

Abschrift

Planfeststellungsbeschluss

zur

**2. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77
vom 25. Januar 2016**

für die

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

vom

15. Dezember 2025

0029-III 33.1-66.e.03.02-00015#2025-00003

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	III
ABKÜRZUNGS- UND FUNDSTELLENVERZEICHNIS	V
A. VERFÜGENDER TEIL.....	1
I. Änderung des Plans	1
II. Verzeichnis der Planunterlagen	1
1. Festgestellte Planunterlagen	1
2. Nachrichtliche Unterlagen (nur zur Information)	2
3. Entfallende Unterlagen.....	3
III. Nebenbestimmungen zur Planfeststellung	3
1. Zu A. V.1 - Allgemeine baubetriebliche Nebenbestimmungen.....	3
2. Zu A. V. 2 - Allgemeine bautechnische und betriebliche Nebenbestimmungen.....	4
3. Zu A. V. 3.4 - Bauzeitlicher Immissionsschutz	5
IV. Zusagen der Vorhabenträgerin.....	6
1. Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/Wi 44 - Bergaufsicht.....	6
2. Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF).....	7
V. Kostenentscheidung.....	8
B. SACHVERHALT	8
I. Antragsgegenstand.....	8
II. Ablauf des Verfahrens.....	9
1. Auslegung der Planunterlagen.....	9
2. Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange	10
3. Information der Vereinigungen	10
4. Einwendungen und Stellungnahmen	10
5. Änderungen des Plans.....	10
C. BEGRÜNDUNG.....	11
I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen.....	11
1. Rechtsgrundlage der Entscheidung	11

2. <i>Wirkung der Planänderung</i>	12
3. <i>Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens</i>	13
II. Umweltverträglichkeit	13
III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen.....	15
1. <i>Planrechtfertigung</i>	15
2. <i>Fachplanerischer Alternativenvergleich</i>	16
3. <i>Bau und Betrieb der Straßenbahn</i>	17
4. <i>Immissionsschutz</i>	18
5. <i>Wasserwirtschaft</i>	20
6. <i>Altlasten, Bodenschutz</i>	20
7. <i>Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz</i>	21
8. <i>Verkehr</i>	21
9. <i>Leitungen der Ver- und Entsorgung</i>	22
10. <i>Eigentum</i>	22
11. <i>Einwendungen</i>	22
12. <i>Zusammenfassende Würdigung</i>	23
D. KOSTEN	23
E. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	24



Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

A	a. a. O.	am angegebenen Ort
	Abs.	Absatz
	AllgVwKostO	Allgemeine Verwaltungskostenordnung vom 11. Dezember 2009 (GVBl. I S. 763), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. September 2025 (GVBl. 2025 Nr. 59)
	AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970)
B	BAnz.	Bundesanzeiger
	Bf	Bahnhof
	BGBI.	Bundesgesetzblatt
	BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBI. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBI. 2025 I Nr. 189)
	BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab) vom 11. Dezember 1987 (BGBI. I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Oktober 2019 (BGBI. I S. 1410)
	BR-Drs.	Bundesrats-Drucksache
	BÜ	Bahnübergang
	BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
	bzw.	beziehungsweise
C	ca.	circa
D	dB(A)	Schalldruckpegel nach der Bewertungskurve A
	DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
	DIN 4150	Erschütterungen im Bauwesen
E	etc.	et cetera
F	f.; ff.	folgende; fortfolgende
	FSA	Fahrsignalanlage

G	Ggf.	gegebenenfalls
	GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
	GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen
H	HVwKostG	Hessisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 12. Januar 2004 (GVBl. S. 36), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2018 (GVBl. S. 330)
	HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 2010, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. Februar 2023 (GVBl. S. 78, 81)
I	i. V. m.	in Verbindung mit
K	Km	Kilometer
L	lfd.	laufend(e)
	LSW	Lärmschutzwand
M	M	Meter
	mind.	mindestens
	m²	Quadratmeter
N	Nr.	Nummer
P	PBefG	Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 7 Abs. 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119)
	PBefGZustV Hessen	Verordnung über die Zuständigkeiten nach dem Personenbeförderungsgesetz vom 10. Oktober 1997, zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verordnung vom 12. November 2013 (GVBl. S. 640)
	P+R	Parken und Reisen
R	Rn.	Randnummer
S	s. / S.	siehe / Seite / Satz
	16. BlmSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334)
	StAnz.	Staatsanzeiger für das Land Hessen
T	TAB	Technische Aufsichtsbehörde



U	UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
	UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 282)
V	v. d. H.	vor der Höhe
	VGF	Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
	vgl.	vergleiche
	VO	Verordnung
	VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 6 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. I Nr. 282)
	VwKostO-MWVVW	Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vom 19. November 2012 (GVBl. I S. 484), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. Dezember 2024 (GVBl. 2024 Nr. 79)
Z	z. B.	zum Beispiel

A. Verfügender Teil

I. Änderung des Plans

Der mit Beschluss des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 25. Januar 2016 festgestellte und mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 2025 geänderte Plan der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe (im Weiteren Vorhabenträgerin genannt) für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der bisherigen Endhaltestelle Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim bis Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof einschließlich der damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen wird gemäß § 29 Abs. 5 PBefG i. V. m. § 76 Abs. 1 HVwVfG auf der Grundlage des Änderungsantrages vom 22. Juli 2025 hinsichtlich des

Einbaus eines Weichentrapezes in Ober-Eschbach einschließlich erforderlicher Umbauten an Straßenbahn-Betriebsanlagen

gemäß der unter A. II. 1. aufgeführten Planunterlagen geändert.

II. Verzeichnis der Planunterlagen

1. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden geänderten Unterlagen:

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 1		Erläuterungsberichte		
Anlage A 1a	1 - 31	Erläuterungsbericht zur 2. Planänderung	04.12.2025	-
Anlage 3		Übersichtslagepläne		
Anlage A 3 Blatt 1	1	Übersichtslageplan	01.09.2025	1:2.000
Anlage 4		Lagepläne		
Anlage A 4 Blatt 5	1	Gleisverbindung in Ober-Eschbach, Bau-km 0+700 - km 1+350	08.09.2025	1:500
Anlage 5		Höhenpläne		
Anlage A 5 Blatt 3	1	Gleisverbindung in Ober-Eschbach, Bau-km 0+900 - km 1+130	01.09.2025	1:500/1:50
Anlage 6		Querschnitte		

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deck- blätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage A 6 Blatt 17	1	Gleisverbindung in Ober-Eschbach, km 0+980	01.09.2025	1:100
Anlage 8		Leitungslagepläne		
Anlage A 8 Blatt 5	1	Gleisverbindung in Ober-Eschbach, Planung und Bestand, Bau-km 0+700 - km 1+350	01.09.2025	1:500
Anlage 9		Bauwerksverzeichnis		
Anlage A 9	1 - 26	Bauwerksverzeichnis	27.08.2025	-
Anlage 11		Grunderwerb		
Anlage A 11 Blatt 5	1	Grunderwerbsplan, Gleisverbindung in Ober-Eschbach, km 0+700 - km 1+350	01.09.2025	1:500
Anlage A 11.5	1 - 11	Grunderwerbsverzeichnis	27.08.2025	-
Anlage 12		Landschaftspflegerischer Begleitplan		
Anlage A 12.0.1	1 - 30	Erläuterungsbericht 2. Planänderung	22.07.2025	-
Anlage A 12.1 Blatt 4	1	Bestands- und Konfliktplan; km 0+700 - km 1+350	17.07.2025	1:500
Anlage A 12.2 Blatt 4a	1	Maßnahmenplan, km 0+700 - km 1+350	20.11.2025	1:500
Anlage A 12.3	1 - 21	Maßnahmenverzeichnis mit Maßnah- menbeschreibung unter Berücksichti- gung der 2. Planänderung	17.07.2025	-

2. Nachrichtliche Unterlagen (nur zur Information)

Folgende zur Planfeststellung herangezogene Unterlagen werden nachfolgend nachrichtlich aufgeführt:

Anlage	Blatt/Seite (ohne Deck- blätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 10.23		Umweltverträglichkeit		
Anlage A 10.23.1	1 - 19	Erläuterungsbericht, Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht	12.08.2025	-



Anlage	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
Anlage 10.26		Schalltechnische Untersuchungen		
Anlage A 10.26a	1 - 61 (einschl. Anhänge)	Schalltechnische Stellungnahme (Bau/Betrieb) zum 2. Planänderungsverfahren - Weichentrapez Ober-Eschbach	04.12.2025	-
-	1 - 27	Erschütterungstechnische Untersuchung	09.12.2025	-

3. Entfallende Unterlagen

Der planfestgestellte Bauwerksplan „Anlage 7 Blatt 16A - Bauablauf Haltepunkt Gonzenheim“ entfällt aufgrund der Planänderungen ersatzlos.

III. Nebenbestimmungen zur Planfeststellung

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 25. Januar 2016 unter Ziffer A. V. angeordneten Nebenbestimmungen werden in Bezug auf den verfahrensgegenständlichen Einbau eines Weichentrapzes in Ober-Eschbach einschließlich erforderlicher Umbauten an Straßenbahn-Betriebsanlagen wie folgt ergänzt:

1. Zu A. V.1 - Allgemeine baubetriebliche Nebenbestimmungen

Im Zuge der Bauausführungsplanung sind die Baustelleneinrichtung und die Bauphasenplanung - insbesondere unter dem Gesichtspunkt von Straßensper rungen, -umleitungen und sonstigen verkehrsregelnden Maßnahmen - mit den jeweils betroffenen Straßenbaulastträgern, den Straßenverkehrsbehörden, der Polizei, der Feuerwehr, dem Träger des Rettungsdienstes sowie den jeweils zuständigen Aufgabenträgern für den ÖPNV im Detail abzustimmen. Ein ausreichender Vorlauf zur fachtechnischen Abstimmung ist einzuplanen.

Für eine sichere und gefährdungsfreie Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs ist Sorge zu tragen. Die jeweils maßgeblichen Umleitungsstrecken sind in geeigneter Weise zu beschildern.

2. Zu A. V. 2 - Allgemeine bautechnische und betriebliche Nebenbestimmungen

- 2.1 Der Unternehmer (Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH - VGF) ist frühzeitig über die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Stadtbahnbetrieb zu informieren, so dass erforderliche betrieblich-organisatorische Maßnahmen durch die VGF rechtzeitig angestoßen werden können.
- 2.2 Die im Zuge des Verfahrens nach § 60 BOStrab vorzulegenden Antragsunterlagen müssen mit dem Bestätigungsvermerk des Betriebsleiters der VGF nach § 8 BOStrab und eines Vertreters der VGF als Unternehmer nach § 7 BOStrab versehen sein.
Zusammen mit dem Antrag auf Zustimmung sind der TAB die zugehörigen Prüfberichte des bautechnischen Prüfers sowie der Prüfsachverständigen vorzulegen.
- 2.3 In Ergänzung zu den Regelungen unter A. V. 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Januar 2016 ist für die Prüfung der Ausführungsplanung auch ein Sachverständiger Leit- und Sicherheitstechnik zu beauftragen.
- 2.4 Für die Erdbauarbeiten ist in Abstimmung mit dem geotechnischen Sachverständigen ein Qualitätssicherungsplan aufzustellen.
- 2.5 Ggf. erforderliche geodätische Messprogramme sind in Abstimmung mit dem geotechnischen Sachverständigen einzuplanen.
- 2.6 Mit der Herstellung der Bohrrohrgründungen für die Maste der Fahrleitungsanlage ist ein qualifiziertes Fachunternehmen zu beauftragen.
- 2.7 Es ist eine qualifizierte örtliche Bauüberwachung einzurichten.
- 2.8 Der TAB ist im Zuge des Verfahrens nach § 60 BOStrab ein aktualisierter Bauzeitenplan zu Verfügung zu stellen.
- 2.9 Vor Inbetriebnahme der Betriebsanlagen und Wiederaufnahme des Stadtbahnbetriebs hat zur Feststellung der Betriebssicherheit eine Inbetriebnahmeprüfung durch den Betriebsleiter VGF und die TAB zu erfolgen.
Über den Termin der Inbetriebnahmeprüfung sind die TAB und der Betriebsleiter VGF rechtzeitig zu informieren.
- 2.10 Die im Zuge des Verfahrens zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung



nach § 62 BOStraB vorzulegenden Antragsunterlagen müssen mit dem Bestätigungsvermerk des Betriebsleiters der VGF nach § 8 BOStraB und eines Vertreters der VGF als Unternehmer nach § 7 BOStraB versehen sein.

3. Zu A. V. 3.4 - Bauzeitlicher Immissionsschutz

3.1 Es ist bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baufahrzeuge sowie Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall-, Erschütterungs- und Schadstoffemissionen als Mindestanforderung dem Stand der Technik entsprechen. Zum Schutz der Anwohner sind – soweit verfügbar – lärm- und emissionsarme Baumaschinen mit der Kennzeichnung nach DE-UZ 53 („Blauer Engel“) oder einer entsprechenden anderen Zertifizierung einzusetzen.

Ferner ist sicherzustellen, dass die Baufelder so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Schall-, Erschütterungs-, Geruchs- und Staubimmissionen verhindert und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Alle auf der Baustelle tätigen Firmen und deren Beschäftigte sind regelmäßig über die relevanten Belange des Immissionsschutzes zu informieren. Dabei ist nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Betriebszeiten der einzelnen lärmintensiven Maschinen auf ein Minimum zu beschränken und Maschinen, die nicht effektiv im Einsatz sind, auszuschalten und nicht im Leerlauf zu belassen sind.

3.2 Die Bauarbeiten sind ausschließlich im Tagzeitraum (07:00 bis 20:00 Uhr) auszuführen.

3.3 Auf der kompletten Länge des Baufeldes und für die Dauer der Baumaßnahmen sind gemäß der Darstellung in Anhang 4 der schalltechnischen Stellungnahme vom 4. Dezember 2025 (Anlage A10.26a) nördlich und südlich der Straßenbahnbetriebsanlage mobile Schallschutzwände mit einer Höhe von 3 m zu errichten. Die konkrete Lage der Schallschutzwände ist mit dem zu bestellenden Sachverständigen (s. Nebenbestimmung A. V. 3.4.5 des Beschlusses Nr. 77 vom 25. Januar 2016) abzustimmen.

Die Umsetzbarkeit weiterer aktiver Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschürzen, Kapselung von Baumaschinen, Schallschirmen, Schallschutzzelten und Einhausungen ist im Zuge der Bauausführungsplanung in Abstimmung mit dem Immissionsschutzsachverständigen zu prüfen.

Da eine Konfliktvermeidung mit nach dem gegenwärtigen Stand der Technik

verfügbaren Maßnahmen nicht möglich ist, sind darüber hinaus weitere organisatorische Maßnahmen zur Minimierung der Einwirkungen geboten. Hierzu zählt insbesondere eine ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen, um den Betroffenen die Möglichkeit zu geben, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einzustellen zu können.

- 3.4** Für Außenbereiche wird ein Entschädigungsanspruch für die Anzahl der Tage in den Monaten April - Oktober zuerkannt, an denen der Beurteilungspegel den nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwert am Tag überschreitet, jedoch nur insoweit, als die konkret betroffene Fläche aufgrund ihrer Lage und Funktion schutzbedürftig ist.

Abweichend von der Regelung gemäß Nr. 3.1.2 AVV Baulärm gilt für diesen Entschädigungsanspruch als Tagzeit mit den insoweit maßgeblichen Immissionsrichtwerten die Zeit von 07:00 bis 22:00 Uhr.

Der Entschädigungsanspruch setzt zusätzlich voraus, dass der maßgebliche Richtwert an drei aufeinanderfolgenden Tagen überschritten wird. Der Anspruch besteht dann für jeden Tag der Überschreitung.

IV. Zusagen der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber Beteiligten im Hinblick auf die antragsgegenständlichen Änderungen Zusagen ausgesprochen. Diese Zusagen wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und werden im nachstehenden Umfang bestätigt.

1. Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV Umwelt Wiesbaden, Dezernat IV/Wi 44 - Bergaufsicht

Bei sämtlichen Erdarbeiten wird auf Anzeichen alten Bergbaus geachtet. Die gegebenenfalls notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Ordnungsbehörde getroffen.



2. Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

- 2.1 Rechtzeitig vor Baubeginn wird mit der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH eine Baudurchführungsvereinbarung abgeschlossen.
- 2.2 Auswirkungen der Maßnahme auf den Stadtbahnbetrieb, insbesondere durch die VGF zu organisierende betriebliche Maßnahmen (Einschränkungen im Fahrbetrieb, Personaldisposition, Personalpläne, Aushänge, Fahrpläne, Schienenersatzverkehr etc.) werden rechtzeitig (mind. 3 Monate vorher) mit der VGF abgestimmt. Die getroffenen Absprachen werden schriftlich festgehalten.
- 2.3 Das vorgesehene Betonschalthaus wird entsprechend der Anforderungen der VGF auf der im Lageplan ausgewiesenen Parkplatzfläche errichtet.
- 2.4 Um die Anlage im Betrieb für den Falle eines Fehlers fernbedient beeinflussen zu können, wird sichergestellt, dass die Fahrsignalanlage auf die Leitstelle der VGF aufgeschaltet werden kann.
- 2.5 Der Rückbau der baulichen und technischen Anlagen im Bereich der Station Gonzenheim werden mit der VGF im Rahmen der Ausführungsplanung dahingehend abgestimmt, welche Teile ggf. zur Wiederverwendung auf Lager bei der VGF gehen und welche temporär zu sichern, zum Ende der Hauptmaßnahme wieder einzubauen und in Betrieb zu nehmen sind. Für technische Ausrüstung, welche auf die technische Leitzentrale (TLZ) der VGF aufgeschaltet ist, wird die Außerbetriebnahme dieser Systeme mit der VGF eng abgestimmt.
- 2.6 Die VGF wird frühzeitig (mind. 3 Monate vorher) darüber informiert, wann die Station Gonzenheim außer Betrieb geht und der Rückbau startet.
- 2.7 Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Vorhabenträgerin im Hinblick auf ggf. notwendige Anbindungen an den Rückleiter (Schiene) bei der Maßnahme in Ober-Eschbach prüfen, inwieweit es im Bereich der Station bzw. des Gleiswechsels neue Einbauten im Oberleitungs- und Stromabnehmerbereich (Rissdreieck) gibt, welche an den Rückleiter angeschlossen werden müssen.
- 2.8 Zur dauerhaften Nutzung des Gleiswechsels vor Ober-Eschbach wird die Vorhabenträgerin spätestens zur Wiederinbetriebnahme der Station Gonzenheim eine Zugnummern erfassung umsetzen.

V. Kostenentscheidung

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

B. Sachverhalt

I. Antragsgegenstand

Der Plan der Vorhabenträgerin für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der heutigen Endhaltestelle Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim bis Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 25. Januar 2016 festgestellt und mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 2025 erstmals geändert.

Am 22. Juli 2025 hat die Stadtbahngesellschaft mbH Bad Homburg als Bevollmächtigte der Vorhabenträgerin die 2. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt.

Gegenstand der Änderung ist der Einbau eines Weichentrapezes südöstlich der Station Ober-Eschbach einschl. daraus resultierender Änderungen an der bestehenden Straßenbahn-Betriebsanlage der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH.

Diese Umbaumaßnahmen sollen sicherstellen, dass die Station Ober-Eschbach während der ca. vierjährigen Bauzeit als temporäre Endhaltestelle der Stadtbahnlinie U2 genutzt werden kann. Es hat sich nämlich im Zuge der Ausführungsplanung gezeigt, dass es anders als ursprünglich beabsichtigt nicht möglich sein wird, die Bedienung der heutigen Endhaltestelle Gonzenheim während der Bauzeit aufrechtzuerhalten. Wegen diesbezüglicher Einzelheiten wird auf die ausführlichen Erläuterungen in Kapitel 2.1 des Erläuterungsberichts (Anlage A 1a) verwiesen.

Das zur Gewährleistung des betrieblich erforderlichen Gleiswechsels vorgesehene Weichentrapez besteht aus vier einfachen Weichen in Regelbauart zur Bildung von zwei Gleisverbindungen. Die Länge des Weichentrapezes beträgt ca. 100 m; unter Berücksichtigung der sich anschließenden Anpassungsbereiche umfasst die bauliche Änderung der Gleisanlage eine Strecke von ca. 140 m. Neben einer Erneuerung der Schotterbettung werden geringfügige Eingriffe in das Planum bzw. in die Schutzschichten erforderlich. Der Einbau des Weichentrapezes bedingt des Weiteren wesentliche Anpassungen an der bestehenden Fahrleitungsanlage. So müssen 13 bestehende Fahrleitungsmaste zurückgebaut und 17 neue Fahrleitungsmaste einschl. Fundamenten neu errichtet werden. Darüber hinaus werden weitere Anpassungen an den elektrischen Anlagen der Straßenbahnbetriebsanlage notwendig. Zur technischen Absicherung der Fahrstraßen und des BÜ Kalbacher Straße ist die bauzeitliche Errichtung einer Fahrsignalanlage zur Steuerung der Fahrsig-



nale und der Weichen vorgesehen. Diese wird in einem Betonschalthaus auf dem bestehenden Parkplatz der Station Ober-Eschbach errichtet. Da die Station Ober-Eschbach bauzeitlich als Endhaltestelle dient, wird dort zudem ein betrieblich erforderliches Sozialgebäude mit Toilettenanlage für das Fahrpersonal errichtet. Gegenstand des Antrags sind daher auch Kabeltiefbaumaßnahmen für die Steuerung des Bahnübergangs (BÜ655KA) und die Fahrsignalanlage sowie die Anbindung des Sozialgebäudes an das öffentliche Ver- und Entsorgungsnetz (Wasser, Abwasser, Strom).

Nach Wiederinbetriebnahme der Station Gonzenheim ist eine Stilllegung des Weichentreizes grundsätzlich möglich, ohne dass es hierfür baulicher Maßnahmen bedürfte.

Die mit den oben dargestellten Änderungen einhergehende Grundstücksinanspruchnahme umfasst ausschließlich Flächen im Eigentum der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe und solche, die der bestehenden Straßenbahn-Betriebsanlage zuzuordnen sind.

Wegen Einzelheiten zu dem Gegenstand des Planänderungsantrages wird auf die Kapitel 1 bis 3 des Erläuterungsberichts verwiesen.

II. Ablauf des Verfahrens

Die Vorhabenträgerin hat beantragt, für die vorgesehenen Änderungen ein Verfahren gem. § 29 Abs. 5 PBefG i. V. m. § 76 Abs. 1 HVwVfG durchzuführen.

1. Auslegung der Planunterlagen

Auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Darmstadt lagen die Planunterlagen gem. § 29 Abs. 5 PBefG i. V. m. §§ 76 Abs. 1, 73 Abs. 2 und Abs. 3 HVwVfG für die Dauer eines Monats, und zwar in der Zeit vom 15. September bis einschließlich 14. Oktober 2025, bei dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, Stadtbüro, Rathausplatz 1, 61348 Bad Homburg v. d. Höhe während der üblichen Dienstzeiten zu jedermanns Einsichtnahme aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 11. September 2025 in der Taunus-Zeitung und der Frankfurter Rundschau rechtzeitig vorher bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 HVwVfG).

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das war bis zum 28. Oktober 2025, Einwendungen gegen die Planänderung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift erhoben werden konnten. Ein Hinweis, wonach alle Einwendungen gegen den geänderten Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist für die Dauer des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten (§ 73 Abs. 4 S. 3 HVwVfG). Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass von einer Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 HVwVfG abgesehen werden kann.

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

2. Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die von den Änderungen betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden mit E-Mail vom 9. September 2025 von den beabsichtigten Änderungen in Kenntnis gesetzt und es wurde ihnen Gelegenheit gegeben, sich dazu bis zum 28. Oktober 2025 zu äußern.

3. Information der Vereinigungen

Die Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, gegen den Planfeststellungsbeschluss Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung einzulegen, wurden gemäß §§ 76 Abs.1, 73 Abs. 4 und 5 HVwVfG durch die Bekanntmachung von der Auslegung des geänderten Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Darüber hinaus wurden die vom Land Hessen anerkannten Naturschutzverbände ohne Anerkenntnis einer Rechtspflicht mit E-Mail vom 9. September 2025 von der Einleitung des Anhörungsverfahrens und den bestehenden Möglichkeiten zur Einsichtnahme in die Planunterlagen in Kenntnis gesetzt.

4. Einwendungen und Stellungnahmen

Die im Zuge des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden der Vorhabenträgerin zur fachtechnischen Erwiderung übermittelt. Einwendungen Privater sind nicht eingegangen.

5. Änderungen des Plans

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Äußerungen Beteigter hat die Vorhabenträgerin den Plan überarbeitet.

So wurden sprachliche Ungenauigkeiten in Zusammenhang mit der Variantenbetrachtung und im Hinblick auf die Beschreibung der geänderten Planung im Erläuterungsbericht angepasst.

Im Maßnahmenplan A 12.2, Blatt 4a wurde die irrtümlich mit „A1“ bezeichnete Maßnahme im Bereich des P+R-Parkplatzes an der Station Ober-Eschbach in die korrekte Bezeichnung „A2“ geändert.



Letztlich hat die Vorhabenträgerin Fehler der schalltechnischen Untersuchung des Baulärms im Erläuterungsbericht und der schalltechnischen Stellungnahme bereinigt. So waren die Anhänge der Einzelpunktberechnungen bezüglich der Bohrtätigkeiten einerseits und den in Zusammenhang mit dem Weicheneinbau anfallenden Stopfarbeiten andererseits sowohl in der Überschrift (zweimal Anhang 6 statt Anhang 6 und Anhang 7) als auch im Spaltenkopf der Spalte 4 des zweiten Anhangs 6 (bezeichnet als „Stopfen mit LSW“ statt „Bohren mit LSW“) falsch bezeichnet. Die berechneten Beurteilungspegel waren dagegen korrekt aufgelistet.

Anders als in diesen Anhängen ausgewiesen, beschreiben der Textteil der schalltechnischen Stellungnahme und der Erläuterungsbericht unter Berücksichtigung mobiler Schallschutzwände mit einer Höhe von 3 Metern eine Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm für am Tag durchgeführte Bauarbeiten allein für die Bohrarbeiten, während tatsächlich auch bei den Stopfarbeiten an sieben Liegenschaften Richtwertüberschreitungen berechnet wurden.

Eine erneute Beteiligung zu den überarbeiteten Planunterlagen wurde nicht durchgeführt.

C. Begründung

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Rechtsgrundlage der Entscheidung

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 29 Abs. 5 PBefG i. V. m. § 76 Abs. 1 HVwVfG.

Betriebsanlagen für Straßenbahnen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Eine Planänderung im Sinne des § 76 HVwVfG liegt vor, da das zugelassene, aber noch nicht fertiggestellte Vorhaben zwar hinsichtlich der unter B. I. dargestellten Änderungen sachlich und räumlich abgrenzbarer Teilmaßnahmen geändert wird, diese Änderungen aber nicht die wesentlichen, bereits entschiedenen Fragen der Planung erneut aufzuwerfen vermögen, die Identität des Vorhabens somit gewahrt bleibt.

Da der Kreis der von den bauzeitlichen Immissionen der Planänderung Betroffenen nicht bekannt bzw. für eine individuelle Beteiligung zu groß war, wurde gem. § 76 Abs. 1 HVwVfG ein neues Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Darmstadt für die Entscheidung über den Änderungsantrag ergibt sich aus § 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 1 Nr. 2a) PBefGZustV Hessen und § 2 des Gesetzes über die Regierungspräsidien und Regierungsbezirke des Landes Hessen vom 16. September 2011¹.

2. Wirkung der Planänderung

Der mit Beschluss vom 25. Januar 2016 festgestellte Plan, der mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 2025 geändert wurde, gilt unter Berücksichtigung der antragsgegenständlichen Änderungen in vollem Umfang fort und bildet zusammen mit dieser Änderung eine rechtliche Einheit. Maßgeblich ist der ursprüngliche Plan in der Gestalt, die er durch Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 2025 und den verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 25. Januar 2016 erhalten hat.

Gemäß § 75 Abs. 1 HVwVfG werden durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen geregelt. Neben der Planfeststellung sind deshalb andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich, es sei denn, der Beschluss trifft eine andere Regelung. Diese Grundsätze gelten in gleicher Weise auch für den Ausgangsbeschluss, geändert durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 2025, in der durch die verfahrensgegenständliche Entscheidung erreichten Gestalt.

Somit gelten auch die angeordneten Nebenbestimmungen und die seitens der Vorhabenträgerin gegebenen und durch die Planfeststellungsbehörde bestätigten Zusagen unverändert fort und erstrecken sich auf die Planänderungen, sofern keine davon abweichende Regelung getroffen wurde.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle darauf, dass die Vorhabenträgerin an die Einhaltung ihrer durch die Planfeststellungsbehörde bestätigten Zusagen gebunden ist. Den jeweiligen Zusagen zugrundeliegenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird in diesem Umfang stattgegeben.

¹ Verkündet als Artikel 1 des Gesetzes über die Regierungspräsidien und Regierungsbezirke des Landes Hessen und zur Änderung anderer Rechtsvorschriften vom 16. September 2011 (GVBl. I S. 420), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 3. März 2025 (GVBl. 2025 Nr. 16).



3. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens

Das Anhörungsverfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Die gem. § 29 Abs. 5 PBefG i. V. m. § 76 Abs. 1 HVwVfG einschlägigen Bestimmungen des § 29 Abs. 1a PBefG sowie des § 73 HVwVfG fanden Beachtung.

Soweit die Vorhabenträgerin Änderungen des Plans vorgenommen hat, ist festzuhalten, dass damit der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung oder Belange Dritter weder erstmals noch stärker als bisher berührt werden. Es bestand daher keine Veranlassung zur nochmaligen Beteiligung.

Das gilt auch im Hinblick auf die fehlerhaften Darstellungen in der schalltechnischen Untersuchung. Die Planfeststellungsbehörde sieht die Anstoßwirkung der Unterlagen als erfüllt an, denn aus den vorgenannten Anhängen ergab sich, dass bei beiden Bautätigkeiten Überschreitungen der Richtwerte nach AVV Baulärm zu erwarten sind. Die Möglichkeit zur Prüfung der Betroffenheit und zur Erhebung von Einwendungen war potentiell Betroffenen daher trotz der fehlerhaften Darstellung im Textteil von Erläuterungsbericht und schalltechnischer Stellungnahme nicht genommen.

II. Umweltverträglichkeit

Der Bau von Straßenbahnbetriebsanlagen unterliegt gemäß Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls. Die diesbezügliche Prüfung des zwischenzeitlich planfestgestellten Vorhabens hat ergeben, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Daher war nach § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 Nr. 2 UVPG im Wege einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls festzustellen, ob für das Änderungsvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Die allgemeine Vorprüfung wurde gem. § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 UVPG anhand der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Dabei wurden die Wirkungen des mit Beschluss vom 25. Januar 2016 zugelassenen und mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 2025 geänderten Vorhabens als Vorbelastung berücksichtigt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die geplanten Änderungen des Vorhabens keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hervorrufen können und daher keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Diese Feststellung beruht auf den folgenden Erwägungen:

Die mit der 2. Änderung vor Fertigstellung des Vorhabens verbundenen Maßnahmen werden im Bereich bebauter bzw. in sonstiger Weise anthropogen überprägter Flächen ohne besonderen Schutzstatus umgesetzt. Dauerhafte großflächige Bodenversiegelungen sind

nicht vorgesehen. Als Baustelleneinrichtungsfläche, für das Betonschaltwerk und das Sozialgebäude werden im Wesentlichen bereits befestigte Flächen (P+R-Anlage, Parkstände entlang der Adelhartstraße) genutzt.

Eingriffe in den vorhandenen Vegetationsbestand erfolgen in den Randbereichen an den Ein- und Ausfahrten der P+R-Anlage Ober-Eschbach, umfassen eine Fläche von ca. 27 m² und betreffen die Beseitigung von Teilen kleinwüchsiger Hecken und kleiner Sträucher. Darüber hinaus wird entlang der Stadtbahnstrecke durch die Errichtung der neuen Fahrleitungsmaste in den Vegetationsbestand eingegriffen. Zur Eingriffsminimierung ist ihre Herstellung aus dem Gleisbett heraus mittels Rohrgründungen vorgesehen. Zur Errichtung der Fahrleitungsmaste und der notwendigen Abspannungen sind über die Freihaltung des Lichtraumprofils hinausreichende Kronenrückschnitte erforderlich. Die Rodung von Bäumen ist nicht vorgesehen. Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme wiederhergestellt. Beeinträchtigungen der Bäume entlang der Bahnstrecke, die über die Schnittmaßnahmen hinausgehen, sowie der an die Bautätigkeiten angrenzenden Gehölz- und Grünflächen auf dem P+R-Parkplatz werden durch geeignete Vegetationsschutzmaßnahmen vermieden. Die beschriebenen Umweltauswirkungen der Planänderung sind geringfügiger Natur und im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu vernachlässigen.

Die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, welche als Folge der Eingriffe in die Vegetation im Hinblick auf siedlungsbewohnende Vogelarten und Fledermäuse aufgrund einer durchgeföhrten Potentialanalyse dem Grunde nach möglich erscheint, werden durch geeignete Maßnahmen (Bauzeitenregelung für Kronen- und Gebüscheschnittarbeiten, ökologische Baubegleitung) vermieden. Das Vorkommen anderer artenschutzrechtlich relevanter Arten kann aufgrund der Habitatbedingungen ausgeschlossen werden.

Eingriffe in das Grundwasser gehen mit der Baumaßnahme ebenso wenig einher wie eine Beeinträchtigung von Oberflächengewässern. Die Bauausführung erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung zum Schutz der Trinkwassergewinnungsanlagen der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, so dass nachteilige Auswirkungen auf die von den Baumaßnahmen betroffene Zone IIIA des Wasserschutzgebietes ebenfalls ausgeschlossen werden können.

Für die Schutzwerte Luft und Klima sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind aufgrund der Planänderung keine relevanten Beeinträchtigungen zu besorgen.

Der Einbau des Weichentrapezes und die Anpassung der Fahrleitungsanlage führt auch zu keiner im Vergleich zum Status Quo nachteiligen Beurteilung der betriebsbedingten Immissionssituation.

Bauzeitlich kommt es dagegen zu Immissionen, die im Hinblick auf den Baulärm die insoweit maßgeblichen Richtwerte überschreiten. Zur Minimierung der Auswirkungen sieht die Vorhabenträgerin den Einsatz geräuscharmer Bauverfahren, die Errichtung drei Meter



hoher Schallschutzwände und eine Beschränkung des Baubetriebs auf den Tagzeitraum (07:00 - 20:00 Uhr) vor. Gleichwohl verbleibt bei den Bohrarbeiten für die Fahrleitungsmasten und den Gleisbauarbeiten an wenigen Gebäuden eine nicht vermeidbare Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich daraus jedoch nicht. Nach der Rechtsprechung des BVerwG sind nachteilige vorhabenbedingte Umweltauswirkungen nicht allein deshalb erheblich, weil sie mehr als geringfügig und damit abwägungserheblich sind. Dies stünde im Widerspruch zur Konzeption des UVPG, weil praktisch nie auszuschließen ist, dass ein Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat. Selbst solche nachteiligen Umweltauswirkungen, die im einschlägigen materiellen Zulassungsrecht festgelegte Schädlichkeitsgrenzen überschreiten, sind nicht automatisch als erheblich im Sinne des UVPG zu werten. Vielmehr sind auch derartige Umweltauswirkungen mit Blick auf die spätere Abwägung und ihren Einfluss auf das Abwägungsergebnis in der konkreten Planungssituation zu gewichten. Die oben dargelegte Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an einigen wenigen Gebäuden für die Dauer von wenigen Tagen kann in der konkreten Planungssituation allenfalls zu einer Ergänzung der Planung um weitere Schutzauflagen führen, jedoch nicht das Abwägungsergebnis beeinflussen. Die zusätzlichen Belastungen könnten sich nämlich nur im Rahmen der Alternativenprüfung auswirken, sind jedoch gerade nicht geeignet, die Tragfähigkeit der Variantenwahl in Zweifel zu ziehen (s. dazu C. III. 1). Im Hinblick auf Erschütterungen und die Staubentwicklung wird durch die Art der Bauausführung und die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sichergestellt, dass es zu keinen erheblichen bauzeitlichen Immissionseinwirkungen kommt.

Andere Auswirkungen des Änderungsvorhabens sind nicht ersichtlich.

Auf der Grundlage dieser Feststellungen ergeben sich keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzwerte des § 2 Abs. 1 UVPG, die für das Änderungsvorhaben eine UVP-Pflicht begründen könnten.

Die Feststellung zur Entbehrlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das Änderungsvorhaben wird im Staatsanzeiger für das Land Hessen veröffentlicht.

III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Planrechtfertigung

Das durch diesen Planfeststellungsbeschluss geänderte Vorhaben genügt weiterhin dem Gebot der Planrechtfertigung. Sie ist gegeben, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des PBefG ein Bedarf besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist.

Im Falle einer Planänderung muss nicht die Planänderung als solche im Sinne einer Planrechtfertigung erforderlich sein. Vielmehr muss jetzt für das Vorhaben in seiner geänderten Gestalt gemessen an den Zielsetzungen des PBefG ein Bedarf bestehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Dezember 2009 - 7 A 7/09 -, juris Rn. 26 ff.; BVerwG, Urteil vom 17. September 2004 - 99 VR 3.04 -, juris Rn. 22).

Das Vorhaben „Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2“ entspricht den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die diesbezüglichen, im Ausgangsbeschluss ausführlich dargelegten Erwägungen zur Darlegung der Rechtfertigung des Vorhabens (vgl. C. III. 1.) werden durch die antragsgegenständlichen Änderungen nicht berührt. Die dargelegte Planrechtfertigung für das Vorhaben trägt auch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss, der weiterhin dem gleichen Planungsziel dient. Die Änderungen an der VGF-Betriebsanlage im Bereich Ober-Eschbach sind als notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens zur Verlängerung der U2 bis zum Bf Bad Homburg erforderlich, um den Stadtbahnbetrieb bauzeitlich im größtmöglichen Umfang aufrechterhalten zu können. Die damit einhergehenden Fragestellungen sind nicht Gegenstand der Planrechtfertigung, sondern in Zusammenhang mit der sachgerechten Abwägung der insoweit betroffenen öffentlichen und privaten Belange einer Würdigung zu unterziehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Dezember 2009, a. a. O.).

2. Fachplanerischer Alternativenvergleich

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nachzugehen, ob eine Alternative zur Verfügung steht, mit der sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen lassen. Dabei müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris Rn. 171).

Diese Grundsätze sind auch auf die mit dieser Planänderung angestrebte Änderung der VGF-Betriebsanlage zur Nutzbarmachung der Station Ober-Eschbach als vorübergehenden Endhaltepunkt der U2-Linie anzuwenden.

Die Vorhabenträgerin hat zu diesem Zweck verschiedene Alternativen untersucht.

Eine Umsetzung der planfestgestellten Planung ist nicht möglich, weil die vertiefende Bauablaufplanung ergeben hat, dass die ursprünglich beabsichtigte bauzeitliche Bedienung der Endhaltestelle Gonzenheim nicht umsetzbar ist. Auf die diesbezüglichen Erläuterungen der Vorhabenträgerin in Kapitel 2.1 des Erläuterungsberichtes wird Bezug genommen.

Auch die Nullvariante führt zu keinem tragfähigen Ergebnis, weil der Verzicht auf den Ein-



bau eines Gleiswechsels in Ober-Eschbach zur Folge hätte, dass auch diese Station während der vierjährigen Bauzeit nicht bedient werden könnte. Das bestehende Weichentrapéz auf der Höhe *Am Alten Wehr/Homburger Weg/Im Rosental* kann zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs der U2 bis zur Station Ober-Eschbach nicht genutzt werden, da für den Fahrtrichtungswechsel in das freizuhaltende Baufeld des Vorhabens „Verlängerung der U2 bis zum Bf Bad Homburg“ eingefahren werden müsste, was wegen der damit einhergehenden Konflikte nicht umsetzbar ist. Auch die Nutzung einer weiteren, ca. 130 m nördlich der Station Ober-Eschbach vorhandenen Weichenverbindung (nur Handbetrieb) scheidet aus, weil diese Variante erhebliche nicht tolerable betriebliche Nachteile mit sich brächte und darüber hinaus die Ergänzung um eine weitere Weichenverbindung erforderlich wäre, um vor dem Hintergrund des mehrjährigen Bauzwischenzustands eine betrieblich hinreichende Lösung bereitstellen zu können. Die Vorhabenträgerin hat daher drei Varianten einer neuen Gleisverbindung vor der Station Ober-Eschbach untersucht, da diese Verortung mehrere Vorteile mit sich bringt (Fahrtrichtungswechsel an den Bahnsteigen der Station Ober-Eschbach, kurze Wege für das Fahrpersonal zum Sozialgebäude, kein Überfahren des Bü Jakob-Lengfelder Straße erforderlich). Im Ergebnis der Variantenbeurteilung kommt die Vorhabenträgerin zu der Bewertung, dass die Variante 1 (Weichentrapéz) vorzugswürdig ist. Diese Variante erfordert zwar den umfänglichsten Umbau der Fahrleitungsanlage und führt damit zu den größten Beeinträchtigungen der angrenzenden Nutzungen durch Baulärmimmissionen. Diese Beeinträchtigungen sind aber für die jeweilige Nutzung auf wenige Tage begrenzt und werden durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung der Immissionsbelastung (Einsatz lärmärmer Bauverfahren, Einsatz von 3 m hohen Lärmschutzwänden, Beschränkung der Bauzeit auf den Tagzeitraum) soweit als möglich minimiert. Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm verbleiben nur an einigen wenigen Gebäuden. Gesundheitsgefährdende Beurteilungsgrenzen werden nicht erreicht. Den mit der Variante 1 einhergehenden bauzeitlichen Lärmbelastungen, die auch bei den beiden anderen Varianten, wenngleich in etwas geringerem Ausmaß, nicht zu vermeiden sind, stehen deutliche Vorteile in Bezug auf die Sicherheit des Betriebs, verkehrliche und insbesondere betriebliche Kriterien gegenüber. Wegen Einzelheiten wird auf die Kapitel 2.2 und 2.3 des Erläuterungsberichts verwiesen. Die darin dargelegte Begründung für die Entscheidung der Vorhabenträgerin, dieser Variante den Vorrang zu geben, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

3. Bau und Betrieb der Straßenbahn

Straßenbahn-Betriebsanlagen müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 2 Abs. 1 BOStrab) und so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert (§ 3 Abs. 1 BOStrab).

Die Prüfung der der Planfeststellung zugrunde gelegten Bauunterlagen durch die TAB hat

ergeben, dass die Vorschriften der BOStrab bei Beachtung der unter A. III. 1 festgesetzten Nebenbestimmungen, welche die bereits mit Beschluss vom 25. Januar 2016 unter A. V. 2. festgesetzten Nebenbestimmungen ergänzen, eingehalten werden. Sie sind zur Gewährleistung der Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung der Betriebsanlagen der Straßenbahnen nach § 2 BOStrab erforderlich und angemessen.

Die Anforderungen zur Zustimmung zu den Bauunterlagen nach § 60 BOStrab und zur Inbetriebnahmegenehmigung nach § 62 BOStrab ergeben sich unmittelbar aus der BOStrab.

Die Auflagen zum Genehmigungsablauf der Planung bilden die Grundlage für eine geordnete und qualitätsgesicherte Bauausführung.

4. Immissionsschutz

Die Beurteilung der vom Baubetrieb hervorgerufenen Geräuschimmissionen führt zu dem Ergebnis, dass insbesondere bei der Gründung der Fahrleitungsmasten, aber auch bei den Gleisbauarbeiten Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm und damit schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BlmSchG zu erwarten sind.

In Übereinstimmung mit Ziffer 4.1 AVV Baulärm sieht die Vorhabenträgerin daher Maßnahmen zur Minderung des Baulärms, wie geräuscharme Bauverfahren, die Errichtung von 3 m hohen mobilen Lärmschutzwänden und die Beschränkung der Bauarbeiten auf den Tagzeitraum (07:00 - 20:00 Uhr), vor. Diese Maßnahmen gewährleisten, dass in Zusammenhang mit den Baumaßnahmen (Bohrarbeiten, in geringerem Ausmaß auch bei den Gleisstopfarbeiten) nur an wenigen Gebäuden und nur für wenige Tage eine Überschreitung der maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm zu erwarten ist. Die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung [70 dB(A) am Tag] werden nicht erreicht.

Bei dieser Ausgangslage sind die der Vorhabenträgerin unter A. III. 3. auferlegten, die Regelungen des Beschlusses vom 25. Januar 2016 ergänzenden Nebenbestimmungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich. Sie finden ihre Grundlage in § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 HVwVfG und gewährleisten, dass die durch die Baulärmimmissionen der Planänderung ausgelösten Konflikte einer verträglichen Lösung zugeführt werden.

Soweit die Einhaltung der jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. Anhaltswerte technisch nicht möglich ist bzw. mit verhältnismäßigem Aufwand nicht sichergestellt werden kann, wird den Betroffenen nach Maßgabe der Regelung unter A. III. 3. eine Entschädigung für die unzumutbare Beeinträchtigung betroffener Außenwohnbereiche zuerkannt. Die von der AVV Baulärm abweichende, an der 16. BlmSchV orientierte Festlegung der Tag-/Nachtzeiträume für die Zuverkennung von Entschädigungen für Außenwohnbereiche trägt dem Umstand Rechnung, dass in den Sommermonaten eine Nutzung dieser



Bereiche über 20:00 Uhr hinaus üblich ist, für diese Nutzung dann aber auch die am Tag geltenden Immissionsrichtwerte und nicht die dem besonderen Ruhebedürfnis des Nachtschlafes Rechnung tragenden niedrigeren Nachtwerte zum Maßstab gemacht werden. Die zusätzliche Einschränkung, dass die Richtwerte an drei aufeinanderfolgenden Tagen überschritten werden müssen, um einen Entschädigungsanspruch auszulösen, trägt dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens und der Kurzzeitigkeit der Beeinträchtigung durch Baulärm Rechnung. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist es den Betroffenen zuzumuten, Beeinträchtigungen oberhalb der maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm für eine kurze Dauer im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums entstädigungslos hinzunehmen. Die getroffene Regelung berücksichtigt damit die Belange der Betroffenen einerseits und das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens andererseits in ausgewogener Weise.

Die Aufnahme einer Entschädigungsregelung für Innenräume war entbehrlich, da bei den erwarteten Außenpegeln für Fenster mit allgemein üblicher Isolierverglasung [Dämmwert von 32 dB(A)] gewährleistet ist, dass zumutbare Innenpegel für Wohnräume eingehalten werden. Dies setzt voraus, dass die Fenster geschlossen gehalten werden. Wegen der vorübergehenden Natur der Beeinträchtigungen durch Baulärm wird dies als zumutbar angesehen.

Einer ergänzenden Regelung zu bauzeitlichen Erschütterungen bedarf es nicht, da keine in besonderem Maße erschütterungsintensiven Baumaßnahmen vorgesehen sind und der Vorhabenträgerin bereits mit Beschluss vom 25. Januar 2016 die Beachtung und Einhaltung der DIN 4150, Teile 2 und 3 aufgegeben wurde.

Für die Beurteilung der betriebsbedingten Schallimmissionen ist der Einbau des Weichentrapezes ohne Relevanz. Die 16. BlmSchV als maßgebliches Regelwerk zur Beurteilung von durch den Bau oder die Änderung von Schienenwegen hervorgerufenen Verkehrsgeräuschen ist auf den vorgesehenen Einbau eines Weichentrapezes nicht anwendbar, da diese Baumaßnahme nicht als wesentliche Änderung des Schienenwegs einzuordnen ist. Gem. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BlmSchV setzt die wesentliche Änderung einen erheblichen baulichen Eingriff voraus. Danach muss der bauliche Eingriff zu einer erkennbaren Veränderung des bisherigen Verkehrsweges führen. Erheblich ist der bauliche Eingriff nur, wenn in die Substanz des Verkehrsweges eingegriffen wird. Kleinere Baumaßnahmen wie der Einbau von Weichen sind nicht als erheblicher baulicher Eingriff in diesem Sinne zu werten (vgl. Amtliche Begründung zur 16. BlmSchV, BR-Drs. 661/89, S. 32).

Aber selbst wenn dies anders zu beurteilen wäre, ergäbe sich aus der Schall03-2012 (Anlage 2 zu § 4 16. BlmSchV) als maßgeblicher Berechnungsvorschrift keine in der Sache andere Bewertung, da für das Überfahren von Weichen dem Grunde nach kein rechnerischer Zuschlag vorgesehen ist. Etwas anderes ergibt sich lediglich dann, wenn die für die Berechnung anzusetzende Streckenhöchstgeschwindigkeit weniger als 50 km/h beträgt. In diesem Fall ist der Berechnung für die Weichenlänge plus 25 m davor und dahinter eine

Geschwindigkeit von 50 km/h zugrunde zu legen. Dieser Sachverhalt ist vorliegend jedoch nicht gegeben, da die Streckenhöchstgeschwindigkeit in dem relevanten Bereich 70 km/h beträgt.

Im Hinblick auf die betriebsbedingten Erschütterungen und den sekundären Luftschall geht die Vorhabenträgerin in den Unterlagen davon aus, dass die antragsgegenständlichen Änderungen keine Ansprüche Dritter auslösen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich zur Bestätigung dieser Aussage eine erschütterungstechnische Untersuchung vorlegen lassen, aus der hervorgeht, dass die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150-2 auch bei Umsetzung der Baumaßnahme eingehalten werden und somit eine Überprüfung auf wesentliche Änderung entbehrlich ist. Auch im Hinblick auf den sekundären Luftschall unterschreiten die prognostizierten Pegel die maßgeblichen Immissionsrichtwerte sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum deutlich, so dass sich die Annahmen der Vorhabenträgerin bestätigen und keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich werden.

5. Wasserwirtschaft

Das Änderungsvorhaben steht mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes in Einklang.

Oberflächengewässer sind von den Baumaßnahmen der 2. Änderung vor Fertigstellung des Vorhabens nicht betroffen. Ein Eingriff in das Grundwasser erfolgt ebenso wenig. Bezuglich des betroffenen Wasserschutzgebiets für die Trinkwasserbrunnen der Stadt Bad Homburg v. d. H., festgesetzt mit VO vom 9. Mai 1979 (StAnz. Nr. 23/1979, S. 1190), ist bei der gebotenen Sorgfalt sichergestellt, dass keine für die Schutzzone III A, innerhalb der die im Umfeld der Station Ober-Eschbach vorgesehenen Baumaßnahmen umgesetzt werden, maßgeblichen Verbotsstatbestände verwirklicht werden.

6. Altlasten, Bodenschutz

Eine Überprüfung der hessischen Altflächendatei (Datenbank ALTIS) ergab keine Datenbankeinträge im Gebiet der Feststellungsgrenze des geänderten Vorhabens (Lageplan, Anlage 4, Blatt Nr. 5). Belastungen oder Verunreinigungen des Bodens sind nicht bekannt.

Im Hinblick auf den vorsorgenden Bodenschutz ist zu konstatieren, dass die im Zuge der 2. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter „Fläche und Boden“ in einem kleinräumigen Bereich liegen und zu einer lediglich geringen zusätzlichen Beeinträchtigung führen. Die temporär beanspruchte Baustelleneinrichtungsfläche auf einer Grünfläche wird nach der Errichtung der Gleisverbindung Ober-Eschbach wieder zurückgebaut. Die vollständige Wiederherstellung der vorher vorhandenen Bodenfunktionen erfolgt mit der planfestgestellten Wiederherstellungsmaßnahme A2 (s. Anlagen A12.2, Blatt 4a - LBP-Maßnahmenplan, A12.0.1 - LBP, Erläuterungsbericht, Kap. 4.3, S. 22 und A12.3 - LBP-Maßnahmenverzeichnis, Nr. 3.2, S. 11



f.).

7. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Aus natur- und artenschutzrechtlicher Sicht bestehen gegen die beantragte Planänderung keine Bedenken.

Im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben ergibt sich durch die verfahrensgegenständliche 2. Planänderung kein weiterer Regelungsbedarf.

Über das bereits zugelassene Maß hinausgehende Auswirkungen auf relevante natur- und artenschutzrechtliche Belange sind unter Beachtung der im Erläuterungsbericht zur 2. Planänderung enthaltenen Maßnahmen sowie der der Vorhabenträgerin im Planfeststellungsbeschluss vom 25. Januar 2016 bereits auferlegten Nebenbestimmungen (vgl. A. III. 6.) nicht zu erwarten.

8. Verkehr

Die in Zusammenhang mit der Herstellung des Weichentrapezes erforderlichen Baumaßnahmen machen in der Kalbacher Straße und Adelhartstraße kurzzeitige Sperrungen (überwiegend Teilsperren, vereinzelt Vollsperrungen) erforderlich. Auch im Zusammenhang mit Liefer- und Be-/Entladevorgängen kann es zu Behinderungen im öffentlichen Straßenraum kommen. Um das Baufeld andienen zu können, wird zudem eine Sperrung der im öffentlichen Straßenraum gelegenen Parkstände gegenüber der Anwesen Adelhartstraße 27 bis 33 erforderlich. Die insoweit erforderlichen Maßnahmen sind rechtzeitig vorher mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und anderen relevanten Akteuren abzustimmen (s. Nebenbestimmung A. III. 1.).

Der P+R-Parkplatz an der Station Ober-Eschbach wird bauzeitlich als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt. Eine andere Fläche, die zu geringeren Eingriffen führen würde und in ihrer örtlichen Lage besser geeignet wäre, steht nicht zur Verfügung.

Zwei Stellplätze, die momentan als Behinderten-Parkplätze ausgewiesen sind, werden darüber hinaus für die Dauer der Bauzeit des Vorhabens *Verlängerung der U2 bis zum Bf. Bad Homburg* für die Modulbauten der Fahrsignalanlage und des Sozialgebäudes benötigt. Nach den Darlegungen im planfestgestellten Erläuterungsbericht sollen diese zwei Behindertenparkplätze nach Beendigung der Baumaßnahmen in Ober-Eschbach auf derselben Parkplatzfläche – aber in nordwestliche Richtung verschoben – wieder eingerichtet werden. Auch insoweit steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass keine besser geeignete, mit geringeren Eingriffen einhergehende Fläche zur Verfügung steht.

9. Leitungen der Ver- und Entsorgung

Für die Steuerung des Bahnübergangs (BÜ655KA) und die FSA werden Kabeltiefbaumaßnahmen erforderlich. Dabei ist der Bestand und Betrieb der im Baufeld gelegenen Anlagen zu berücksichtigen. Zudem muss für die Ver- und Entsorgung des Sozialgebäudes ein Anschluss an das öffentliche Kanalnetz, die Trinkwasserversorgung und ein Stroman schluss hergestellt werden. Eine Umverlegung oder Sicherung vorhandener Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung ist dagegen nicht erforderlich.

Die von den Maßnahmen betroffenen Leitungsträger wurden in das Verfahren einbezogen. Den insoweit erhobenen Forderungen wird mit den fortgeltenden Regelungen unter A. V. 10. des Planfeststellungsbeschlusses vom 25. Januar 2016 im gebotenen Maße Rechnung getragen. Weitreichenderer Regelungen bedarf es im Zuge dieses Änderungs verfahrens nicht.

10. Eigentum

Zur Umsetzung des Vorhabens werden Grundstücke der Vorhabenträgerin und solche, die der Straßenbahn-Betriebsanlage zuzuordnen sind, benötigt. Im Wesentlichen handelt es sich um vorübergehende Inanspruchnahmen für die Dauer der Bauzeit. Darüber hinaus sind aber auch in geringem Umfang dauerhafte Inanspruchnahmen von Grundstücken vorgesehen, die sich daraus ergeben, dass die Anpassung der Straßenbahn-Betriebsanlage in Abstimmung mit dem Unternehmer nicht zurückgebaut werden soll. Soweit die Inanspruchnahmen Grundstücke des Unternehmers betreffen, besteht Einvernehmen bezüglich deren Inanspruchnahme.

11. Einwendungen

Der Äußerung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH als Betreiberin der Stadtbahnlinie wird mit den unter A. IV. 2. aufgenommenen Zusagen umfassend Rechnung getragen. Soweit im Zuge des Anhörungsverfahrens darüber hinaus vorgetragen wurde, konnten die diesbezüglichen Bedenken und Forderungen im Zuge des Anhörungsverfahrens einvernehmlich ausgeräumt werden. Insbesondere zum Erhalt des Gleiswechsels nach Wiederinbetriebnahme der Station Gonzenheim, wofür sich auch die trafiQ als lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main ausgesprochen hat, um bei unvorhergesehenen Störungen oder geplanten Sperrungen im künftigen Bad Homburger U-Bahn-Tunnel oder der sich anschließenden Strecke bis zur Endstation in Bad Homburg/Bahnhof die Linie U2 in Bad Homburg v. d. Höhe mit einer für ihren Takt ausreichenden Kapazität wenden zu können, konnte Einigkeit erzielt werden. Die Vorhabenträgerin hat in diesem Zusammenhang auch der VGF-Forderung, für den dauerhaften Einsatz des Gleiswechsels eine Zugnummernerfassung umzusetzen, durch entsprechende Zusage (A. IV. 2.8) entsprochen.

Einwendungen Dritt betroffener liegen nicht vor.

12. Zusammenfassende Würdigung

Die Änderungsplanfeststellung und die der Vorhabenträgerin diesbezüglich auferlegten Nebenbestimmungen tragen allen Vorschriften Rechnung, die zwingende Anforderungen an das geänderte Vorhaben stellen. Im Übrigen stellen der Änderungsplanfeststellungsbeschluss, die von der Vorhabenträgerin gegebenen und von der Planfeststellungsbehörde bestätigten Zusagen sowie die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen das Ergebnis einer Abwägung im Sinne des § 28 Abs. 1 PBefG dar. Die Planfeststellungsbehörde hat alle von dem geänderten Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange – einschl. der Umweltverträglichkeit – ermittelt, diese mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt sowie untereinander und gegeneinander abgewogen. In der Gesamtschau gewährleisten die im verfügenden Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen, dass kein öffentlicher und kein privater Belang in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Änderungsvorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Dabei war es ausreichend, die Abwägung auf die öffentlichen und privaten Belange zu beschränken, die durch die Änderung des Vorhabens berührt werden. Eine neue Gesamtabwägung war dagegen entbehrlich, weil die Planänderung das Grundgerüst der ursprünglichen Abwägung unberührt lässt.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller durch die Planänderung ausgelösten Konflikte festzustellen. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt sowie aufgrund der mit dem Planvorhaben verbundenen Gemeinwohlbelange hinzunehmen, so dass die Änderungen des Vorhabens zugelassen werden können.

D. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf den Bestimmungen des HVwKostG i. V. m. § 1 der VwKostO-MWVV und Nr. 31143 des zugehörigen Verwaltungskostenverzeichnisses sowie der AllgVwKostO und des zugehörigen Allgemeinen Verwaltungskostenverzeichnisses.

Die Festsetzung der Kosten (Gebühren und Auslagen) erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Goethestraße 41 + 43
34119 Kassel

erhoben werden.

Die Klage ist schriftlich zu erheben. Sie ist gegen das Land Hessen, vertreten durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Luisenplatz 2, 64278 Darmstadt, zu richten.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung anzugeben (§ 29 Abs. 7 S. 1 PBefG). Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt; der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen (§ 29 Abs. 7 S. 2 und 3 PBefG). Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Die Anfechtungsklage gegen den Beschluss hat gemäß § 29 Abs. 6 S. 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Auf Antrag kann der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel, Goethestraße 41 + 43, 34117 Kassel, die aufschiebende Wirkung der Klage anordnen. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen (§ 67 Abs. 4 VwGO).

Im Auftrag
gez. Ulrich Nieratzky