




Vorhaben:

*Bf Wiesbaden Igstadt, Modernisierung der Verkehrsstation
Km 9,0+09 bis 9,4+22, Strecke 3501 Wiesbaden - Niedernhausen*



Unterlage 1

Erläuterungsbericht

<p>Vorhabenträger:</p> <p> Station&Service AG</p> <p>DB Station&Service AG Regionalbereich Mitte Weilburger Straße 22 60326 Frankfurt am Main</p> <p>Datum Unterschrift</p>	<p>Vorhabenträger (Projektleiter):</p> <p> Station&Service AG</p> <p>DB Station&Service AG Regionalbereich Mitte Weilburger Straße 22 60326 Frankfurt am Main</p> <p>Datum Unterschrift</p>
<p>Vertreter des Vorhabenträgers:</p> <p><i>Name</i> <i>Adresse</i></p> <p>Datum Unterschrift</p>	<p>Verfasser:</p> <p> CONSULTING ENGINEERS</p> <p>ILF Consulting Engineers Austria GmbH Badgasse 18 A - 6850 Dornbirn</p> <p>28.09.2020 Datum Unterschrift</p>
<p>Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt</p>	

REVISIONSVERZEICHNIS

_b	18.11.2020	Einarbeitung Anmerkungen EBA 11.11.2020	O. Pape	A. Mayer	O. Pape
_a	28.09.2020	Einarbeitung Anmerkungen EBA 01.09.2020	O. Pape	A. Mayer	O. Pape
-	06.03.2020	Erstausgabe	O. Pape	A. Mayer	O. Pape
Rev.	Datum	Ausgabe, Art der Änderung	Erstellt	Geprüft	Freigegeben

INHALTSVERZEICHNIS

VORHABEN:	1
1 ANTRAGSGEGENSTAND	6
2 PLANRECHTFERTIGUNG	8
3 VARIANTEN UND VARIANTENVERGLEICH	9
3.1 Anordnung Bahnsteig	9
3.2 Erschließung des Mittelbahnsteigs	9
3.3 Lage des Mittelbahnsteigs	9
4 BESCHREIBUNG DES VORHANDENEN ZUSTANDS	10
4.1 Grundstücke	10
4.2 Streckenführung, Gleisanlagen	10
4.3 Bahnsteige	10
4.4 Stellwerkstechnik	11
4.5 Reisendenübergang	11
4.6 Bahnübergänge	11
4.7 Kabeltiefbau	11
4.8 TK-Anlagen	11
4.9 Elektrische Energieanlagen (50Hz)	11
4.10 Bahnhofsvorplatz, Zugänge, Nebenanlagen	12
4.11 Maschinentechnik	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5 BESCHREIBUNG DES GEPLANTEN ZUSTANDES	13
5.1 Streckenführung, Gleisanlagen	13
5.2 Bahnsteige	13
5.2.1 Wegeleit- und Informationssystem	13
5.2.2 Bahnsteigausstattung (z.B. Windschutz, Möblierung)	13
5.3 Reisendenüberweg	13
5.4 Wetterschutzanlagen	13
5.5 Gehwege, Treppen, Rampen	14
5.6 Bauliche Anlagen, Hochbauten	14
5.7 Entwässerung	14

5.7.1	Grundlagen	14
5.7.2	Mittelbahnsteig	14
5.7.3	Gehwege, Treppen, Rampen	15
5.7.4	Tiefenentwässerung	15
5.7.5	Einleitung in die städtische Kanalisation	15
5.8	Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik	15
5.9	Starkstromanlagen, 50 Hz, Erdung	16
5.10	Telekommunikationsanlagen	16
6	TANGIERENDE PLANUNG	17
7	TEMPORÄR ZU ERRICHTENDE ANLAGEN	18
7.1	Baustelleneinrichtung	18
7.2	Baustraßen, temp. Bahnübergang	18
7.3	Verbau	18
8	BAUDURCHFÜHRUNG	19
8.1	Bauzeit	19
8.2	Bauablauf	19
8.3	Reisendenführung	20
9	ZUSAMMENFASSUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	21
9.1	Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen	21
9.2	Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter	24
9.2.1	Schutzgut „Mensch“	24
9.2.2	Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“	24
9.2.3	Schutzgut „Fläche“	24
9.2.4	Schutzgut „Boden“	24
9.2.5	Schutzgut „Wasser“	24
9.2.6	Schutzgut „Klima, Luft“	25
9.2.7	Schutzgut „Landschaft“	25
9.2.8	Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“	25
9.2.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	25
9.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	25

9.3.1	Screening	25
9.3.2	Eingriffsregelung gemäß BNatSchG	25
9.3.3	FFH-Verträglichkeit	25
9.3.4	Artenschutz	25
9.3.5	Schallschutz gemäß 16. BImSchV	26
9.3.6	Schutz vor Baulärm gemäß AVV Baulärm / Erschütterungen nach DIN 4150	26
10	WEITERE RECHTE UND BELANGE	28
10.1	Grunderwerb	28
10.2	Kabel und Leitungen	28
10.3	Straßen und Wege	29
10.4	Kampfmittel	29
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial	30
10.6	Gewässer	31
10.7	Land- und Forstwirtschaft	31
10.8	Brand- und Katastrophenschutz	31
10.9	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	31
11	ABKÜRZUNGEN	32

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Bahnhof Wiesbaden-Igstadt auf der Strecke der Ländchesbahn	7
Abbildung 1-2: Lage des Bahnhofs Wiesbaden-Igstadt	7

1 ANTRAGSGEGENSTAND

Antragsgegenstand ist der barrierefreie Umbau und die Modernisierung der Verkehrsstation Bf Wiesbaden-Igstadt.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Rückbau des Hausbahnsteiges mit einer Länge von 195m und Rückbau des Mittelbahnsteiges mit einer Länge von 185m,
- Errichtung eines Mittelbahnsteiges mit einer Nutzlänge von 140m, einer Nennhöhe von 76cm ü SO und einer Breite von 3,70m,
- Barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteiges durch eine Rampenanlage von der Hinterbergstraße aus,
- Barrierefreie Zuwegung von der Bornstraße,
- Treppenanlage an der Hinterbergstraße,
- Errichtung eines schienengleichen Reisendenüberwegs (vorhandener Reisendenüberweg wird technisch ertüchtigt, planungsrechtlich nicht relevant),
- Neubau einer Bike&Ride-Anlage,
- Errichtung von Wetterschutzeinrichtungen,
- Errichtung taktilen Wegeleitsystems und Bahnsteigausstattung,
- Modernisierung der Stromversorgung und Beleuchtungsanlagen,
- Gleisverschwenkung aufgrund Herstellung der notw. Breite des Mittelbahnsteiges,
- Versetzen eines Signalmastes.

Der Bahnhof Wiesbaden-Igstadt liegt an der eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenbahnstrecke Wiesbaden – Niedernhausen, „Ländchesbahn“. Die Strecke wird ausschließlich im Pendelverkehr befahren und ist Bestandteil des nationalen Regelspurnetzes.

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der eingleisigen, nicht elektrifizierten Hauptbahn 3501 Abzw Kinzenberg – Niedernhausen beträgt 90 km/h. Die Einfahrtsgeschwindigkeit ist auf 40 km/h begrenzt.

Der Bahnhof wird werktäglich von rd. 250 Reisenden genutzt. Es halten werktäglich 24 Züge des Regionalverkehrs. Es handelt sich um einen Bahnhof der Bahnhofskategorie 6.

Seitens der DB Station&Service AG ist die Modernisierung und der barrierefreie Ausbau der an der Ländchesbahn gelegenen Haltepunkte Wiesbaden-Erbenheim, Auringen-Medenbach und des Bahnhofs Wiesbaden-Igstadt geplant.

Die Planung für die einzelnen Haltepunkte bzw. den Bahnhof kommen jeweils getrennt zur Vorlage.

Für die DB Station&Service AG ist der Bf Wiesbaden-Igstadt dem Regionalbereich Mitte zugeordnet. Er untersteht dem Bahnhofsmanagement Darmstadt mit Sitz in Darmstadt.

Die geplante Maßnahme liegt in Igstadt, einem Ortsbezirk der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden.

Strecke: 3501 Wiesbaden – Niedernhausen, Abzw Kinzenberg-
Niedernhausen; km:9,0+09 bis 9,4+22

Bahnhof: 6748, Wiesbaden-Igstadt

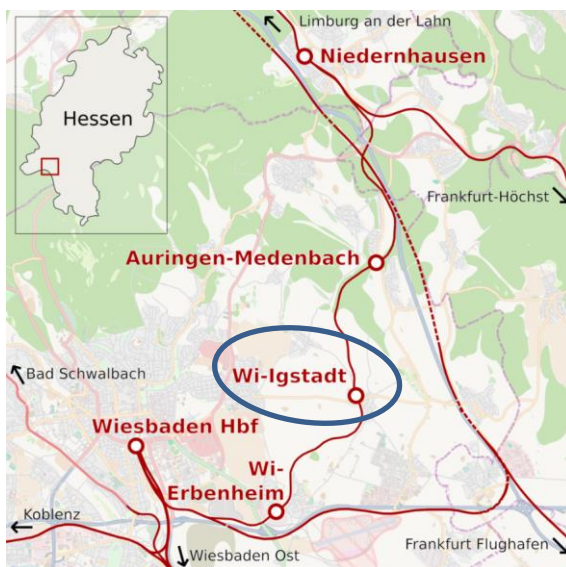


Abbildung 1-1: Bahnhof Wiesbaden-Igstadt auf der Strecke der Ländchesbahn

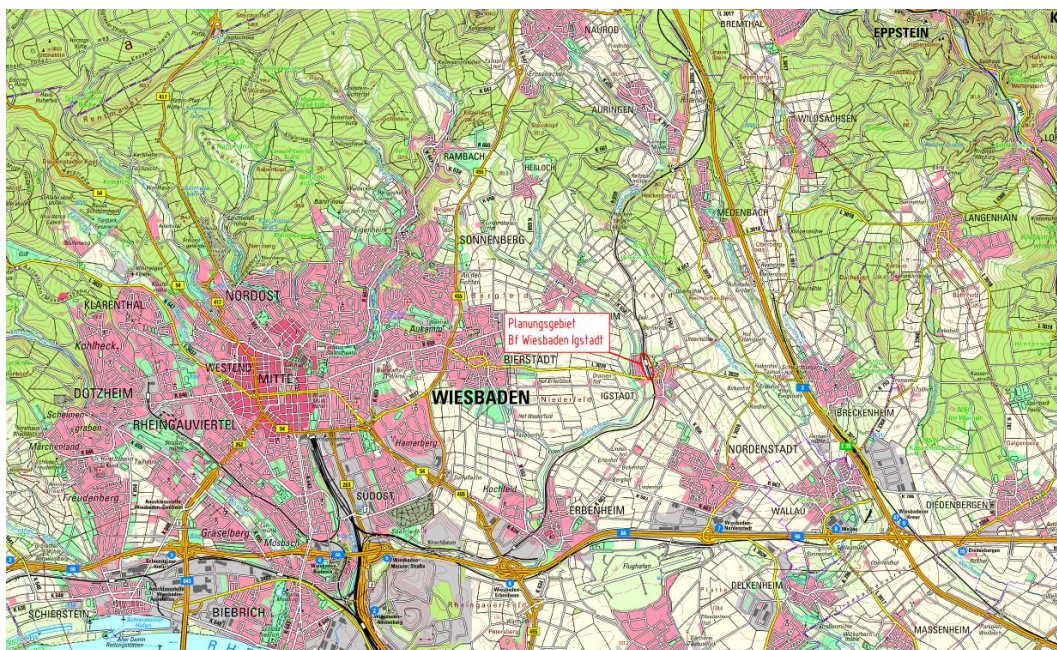


Abbildung 1-2: Lage des Bahnhofs Wiesbaden-Igstadt

2 PLANRECHTFERTIGUNG

Moderne und kundenfreundliche Personenbahnhöfe sind eine der wesentlichen Voraussetzungen, um eine Akzeptanz und die Nutzung des SPNV-Angebotes für die Fahrgäste zu steigern.

Das Projekt Modernisierung und barrierefreier Ausbau der VST Bf Wiesbaden-Igstadt ist Bestandteil der Rahmenvereinbarung Hessen für die Modernisierung diverser Bahnhöfe.

Sämtliche Bahnsteige werden barrierefrei gestaltet und ermöglichen ein stufenloses Einsteigen in die Fahrzeuge der Linie Wiesbaden – Niedernhausen. Mit dem Fahrplanwechsel 2022 werden neue Fahrzeuge eingesetzt, die eine Bahnsteigerhöhung auf 76cm über Schienenoberkante laut Linienkonzept erforderlich machen. Es wird keine Abweichung gegenüber Planung und Linienkonzept festgestellt.

Die vorhandenen Bahnsteiglängen betragen zwischen 185m und 195m, die geplante Länge 140m. Die Planung wurde mit den Aufgabenträgern Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Stadt Wiesbaden abgestimmt. Die beantragten Maßnahmen wirken sich nicht nachteilig auf die Kapazität der Infrastuktur aus.

Die vorhandenen Bahnsteige sind nur mit einer wassergebunden Decke befestigt, besitzen kein Wegeleitsystem und keine Markierung von Gefahrenbereichen.

Mit der Umsetzung der Planung soll die Attraktivität des schienengebundenen Nahverkehrs deutlich gesteigert und die Aufrechterhaltung des Betriebes auf der Ländchesbahn langfristig gesichert werden.

Vorhabenträger der beschriebenen Maßnahme ist die DB Station&Service AG, Regionalbereich Mitte, Weilburger Straße 22, 60326 Frankfurt am Main. Die Projektbezeichnung lautet: Bahnhof Wiesbaden-Igstadt – Modernisierung der Verkehrsstation.

Bei der nachfolgend beschriebenen Maßnahme handelt es sich um eine Anlage der Eisenbahn. Es findet das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) Anwendung. Die Regelung für die Erlangung des Baurechts sind im § 18 AEG beschrieben. Entsprechend § 18 (1) AEG dürfen die für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt bzw. genehmigt worden ist.

Für die durchzuführenden Maßnahmen wird beim Eisenbahnbundesamt ein Planrechtsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beantragt.

3 VARIANTEN UND VARIANTENVERGLEICH

3.1 Anordnung Bahnsteig

Aufgrund der niedrigen Reisendenzahlen wurde die Anordnung von Reisendenüberwegen als Grundlage für die Planung vorgegeben. Da bei einer Anordnung eines Reisendenüberwegs nur ein Gleis überquert werden darf, ist die Anordnung von Außenbahnsteigen nicht möglich.

3.2 Erschließung des Mittelbahnsteigs

Im Rahmen einer vorhergehenden Planung wurden Alternativen zur Anordnung der Rampe im Bereich der westlich gelegenen Hinterbergstraße untersucht. Wegen des zwischenzeitlichen Grundstücksverkaufs (Flurstück 541/1) wurden jene Varianten aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschieden, die dieses jetzt nicht mehr im Besitz der DB befindliche Grundstück beanspruchen würden.

3.3 Lage des Mittelbahnsteigs

Im Zuge der Vorplanung wurden hinsichtlich der Anordnung des Mittelbahnsteiges mehrere Varianten untersucht. Als wesentliche Randbedingung wurde dabei die Lage der bestehenden Signale berücksichtigt. Da der Abstand zwischen den bestehenden Signalen nur ca. 140m beträgt, muss bei einer geforderten Bahnsteiglänge von ebenfalls 140m und einem Abstand vom Bahnsteig zum Signal mit mindestens 5m entweder der Bahnsteig stark verkürzt oder eines der bestehenden Signale versetzt werden.

Da die neue Bahnsteiglänge mit 140m eingehalten werden muss und die Lage des bestehenden Reisendenüberwegs ebenfalls nur bei einer der verbleibenden Varianten erhalten werden kann, wurde diese Variante (1b), bei der „nur“ ein Signal versetzt werden muss und der bestehende RÜ beibehalten werden kann, weiterverfolgt.

Der Zugang zum Mittelbahnsteig erfolgt über 2 Reisendenüberwege (RÜ), die jeweils am Bahnsteiganfang, bzw. am Bahnsteigende angeordnet und über Rampen zugänglich sind. Der Zugang zu den RÜ's von der Hinterbergstraße erfolgt über eine Treppe und eine 4-läufige, behindertengerechte Rampe. Von der Bornstraße über einen ca. 130m langen, leicht ansteigenden, behindertengerechten befestigten Weg.

Bahnsteiganfang: km 9,130

Bahnsteigende: km 9,270

Bahnsteiglänge: 140m

Der bestehende RÜ kann bestehen bleiben. Der Bahnsteiganfang im Süden ergibt sich aus dem erforderlichen Abstand von 5,0m zum bestehenden Signalmast im Süden.

Das Bahnsteigende liegt ca. 5,0m nördlich des bestehenden Signalmasts im Norden, weshalb der bestehende nördliche Signalmast versetzt werden muss.

4 BESCHREIBUNG DES VORHANDENEN ZUSTANDS

4.1 Grundstücke

Der Bahnhof Wiesbaden-Igstadt befindet sich in der Gemarkung Istadt in Hessen (Flurstücke 368/1, 541/2, 542/4, 37/5). Die geplanten Maßnahmen werden zu einem überwiegenden Teil auf DB-eigenen Grundstücken errichtet (u.a. ist auch das im Privatbesitz befindliche Flurstück, Nr. 541/1 zwischen ehemaligem Empfangsgebäude und geplanter Rampe an der Hinterbergerstraße von den Maßnahmen nicht betroffen).

Grunderwerb mit einem Bedarf von 36m² ist auf dem Grundstück mit der Nummer 283/18 (Bereich Hinterbergstraße, Eigentümer LH Wiesbaden) erforderlich. Am östlichen Rand des Projekts wird an den Bestand der Bornstraße mit der Grundstücksnummer 486/281 angeschlossen (nur Wiederherstellung nach Abschluss der Arbeiten, keine Inanspruchnahme).

4.2 Streckenführung, Gleisanlagen

Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des nationalen Regelspurnetzes.

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der eingleisigen, nicht elektrifizierten Hauptbahn 3501 Abzw Kinzenberg – Niedernhausen beträgt 90 km/h. Die Einfahrtgeschwindigkeit ist wegen des höhengleichen Reisendenüberwegs (RÜ) auf 40 km/h begrenzt.

Die südliche Weiche liegt bei km 8,9+57.90, die nördliche Weiche bei km 9,5+82.28.

Die Ist-Gleislagen (siehe Anlage 08-0272-VA-0-VM) weisen größere Abweichungen zur Solllage auf. Maximalabweichungen in der Höhe sind 158mm bei km 9,0+29.67 und in der Lage 54mm bei km 9,4+94.46.

Das Hauptstreckengleis und Gegenstreckengleis der Strecke 3501 sind mit der Schienenform S54 ausgestattet. Der Gleisoberbau in Gleis 1 enthält aufgearbeitete Schienen auf Holzschwellen und im Gleis 2 aufgearbeitete Schienen (von 1925) auf Stahlschwellen.

4.3 Bahnsteige

Der Bahnhof Wiesbaden-Igstadt verfügt über einen Hausbahnsteig mit Zugang zu Gleis 1, Richtung Wiesbaden und einen Mittelbahnsteig mit Zugang zu Gleis 2, Richtung Niedernhausen. Der westliche und derzeit einzige Zugang zum Bahnhof liegt hinter dem ehemaligen Empfangsgebäude an der Hinterbergstraße. Der Zugang zum Zwischenbahnsteig erfolgt von Gleis 1 in südlicher Richtung über einen schienengleichen Reisendenübergang (bei km 9,1+13.28) in Höhe der Bushaltestelle „Am Wiesenhang“.

Die Bahnsteige haben mit einer Höhe von ca. 25 bis 35cm, bezogen auf die Schienenoberkante, keine barrierefreie Höhe, sind im Wesentlichen lediglich mit einer

wassergebunden Decke befestigt, besitzen keine Leitsysteme und keine Markierung von Gefahrenbereichen.

Die Bahnsteigkante von Gleis 1 hat eine Länge von 195m, der Mittelbahnsteig hat eine Länge von 185m. Die Breite des Mittelbahnsteigs beträgt ca. 2,75m. Es ist keine Bahnsteigentwässerung vorhanden.

Die Beleuchtung und die Bahnsteigausstattung entsprechen nicht mehr den heutigen Standards.

Der Hausbahnsteig verfügt über einen DSA und einen Fahrkartenautomat.

4.4 Stellwerkstechnik

Das Elektronische Stellwerk in Wiesbaden-Igstadt wurde 2017 in Betrieb genommen.

4.5 Reisendenübergang

Bei km 9,1+13.28, in Höhe der Bushaltestelle „Am Wiesenhang“, befindet sich ein schienengleicher Reisendenübergang. Er verbindet den Hausbahnsteig mit dem Mittelbahnsteig und wird beibehalten.

4.6 Bahnübergänge

Im Projektgebiet sind keine Bahnübergänge vorhanden.

4.7 Kabeltiefbau

Auf dem Hausbahnsteig (Zugang zu Gleis 1) befindet sich entlang der vorhandenen Beleuchtungsmaste eine Kabeltrasse, teilweise mittels Kabelschutzrohren inkl. Kabelschächte und teilweise mittels Kabeltrog. Die Kabeltrasse führt diverse Systeme wie Starkstrom-, LST-, und TK-Kabelanlagen. Weiterhin queren bei ca. km 9,27 LST-Kabel beide Gleise für die anbindung des Signalmastens 92P2.

4.8 TK-Anlagen

Im Bahnhofsbereich befinden sich keine TK Anlagen, mit ausnahme der Kabel, welche sich im Kabelkanal bzw. Zuanlagen (Rohre und Schächte) befinden. Ein DSA und eine Uhr sind vorhanden.

4.9 Elektrische Energieanlagen (50Hz)

Die elektrischen Anlagen von DB Station&Service werden derzeit über einen Unterverteiler (UV), welcher sich im ehemaligen Empfangsgebäude, Raum „JF“ befindet, versorgt. Der dazugehörige Zählerkasten wird über den örtlichen Energieversorger gespeist und befindet sich im Keller des ehemaligen Empfangsgebäudes.

Vom UV werden im Wesentlichen folgende Anlagen versorgt:
Fahrkartenautomat, Entwerter, DSA, Uhr, Beleuchtung.

4.10 Bahnhofsvorplatz, Zugänge, Nebenanlagen

Das ehemalige Empfangsgebäude bei km 9,26 wurde veräußert, ist nun im Privatbesitz (Flurstück 540) und enthält noch bahnbetriebliche Restnutzungen seitens DB Station&Service.

Es sind keine Bike+Ride Stellplätze, keine P+R-Stellplätze und auch keine Kurzzeitparkplätze ausgewiesen.

Eine Anbindung an das nicht schienengebundene ÖPNV-Netz ist über die nahe gelegene Bushaltestelle „Am Wiesenhang“ und die Bushaltestelle „St.-Gallus-Straße“ auf der gegenüberliegenden Seite gegeben.

Das Wegeleitsystem und das Beleuchtungskonzept sind insbesondere im Bereich des Zugangs unzureichend.

5 BESCHREIBUNG DES GEPLANTEN ZUSTANDES

5.1 Streckenführung, Gleisanlagen

Der Bahnsteig ist komplett im Bereich der Geraden situiert ohne eine Überhöhung des Gleises. Aufgrund der neuen Breite des Mittelbahnsteigs wird eine Gleisverschwenkung des Gleis 2 von ca. 0,9m nach außen erforderlich.

Die Trassierung des Gleises 2 erfolgt nach den entsprechenden Regelwerken der DB AG.

5.2 Bahnsteige

Die Bahnsteigkante des Hausbahnsteigs (Länge 195m) und der Mittelbahnsteig (Länge i.M. 198m) werden zurückgebaut. Der zukünftig nicht mehr erforderliche Hausbahnsteig wird im Bereich der jetzt vorhandenen wassergebundenen Decke abgetragen und mit Schotter verfüllt.

Der neue Mittelbahnsteig wird mit einer Länge von 140m und 3,70m breit in konventioneller Bauweise zwischen km 9,130 und km 9,270 neu errichtet.

Die Bahnsteighöhe über SOK wird mit 76cm geplant. Das zur Bahnsteigmitte hin verlaufende Gefälle beträgt 2%.

Die Bahnsteigbeläge erhalten ein dunkles Betonpflaster („Anthrazit“).

Eine Kabeltrasse mit Schächten und Abzweignästen wird im Bahnsteig mitverlegt.

5.2.1 Wegeleit- und Informationssystem

Der Bahnsteig wird mit einem taktilen Wegeleitsystem nach Ril. 813.02.05 ausgestattet.

Der Dynamische Schriftanzeiger (DSA) wird neu errichtet.

5.2.2 Bahnsteigausstattung (z.B. Windschutz, Möblierung)

Die Ausstattung der Bahnsteige erfolgt nach Ausstattungskatalog der DB Station&Service AG, Kategorie 6.

Die Fahrkartenautomaten werden nahe der Wetterschutzhäuser aufgestellt.

5.3 Reisendenüberweg

Am nördlichen Ende des neu zu errichtenden Mittelbahnsteigs wird ein neuer barrierefreier Reisendenüberweg bei km 9,2+86 errichtet. Der Zugang zum RÜ erfolgt analog zum bestehenden RÜ (bei km 9,1+13) ohne Schranke über die Zuwegung Bornstraße.

5.4 Wetterschutzanlagen

Das bestehende Wetterschutzhaus im Bereich des RÜ's wird zurückgebaut.

Die neu zu errichtenden Wetterschutzhäuser entsprechen der Kategorie 6 (IseB WSH06) des Ausstattungskatalogs (Achismaße der Stützen 3x1,5m).

Es befindet sich je ein Wetterschutzhaus an den Zugängen zum Mittelbahnsteig.

5.5 Gehwege, Treppen, Rampen

Die Zugänge zum Mittelbahnsteig werden barrierefrei ausgebildet und erhalten taktile Leitsysteme. Die Rampen werden mit Winkelstützmauern und dazwischenliegender Pflasterung ausgeführt. Auf den Winkelstützmauern werden Geländer befestigt.

Die Treppenanlage (Länge ca. 14m) und die Rampenanlage (Länge ca. 125m) im Bereich Hinterbergstraße (Zugang zum RÜ zu Gleis 1) werden mit Handläufen ausgeführt. Die lichte Breite bei der Treppe beträgt 1,60m, die lichte Breite der Rampe 2,40m. Die Neigung der Rampen ist mit 6% begrenzt, entsprechende Ruhebereiche sind vorgesehen.

Die Zuwegung im Bereich Bornstraße (Zugang zum RÜ zu Gleis 2, Länge ca. 120m) wird mit einer Breite von 1,60m, Anordnung von Bewegungsflächen mit Abmessungen 1,80x1,80m und einem Quergefälle von ca. 2% ausgeführt. Auf der der Gleisanlage zugewandten Seite wird eine Übertrittsbarriere (Zaun) vorgesehen.

Die Zugänge beginnend von den RÜ's zum Bahnsteig erfolgen über jeweils 14,9m lange Rampen mit einer maximalen Neigung von 6%.

Die Rampen werden unter Einhaltung der Verordnung TSI PRM und DIN 18040 geplant.

5.6 Bauliche Anlagen, Hochbauten

Am nicht mehr im Besitz der DB Station&Service AG befindlichen Empfangsgebäude finden keine baulichen Änderungen statt. Es erfolgt der Rückbau der bahnbetrieblichen Restnutzung.

Die vorhandene Kante des Hausbahnsteigs wird zurückgebaut.

Am östlichen Rand des Projektgebietes, am Übergang zur Bornstraße wird eine Bike + Ride Anlage errichtet.

5.7 Entwässerung

5.7.1 Grundlagen

Eine Versickerung von Oberflächenwasser ist aufgrund des bindigen Untergrundes nicht möglich. Eine behördliche Abstimmung für die Einleitung der Entwässerung ist erfolgt.

5.7.2 Mittelbahnsteig

Die Bahnsteige werden über ein Quergefälle von 2% weg vom Gleis über Rinnen und eine Sammelleitung entwässert. Der Anschluss an das kommunale Entwässerungssystem erfolgt über eine gedrosselte Einleitung in den ca. 35m westlich verlaufenden Kanal unterhalb der Hinterbergstraße. Für die Gleisquerung wird beim Rückbau des

Mittelbahnsteigs eine neue Entwässerungsleitung eingebaut. Die Gleisquerung wird mit einer Durchpressung zwischen Mittel- und Hausbahnsteig hergestellt.

5.7.3 Gehwege, Treppen, Rampen

Die Ableitung von Niederschlag im Bereich der Treppenanlage Hinterbergstraße erfolgt vor der untersten und der obersten Stufe durch eine Entwässerungsrinne. Die Stufen haben ein Gefälle von 2%. Die Sammelleitung wird unterhalb der Treppe angeordnet und mündet in einem Schacht im Bereich der untersten Stufe.

Im Bereich der 4-läufigen Rampe erfolgt das Sammeln des Niederschlags durch ein Längsgefälle mit max. 6% und Entwässerungsrinnen, die am Anfang und am Ende eines jeden Rampenlaufs angeordnet sind. Die Sammelleitungen an der südlich Seite münden im gleichen Schacht wie für die Treppe. Die Sammelleitungen an der nördlichen Seite münden in einem Schacht im Bereich des Übergangs von Rampe zu Hinterbergstraße.

Die Zuwegung im Osten (Bereich Bornstraße) wird über ein Quergefälle mit 2% und einer längs verlaufenden Sammelleitung entwässert. In Längsrichtung werden in regelmäßigen Abständen quer verlaufende Entwässerungsrinnen angeordnet, die an Schächte angeschlossen werden. Die Sammelleitung endet in einem Schacht, der am süd-östlichen Rand des Vorhabens angeordnet ist.

5.7.4 Tiefenentwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser entlang des in neuer Lage errichteten Gleis 2 wird über eine Tiefenentwässerung in einem Bahngraben gesammelt, wird ebenfalls in den Schacht, der am süd-östlichen Rand des Vorhabens angeordnet ist, geleitet und von dort in die städtische Kanalisation eingeleitet.

5.7.5 Einleitung in die städtische Kanalisation

Von dem am süd-östlichen Rand des Vorhabens angeordneten Schacht verläuft die Gleisquerung, an der auch die Entwässerung des Mittelbahnsteigs angeschlossen wird, so dass die quer zu den Gleisen verlaufende Sammelleitung ebenfalls im Schacht im Bereich der untersten Stufe der Treppenanlage mündet.

Von diesem Schacht erfolgt die Einleitung in den bestehenden Kanal unterhalb der Hinterbergstraße. Für die Ableitung der anfallenden Oberflächenwässer in den bestehenden Mischwasserkanal in der Hinterbergstraße gibt es eine Einleitbeschränkung, weshalb die neuen Flächen nur über eine Rückhaltung mit einer Drossel an das Kanalnetz angeschlossen werden können.

5.8 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Der Signalmast 92N2 muss um ca. 10m nach Norden versetzt werden.

5.9 Starkstromanlagen, 50 Hz, Erdung

Sämtliche bestehende Anlagen der DB Station&Service werden im Zuge des Projektes rückgebaut. Für die Energieversorgung der neu zu errichtenden Anlagen der DB Station&Service werden Standard Außenverteiler (AVT UV) nahe der neuen Anlagen (im Bereich der Wetterschutzhäuser) errichtet.

Da die derzeitige Energieanbindung nicht weiter verwendet werden kann, ist für die Verkehrsstation Wiesbaden Igstadt eine neue Energieversorgung aufzubauen. Dies erfolgt gemäß dem NS Versorgungskonzept in DB 1-Kundenanlagen (50Hz). Hierfür wird im Bereich der neu zu errichteten Anlagen eine Zähleranschlusssäule (ZAS) sowie eine Hauptverteilung (HV) DB Station&Service errichtet. Nach Abstimmung mit der verantwortlichen Elektrofachkraft DB Energie ist hierzu im Rahmen des Projektes ein neuer Netzanschluss zu beauftragen.

Da die Strecke nicht elektrifiziert ist, wird die Energieversorgung als TN-C-S System aufgebaut.

5.10 Telekommunikationsanlagen

Im Bereich der Wetterschutzhäuser werden je ein Eingrab-Stahlrohrmast von 3 m Höhe errichtet. Je Mast werden quer zur Bahnsteigkante 2 Dynamische Schriftanzeiger (DSA) Typ 1 inkl. zugehörigem Lautsprecher montiert.

Die bereits vorhandenen 2 DSA am Hausbahnsteig sind während der Bauzeit zwecks Wiederverwendung fachgerecht einzulagern. Die Stromversorgung erfolgt über eine Leerrohranbindung aus den jeweiligen Unterverteiler der DB Station&Service (UV DB S&S). Die informationstechnische Anbindung der DSA erfolgt über GSM-Module.

6 TANGIERENDE PLANUNG

Es sind keine aktuellen Ausbaupläne der Landeshauptstadt Wiesbaden oder Versorgungsträgern im Planungsbereich bekannt.

Mittelfristig ist durch die DB Netz AG die Erneuerung der Eisenbahnüberführung (Gewölbebrücke L 3039, Susanna Straße) in km 9,029 geplant.

Die geplanten Bahnsteige werden hiervon nicht berührt.

7 TEMPORÄR ZU ERRICHTENDE ANLAGEN

7.1 Baustelleneinrichtung

Die Baustelleneinrichtungsflächen sind vorübergehend beanspruchte Flächen innerhalb der DB-Grenzen.

Für das Bauvorhaben sind 2 Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen. Die Hauptfläche befindet sich am südöstlichen Rand des Vorhabnes im Bereich der der derzeit durch die DB vermieteten Kleingartenanlage (Flurstück 542/4). Die Verträge werden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Kündigungsfrist rechtzeitig vor Baubeginn zu gekündigt.

Eine zusätzliche BE-Fläche wird auf der westlichen Seite der Gleise im Bereich der neu zu erstellenden Treppen- und Rampenanlage mit einer Größe von ca. 200 m² vorgesehen.

7.2 Baustraßen, temp. Bahnübergang

Um die Materialzu- und -abfuhr für das geplante Vorhaben zu ermöglichen, werden bauzeitliche Zufahrten östlich von Gleis 2, entlang der Strecke eingerichtet.

Auf einen bauzeitlichen Bahnübergang kann verzichtet werden.

7.3 Verbau

Für den Rückbau des Mittelbahnsteigs sind die technischen Regeln für die temporäre Gleissicherung nach Ril. 836.4305 sind anzuwenden.

8 BAUDURCHFÜHRUNG

8.1 Bauzeit

Der geplante Baubeginn ist im Juni, die Bauzeit beträgt 7 Monate. Die Bauzeiten sind wie folgt geplant:

Vorbereitende Rodungsarbeiten (erfolgen zwischen Oktober und einschließlich Februar)	2 Monate
Streckensperrung:	10 Wochen
Erneuerung Oberbau und Mittelbahnsteig:	3 Monate
Rampen innerhalb Gleisbereich:	2 Monate
Treppen und Rampen außerhalb Gleisbereich:	3 Monate
Außenanlagen:	3 Monate
Inbetriebnahme:	Dezember

8.2 Bauablauf

Nach dem Einrichten der Baustelle und vorbereitenden Maßnahmen sind die folgenden Abläufe vorgesehen:

Mit Anfang der Streckensperrung beginnt der Rückbau des Mittelbahnsteigs und der Rückbau der Gleisanlage zwischen der Weiche Süd bei km 8,9+57.90 und der nördlichen Weiche bei km 9,5+82.28.

Die Durchpressung für die neu zu erstellende Entwässerung des Mittelbahnsteig ist frühestens durchzuführen, wenn in diesem Bereich die Rückbauarbeiten weit fortgeschritten sind.

Im Anschluss erfolgen die Arbeiten für die Errichtung der Gleisanlage und des Mittelbahnsteigs.

Ebenfalls mit Beginn der Streckensperrung können die Aushubarbeiten für die Treppen- und Rampenanlage Hinterbergstraße beginnen.

Die Herstellung der Zuwegung (Rampe) beginnend bei der Bornstraße kann erst nach Fertigstellung des Rückbaus begonnen werden.

Vor Ende der Streckensperrung ist der Rückbau der Bahnsteigkante Gleis 1 umzusetzen.

Nach Ende der Streckensperrung können die Anbindung an die Hinterbergstraße, bzw. an die Bornstraße hergestellt, die Errichtung der Wetterschutzhäuser umgesetzt und Restarbeiten außerhalb der Gleisanlage erledigt werden.

8.3 Reisendenführung

Es sind keine Reisendenführungen zu berücksichtigen. Bis ca. 2 Wochen vor Ende der Streckensperrung bleibt der bestehende Zugang beim ehemaligen Empfangsgebäude vorhanden. Während der Streckensperrung wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet, der Bahnhof ist in dieser Zeit nicht nutzbar. Mit Ende der Streckensperrung erfolgt die Nutzungsaufnahme des Mittelbahnsteigs.

Die nach dem Ende der Streckensperrung ausstehenden Restarbeiten, beeinträchtigen die Reisendenführung in nur geringem Maß.

9 ZUSAMMENFASSUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

9.1 Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen

Die Bauarbeiten werden überwiegend wochentags und im weniger immissionsempfindlichen Tagzeitraum zwischen 7:00 und 20:00 Uhr ausgeführt. Damit sind für die Ortslage, die östlich des Bahnhofes als Mischgebiet (MI) sowie südlich und westlich des Bahnhofes als Allgemeine Wohngebiete (WA) eingestuft wird, keine erheblichen Lärmbelastungen zu erwarten.

An den nächstgelegenen Wohngebäuden der Hinterbergstraße und der Bornstraße 13 werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm jedoch insbesondere bei den Rückbauarbeiten der Bahnsteigkanten zeitweise erheblich überschritten. Da die Bauarbeiten bereits im immissionsunkritischeren Tagzeitraum erfolgen, nur wenige Tage dauern und aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht angemessen sind, werden organisatorische Maßnahmen durchgeführt. Dazu werden die Anwohner umfassend über die Bauarbeiten (z. B. Arbeitstätigkeiten, Dauer der Arbeiten) informiert, damit sie sich auf die Geräuschbelastung einstellen können.

Der Vorhabenträger sichert weiterhin zu, längere Leerlaufzeiten (Abstellen von Maschinen und Lkw mit laufendem Motor) im Nahbereich der Wohnbebauung zu vermeiden.

Es wird ein Ansprechpartner benannt, an den sich die Anwohner wenden können.

Aufgrund der bestehenden Standards werden auf der Baustelle weiterhin folgende Minderungsmaßnahmen durchgeführt:

- Zur Minimierung von Baulärm, Abgasen und sonstigen Schadstoffen kommen Fahrzeuge und Maschinen zum Einsatz, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.
- Baufahrzeuge und Baumaschinen sind regelmäßig zu warten und auf Leckagen zu kontrollieren. Auftretende Bodenverunreinigungen sind unverzüglich zu entfernen.
- Um die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes so gering wie möglich zu halten, ist die Flächeninanspruchnahme flächensparend und flächenschonend durchzuführen.
- Es dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in Oberflächengewässer oder das Grundwasser gelangen. Baufahrzeuge und Baumaschinen müssen deshalb regelmäßig gewartet und auf Leckagen kontrolliert werden. Ölbindemittel und Gewässersperren sind vorzuhalten. Auftretende Bodenverunreinigungen werden unverzüglich entfernt.
- Die Betankung und Befüllung von Maschinen und Geräten ist ausschließlich mit Unterlage von Auffangwanne und in den dafür vorgesehenen Flächen innerhalb der Baustelle zulässig.
- Sobald größere Mengen verschüttet worden sind (mehr als tropfenartiges Verkleckern) wie z.B. durch Umkippen eines Kanisters, ist die Ursache des Verschüttens sofort

abzustellen, die Verunreinigung auszubauen bzw. die Ausbreitung zu verhindern. Des Weiteren sind sofort die Bauüberwachung und Projektleitung zu informieren. Sollten die Stoffe in sensible Bereiche gelangt sein, sind ggf. außerdem Feuerwehr (sofort) und Naturschutzbehörde/ Wasserschutzbehörde/ Bodenschutzbehörde zu informieren.

- Bei Arbeiten mit größeren Mengen Beton ist eine Betonspülung zu integrieren. Für die Spülung können etwa wannenförmige Gruben mit Folie unterlegt werden, oder auf befestigten Flächen, wo keine Schaffung einer Mulde möglich ist, durch einen mit Folie überspannten Holzrahmen erbaut werden.
- Die Vorschriften der DIN 18.300 „Erdarbeiten“, DIN 18.915 „Vegetationstechniken im Landschaftsbau – Bodenarbeiten“, DIN 18.916 „Vegetationstechniken im Landschaftsbau – Pflanzen und Pflanzarbeiten“, DIN 18.917 „Vegetationstechniken im Landschaftsbau – Rasen und Saatarbeiten“ und DIN 19.731 „Verwertung von Bodenmaterial“ sind zu beachten.

Die darüberhinausgehenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, die sich von den vorhabenspezifischen Konflikten ableiten, werden im Folgenden aufgelistet und beschrieben.

- Maßnahme 001_VA: Einhaltung der gesetzlichen Rückschnittzeiten (s. Maßnahmenblatt 001_VA)

Um durch die ggf. notwendigen Gehölzrückschnitte die eventuell darin brütenden Vögel nicht zu beeinträchtigen und keinen Verbotstatbestand nach §44 BNatSchG auszulösen, sind die Rückschnittarbeiten gemäß § 39 (5) BNatSchG in der Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchzuführen. Dies gilt für den gesamten Baubereich. Das anfallende Schnittgut ist ebenfalls innerhalb dieses Zeitraums zu entfernen, um eventuelle Vogelbruten darin zu vermeiden.

- Maßnahme 002_V: Bauzeitlicher Bodenschutz (s. Maßnahmenblatt 002_V)

Es werden unbefestigte Flächen in den Bahnrandbereichen vorübergehend beansprucht. Hierfür wird der Oberboden abgeschoben. Der abgeschobene Oberboden ist zu bergen, seitlich getrennt in Trapezmieten zu lagern (max. 2 m hoch und 6 m Sohlbreite) und nach Ende der Baumaßnahme wieder einzubauen. Die Bereiche der BE-Flächen sind nach Abschieben des Oberbodens über Geotextil zu schottern. Die Befahrung der Baustraße erfolgt über Baggermatten. Alle betroffenen Flächen sind nach Beendigung der Arbeiten zu rekultivieren, dies beinhaltet einen rückstandslosen Rückbau und soweit erforderlich Tiefenlockerung. Zum Schutz der heimischen Vegetation, sowie der vorhandenen Bodenstrukturen, darf kein Fremdmaterial eingebracht werden. Die Verordnungen der DIN 18.300 „Erdarbeiten“ und der DIN 19.731 „Verwendung von Bodenmaterial“ sind zu beachten.

- Maßnahme 003_V: Schutz angrenzender Gehölze (s. Maßnahmenblatt 003_V)

Um das Befahren und eine damit einhergehende potentielle Beschädigung der angrenzenden Flächen zu verhindern, werden die BE-Flächen und die Baustraße durch

einen Biotopschutzzaun eingefasst. Dieser ist auf einer Länge von rd. 250 m (und einem Abstand von 2,50 m zum Gehölz) entlang der beanspruchten Flächen hin zur Bestandsvegetation zu errichten. Die DIN 18.920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ und die RAS-LP 4 „Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen“ sind zu beachten.

Maßnahme 004_VA: Umweltfachliche Bauüberwachung (s. Maßnahmenblatt 004_VA)

Während der Vorbereitung und Durchführung des Bauprozesses ist eine umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) vorgesehen. Die Aufgaben der UBÜ sind insbesondere die Überwachung der Einhaltung aller Bestimmungen der Genehmigungsunterlagen, der allgemein anerkannten Regeln der Technik, der Einhaltung der Umweltgesetzgebung sowie der baulichen Übereinstimmung mit den Ausführungsplänen und dem Leistungsverzeichnis des Bau-Auftragnehmers. Seitens der UBÜ sind regelmäßige Kontrollen des Baufelds, zur Sicherstellung der Einhaltung des Eingriffsbereiches durchzuführen und zu dokumentieren. Aus artenschutzrechtlicher Sicht ist seitens der UBÜ sicherzustellen, dass während der Bauzeit keine Reptilien zu Schaden kommen und diese baubegleitend abgesammelt und in die nördlich gelegene Streuobstwiese gesetzt werden. Die Baustellenarbeiter werden vor Baubeginn und während der Bauzeit von der umweltfachlichen Bauüberwachung in die speziellen artenschutzrechtlichen und umwelttechnischen Vorgaben eingewiesen.

- Maßnahme 005_A: Wiederherstellung beanspruchter Vegetation (s. Maßnahmenblatt 005_A)

Im Zuge der Baumaßnahme kommt es zur Beseitigung von rd. 4.900 m² Vegetation. Im Bereich des Biototyps 11.211 können rd. 1.070 m² (BE-Fläche Ost 1.000 m² und Anfang der Baustraße 70 m²) durch eine Ansaat wiederhergestellt werden. Der Zielbiototyp ist hier gleich dem Ausgangsbiotop 11.211. Die Bereiche die nicht durch die Ansaat wiederhergestellt werden können, unterliegen der anlagebedingten Versiegelung.

Für die restlichen rd. 350 m² im Bereich der östlichen Baustraße ist das Zielbiotop 02.400 vorgesehen. Hier empfehlen sich Haselnuss (*Corylus avallana*), Liguster (*Ligustrum vulgare*) und Holunder (*Sambucus racemosa*, *Sambucus nigra*). Diese sind als verpflanzter Strauch (3-4 Triebe, 60-100cm) einzusetzen.

- Maßnahme 006_ÖK: Einzahlung in ein Ökokonto (s. Maßnahmenblatt 006_ÖK)

Bei der für dieses Vorhaben in Anspruch genommenen Ökokontofläche handelt es sich um die Ökokontomaßnahme ÖK-67-006 „Felsengruppe Nerotal“ aus dem Ökokonto der Landeshauptstadt Wiesbaden – Grünflächenamt- Forstabteilung. Die 3.200 m² große Fläche hat die Verbesserung von Landschaftsbild und Artenschutz durch das Zielbiotop 10.150 B Steinriegel in freier Landschaft zum Ziel. Auszugleichen ist laut Ausgleichsberechnung das Wertpunktedefizit von 59840 Wertpunkten. Dies entspricht einem Ersatzgeld von 52.060,80€ (berechnet unter Berücksichtigung des regionalen Bodenwertanteils der Landeshauptstadt Wiesbaden).

9.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

9.2.1 Schutzgut „Mensch“

Durch die relativ kurze Bauzeit von rd. 7 Monaten sind keine erheblichen, langanhaltenden akustischen Beeinträchtigungen der angrenzenden Landschaftsräume zu erwarten, zumal die Bahnstrecke bereits durch eine dauerhafte Lärmvorbelastung geprägt ist. Es wird u.A. darauf geachtet, dass in Nahbereich der Wohnbebauung keine Geräte mit laufenden Motoren abgestellt werden. Bei erheblichen Überschreitungen können im Rahmen der Genehmigung Grenzwerte benannt werden, oberhalb derer betroffenen Eigentümern Anspruch auf Entschädigung zusteht. Die Auswirkungen werden in Abschnitt 9.3.6 beschrieben.

9.2.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“

Es wird von einer Beeinträchtigung auf das Schutzgut „Tiere“ ausgegangen (vgl. Artenschutzfachbeitrag). Durch das der Anwohnerin nachgewiesene Vorkommen von Eidechsen sind diesbezügliche artenschutzrechtliche Maßnahmen zu treffen. Die eigentliche Bauzeit fällt in die Sommermonate, sodass weiterhin gewährleistet ist, dass die Eidechsen den Störreizen aktiv ausweichen können. Dies gilt jedoch nicht für den Kleingartenbereich, weil die angrenzenden Scherrasenbereiche und rückseitigen Hausgrundstücke keinen adäquaten Lebensraum bieten. Hier sind bau-begleitend durch eine umweltfachliche Bauüberwachung der Fang der Eidechsen und ihre Umsetzung in den nördlich gelegenen Streuobstkomplex vor-gesehen, weil dort geeignete Saumstrukturen vorkommen. Durch Anwendung der Vermeidungsmaßnahme 004_VA wird kein Verbotstatbestand ausgelöst.

Auch die biologische Vielfalt bleibt erhalten. Im Bereich Pflanzen kommt es zu einem Verlust von Vegetation auf rd. 4900 m², welche durch eine Ausgleichspflanzung und eine Ökokontomaßnahme wieder ausgeglichen werden.

9.2.3 Schutzgut „Fläche“

Es finden dauerhafte Neuversiegelungen auf einer Fläche von rd. 2800 m² statt. In diesem Bereich gilt das Schutzgut „Fläche“ als beeinträchtigt. Durch die Ökokontomaßnahme wird diese Beeinträchtigung allerdings ausgeglichen.

9.2.4 Schutzgut „Boden“

Das Schutzgut „Boden“ wird durch die BE-Flächen und die Zufahrt beeinträchtigt. Hier werden Schutzmaßnahmen ergriffen um eine dauerhafte Beeinträchtigung zu verhindern.

9.2.5 Schutzgut „Wasser“

Es erfolgen keinerlei Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Wasser“. Das Abwasser wird ordnungsgemäß abgeleitet. Es sind keine Oberflächenwasserkörper im nahen Umfeld vorzufinden. Nachteilige Auswirkungen auf die Menge und die chemische Beschaffenheit des Grundwassers sind nicht zu erwarten. Die Bewirtschaftungsziele, sowie die Ziele der

EG-WRRL gemäß §§ 27 und 47 WHG werden durch die Wirkungen des Vorhabens ebenfalls nicht gefährdet. Das Projekt steht den Zielen der EG-WRRL gemäß §§ 27 und 47 WHG somit nicht entgegen.

9.2.6 Schutzgut „Klima, Luft“

Es erfolgen keinerlei Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Luft“.

9.2.7 Schutzgut „Landschaft“

Es erfolgen keinerlei Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Landschaft“.

9.2.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Es erfolgen keinerlei Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Kultur“. Das ehemalige denkmalgeschützte Empfangsgebäude bleibt unberührt.

9.2.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Es finden keine aussagekräftigen Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern statt.

9.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

9.3.1 Screening

Es wurde ein Umweltscreening durchgeführt. Durch die geplante Umsetzung der Maßnahmen der Fachplanung Umwelt und des Baulärmgutachtens, lassen sich größere Einwirkungen vermeiden.

9.3.2 Eingriffsregelung gemäß BNatSchG

Das Projekt unterliegt der Eingriffsregelung gemäß BNatSchG. Eine Ausnahmeprüfung gemäß §45 Abs. 7 BNatSchG ist beim derzeitigen Kenntnisstand nicht erforderlich.

9.3.3 FFH-Verträglichkeit

Es befinden sich keine FFH-Gebiete im direkten Umfeld des Vorhabens.

9.3.4 Artenschutz

Das Vorkommen der meisten streng geschützten Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie kann im Bereich des Vorhabens für die betrachteten Gruppen aufgrund ihrer Verbreitung in Hessen im Allgemeinen und ihrer Lebensraumsansprüche im Besonderen weitgehend ausgeschlossen werden.

Das Vorkommen von „Eidechsen“ ist durch die Aussage einer Anwohnerin belegt. Aus dem UTM-Rasterfeld ist die Zauneidechse bekannt, doch auch das Vorkommen der Mauereidechse erscheint möglich. Beide Arten können sich den Bauarbeiten durch Ausweichen in angrenzende Bereiche entziehen, da die Arbeiten während der Aktivitätszeit zwischen Juni und September stattfinden. Die angrenzenden Bereiche bieten sicherlich nicht den optimalen Lebensraum, erlauben aber ein Überdauern bis zum Rückbau der

Baustraße mit einer anschließenden Wiederbesiedlung der Gleisrandbereiche, weil die aufgelichteten Gehölze zu einer Aufwertung führen.

Für die Eidechsen im schmalen Streifen entlang der Kleingärten ist eine baubegleitende Umsiedlung vorgesehen.

Der direkte Eingriffsbereich nimmt Teile der Reviere von Ringeltaube, Amsel, Mönchsgrasmücke, Blau- und Kohlmeise in Anspruch. Für deren Fortpflanzungsstätte im weiteren Sinne (Lebensraum im Umfeld des Nestes) gilt die Legal Ausnahme des § 44 Abs. 1 Nr. 5 BNatSchG, weil die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Unbeabsichtigte Tötungen nicht flügger Jungvögel sind durch die Baufeldfreimachung vor der Brutzeit ausgeschlossen.

Eine Ausnahmeprüfung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist beim derzeitigen Kenntnisstand nicht erforderlich.

9.3.5 Schallschutz gemäß 16. BImSchV

Die mit der Verbreiterung des Mittelbahnsteiges notwendige Verschwenkung der Gleisanlagen im Bahnhofsbereich um maximal ca. 0,5 m stellt nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV einen erheblichen baulichen Eingriff dar.

Daher wurde in einer schalltechnischen Untersuchung die daraus resultierende Geräuschbelastung ermittelt.

Die Berechnungen der Beurteilungspegel für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall zeigen, dass die Kriterien der wesentlichen Änderung an keinem Immissionsort erfüllt sind.

Es kommt zwar an einzelnen Immissionsorten der bahnrechten Seite zu einer geringfügigen Pegelerhöhung um 0,1 - 0,2 dB, jedoch werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

Ansprüche auf Lärmschutz liegen somit nicht vor. Zusätzliche Maßnahmen zum Lärmschutz sind nicht erforderlich.

9.3.6 Schutz vor Baulärm gemäß AVV Baulärm / Erschütterungen nach DIN 4150

Für das Bauvorhaben wurde in einer schalltechnischen Untersuchung die Schallimmission in der Nachbarschaft durch Baulärm prognostiziert und gemäß AVV Baulärm beurteilt.

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass bei den grundsätzlich im Tagzeitraum stattfindenden Arbeiten keine erheblichen Lärmbelastungen für die Ortslage zu erwarten sind, da die Richtwerte der AVV Baulärm zum großen Teil eingehalten oder nur geringfügig überschritten werden. Aufgrund einer vorhandenen Verkehrslärmvorbelastung durch die Eisenbahnstrecke führen diese Überschreitungen eher nicht zu erheblichen Störungen und Belästigungen für die Anwohner.

Jedoch werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden der Hinterbergstraße und der Bornstraße 13 die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm insbesondere bei den

Rückbauarbeiten der Bahnsteigkanten zeitweise deutlich überschritten. Da die Bauarbeiten bereits im immissionsunkritischeren Tagzeitraum erfolgen, nur wenige Tage dauern und aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht angemessen sind, werden organisatorische Maßnahmen durchgeführt.

Bezüglich der Bau-Erschütterungen wird auf Basis des zu erwartenden Geräteeinsatzes und der Gebäudeabstände eingeschätzt, dass Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 (und damit gebäudeschädigende Erschütterungen) nicht zu erwarten sind.

Der Vorhabenträger sichert aufgrund der Baustellennähe jedoch vorsorglich zu, an den Wohngebäuden der Hinterbergstraße 2 – 5 und 11 - 11t eine bautechnische Beweissicherung durchzuführen.

10 WEITERE RECHTE UND BELANGE

10.1 Grunderwerb

Die geplanten Baumaßnahmen erfolgen räumlich auf dem Gelände der DB AG (Bewirtschaftungseinheiten der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG) und den dort dem Bahnbetrieb gewidmeten Flächen.

Für die Umsetzung der Maßnahme ist Grunderwerb mit einem Bedarf von 36m² auf dem Grundstück mit der Nummer 283/18 (Eigentümer LH Wiesbaden) erforderlich.

Für den wesentlichen Bedarf an benötigten Baustelleneinrichtungsflächen ist die Verwendung der derzeit durch die DB vermieteten Kleingartenanlage (Flurstück 542/4) geplant. Diese Verträge werden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Kündigungsfrist rechtzeitig vor Baubeginn gekündigt.

Der mit dem Verkauf des Empfangsgebäudes vertraglich geregelte Gestattungsvertrag zur Nutzung des Zugangs zum Hausbahnsteig, wird nach Inbetriebnahme nicht mehr benötigt und aufgelöst.

Nach Abschluss der Arbeiten werden die Flächen wieder in den Urzustand zurückversetzt.

Die Zufahrten zu den Baustelleneinrichtungsflächen über die Bornstraße wird von Transportfahrzeugen für den An- und Abtransport von Baustoffen genutzt.

Für das Flurstück 283/18 ist aufgrund der Anschlussleitung an das städtische Abwassernetz neben der vorübergehenden Inanspruchnahme eine dingliche Sicherung vorgesehen.

Die Einzelheiten zur Inanspruchnahme und dinglichen Sicherung von Flächen sind dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6.1) zu entnehmen und im Grunderwerbsplan (Unterlage 5.1) dargestellt.

10.2 Kabel und Leitungen

Für die geplante Baumaßnahme wurde von den Medienträgern der Leitungsbestand abgefordert. Die im Verlauf der bisherigen Planung bekannt gewordenen vorhandenen Leitungen wurden planerisch für folgende Gewerke berücksichtigt:

Bahneigene Leitungen

- Kabel Starkstrom
- Kabel Telekommunikation
- Kabel LST

Bahnfremde Leitungen

- ELW - Abwasserleitung
- ESWE Versorgung – Rohrnetz
- ESWE Versorgung – Strom
- ESWE Versorgung – Telekommunikation

Sämtliche im Baufeld befindlichen Leitungen Dritter sind bei der Herstellung der Bahnsteiganlagen und Ingenieurbauwerke nach den Angaben des jeweiligen Leitungsträgers zu sichern. Vorab sind hierfür Suchschachtungen durchzuführen, um die genaue Lage der Leitungen zu erkunden.

Die sich im Bereich des Hausbahnsteiges befindlichen Stromleitungen müssen sofern sie nicht zurückgebaut werden, während des Umbaus gesichert werden.

Am südwestlichen Rand des Vorhabens soll die Entwässerung an das bestehende Kanalnetz der Stadt Wiesbaden unterhalb der Hinterbergstraße angeschlossen werden. Es sind daher Anpassungsarbeiten im Bereich des Übergabeschachtes erforderlich.

Die o.g. Kabel- und Leitungsbestände sind zusammenfassend im Leitungsbestandsplan (siehe Anlage 10.1) dargestellt.

10.3 Straßen und Wege

Für die Anpassungen der Rampe und der Treppenanlage an die Hinterbergstraße und der östlichen Zuwegung an die Bornstraße (Bereich Bike + Ride) werden kleinere Flächen vorübergehend in Anspruch genommen.

Weitere Straßen und Wege Dritter sind durch die Maßnahme nicht betroffen.

10.4 Kampfmittel

In den Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 5 Metern durchgeführt wurden sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig.

Bei allen anderen Flächen ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) vor Beginn der geplanten Abbrucharbeiten, Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen bis in einer Tiefe von 5 Meter (ab GOK IIWK) erforderlich, auf

denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Im Randbereich der Zuwegung Ost befindet sich ein ehemaliger Ölkeller, der als Altlastenverdachtsfläche erfasst und rückzubauen ist. Nach Aussage der orientierenden Untersuchung zur Gefährdungsabschätzung wurde keine Kontamination des Bodens und der Bodenluft nachgewiesen, d. h. der Altlastenverdacht wurde nicht bestätigt und es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

Folgende Aushub- und Abbruchmaterialien werden beim Vorhaben erwartet. Bodenbelastungen durch PAK wurden im Rahmen der Voruntersuchung in der Auffüllung im Bereich der Rampe West und im Anschlussbereich zur Bornstraße festgestellt (max. 38,3 mg/kg).

Material	Herkunft	Gewicht (to)	Einstufung gemäß Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ (2018)*
Boden (AVV 17 05 04)	Gründung, Bodenaustausch, Einschnitte	6.800	Z 0 – >Z 2
Beton (AVV 17 01 01)	Rückbau Randkonstruktion	362	Z 1 (geschätzt)
Schotter (AVV 17 05 08)	Oberbau Gleis 2	4.400	Z 1

*basierend auf abfalltechnischen nicht repräsentativen Voruntersuchungen (Boden, Gleisschotter), für den Betonbruch liegen keine Analysen vor.

Abzutragender Oberboden wird seitlich gelagert und nach Abschluss der Baumaßnahme, wenn möglich, wieder angedeckt. Ein Bedarf an verdichtungsfähigem Einbaumaterial besteht für die Auffüllung im Bereich des Mittelbahnsteigs bzw. für Hinterfüllungen. Eine Wiederverwendung von Material aus dem Vorhaben ist aber aufgrund fehlender geotechnischer Eignung voraussichtlich nicht möglich. Für Z1-Material besteht in umwelttechnischer Hinsicht generell die Möglichkeit einer Wiederverwendung, da die Baumaßnahme außerhalb von Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten liegt.

Der Anfall und die Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterialien ist detailliert in der Unterlage 15.1 (BoVEK Kurzkonzept) beschrieben.

10.6 Gewässer

Im Bereich des Vorhabens sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Auf Grundlage der Bodenaufschlüsse wurde festgestellt, dass im Rahmen der Maßnahme kein Grundwasser angetroffen wird.

Das im Bereich der neuen Bahnsteiganlagen anfallende Niederschlagswasser wird über Entwässerungsrinnen und Sammelleitungen gefasst und in die städtische Kanalisation eingeleitet.

10.7 Land- und Forstwirtschaft

Im Böschungsbereich der Hinterbergstraße, am Standort der geplanten Treppen- und Rampenanlage (ca. km 9,1 bis km 9,45; nur bei Variante 1), sowie auf der östlichen Seite beginnend bei der Bornstraße bis zum nördlichen Ende des bestehenden Mittelbahnsteigs (ca. km 9,15 bis km 9,28) sind Rodungsarbeiten durchzuführen. Lt. BNatSchG gilt ein Schnittverbot in der Zeit vom 1. März bis 30. September. Im Rahmen von Vorabmaßnahmen sind diese Rodungsarbeiten im Vorfeld der geplanten Gesamtmaßnahme rechtzeitig umzusetzen.

10.8 Brand- und Katastrophenschutz

Hinsichtlich Brandschutz sind keine besonderen Maßnahmen zu berücksichtigen, da es sich um eine Anlage ohne Empfangsgebäude handelt.

Der Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten von den Bahnsteigen wurde mittels IVE-Nachweis dargestellt. Im Ergebnis weist der IVE-Nachweis ausreichende Rettungswegmöglichkeiten aus. Die IVE-Studie ist detailliert in der Unterlage 14 enthalten.

10.9 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Am 27.02.2020 fand in der Stadt Wiesbaden-Igstadt die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in Form einer für alle Bürgerinnen und Bürger offenen Informationsveranstaltung statt. Bei diesem Termin wurde der Ablauf des Planfeststellungsverfahrens erläutert, die Planung vom Vorhabenträger vorgestellt und anschließend diskutiert.

11 ABKÜRZUNGEN

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BEG	Bayrische Eisenbahngesellschaft
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
Bf	Bahnhof
BIM	Building Information Modelling
BÜ	Bahnübergang
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
EBA	Eisenbahnbundesamt
EG	Eisenbahn Gesetz
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
EN	Europäische Norm
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	Elektronisches Stellwerk - Aussenstation
ESTW-U Z	Elektronisches Stellwerk - Unterzentrale
ET	Einschalttaste
FAA	Fahrausweisautomatenaufstellflächen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWG	Geringwertige Güter
Hp	Haltepunkt
l.d.B.	links der Bahn
LCC	Life Cycle Cost
LoD	Level of Detail
LoI	Level of Information
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LSW	Lärmschutzwand
LWL	Lichtwellenleiter
OLA	Oberleitungsanlage
r.d.B.	rechts der Bahn
Ril	Richtlinie

RÜ	Reisendenüberweg
SOK	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEN	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
tHBÜP	technisches Hilfsmittel für Bahnübergangsposten
TK	Telekommunikation
TM	Technische Mitteilung
Üst	Überleitstelle
VVBau	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau
VVBau-STE	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
WSH	Wetterschutzhaus