


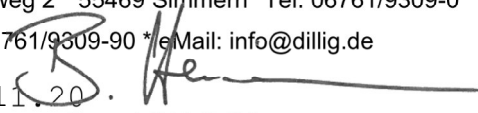


Vorhaben:

Unterlage 1

Haltepunkt Wiesbaden-Erbenheim  
Umbau Außenbahnsteig

## Erläuterungsbericht

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| 0  | Ausgangsverfahren: Antragsfassung  | 05.08.2019   |
| Index  | Änderungen bzw. Ergänzungen  | Planungsstand  |
| Vorhabenträgerin:  |  |  |
| DB Station&Service AG <br>Regionalbereich Mitte<br>Weilburger Straße 22<br>60326 Frankfurt/Main | DB Station&Service AG <br>Regionalbereich Mitte<br>Weilburger Straße 22<br>60326 Frankfurt/Main |  |
| Datum      Unterschrift: i.V. Roeder   | Datum      Unterschrift: i.A. Nied   | Datum      Unterschrift  |
| Vertreter der Vorhabenträgerin:  |  | Verfasser:   |
|  |  | <br>Ahornweg 2 * 55469 Simmern* Tel. 06761/9309-0<br>Fax 06761/9309-90 *eMail: info@dillig.de<br>24.11.20. <br>Datum      Unterschrift i.A. B. Heinemann |
| Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt  |  |  |

---

## Inhaltsverzeichnis

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Antragsgegenstand.....                                  | 3  |
| 2     | Planrechtfertigung .....                                | 3  |
| 3     | Varianten und Variantenvergleich .....                  | 4  |
| 4     | Beschreibung des vorhandenen Zustands.....              | 4  |
| 4.1   | Grundstücke .....                                       | 4  |
| 4.2   | Bahnsteige .....  | 5  |
| 4.3   | Wetterschutzanlagen .....                               | 5  |
| 4.4   | Gehwege, Treppen, Rampen .....                          | 5  |
| 4.5   | Personenunterführungen, Personenüberführungen .....     | 5  |
| 4.6   | Wegeleit- und Informationssysteme .....                 | 5  |
| 4.7   | Bahnsteigausstattung.....                               | 5  |
| 4.8   | Oberbau.....  | 5  |
| 4.9   | Abwasser-, Wasser- und Gasanlagen.....                  | 6  |
| 4.10  | Starkstromanlagen, 50 Hz, Erdung .....                  | 6  |
| 4.11  | Anlagen der Telekommunikation .....                     | 6  |
| 4.12  | Gebäudeautomation .....                                 | 6  |
| 4.13  | Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom.....            | 6  |
| 4.14  | Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik .....           | 7  |
| 4.15  | Sonstige Anlagen.....                                   | 7  |
| 5     | Beschreibung des geplanten Zustands.....                | 7  |
| 5.1   | Errichtung des Bahnsteiges in BSK-Bauweise .....        | 7  |
| 5.2   | Modernisierung der Beleuchtungsanlage .....             | 8  |
| 5.2.1 | Anlagen- und Planungsgrenzen .....                      | 8  |
| 5.2.2 | Umgang mit Bestandsanlagen, Rückbau .....               | 8  |
| 6     | Tangierende Planungen .....                             | 9  |
| 7     | Temporär zu errichtende Anlagen.....                    | 9  |
| 8     | Baudurchführung .....                                   | 9  |
| 9     | Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....             | 9  |
| 9.1   | Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen.....             | 9  |
| 9.2   | Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter ..... | 10 |

---

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 9.2.1 | Schutzgut „Mensch“ .....                                   | 10 |
| 9.2.2 | Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ ..... | 10 |
| 9.2.3 | Schutzgut „Fläche“ .....                                   | 11 |
| 9.2.4 | Schutzgut „Boden“ .....                                    | 11 |
| 9.2.5 | Schutzgut „Wasser“ .....                                   | 11 |
| 9.2.6 | Schutzgut „Klima/Luft“ .....                               | 11 |
| 9.2.7 | Schutzgut „Landschaftsbild“ .....                          | 12 |
| 9.2.8 | Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ .....  | 12 |
| 9.2.9 | Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern .....           | 12 |
| 9.3   | Bewertung der Umweltauswirkungen .....                     | 12 |
| 10    | Weitere Rechte und Belange .....                           | 13 |
| 10.1  | Grunderwerb .....  | 13 |
| 10.2  | Kabel und Leitungen .....                                  | 13 |
| 10.3  | Straßen und Wege .....                                     | 13 |
| 10.4  | Kampfmittel .....  | 13 |
| 10.5  | Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial .....           | 13 |
| 10.6  | Gewässer .....   | 13 |
| 10.7  | Land- und Forstwirtschaft .....                            | 13 |
| 10.8  | Brand- und Katastrophenschutz .....                        | 14 |
| 11    | Abkürzungen .....  | 14 |

## 1 Antragsgegenstand

Der Hp Wiesbaden-Erbenheim liegt an der eingleisigen nicht elektrifizierten Nebenbahnstrecke 3501 Wiesbaden-Kinzenberg – Niedernhausen („Ländchesbahn“) im Zentrum des Ortsbezirks Wiesbaden-Erbenheim und wird vorwiegend im Pendelverkehr befahren.

Der nächste Haltepunkt (Hp) in Fahrtrichtung Wiesbaden (westlich von Wiesbaden-Erbenheim) ist der Hauptbahnhof (Hbf) Wiesbaden. Nächster Haltepunkt in Fahrtrichtung Niedernhausen (östlich von Wiesbaden-Erbenheim) ist der Hp Wiesbaden-Igstadt.

Die zulässige Streckengeschwindigkeit beträgt 90 km/h.

Die Güterstrecke 3503 von Wiesbaden Ost zum südöstlich der Ortschaft Erbenheim vorhandenen Flughafen wurde im Jahr 2002 stillgelegt. Die ehemals in km 4,92 vorhandene Weiche wurde inzwischen zurückgebaut. Dadurch wurde der ehemalige Bahnhof (Bf) Wiesbaden-Erbenheim zu einem Haltepunkt umbenannt.

Für den Hp Wiesbaden-Erbenheim sind im Rahmen des hier beschriebenen Entwurfs für das Projekt Nr. G.011551001 der DB Station&Service AG folgende Maßnahmen geplant:

- Errichtung eines Bahnsteiges mit einer Nennhöhe von 76 cm über Schienenoberkante (SO) in einer Baulänge von 140 m und einer Breite von 2,75m,
- Ausstattung der Bahnsteigoberfläche mit einem taktilen Leitsystem,
- Erneuerung der Bahnsteigbeleuchtung,
- Anpassung der Ausstattung des Bahnsteiges gemäß dem Ausstattungskatalog der DB Station&Service AG für Bahnhofskategorie 6,
- Neubau eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig.
- Neubau Treppenzugang zum Bahnsteig

Allgemeines:

- BfNr: 6747
- Reisende/Tag: 990

## 2 Planrechtfertigung

Moderne und kundenfreundliche Personenbahnhöfe sind eine der wesentlichen Voraussetzungen, um die Akzeptanz und Nutzung der Angebote für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu steigern. In Fortsetzung der bisherigen Modernisierungsprogramme und Maßnahmen soll den Fahrgästen

in Hessen künftig an noch mehr Personenbahnhöfen eine diesen Anforderungen entsprechende Infrastruktur angeboten werden.

Daher plant die DB Station & Service AG, den Hp Wiesbaden-Erbenheim barrierefrei auszubauen, um so auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Zugang zum SPNV zu gewähren.

### **3 Varianten und Variantenvergleich**

Im Zuge der Vorplanung und der Entwurfsplanung wurden Variantenuntersuchungen (wirtschaftlich, technisch und verkehrlich) durchgeführt, wobei es sich hier grundsätzlich um Lagevarianten handelte, die um einige Meter voneinander abwichen, bzw. auf der anderen Seite der Gleise verortet waren. In Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden wurde die Lage so dicht wie möglich an die Ortsdurchfahrt des Ortsbezirks Erbenheim geschoben, um verkehrlich eine bessere Zugänglichkeit herzustellen und den Haltepunkt möglichst zentral zu legen. Da sich auf der Seite des vorhandenen Bahnsteigs hier Bebauung befindet, war dies nur auf der gegenüberliegenden Seite möglich. Die vorliegende Planung beinhaltet die von allen Beteiligten abgestimmte und festgelegte Vorzugsvariante.

### **4 Beschreibung des vorhandenen Zustands**

Der Hp Wiesbaden-Erbenheim liegt nördlich der Autobahn A 66 und östlich der Anschlussstelle Wiesbaden-Erbenheim der Bundesstraße 455 innerhalb des Ortsbezirks Wiesbaden-Erbenheim.

Sie wird momentan über die von der B 455 abzweigende und in südöstlicher Richtung durch Wiesbaden-Erbenheim verlaufende Berliner Straße und die davon südlich der Bahnstrecke bahnparallel im Abstand von rund 50 m verlaufende Bahnstraße erschlossen.

Der Zugang des Hp von der Bahnstraße ist schlecht erkennbar.

Da der vorhandene Bahnsteig von der anderen Seite des Gleises nicht zugänglich ist, queren die Reisenden hier das Gleis.

Es gibt keine ausgewiesenen Park+Ride-Stellplätze, die Reisenden parken wild auf der an den Bahnsteig angrenzenden Schotterfläche. Ausreichende Beleuchtungen oder Wegeleitsysteme sind nicht vorhanden.

#### **4.1 Grundstücke**

Die von den geplanten Baumaßnahmen betroffenen Grundstücke befinden sich im Eigentum der DB Netz AG bzw. der DB Immobilien.

#### **4.2 Bahnsteige**

Der Hp. Wiesbaden-Erbenheim verfügt über einen Außenbahnsteig bahnrechts des Streckengleises von km 4,821 bis km 4,927 mit einer Nutzlänge von rund 106 m.

Die Bahnsteigkante besteht aus Betonfertigteilplatten, die durch vertikal in den Untergrund gerammte Gleisschienen gehalten werden. Die Höhe der Bahnsteigkante variiert von 25 bis 47 cm über Schienenoberkante (SO). Die Bahnsteigoberfläche ist lediglich mit Mineralgemisch befestigt. Entwässerungsanlagen sind nicht erkennbar. Die Bahnsteigbreite beträgt ca. 2,40 m.

Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt ohne Stufen über den Parkplatz der angrenzenden Gewerbebebauung. Es sind keine Entwässerungsanlagen vorhanden, das anfallende Regenwasser versickert.

#### **4.3 Wetterschutzanlagen**

Der Bahnsteig ist mit einem Wetterschutzhaus mit Informationsvitrine und einer Sitzbank mit drei Sitzplätzen ausgestattet. Die Grundfläche des WSH beträgt rund 3,8 x 6,1 m und ist mit Betonsteinpflaster befestigt. Das WSH befindet sich in einem schlechten Zustand.

#### **4.4 Gehwege, Treppen, Rampen**

Am Hp sind keine Treppen oder Rampen vorhanden.

#### **4.5 Personenunterführungen, Personenüberführungen**

Es sind weder Personenunterführungen noch Personenüberführungen vorhanden.

#### **4.6 Wegeleit- und Informationssysteme**

Ein Wegeleitsystem ist nicht vorhanden.

Für die Fahrgastinformation stehen eine Infovitrine im WSH und ein Dynamischer Schriftanzeiger (DSA) zur Verfügung.

#### **4.7 Bahnsteigausstattung**

Die vorhandene Bahnsteigausstattung besteht aus folgenden Komponenten:

- ein WSH mit einer Sitzbank mit drei Sitzplätzen,
- zwei Abfallbehälter am DSA-Mast,

#### **4.8 Oberbau**

entfällt

#### **4.9 Abwasser-, Wasser- und Gasanlagen**

Der Bahnsteig ist nicht mit Entwässerungsanlagen ausgestattet. Da die Bahnsteigoberfläche nicht befestigt ist, versickert das anfallende Regenwasser momentan auf der gesamten Schotterfläche.

#### **4.10 Starkstromanlagen, 50 Hz, Erdung**

Auf dem Bahnsteig des vorhandenen Hp befindet sich eine Beleuchtungsanlage, bestehend aus Langfeldleuchten aufgehängt an einer parallel zum Gleis verlaufenden Trageilkonstruktion (Maste und Kettenwerk). Die Bahnsteigbeleuchtung entspricht nicht den heutigen Standards und ist daher zu erneuern.

Eine gesonderte Beleuchtung der Zuwegung ist nicht vorhanden.

Die technischen Anlagen der Verkehrsstation werden aus einem Hausanschluss des örtlichen Verteilnetzbetreibers (VNB) mit Niederspannung versorgt. Im Verteilerschrank HV A Bahnsteig ist die Verrechnungsmesseinrichtung als Drehstrom-Zählung installiert.

Der Schrank mit den ungezählten Abgängen für die Anlagen der DB S&S steht auf dem Bahnsteig, östlich des WSH.

Folgende niederspannungsseitig versorgte Komponenten des Haltepunkts sind an der HV A Bahnsteig angeschlossen:

- Bahnsteigbeleuchtung,
- WSH mit Innenbeleuchtung,
- DSA,
- Fahrkartenautomat und Entwerter neben dem WSH.

Die Steuerung der Bahnsteigbeleuchtung erfolgt über einen Dämmerungsschalter.

In Höhe vom westlichen Bahnsteiganfang befindet sich bahnlinks bei km 4,8+15 noch eine GSM-R Station mit einem separaten VNB-Hausanschluss.

#### **4.11 Anlagen der Telekommunikation**

Es befinden sich im Bereich des Haltepunkts -in der Böschung auf der Seite des Gleises, auf der der neue Bahnsteig errichtet werden soll- Streckenkabel der DB.

#### **4.12 Gebäudeautomation**

Anlagen der Gebäudeautomation sind nicht vorhanden.

#### **4.13 Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom**

Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom sind nicht vorhanden.

#### **4.14 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik**

In Höhe des jetzigen Bahnsteigs befinden sich H-Tafeln.

#### **4.15 Sonstige Anlagen**

Sonstige Anlagen sind nicht vorhanden.

### **5 Beschreibung des geplanten Zustands**

Die vorliegende Entwurfsplanung beinhaltet folgende Teilmaßnahmen:

- Neubau eines Außenbahnsteiges in konventioneller Bauweise, bahnlinks des Streckengleises von km 4,890 bis km 5,030, in einer Länge von 140m und mit einer Nennhöhe von 760mm.
- Neubau einer Bahnsteigentwässerung für den Bahnsteig,
- Herstellen der Bahnsteigoberfläche für 2,75 m Nutzbreite mit Blindenleitsystem,
- Neubau eines WSH auf dem Bahnsteig und Herstellen der Ausstattung auf dem Bahnsteig,
- Neubau eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig als Gehwegfläche mit einer Breite von 1,80 m nach Ril 813.0202 sowie TSI PRM, Kapitel 4.1.2.15,
- Neubau einer Treppe, mit einer Nutzbreite von 2,40 m als Hauptzugang, Neubau der Bahnsteigbeleuchtung sowie der Beleuchtung für die neuen Zugänge,
- Neubau des Wegeleitsystems nach Ril 813.03,
- Rückbau des bahnrechts vorhandenen Bahnsteigs nach Inbetriebnahme des neuen Außenbahnsteigs,

#### **5.1 Errichtung des Bahnsteiges in BSK-Bauweise**

Die DB Station&Service AG hat sich im Rahmen der Planung auf die Errichtung des Bahnsteigs in BSK-Bauweise festgelegt.

Die vorhandene Bahnsteigkante wird zunächst gemäß Baustandard IseB BSK 01 zurückgebaut und entsorgt.

Der anstehende Baugrund wird bis unter die frostsichere Gründungsebene der Fundamente für die Bahnsteigkante ausgehoben. Gleis und Unterbau werden hierbei mit Schotterfang und Verbau gesichert. Zwischen Gründungsebene und Unterkante Fundamente wird Austauschboden in Lagen eingebracht, dann die Fundamente gesetzt und hierauf die BSK-Elemente aufgeschraubt.

Anschließend wird die Bahnsteigkante hinterfüllt und der Bahnsteig gepflastert. Die Bahnsteigkantenelemente werden mit Abdeckplatten versehen.



Die vorhandenen Streckenkabel werden in Leerrohren unterhalb des Bahnsteigs verlegt und die Kabelschächte erneuert.

Auf der Rückseite des Bahnsteigs wird eine Absperrung angebracht und eine Böschung profiliert.

Nach Fertigstellung des neuen Bahnsteigs wird der vorhandene Bahnsteig zurückgebaut.

## **5.2 Modernisierung der Beleuchtungsanlage**

### **5.2.1 Anlagen- und Planungsgrenzen**

Die Beleuchtung des Bahnsteigs und der Zuwegungen wird neu hergestellt. Die neue Beleuchtungsanlage wird mittels Schaltuhr und Dämmerungsbaustein (SDB) gesteuert. Der SDB wird im Außenverteiler der DB Station&Service, der über eine Zähleranschlusssäule versorgt wird, montiert.

Über eine VNB-Zuleitung wird die ZAS/NSHV DB Energie versorgt. DB Energie stellt einen neuen Drehstromabgang im TN-C-System bereit.

In den Betriebsruhezeiten wird nach Abstimmung mit dem Bahnstationsmanagement auf eine Abschaltung/Reduzierung der Beleuchtungsanlage auf den Bahnsteigen verzichtet.

Der Lichtsensor ist für die Steuerung der Beleuchtungsanlage außerhalb vom Handbereich an der Mastleuchte LP1.7 vorzusehen.

Sämtliche Anlagen liegen innerhalb der Grundstücksgrenzen der DB Netz AG.

Die für den Neubau der Anlagen vorgesehenen Baumaßnahmen, einschließlich der Kabelverlegung, finden auf dem Grund und Boden der DB Netz AG statt.

### **5.2.2 Umgang mit Bestandsanlagen, Rückbau**

Auf dem Außenbahnsteig sind die vorhandenen Beleuchtungsanlagen, einschließlich der Leuchten, Maste, Tragseilkonstruktion und Kabel ersatzlos auszubauen.

Der Verteilerschrank HV A Bahnsteig ist einschließlich der Netzeinspeisung und der Anschlüsse zur Bahnsteigausstattung zurückzubauen.

Die zurückgebauten Anlagenteile sind dem zuständigen ALV zur Wiederverwendung anzubieten.

Alte Kabel und Leitungen sind, wenn nicht wieder verwendbar, bzw. bei nicht vorhandenen Mehrlängen, so weit wie möglich zurückziehen und bei Freilegung außerhalb des Erdreiches bzw. bei Trogverlegung auszubauen. Nicht mehr benötigte Erdkabel sind zu kappen und aufzugeben, soweit sie im Rahmen des Tiefbaus nicht freigelegt werden. Die verbleibenden Kabelenden sind mit entsprechenden spannungsfesten Kabelendstücken in Schrumpftechnik wasserdicht zu verschließen.

Nicht wiederverwendbares Altmaterial und Abfall sind fachgerecht zu entsorgen.

## 6 Tangierende Planungen

Die DB Station&Service AG plant parallel zum Hp. Wiesbaden-Erbenheim den barrierefreien Ausbau des Haltepunkts Auringen-Medenbach in km 13,3 der Strecke 3501.

Die EÜ „Berliner Str.“ bei km 5,0 + 50 soll im Jahr 2022 durch die DB Netz AG erneuert werden.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden plant den Ausbau der Straße Tillpetersrech. Aktuelle Planungsstände wurden bei der vorliegenden Planung abgestimmt und berücksichtigt.

Sonstige Ausbaupläne sind nicht bekannt.

## 7 Temporär zu errichtende Anlagen

Abgesehen von der Baustelleneinrichtungsfläche werden temporär keine Anlagen errichtet. Es werden keine provisorischen oder bauzeitlichen Bahnsteige errichtet, da während der gesamten Bauzeit der vorhandene Bahnsteig weiter genutzt werden kann.

## 8 Baudurchführung

Die Baudurchführung für die hier beschriebenen Maßnahmen ist im Jahr 2022 von Juni bis September geplant.

Die Arbeitszeiten sind auf 13 Stunden im Zweischichtbetrieb von 7:00-20:00 Uhr ausgerichtet.

Grundsätzlich wird vor Beginn der Baumaßnahme entsprechend der Festlegungen in Umweltgutachten der Bewuchs gerodet. Dies soll im Zeitraum vom 01.10.2021 bis 28.02.2021 stattfinden, wodurch die zulässigen Rodungszeiträume eingehalten werden...

Nach der Baustelleneinrichtung werden die vorhandenen Anlagen zurückgebaut. Dann wird die geplante Entwässerungseinrichtung hergestellt. Im nächsten Schritt wird die neue Bahnsteigkante während einer Sperrpause gebaut, danach der Bahnsteig hinterfüllt und gepflastert, sowie dann die Beleuchtungsanlage und die Zuwegungen hergestellt.

Für den Zeitraum der Sperrpause ist ein entsprechender Schienenersatzverkehr einzurichten. Die Arbeiten, die nicht im Gefahrenbereich stattfinden, können außerhalb der Sperrpause oder in Zugpausen ausgeführt werden.

## 9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

### 9.1 Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen

Aufgrund der bestehenden Standards werden auf der Baustelle folgende Punkte gemäß LBP als **gute fachliche Praxis** vorausgesetzt:

Themen aus Lärmgutachten U. 11.5 Kap. 5.4 aufnehmen

- Zur Minimierung von Baulärm, Abgasen und sonstigen Schadstoffen kommen Fahr-zeuge und Maschinen zum Einsatz, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Ebenso ist auf die vorgesehenen Einsatzzeiten der Baumaschinen sowie grundsätzlich auf den Einsatz lärmarmere Baumaschinen entsprechend den aktuell gültigen Normativen zu achten.
- Es dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in Oberflächengewässer oder das Grundwasser gelangen. Baufahrzeuge und Baumaschinen sind deshalb regelmäßig zu warten und auf Leckagen zu kontrollieren und sind keinesfalls im Gewässer und Uferbereich zu betanken, zu warten oder zu reinigen. Ölbindemittel und Gewässersperrmittel sind vorzuhalten. Auftretende Bodenverunreinigungen sind unverzüglich zu entfernen.
- Während der Bauausführung sind wassergefährdende Handlungen/Tätigkeiten zu vermeiden. Die diesbezügliche Sorgfaltspflicht ist einzuhalten.
- Um die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes so gering wie möglich zu halten, ist die Flächeninanspruchnahme flächensparend und flächen-schonend durchzuführen. 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.
- Verwendung von Bauvlies und Baggermatratzen bei den temporär in Anspruch genommenen Flächen der Zufahrtsbereiche, BE-Flächen und des Baufelds. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt eine Rekultivierung dieser Bereiche z. B. durch Ansaat mit Landschaftsrasen/Gräser-Kräuter-Mischung o. ä. und – sofern erforderlich – vorhergehende Tiefenlockerung.

## **9.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter**

### **9.2.1 Schutzgut „Mensch“**

Es sind keine dauerhaften Auswirkungen auf die Anwohner zu erwarten. Bauzeitlich kann es allerdings zu Beeinträchtigungen der direkten Anlieger durch Erschütterungen und Baulärm kommen. Hier sind vorab und baubegleitend entsprechende Maßnahmen wie Informationsweitergabe, bauzeitliche Messungen, Einhaltung von Ruhezeiten, usw. zu ergreifen.

### **9.2.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“**

Eine über die Flächeninanspruchnahme hinausgehende erhebliche Störung der Tierwelt durch den Baubetrieb ist nicht anzunehmen. Die Bauarbeiten bleiben auf die direkte Umgebung des Bahnsteigs und die angrenzende Böschung beschränkt. Hier besteht bereits eine deutliche Vorbelastung durch den Bahnbetrieb.

Baubedingte Beeinträchtigungen streng geschützter Tier- und Pflanzenarten durch das Bauvorhaben können somit aufgrund ihrer Verbreitung in Hessen im Allgemeinen und ihrer Lebensraumansprüche im Besonderen bei Beachtung der im LBP aufgeführten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

### 9.2.3 Schutzgut „Fläche“

Das Schutzgut „Fläche“ ist nicht weiter zu betrachten (s. Screening)

### 9.2.4 Schutzgut „Boden“

Aufgrund der Vorbelastung der Böden im Sinne einer bestehenden, deutlichen anthropogenen Überformung sowie unter Beachtung der im LBP aufgeführten guten fachlichen Praxis (v.a. Beachtung der DIN 18.300, Verwendung von Bauvlies und Baggermatratzen, Rekultivierung inkl. Tiefenlockerung sofern erforderlich, unverzügliche Entfernung auftretender Bodenverunreinigungen) wird das Schutzgut Boden durch baubedingte Wirkungen nicht erheblich beeinträchtigt.

### 9.2.5 Schutzgut „Wasser“

Eine Gefährdung von Grund- und Oberflächenwasser durch Schmiermittel und Kraftstoffe kann unter Beachtung der im LBP aufgeführten guten fachlichen Praxisbaubedingt ausgeschlossen werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Wasser ist daher nicht gegeben.

Das Untersuchungsgebiet liegt in der „Quantitativen Schutzzone B4-neu“ (HLNUG 2014) des „Heilquellenschutzgebietes für sechs staatlich anerkannte Heilquellen der Landeshauptstadt Wiesbaden“. In dieser äußeren Schutzzone sind Eingriffe in den Untergrund von mehr als 20m Tiefe und Veränderungen der Grundwasseroberfläche von mehr als drei Metern untersagt (HLUG 2014). Ein Eingriff in diesem Maße findet bei dem Vorhaben nicht statt, womit eine Beeinträchtigung der Heilquellen ausgeschlossen werden kann.

In der Verordnung zum Heilquellenschutzgebiet Wiesbaden vom 26. Juli 2016 sind in § 6 die „Verbote in der Zone B zum quantitativen Schutz“ festgelegt. Folgende Handlungen werden im Zuge des Vorhabens nicht durchgeführt:

- Sprengungen im Untergrund
- Bergbau
- Bohrungen

Bauzeitliche Beeinträchtigungen des Heilquellenschutzgebietes durch das Vorhaben sind somit sicher ausgeschlossen.

Gewässer sind nicht vorhanden, daher sind keine wasserschutzrechtlichen Belange betroffen.

### 9.2.6 Schutzgut „Klima/Luft“

Grundsätzlich ist nur mit geringen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima/Luft zu rechnen. Zur Vermeidung unnötiger Beeinträchtigungen durch Abgase kommen Fahrzeuge und Maschinen zum Einsatz, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen (gute fachliche

Praxis, s. LBP). Weitere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima/Luft sind nicht erkennbar.

### **9.2.7 Schutzgut „Landschaftsbild“**

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist als Vorbelastung des Landschaftsbildes zu werten. Der baubedingte Gehölzverlust im Bereich der BE-Flächen führt zu einer geringen visuellen Störung des Landschaftsbildes im Nahbereich. Dies wird aufgrund der benachbarten Gehölzstrukturen und den damit verbundenen eingeschränkten Sichtverhältnissen nicht maßgeblich ins Gewicht fallen und daher keine erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild haben.

Um den Bau der Treppe und des Bahnsteigs zu ermöglichen, müssen zwei Walnuss-Bäume, ein großer Ahorn und eine Birke so wie umliegende Gebüsche entfernt werden. Dies stellt zwar eine Veränderung des Stadtbildes dar, diese wird jedoch aufgrund des vorbelasteten Landschaftsbildes um die Verkehrsstation nicht als erheblich eingestuft.

### **9.2.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“**

Das Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ ist nicht weiter zu betrachten (s. Screening)

### **9.2.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind nicht weiter zu betrachten (s. Screening)

## **9.3 Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die Barrierefreie Erschließung des Bahnsteiges an der Vst. Erbenheim führt zu Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen. Zu den bauzeitlichen Beeinträchtigungen gehören Gehölzverluste, Baulärm sowie bauzeitliche Flächeninanspruchnahme unversiegelter Flächen von rd. 650 m<sup>2</sup> unbefestigten Flächen. Die anlagebedingte Beeinträchtigung besteht in der dauerhaften Inanspruchnahme unbefestigter Flächen von rd. 290 m<sup>2</sup>, die mit Verlust von Ruderalfluren und Gehölzen verbunden ist. Es ergibt sich insgesamt ein Kronentraufen-Verlust von rd. 145 m<sup>2</sup> der zusätzlich zu den darunterliegenden Biotopen kompensiert werden muss.

Das nach der Entsiegelung des vorhandenen Bahnsteigs noch bestehende Kompensationsdefizit von 10.230WP wird durch den Teilerwerb der Ökokonto-Maßnahme ÖK-36W-008 „Aufbruch Nassauer Gestück am Wickerbach in Kloppenheim und Auringen“ vollständig ausgeglichen.

## 10 Weitere Rechte und Belange

### 10.1 Grunderwerb

Der neue Bahnsteig ist auf dem Flurstück 6007/7 der DB Netz AG geplant. Dessen südlicher barrierefreier Zugang ist auf dem Flurstück 8/10 der DB Netz AG geplant. Die zur nördlichen Erschließung vorgesehene Treppe ist auf den Flurstücken 6007/7 und 6007/8 der DB Netz AG geplant.

Daher ist kein Grunderwerb für diese Maßnahme erforderlich.

### 10.2 Kabel und Leitungen

Maßnahmen an Leitungen Dritter sind nicht geplant. Vorhandene Strom- und Telekommunikationsleitungen werden bauzeitlich gesichert.

### 10.3 Straßen und Wege

Die vorhandene Straße am Tillpetersrech und die geschotterte Fläche im Bereich der Rückgebauten Gleisanlagen werden nur bauzeitlich in Anspruch genommen, beziehungsweise in ihrer Funktion beeinträchtigt. Vor Beginn der Baumaßnahme hat ein Beweissicherungsverfahren zu erfolgen.

### 10.4 Kampfmittel

Eine Kampfmittelanfrage wurde beim Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen durchgeführt. Dieses hat ergeben, dass sich das Gelände in einem Bombenabwurfgebiet befindet. Daher müssen vor Beginn der geplanten Bauarbeiten und allen weiteren Baugrunduntersuchungen auf den vom Vorhaben berührten Grundstücksflächen Kampfmittelsondierungsmaßnahmen und gegebenenfalls daraus resultierende Kampfmittelräumungsmaßnahmen stattfinden.

### 10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die anstehenden Böden dürfen nach dem Aushub nicht wiederverwendet werden. Entsorgungsnachweise sind nicht erforderlich. Es befinden sich im Baugebiet keine Altlastenverdachtsflächen. Die Einstufung der Aushubmaterialien liegt im Bereich zwischen Z1 und >Z2 (s. BoVEK)

### 10.6 Gewässer

Es befinden sich keine Gewässer im Umfeld der Baumaßnahme.

### 10.7 Land- und Forstwirtschaft

Der neue Bahnsteig und die Zuwegungen liegen auf gewidmetem DB-Gelände. Land- und Forstwirtschaft sind daher nicht betroffen.

## 10.8 Brand- und Katastrophenschutz

Es befinden sich keine Gebäude auf der Anlage. Die Art und Nutzung der Anlage wird nicht verändert. Daher ergeben sich keine Veränderungen hinsichtlich des bestehenden Brand- und Katastrophenschutzes. Ein Brandschutzkonzept ist entbehrlich.

## 11 Abkürzungen

|         |   |                   |     |
|---------|---|-------------------|-----|
| AEG     | Allgemeines Eisenbahngesetz                                     |                   |     |
| ALV     | Anlagenverantwortlichen   |                   |     |
| BE      | Baustelleneinrichtung   |                   |     |
| Bf      | Bahnhof   |                   |     |
| BÜ      | Bahnübergang  |                   |     |
| BSK     | Bahnsteigkante  |                   |     |
| DB      | Deutsche Bahn   |                   |     |
| DIN     | Deutsches Institut für Normung                                  |                   |     |
| DSA     | Dynamischer Schriftenanzeiger                                   |                   |     |
| EG      | Europäische Gemeinschaft  |                   |     |
| EÜ      | Eisenbahnüberführung  |                   |     |
| FAA     | Fahrausweisautomat  |                   |     |
| FAE     | Fahrausweisentwerter  |                   |     |
| Hp      | Haltepunkt  |                   |     |
| HVA     | Hauptverteilerschrank   |                   |     |
| Hz      | Hertz   |                   |     |
| LBP     | Landschaftspflegerische Begleitplanung                          |                   |     |
| ÖPNV    | Öffentlicher Personennahverkehr                                 |                   |     |
| PL      | Projektleitung  |                   |     |
| Ril     | Richtlinien der DB AG   |                   |     |
| SOK     | Schienenoberkante   |                   |     |
| SPNV    | Schienenpersonennahverkehr                                      |                   |     |
| TSI PRM | Technische Spezifikationen<br>mobilitätseingeschränkte Personen | Interoperabilität | für |
| VNB     | Verteilnetzbetreiber  |                   |     |
| VP      | Vorplanung  |                   |     |
| Vst.    | Verkehrsstation   |                   |     |
| WSH     | Wetterschutzhaus  |                   |     |
| ZAS     | Zähleranschluss säule   |                   |     |

Vorhaben:

**Unterlage 1**

Haltepunkt Wiesbaden-Erbenheim

Umbau Außenbahnsteig

---

ZIP

Zukunftsinvestitionsprogramm der Bundes