zu den Deponien sind nicht eindeutig geklärt.
3. Aussage zur Immissionsbelastung im OT Katzenberg fehlt.
4. Es ist nicht eindeutig geklärt, wie sich die Ersatzmaßnahme Nr. 5 bei Langenau und die Bohrung von Tiefbrunnen gegenseitig beeinflussen bzw. ausschließen

Stellungnahme vom 30.11.2001, Az.: hm:

Zu 1. bis 4.: Die Forderungen werden aufrecht erhalten.

5. Der bestehende Wirtschaftsweg bei km 82,0+10, der in Zukunft die Zufahrt zum Rettungsplatz Nord darstellen wird, unterliegt der Unterhaltung- und Erhaltungspflicht der DB AG.
6. Beweissicherungsverfahren für Abwassersammler Kautz-Flieden.
7. Beweissicherungsverfahren für Versorgungsleitungen und Gemeindewege.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.: Aufgrund der Konkretisierung dieser Forderung auf dem Erörterungstermin, daß sich die Forderung auf die Unterhaltungspflicht der Brücke beziehe und der Erwidern des Vorhabenträgers, daß an dem Brückenbauwerk im Rahmen dieser Maßnahmen keine Änderungen ergeben, ist keine Entscheidung erforderlich.

Zu 2., 6., 7.: Aufgrund der Zusage des Vorhabenträgers, hinsichtlich der Transportwege mit den Gemeinden Gestattungsverträge zu schließen und hinsichtlich Wege und Leitungen

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Beweissicherungsverfahren durchzuführen, besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

Zu 3.: Aufgrund der Lage des OT Katzenberg ist mit einer Immissionsbelastung nicht zu rechnen. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 und A.2.9 verwiesen.

Zu 4.: Die Zusagen des Vorhabenträgers auf Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung sind einzuhalten. Darüberhinausgehende Forderungen werden zurückgewiesen, da die Einwendung präkludiert ist.

Begründung:

Gegenstand dieser Planänderung sind nur Maßnahmen, die gegenüber der Planfeststellung vom 31.07.1998 neu oder geändert wurden. Bei der Ersatzmaßnahme E 5 ergibt sich jedoch keinerlei Änderung gegenüber der Planfeststellung vom 31.07.1998. Hierauf wird ausdrücklich in den Planunterlagen (Anlage 23, Plan-Nr.: Lag 78.20.165.40) hingewiesen.

Die Einwendung hätte im Rahmen der Einwendungsfrist zu Planfeststellung vom 31.07.1998 vorgetragen werden müssen.

Zu 5.: Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Zufahrt zu Rettungsplatz Nord dient auch wie auch in der Vergangenheit vorwiegend der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen.

C.2.3.7 Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie

Stellungnahme vom 19.10.2001, Az.: I 6 – 70 g – 54/2001:

1. Aus geowissenschaftlicher Sicht keine Einwände gegen Planänderung.
2. Hinsichtlich Lärmschutz sind Emissionspegel für planfestgestellten Zustand bezogen auf das Jahr 2010 nicht richtig berechnet.
3. Die Immissionspegel können nicht überprüft werden, da in der Kartengrundlage die Maßstäbe nicht angegeben sind.
4. ICE-Länge ist mit 410 m für Zustände Ist 2001 und Prognose 2015 ggf. falsch angesetzt worden, im planfestgestellten Zustand beträgt ICE-Länge 420 m.
5. Nach Auffassung HLUg handelt es sich um eine Neubaumaßnahme und daher sind Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten.
6. Nachweis, daß Kosten aktiver Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zu angestrebten Schutzzweck stehen, fehlt.
7. Es fehlt Aussage, daß sich Vorhabenträger verpflichtet, die Richtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm einzuhalten.
8. Erschütterungsuntersuchung fehlt.

Stellungnahme vom 11.09.2002, Az.: I 4 53 e 26.09 11/02:

Zu 2., 3., 5., 6.: Die Einwände werden aufrecht erhalten.

Zu 4.: Der Einwand wird zurückgezogen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Zu 7.: Der Einwand wird zurückgezogen, wenn die Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 erfüllt werden.

Zu 8.: Der Einwand wird zurückgezogen, wenn eine Erschütterungsuntersuchung nachgereicht wird.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1., 4.: Keine Entscheidung erforderlich.

Zu 2.: Maßgeblich für das Schallgutachten dieser Planänderung ist der Prognosezeitraum bezogen auf das Jahr 2015. Hierfür sind, wie auch von der HLUg festgestellt, die Angaben korrekt berechnet. Fehlerhaft übernommene Daten des alten Schallgutachtens sind vom Vorhabenträger berichtigt worden.

Zu 3.: Die Forderung wurde vom Vorhabenträger nachträglich erfüllt. Maßstabsgerechte Unterlagen wurden übergeben.

Zu 5.: Da die Planänderung zusammen mit dem ursprünglich festgestellten Plan eine einheitliche Entscheidung darstellt, ist hier als Vergleichsmaßstab der Zustand vor Projektbeginn maßgeblich. Demnach handelt es sich um eine bauliche Änderung einer vorhandenen Eisenbahnanlage.

Zu 6.: Das Schallgutachten wurde um Aussagen zu den Kosten ergänzt. Im übrigen wird auf Kapitel A.2.9 verwiesen.

Zu 7., 8.: Aufgrund der Zusage des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen.

C.2.3.8 Landesamt für Denkmalpflege Hessen

Stellungnahme vom 03.09.2001, Az: Dr. Schwitalla:

Zur Sicherung von Bodendenkmälern ist ein Hinweis auf § 20 HDSchG aufzunehmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Aufgrund der Zusage des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusage des Vorhabenträgers ist einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

C.2.3.9 Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

Stellungnahme vom 29.11.2001, Az: 21/Ro:

1. Überholte Bezeichnung K 131 ersetzen durch K 82.
2. DB-Massentransport kreuzt Hangverdübelung A 66.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

3. Durch Bau der A 66 Wegfall des bahnparallelen Wirtschaftsweges und somit auch des DB-Massentransportweges - Enge Planungsabstimmung mit Planung A 66 erforderlich – Querung bis vsl. Ende 2004 möglich.
4. Aussagen über Baustellenzufahrten fehlen.
5. Übernahmen des Winterdienstes auf Zufahrt zu Rettungsplätzen durch ASV Gelnhausen nur möglich, wenn Mindestbreite von 4 m und ein Wendehammer am Ende der Zufahrt vorhanden

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Aufgrund der Zusagen des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

C.2.3.10 Amt für Straßen- und Verkehrswesen Gelnhausen

Stellungnahme vom 17.10.2001, Az: 34i1-41AL:

Auf die Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen wird verwiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Auf Kapitel C.2.3.9 wird verwiesen.

C.2.3.11 Polizeipräsidium Osthessen

Stellungnahme vom 03.12.2001 Az.: 63a 04.00 Tgb.-Nr.: 1291/01:

1. Begegnungsverkehr muß generell möglich sein.
2. 4,50 m Minimalbreite mit beidseitig befahrbarem Bankett erforderlich.
3. auffällige Wegweisungsbeschilderung.
4. Einmündungstrichter Zufahrtsstraße Rettungsplatz sollte Begegnungsverkehr ermöglichen.
5. Herstellung Rettungsplatz Nord bereits für Bauphase.
6. Prüfung auf Erfordernis von gesondertem Hubschrauberlandeplatz (Frucht- und Grashöhe).
7. Waschmulden kurz vor Einfahrtbereich in klassifizierte Straßen inkl. rotierende Reinigungsbürsten und 200 m Sauberfahrbereich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1., 2. 4. und 6.: Die Tunnelbauwerke einschließlich der Rettungswege und –plätze sind so zu gestalten, daß sie der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" (gültig ab 01.07.1997) in Bezug auf Selbst- und Fremdreinigung genügen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Darüberhinausgehende Forderungen werden mangels Rechtsgrundlage zurückgewiesen. Im übrigen wurde eine Abstimmung mit den zuständigen Brandschutzstellen durchgeführt.

Zu 3. und 7.: Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten.:

Zu 5.: Die Zusage des Vorhabenträgers, den Rettungsplatz Nord mit Inbetriebnahme des Neuen Schlüchterner Tunnels in Betrieb zu nehmen, ist einzuhalten. Darüberhinausgehende Forderungen werden mangels Rechtsgrundlage zurückgewiesen.

C.2.3.12 WINGAS AG

Stellungnahme vom 15.11.2001, Gz.: si GNB/Z, GNT/V:

1. Terminabsprache für örtliche Anweisung des Leitungsverlaufs.
2. Merkblatt „Auflagen und Hinweise zum Schutz der Erdgashochdruckleitungen der WINGAS AG“ ist zu beachten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. und 2.: Aufgrund der Zusagen des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

C.2.3.13 Überlandwerk Fulda AG

Stellungnahme vom 28.11.2001, Gz.:T111 Mue/Mü:

1. Stromversorgungsanlagen nicht vollständig im Bauwerksverzeichnis eingetragen bzw. in Lageplänen dargestellt: Km 78,1+0 AST, 1 kV-Kabel im Bereich des jetzigen Hubschrauberlandeplatzes, Km 81,7+45 AST, 1 kV-Kabel im Bereich der Geländemodellierung Nordportal, Km 82,1+31 NST, 1 kV-Freileitung, Km 82,1+35, 1 kV-Kabel im Bereich der Verbindungsstraße Kautz-Leimenhof.
2. Sicherungsmaßnahmen werden im Zuge der Baumaßnahmen kostenpflichtig durchgeführt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. und 2.: Aufgrund der Zusagen des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

C.2.3.14 DB Telematik GmbH, vormals Arcor AG & Co.

Stellungnahme vom 06.11.2001, Gz.: ks/500632138:

1. Übergabe von Unterlagen – Sämtliche Unterlagen sind vertraulich zu behandeln und sind nach Abschluß der Arbeiten zu vernichten.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

2. Grenzsteine und Festpunkte dürfen nur mit vorheriger Zustimmung vorübergehend verlegt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. und 2.: Aufgrund der Zusagen des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. . Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

C.2.3.15 Kreisverkehrsgesellschaft bei den Kreiswerken Gelnhausen GmbH

Stellungnahme vom 03.01.2002, Gz.: ks/500632138:

Das Südende des Neuen Schlüchterner Tunnels soll Maßnahme RMV-Linie 53 nicht erschweren.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Aufgrund der Zusagen des Vorhabenträgers besteht Einvernehmen. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind einzuhalten. . Im übrigen wird auf Kapitel A.1.4 verwiesen.

C.2.3.16 Deutsche Gebirgs- und Wandervereine, Landesverband Hessen e. V.

Einwendung vom 30.11.2001:

1. Zweites Gleis in AST und NST jeweils bestehen lassen, kann als Rettungs- und Ausweichgleis dienen – keine Umbau – und Rückbaukosten.

Einwendung vom 24.09.2002:

Zu 1.: Sofern ein neuer Tunnel gebaut werden müsste, sollte dieser ebenfalls zweigleisig errichtet werden.

2. Die Maßnahme muß im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Neubaustreckenvorhaben in den Korridoren Hanau-Fulda / Hanau – Würzburg gesehen werden.

Einwendung vom 11.07.2003

3. Es wird gefordert, sicherzustellen, daß im Bereich Schlüchterner Tunnel eine kapazitive Ausweitung auf 4 Gleise trotz hoher Sicherheitsstandards möglichst kostengünstig ohne nachträgliche Umbau- oder Rückbaukosten realisiert werden kann. Dazu werden folgende Anträge auf Planänderung gestellt:

3.1 Auch nach der Bauphase durchgängig 2 Gleise je Tunnelröhre, wobei entweder 2 Doppelröhren mit anprallsicheren und rauchdichten Zwischenwänden oder bis zu vier Einfachröhren vorzusehen

3.2 Das Sicherheits- und Rettungskonzept zu insofern zu ändern, daß keine wechselseitige Nutzung der zu sanierenden Tunnelröhren und der Neubautunnelröhre für Rettungszwecke erfolgt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Zu 1.: Die Forderung wird zurückgewiesen. Nach der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" sind beim Neubau und der Generalinstandsetzung bei Tunnel dieser Länge zwei Gleise im Endzustand nicht mehr zulässig. Im übrigen wird auf Kapitel A.2.4 und Kapitel A.2.15 verwiesen.

Zu 2.: Die Forderung wird zurückgewiesen. Bei der hier behandelten Maßnahme handelt es sich ausschließlich um eine Ersatzmaßnahme für den vorhandenen Schlüchterner Tunnel. Ein mehr als zweigleisiger Ausbau dieser vorhandenen Strecke würde in diesem Bereich den Bau weiterer eingleisiger Tunnel zur Folge haben.

Zu 3.: Die Forderungen sind präkludiert, da sie verspätet vorgebracht wurden.

Zur Klarstellung: Zu 3.1: Nach der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" sind beim Neubau und der Generalinstandsetzung bei Tunnel dieser Länge zwei Gleise im Endzustand nicht mehr zulässig. Für die vorhandene Strecke sind daher 2 eingleisige Röhren erforderlich. Sofern zu einem späteren Zeitpunkt hier mehr als 2 Gleise erforderlich werden sollten, können dann weitere eingleisige Tunnelröhren kostengünstig nachgebaut werden. Letzteres ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Zu 3.2: Gerade um kostengünstig Tunnel betreiben zu können, ist die wechselseitige Nutzung der Tunnel vorzusehen. So kann im Katastrophenfall die jeweils andere Tunnelröhre als Rettungsstollen benutzt werden.

C.2.3.17 Schlüsselnummer P 01

Einwendung vom 08.10.2001:

Einwand gegen dingliche Sicherung der Ersatzmaßnahme E 6 auf unbegrenzte Zeit. Es wird nur einer dinglichen Sicherung auf maximal 30 Jahre zugestimmt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung ist präkludiert.

Gegenstand dieser Planänderung sind nur Maßnahmen, die gegenüber der Planfeststellung vom 31.07.1998 neu oder geändert wurden. Bei der Ersatzmaßnahme E 6 ergibt sich jedoch keinerlei Änderung gegenüber der Planfeststellung vom 31.07.1998. Hierauf wird ausdrücklich in den Planunterlagen (Anlage 23, Plan-Nr.: Lag 78.20.166.40-1) hingewiesen. Die Einwendung hätte im Rahmen der Einwendungsfrist zu Planfeststellung vom 31.07.1998 vorgetragen werden müssen. Im übrigen ist die Forderung auch inhaltlich unbegründet, da die hier genannte Ersatzmaßnahme dauerhaft dinglich zu sichern ist.

C.2.4 Abwägung einschließlich Prüfung der Umweltverträglichkeit und der FFH-Verträglichkeit

C.2.4.1 Ziele der Planung

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Ziel der Planänderung ist die Anpassung des Tunnelrettungskonzeptes aufgrund der derzeit geltenden Gesetze, Vorschriften und Normen.

C.2.4.2 Planrealisierung

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gibt es aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine Alternativen, um die mit dem Plan verfolgten Ziele besser oder in anderer Weise zu verwirklichen.

C.2.4.3 Varianten

Aufgrund der bereits planfestgestellten Lage der Tunnelportale und vorgegebener rechtlicher und technischer Vorschriften ist eine Variantenuntersuchung für die Lage der Rettungsplätze stark eingeschränkt. Maßgeblich für die Wahl der Lage der Rettungsplätze war unter Beachtung der hier genannten Randbedingungen eine Minimierung von fremden Grundstücksinanspruchnahmen und Eingriffen in Natur und Landschaft.

Aufgrund der geänderten Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" kann als Alternative zur geplanten Maßnahme nur der Neubau von zwei eingleisigen Tunnel in Betracht gezogen werden, da ein Verzicht auf ein oder gar beide Gleise wegen der Bedeutung der Verkehrsachse nicht in Betracht kommt. Eine solche Lösung hätte aber den Nachteil von erheblich größeren Eingriffen in Natur und Landschaft und erheblich höhere Baukosten zur Folge, so daß der hier gewählten Lösung der Vorzug zu geben ist.

C.2.4.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

C.2.4.4.1 Beteiligung von Behörden und Einbeziehung der Öffentlichkeit

Die von der DB Netz AG in das Planänderungsverfahren eingebrachten Unterlagen entsprachen in ihren verbalen und planerischen Angaben den Anforderungen, wie sie in Art. 73 Abs. 1 VwVfG und in den Vorgaben des § 6 Abs. 3 und 4 UVPG enthalten sind.

Die in § 7 und 9 UVPG vorgeschriebene Beteiligung der Behörden und die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 73 VwVfG i.V.m. § 20 AEG.

C.2.4.4.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) schreibt gemäß § 11 die Erarbeitung einer zusammenfassenden Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 (1) Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich deren Wechselwirkungen vor. Die Grundlagen bilden die Unterlagen nach § 6 UVPG, die behördlichen Stellungnahmen nach §§ 7 f. UVPG und die Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG.

C.2.4.4.2.1 Hinweise der Anhörungsbehörde

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat zusammen mit seiner abschließenden Stellungnahme als Ergebnis des Anhörungsverfahrens mit Schreiben vom 23.04.2003, Az.: III 33.1 66c 10/01 – Sch 1/94, Hinweise für eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG abgegeben.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Für die in § 2 (1) UVPG genannten Schutzgüter ergeben sich im wesentlichen folgende Aus- bzw. Wechselwirkungen. des Vorhabens:

Schutzgut	Auswirkungen
Menschen	bauzeitbedingte Beeinträchtigungen im Wohnumfeld am Nordportal
Tiere und Pflanzen	Erhöhung der vorhandenen Zerschneidungswirkung
Boden	- dauerhafte und bauzeitbedingte Flächeninanspruchnahme mit Veränderungen des natürlichen Bodengefüges - Veränderung des Bodenwasserhaushaltes mit Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit und ökologischen Bodenfunktion
Wasser	- Verschmutzungsgefahr für das Grundwasser - dauerhafte Absenkung oberflächennaher Grund- und Schichtwasserhorizonte in den Voreinschnitten
Klima und Luft	geringfügige Störung der kleinklimatischen Verhältnisse
Landschaftsbild	---
Kultur- und sonstige Sachgüter	---

Aus

- den Unterlagen der DB Netz AG,
- den behördlichen Stellungnahmen,
- den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie
- den eigenen Ermittlungen

sind darüberhinaus folgende Punkte besonders zu beachten:

Naturschutz und forstliche Belange

Die in den Stellungnahmen der oberen Naturschutz- und Forstbehörde erhobenen Forderungen sind zu berücksichtigen. Sie dienen der Vermeidung und Minimierung möglicher Beeinträchtigungen auf Natur und Landschaft.

Aus forstrechtlicher Sicht wird festgestellt, daß die Ersatzmaßnahmen und Bilanzierung bereits 1998 planfestgestellt wurden. Hinsichtlich der Auffüllung der Deponiestandorte wird aufgrund der Erwiderung des Vorhabenträgers davon ausgegangen, daß naturverjüngte Bereiche geschont werden.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Wasserwirtschaft

Den wasserrechtlichen Bedingungen, Auflagen und Hinweisen ist nachzukommen.

Ein Sanierungs- bzw. Untersuchungskonzept für die Kontamination des Alten Schlüchterner Tunnel ist rechtzeitig vor der Sanierung dem Staatlichen Umweltamt Hanau zur Zustimmung vorzulegen.

C.2.4.4.2.2 Schutzgutbezogene Darstellung.

Schutzgut Klima

Baubedingte Auswirkungen

Die während der Bauarbeiten emittierten Luftverunreinigungen führen im unmittelbaren Bereich der Baustelle und der Baustraßen zu einer Belastung des Bioklimas. Da die örtlich vorherrschenden Luftströmungen diese Verunreinigungen dem Geländere relief folgend in Richtung Schlüchtern verfrachten, ist mit einer temporären Beeinträchtigung der Luftqualität im staatlich anerkannten Luftkurort Schlüchtern zu rechnen.

Anlagenbedingte Auswirkungen

Durch den Verlust der Vegetation und der Erhöhung des Anteils versiegelter und teilversiegelter Flächen sowie Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes wird sich das Kleinklima im Bereich der Voreinschnitte Nord und Süd verändern. Folgen sind beispielsweise geringere Luftfeuchtigkeit und schnellere Erwärmung der Flächen. Ein Eingriff in klimarelevante Landschaftsstrukturen ist zwar gegeben, die Beeinträchtigung der lufthygienischen Leistungen ist durch die relativ geringe Eingriffsfläche jedoch von geringer Bedeutung.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch den elektrischen Antrieb der Züge fallen keine Luftschadstoffe während des Betriebes dieser Strecke an.

Schutzgut Boden

Baubedingte Auswirkungen

Flächeninanspruchnahme durch Einschnitte und Baustelleneinrichtungsflächen

Durch Rodung, Oberbodenabtrag und Herstellung von Dämmen und Einschnitten nach Beendigung der Tunnelbauphase treten Belastungen durch Aushub und Umlagerung, Bodenverdichtung, Bodenversiegelung bzw. Teilversiegelung, Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes sowie die Gefahr der Bodenverschmutzung auf.

Am Südportal befinden sich die Baustelleneinrichtungsflächen, die Bodenzwischenlagerflächen und Baustraßen, die für die Bauphase des neuen Tunnels vorgesehen sind, hauptsächlich im Bereich des Voreinschnitts. Für die Bauphase am alten Tunnel ist eine kleinere BE-Fläche als Ergänzung der BE-Flächen am Nordportal südwestlich des vorhandenen Hubschrauberlandeplatzes vorgesehen.

Am Nordportal werden dagegen BE-Flächen, Bodenzwischenlagerflächen und Baustraßen nicht nur im Voreinschnitt des neuen Tunnels, sondern auch auf den Flächen zwischen beiden Bahnstrecken plazierte. Somit werden im Bereich des Nordportals insbesondere

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

durch die Sanierung des AST gewachsene Böden zeitweilig beansprucht, die nach der Bauphase rekultiviert und wieder hergestellt werden müssen.

Einflüsse auf Bodenbildungsprozesse

Die natürlichen Bedingungen für die Bodenbildung werden durch die Zerschneidung des Geländes durch den Baukörper sowie durch die Bewirtschaftung des Bodenwasserhaushaltes verändert. Diese Veränderungen wirken sich über den eigentlichen Eingriffsbereich hinaus auf der Berg- und auf der Talseite der neuen Trasse auf die Bodenbildung aus.

In den Einschnittsbereichen wird sich während der Bauzeit des neuen Tunnels ein Streifen von ca. 30 - 40 m durch Absenkung des oberflächennahen Schichtwasser- bzw. in Teilbereichen auch des oberflächennahen Grundwasserspiegels hinsichtlich der Bodenfeuchte und der Stauäссе im Vergleich zu den heutigen Verhältnissen verändern. Durch den anschließenden, druckwasserdichten Ausbau der Tunnelröhren werden die ursprünglichen Grundwasserverhältnisse vor Bau des Distelrasentunnels des oberflächennahen Grundwasserspiegels wieder hergestellt.

Eine Entwässerung der Böden kann unter Umständen neben rascher Humuszersetzung ein beschleunigtes Austrocknen, Verwittern und Schrumpfen und schließlich Zerfallen der Ortstone bewirken. Die anstehenden Schluffe werden durch Austrocknung ebenfalls strukturell verändert. Da es sich hierbei um temporäre Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes handelt und sich nach Abschluß der Bauarbeiten die ursprünglichen Verhältnisse wieder einstellen, ist mit keinen Auswirkungen auf die Bodenbildungsprozesse zu rechnen.

Aushub und Umlagerung von Boden

Im Zuge der Baumaßnahmen werden umfangreiche Bodenarbeiten durchgeführt. Als Auswirkungen werden unter anderem Verlust der Oberbodenqualität, Profil- und Strukturveränderung durch Aushub, Umlagerung und der Abtransport des Bodens vom ursprünglichen Standort bewertet.

Durch Bodenaushub und Umlagerung werden die Lagerungsdichte, die Gefügestruktur und die gewachsene Schichtenfolge der betroffenen Böden verändert. Durch Veränderung des Porenvolumens und der Porengröße ändern sich Luft- und Wassergehalt des Bodens, d.h. die Bedingungen für das Bodenleben (Edaphon) und damit die Bodenentwicklung.

Oberboden

Der Oberbodenabtrag ist nach DIN 18915, Absatz 6.3., auszuführen. Dennoch kommt es durch den Abtrag und die übliche Aufschüttung des Oberbodens in Mieten zu schwerwiegenden Qualitätsverlusten.

Durch den Verlust der Verbindung zum ursprünglich darunterliegenden Porenraum verliert der Oberboden die während seiner Entwicklung aufgebauten „Versorgungs- und Entsorgungsleitbahnen“. Die Nachlieferung von Wasserdampf aus dem Untergrund ist ebenso unterbunden wie die Ableitung überschüssiger Feuchtigkeit. Der Gas- und Wärmeaustausch in den Grobporen findet nicht mehr statt.

Der nach den Bauarbeiten wieder zum Einbau gelangende Oberboden hat seine wertvollen Eigenschaften und vor allem das Vorhandensein einer artenreichen, stabilen Lebewelt weitgehend verloren.

Die anschließende mechanische Bodenbearbeitung erhöht die Verluste an organischer Substanz. Zum Ausgleich werden i.d.R. mineralische und organische Bodenverbesserungsmittel eingebracht, deren Nährstoffe ins Grund- und Oberflächenwasser

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

ausgewaschen werden können, da der nur noch wenig belebte Oberboden kaum Retentionsvermögen besitzt.

Unterboden

Die unter dem abgetragenen Oberboden zutage tretenden Bodenhorizonte sind durch die Bodenbildung nur in geringem Maße belebt und verwittert, d.h. nur geringfügig entkalkt, entbast und von Wurzelkanälen und Poren durchzogen. Die temporär abgetragenen und zur Wiederverfüllung gelagerten Unterbodenschichten werden strukturell und biologisch wenig beeinträchtigt.

Bodenverdichtung

Bodenverdichtungen sind im allgemeinen nur schwer rückgängig zu machen.

Durch die im Baustellenbereich vorhandenen Belastungen, das Befahren mit z.T. schweren Maschinen, den Auflagerungsdruck der aufgeschütteten Bodenmassen (Zwischenlager für Tunnelaushub, Oberbodenlager) sowie von Baucontainern (Wohn-, Büro-, Kantinen-, Sanitärcontainern), Vorratssilos bzw. Vorratslagern für Baumaterialien und die von stationären Baumaschinen und Geräten zusätzlich ausgehenden dynamischen Impulse (Vibrationen und Erschütterungen von Kompressorenanlagen, Hydraulikpumpen, Generatoren, Betonmischmaschinen usw.) wird der Boden verdichtet.

Bei den am Nord- und Südportal anstehenden, ton- und schluffreichen, schlecht durchlüfteten, kalten und schwer wasserdurchlässigen Böden kann von irreversiblen Schädigungen durch Bodenverdichtung ausgegangen werden, da sie praktisch nicht in menschlich erfaßbaren Zeiträumen wiederherstellbar sind.

Die teilweise (z.B. bei Baustelleneinrichtungsflächen) vorgesehene Tragschicht verhindert nicht die Strukturzerstörung des Bodens, sondern mindert lediglich das Verschmutzungsrisiko. Durch den Einbau von Geotextillagen wird die Vermischung von Sand und Steinen der Tragschicht mit dem Untergrund vermieden.

Im Hinblick auf die lange Regenerationszeit sind diese baubedingten Bodenbelastungen als erhebliche Auswirkungen anzusprechen.

Bodenversiegelung

Durch die Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen und teilweise durch die Transportwege im Baustellenbereich erfolgt eine (Teil-) Versiegelung des Bodens während der Bauzeit. Diese Versiegelung wird nach der Bauzeit wieder rückgängig gemacht.

Die durch die Belastung entstandene Bodenverdichtung kann jedoch nur schwer wieder aufgehoben werden.

Bodenwasserhaushalt

Im Baustellenbereich wirken sich sowohl die Verdichtungsschäden als auch die temporäre Versiegelung von Flächen durch Überbauung auf den Bodenwasserhaushalt aus. Die Versickerung von Niederschlagswasser wird vermindert, der oberflächliche Abfluß erhöht. Absenkungen des Hauptgrundwassers finden nur im nordöstlichen Bauabschnitt des Tunnels während der Bauausführung statt. Der nordöstliche Voreinschnitt muß dagegen im Bereich der Gleisanlagen tiefreichend und über die Bauphase hinausgehend entwässert werden.

Die schwebenden Grundwässer werden punktuell in den Portalbereichen und Bereichen geringer Überdeckung geringfügig abgesenkt. Aufgrund der geringen Durchlässigkeiten der oberflächennahen Schichten wird die Bodenfeuchte (= zweites schwebendes

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Grundwasserstockwerk), die den größten Teil des pflanzenverfügbaren Wassers beinhaltet, nur im Böschung- und Portalbereich Nordost geringfügig und auch nur temporär während der Bauphase beeinträchtigt.

Bodenverschmutzung während der Bauphase am neuen Tunnel

Während der Bauausführung können umweltgefährdende Stoffe durch die im Untergrund verbleibenden Baustoffe, z.B. Beton, Anker, Ankermörtel, Injektionszemente, Betonhilfsstoffe (Schalungsöle, Emulgier-, Netz- und Dispersionsmittel), Bohrspülungswasser, sowie durch den Betrieb und die Wartung von Maschinen Schmier-, Betriebs- und Treibstoffe in den Boden gelangen. Neben den Schadstoffemissionen aus den Verbrennungsmotoren kann eine Freisetzung bodenbelastender Stoffe durch Unfälle, unsachgemäßen Umgang oder defekte Rohrleitungen an Maschinen und Transportbehältern eintreten. Der Eintrag in Boden oder Grund- und Oberflächenwasser erfolgt in gelöster oder ungelöster Form.

Bodenverschmutzung durch Sanierungsarbeiten am alten Tunnel

Bei der Sanierung des alten Distelrasentunnels fallen Gleisschotter (Grob- und Feinschotter) der offenen Strecke, des Tunnels und der Weichenbereiche sowie Abbruchmaterial aus der Tunnelchale an. Die Feststoffanalyse erbrachte für den Feinschotter aus dem Tunnel leicht erhöhte Kohlenwasserstoffwerte und stark erhöhte PAK-Gehalte im südlichen, offenen Bereich sowie im Tunnel. Dabei handelt es sich voraussichtlich um Rückstände von Schwellentränkungsmitteln in den offenen Strecken und Ruß- und Rauchgaseinträge im Tunnel. Der nördliche, offene Bereich zeigte keine PAK-Auffälligkeiten, da im Zuge der Gleisbatterneuerung ein Austausch der Holzschwellen stattgefunden hat. Die Eluatanalysen ergaben deutlich erhöhte Sulfat- und Chlorid-Gehalte im nördlichen Bereich der Tunnelstrecke.

Die Feinschotteranalysen der Weichenbereiche wiesen dagegen deutlich erhöhte Kohlenwasserstoff- und leicht erhöhte Schwermetallgehalte auf. Die Schwermetallgehalte sind auf metallische Abriebreste des Bahnbetriebes und erhöhte, natürliche Hintergrundwerte des basaltischen Schottermaterials zurückzuführen. Die Eluate des Feinschotters zeigten keine Auffälligkeiten, so dass von einer relativen Immobilität der Schwermetalle ausgegangen werden kann. Eluatanalysen des Feinschotters auf organische PAK werden im Rahmen der Ausführungsplanung durchgeführt.

Auf der Grundlage der derzeit vorliegenden Ergebnisse der Baustoffanalyse und dem Hinweis der Staubentwicklung bei der Probenahme kann von einem Eintrag der PAK-, sulfat- und schwermetallhaltigen Stäube aus Strecken- und Tunnelmaterial in die Böden in der Umgebung der Portalbereiche während der Abbrucharbeiten und des Verladens des Abbruchmaterials ausgegangen werden.

Da es zu keiner Zwischenlagerung der Abbruchmaterialien aus dem AST kommt, ist lediglich ein Eintrag von belasteten Stäuben in den Boden über die Immission zu erwarten. Da eine Vorbelastung der Böden in den Gleis- und Weichenbereichen sowie den umliegenden Flächen durch den Bahnbetrieb zu erwarten ist und zudem ein Oberbodenabtrag bereits während des Baus der vorhandenen Gleise angenommen werden kann, ist mit einem geringen Anteil organischer Substanz zu rechnen. Darüber hinaus ist die Pufferkapazität des vorbelasteten Bodenprofils herabgesetzt, so dass eine Verlagerung der eingetragenen Schadstoffe mit dem Sickerwasser wahrscheinlich ist.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlagebedingte Auswirkungen

Oberirdischer Streckenabschnitt

Flächenanspruch

Die durch die Trasse, Nebenanlagen und Baukörper beanspruchten Flächen werden dauerhaft in ihrer natürlichen Funktions- und Leistungsfähigkeit beeinflusst und verändert. Die Flächen werden ihrer bisherigen Nutzung entzogen oder verlieren ihre natürliche Nutzungseignung. Die Flächeninanspruchnahme durch die Bahntrasse und die zugehörigen Unterhaltungsflächen kommt durch Überschüttung, Überbauung oder Abgrabung zustande.

Durch die Baumaßnahme selbst treten neben dem Verlust der Bodenfunktionen dieser Flächen weitere Flächenbelastungen durch Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes und damit der Bodenentwicklung auf.

Bodenwasserhaushalt

Die Böden dieses Raumes stellen wegen ihrer geringen Scherfestigkeit, geringen Durchlässigkeit und schweren Dränbarkeit einen ungünstigen Baugrund dar.

Der druckwasserdichte Ausbau der Tunnelröhren wird die Sickerwasserlinie in den tertiären Schichten geringfügig ansteigen lassen.

Im Bereich der Voreinschnitte Südwest kann der druckwasserdichte Ausbau der Tunnelröhren an den Portalen zu engbegrenzten Quellaustritten führen, da der zweite, oberflächennahe Grundwasserspiegel nach Endausbau geringfügig ansteigen wird. Diese Bereiche werden durch geeignete Rigolen gefaßt und das Sickerwasser abgeleitet.

Die beschriebene Zerschneidung der oberflächlichen, schwebenden Grundwasserhorizonte, das Einbringen von Tiefenentwässerungsanlagen im Bereich der Voreinschnitte, die Bodenverdichtungen im Anlagenbereich und die Versiegelung von Flächen durch Überbauung führen zu einem Eingriff in den Bodenhaushalt. Dabei können die bis zu 13 m tiefen Einschnitte eine Absenkung oberflächennaher Schichtwässer bis zu einer Reichweite von 30 – 40 m östlich und westlich der Einschnittoberkante bewirken. In diesem Streifen können Staunässebereiche z.T. auch oberflächlich entwässert und die Bodenfeuchte verringert werden. Folgen sind permanente Veränderungen des Bodenwasser- und -lufthaushaltes sowie der Bodenbildungsbedingungen, die Auswirkungen auf die anstehenden Böden bis hin zur Profilveränderung haben können.

Unterirdischer Streckenabschnitt

Einfluß auf die Bodenbildung

Der seit 80 Jahren bestehende Distelrasentunnel hat auf der Oberfläche des Landrückens keine Auswirkungen gehabt, da keine Veränderungen der Standortbedingungen für die Vegetation bekannt geworden sind.

Ursache dafür sind neben der geringen Wasserdurchlässigkeit und dem hohen Nachlieferungsvermögen der anstehenden Böden die überdurchschnittlichen Niederschlagshöhen von ca. 800 - 900 mm/a, die auf dem Landrückens anfallen.

Daher sind im Bereich des unterirdischen Bauabschnitts des neuen Tunnels mit Ausnahme der Bereiche geringmächtiger Tunnelüberdeckung keine Veränderungen der Voraussetzungen für die Bodenbildung oder gar eine Verödung der Bodenoberfläche zu befürchten.

Die weniger stark verwitterten Böden am Südportal sind schwerdurchlässig, während auf den letzten 1000 m vor dem Nordportal stärker verwitterte Böden geringer bis mittlerer

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Durchlässigkeit vorherrschen. Daher muß bei der Abschätzung der Auswirkungen des Tunnelbaus auf die Bodenbildung die Mächtigkeit der Überdeckung mit der Wasserwegsamkeit des Bodens und Untergrundes korreliert werden.

Es ist davon auszugehen, dass die wasserdruckhaltenden Tunnelröhren keine Änderung des Abflusniveaus der vorhandenen, zwischen 0,5 und 6 bis 7 m Flurabstand schwebenden Grundwasserhorizonte bzw. isolierten Schichtwasservorkommen herbeiführen.

Deshalb sind eine Absenkung der Bodenfeuchte, eine Veränderung der Bodenbildungsbedingungen und damit Auswirkungen auf die Zusammensetzungen der Biozönosen nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Im Vergleich zu anderen Verkehrsarten, wie z.B. dem Straßenverkehr, weist der Schienenverkehr in seiner Umgebung deutlich geringere Schadstoffemissionen auf. Antriebsbedingte Emissionen aus Schienenfahrzeugen sind auf dem voll elektrifizierten Streckenabschnitt zwischen Schlüchtern und Fulda von untergeordneter Bedeutung, da lediglich Fahrzeuge, die zu Wartungszwecken eingesetzt werden, mit Dieselmotoren ausgestattet sind. Weitere betriebsbedingt in geringen Mengen anfallenden Schadstoffe stammen aus dem Abrieb von Schienen, Rädern und Bremsanlagen, Fahrdrähten und Stromabnehmerbügeln (z.T. Schwer- und Buntmetalle) oder sind austretende Betriebsstoffe (z.B. Schmierstoffe, Bremsflüssigkeiten, Hydrauliköle, KW-haltige Tropfwässer aus pneumatischen Anlagen etc.).

Die durch den Schienenverkehr erzeugten Erschütterungen können eventuell zusätzliche Verdichtungsschäden des Untergrundes in Einschnittsbereichen hervorrufen.

Schutzgut Wasser

Baubedingte Auswirkungen

Oberflächenwasser

Nähr- und Schadstoffeintrag von Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen

Belastungen für die Fließgewässer entstehen durch staub- und gasförmige und als Aerosole freigesetzte Schad- und Nährstoffemissionen von Baumaschinen, Transportfahrzeugen und Stationär aggregaten. Feuchte Oberflächen wirken als Senken für feuchte und trockene Depositionen. Daher ist für die Dauer der Baumaßnahmen eine Eutrophierung und Schadstoffbelastung der Oberflächengewässer und ihrer Begleitbiotope anzunehmen. Bei ungereinigter Einleitung von Niederschlagswasser von den Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie durch die Bauarbeiten an den Gewässern selbst, kann es zum Boden- und Nährstoffeintrag und zu Schadstoffeinträgen in die Fließgewässer kommen. Dies bedeutet stromab eine Verminderung der Wasserqualität und damit eine Beeinträchtigung der aquatischen Biozönosen. Für den Bau der Durchlassbauwerke sind Wasserhaltungs- und Überleitungsmaßnahmen vorzusehen.

Schadstoffeintrag während der Sanierungsarbeiten am alten Tunnel (GTB 2000a)

Bei der Sanierung des alten Distelrasentunnels fallen Gleisschotter der offenen Strecke, des Tunnels und der Weichenbereiche sowie Abbruchmaterial aus der Tunnelschale an. Das Abbruchmaterial wird im Tunnel bzw. im Bereich der Portale verladen und wiederverwendet bzw. entsprechend seines Kontaminationsgrades (über Z-2) auf die dafür ausgewiesenen Deponien Gelnhausen Hailer oder Hohenzell gebracht. Der Schotter wird entsprechend den Schotterrichtlinien der DB-Netz AG in Schotteraufbereitungsanlagen der Bahn transportiert.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchtern Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Aufgrund der Entfernung der Fließgewässer zu den Portalen des bestehenden Distelrasentunnels ist mit keiner Verunreinigung durch den Eintrag von PAK-, Sulfat-, Chlorid- und schwermetallhaltigen Stäuben aus den Altmaterialien zu rechnen.

Grundwasser

Zeitweilige Veränderung des Geländewasserhaushaltes

Die Versiegelung und Verdichtung im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und Bodenzwischenlagerflächen führt zu einer Veränderung des ursprünglichen Geländewasserhaushaltes. Im unmittelbaren Baustellenbereich niedergehende Niederschlagswässer werden oberflächlich abgeführt, d.h. sie gelangen nicht zur Versickerung. Die Grundwasserneubildungsrate wird vermindert, während sich der Flurabstand vergrößert.

Wechselwirkungen durch Absenkung oberflächennahen Grundwassers

Die schwebenden Grundwasserspiegel werden nur punktuell (in den Portalbereichen und den Bereichen geringer Überdeckung) geringfügig abgesenkt werden. Das zweite schwebende Grundwasserstockwerk, welches die Bodenfeuchte darstellt und den größten Teil des pflanzenverfügbaren Wassers beinhaltet, wird aufgrund der geringen Durchlässigkeit der oberflächennahen Schichten nur bauzeitlich in den Portal- und Böschungsbereichen geringfügig abgesenkt. Wechselwirkungen hinsichtlich eines Einflusses auf die Bodenentwicklung oder die Biotope sind nicht zu erwarten.

Schadstoffgefährdung des Grundwassers

Während der Bauausführung sind Veränderungen des Grundwasserchemismus durch eingebrachte Baustoffe oder Einleitungen bzw. Versickerungen von Bohr- und Betriebswasser aus dem Tunnelinneren anzunehmen, die zu einer Verschmutzung des Grundwassers führen können.

Grundwassergefährdung durch Sanierungsarbeiten am alten Tunnel

Bei der Sanierung des alten Distel-Rasen-Tunnels fallen Gleisschotter der offenen Strecke, des Tunnels und der Weichenbereiche sowie Ausbruchsmaterial aus der Tunnelschale an, die in den Portalbereichen verladen werden. Eine Grundwassergefährdung infolge der Kontamination dieser Materialien mit PAK, Schwermetallen, Sulfaten und Chloriden kann ausgeschlossen werden, wenn keine Zwischenlagerung erfolgt und das Material (> Z-2) sofort auf dafür vorgesehene Deponien in Gelnhausen Hailer oder Hohenzell gebracht wird bzw. der anfallende Altschotter in Schotteraufbereitungsanlagen der Bahn aufbereitet wird. Die über die mögliche Staubentwicklung in den Boden eingetragenen Schadstoffe werden je nach Angebot an organischen Substanzen oder Adsorbenten gebunden, z.T. abgebaut oder mit dem Sickerwasser ins Grundwasser ausgetragen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Oberflächenwasser

Durchlassbauwerke

Bei km 77,502 wird das Kohlengrubenwasser über einem Durchlass von 2,30 m lichter Weite gequert. Der bestehende Durchlass wird um ca. 14 m auf ca. 65 m mit einem Betonrahmen

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchtern Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

verlängert. Da die Strecke in diesem Bereich in Dammlage geführt wird, wird über dem Bauwerk ein 10 m hoher Damm aufgeschüttet.

Im Bereich des Südportals überquert die neue Strecke den Mätschbach (bei km 78,120) über einem 25 m langem Durchlass mit einem Querschnitt von $2,00 \times 1,45 \text{ m}^2$. Zum Zweck der Unterquerung der Strecke und des parallel verlaufenden Wirtschaftsweges wird der Mätschbach um bis zu 4 m unter seine jetzige Bachbettsohle abgesenkt. Von dem Durchlass bachaufwärts wird der Anschluß der neuen Tiefenlage an das bestehende Bachbett durch eine in Stein gefaßte Kaskade mit ovalem Absetzbecken am oberen Ende sowie einem neuen geböschten Graben erreicht. Die Fließstrecke zwischen neuem Tunnel und bestehender Trasse wird als seitlich geböschter Graben angelegt, wodurch der bestehende Lebensraum zerstört wird. Durch den Bau der neuen Trasse wird das in diesem Bereich naturnahe Tälchen des Mätschbaches zwischen ca. km 78,080 und ca. km 78,200 zerstört werden. Die Belastung dieses Baches durch schmale Durchlässe mit Barrierewirkung ist besonders groß. Der neue Durchlass stellt die dritte Barriere auf einer Fließstrecke von ca. 130 m dar.

Im Bereich des alten Tunnels wird an km 78,120 die Eisenbahnüberführung über den Mätschbach mit den Abmessungen $L_w = 3,50 \text{ m}$ und $L_h = 1,20 \text{ m}$ erneuert und im Oberlauf an das neu erstellte Bachprofil angebunden. Nach Herstellung des Bauwerks wird auch der Unterlauf der neuen Situation angepaßt.

Die Vorbelastung durch den technischen Ausbau des Mätschbaches im Gewässerabschnitt zwischen der Trasse Frankfurt/Main-Göttingen und der Trasse Schlüchtern-Elm ist bereits sehr groß.

Im Bereich des Nordportals wird bei km 82,488 das Kautzer Wasser über einem Durchlass von 2,50 m lichter Weite und 2,50 m lichter Höhe gequert. Ebenso wie das ca. 50 m weiter östlich befindliche, bestehende Brückenbauwerk stellt dieser Durchlass eine zusätzliche Barriere für die Lebewelt des Kautzer Wassers dar.

Die durch die Barrieren und die technischen Gerinneabschnitte hervorgerufenen Beeinträchtigungen der Lebewelt der Bäche werden in Kap. 3.4 näher erläutert. Sie vermindern das biologische Selbstreinigungsvermögen dieser noch sehr sauberen Bäche in ihrem Oberlauf und damit potentiell die Wassergüte im anschließenden Gewässerabschnitt. Einleitung von Grundwasser in Oberflächengewässer

Die in den Einschnittsbereichen beider Tunnel gefaßten Boden- und Schichtenwässer werden mit der Oberflächenentwässerung in die Oberflächengewässer eingeleitet. Der unterschiedliche Chemismus dieser Wässer verändert die Lebensbedingungen in den Oberflächengewässern. Das durch Dränagen, Rigolen und Gräben abgefangene Wasser hat im Vergleich zu Bachwasser einen niedrigeren pH-Wert (höherer Gehalt an Hydrogencarbonat), einen niedrigeren Sauerstoffgehalt und eine im Sommer niedrigere, im Winter höhere Temperatur. Einträge von dränierten, landwirtschaftlichen Flächen tragen häufig durch hohe Nitrat- und z.T. Phosphatgehalte zur Gewässereutrophierung bei.

Erhöhung des Oberflächenabflusses

Im Bereich der südlichen Voreinschnitte der beiden Tunnel wird das auf den Einschnittsböschungen und auf der Gleistrasse anfallende Regenwasser in den Bahnseitengräben gesammelt und mit dem Gradientengefälle Richtung Süden in das Kohlengrubenwasser und den Mätschbach geleitet.

Das in den Bahnseitengräben des nördlichen Voreinschnitts des neuen Tunnels gesammelte Wasser wird mit dem Gradientengefälle Richtung Süden bis zu Tunnelportal geführt, in einer Hebeanlage gefaßt und über Druckrohrleitungen in das am Einschnittende verlaufende Kautzer Wasser geleitet. Bis zum Hochpunkt 82,4+45,0 wird auch das auf der alten Trasse anfallende Wasser mit dem Gefälle zum Nordportal geleitet und anlog zum neuen Tunnel über eine Hebeanlage und Druckrohrleitungen entlang der Trasse in das Kautzer Wasser geleitet. Ab dem Gefällehochpunkt werden die anfallenden Wässer aus den

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Bahnseitengräben Richtung Nordosten und im Einfädungsbereich des neuen Gleises in den Graben zum Kautzer Wasser geleitet (Anlage 0, 1, 3 der Planfeststellungsunterlagen). Im Gegensatz zum Kohlengrubenwasser und Mätschbach, für die sich die Einleitmengen aus dem Oberflächenabfluss gegenüber dem jetzigen Stand nicht verändern bzw. verringern, erhöht sich die Einleitmenge für das Kautzer Wasser um das Vierfache der derzeit eingeleiteten Mengen. Dadurch ist eine Belastung der Leistungsfähigkeit des Bachgerinnes durch eine Abflußverschärfung zu erwarten. Grundsätzlich kann dadurch die Hochwassersituation in stromab gelegenen Gebieten verschärft werden.

Grundwasser

Veränderung der Abflußverhältnisse und des Geländewasserhaushaltes

Schwebende Grundwasserleiter werden ebenfalls im Bereich der Tunnelportale berührt, in denen die Tunnelüberdeckung nur wenige Meter beträgt. Aufgrund des druckwasserdichten Ausbaus der Tunnel stellen sich die hydraulischen Verhältnisse in den Buntsandsteinbereichen nach Bauende wieder weitgehend auf das ursprüngliche Niveau ein, da das Sickerwasser die Tunnelröhren umfließen und über den Kluftraum zum tieferliegenden Hauptgrundwasser absteigen. In den schwebenden Grundwasserstockwerken der Teritärbereiche führt der wasserdichte Ausbau zur Wiederauffüllung der Porenwasserleiter bis zum derzeitigen Druckniveau.

Im Bereich von Dammlagen kommt es durch das Auflagerungsgewicht zu Stauungen der hangabwärts ziehenden schwebenden Grundwasserhorizonte. Ursprüngliche Grundwasserströmungen werden durch die Auflasten von Dammbauten beeinträchtigt oder unterbrochen. Dies führt dazu, dass das Wasser oberhalb der Dämme Richtung Durchlass abgeleitet wird, der Anteil des oberflächlichen Abflusses wird erhöht. Hangabwärts gelangt weniger Wasser zur Versickerung, da der der Geländeneigung folgende laterale Zufluß ausbleibt. Die geplante Trasse verläuft auf den Streckenabschnitten km 77,485 - 77,530 und km 82,470 bis km 82,865 auf einem Damm.

Im Bereich der Überquerung des Kohlengrubenwassers (km 77,500) ist angesichts der bestehenden Vorbelastung keine Veränderung des Geländewasserhaushaltes durch die Verbreiterung des Dammes zu befürchten.

Die Überquerung des Kautzer Wassers (km 82,462) auf einem zusätzlichen Damm wird den relativ hohen Wasserstand im wenig geneigten Bachauengelände (Gefälle des Kautzer Wassers 1,7 Promille) kaum oder nicht beeinflussen.

In den Einschnittbereichen des neuen Tunnels wird sich ein Streifen von ca. 30-40 m durch Absenkung des oberflächennahen Schichtwasser- bzw. in Teilbereichen auch des oberflächennahen Grundwasserspiegels hinsichtlich der Bodenfeuchte und der Staunässe im Vergleich zu heutigen Verhältnissen bauzeitlich verändern.

Einschnittsbereiche, in denen es durch baubedingte Dränage zu einer Absenkung schwebender Grundwasserhorizonte kommt, sind die Streckenabschnitte km 77,217 bis km 78,172 sowie km 82,168 bis km 82,480.

Die zur Sicherung des neuen Bauwerkes erforderliche Tiefendränage in den Voreinschnitten mindert die Versickerungsrate und damit die Grundwasserneubildungsrate im Untersuchungsraum, da das Wasser oberflächlich abgeführt und in die Vorfluter geleitet wird. Durch die oberflächliche Ableitung wird die Grundwasserergänzung tieferer Aquifere vermindert und die dauerhafte Absenkung von schwebenden Grundwässern erzielt. Die Tiefendränage kann sich 30 bis 40 m beidseits der Einschnitte auf die Grund- und Schichtenwasserhorizonte auswirken.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Durch Oberflächenversiegelung wird der oberflächliche Abfluß erhöht, die Grundwasserneubildungsrate nimmt ab.

Im Bereich der Voreinschnitte des AST ist keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten, da die Tiefendrainage die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen ersetzt.

Mit der Herstellung der Tunnelröhre mittels bereichsweiser Lockerungssprengungen entstehen zusätzliche Spalten und Klüfte. Es ist zu erwarten, dass mit schnellerem Abzug des Wassers in den Untergrund auch der mögliche Eintrag von verunreinigenden Stoffen in Grundwasser beschleunigt wird, die Versickerungsrate und letztlich die Verwitterungsrate des Bodens zunehmen. Mögliche Wechselwirkungen auf die Biozönose sind denkbar.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Oberflächenwasser

Eutrophierung und Schadstoffeintrag

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern können durch Eintrag von bunt- und schwermetallhaltigem Abrieb von Schienen, Rädern, Bremsanlagen, Fahrdrähten und Stromabnehmerbügeln sowie durch Schmier-, Betriebs- und Treibstoffe und Abwässer entstehen. Da sowohl der AST als auch der NST mit einer druckwasserdichten Tunnelröhre versehen werden, fallen lediglich im Katastrophenfall größere Mengen Wasser in Form von Löschwasser an. Beide Tunnel werden in Höhe des Südportals zur Verhinderung des Austritts von evtl. kontaminiertem Löschwasser in den Mätschbach mit einer Rinne versehen, die an ein geschlossenes Auffangbecken mit einem Volumen von $V = 115 \text{ m}^3$ angeschlossen sind. Das Auffangbecken erhält einen Notüberlauf ins Gelände. Im Katastrophenfall wird der Inhalt des Auffangbeckens nach vorheriger Beprobung über Tankwagen geleert.

Grundwasser

Eutrophierung und Schadstoffeintrag

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen für Boden und Oberflächenwasser durch Betriebsstoffe, Abrieb und Abwässer wurden bereits aufgeführt. Sie können auch zu einer Belastung des Grundwassers führen. Ein weiteres Konfliktpotential stellt die Verwendung von Herbiziden im Rahmen der Unterhaltungspflege dar. Der Großteil der verwendeten Herbizide ist lipophil und durchdringt auch wassersperrende Schichten. Sind Herbizide in den Untergrund gelangt (Luftabschluss), werden sie (fast) nicht mehr abgebaut und nur durch Verdünnung "entschärft". Herbizide werden ausschließlich im Gleisbereich ausgebracht.

Schutzgut Flora und Fauna

Baubedingte Auswirkungen

Zerstörung von Biotopen sowie Verlust von Lebensräumen

Die temporäre baubedingte von Flächen als Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungs- oder Lagerfläche bedeutet den Verlust der dort ausgebildeten Biotope. Auf diesen Flächen wird die Vegetation vollständig zerstört. Damit verlieren die Flächen auch ihre Funktion als Tierlebensraum. Ob diese Beeinträchtigung dauerhaft sind oder nur vorübergehend, hängt vom Ist-Zustand und der Entwicklungsdauer der betroffenen Flächen ab. Das Ausmaß der

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Beeinträchtigung ist somit abhängig von der Qualität der Flächen, der Ausprägung angrenzender Bereiche sowie der Möglichkeit der Wiederherstellbarkeit bzw. Wiederbesiedlung.

Die Eingriffsintensität ist ähnlich wie bei der dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen einzustufen. Von einer Wiederherstellbarkeit nach Beendigung der Baumaßnahme ist nur bei Flächen mit einer Entwicklungsdauer von weniger als 5 Jahren auszugehen.

Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich des Südportals

Die baubedingte Beanspruchung zur Erstellung des NST beschränkt sich im Bereich des Südportals auf eine Fläche von ca. 1.200 m², die zusätzlich zu den Flächen, die zur Herstellung des Voreinschnittes überbaut werden, in Anspruch genommen werden. Diese Flächen liegen zwischen der bestehenden und der neuen Strecke. Auf Grund der auf der Fläche vorkommenden wertvollen Gehölzbestände (Restfläche eines größeren Bestandes, der anlagebedingt in Anspruch genommen wird, die nach § 23 HeNatG geschützt sind, wird die Eingriffsintensität als hoch eingestuft. Für die Sanierung des bestehenden Tunnels ist im Bereich des Südportals nur eine kleinere Baustelleneinrichtungsfläche neben dem Hubschrauberlandeplatz vorgesehen.

Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich des Nordportals

Im Bereich des Nordportals werden die Flächen zwischen alter und neuer Trasse als Baustelleneinrichtungsflächen genutzt.

Von der Flächeninanspruchnahme betroffen sind v.a. Ruderalflächen, die teilweise mit Gehölzen bestanden sind. Die Bedeutung der Fläche für das Schutzgut Vegetation und Fauna wird als hoch bewertet. Insbesondere die Fläche östlich der Straße von Leimenhof nach Kautz ist als Reptilienlebensraum von Bedeutung. Der Bereich des Kautzer Wassers wird ausgespart. Über das Kautzer Wasser wird jedoch während der Bauzeit eine Hilfsbrücke errichtet. Im weiteren Verlauf werden intensiv genutzte Grünlandflächen zur Baustelleneinrichtung genutzt. Die Flächen im Bereich des Nordportals werden auch zur Sanierung des bestehenden Tunnels benötigt. Die Auswirkungsintensität wird insbesondere auf Grund der Dauer des Eingriffs als mittel bis hoch bewertet.

Veränderung von Lebensräumen

Während der Bauphase ist mit Schadstoffemissionen aus dem Baustellenverkehr zu rechnen. Die zu erwartende Verkehrsbelastung liegt jedoch unterhalb der einer stark befahrenen Straße und ist zudem zeitlich begrenzt. Die entsprechenden Auswirkungen auf die Vegetation und Fauna sind weitgehend zu vernachlässigen. Ein Restrisiko für einen Unfall mit Treib- und Schmierstoffen, die auf den Baustelleneinrichtungsflächen gemäß dem Stand der Technik gelagert werden, ist allerdings stets vorhanden.

Zerschneidung bzw. Verinselung von Lebensräumen

Der baubedingte Flächenverlust kann ebenso wie der anlagebedingte zur Verkleinerung und Verinselung von Lebensräumen führen. Der Eingriff ist zeitlich auf die Bauphase beschränkt.

Beunruhigung bzw. Vertreibung von Tieren

Während der Bauphase sind Lärmentwicklung in Verbindung mit optischen Beeinträchtigungen und Erschütterungen zu erwarten.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchtern Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Lärm ist ökologisch relevant, wenngleich seine Auswirkungen auf die Tierwelt bisher allenfalls in ersten Ansätzen untersucht wurden. Insbesondere für Tiergruppen, bei denen akustische Signale für die Fortpflanzung und Revierabgrenzung eine wichtige Rolle spielen, können entsprechende Beeinträchtigungen vermutet werden. Dazu zählen u. a. Vögel und Amphibien.

Über die Reaktion von Reptilien auf Störquellen ist wenig bekannt. Es ist denkbar, dass Reptilienarten vor Lärm fliehen. Allgemein ist festzustellen, dass Schlangen besonders empfindlich auf Erschütterungen reagieren. Sie werden vermutlich eine solche Distanz zur Störquelle einnehmen, bis sie die Erschütterungen durch die Baumaschinen nicht mehr wahrnehmen (Abstand ca. 100 m). Von Störwirkungen während der Bauzeit ist insbesondere die Zauneidechsenpopulation betroffen, die im Bereich des bestehenden Bahndammes am Voreinschnitt Süd vorkommt. Die Eingriffsintensität ist hier als hoch einzustufen.

Über die Reaktion von Vogelarten auf Beunruhigungen wie Lärm, optische Stimuli, Vibrationen liegen Untersuchungen vor allem für den Straßenverkehr vor. Die Beunruhigung durch den Baubetrieb ist mit dem Straßenverkehr vergleichbar. In offenen Bereichen kann jedoch von einer Störwirkung von 200 – 300 m ausgegangen werden. In Waldbereichen ist die Störwirkung auf Grund der abschirmenden Wirkung der Baumbestände geringer anzusetzen.

Je nach Fluchtdistanz der einzelnen Arten und Zeitraum der Störung werden die Störeffekte mehr oder weniger stark wirksam. Finden sie während der Brutzeit statt, sind einerseits sehr viel mehr Arten betroffen als im Herbst oder Winter, andererseits ist die Auswirkung auch gravierender: Die im Einzugsbereich der Störungen brütenden Vogelpaare werden ihre Bruten aufgeben. Daraus ergeben sich deutliche Konsequenzen für die Populationsdichte.

Von Störwirkungen während der Bauzeit sind insbesondere die Wiesenbrüter im Bereich der Grünlandflächen am Nordportal betroffen. Die Flächen, die durch die Bundesstraße B 40 vorbelastet sind, erfahren durch den Bau des Voreinschnittes Nord eine weitere Beeinträchtigung. Auf Grund der Lage der Lärmquellen östlich und westlich der Grünlandfläche kann von einer nahezu vollständigen Entwertung der Flächen ausgegangen werden.

Werden Bauarbeiten bei Dunkelheit durchgeführt, kann starkes Scheinwerferlicht Störwirkungen auf nachtaktive Tiere (z. B. Eulen) haben. Nachtaktive flugfähige Insekten werden durch die Scheinwerfer angelockt. Die Lichtquelle übernimmt die Funktion einer Lichtfalle. Die angelockten Insekten kommen in der Regel durch Verbrennung zum Tode. Eine besonders hohe Empfindlichkeit besteht für Nachtschmetterlinge im Bereich gehölzbestandener Biotope.

Tod von Tieren durch Kollision

Durch Kollision mit Baustellenfahrzeugen sind insbesondere wandernde Amphibien betroffen. Die Auswirkung ist zeitlich auf die Dauer der Bauphase befristet. Amphibien kommen im Eingriffsraum nur in geringer Individuendichte vor. Geeignete Laichgewässer fehlen vollständig. Wanderwege konnten im Rahmen der Kartierung nicht ermittelt werden. Es ist daher davon auszugehen, dass im Bereich der geplanten Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind.

Anlagebedingte Auswirkungen

Zerstörung von Biotopen sowie Verlust von Lebensräumen

Der Bau der Voreinschnitte für den neuen Tunnel, die Verlängerung der Forstwegbrücke sowie der Bau der Rettungsplätze einschließlich der erforderlichen Zufahrten führt zur

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchternner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

anlagebedingten Zerstörung von Biotopen, die auf den betroffenen Flächen ausgebildet sind. Damit ist unmittelbar der Verlust von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen verbunden. Betroffen sind sämtliche Tierarten, die diese Bereiche als Siedlungsraum, Brut- oder Nahrungshabitat etc. nutzen. Die Eingriffsintensität durch die Baumaßnahme und die Empfindlichkeit der Biotope gegenüber dem Eingriff grundsätzlich als hoch zu bewerten. Entscheidend für die Einschätzung der Auswirkungsintensität ist die Eignung/Leistungsfähigkeit der betroffenen Flächen für das Schutzgut Vegetation und Fauna.

Anlagenbedingte Beeinträchtigungen von Biotopen durch Flächenverlust entstehen durch den Bau der Voreinschnitte einschließlich der Verlängerung der Forstwegebrücke, die Anlage der Rettungsplätze einschließlich der Zufahrten zu den Portalen sowie die Verlängerung des bestehenden Tunnels im Bereich des Voreinschnittes Nord.

Bau des Voreinschnittes Süd

Die südliche Anbindung vernichtet bahnbegleitende Gehölzvegetation und quert auf einem Damm das Kohlengrubenwasser. Dieser ökologisch wertvolle Bereich liegt im Landschaftsschutzgebiet Auenverbund Kinzig bzw. Vogelsberg Hessischer Spessart. Das Kohlengrubenwasser mit seinem bachbegleitenden Erlensaum ist ein geschütztes Biotop nach § 20c BNatG und § 23 HeNatG und Lebensraum gefährdeter Amphibienarten (Feuersalamander).

Die Gehölze am Kohlengrubenwasser sind Lebensraum der Dorngrasmücke, die nach der Hessischen Roten Liste als stark gefährdet eingestuft wird. Dieses Gewässer sowie die angrenzenden Gehölzbiotope werden durch die Baumaßnahme stark beeinträchtigt. Die Gehölzbiotope entlang der Bahnstrecke sind auch Lebensraum des Nierflecken-Zipfelfalters, der in Hessen auf der Vorwarnliste steht. In diesem Bereich entsteht durch den anlagebedingten Flächenverlust eine hohe Auswirkungsintensität.

Im weiteren Verlauf wird ein Gartengelände mit Nadelholzaufforstungen zerstört. Dieser Bereich ist v.a. aufgrund der vielfältigen Strukturen als Lebensraum von Bedeutung. Die weitere Strecke verläuft in einem Einschnitt. Davon betroffen ist in erster Linie Fichtenwald und Fichtenmischwald, auf kleineren Flächen auch Pappelwald auf Auenstandort. Diesen Flächen, größtenteils mittlerer Eignung, wird eine mittlere Auswirkungsintensität zugewiesen. Darüber hinaus werden die ruderalen Bahnböschungen der bestehenden Strecke durch die Herstellung des Voreinschnittes beeinträchtigt. Diese Flächen stellen einen wichtigen Lebensraum für die Zauneidechse dar. Die Auswirkungsintensität wird hier als hoch eingestuft.

Weiterhin betroffen durch Bau des Voreinschnittes sind ein Erlenwaldbereich, ein Lärchenmischwaldbestand sowie ein Bereich mit Gebüsch und ruderalen Säumen. Diese Teilfläche liegt innerhalb des Biotopkomplexes 8. Insbesondere im Bereich des Mätschbaches werden durch den Eingriff nach § 23 HeNatSchG geschützte Biotope zerstört. Im Bereich des Tunnelmundes stockt Buchenmischwald mit Nadelholzanteil, dessen Lebensraumbedeutung als sehr hoch eingeschätzt wird. Die Waldbereiche sind insbesondere als Lebensraum gefährdeter Vogelarten wie Grünspecht und Baumfalke von Bedeutung.

Bau des Voreinschnittes Nord

Vom Bau des Voreinschnittes sind von ca. km 82,100 bis km 82,450 Mähweiden, Ackerflächen, Gärten, Verkehrsflächen, vereinzelt Ruderalflächen und eine Hecke, die nach § 23 HeNatG geschützt ist, betroffen. Für diesen Bereich entsteht eine mittlere bis hohe Auswirkungsintensität.

Von km 82,400 bis km 82,700 quert die Strecke den Wiesenbereich des Kautzer Wassers. Das Kautzer Wasser mit bachbegleitendem Gehölzsaum, Großseggenrieder und

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Hochstaudenfluren zählt zu den geschützten Biotopen nach § 20c BNatG und § 23 HeNatG. Für diesen Bereich liegt eine hohe Auswirkungsintensität vor.

Im weiteren Streckenverlauf wird die Strecke in Dammlage geführt. Hier entstehen Flächenverluste von Wiesen und Weiden nasser bzw. feuchter Standorte (darunter Pflanzengesellschaften der Roten Liste der Grünlandgesellschaften Hessens), Fettwiesen sowie kleinflächig Ruderalflächen. Die überbauten Flächen sind Lebensraum von Bergeidechse und Blindschleiche, gefährdeter Vogelarten (Dorngrasmücke, Gelbspötter und Rotmilan) sowie gefährdeter Tagfalterarten (Mauerfuchs). Es entsteht eine hohe Auswirkungsintensität.

Die Anbindung an die vorhandene Strecke erfolgt im Bereich von Grünland- und Ackerflächen. Hier ist eine mittlere bis geringe Auswirkungsintensität gegeben.

Verlängerung des Tunnels im Bereich des Nordportals

Im Bereich des Nordportals wird der bestehende Tunnel um ca. 60 m verlängert. Hierdurch sind insbesondere geschützte Gehölzbestände im Bereich der Bahnböschung sowie oberhalb des bestehenden Tunnelportals betroffen. Des weiteren sind kleinflächig Feuchtbioptop, im Bereich von Wasseraustritten am Hang entstanden sind, betroffen. Die Auswirkungsintensität wird als mittel bewertet.

Anlage der Rettungsplätze

Für das Nordportal wird der Rettungsplatz für beide Tunnel südlich des alten Schlüchterner Tunnels errichtet. Hierzu sowie zur Herstellung der Zufahrten zu den Portalen des neuen und alten Schlüchterner Tunnels werden Intensivgrünländer, Gehölzbiotope und Ruderalflächen in Anspruch genommen. Insbesondere die ruderalen Säume sind als Lebensraum für Tagfalter von Bedeutung. Da die Fläche mit Schotterrasen befestigt wird, steht sie nach Beendigung der Baumaßnahme eingeschränkt wieder als Lebensraum zur Verfügung. Die Auswirkungsintensität wird als mittel eingestuft.

Der Rettungsplatz für das Südportal, der ebenfalls mit Schotterrasen befestigt wird, wird auf einer Ruderalfläche südlich des alten Schlüchterner Tunnels unmittelbar neben einem vorhandenen Hubschrauberlandeplatz. Die Fläche ist als Lebensraum für die Fauna von untergeordneter Bedeutung, so dass die Auswirkungsintensität als gering eingestuft wird.

Veränderung von Lebensräumen

Neben den Flächenverlusten ist durch im Bereich der Voreinschnitte vorgesehenen Tiefendrainagen mit Veränderungen des Grundwasserverhältnisse zu rechnen. Es wird davon ausgegangen, dass die Geländedrainagen in einem Bereich von ca. 35 m um die Einschnitte wirken.

In den von Grundwasseränderung betroffenen Bereichen werden folgende Bioptypen als besonders gefährdet gegenüber einer Absenkung eingestuft:

Voreinschnitt Süd (Bereich bis 40 m):

01.120 Buchenmischwald mit Nadelhölzern

01.173 Bachbegleitender Erlenwald

04.211 Bach (Mätschbach)

Voreinschnitt Nord (Bereich bis 40 m und Bereich geringer Überdeckung)

02.200 Ufergehölz

06.220 Naß- und Feuchtweide

04.211 Bach (Kautzer Wasser)

Kautzer Wasser (Bereich km 81,220)

02.200 Ufergehölz

05.110 Röhrlicht

06.220 Naß- und Feuchtwiese

04.211 Bach (Kautzer Wasser)

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Ob für diese Biotoptypen tatsächlich Beeinträchtigungen auftreten werden und in welchem Umfang, kann nicht mit letzter Sicherheit gesagt werden. Aufgrund der aufgezeigten Empfindlichkeit ist hier eine Gefährdung jedoch gegeben.

Zerschneidung bzw. Verinselung von Lebensräumen

Die Anbindung der Strecke an den neuen Tunnel führt bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der bestehenden Trasse zur Verinselung der dazwischenliegenden Flächen. Die Barrierewirkung der Bahnstrecke ist dabei geringer einzustufen als bei einer stark befahrenen Straße. Dennoch ist von einer Entwertung der dazwischenliegenden Flächen auszugehen. Im Bereich des Voreinschnittes Süd ist eine Fläche von ca. 1.200 m² betroffen. Im Bereich des Voreinschnittes Nord ist eine Fläche von ca. 15.000 m² betroffen.

Für Tiere mit geringem Aktionsradius kann der anlagenbedingte Flächenverlust zu einer Unterbrechung des Biotopverbundes und damit zur Verkleinerung ihres Lebensraumes führen. Die neu entstehenden Bahnböschungen können diese Biotopfunktionen mittelfristig zumindest teilweise übernehmen.

Unüberwindbare Barrieren für bodengebundene Tierarten stellen die Lärmschutzwände dar. Sie können Austauschprozesse zwischen beiderseits der Bahnstrecke gelegenen Biotopen unterbrechen. Im Bereich der Voreinschnitte am Nordportal werden Lärmschutzwände auf einer Länge von 553 m (km 82,427 bis km 83,979) gebaut.

In den Durchlassbereichen der querenden Fließgewässer werden die Selbstreinigungsfähigkeit und die Lebensraumfunktionen beeinträchtigt. Die Ausbreitung und Wanderung von Tierarten wird durch fehlende Belichtung des Wasserkörpers, fehlendes Substrat sowie erhöhte Fließgeschwindigkeit stark eingeschränkt. Für Kompensationsflüge der Imagines bestimmter Insektenarten, die bachaufwärts fliegen, um die passive Verdriftung ihrer Larven auszugleichen, fehlt das Gewässer als Orientierungshilfe.

Die Errichtung neuer Durchlässe (Mätschbach, Kautzer Wasser) bzw. die Verlängerung vorhandener Durchlässe (Kohlengrubenwasser) führt zu einer weiteren Unterbrechung wassergebundener Lebensräume. Die Auswirkungsintensität ist abhängig von der Größe des Durchlassbauwerkes und von der Vorbelastung durch die bestehende Bahnstrecke.

Im Bereich des Kohlengrubenwassers wird der bestehende Durchlass von ca. 51 m auf 65 m verlängert. Der Oberlauf des Kohlengrubenwassers ist biologisch bereits jetzt von seinem Unterlauf aufgrund des Durchlassgefälles, der verhältnismäßig geringen Weite und eines unterhalb entstandenen, ca. 0,7 m hohen Sohlabsturzes weitgehend abgeschnitten.

Es ist davon auszugehen, dass die Barrierewirkung des bestehenden Durchlasses verstärkt wird. Das Verhältnis Querschnittsweite zu Durchlasslänge ist wesentlich kleiner als 1:10, dem fachlich anerkannten Minimalwert für lange Durchlässe. Insgesamt stellt der Durchlass nach seiner Fertigstellung eine kaum überwindbare Barriere nicht nur für wassergebundene Lebewesen dar.

Das geplante Gefälle der Durchlassverlängerung entspricht mit 5 % dem Gerinnegefälle im vorausgehenden Gewässerabschnitt des Baches und im bestehenden Durchlass. Die Auswirkungsintensität wird auf Grund der bestehenden Vorbelastung als gering bewertet.

Im Bereich des Mätschbaches führt insbesondere die mit der Absenkung verbundene Erhöhung der Fließgeschwindigkeit dazu, dass das Durchlassbauwerk zu einem unüberwindbaren Hindernis für wandernde Tiere wird. Der vorhandene ca. 40 m entfernt liegende Durchlass stellt bereits jetzt ein unüberwindbares Hindernis für wassergebundene Tierarten dar, da hier durch die eingeleiteten Bahnwässer aus dem Tunnel ebenfalls hohe Fließgeschwindigkeiten entstehen.

Die erforderliche Verlegung des Mätschbaches führt darüber hinaus zu einem starken Eingriff ins Gewässer. Die vorgesehene neunstufige Kaskade unterhalb des Absetzbeckens zur Überwindung eines Höhenunterschiedes von etwa fünf Metern kann von den dort lebenden Wassertieren kaum überwunden werden.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Der durch die bestehenden Vorbelastungen in seiner natürlichen Leistungsfähigkeit stark beeinträchtigte Mätschbach ist in seinem oberen Teil vom Unterlauf weitgehend isoliert. Der geplante Kastendurchlass ist der dritte auf einer Fließstrecke von ca. 155 m (Vorbelastung). Es ist davon auszugehen, dass das zwischen den Gleisen liegende Teilstück des Mätschbaches aus den genannten Gründen von den angrenzenden Gewässerabschnitten weitgehend isoliert ist. Eine Reduzierung der Vorbelastung ergibt sich dadurch, dass der Durchlass im Bereich der bestehenden Strecke im Zuge der Sanierungsmaßnahmen in seiner Länge reduziert wird.

Der Durchlass über dem Kautzer Wasser entspricht hinsichtlich des Verhältnisses von Länge zu Weite den naturschutzfachlichen Anforderungen.

Im Durchlass ist mit ein Gefälle von 5 Promille vorgesehen. Neben den bereits oben beschriebenen Auswirkungen eines Durchlasses stellt die dadurch entstehende schnelle Strömung ein weiteres Hindernis für die Gewässerbewohner dar.

Tod von Tieren durch Stromschlag und Drahtanflug

Die Gefahr, dass Tiere durch Stromschlag oder Drahtanflug zu Tode kommen ist bereits durch die vorhandene elektrifizierte Strecke gegeben. Mit einer Verstärkung der Auswirkung ist langfristig - nach Auswuchs der trassennahen Gehölzbestände - nicht zu rechnen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Veränderung von Lebensräumen

Der Neubau der Strecke bewirkt eine Belastung weiterer Biotope durch betriebsbedingten Eintrag von Schadstoffen in gleisnahe Bereiche. Dabei handelt es sich um Abriebstoffe, Schmierstoffe etc.. Besonders empfindlich gegenüber Schadstoffeinträgen sind Biotope, die auf nährstoffarme Standortverhältnisse angewiesen sind. (z. B. Magerrasen und trockene Ruderalfluren)

Zur Freihaltung der Schienenwege von unerwünschtem Pflanzenbewuchs setzt die DB-Netz AG derzeit Herbizide ein. Dabei wird gezielt das Schotterbett behandelt, nicht aber angrenzende Vegetationsbestände. Da die Anwendung der Spritzmittel nicht bei starkem Wind, der eine Verdriftung der Pflanzengifte bewirkt, erfolgt, sind die Auswirkungen zu vernachlässigen.

Beunruhigung bzw. Vertreibung von Tieren

Die Beunruhigung und Vertreibung von Tieren durch den Betrieb der Strecke ist vergleichbar mit den beschriebenen baubedingten Beeinträchtigungen. Auch hier sind die Erkenntnisse aus dem Straßenverkehr übertragbar. Es ist davon auszugehen, dass von der bestehenden Strecke bereits jetzt Störwirkungen auf die angrenzenden Bereiche ausgehen. Durch die Verschwenkung der Strecke um bis zu 100 m im Nordwesten vergrößert sich der beeinträchtigte Bereich jedoch erheblich. Dies betrifft insbesondere das Grünlandgebiet bei ca. km 82,50 bis 82,70. Hier wird die Strecke in Dammlage geführt. Es ist davon auszugehen, dass der Grünlandbereich, der bereits durch die Bundesstraße B 40 vorbelastet ist, durch die Verkleinerung und die von der Bahnstrecke ausgehende Verlärmung stark entwertet wird.

Tod von Tieren durch Kollision

Die Kollisionsgefährdung von Tieren mit fahrenden Zügen ist bereits durch die vorhandene Strecke gegeben. Eine Verstärkung der Auswirkung ist nicht zu erwarten.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Erholung und Landwirtschaft

Baubedingte Auswirkungen

Durch den Baustellenbetrieb ergeben sich zeitweilige Beeinträchtigungen der Erlebnisqualität und des Landschaftsbildes. Es ist mit zusätzlichen Lärmbelastungen und Schadstoffemissionen durch Baumaschinen, mit baubedingten visuellen Beeinträchtigungen (z.B. vegetationslose Aufschüttungen) sowie einer verminderten Zugänglichkeit und Verschlechterung der Wegequalität zu rechnen.

Beeinträchtigung durch Lärm

Die Erholungsnutzung wird während der Bauzeit durch den Lärm der Baumaschinen, Bau- und Transportfahrzeugen zeitweilig beeinträchtigt.

Die Lärmbelastung, die durch den Abtransport des Ausbruchmaterials entsteht, war Gegenstand der UVS zu den Deponiestandorten. Der Deponiestandort 1.4 wurde einschließlich der Transportwege mit Beschluss vom 31.07.1998 planfestgestellt.

Beeinträchtigung durch Schadstoffemissionen

Eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktionen kann im unmittelbaren Baustellenbereich durch Schadstoffemissionen erfolgen. Auf Auswirkungen u.a. durch gasförmige Schadstoffe, Stäube und Aerosole auf den Menschen wird hingewiesen.

Visuelle Beeinträchtigungen

Visuelle baubedingte Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung und des Landschaftsbildes entstehen in erster Linie durch Baustelleneinrichtungsflächen (Zwischendeponien, Baucontainer etc.) sowie durch den Geländeeinschnitt (vegetationslose Flächen, offene, unbewachsene Bodenbereiche) der neuen Bahnstrecke.

Beeinträchtigung der Nutzbarkeit

Der Baustellenbetrieb führt zu einer Verschlechterung der Wegequalität durch das Befahren mit schweren Maschinen und kann zu einer verminderten Zugänglichkeit des Untersuchungsgebietes führen. Insbesondere wird die Wegeverbindung von Kautz in Richtung Gänsetrift (K 91) durch die neue Trasse bauzeitlich zeitweise unterbrochen. Behinderungen sind aber auch am Südportal durch den Baustellenverkehr zu erwarten.

Anlagenbedingte Auswirkungen

Durch die Anlage der neuen Schienenstrecke wird das Landschaftsbild und damit die Erlebnisqualität für die Erholungsnutzung beeinträchtigt.

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Das Landschaftsbild wird vor allem durch die Veränderung der Geländegestalt (Einschnitte und Dämme) und die Veränderung der Flächennutzungen einschließlich des Entfernens von prägenden oder gliedernden Landschaftselementen, die Elektrifizierung der Strecke sowie den Bau der Schallschutzwand belastet.

Bei der Bewertung des Eingriffs für das Landschaftsbild werden Bepflanzungs- bzw. Rekultivierungsmaßnahmen entlang der neuen Strecke nicht in die Betrachtung einbezogen, da diese erst mittel- bis langfristig zur Wirkung kommen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Um die Einsehbarkeit der Eingriffsflächen abschätzen zu können, wurden die Blickbeziehungen zwischen diesen Flächen und ihrem Umfeld im gesamten Untersuchungsgebiet flächendeckend untersucht.

Für die Eingriffe im Bereich der Tunnelvoreinschnitte bedeutet dies:

Voreinschnitte Süd

In der Nahzone werden die Einschnittsflächen und Aufschüttungen der neuen Bahnstrecke deutlich wahrnehmbar sein, da sich die neue gestaltete Geländeoberfläche von dem übrigen Relief unterscheidet. Das bewegte Relief und die Gehölzsäume im südlichen Teil bzw. die Waldflächen im nördlichen Teil des Voreinschnitts werden den neuen Eingriff selbst von der Nahzone aus größtenteils verdecken. Darüber hinaus ist der geplante Eingriff in seiner ganzen Länge (nur unmittelbar neben der Strecke) nur von wenigen Punkten überschaubar. In der Mittelzone und der Fernzone wird der Eingriff nicht erkennbar sein.

Voreinschnitte Nord

Der Voreinschnitt Nord bedeutet ebenfalls eine Veränderung der Geländegestalt. Aufgrund des ca. 13,5 m tiefen Einschnitts in Tallage und der Verdeckung durch Gehölzreihen, z.B. der bachbegleitende Erlensaum am Kautzer Wasser, wird die Sicht aus Richtung Osten auf die Eingriffsfläche beschränkt. Insbesondere von Nordosten werden die 4 m hohe Schallschutzwand und der 6 m hohe Damm der neuen Strecke zwischen km 82,427 und km 82,979 als neues Bauwerk erkennbar sein.

Aus Richtung Westen ist der Einschnitt durch die Bebauung von Kautz sowie das Relief nur teilweise einzusehen. Der Damm wird dagegen westlich des Erlensaumes (Kautzer Wasser) sichtbar sein, während die Schallschutzwand trotz ihrer Länge (553 m) und durch das abfallende Relief in Richtung Leimenhof weniger auffallend wirken wird. Sichtbeziehungen werden durch die Schallschutzwand nicht unterbrochen.

Einen Überblick über die gesamte neue Streckenführung innerhalb der Nahzone ist nur von wenigen Punkten aus möglich. Von einigen Standorten an den westexponierten Hängen nördlich des Einschnitts sind die neuen Anlagen gut sichtbar.

Die Beseitigung der Gehölze am Portal des alten Tunnels, die mit der Verlängerung des Tunnels um ca. 60 m nach Norden und der Geländemodellierung einhergehen, ist ebenfalls als wirksamer Eingriff in das Landschaftsbild anzusehen.

In der Mittelzone nimmt die Einsehbarkeit durch das Geländere Relief und durch die Verdeckung durch Landschaftselemente sehr stark ab. Der Eingriff ist zwar noch erkennbar, er wird durch das bewegte Relief oder hohe Bäume in seiner Höhe oder Tiefe relativiert und daher hauptsächlich als lineares Element wirksam. Gute Einsicht ergibt sich von mehreren Standorten (Hängen) westlich der Bundesstraße B 40.

In der Fernzone wird der Eingriff ins Landschaftsbild (nicht zuletzt durch die bestehenden) Vorbelastungen als bedeutungslos eingeschätzt.

Beeinträchtigung der Erholungsnutzung

Aufgrund der mittel - geringen anlagenbedingten Beeinträchtigungen und der vorhandenen mittleren Eignung des Untersuchungsraumes für die Erholungsnutzung sind die anlagenbedingten Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung durch das Vorhaben gering einzustufen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Beeinträchtigung durch Lärm

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Den Prognosen für die neue Strecke liegen eine unveränderte Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h sowie erhöhte leicht erhöhte Zugzahlen in der Tag- und Nachtperiode zugrunde.

Für den Untersuchungsraum ist ein Emissionspegel (Mittelungspegels ab 25 m Abstand von seiner Achse bei freier Schallausbreitung) für das Jahr 2015 prognostiziert worden. Er weist gegenüber dem Ist-Zustand eine Erhöhung der Schallemissionen von maximal 1,2 dB(A) tags und 1,9 dB(A) nachts auf. Angesichts der bestehenden Vorbelastung wird davon ausgegangen, dass die Erholungsnutzung durch die von der neugebauten Strecke ausgehenden Schallemissionen nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Schutzgut Wohnen

Baubedingte Auswirkungen

Beeinträchtigung durch Lärm

Der Baubetrieb (Einsatz von Baumaschinen, Stationäraggregate, Transportfahrzeugen) wird in Teilen des Untersuchungsgebietes zu Geräuschemissionen führen. Betroffen sind die Ortschaften Leimenhof, Kautz, Krackhof und Fuldaische Höfe.

Da die bestehende Bebauung der Ortschaft Kautz am Nordportal bis in die unmittelbare Nähe der Baustelle heranreicht, wird während der Bauzeit mit einer Beeinträchtigung für das Schutzgut Wohnen zu rechnen sein.

Die Zumutbarkeitsgrenze von Schallimmissionen ist schwer einschätzbar, da sie einerseits von der Eigenschaft des Schalls, z.B. Tonhöhe, Impulshaftigkeit, Auffälligkeit sowie Zeitpunkt, Dauer und Häufigkeit der Geräuscheinwirkung, und andererseits von dem subjektiven Schallempfinden abhängig ist. Letzteres wird insbesondere von der physischen und psychischen Konstitution des Rezipienten bestimmt.

Bedeutsam hierfür ist außerdem, dass das subjektive Ausmaß der Schallwirkung stark variiert, je nachdem, welche Ansprüche an die Ruhe gestellt werden. Sie werden durch bestimmte Tätigkeiten bzw. Örtlichkeiten bestimmt und sind darüber hinaus abhängig vom Zeitpunkt der Belastung.

Durch den Baubetrieb bedingte Schallimmissionen sind an die Art und Dauer der Bautätigkeit gebunden. Hinsichtlich der Umweltrelevanz unterliegt der Baulärm eigenen rechtlichen Regelungen über Lärmhöhe und Tageszeit nach AVV-Baulärm.

Beeinträchtigung der Wegeverbindung

Da im Bereich der Verbindungsstraße von Kautz nach Leimenhof wird aus fahrdynamischen Gründen der Tunnelmund des neuen Tunnel liegen muß, wird die Straße ca. 10 m nach Südwesten verschenkt, was zu einer baubedingten Unterbrechung der Verbindung führt.

Beeinträchtigung der baulichen Substanz

Erschütterungen beim Tunnelbau (z.B. Lockerungssprengungen, Rammen von Spundwänden) sowie Geländesetzungen können zu Gebäudeschäden in der näheren Umgebung des Nordportals führen.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anlagenbedingte Auswirkungen

Verlust von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden

Im Bereich des Nordportals führt die Baumaßnahme zum Verlust von zwei Wohngebäuden sowie einem Wirtschaftsgebäude.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Beeinträchtigung durch Lärm

Für die Ortschaften Kautz und Leimenhof bestehen hinsichtlich Schallimmissionen bereits hohe Vorbelastungen. Diese werden durch die Bundesstraße 40, die Bundesautobahn BAB 66 und die vorhandenen Schienenstrecken verursacht.

Für den Ist-Zustand der Strecken (Schlüchtern – Flieden; Flieden – Schlüchtern) wurden Vorbelastungen an den nächstgelegenen Häusern in Kautz (Immissionsorte Nr. 5 und 7) von 60 bzw. 57 – 60 dB(A) nachts und im Ortsteil Leimenhof an allen Objekten zwischen 55,3 und 66,5 dB(A) nachts ermittelt.

Da der Neubau des Tunnels als wesentliche Änderung des Schienenweges eingestuft wird, gelten die Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).

Im Ergebnis der Berechnungen für den Prognose-Zustand 2015 wurde für die Ortschaft Kautz an zwei Immissionsorten (Kautz 5 und 7) und für alle untersuchten Immissionsorte der Ortschaft Leimenhof der Grenzwert von 60 dB(A) nachts überschritten, was Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV erforderlich macht.

Um gemäß 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte von 49 dB(A) nachts einzuhalten, werden aktive und passive Schallschutzmaßnahmen eingesetzt. Für die Gebäude Nr. 5 und 7 in Kautz werden in den Schlafräumen Schallschutzfenster der Klasse 1 erforderlich, während für die Ortschaft Leimenhof eine 4 m hohe Schallschutzwand von km 82,427 – km 82,979 südöstlich der Bahnstrecke Schlüchtern – Flieden zu errichten ist und zusätzlich Schallschutzfenster der Klasse 2 für schutzbedürftige Schlafräume erforderlich werden.

Aufgrund der vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen entstehen für die Ortschaften Kautz und Leimenhof keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen.

Beeinträchtigung durch Erschütterungen

Durch den Neubau des Tunnels ergeben sich für den Bereich der Ortschaft Leimenhof keine Änderungen der durch den Eisenbahnverkehr hervorgerufenen Erschütterungen. In Kautz sollten durch Verwendung von Hochleistungs-Unterschottermatten beim Neubau des Tunnels in Bereichen mit relativ geringer Überdeckung Körperschallanregungen in Wohngebäuden verhindert werden.

Schutzgut Kulturgüter

Baubedingte Beeinträchtigungen

Während der Sanierungsarbeiten des alten Distelrasen-Tunnels werden in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen Vorkehrungen zum Schutz des denkmalgeschützten Südportals zu treffen. Die neue, druckwasserdichte Tunnelröhre im AST wird am Südportal derart verkleidet, daß sich das neue Bauteil optisch dem Bestand

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

anpaßt. Bei Einhaltung der Schutzmaßnahmen sind keine Beeinträchtigungen für das Kulturgut zu erwarten.

Schutzgut Land- und Forstwirtschaft

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauzeit ist mit Behinderungen und Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb zu rechnen.

Landwirtschaft

Die südöstlich des Südportals gelegenen Landwirtschaftsflächen werden aufgrund ihrer tieferen Lage und der vorherrschenden Windrichtung von den Staub- und Schadstoffemissionen der Baustelle geringfügig betroffen sein.

Für die östlich und westlich des Nordportals gelegenen Flächen ist eine Beeinträchtigung des Feldfutters und Grünlandes während der Werbung von Frischfutter, Grassilage oder Heu anzunehmen. Erschwerend kommt hinzu, dass durch die geringe Anzahl von Hecken die Ausbreitung der von der Baustelle ausgehenden Schadstoffgruppen wenig behindert wird.

Forstwirtschaft

Im Bereich des Südportals erschwert der Baustellenverkehr den Zugang zu den forstwirtschaftlichen Nutzflächen.

Eine Beeinträchtigung der Waldflächen erfolgt durch die von der Baustelle und den Fahrstraßen ausgehenden Staub- und Schadstoffemissionen. Zwar ist der basenhaltige Staub, der sich auf den Blatt- und Nadeloberflächen ansammelt, ein Puffer für die gleichzeitig anfallenden säurehaltigen Schadstoffe, aber die Beeinträchtigung der Evapotranspiration durch die Verstopfung der Stomata und die Minderung der Assimilationsleistung durch die Bedeckung der Blattflächen können zu Wachstumseinbußen führen.

Durch die Inanspruchnahme der Baustelleneinrichtungsfläche südlich des Hubschrauberlandeplatzes am Südwest-Portal während der Sanierung des alten Tunnels bleibt deren Eignung für die forstwirtschaftliche Nutzung auch nach Abschluß der Baumaßnahme gemindert. Eine Wiederaufforstung ist jedoch grundsätzlich möglich.

Im Bereich der Geländeeinschnitte wird der Bodenwasserhaushalt verändert. Die geringe Durchlässigkeit des Bodens bewirkt, dass sich die einschnittsbedingte Vergrößerung des Grundwasserflurabstandes lediglich in einem 30-40 m breiten Streifen (GTB 1992) beidseits der Einschnitte bemerkbar machen wird.

Anlagenbedingte Auswirkungen

Landwirtschaft

Am Nordportal werden durch die neue Bahnstrecke Grünland- und Ackerflächen in Anspruch genommen. Kleinflächig wird Grünland zwischen beiden Bahnstrecken isoliert, so dass dessen landwirtschaftliche Nutzung künftig nur eingeschränkt betrieben werden kann.

Mit der Verlängerung des alten Tunnels um ca. 60 m nach Nordosten und der Geländemodellierung gehen zusätzlich Flächen verloren, da die ursprüngliche Struktur des Bodens infolge der Überschüttung verändert wird. Eine über die Bauphase hinaus durchgeführte Tiefendränage hat die Abnahme der Bodenfeuchte zur Folge.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Forstwirtschaft

Am Südportal werden nördlich der bestehenden Trassen Forstflächen durch den Einschnitt des neuen Tunnels mit Trasse und Böschungen sowie durch die Anpassung und den Ausbau vorhandener, kreuzender Straßen und Forstwege an die neue Trassenführung dauerhaft in Anspruch genommen. Zusätzliche Waldflächen werden durch den Ersatz der durch den Trassenbau beseitigten Pflege- und Rückewege genutzt.

Mit einer direkten Gefährdung der in diesem Bereich flächenmäßig dominierenden Nadelholzbestände durch Grundwasserabsenkung ist nicht zu rechnen. Eine temporäre Beeinträchtigung der auf eine Grundwasserabsenkung empfindlich reagierenden Laub- und Mischwälder nahe des unmittelbaren Eingriffsbereichs kann nicht ausgeschlossen werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt werden bei der jetzigen Form der Flächennutzung durch Land- und Forstwirtschaft keine wesentlichen zusätzlichen Beeinträchtigungen auftreten, da kaum Schadstoffemissionen während des Bahnbetriebes von der Trasse ausgehen.

C.2.4.4.3 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG

Zur Bewertung nach § 12 UVPG werden die Unterlagen nach § 6 UVPG, insbesondere die fachgutachterliche Beurteilung der Umweltauswirkungen sowie die entscheidungserheblichen Stellungnahmen betroffener Behörden bzw. der Öffentlichkeit, herangezogen.

Bewertungskriterien sind die in den einschlägigen Fachgesetzen verankerten gesetzlichen Umweltauflagen. Rechtsverbindliche Grenzwerte oder sonstige Kriterien, die in den einschlägigen Fachgesetzen oder deren Ausführungsbestimmungen enthalten sind, werden ebenfalls für die Bewertung des Vorhabens herangezogen (vgl. § 4 UVPG).

C.2.4.4.3.1 Grundlagen

Der Vorhabenträger hat eine Umweltverträglichkeitsstudie mit landschaftspflegerischen Begleitplan in Auftrag gegeben. In dieser Untersuchung wurden die Auswirkungen umfassend ermittelt und daraus Planungsempfehlungen abgeleitet.

Die Kriterien und Methoden für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen sollten gem. § 20 Nr.1 UVPG in einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift näher bestimmt werden. Diese technische Ausführungsvorschrift liegt bisher nur im Entwurf vor. Die Orientierung für die Untersuchung erfolgte deshalb an den Angaben des § 6 Abs. 3 und 4 UVPG und in der Bewertung an dem Entwurf der Verwaltungsvorschrift zu § 20 Nr. 1 UVPG sowie der einschlägigen Fachliteratur. Wesentliche Arbeitsgrundlagen bildeten dabei die Ergebnisse der im Zusammenhang mit der Planung erstellten Fachgutachten:

- Planungsbüro Drecker:
Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Bergholz-Rehbrücke, Februar 2001
- Planungsbüro Drecker:
Umweltverträglichkeitsstudie,
Bergholz-Rehbrücke, Februar 2001

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

- Deutsche Bahn AG, Bahn Umwelt Zentrum
Schalltechnische Untersuchung,
Dresden, Juni 2001

Außer den Vorgaben und Inhalten des UVPG wurden folgende rechtliche Grundlagen berücksichtigt:

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege
(Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)
- Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften (BNatSchGNeuregG)
- Hessisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege
(Hessisches Naturschutzgesetz - HENatG)
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)
- Hessisches Wassergesetz (HWG)
- Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft
(Bundeswaldgesetz - BWaldG)
- Hessisches Forstgesetz (HForstG)
- Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG)
- Hessisches Ausführungsgesetz zum Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (HAKA)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge
(Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)
- 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verkehrswege-Schallschutz-Maßnahmenverordnung - 24. BImSchV)
- 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV)
- Raumordnungsgesetz (ROG)
- Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG)
- Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)
- Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)
- Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG)

sowie aus den gesetzlichen Bestimmungen hervorgegangene Vorgaben und Programme

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

- Raumordnungsbericht Planungsregion Südhessen
- Regionaler Raumordnungsplan Südhessen

C.2.4.4.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung der Planung zu den einzelnen Schutzgütern einschließlich der Wechselwirkungen

Schutzgut Klima

Das Schutzgut Klima wird durch das Bauvorhaben nur geringfügig beeinträchtigt, indem sich die mikroklimatischen Gegebenheiten kleinräumig verändern. Baubedingt ist in Teilbereichen eine Belastung des Bioklimas zu erwarten.

Schutzgut Boden

Die wesentlichen Belastungen des Bodens ergeben sich aus der zeitweiligen oder dauerhaften Flächeninanspruchnahme, der dauerhaften Veränderung des natürlichen Bodengefüges durch Bodenauf- und -abtrag sowie der Veränderung des Bodenwasserhaushaltes. Hierdurch wird die ursprüngliche Leistungsfähigkeit der ökologischen Bodenfunktionen zerstört oder gemindert. Die Eingriffe in den Boden sind nicht vermeidbar und nur teilweise ausgleichbar.

Schutzgut Wasser

Neben zeitweiligen Belastungen durch den Baubetrieb ergeben sich Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer durch den Bau von Durchlässen. Hier sind die Auswirkungen nur geringfügig minimierbar. Die Hauptwirkung der Eingriffe besteht hierbei in der Verstärkung bereits bestehender Vorbelastungen. Ausgleichsmöglichkeiten bestehen in der Renaturierung verbauter Fließgewässer.

Das Grundwasser des Untersuchungsgebietes wird durch den Tunnelneubau und die Voreinschnitte beeinflusst. Neben der potentiellen Gefahr der Grundwassergefährdung bzw. der Erhöhung des Verschmutzungsrisikos des Hauptgrundwasserleiters in der Bauphase ergibt sich in den Voreinschnitten durch Tiefendränagen eine dauerhafte Absenkung oberflächennaher Grund- oder Schichtenwasserhorizonte. Diese Belastungen sind weder vermeid- noch ausgleichbar. Wechselwirkungen bestehen mit anderen Schutzgütern wie Boden, Vegetation und Fauna, land- und forstwirtschaftliche Nutzung.

Schutzgut Flora und Fauna

Auswirkungen auf das Schutzgut Flora und Fauna entstehen hauptsächlich durch eine bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme sowie durch die Erhöhung vorhandener Zerschneidungswirkungen. Weiterhin ergeben sich Belastungen durch den Baubetrieb und im Bereich der Voreinschnitte durch veränderte Grundwasserverhältnisse. Vegetation und Fauna werden durch die Baumaßnahmen erheblich beeinträchtigt, da der Eingriff größtenteils in Bereichen mit hoher oder mittlerer Bedeutung für dieses Schutzgut stattfindet. Die Eingriffe sind nicht vermeid- oder verminderbar. Ausgleichsmaßnahmen sind teilweise möglich.

Schutzgut Erholung und Landschaftsbild

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung durch die neue Streckenanlage werden als unbedeutend eingeschätzt. Durch die Bauarbeiten sind jedoch v.a. Belastungen durch den Transport des Ausbruchmaterials zu vermuten, welche in einer gesonderten Umweltverträglichkeitsstudie untersucht werden.

Für das Landschaftsbild liegt aufgrund der Veränderung der Geländegestalt zwar ein Eingriff vor, die Einsehbarkeit der Baumaßnahme ist jedoch nur in begrenztem Umfang gegeben. Eine Verminderung der Eingriffswirkung durch Gehölzpflanzungen ist durchzuführen. Die Verlängerung des Nordportals wird durch eine Geländemodellierung, die annähernd dem ursprünglichen Geländeverlauf entspricht, in die Landschaft eingebunden.

Schutzgut Wohnen

Das Wohnen wird baubedingt im Untersuchungsgebiet in den Ortschaften am Nordportal belastet, am Südportal ist lediglich ein einzelnes Wohngebäude vorübergehend betroffen. Durch den Voreinschnitt am Nordportal gehen zwei Wohn- und ein Wirtschaftsgebäude verloren.

Schutzgut Kulturgüter

Keine Beeinträchtigung

Schutzgut Land- und Forstwirtschaft

Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung wird v.a. durch zeitweilige sowie durch dauerhafte Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt. Am Südportal gehen Forstflächen durch die Baumaßnahme verloren, am Nordportal entstehen Flächenverluste für die Landwirtschaft. Baubedingte Flächeninanspruchnahmen durch Baustelleinrichtungs- und Bodenzwischenlagerflächen werden durch Platzierung in den später herzustellenden Voreinschnitten größtenteils vermieden. Die Flächenverluste sind nicht vermeidbar. Ein Ausgleich für die Forstflächen im Untersuchungsraum ist voraussichtlich nur durch Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen möglich.

Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse machen deutlich, dass ein Teil der Auswirkungen vermieden oder vermindert werden, die verbleibenden Auswirkungen jedoch nicht in vollem Umfang ausgeglichen werden können. Für die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen werden im LBP Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

C.2.4.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Durch die geplante Maßnahme ergeben sich gewisse Änderungen an den Schutzgutparametern Klima, Boden, Wasser, Flora, Fauna, Landschaftsbild und Erholung. Für die Ermittlung des Umfangs des Ausgleichsbedarfs ist nach der Ausgleichsabgabenverordnung (AAV) vom 09.02.1995 zu verfahren.

C.2.4.6 FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

C.2.4.6.1 Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Der als gefährdeter Biotoptyp nach Anhang I der FFH-Richtlinie ermittelte Hainsimsen-Buchenwald (Biotoptyp 01-120) befindet sich zwischen Bahn-km 78,8 und Bahn-km 79,2. Der Tunnel wird in diesem Bereich in bergmännischer Weise vorgetrieben, so daß Auswirkungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind.

C.2.4.6.2 Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

C.2.4.6.2.1 Tagfalterarten

Die Fläche, auf der das Vorkommen des nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Tagfalters „Wiesenkopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*)“ festgestellt wurde, liegt südöstlich der bestehenden Trasse und wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

C.2.4.6.2.2 Reptilienarten

Die Population der Zauneidechse (*Lacerta agilis*), die ihren Lebensraum im Bereich der Gleisanlagen und Bahnböschungen sowie auf den Rohbodenstandorten in Trassennähe hat, wird durch den Eisenbahnbetrieb nicht beeinträchtigt.

Während der Bauzeit werden die als Lebensraum der Zauneidechse in Frage kommenden Flächen weder anlage- noch baubedingt in Anspruch genommen. Es werden daher weder Fortpflanzungs- noch Überwinterungsplätze der Zauneidechse zerstört.

Eine Beeinträchtigung durch den Baubetrieb ist jedoch auf Grund von Erschütterungen nicht auszuschließen und zwar während der gesamten Dauer der Arbeiten über einen Zeitraum von ca. 6 Jahren. Diese Erschütterungen werden durch den An- und Abtransport von Aushubmaterial sowie bei Gründungsarbeiten und beim Herstellen des südlichen Voreinschnittes und Herstellen des Planums für die Gleistrasse auftreten können.

Aufgrund der Anbindung des Neuen Schlüchterner Tunnel an das vorhandene Streckennetz der Eisenbahn ist eine vollständige Vermeidung der Beeinträchtigung des Zauneidechsenlebensraumes nicht möglich.

Zur Minderung der baubedingten Beeinträchtigungen und der Bewahrung des Erhaltungszustandes für die im Rahmen des ökologischen Gutachtens festgestellte und bewertete Zauneidechsenpopulation wird in unmittelbarer Nähe der Baumaßnahme eine Schutzfläche ausgewiesen.

Diese Schutzfläche wird im Bereich des südlichen Voreinschnittes westlich der Eisenbahn auf einer Fläche angelegt, deren Eignung als potentielles Zauneidechsenhabitat anlässlich einer Ortsbegehung überprüft und festgelegt wurde. Sie umfaßt eine Fläche von 1.350 qm und bietet auf Grund der vorhandenen Substratverhältnisse mit Grobschotter und einzelnen Basaltblöcken sowie einer für trocken-warme Standortverhältnisse charakteristischen ruderalen Hochstaudenvegetation ein gutes Entwicklungspotential als Lebensraum für die Zauneidechse. Sie wurde bereits teilweise von der Art besiedelt. Daher kann davon ausgegangen werden, daß die Fläche für die im Bereich des südlichen Voreinschnittes vorkommenden Zauneidechsen erschließbar ist.

Zur Aufwertung der Fläche werden einzelne Strukturelemente, auf denen sich Echsen sonnen können, angelegt. Außerdem wird die Fläche partiell mit Lesestein- und Reisighaufen nach Art der Benjeshecke angereichert, die den Zauneidechsen als Versteckmöglichkeit dienen können.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Wesentlicher Bestandteil der Schutzmaßnahme ist darüberhinaus die Einzäunung der Fläche, so daß sie nicht von Baufahrzeugen befahren werden kann.

Die Maßnahme ist vor Beginn der Bauarbeiten durchzuführen, so daß die Fläche mit Beginn der Bauarbeiten im südlichen Voreinschnitt den Eidechsen zur Verfügung steht.

Hierdurch wird den Zauneidechsen die Möglichkeit gegeben, während der Bauarbeiten auf diese störungsfreie Fläche auszuweichen. Die Erhaltung der Zauneidechsenpopulation kann hierdurch ermöglicht werden. Da die Fläche gegenwärtig nur im nördlichen Bereich teilweise von einzelnen Tieren besiedelt ist, existiert innerhalb der gesamten anzulegenden Schutzfläche noch ein ausreichender Lebensraum, in dem sich zusätzliche Exemplare der Zauneidechse ansiedeln können.

C.2.4.6.3 Vogelarten nach Vogelschutzrichtlinie

Es wurden 6 Arten festgestellt, die nach den europäischen Gefährdungskategorien als gefährdet eingestuft sind. Dies sind Grünspecht, Neuntöter, Rauchschwalbe, Rohrammer, Rotmilan und Schwarzmilan. Von diesen sind 3 Arten, nämlich Neuntöter, Rotmilan und Schwarzmilan, in Anhang I der europäischen Vogelschutzrichtlinie als streng zu schützende Arten eingestuft. Brutvorkommen dieser Arten wurde nicht in Trassennähe festgestellt, so daß eine zusätzliche Beeinträchtigung durch den hier geplanten Bau und Betrieb der Eisenbahnanlagen auszuschließen ist.

C.2.4.7 Belange der Einwender

Belange des Immissionsschutzes

Den Forderungen nach Schutz vor schädigenden Gefährdungen der Gesundheit vor Immissionen aller Art - insbesondere Schall und Erschütterungen - wird dadurch Rechnung getragen, daß die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte eingehalten, bzw. zu ihrer Einhaltung aktive oder passive Schutzmaßnahmen angeordnet werden.

Wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Belange

Den Forderungen der Fachbehörden, die von ihnen genannten Auflagen und Nebenbestimmungen in den Planänderungsbeschluß zu übernehmen, wird durch die hier getroffenen Entscheidungen Rechnung getragen.

Belange der Landwirtschaft

Durch die Baumaßnahme entstehen Flächenverluste für die Landwirtschaft. Die Flächenverluste sind jedoch nur geringfügig.

Gemeindliche Belange

Gemeinden, deren Gebiet durch eine Eisenbahnplanung berührt werden, sind stets zu beteiligen. Das Recht auf Mitwirkung an der überörtlichen sich über den Gemeindebereich erstreckenden Planung hat seine Grundlagen im verfassungsrechtlich gewährten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden. Eigene Rechte sind jedoch nur insoweit betroffen, als es sich um Rechte zur Wahrnehmung der im Rahmen der Gesetze bestimmten eigenen Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft handelt.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht den Gemeinden ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, indem dafür gesorgt sein muß, daß die Gemeinden von den überörtlichen Planungsentscheidungen und Maßnahmen nicht über-rascht werden.

Dies ist mit dem Anhörungsverfahren für die von der Ausbaumaßnahme berührten Ge-meinden erfolgt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechtes der Gemeinden liegt somit nicht vor. Soweit die Gemeinden eigene Belange vorgetragen und dargelegt haben, daß sie in der auf dem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht beruhenden Planungshoheit berührt sind, wurde dem Anliegen im Anhörungsverfahren Rechnung getragen. Die Planungshoheit der Gemeinden wird durch den Planfeststellungsbeschuß nicht verletzt.

Der vorliegende Plan ist unter Berücksichtigung der Änderungen und Ergänzungen im Hin-blick auf die ortsplanerischen, gemeindlichen Belange sachgerecht.

Private Belange

Für das Vorhaben müssen auch private Grundstücke - vorübergehend oder endgültig - in Anspruch genommen werden.

Die Interessen der Grundstückseigentümer sind in die Abwägung mit einbezogen worden. Ebenso ist berücksichtigt worden, daß eine Wertminderung infolge Lärmeinwirkung nicht auszuschließen ist. Da jedoch die Grenzwerte der 16. BImSchV bzw. die zumutbaren In-nenraumpegel nicht überschritten werden, haben Betroffene eine etwaige Wertminderung als Folge der Sozialpflichtigkeit des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Im übrigen sind Entschädigungsfragen grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsver-fahrens. Diese sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens privatrechtlich bzw. im Ent-schädigungsverfahren zu regeln.

Die Prüfung hat ergeben, daß durch den festgestellten Plan Rechtspositionen Dritter zum Teil beeinträchtigt werden. Die Durchsetzung der im Interesse der Allgemeinheit notwen-digen Ausbaumaßnahme überwiegt im vorliegenden Fall die für die Betroffenen sich erge-benden Nachteile. Die für das Planvorhaben sprechenden Gründe haben ein solches Gewicht, daß die Bevorzugung dieses öffentlichen Interesses durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt ist. Hierbei ist besonders die Aufrechterhaltung eines bedeutenden, vom Straßenverkehr unabhängigen Verkehrsweges zu nennen.

Dem stehen auch die von verschiedenen Beteiligten vorgetragenen Gründe gegen die Pla-nung, insbesondere im Hinblick auf die negativen Auswirkungen nicht entgegen. Die für die Betroffenen eintretenden Nachteile müssen - soweit ihnen im Planfeststellungsbeschuß nicht abgeholfen werden konnte - privatrechtlich bzw. in einem von der Planfeststellung ge-trennt zu betrachtenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden.

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen - unter Berücksichtigung der außerhalb der Planfeststellung zu regelnden Ent-schädigung - nicht unverhältnismäßig ist. Hinsichtlich der von den Beteiligten befürchteten Wertminderung ihrer Grundstücke ist festzuhalten, daß der (Verkehrs-) Wert einer Liegen-schaft von vielen Faktoren abhängt. Wesentlichen Einfluß hat die Nutzung der umliegenden Grundstücke. Vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft ist ein Grundstückseigentümer aber nur geschützt, soweit das Recht ihm Abwehransprüche zu-billigt.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhoof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Gegenüber hoheitlichen Maßnahmen, wie dem Bau eines öffentlichen Verkehrsweges, können sich solche Abwehrrechte in erster Linie aus den Vorschriften ergeben, die von den Behörden bei der Prüfung der Zuständigkeit des Vorhabens zu beachten sind. Derartige Vorschriften liegen im vorliegenden Fall nicht vor.

Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet Vorwirkungen für ggf. erforderliche Enteignungsverfahren. Mit diesem Beschluss hat die Planfeststellungsbehörde die Ausführung des Planvorhabens für zulässig erklärt. Es bedarf somit keiner weiteren Feststellungen mehr.

Bei der Durchführung des Bauvorhabens werden Geländestreifen als Arbeitsraum benötigt. Es sind daher in den Grunderwerbsunterlagen entsprechende Flächen ausgewiesen. Ohne die Regelungen der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss und den dazugehörigen Unterlagen können Grundstücksflächen nicht - auch nicht vorübergehend - in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muß in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gem. § 22 AEG dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Die Flächen werden für den Zeitraum, indem sie als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen werden, belastet. Diese Belastung ist für die Betroffenen zumutbar. Die Zumutbarkeit wird nicht von der Duldungspflicht nach Art. 14 Abs. 2 GG erfaßt.

Den Grundstückseigentümern, ggf. den Pächtern, steht eine angemessene Entschädigung in Geld zu.

C.2.4.8 Auflagen

Aus § 74 VwVfG ergibt sich die Verpflichtung, auch solche Einwirkungen, die keinen unmittelbaren Eingriff ins Eigentum aufweisen, zu minimieren. Macht die Planfeststellung zur Verwirklichung der mit dem planverfolgten Ziele Festsetzungen erforderlich, die nachteilige Einwirkungen auf Nachbargrundstücke verursachen, so darf der dadurch hervorgerufene Interessenkonflikt nicht im Wege einer die privaten Belange ohne weitere Folgen zurückstellenden Abwägung gelöst und damit unbewältigt bleiben. Im vorliegenden Fall hat die Prüfung ergeben, daß für die Bau- und Betriebszeit Schutzauflagen zum Schutz der Nachbarschaft formuliert werden mußten.

Die im Teil A.1.4 genannten Nebenbestimmungen und Schutzauflagen sind bei der Planrealisierung zu beachten.

C.2.4.9 Ergebnis

Gesamtbewertung der Auswirkungen auf die Umwelt

Die Planfeststellungsbehörde hat nochmals alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zum Schutz der Umwelt überprüft und kommt zu folgendem Ergebnis:

1. Die Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen sind sowohl durch die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit als auch durch Fachgutachten zu Schall, Baugrund und Wasser und auch durch den Fachplan der Landschaftspflege fachgerecht abgesichert.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

2. Die Aussagen der Gutachten und die Ergebnisse der Anhörung mit Beteiligung der Öffentlichkeit wurden in die Planung integriert, soweit sie verwirklichtbar sind und der möglichen Verbesserung der Umweltvorsorge dienen.
3. Die Realisierung der Maßnahme ist mit einem hohen Nutzen für den Menschen und seine Umwelt verbunden.

Nach eingehender Abwägung der Umweltbelange sowie der Positiveffekte und der Konfliktpotentiale kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, daß die Umweltverträglichkeit der Maßnahme hinreichend gesichert ist.

Die Auswirkungen des Vorhabens haben zwar zusätzliche Belastungen der Umwelt zur Folge, eine Minimierung des Eingriffes wird aber durch den Ausbau der vorhandenen Strecken erreicht. Die getroffenen Maßnahmen zur Minimierung des Eingriffes werden als ausreichend erachtet.

C.2.5 Entscheidung und Beschluß

Die vorgenommene Planprüfung durch die Planfeststellungsbehörde hat unter Berücksichtigung aller Stellungnahmen, Einwendungen, Bedenken und Anregungen unter besonderer Beachtung der gestellten Anträge ergeben, daß die beantragte Maßnahme geeignet und geboten ist, das angestrebte Planungsziel zu erreichen.

Der festgestellte Plan stellt eine angemessene Problembewältigung dar, in der die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele und die dafür sprechenden Belange mit den entgegenstehenden und von dem Vorhaben berührten Belangen in einer rechtsstaatlichen Anforderungen entsprechenden Weise ausgeglichen werden. Die Realisierung der Baumaßnahme liegt im besonderen öffentlichen Interesse.

Ihre Planfeststellung ist geboten. Bei der Realisierung sind die Nebenbestimmungen und Schutzauflagen zu beachten.

D. Ausfertigungen

Von diesem Beschluß werden vier Ausfertigungen mit Planunterlagen gefertigt:

1. Ausfertigung für Vorhabenträger DB Netz AG
2. Ausfertigung für Offenlegung in der Stadt Schlüchtern
3. Ausfertigung für Offenlegung in der Gemeinde Flieden
4. Ausfertigung für Offenlegung in der Gemeinde Neuhof

Weitere Ausfertigungen ohne Plansatz:

5. Ausfertigung verbleibt in der Akte

sowie jeweils eine Ausfertigung an alle Behörden, Träger öffentlicher Belange, sonstige Stellen, anerkannte Naturschutzverbände und natürliche und juristische Personen, über deren Einwendungen bzw. Stellungnahmen im Rahmen der Abwägung entschieden wurde.

Dieses Exemplar ist die . Ausfertigung.

Planänderung nach § 76 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betreffend Anpassungen des Tunnelrettungskonzeptes des nach §§ 18 ff. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) am 31.07.1998 mit Az.: 1023-P-FFM-1-0184-94 festgestellten Planes für die Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel von Bahn -km 76,7+68.400 bis Bahn-km 83,1+80.15 der Eisenbahnstrecke 3600, Frankfurt (Main) Hbf – Göttingen, in den Gemeinden Schlüchtern, Flieden und Neuhof

Az: 55111-00-0037-n1 vom 30. Juli 2003

Anhang: Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 23.04.2003, Az.: III 33.1 66 c 10/01 – Sch 1/94

Frankfurt am Main, den 30. Juli 2003

Im Auftrag

(Reddig, BOR)