

Einwendung im ergänzenden Planfeststellungsverfahren für den geplanten Bau der DB-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, Planfeststellungsabschnitt 1 von Frankfurt am Main –Stadion bis zur Kreisgrenze zwischen dem Landkreis Groß-Gerau und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg auf dem Gebiet der Städte Frankfurt am Main, Neu-Isenburg und Mörfelden-Walldorf und dafür geplante Kompensationsmaßnahmen Erlensee/Langendiebach

---

## **Vorbemerkung**

Der BUND Hessen und der NABU Hessen stimmen in den meisten Punkten der Planergänzung zu. Allerdings wird die Aufnahme eines größeren Abstandes zwischen Bahntrasse und Autobahn für einen eventuellen weiteren Autobahnausbau als vermeidbarer Eingriff von den Verbänden abgelehnt. Ein Autobahnausbau hat zurzeit keine planerische Grundlage. Es gilt, weiteren Verkehr zu vermeiden und die Kapazität der Autobahn auch künftig durch eine Geschwindigkeitsregelung (ohne Ausbau) zu erhöhen.

## **Zu den Punkten der Übersicht der wesentlichen Änderungen der Planunterlagen**

Lfd. Nr. 1

Vgl. auch Punkt 6, die Verbände sehen die Notwendigkeit der Regulierung der Mitbenutzung der Forstwege, allerdings nicht die Häufigkeit der Benutzung durch Baustellenverkehr.

Lfd. Nr. 2

Die Verbände begrüßen den zusätzlichen Schutz des Grundwassers durch eine in die Unterlage einzuarbeitende Folie in den Wasserschutzzonen II und III. Und sehen dadurch auch ihre Forderungen nach verbessertem Schutz als erfüllt an.

Lfd. Nr. 6

Die Verbände bedauern, dass die Autobahn nicht im überwiegenden Maße zur Bewältigung des Baustellenverkehrs benutzt werden soll. Dadurch werden Naherholung und Forstwirtschaft über das notwendige Maß hinaus beeinträchtigt. Vgl. hierzu auch Punkt 1 der Änderungen, die dann entbehrlich bzw. nicht so gravierend in ihren täglichen Auswirkungen während der Bauzeit wären. Nach Ansicht der Verbände ist es notwendig, während der Bauzeit die Autobahn auch für den Baustellenverkehr dauerhaft zu nutzen. Mehr Behinderungen des Kfz-Verkehrs als jetzige Bauarbeiten auf den Autobahnen der Main-Rhein-Region sind nicht zu erwarten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist allein schon aus Gründen der Luftreinhaltung (im Normalzustand) auf den Autobahnen im Ballungsraum angezeigt.

Lfd. Nr. 7

Der zusätzliche Abstand zwischen Bahn und Autobahn wird entschieden abgelehnt. Eine Autobahnverbreiterung ist zurzeit nicht absehbar und durch Geschwindigkeitsregelungen und andere Maßnahmen auch in Zukunft vermeidbar. Alle weiteren Eingriffe, Flächenverbräuche durch Abstandsflächen, stärkere Beeinträchtigung von Forst- und Landwirtschaft, der Waldfunktionen sowie der Naherholung etc. sind dadurch ebenfalls vermeidbar.

Lfd. 22

Die Verbände bedauern die Reduzierung der Maßnahme und unterstützen die Planungen der DB AG im Bereich Erlensee/Langendiebach ausdrücklich.

Lfd Nr. 23

Die Verbände begrüßen sehr die Verbreiterung der Brücke um Pflanzstreifen anstelle von Pflanzwannen entlang des Wirtschaftsweges, die Fledermäusen den Überflug über Bahn und Autobahn erleichtern.

Lfd. Nr. 30

Die Verbände können nur dann der für den Waldbestand wesentlich schlechteren Ostlage anstatt der Westlage der NBS-Trasse zustimmen wenn die Waldfolgeschäden vollständig ausgeglichen werden. Hierzu sind, außer den beabsichtigten vorbeugenden Maßnahmen der Waldunterpflanzung des künftigen Waldrandes unbedingt erhöhte Werte des Waldverlustes bis zu 300 Meter längs der Trasse in den Waldbestand hinein anzurechnen. Das heißt, 300 Meter zusätzlich ab Waldrand längs der Trasse im Waldbereich sollte die Aufforstungsflächen nach Forstrecht sowie die Schutzfunktionen des Waldes nach naturschutzfachlichen Gesichtspunkten bilanziert werden. Insgesamt ist dann eine erhöhte Aufforstungs- und Kompensationsfläche notwendig.