



# Unterlagen zur Planfeststellung

## 2. Planänderungsverfahren: Antragsfassung

Vorhaben:

Regionaltangente West  
Planfeststellungsabschnitt Nord

### Erläuterungsbericht zur 2. Planänderung

Stand: ~~06.12.2024~~ 17.03.2025 27.05.2025

2. Planänderungsverfahren: Antragsfassung 1. Änderung im Verfahren  
2. Änderung im Verfahren

Gegenstand der Planänderung:

Vergrößerung der Stützweite Eisenbahnüberführung BAB 5 (BW-Nr. 401) und Ergänzung der bauzeitlichen Zuwegung des Baufeldes in Praunheim

erstellt für:



RTW Planungsgesellschaft mbH  
Stiftstraße 9-17  
60313 Frankfurt am Main

planerische Bearbeitung:



Schübler-Plan

Schübler-Plan Frankfurt Ingenieurgesellschaft mbH  
Lindleystraße 11  
60314 Frankfurt am Main

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Gegenstand der Planänderung .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Begründung der Planänderung .....</b>	<b>3</b>
2.1.	Änderung der Eisenbahnüberführung BAB 5	3
2.2.	Änderung der Baustellenerschließung in Praunheim	5
<b>3.</b>	<b>Beschreibung der bisherigen Planung .....</b>	<b>6</b>
3.1.	Bisherige Planung der Eisenbahnüberführung BAB 5	6
3.2.	Bisherige Planung der Baustellenerschließung in Praunheim	7
<b>4.</b>	<b>Beschreibung der geänderten Planung .....</b>	<b>7</b>
4.1.	Geänderte Planung der Eisenbahnüberführung BAB 5	7
4.2.	Geänderte Baustellenerschließung in Praunheim	10
<b>5.</b>	<b>Bewertung der Planänderung .....</b>	<b>11</b>
5.1.	Umweltauswirkungen	11
5.2.	Grunderwerb	18
5.3.	Abstimmung mit Betroffenen	19
<b>6.</b>	<b>Allgemeine Bewertung .....</b>	<b>19</b>
<b>7.</b>	<b>Hinweise zur Darstellung in den Planunterlagen .....</b>	<b>19</b>
7.1.	Darstellung in Anlage 10	20
7.2.	Darstellung in Anlage 12	20
7.3.	Darstellung in Anlage 14	20
7.4.	Darstellung in Anlage 16	21
7.5.	Darstellung in Anlage 17	21
7.6.	Darstellung in Anlage 18	22
<b>8.</b>	<b>Übersicht der ergänzenden und geänderten Unterlagen .....</b>	<b>23</b>
8.1.	Ergänzende Unterlagen	23
8.2.	Geänderte Unterlagen	23
8.3.	Nachrichtliche Unterlagen	25
<b>9.</b>	<b>Abkürzungen .....</b>	<b>26</b>

## 1. Gegenstand der Planänderung

Das 2. Planänderungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) Nord des Vorhabens Regionaltangente West (RTW) befasst sich mit der Änderung der Eisenbahnüberführung über die BAB 5 sowie der geänderten Bauverkehrsführung über eine neu einzurichtende Baustraße in Praunheim.

## 2. Begründung der Planänderung

### 2.1. Änderung der Eisenbahnüberführung BAB 5

In den mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.06.2023 planfestgestellten Antragsunterlagen wurde bei der Planung des Bauwerkes EÜ BAB 5 der 8-streifige Ausbau der BAB 5, der aus dem vordringlichen Bedarf (Engpassbeseitigung) des Bundesfernstraßenausbaugesetzes resultiert, berücksichtigt. Eine seitens der Autobahn GmbH im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geforderte Berücksichtigung eines 10-streifigen Ausbaus der BAB 5 zuzüglich Ein- und Ausfahrtstreifen im Knotenbereich mit dem Nordwestkreuz Frankfurt wurde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Zeitpunkt der Planfeststellung - in Übereinstimmung mit der Autobahn GmbH - sachgerecht zurückgestellt, da die abschließenden Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen noch nicht vorlagen (s. Planfeststellungsbeschluss PFA Nord vom 22.06.2023, S. 282).

Notwendige Änderungen an dem Brückenbauwerk ergeben sich nunmehr aus dem geplanten Ausbau des Nordwestkreuzes Frankfurt. Der Ausbau des Nordwestkreuzes Frankfurt ist unter der lfd. Nr. 529 der Anlage 1 zum Fernstraßenausbaugesetz als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung eingeordnet. Diese gesetzliche Bedarfsfeststellung ist nach § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) für die fernstraßenrechtliche Planfeststellung verbindlich. Zur Verwirklichung des Fernstraßenausbaus nach dem Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Digitales nach § 5 Abs. 1, Satz 1 FStrAbG Bedarfspläne auf. Für die Vorhaben des vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung ist nach dem Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, diese bis zum Jahr 2030 umzusetzen und zu beginnen. Im Rahmen des sich hieraus ergebenden uneingeschränkten

Planungsauftrags zum Ausbau des Nordwestkreuzes Frankfurt hat Autobahn GmbH des Bundes zwischenzeitlich die sich aus aktualisierten Verkehrsprognosen ergebenden notwendigen Anpassungen an den Autobahnquerschnitt ermittelt und der RTW Planungsgesellschaft mbH mitgeteilt.

Nach den der Autobahn GmbH vorliegenden, aktualisierten Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchungen ergibt sich nunmehr eine deutlich höhere Verkehrsbelastung im Bereich Bad Homburger Kreuz bis Nordwestkreuz Frankfurt als bisher prognostiziert. Statt der zuvor prognostizierten 150.000 Kfz/24 h werden 178.000 Kfz/24 h prognostiziert. Die sich hieraus ergebenden notwendigen Modifikationen der Rampen am Nordwestkreuz wurden anhand aktueller Verkehrsprognosedaten für das Jahr 2030 nachgewiesen. Die für den vordringlichen Bedarf des Umbaus des Nordwestkreuzes Frankfurt maßgeblichen und aktualisierten Verkehrszahlen sind im Einzelnen auch der Machbarkeitsstudie zum Autobahnausbau zwischen dem AS Friedberg und dem Frankfurter Kreuz zu entnehmen (vgl. Machbarkeitsstudie der Autobahn GmbH des Bundes, abrufbar unter: [https://www.autobahn.de/storage/user\\_upload/qbank/A5\\_MBS\\_10-streifiger Ausbau Schlussbericht.pdf](https://www.autobahn.de/storage/user_upload/qbank/A5_MBS_10-streifiger_Ausbau_Schlussbericht.pdf), zur Verkehrsnachfrage für den Analysefall: Kap. 3.5.1).

Die daraus entwickelte Entwurfslösung für den Umbau des Nordwestkreuzes weist danach im Bereich zwischen der nördlichen Aus- und Einfahrt des Nordwestkreuzes und der südlichen Ein- und Ausfahrt des Westkreuzes Frankfurt a.M. in beiden Fahrtrichtungen jeweils vierstreifige Richtungsfahrbahnen auf, die zwischen den beiden Kreuzen durch Verflechtungsstreifen zwischen den benachbarten Ein- und Ausfahrten ergänzt werden, sodass hier insgesamt 5-streifige Richtungsquerschnitte entstehen. Die erforderliche Entwurfsgeometrie des Nordwestkreuzes ergibt sich aus der sehr hohen Belastung der Verkehrsströme, die an der nördlichen Aus- und Einfahrt des Nordwestkreuzes aus- bzw. einfahren. Denn an den Ausfahrten am Nordwestkreuz in Fahrtrichtung Süd verlassen nach der Prognose 2030 jeweils über 35.000 Kfz pro Werktag die BAB 5; der Anteil des ausfahrenden Verkehrs an der von Norden kommenden Verkehrsstärke beträgt rund 40 %.

Die im Rahmen des Ausbaus herzustellende Entwurfsgeometrie des Nordwestkreuzes erfordert daher entsprechend den Angaben der Autobahn GmbH gemäß

den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen („RAA“) zusätzliche Ein- und Ausfahrtstreifen in Richtung Kassel in einem Querschnitt des Einfahrtstypen E4 und auf der BAB 5 in Fahrtrichtung Frankfurt eine Aufweitung von vier auf sieben Fahrstreifen durch den Sonderausfahrtstypen A 4+. In der Folge verschiebt sich der Beginn des Ausfahrtbereichs nördlich der Eisenbahnüberführung der RTW über die BAB 5 und das Ende des Einfahrtbereichs unter das Bauwerk der Eisenbahnüberführung der RTW.

Aus diesen Randbedingungen ergibt sich entsprechend den Angaben der Autobahn GmbH nunmehr, dass nördlich des Nordwestkreuzes im Übergang zur Ausbaustrecke der BAB 5 mit Ein- und Ausfahrten bei einem dortigen 8-streifigen Ausbau der BAB 5 für die leistungsfähige Abwicklung dieser Verkehrsströme im Bereich des nordöstlichen Widerlagers insgesamt 12 Fahrstreifen und im Bereich des südwestlichen Widerlagers insgesamt 13 Fahrstreifen erforderlich sind.

Da der Ausbau des Nordwestkreuzes aufgrund der gesetzlichen Bedarfsfeststellung nach dem Fernstraßenausbaugesetz verbindlich ist, handelt es sich dabei um eine verfestigte fachplanerische Zielsetzung, die auch im Rahmen der vorlaufenden Planfeststellung für den PFA Nord der RTW zu berücksichtigen ist. Um diesem Gebot der Berücksichtigung verfestigter konkurrierender Planungen und dem kreuzungsrechtlichen Gebot der Rücksichtnahme in Bezug auf diese konkretisierten Planungen der Autobahn GmbH Rechnung zu tragen, ist das planfestgestellte Bauwerk EÜ BAB 5 daher entsprechend dieser Querschnitte aufzuweiten.

## 2.2. Änderung der Baustellenerschließung in Praunheim

Die Änderung der Baustellenerschließung in Praunheim ist vorgesehen, um die bauzeitliche Betroffenheiten der bisherigen, planfestgestellten Andienung zu verringern. Denn dadurch, dass eine der bisher geplanten Baustellenerschließungen über die Ludwig-Landmann-Straße durch die Wasserschutzzone II und die zukünftige Erweiterung der Zone II führt und von der Hessenwasser GmbH & Co. KG sowie der Oberen/Unteren Wasserbehörde mit zahlreichen Auflagen als Einrichtungsverkehr einhergehend mit erheblichen Einschränkungen auch in der Anzahl der Baustellenfahrzeuge reglementiert wurde, würde es zu einer Verschiebung der Baustellenverkehre zu Lasten der zweiten Baustellenerschließung in Praunheim, dem Steinbacher Hohl, kommen. Die bauzeitliche Betroffenheit der Anwohner

würde zum einen erhöht werden. Zum anderen ist der Steinbacher Hohl eine ausgewiesene 30 km/h-Zone und durch Wohnbebauung, eine Schule und ein Ärzte- und Krankenhaus geprägt. Auf dem Grundstück der ehemaligen Agnes-Karll-Pflegeschule werden zudem bis voraussichtlich Spätsommer 2025 über 150 Wohnungen, ein Schwesternwohnheim sowie eine Kita fertiggestellt. Aufgrund der zu erwartenden Belastung aus den Baustellenverkehren für die Anwohner/Anlieger sowie für die Beschaffenheit der Straße selbst ergab sich aus den Abstimmungen mit der ausführenden Firma und Baustellenlogistik das Bestreben, einen anderen Anschluss an das öffentliche Straßennetz zu prüfen.

Die dritte vorgesehene Baustraße der nördlichen Verlängerung der Ludwig-Landmann-Straße über den Wirtschaftsweg Am Wolfslach führend bringt zum einen erheblich längere Fahrwege und Erschließungszeiten mit sich, zum anderen muss an dieser Stelle die Nord-Süd-Verbindung für den überörtlichen Radverkehr aufrechterhalten werden, was eine Nutzung als Baustraße einschränkt.

Mit der geänderten Erschließung des Baufeldes über die gewählte neu zu errichtende Baustraße (Gemarkung Praunheim, Flur 3, Flurstücke 35/3, 43/2, 49/4, 4/7 und - ohne Änderung der bereits vorgesehenen Inanspruchnahme - Flur 2, Flurstück 1/13) werden die Baustellenverkehre nunmehr über die im ausgewiesenen Gewerbegebiet liegende Stierstädter Straße auf kurzem Wege zu den überörtlichen Straßen abgeleitet.

### **3. Beschreibung der bisherigen Planung**

#### **3.1. Bisherige Planung der Eisenbahnüberführung BAB 5**

In den zur Planfeststellung eingereichten und von der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss planfestgestellten Planunterlagen für den PFA Nord des Vorhabens Regionaltangente West (RTW) wurde die RTW-Strecke mittels einer 2-feldrigen Eisenbahnüberführung über die BAB 5 überführt. Hierbei wurden jeweils an die BAB 5 angrenzend Widerlager positioniert und ein Pfeiler im Mittelstreifen vorgesehen.

Die bisherige Planung der Eisenbahnüberführung BAB 5 und der in diesem Bereich verorteten Wirtschaftswege sind im Lage- bzw. Bauwerksplan der planfestgestellten Unterlagen (Anlage 5.2b und 5.3c bzw. 13.2b) dargestellt. Zusätzlich ist die Planung in den Kapiteln 4.1.5 bzw. 4.2.2.1 – 4.2.2.4 des Erläuterungsberichtes (Anlage 1.1.c) der planfestgestellten Unterlagen beschrieben.

### **3.2. Bisherige Planung der Baustellenerschließung in Praunheim**

Die planfestgestellte Baustellenerschließung des Vorhabenbereichs in Praunheim erfolgt gemäß Anlage 14.1b an das öffentliche Straßennetz der Ludwig-Landmann-Straße bzw. den Steinbacher Hohl. Auch die Verlängerung der Ludwig-Landmann-Straße weiterführend über den Wirtschaftsweg Am Wolfslach ist als Baustraße planfestgestellt.

## **4. Beschreibung der geänderten Planung**

### **4.1. Geänderte Planung der Eisenbahnüberführung BAB 5**

Die Eisenbahnüberführung BAB 5 wird nunmehr als Einfeld-Überbau ohne Mittelstütze ausgebildet. Durch das Abrücken der Widerlager infolge der größeren zu berücksichtigenden Verkehrsraumbreite der BAB 5 vergrößert sich die Stützweite des Bauwerkes, sodass ein obenliegendes Tragwerk in Form einer stählernen Bogenbrücke erforderlich wird. Der Überbau wird durch zwei Hauptträger aus Bogen und Versteifungsträger gebildet, die mittels stählerner Hänger miteinander verbunden werden. In Querrichtung werden die beiden Hauptträger mit stählernen Quertägern verbunden. Die geänderte Gründungslast wurde im Rahmen der ergänzenden Unterlage 21.11 (s. **Kapitel 8.1**) bewertet. Auf der Fahrbahnplatte werden Unterschottermatten mit lärmindernder Wirkung vorgesehen. In allen Bereichen der unterführten BAB 5 wird eine Mindestlichtraumhöhe von 4,70 m eingehalten.

Die BAB 5 weist im betroffenen Abschnitt eine hohe Verkehrsbelastung auf, eine Sperrung einzelner Fahrsteifen zur Herstellung einer Stütze im Mittelstreifen ist nach Abstimmung mit der Autobahn GmbH zu vermeiden. Im Zuge der Vergrößerung der Stützweite wurde daher auf die Anordnung eines Mittelpfeilers verzichtet.

Die Gründung der Widerlager erfolgt mittels Tiefgründungen auf Großbohrpfählen. Die bisher zur Verfügung stehende Fläche auf der Westseite der BAB 5 bis zum vorgesehenen Wirtschaftsweg ist nicht ausreichend groß, um ein Widerlager aufzunehmen, welches die Lasten des Einfeld-Überbaus abträgt, somit muss das Brückenbauwerk bis hinter den Wirtschaftsweg verlängert werden. Die Widerlager werden je nach Beschaffenheit der erforderlichen Übergangskonstruktionen mit entsprechender Zugänglichkeit der Bauteile vorgesehen.

Durch die Berücksichtigung des Ausbauquerschnittes der BAB 5 muss auch die Lage des Wirtschaftsweges auf der Gemarkung Eschborn verschoben werden. Gleichzeitig wird die Wegebreite im Bereich der Mastumfahrung an die erforderlichen Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge geringfügig angepasst.

Auf der Gemarkung Praunheim wurde der parallel zur BAB 5 liegende Wirtschaftsweg in der bisherigen Planung durch das Bauwerk der EÜ unterbrochen und entlang des südlichen Dammfußes der RTW-Trasse über den Bahnübergang an der Ludwig-Landmann-Straße zurückgeführt. Nun wird eine Umfahrbarkeit des Dammkörpers hergestellt, um das Widerlager zu Wartungszwecken andienen zu können und gleichzeitig eine ortsnahe Wegeverbindung wiederherzustellen. Durch diesen Lückenschluss kann die RTW-Strecke zwischen der BAB 5 und dem Bahnübergang Ludwig-Landmann-Straße (Bauwerks-Nr. 500) unterquert werden. Der bisher planfestgestellte Wendepunkt im Bereich der Stützwand Mast 56 entfällt. Für den nun umlaufende Wirtschaftsweg in der Gemarkung Praunheim wurde eine dauerhafte Sicherung vorgesehen (s. geändertes Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 11 gem. **Kapitel 8.2**).

Aufgrund der resultierenden Gesamtstützweite und dem Entfall der Stütze sind im Rahmen der bisherigen Planungsphasen und der damit verbundenen Variantenuntersuchung ausschließlich obenliegende Tragwerke betrachtet worden. Alternative Bauformen mit untenliegendem Tragwerk und Mittelstütze führen zu einer Kollision zwischen dem Lichtraumprofil der BAB 5 und dem Überbauquerschnitt, da durch die vergrößerte Stützweite entsprechend größere Konstruktionshöhen erforderlich wären. In der Konsequenz wäre die Gradienten der Strecke über einen großen Abschnitt anzuheben, was eine größere Ausdehnung der Böschungen und



damit verbunden einen größeren Flächenbedarf zur Folge hätte. Durch den Einsatz eines obenliegenden Tragwerks entsprechend der gegenständlichen Planänderung kann dies ausgeschlossen werden.

Dargestellt ist die geänderte Planung in den Anlagen 5.2, 5.3 und 13.2 sowie den hierzu korrespondierenden Anlagen.

Zur Herstellung des Bauwerkes wird ein Montageplatz seitlich der BAB 5 auf der Gemarkung Eschborn mit einer bauzeitigen Auf- und Abfahrt von der BAB 5 geplant. Hier wird der Überbau aus einzeln per Schwertransport angelieferten Segmenten vorgefertigt und mittels Self-Propelled-Modular-Transporter (SPMT's) in einer Vollsperrung der BAB 5 eingefahren. Die Herstellung der Widerlager erfolgt ohne Beeinflussung des Verkehrs der BAB 5.

Die vorliegende Planung ist vorzugswürdig, da sie mit dem geringstmöglichen Flächeneingriff einhergeht. Der Umfang der zur Herstellung des Bauwerkes erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen leitet sich über die reinen Bauwerksabmessungen sowie die Zuwegungen und die erforderlichen Lagerflächen her. Die Herstellung des Bauwerkes hinter den Widerlagern ist aufgrund der, die RTW-Strecke querenden, Hochspannungsfreileitungen und damit verbundenen Höhenbegrenzungen nicht möglich. Zwischen der BAB 5 und der Freileitung steht nicht ausreichend Raum zur Verfügung. Die Freifläche auf der Gemarkung Praunheim ist als Landschaftsschutzgebiet geschützt und liegt auf Höhe einer potenziellen Montagefläche deutlich unter dem Niveau der BAB 5, was den Einschub mittels SPMT wesentlich erschweren würde. Die Montagefläche des Überbaus wurde auf die Gemarkung Eschborn gelegt.

Durch die vorliegende Planänderung entfallen die im Folgenden aufgelisteten Leitungsumlegungen, da die Widerlager von der BAB 5 abgerückt werden und die Mittelstütze entfällt:

- BW-Nr. 652      Regenwasserkanal; HessenMobil; Leitungsanpassung;
- BW-Nr. 654      Drainage; HessenMobil; Leitungsanpassung;
- BW-Nr. 655      Fernmeldeleitung; HessenMobil; Leitungsanpassung;
- BW-Nr. 656      Regenwasserkanal; HessenMobil; Leitungsanpassung;

- BW-Nr. 657 Fernmeldeleitung; HessenMobil; Leitungsanpassung.

Die grundsätzliche Lage der Querung der RTW-Trasse mit der BAB 5 bleibt unverändert. An der Trassierung und der Gradienten der RTW-Strecke werden keine Änderungen vorgenommen.

Die Eisenbahnüberführung überführt unverändert die Straßenbahn der RTW nach BOStrab-Lastmodell gemäß dem Lastenheft der RTW GmbH.

#### 4.2. **Geänderte Baustellenerschließung in Praunheim**

Für die Andienung des Baufelds Praunheim wird auf der Gemarkung Praunheim die Einrichtung einer Baustraße als Verbindung zwischen der Ludwig-Landmann-Straße und der Willy-Berking-Straße vorgesehen. Durch die vorliegende Wegeführung wird ein Einfluss auf die zur Erweiterung beantragte Wasserschutzzone II um das Wasserwerk Praunheim ausgeschlossen. Die zusätzliche Baustraße wird, wie bereits planfestgestellte Baustraßen, über ihr Bankett entwässert. Durch die kurze Wegverbindung kann in einem Zwei-Richtungsverkehr der Baustellenverkehr über die Stierstädter Straße und die Heerstraße auf die übergeordneten Wegeverbindungen wie die BAB 66 geführt werden. Die Trassierung der ergänzten Baustraße berücksichtigt durch die vorwiegende Inanspruchnahme von Flächen in öffentlicher Hand eine geringstmögliche Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen sowie eine geringstmögliche Auswirkung auf Umweltbelange.

## 5. Bewertung der Planänderung

### 5.1. Umweltauswirkungen

Die Schutzgüter Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter und Klima sind von den Maßnahmen der 2. Planänderung nicht erheblich betroffen, d.h. die Beeinträchtigungen gehen nicht über diejenigen der bereits planfestgestellten Planung hinaus. Das nach Osten von der BAB 5 abgerückte Widerlager Praunheim liegt im Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“. Die Eisenbahnüberführung BAB 5 liegt im Umkreis des archäologischen Denkmals „Eschborn 28“, wie er in der Unterlage 19.1.2.1b als Konfliktbereich dargestellt ist. Innerhalb des denkmalschutzrechtlich maßgeblichen Ausdehnungsradius von 250 m um Bodendenkmäler liegen im geringfügigen Ausmaß von wenigen Quadratmetern der anzupassende Wirtschaftsweg in Eschborn.

Die Einschätzung für das Schutzgut Mensch wurde auf der Grundlage der von Krebs + Kiefer (2024) durchgeführten Schalltechnischen Untersuchungen vorgenommen:

Die Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden, d.h. baubedingten Geräuschemissionen (s. Anlage 20.5.1 gem. **Kapitel 8.1**) kommen zu dem Ergebnis, dass an der Heerstraße 302 Überschreitungen der Immissionsrichtwerte ausschließlich im Nachtzeitraum zu erwarten sind. Daher sollte der Bauablauf nach Möglichkeit so geplant werden, dass die lärmintensivsten Arbeiten nicht in der Nacht, sondern allesamt im Tagzeitraum stattfinden. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung durch die auftretenden Schallimmissionen im Tag- und Nachtzeitraum wird jedoch durch keine der Baumaßnahmen erreicht, so dass kein Anspruch auf Ersatzwohnraum besteht.

Eine weitere Schalltechnische Untersuchung (s. Anlage 20.1.1 **gem. Kapitel 8.1**) wurde für den betriebsbedingten Verkehrslärm durchgeführt. In dieser wird der Einbau von Unterschottermatten lärmmindernd berücksichtigt (Kap. 6.1 in der Anlage 20.1.1 **gem. Kapitel 8.1**). Die Ergebnisse belegen, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im Umfeld des Neubauabschnitts an der nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzung sowohl am Tag als auch in der Nacht eingehalten werden können. Weitergehende Lärmvorsorgemaßnahmen sind nicht erforderlich.

Aus der geänderten Schalltechnischen Untersuchung für den Gesamtlärm (s. Anlage 20.4a, Anhang 2a **gem. Kapitel 8.1**) ergeben sich lediglich für einen Immissionsort Änderungen für den Planfall gegenüber dem Nullfall. Damit wäre auch im Nachtzeitraum eine erstmalige Erhöhung auf über 60 dB(A) im EG, nicht wie bisher nur im 1. OG vorhanden, sodass auch für dieses Geschoss ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach besteht.

Im Schutzgut Tiere und Pflanzen treten durch das Vorhaben nachfolgende Beeinträchtigungen auf:

Der bauzeitliche Montageplatz wird auf einer intensiv genutzten Ackerfläche eingerichtet. Die bauzeitliche Behelfsausfahrt liegt auf einer ausdauernden Ruderalflur und auf straßenbegleitenden Hecken. Die Baustraße nimmt überwiegend die Fläche einer ausdauernden Ruderalflur in Anspruch, teilweise auch Hecken und bewachsene Feldwege. Die Verlagerung der Brückenwiderlager und der Unterhaltungswege findet auf bereits überplanten und mit LBP-Maßnahmen versehenen Flächen statt (vgl. Eingriffssituation und Bilanz bzw. Maßnahmen).

Es befindet sich ein Brutplatz des Mäusebussards in der Hecke westlich der Baustraße. Durch eine Verlegung der Baustraße konnte eine Beeinträchtigung der Hecke, in der der Brutplatz liegt, vermieden werden. Darüber hinaus wurden im Vorhabenbereich keine (artenschutzrechtlich relevanten) Tierarten nachgewiesen.

Im Schutzgut Boden treten durch das Vorhaben nachfolgende Beeinträchtigungen auf:

Die Flächeninanspruchnahme findet im Bereich mittel- bis sehr hochwertiger Böden (aggregierte Gesamtbewertungsstufen 3, 4 und 5) statt. Durch die rückwärtige Verlagerung der Widerlagers Eschborn und der Unterhaltungswege bleiben im Vergleich zur planfestgestellten Planung sehr hochwertige Böden (Stufe 5) in geringem Flächenumfang erhalten. Die zusätzliche Inanspruchnahme der Montagefläche ist temporär. Der Boden ist entsprechend den Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens zu behandeln.

- Der Boden wird durch fachgerechten Abtrag vor Baubeginn, Zwischenlagerung und Wiederverwertung des Oberbodens gemäß DIN 18915 schonend behandelt.

- Die Bodenaushübe werden auf Verwertungseignung unter Beachtung von § 12 BBodSchV und DIN 19731 überwacht. Die Böden sind vor Verunreinigungen z.B. durch auslaufendes Öl bei Baumaschinen zu schützen.
- Die Baumaßnahme ist durch eine Umweltfachliche Bauüberwachung zu begleiten.

Die nachfolgenden Aussagen zum Schutzgut Wasser beruhen auf dem Hydrologischen Gutachten von BGS Umwelt (s. Anlage 18.2.1 gem. **Kapitel 8.1**):

Es werden durch das Vorhaben keine Oberflächengewässer oder deren Überschwemmungsgebiete berührt. Die Entwässerung der EÜ BAB 5 erfolgt zusammen mit der Streckenentwässerung östlich in Richtung Praunheim, wo eine Einleitung in einen Kanal der SEF geplant ist. Die Einleitungen wurden bereits im Zuge des Verfahrens zum PFA Nord vorgesehen, ebenfalls findet durch die Umplanung des Bauwerkes keine Änderung der Einleitmengen oder der Entwässerungwasserqualität statt.

Im näheren Umfeld der EÜ BAB 5 ist von einer günstigen Schutzfunktion des Grundwasservorkommens auszugehen. Die gesamte 2. Planänderung (einschließlich der Baustraße Praunheim) befindet sich in der Zone IIIA des Trinkwasserschutzgebiets 412-005 Praunheim II. Die Vorgaben der Muster-Wasserschutzgebietsverordnung (Hessischen Staatsanzeiger vom 25. März 1996) sind zu beachten, insbesondere in Bezug auf die Entwässerung, den Einsatz von Herbiziden und die Verwendung von Betriebsstoffen und Baumaterialien. Die im Hydrologischen Gutachten (s. Anlage 18.2.1 gem. **Kapitel 8.1**) dargelegten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen zu Arbeiten in Wasserschutzgebieten sind einzuhalten. Sowohl das östliche als auch das westliche Widerlager der Brücke über die BAB 5 werden auf Bohrpfählen gegründet, welche bis in das Grundwasser reichen. Durch die angepasste Gründung ergeben sich keine Änderungen in der Aufstauwirkung gegenüber der planfestgestellten Variante. Die Gründungspfähle sind so geplant, dass keine Wasserwegsamkeiten entlang der Bohrpfähle zum Grundwasser vorhanden sind. Das Grundwassermonitoring der EÜ BAB 5 dient zur Überwachung der bauzeitlichen und der betrieblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserqualität.

#### Eingriffssituation und Bilanz

Der Montageplatz, die Behelfsausfahrt und die Baustraße nehmen neue, im bisherigen Planungsverlauf nicht beanspruchte Flächen in Anspruch. Die Verlagerung der Brückenwiderlager und der Unterhaltungswege findet auf bereits beplanten, d.h. planfestgestellten Flächen statt. Die nachfolgend aufgeführte Bilanzierung nach der Hessischen Kompensationsverordnung (2005) berücksichtigt dies. Für die bereits planfestgestellten Flächenanteile bildet der planfestgestellte Biototypenbestand die Ausgangslage. Der Bereich der Überführung und die Baustraße liegen räumlich getrennt. Daher wurden für diese beiden Vorhabenteile jeweils eigene Bilanzierungen erstellt.

Im Rahmen der 1. Änderung zur 2. Planänderung wurde die Wegeführung des Wirtschaftsweges im Bereich der Stützwand Mast 56 geändert. Die Änderung liegt vollständig innerhalb des Flächenumgriffs der 2. Planänderung bzw. des Hauptverfahrens. Die Bilanzierung (Abb. 1a) wurde dementsprechend angepasst.

Zusätzlich waren folgende formale Korrekturen erforderlich:

Die Bilanzierung (Abb. 1a) entsprach nicht den eingereichten LBP-Plänen, so dass geringfügige Anpassungen für die bauzeitlichen Inanspruchnahme eines Ackers am östlichen Brückenkopf (siehe Nr. 11.191 „Äcker, intensiv genutzt“) erforderlich waren.

Darüber hinaus wurde in Kapitel 8.2 bei der Aufzählung der geänderten Seiten zur Anlage 19.1.1 die Seiten 214 und 250 gestrichen, da diese gegenüber der planfestgestellten Unterlage keine Änderung erfahren haben.

## Regionaltangente West, Planfeststellungsabschnitt Nord

## 2. Planänderungsverfahren: Antragsfassung 1. Änderung im Verfahren 2. Änderung im Verfahren

	PfA Nord 2. Planänderung, Überführung	WP/m²	Fläche je Nutzungstyp [m²]		Biotopwert [WP]		Differenz [WP]	
Nummer	Biotoptyp		vorher	nachher	vorher	nachher		
1. Bestand vor Eingriff								
02.200B	Trockene bis frische, basenreiche, voll entwickelte Gebüsche, Hecken, Säume heimischer Arten	41	58	0	2.378	0	2.378	
02.400	Hecken-/Gebüschpflanzung, Neuanlage von Feldgehölzen	27	2	0	54	0	54	
02.600	Hecken-/Gebüschpflanzung (straßenbegleitend)	20	934	0	18.680	0	18.680	
04.110°	Einzelbaum, einheimisch, standortgerecht, Obstbaum (K18, 1 Stück, 5 m²)	31	5,0	0	155	0	155	
	Flächenkorrektur		-5,0	0	0	0	0	
06.310(B)	Extensiv genutzte Frischwiesen	44	5	0	220	0	220	
06.930	Naturnahe Grünlandeinsaat (Kräuterwiese), Ansaaten des Landschaftsbaus	21	10	0	225.498	0	225.498	
09.130(B)	Wiesenbrachen und ruderale Wiesen	39	0	0	22.074	0	22.074	
09.160	Straßenränder (mit Entwässerungsmulde, Mittelstreifen) intensiv gepflegt, artenarm			0	4.810	0	4.810	
09.210B	Ausdauernde Ruderalfluren meist frischer Standorte			0	103.233	0	103.233	
10.510	Sehr stark oder völlig versiegelte Flächen		125	0	3.375	0	3.375	
10.530	Schotter-, Kies- u. Sandwege, Gleisbereich		2.808	0	16.848	0	16.848	
10.610(B)	bewachsene Feldwege		79	0	1.659	0	1.659	
11.191	Äcker, intensiv genutzt	16	5.904	0	94.464	0	94.464	
Zwischensumme 1. Bestand vor Eingriff			25.236	0	493.448	0	493.448	
2. Wiederherstellung								
02.600	Hecken-/Gebüschpflanzung (straßenbegleitend)	20	0	978	0	19.560	-19.560	
04.110°	Einzelbaum, einheimisch, standortgerecht, Obstbaum (K18, 1 Stück, 5 m², wird versetzt)	31		5,0	0	155	-155	
	Flächenkorrektur			-5,0	0	0	0	
06.930	Naturnahe Grünlandeinsaat (Kräuterwiese), Ansaaten des Landschaftsbaus (W10)	21	0	7.986	0	167.706	-167.706	
10.610(B)	bewachsene Feldwege	21	0	129	0	2.709	-2.709	
11.191	Äcker, intensiv genutzt	16	0	6.300	0	100.800	-100.800	
Zwischensumme 2. Wiederherstellung			0	15.393	0	290.930	-290.930	
3. Bauzustand nach Eingriff								
06.930	Böschungen mit Entwässerungsgräben, Begrünung der Böschung mit Grünlandeinsaat (G1, G2)	21	0	5.001	0	105.021	-105.021	
09.160	Straßenränder (mit Entwässerungsmulde, Mittelstreifen), intensiv gepflegt, artenarm	13	0	556	0	7.228	-7.228	
10.510	Sehr stark oder völlig versiegelte Flächen	3	0	1.147	0	3.441	-3.441	
10.530	Schotter-, Kies- u. Sandwege, Gleisbereich	6	0	3.139	0	18.834	-18.834	
Zwischensumme 3. Bauzustand nach Eingriff			0	9.843	0	134.524	-134.524	
Zwischensumme aus 1., 2. und 3.			25.236	25.236	493.448	425.454	67.994	
Gesamtsumme							67.994	
							x	0,35
							Umrechnung	23.798
							Summe EURO	23.798

Gestrichene Tabelle wird durch die überarbeitete Tabelle (Abbildung 1a) auf der nächsten Seite ersetzt.

## Regionaltangente West, Planfeststellungsabschnitt Nord

## 2. Planänderungsverfahren: Antragsfassung 1. Änderung im Verfahren 2. Änderung im Verfahren

PFA Nord 2. Planänderung, Überführung		WP/m <sup>2</sup>	Fläche je Nutzungstyp		Biotopwert [WP]		Differenz
Nummer	Biototyp		vorher	nachher	vorher	nachher	
<b>1. Bestand vor Eingriff</b>							
02.200B	Trockene bis frische, basenreiche, voll entwickelte Gebüsche, Hecken, Säume heimischer Arten	41	58	0	2.378	0	2.378
02.400	Hecken-/Gebüschpflanzung, Neuanlage von Feldgehölzen	27	2	0	54	0	54
02.600	Hecken-/Gebüschpflanzung (straßenbegleitend)	20	934	0	18.680	0	18.680
04.110°	Einzelbaum, einheimisch, standortgerecht, Obstbaum (K18, 1 Stück, 5 m <sup>2</sup> )	31	5,0	0	155	0	155
	Flächenkorrektur		-5,0	0	0	0	0
06.310(B)	Extensiv genutzte Frischwiesen	44	5	0	220	0	220
06.930	Naturnahe Grünlandseinsaat (Kräuterwiese), Ansaaten des Landschaftsbaus	21	10.738	0	225.498	0	225.498
09.130(B)	Wiesenbrachen und ruderalen Wiesen	39	566	0	22.074	0	22.074
09.160	Straßenränder (mit Entwässerungsmulde, Mittelstreifen) intensiv gepflegt, artenarm	13	370	0	4.810	0	4.810
09.210B	Ausdauernde Ruderalfluren meist frischer Standorte	39	2.647	0	103.233	0	103.233
10.510	Sehr stark oder völlig versiegelte Flächen	3	1.125	0	3.375	0	3.375
10.530	Schotter-, Kies- u. Sandwege, Gleisbereich	6	2.808	0	16.848	0	16.848
10.610(B)	bewachsene Feldwege	21	79	0	1.659	0	1.659
11.191	Acker, intensiv genutzt	16	5.904	0	94.464	0	94.464
<b>Zwischensumme 1. Bestand vor Eingriff</b>			<b>25.236</b>	<b>0</b>	<b>493.448</b>	<b>0</b>	<b>493.448</b>
<b>2. Wiederherstellung</b>							
02.600	Hecken-/Gebüschpflanzung (straßenbegleitend) (W8)	20	0	978	0	19.560	-19.560
04.110°	Einzelbaum, einheimisch, standortgerecht, Obstbaum (K18, 1 Stück, 5 m <sup>2</sup> , wird versetzt)	31		5,0	0	155	-155
	Flächenkorrektur			-5,0	0	0	0
06.930	Naturnahe Grünlandseinsaat (Kräuterwiese), Ansaaten des Landschaftsbaus (W10)	21	0	7.965	0	167.265	-167.265
10.610(B)	bewachsene Feldwege (W4)	21	0	116	0	2.436	-2.436
11.191	Acker, intensiv genutzt (W1)	16	0	6.137	0	98.192	-98.192
<b>Zwischensumme 2. Wiederherstellung</b>			<b>0</b>	<b>15.196</b>	<b>0</b>	<b>287.608</b>	<b>-287.608</b>
<b>3. Bauzustand nach Eingriff</b>							
06.930	Böschungen mit Entwässerungsgräben, Begrünung der Böschung mit Grünlandseinsaat (G1, G2)	21	0	5.006	0	105.126	-105.126
09.160	Straßenränder (mit Entwässerungsmulde, Mittelstreifen), intensiv gepflegt, artenarm	13	0	559	0	7.267	-7.267
10.510	Sehr stark oder völlig versiegelte Flächen	3	0	1.147	0	3.441	-3.441
10.530	Schotter-, Kies- u. Sandwege, Gleisbereich	6	0	3.165	0	18.990	-18.990
11.191	Acker, intensiv genutzt (bauzeitl. Inanspruchnahme aufgehoben, Zustand vor PFB bleibt erhalten)	16	0	163	0	2.608	-2.608
<b>Zwischensumme 3. Bauzustand nach Eingriff</b>			<b>0</b>	<b>10.040</b>	<b>0</b>	<b>137.432</b>	<b>-137.432</b>
<b>Zwischensumme aus 1., 2. und 3.</b>			<b>25.236</b>	<b>25.236</b>	<b>493.448</b>	<b>425.040</b>	<b>68.408</b>
<b>Gesamtsumme</b>							<b>68.408</b>
						x Kostenindex	0,35
						Umrechnung	23.943
						Summe EURO	23.943

Abbildung 1a: Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung nach Hess. KV (2005) für die Überführung

Die Bilanz für den Bereich der Überführung schließt mit einem Defizit von 67.994 68.408 Biotopwertpunkten ab.



## Regionaltangente West, Planfeststellungsabschnitt Nord

## 2. Planänderungsverfahren: Antragsfassung 1. Änderung im Verfahren 2. Änderung im Verfahren

	PfA Nord 2. Planänderung, Baustraße	WP/m²	Fläche je Nutzungstyp [m²]		Biotopwert [WP]		Differenz [WP]
Nummer	Biotoptyp		vorher	nachher	vorher	nachher	
1. Bestand vor Eingriff							
02.400	Hecken-/Gebüschpflanzung, Neuanlage von Feldgehölzen	27	420	0	11.340	0	11.340
04.600	Feldgehölz (Baumhecke), großflächig	56	52	0	2.912	0	2.912
06.310(B)	Extensiv genutzte Frischwiesen	44	158	0	6.952	0	6.952
09.210	Ausdauernde Ruderalfluren meist frischer Standorte	39	2.468	0	96.252	0	96.252
10.610(B)	bewachsene Feldwege	21	177	0	3.717	0	3.717
10.710	Überbaute Flächen	3	54	0	162	0	162
11.191	Äcker, intensiv genutzt	16	73	0	1.168	0	1.168
Zwischensumme 1. Bestand vor Eingriff			3.402	0	122.503	0	122.503
2. Wiederherstellung							
02.400	Hecken-/Gebüschpflanzung, Neuanlage von Feldgehölzen (W8)	27	0	472	0	12.744	-12.744
06.930	Naturnahe Grünlandesaat (Kräuterwiese), Ansaaten des Landschaftsbaus (W10)	21	0	2.626	0	55.146	-55.146
10.610(B)	bewachsene Feldwege (W4)	21	0	177	0	3.717	-3.717
10.710	Überbaute Flächen	3	0	54	0	162	-162
11.191	Äcker, intensiv genutzt (W1)	16	0	73	0	1.168	-1.168
Zwischensumme 2. Wiederherstellung			0	3.402	0	72.937	-72.937
Summe aus 1. und 2.			3.402	3.402	122.503	72.937	49.566
Gesamtsumme							49.566
						x	0,35
						Umrechnung	17.348
						Summe EURO	17.348

Abbildung 2: Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung nach Hess. KV (2005) für die Baustraße

Die Bilanz für die Baustraße schließt mit einem Defizit von 49.566 Biotopwertpunkten ab.

Die vorgesehenen Maßnahmen der 2. Planänderung erzeugen ein Gesamtdefizit von ~~117.560~~ 117.974 Biotopwertpunkten. Die Kompensation dieses Defizits wird im Rahmen der zu erstellenden Abschlussbilanzierung dargelegt (s. bereits Nebenbestimmung A. V. 6.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses).

### Maßnahmen

Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen werden nach Bauabschluss wiederhergestellt (W-Maßnahmen). Die Böschungen, Entwässerungsmulden und Einschlussflächen werden neugestaltet (G-Maßnahmen). Folgende Gestaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen des LBP waren in ihrer räumlichen Abgrenzung an die 2. Planänderung anzupassen bzw. zu ergänzen (Anlage 19.1.3.2 Blatt 1 von 18, Anlage 19.1.3.2 Blatt 2 von 18, Anlage 19.1.3.2 Blatt 3 von 18, Anlage 19.1.3.2 Blatt 4 von 18):

- W1: Wiederherstellung von Äckern,

- 
- W4: Wiederherstellung von bewachsenen Feldwegen,
  - W8: Wiederherstellung von Hecken und Gebüsch,
  - W10: Wiederherstellung durch naturnahe Grünlandeinsaat,
  - G1: Begrünung der Böschung und Entwässerungsgräben (gesamte Trasse),
  - G2: Gestaltung der Böschung im Gleisdreieck Eschborn (mit Habitatelementen für Eidechsen),
  - V3: Errichtung von Schutzzäunen.

Der Standort eines Baumes der Maßnahme K18 (Ersatz von Bäumen) musste aufgrund der geänderten Wegeführung um wenige Meter verlegt werden.

### Fazit

Die durch die 2. Planänderung im PFA Nord bedingten Flächeninanspruchnahmen wurden bilanziert und die entsprechenden Gestaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen angepasst.

Die vorstehend aufgeführte Bilanzierung wird in die mit Ende des Bauvorhabens zu erstellende Abschlussbilanzierung integriert.

Nach der Inanspruchnahme der Flächen werden diese im Rahmen der Tätigkeiten der UBÜ beobachtet und es wird geprüft, ob sich diese entsprechend der Zielsetzung entwickeln oder ob zusätzliche Maßnahmen (z.B. Bekämpfung von Neophyten, Initialsaat oder Initialpflanzungen) vorzusehen sind. Dies wird in den Berichten der UBB entsprechend dokumentiert.

## **5.2. Grunderwerb**

Die Planänderung hat Auswirkungen auf die zu erwerbenden sowie vorübergehend und dinglich zu sichernden Flächen (siehe geändertes Grunderwerbsverzeichnis; Anlage 11 gem. **Kapitel 8.2**). Die Grundinanspruchnahme für die Wirtschaftswege, welche begleitend zum beiden Böschungsfüßen in Praunheim angelegt sind, wird im Zuge dieser Planänderung von einem Erwerb auf eine dingliche Sicherung reduziert, da diese Art der Grundinanspruchnahme mit der Stadt Frankfurt in Abstimmung ist.

### 5.3. Abstimmung mit Betroffenen

Durch die Planänderungen entstehen Mehrbetroffenheiten von im Verfahren bereits Beteiligten sowie eine Neubetroffenheit (Gemarkung Praunheim, Flur 3, Flurstück 53/3). Teilweise wurden bereits Betroffene in die Abstimmungen eingebunden. Ohnehin gemäß Planfeststellungsbeschluss erforderliche Abstimmungen mit Betroffenen insbesondere der Autobahn GmbH werden weitergeführt. Die von den Planänderungen unberührten Forderungen der Betroffenen werden weiterhin eingehalten.

## 6. Allgemeine Bewertung

Bezugnehmend auf den am 22.06.2023 festgestellten Plan, in der Fassung der letzten Änderung vom 19.02.2024, sind die hier beantragten Planänderungen nur von unwesentlicher Bedeutung i.S.v. § 76 Abs. 3 HVwVfG, da die beantragte Planänderung im Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist, indem die mit der Planung verfolgte Zielsetzung unberührt bleibt und die beabsichtigte Änderung die bereits getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unberührt lässt.

## 7. Hinweise zur Darstellung in den Planunterlagen

Die Darstellung auf den Anlagen folgt den Grundsätzen des „Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Antragsunterlagen für Infrastrukturvorhaben der Eisenbahn des Bundes“ (LF-AU) des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) mit Stand März 2023.

Danach ist die 2. Planänderung grundsätzlich durch die Darstellungen in der Farbe der Antragsfassung des 2. Planänderungsverfahrens (blau) gekennzeichnet. Die 1. Änderung zur 2. Planänderung ist in magenta dargestellt. Die bisherige Planfeststellung ist in diesen Unterlagen in Rot dargestellt. Sofern auf ein Auskreuzen der bisherigen Planfeststellung zu Gunsten der Übersichtlichkeit verzichtet werden musste, ergibt sich die bisherige Planfeststellung aus den jeweils ungültig gewordenen Anlagenplänen, welche dieser Planänderungsunterlage als Vorgängerpläne zur Information beiliegen.

Die 2. Planänderung hat Auswirkung auf diverse Pläne und Unterlagen der planfestgestellten Unterlage (siehe hierzu Auflistung in **Kapitel 8.**).

Es gelten zudem die im Folgenden aufgeführten Darstellungen für die jeweiligen Anlagenteile.

### **7.1. Darstellung in Anlage 10**

In den Grunderwerbsplänen lassen sich die Änderungen der zu erwerbenden Flächen nicht separat ausweisen, da dies für jedes betroffene Flurstück zu mehreren (automatisch generierten) Grundstücksfahnen führen würde. Zugunsten eindeutiger und vollständiger Grundstücksfahnen für die von den Änderungen betroffenen Flurstücke wurden daher die Fahnen selbst blau gekennzeichnet. Die planerische Änderung ist darüber hinaus aus dem Abgleich mit dem jeweils ungültig werden den Vorgängerplan aus der planfestgestellten Unterlage erkennbar.

### **7.2. Darstellung in Anlage 12**

Die Wirtschaftswege bahnrechts (BW-Nr. 513) und bahnlinks (BW-Nr. 514) in der Gemarkung Praunheim werden verlängert, um das Widerlager und zusammengeführt.

Für die Änderungen des Wirtschaftsweges in der Gemarkung Eschborn (s. BW-Nr. 517) ist eine inhaltliche Anpassung des Bauwerksverzeichnisses nicht erforderlich.

### **7.3. Darstellung in Anlage 14**

In den geänderten Plänen der Anlage 14 beschränkt sich die Darstellung der 2. Planänderung auf die maßgeblich auf diesen Plänen geänderten Inhalte der Baustelleneinrichtung, sodass Planungsinhalte, deren Änderung bereits in den vorangestellten Planunterlagen in blau/magenta dargestellt sind, in diesem Anlagenteil nicht mehr in blau/magenta – sondern nachrichtlich in schwarz – dargestellt sind.

Im Bereich der Widerlager der EÜ BAB 5 ändern sich durch die neue Geometrie des Bauwerkes sowie die Führung des Wirtschaftsweges entlang des Stre-

ckendamm die Zuordnungen zwischen Baustelleneinrichtungsfläche und Bau-  
 feld. Die Änderung der Flächenzuordnungen ist durch entsprechende blaue Um-  
 rahmung der betroffenen Bereiche im Lageplan der Baustelleneinrichtungsflächen  
 (s. geänderte Anlage 14.1 gem. **Kapitel 8.2**) gekennzeichnet.

Im Rahmen der 2. Änderung im Verfahren zur 2. Planänderung wurde die verse-  
 hentlich mit der 1. Änderung im Verfahren eingeblendete Planungsebene mit der  
 Darstellung des Rückbaus der Feldwege im Bereich Stützwand Mast 56 rückgän-  
 gig gemacht. Um die Lesbarkeit der Anlage 14.1 sicherzustellen, wurde der bishe-  
 rige Plan 14.1a der 1. Änderung als Streichplan gekennzeichnet sowie ein erset-  
 zender Plan mit dem Index „b“ erzeugt.

#### 7.4. Darstellung in Anlage 16

In den geänderten Plänen der Anlage 16 beschränkt sich die Darstellung der 2.  
 Planänderung auf die maßgeblich auf diesen Plänen geänderten Inhalte zur Ent-  
 wässerung, sodass Planungsinhalte, deren Änderung bereits in den vorangestell-  
 ten Planunterlagen in blau dargestellt sind, in diesem Anlagenteil nicht mehr in blau  
 – sondern nachrichtlich in schwarz – dargestellt sind. Entsprechend wurde im Rah-  
 men der 1. Änderung zur 2. Planänderung die nachrichtlich dargestellte Wegefüh-  
 rung des im Bereich der Stützwand Mast 56 Wirtschaftsweges geändert, aber nicht  
 farblich gekennzeichnet. Darüber hinaus beinhaltet der Plan 16.2a keine Anpas-  
 sungen aus der 1. Änderung zur 2. Planänderung.

#### 7.5. Darstellung in Anlage 17

In den geänderten Leitungstrassenplänen der Anlage 17 werden lediglich die Bau-  
 werksnummern der geänderten Leitungen in blau dargestellt. Entsprechend wurde  
 im Rahmen der 1. Änderung zur 2. Planänderung die nachrichtlich dargestellte  
 Wegeführung des im Bereich der Stützwand Mast 56 Wirtschaftsweges geändert,  
 aber nicht farblich gekennzeichnet. Darüber hinaus beinhaltet der Plan 17.2a keine  
 Anpassungen aus der 1. Änderung zur 2. Planänderung.

## **7.6. Darstellung in Anlage 18**

Die Berechnungen zum wasserrechtlichen Antrag der Anlage 18.3 werden für die Teileinzugsgebiete TE 01 und TE 02 als ersetzender Anlagenteil beigegefügt. Die für die geänderten Berechnungen angesetzten KOSTRA-Daten 2020 führen insbesondere zu Anpassungen der Tabellen zum Stauraum- bzw. Speichervolumen. Zugunsten einer besseren Lesbarkeit wurde auf Streichungen in blau verzichtet. Die Änderungen sind nichtsdestotrotz in blau kenntlich gemacht.

In der geänderten Anlage 18.02.13a erfolgte die Darstellung der Gründungen Stützwand Mast 56, Stützwand Mast 1445 und EÜ 3611 lediglich bereinigend, da bereits im Hauptverfahren vorgenommene und planfestgestellte Anpassungen fälschlicherweise nicht für das Verfahren der 2. Planänderung übernommen worden sind. Im Zuge der 2. Planänderung zur BAB A5 fanden keine Änderungen der vorgenannten Gründungen statt.

In der geänderten Anlage 18.4a „Lageplan Einzugsgebietsflächen Praunheim Ost / Eschborn Mitte“ beschränkt sich das farbliche Hervorheben in blau auf die auf diesem Plan maßgeblichen Inhalte zu den Einzugsgebietsflächen. Planungsinhalte, deren Änderung bereits in den vorangestellten Planunterlagen in blau – bzw. mit der 1. Änderung zur 2. Planänderung in magenta – dargestellt sind (siehe Anlage 5.2a), sind in diesem Anlagenteil nicht mehr in blau/magenta – sondern nachrichtlich in schwarz – dargestellt. Darüber hinaus beinhaltet der Plan keine Anpassungen aus der 1. Änderung zur 2. Planänderung.

## 8. Übersicht der ergänzenden und geänderten Unterlagen

### 8.1. Ergänzende Unterlagen

Folgende Unterlagen werden mit der 2. Planänderung ergänzt:

Ergänzende Unterlagen	
Anlage 1.1a	Erläuterungsbericht zur 2. Planänderung
Anlage 18.1.1 <sup>*1</sup>	Wasserrechtliche Antragsgegenstände der 2. Planänderung
Anlage 18.2.1a	Hydrologisches Gutachten der 2. Planänderung
Anlage 20.1.1	Schalltechnische Untersuchung 16. BImSchV der 2. Planänderung
Anlage 20.5.1	Baulärmgutachten der 2. Planänderung
Anlage 21.11	Vermerk Nr. IK2081-V/35 zu den Baugrundinformationen im Bereich der EÜ BAB A5 (2. Planänderung)

### 8.2. Geänderte Unterlagen

Folgende Anlagenteile der planfestgestellten Antragsunterlagen werden geändert:

Anlagenteil	Bezeichnung
Anlage 4.1	ÜLP Praunheim Ost – Eschborn Mitte (ersetzt: Anlage 4.1b)
Anlage 5.2a	LP Praunheim West (ersetzt: Anlage 5.2b)
Anlage 5.3	LP Praunheim Ost (ersetzt: Anlage 5.3c)
Anlage 6.2	HP Praunheim West (ersetzt: Anlage 6.2a)
Anlage 10.1	GW Praunheim Ost (ersetzt: Anlage 10.1b)
Anlage 10.2a	GW Praunheim West (ersetzt: Anlage 10.2b)
Anlage 10.3	GW Eschborn Ost (ersetzt: Anlage 10.3b)
Anlage 11a (Seiten 42, 48, 50, 54, 56, 59, 60, 61 und 110 von 110)	Grunderwerbsverzeichnis (Die angegebenen Seiten werden in Anlage 11c ersetzt.)

<sup>\*1</sup> Formale Korrektur der Anlagenbezeichnung auf dem Deckblatt der Anlage 18.1.1 - ohne inhaltliche Änderung

## 2. Planänderungsverfahren: Antragsfassung 1. Änderung im Verfahren 2. Änderung im Verfahren

Anlage 12 (Seiten 8, 17 <sup>*2</sup> , 32, 33 und 66 von 75)	Bauwerksverzeichnis (Die angegebenen Seiten werden in Anlage 12c ersetzt.)
Anlage 13.1a	Bauwerksplan Stützwand Mast 56 (ersetzt: Anlage 13.1b)
Anlage 13.2	Bauwerksplan EÜ BAB 5 (ersetzt: Anlage 13.2b)
Anlage 14.1b	LP BE Praunheim-Eschborn (ersetzt: Anlage 14.1 der 1. Planänderung)
Anlage 16.2a	LP EW Praunheim West (ersetzt: Anlage 16.2b)
Anlage 16.3	LP EW Eschborn Ost (ersetzt: Anlage 16.3b)
Anlage 17.2a	Trassen Praunheim West (ersetzt: Anlage 17.2b)
Anlage 17.3	Trassen Eschborn Ost (ersetzt: Anlage 17.3b)
Anlage 18.02.11	Monitoring (ersetzt: Anlage 18.02.11b)
Anlage 18.02.13a	Querprofil Praunheim (ersetzt: Anlage 18.02.13b)
Anlage 18.3 (Seiten 1 bis 19-22 <sup>*3</sup> )	Berechnungen zur wasserrechtlichen Genehmigung (Die angegebenen Seiten ersetzen die Seiten 2-20 der Anlage 18.3c.)
Anlage 18.4a	LP EGF Praunheim Eschborn Mitte (ersetzt: Anlage 18.4b)
Anlage 18.6	LS Gründungsebenen Bauwerke (ersetzt: Anlage 18.6b)
19.1.1a (LBP, Seiten 214, 250 <sup>*4</sup> , 252, 255, 259, 261 und 267 bis 269)	LBP-Maßnahmenverzeichnis der UVS (Die angegebenen Seiten werden in Anlage 19.1.1c ersetzt.)
Anlage 19.1.2.1a Blatt 1 von 2	Bestand Bewertung und Konflikte Schutzgut Mensch Landschaftsbild Kultur- und sonstige Sachgüter Blatt 1 von 2 (ersetzt: Anlage 19.1.2.1 der 1. Planänderung)
Anlage 19.1.2.3a Blatt 2 von 6	Bestand Tiere und Pflanzen Blatt 2 von 6 (ersetzt: Anlage 19.1.2.3_b)
Anlage 19.1.2.6a Blatt 2 von 5	Bewertung und Konflikte Tiere und Pflanzen Blatt 2 von 5 (ersetzt: Anlage 19.1.2.6_b)
Anlage 19.1.2.7a Blatt 1 von 4	Bestand Bewertung und Konflikte Boden und Wasser Blatt 1 von 4

<sup>\*2</sup> Formale Korrektur an dieser Stelle: Die Seite 17 war bereits Bestandteil der Antragsfassung.

<sup>\*3</sup> Formale Korrektur an dieser Stelle: Keine Anpassung an der Antragsunterlage

<sup>\*4</sup> Formale Korrektur an dieser Stelle: Die Unterlagen waren bisher nicht Bestandteil der Antragsunterlage.



	(ersetzt: Anlage 19.1.2.7_b)
Anlage 19.1.3.2a Blatt 1 von 18	LBP Maßnahmenplan Trassennah Blatt 1 von 18 (ersetzt: Anlage 19.1.3.2b)
Anlage 19.1.3.2a Blatt 2 von 18	LBP Maßnahmenplan Trassennah Blatt 2 von 18 (ersetzt: Anlage 19.1.3.2b)
Anlage 19.1.3.2a Blatt 3 von 18	LBP Maßnahmenplan Trassennah Blatt 3 von 18 (ersetzt: Anlage 19.1.3.2b)
Anlage 19.1.3.2a Blatt 4 von 18	LBP Maßnahmenplan Trassennah Blatt 4 von 18 (ersetzt: Anlage 19.1.3.2b)
Anlage 20.4a, Anhang 2a (Seite 27 von 35)	Ermittlung der Gesamtverkehrslärmimmissionen aus dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr (er- setzt Seite 27 von 35 des Anhang 2b neu der Anlage 20.4b)

### 8.3. Nachrichtliche Unterlagen

Bei der Erstellung des hydrologischen Gutachtens der 2. Planänderung wurden folgende unveränderte Anlagenteile der planfestgestellten Antragsunterlagen hinzugezogen:

Anlagenteil	Bezeichnung
Anlage 18.02.02.01a	Lageplan
Anlage 18.02.03.01a	Geologischer Schnitt 1
Anlage 18.02.03.03	Querprofil Praunheim
Anlage 18.02.04.01a	Grundwassergleichen
Anlage 18.02.04.02a	Grundwassergleichen
Anlage 18.02.08	Wasserschutzgebietsverordnung

Die genannten Anlagenteile werden als nachrichtliche Unterlagen ausgewiesen und dem Antrag separat angehängt.

## 9. Abkürzungen

A	Ausfahrttyp (gem. RAA)
AG	Aktiengesellschaft
Autobahn GmbH	Autobahn des Bundes GmbH
BAB	Bundesautobahn
BE	Baustelleneinrichtungsfläche
BW-Nr.	Bauwerksnummer
DB	DB Netz AG
E	Einfahrttyp (gem. RAA)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EÜ	Eisenbahnüberführung
EW	Entwässerung
GW	Grunderwerb
KIB	Konstruktiver Ingenieurbau
L	Landesstraße
LF-AU	Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Antragsunterlagen für Infrastrukturvorhaben der Eisenbahn des Bundes
LP	Lageplan
PfA / PFA	Planfeststellungsabschnitt
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
RTW	Regionaltangente West
SPMT	Self-Propelled-Modular-Transporter
TE	Teileinzugsgebiet
UBB	Umweltfachliche Baubegleitung
UBÜ	Umweltfachliche Bauüberwachung
ÜLP	Übersichtslageplan