

# Unterlagen zur Planfeststellung

## 2. Planänderungsverfahren: Antragsfassung

Vorhaben:

Verlängerung der Stadtbahnlinie U2  
nach Bad Homburg Bahnhof

### Erläuterungsbericht zur 2. Planänderung

Stand: 01.09.2025

2. Planänderungsverfahren: Antragsfassung

Gegenstand der Planänderung:

Einbau eines Weichentrapezes in Ober-Eschbach inklusive erforderlicher  
Umbauten an Betriebsanlagen

erstellt für:



Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe  
Rathausplatz 1  
61343 Bad Homburg v. d. Höhe

planerische Bearbeitung:



Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH  
Lindleystraße 11  
60314 Frankfurt am Main

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand der Planänderung .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Begründung der Planänderung .....</b>	<b>4</b>
2.1	Kein bauzeitliches Aufrechterhalten der Endhaltestelle Gonzenheim	4
2.2	Notwendige Umbaumaßnahmen an der bauzeitlichen Endhaltestelle Ober-Eschbach	7
2.2.1	Variante 1: Ergänzen eines Weichentrapezes vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach	10
2.2.2	Variante 2: Einbau einer doppelten Gleisverbindung vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach	11
2.2.3	Variante 3: Einbau von zwei aufgelösten Gleisverbindungen vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach	12
2.3	Fazit der Variantenbetrachtung	13
<b>3</b>	<b>Beschreibung der bisherigen Planung .....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Beschreibung der geänderten Planung .....</b>	<b>16</b>
4.1	Bereich Station Ober-Eschbach	16
4.1.1	Gleisanlage	16
4.1.2	Fahrleitungsanlage	17
4.1.3	Lichtsignalanlage und Fahrsignalanlage (FSA); Sozialgebäude	18
4.1.4	Kabeltiefbau	19
4.2	Bereich Station Gonzenheim	19
<b>5</b>	<b>Bewertung der Planänderung .....</b>	<b>19</b>
5.1	Kein Vorliegen einer UVP-Pflicht	19
5.2	Umweltauswirkungen	20
5.3	Betriebsbedingter und bauzeitlicher Immissionsschutz	23
5.3.1	Betriebsbedingte Immissionen	23
5.3.2	Baubedingte Immissionen	23
5.4	Bauzeitliche Verkehrsführung	24
5.5	Grunderwerb	25
5.6	Abstimmung mit Betroffenen	26
<b>6</b>	<b>Allgemeine Bewertung .....</b>	<b>26</b>
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Darstellung in den Planunterlagen .....</b>	<b>27</b>
7.1	Grunderwerb (Anlage A11)	27

---

7.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan und Maßnahmenverzeichnis (Anlage A12)	28
<b>8</b>	<b>Übersicht der ergänzenden und geänderten Unterlagen.....</b>	<b>29</b>
8.1	Ergänzende Unterlagen	29
8.2	Geänderte Unterlagen	30
8.3	entfallende Unterlagen	30
<b>9</b>	<b>Abkürzungen.....</b>	<b>31</b>

---

## 1 Gegenstand der Planänderung

Das 2. Planänderungsverfahren des Vorhabens Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 nach Bad Homburg Bahnhof befasst sich – für das Herrichten eines temporären Endhaltepunktes in Ober-Eschbach – mit dem Einbau eines Weichentrapezes, der Anpassung der Oberleitungs-, Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen sowie den Eingriffen in den trassenbegleitenden Grünbestand.

Die nachfolgenden Kapitel dienen der Begründung der Planänderung, der Beschreibung der bisherigen Planung, der Beschreibung der geänderten Planung, sowie der Bewertung der Planänderung.

## 2 Begründung der Planänderung

Die beantragten Änderungen resultieren daraus, dass im Rahmen der Ausführungsplanung festgestellt wurde, dass mit der bisherigen Planung zum Bauablauf (s. hierzu auch Beschreibung der bisherigen Planung in **Kapitel 3.** dieses Erläuterungsberichtes) schwerwiegende Konflikte ausgelöst werden.

### 2.1 Kein bauzeitliches Aufrechterhalten der Endhaltestelle Gonzenheim

Die vertiefte Befassung mit der Bauablaufplanung zeigt, dass ein Aufrechterhalten der Endhaltestelle Gonzenheim während der Bauzeit unzureichend und nicht durchgängig zu gewährleisten ist.

So weist das Bauphasenkonzept der bisherigen Planung (s. **Kapitel 3.** sowie Anlage 7 Blatt 16A der planfestgestellten Unterlage) insofern Defizite auf, als dass für die aufwändigen Bau- und Umlegungsmaßnahmen nicht alle Bauzwischenzustände und insbesondere der dafür erforderliche Platzbedarf nicht im ausreichenden Umfang berücksichtigt wurden.

Das Herstellen des Dornbachkanals (Phase 1 gemäß Anlage 7 Blatt 16A der planfestgestellten Unterlage) erfordert Baufelder bzw. Baustelleneinrichtungsflächen und Zuwegungen, für die gemäß der bisherigen Planung bei Aufrechterhaltung des Betriebes am Haltepunkt Gonzenheim kein ausreichender Platz vorhanden ist. Neben Flächen zum Herstellen des Dornbachkanals in der

planfestgestellten Lage ist insbesondere weiterer Platz für das Errichten des Anschlussbauwerks, welches den neuen und den alten Dornbachkanal verbindet, in Form eines großräumigen Umleitungsprovisoriums (Bypass) erforderlich. Dieser Platzbedarf wurde bisher nicht ausgewiesen.

Zusätzliche Baufelder werden für umfangreiche Leitungsprovisorien für die vorhandenen Medien (Gas, Wasser, Strom) erforderlich, um das Baufeld bereits zur Herstellung des Dornbachkanals – bei gleichzeitiger Sicherung der unterirdisch verlegten Infrastruktur der im Betrieb bleibenden Gleis-/Bahnsteiganlagen – freizumachen. Für die Verlegung des Abwasserkanals wird ebenfalls der Platz für ein eigenes Baufeld benötigt.

Ergänzend sind bauzeitlich Hilfsbrücken für die beiden Gleisanlagen und den südlichen Bahnsteig für die Herstellung der Dornbachquerung unter dem bestehenden Haltepunkt Gonzenheim notwendig. Hieraus resultiert ein Rückbau beider Gleise und des südlichen Bahnsteigs. Dies bedingt eine Außerbetriebnahme des Haltepunktes, für die Dauer der Hilfsbrückenherstellung einschließlich der erforderlichen Herstellung der Widerlager. Im Anschluss sind die Gleisanlage und Bahnsteige wiederherzustellen.

Für den Rückbau des vorhandenen Dornbachkanals blieb zudem unberücksichtigt, dass großräumige Eingriffe in die Gleisanlage und die Bahnsteige (Rückbau und Wiederherstellung) notwendig werden. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf den Bauablauf und bedeutet Einschränkungen hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Betriebes.

Aus dem einseitigen Herstellen der südlichen Stationshälfte Gonzenheim inklusive Tunnel und nördlicher Troghälfte (Phase 2) folgt, dass der Bau der nördlichen Troghälfte nur von der Nordseite möglich ist, was mit einer zeitlich langen Sperrung der Quirinstraße einhergeht. Zudem sind hierfür temporär beidseitige Gleissperrungen zur Herstellung von Sicherungsmaßnahmen notwendig. Dies betrifft insbesondere die Sicherung der Gleisanlage während des Abbruchs der Personenunterführung sowie zur Herstellung des Gleislängsverbaus im Bereich der bestehenden Haltestelle.

Für das halbseitige Aufrechterhalten des Bahnbetriebes am südlichen, eingekürzten Bahnsteig des Haltepunktes Gonzenheim (Phase 2 und 3) werden zusätzliche provisorische Zwischenzustände der technischen Ausrüstung (LST,

EEA, TK und insbesondere der Oberleitungsanlage) erforderlich. Die Herstellung all dieser Provisorien und des Endzustandes führen zu bauzeitlichen Sperrungen des Haltepunktes Gonzenheim.

Durch die baulich bedingte Reduktion der Bahnsteiglänge erfolgen Eingriffe in die Zuwegung zu den Bahnsteigen (östlicher Zugang / Abgang nicht mehr nutzbar), eine Reduktion der Aufstellfläche und der Wegfall überdachter Bahnsteigbereiche (Reduktion Fahrgastkomfort) sowie Eingriffe in den Betrieb (z.B. Reduzierung der Wagenanzahl). Der Betrieb findet zudem unmittelbar neben einer bis zu 10 m tiefen Baugrube statt, sodass sehr hohe Anforderungen an Baubehelfe (Verbauten) zu stellen sind (beispielhaft: Lagestabilität des Gleises, Entgleisen des Zuges).

Während der Herstellung der südlichen Troghälfte (Phase 4) führen der Rückbau des Längsverbaus und die hieraus resultierende Sicherung des Gleisbetriebs des nördlichen Richtungsgleises erneut zu einer langandauernden Vollsperrung der Gleisanlage.

Im Ergebnis stellte sich in der weiteren Planung heraus, dass sehr aufwändige Bauzwischenzustände die Baudurchführung erschweren. Entscheidend ist aber, dass die Platzverhältnisse insbesondere für die Herstellung des Dornbachkanals (Rückbau und Neubau inklusive bisher nicht berücksichtigtem Umlenkungsbauwerk) nicht ausreichen bzw. diese nicht unter laufendem U-Bahn-Betrieb erfolgen können.

Aus den zuvor aufgeführten Erkenntnissen werden immer wieder auch beidseitige Gleissperrungen notwendig, die wiederkehrend auch für längere Phasen ein frühzeitiges Enden der U2 am Haltepunkt Ober-Eschbach erfordern. Ein durchgängiger U-Bahn-Betrieb ist nicht möglich. Entsprechend muss der Betrieb der U2 ohnehin für bestimmte Zeiträume frühzeitig enden. Hierfür werden jedoch bisher unberücksichtigte Umbaumaßnahmen am vorhergehenden Haltepunkt Ober-Eschbach erforderlich (s. im Folgenden unter **Kapitel 2.2** begründet bzw. in **Kapitel 4** beschrieben), da dieser in der derzeitigen Ausgestaltung mangels Vorhandenseins ausreichender Wendemöglichkeiten nicht als möglicher Endhaltepunkt ausgestattet ist. Zudem ist ein Schienenersatzverkehr vom

vorläufigen Endhaltepunkt Ober-Eschbach zum Haltepunkt Gonzenheim einzurichten.

## **2.2 Notwendige Umbaumaßnahmen an der bauzeitlichen Endhaltestelle Ober-Eschbach**

Im Weiteren wurde überprüft, in welchem Umfang Umbaumaßnahmen als notwendigen Folgemaßnahme erforderlich werden, um die Haltestelle Ober-Eschbach während der ca. 4-jährigen Bauzeit als Endhaltestelle zu nutzen.

Vorangestellt müssen alle untersuchten Varianten folgendes gewährleisten:

Die Fahrstromversorgung des Streckenastes nach Ober-Eschbach / Rumpfbetrieb Gonzenheim muss während der Bauzeit weiterhin gewährleistet werden. Dazu müssen Kabelprovisorien für die Fahrstromversorgung (Einspeisung und Rückleiteranschlüsse) der U2 geschaffen sein. Die jetzigen Kabelverbindungen aus dem GUW in Gonzenheim zum Einspeisepunkt und dem Rückleiteranschlussschrank müssen rückgebaut und bauzeitliche Provisorien hergestellt werden. Eine Erneuerung der Einspeisung zur Strecke der U2 ist ebenfalls mit zu berücksichtigen.

Zunächst wurde überprüft, ob die vorhandenen Gleiswechsellmöglichkeiten (s. Abbildung 1) ausreichen, um den U-Bahn-Betrieb bis Ober-Eschbach ohne Bautätigkeiten im Bestand durchführen zu können.

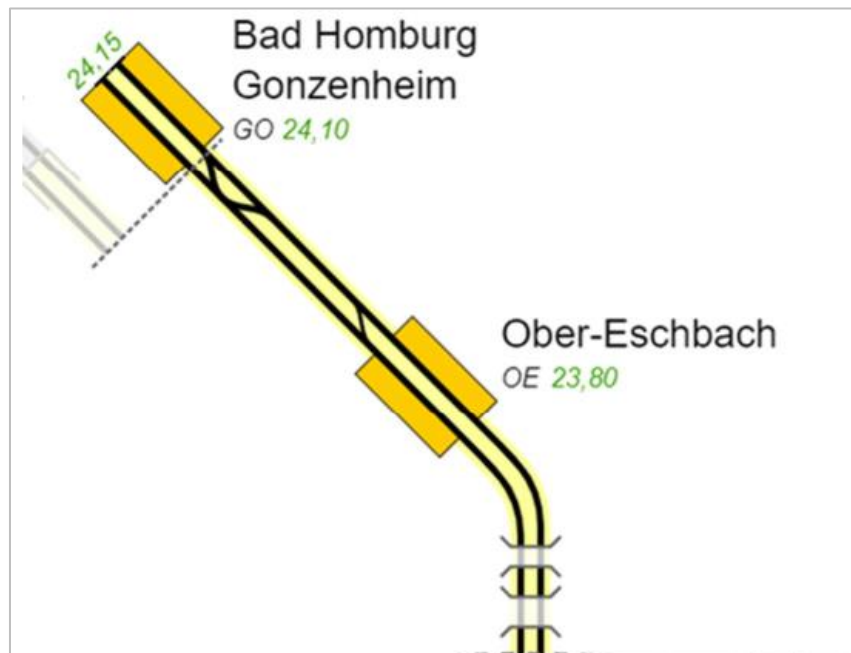


Abbildung 1: schematische Darstellung der bestehenden Gleiswechsellmöglichkeiten

Das bestehende Weichentrapez auf der Höhe Am alten Wehr / Homburger Weg / Im Rosental (Bahn-km 0+270 bis 0+380) liegt ca. 140 m vor dem beginnenden Bahnsteig des Haltepunktes Gonzenheim und ca. 69 m vor dem Beginn des dort geplanten Baufeldes. Damit würden die Züge zum Wenden die Weiche so weit überfahren, dass sie erst im vorgesehenen Baufeld halten könnten. Die Bahnanlagen müssten somit bis in den freizuhaltenden Baustellenbereich (insbesondere Bereich des Rückbaus der heutigen PU) aufrechterhalten bzw. bauzeitlich hergestellt werden. Da ein Einfahren in das Baufeld nicht umsetzbar ist (s. zuvor **Kapitel 2.1**), scheidet die Nutzung dieser Weichen als Wendemöglichkeit für einen vorläufigen Endhaltepunkt Ober-Eschbach aus.

Eine weitere bestehende Weichenverbindung (nur Handbetrieb) befindet sich ca. 130 m nördlich der Haltestelle Ober-Eschbach (Bahn-km 0+622 bis 0+672). Die für aus Frankfurt kommenden Züge stumpf befahrene Weiche müsste deutlich überfahren werden, um den erforderlichen Fahrtrichtungs- und Gleiswechsel so weit nördlich der Jakob-Lengfelder-Straße durchführen zu können, dass der Bahnübergang nicht durch den Vorgang beansprucht wird.



Für den Fahrtrichtungs- und Gleiswechsel im Bereich von ca. Bahn-km 0+460 bis Bahn-km 0+670 sind bestehende Bedientreppen Richtung Adelhartstraße vorhanden. Diese wären hinsichtlich der geforderten 105 m langen Züge (4fach Traktion) baulich zu ergänzen. Hierüber kann der Triebfahrzeugführer auf die Adelhartstraße und zum Fahrerstand am anderen Zugende gelangen. Zuerst bestand die Überlegung, das erforderliche Sozialgebäude mit Aufenthaltsraum und Toiletten könnte nordöstlich des Bahnübergangs Jakob-Lengfelder-Straße errichtet werden. Jedoch ist hierfür nach dem gültigen Standard der VGF ein Gebäude von 4,00 x 4,00 m erforderlich. Dieses lässt sich im Bereich des Grünstreifens zwischen Straße und Gleistrasse jedoch nicht realisieren, sodass es nur am Haltepunkt Ober-Eschbach auf dem nördlichen Parkplatz abbildbar ist. Dies bedeutet ein nochmaliges Aussteigen des Triebfahrzeugführers am Haltepunkt und eine weitere Wegstrecke von rund 270 m (Zeitbedarf ca. 8 Minuten allein für den Hin- und Rückweg). Damit wäre auch bei dieser Variante der Wechsel mit einem erheblichen Zeitaufwand verbunden.

Zudem kann auf das Ergänzen einer weiteren Weichenverbindung nicht verzichtet werden, da insbesondere vor dem Hintergrund des mehrjährigen Bauzwischenzustandes auch in Störungsfällen und dadurch belegtem Wendegleisbereich eine zweite Abstell- und Wendemöglichkeit – analog zum heutigen Bestand vorm Haltepunkt Gonzenheim – gewährleistet sein muss, um keine starken betrieblichen Einschränkungen während der Bauzeit zu haben. Für den Fahrtrichtungswechsel am südlichen Wendegleis wären weitere Bedientreppen im Bereich des Grünstreifens (voraussichtlich unter Entnahme eines Baumes) zu ergänzen, damit der Triebfahrzeugführer über den Gehweg Hinterm Hain zum andern Zugende laufen kann. Beide Wendegleise wären zudem zu beleuchten (Arbeitssicherheit) und die Zuwegungen auszubauen.

Damit sind die bestehenden Gleisverbindungen nicht geeignet, um den Mindestanforderungen für einen aus Sicherheits- und Betriebsgründen regelkonformen U-Bahn-Betrieb bis zum vorläufigen Endhaltepunkt Ober-Eschbach zu genügen.

Aus diesem Grunde wurde im Weiteren eine neue Gleisverbindung vor dem Haltepunkte Ober-Eschbach überprüft, da diese den Vorteil hat, dass der

Fahrtrichtungswechsel an den Bahnsteigen des Haltepunktes Ober-Eschbach erfolgen kann. Der Triebfahrzeugführer kann diesen bereits während des Ausstiegs der Fahrgäste vorbereiten, ebenso wie bei Bedarf direkt das Sozialgebäude mit Aufenthaltsraum und Toilette aufsuchen. Zusätzliche Bedienstege sind nicht erforderlich. Die Lösung ist für das zeitlich eng getaktete U-Bahn-Personal deutlich komfortabler und sicherer. Der Bahnübergang Jakob-Lengfelder-Straße würde zudem nicht in Anspruch genommen.

### 2.2.1 Variante 1: Ergänzen eines Weichentrapezes vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach

Als erste Variante wurde der Einbau eines Weichentrapezes vor, d.h. südlich des Haltepunktes Ober-Eschbach überprüft (s. Abbildung 2).

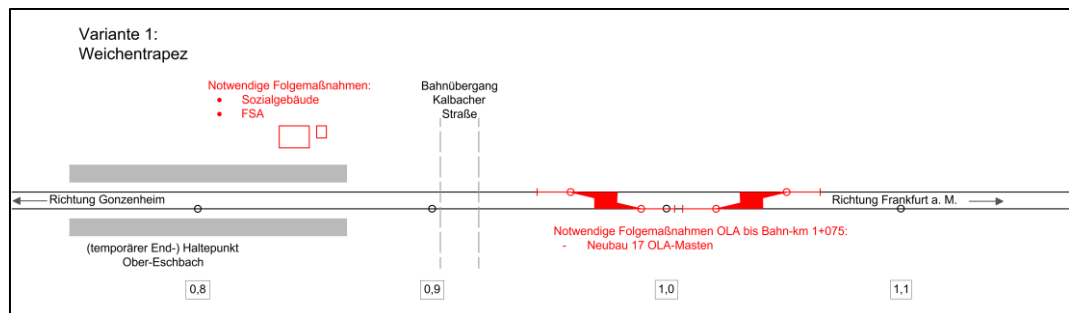


Abbildung 2: schematische Darstellung der Variante 1 (Weichentrapez vor Ober-Eschbach)

Durch den Einbau eines Weichentrapezes unmittelbar vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach und dem Bahnübergang Kalbacher Straße kann die Streckenlänge, welche für den Gleiswechsel entgegen der Fahrtrichtung des jeweiligen Gleises befahren werden muss, auf ein Minimum reduziert werden. Dieses ermöglicht eine schnelle betriebliche Abwicklung und Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der U-Bahnlinie. Zudem ist diese Variante besonders geeignet, da der Streckenabschnitt auf Sicht befahren wird und eine gute Einsicht der Fahrer auf die Strecke und Bahnsteiggleise ermöglicht. Lichtsignaltechnisch wird die Variante durch eine Fahrsignalanlage gesteuert.

Das Weichentrapez kommt hierbei jedoch in einem Wechselfeld der Oberleitung zu liegen, welches umzubauen ist. Insgesamt sind hierdurch 13 OLA-Masten rückzubauen und durch 17 neue Masten zu ersetzen.

### 2.2.2 Variante 2: Einbau einer doppelten Gleisverbindung vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach

Bei Variante 2 erfolgt die Anordnung einer doppelten Gleisverbindung anstelle eines Weichentrapezes (s. Abbildung 3).

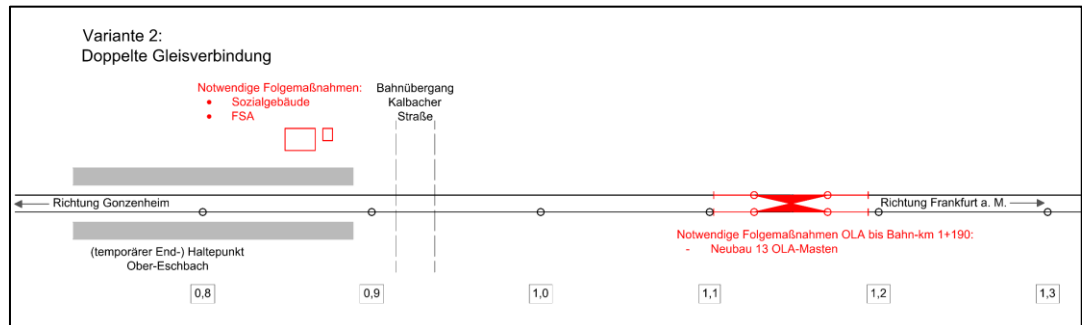


Abbildung 3: schematische Darstellung der Variante 2 (doppelte Gleisverbindung vor Ober-Eschbach)

Diese hat zum Vorteil, dass die Entwicklungslänge gegenüber dem Weichentrapez von 100 m auf 55 m deutlich reduziert werden kann. Der gerade Streckenabschnitt vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach, welcher nicht durch das Wechselfeld der Oberleitungsanlage belegt wird, bietet gerade genug Restlänge, um die doppelte Gleisverbindung außerhalb des Wechselfeldes anzuordnen. Hierdurch kann der erforderliche Umbauumfang der Oberleitungsanlage etwas reduziert werden. Eine Verschiebung des Wechselfeldes ist zwar nicht erforderlich, jedoch sind auch bei dieser Variante die letzten beiden OLA-Maste neu zu setzen, sodass insgesamt hierdurch 13 OLA-Maste neu zu errichten sind. Lichtsignaltechnisch wird die Variante durch eine Fahrsignalanlage gesteuert, die vergleichbar zur Variante 1 ist. Aufgrund der gleisgeometrischen Randbedingungen ist ein Einbau einer doppelten Gleisverbindung bei einem Gleisabstand von ca. 3,00 m technisch nicht ohne Weiteres umsetzbar. Daher muss der Gleisabstand im Bereich der Gleisverbindung auf mindestens 3,50 m erhöht werden. Unter Berücksichtigung dieser Gleisverziehungen wird ein Umbau der Gleistrasse auf einer Länge von ca. 300 m einhergehend mit umfangreichen Eingriffen in den angrenzenden Baumbestand erforderlich.

Zudem schränkt die größere Entfernung der doppelten Gleisverbindung zum Haltepunkt die Leistungsfähigkeit der U-Bahnlinie ein, da für den Gleiswechsel eine längere Strecke entgegen der Fahrtrichtung des jeweiligen Gleises bei Fahren auf Sicht zurückgelegt werden muss.

### 2.2.3 Variante 3: Einbau von zwei aufgelösten Gleisverbindungen vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach

Die Variante 3 stellt den geringstmöglichen baulichen Eingriff zur Herstellung eines Gleiswechsels vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach dar. Da eine Anordnung beider Gleisverbindungen auf dem geraden Streckenabschnitt vor dem Haltepunkt Ober-Eschbach, welcher nicht durch das Wechselfeld der Oberleitungsanlage belegt wird, geometrisch nicht möglich ist, muss die Anordnung der zweiten Gleisverbindung im geraden Streckenabschnitt östlich des Bahnübergangs Ober-Eschbacher Straße erfolgen (s. Abbildung 4).

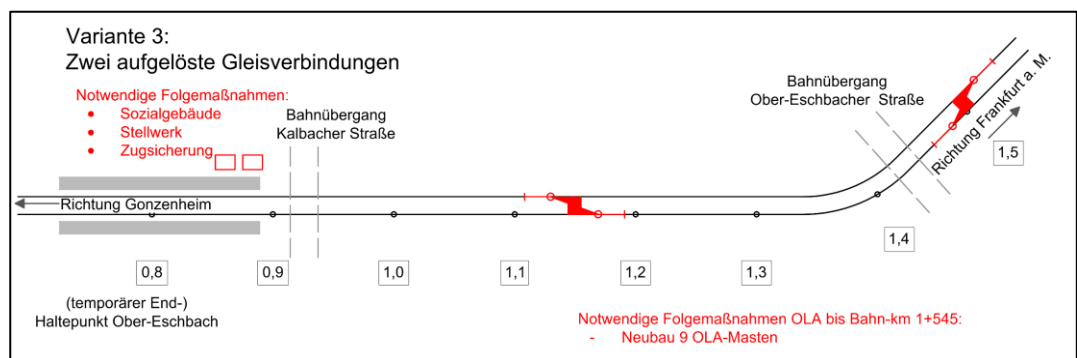


Abbildung 4: schematische Darstellung der Variante 3 (aufgelöste Gleisverbindungen vor Ober-Eschbach)

Ein umfangreicher Umbau der Gleisanlage und der Oberleitungsanlage außerhalb der Gleisverbindung ist somit nicht erforderlich. Dennoch sind für die Oberleitungsanlage 9 OLA-Maste neu zu setzen.

Lichtsignaltechnisch kann der Bereich jedoch nicht mehr über eine Fahrsignalanlage (wie Varianten 1 und 2) gesichert werden. Die aufgelösten Gleisverbindungen unter Berücksichtigung der beiden Bahnübergänge BÜ “Kalbacher Straße” und BÜ “Ober-Eschbacher Straße” bedingen eine Zugsicherung und ein zusätzliches Stellwerk.

Unter Berücksichtigung des langen Streckenbereiches zwischen Haltepunkt Ober-Eschbach (Station Bahn-km 0+845), der letzten Weiche bei Bahn-km 1+485 und unter Beachtung der beiden Bahnübergänge ergeben sich - während der 4-jährigen Bauzeit in Gonzenheim - lange Sperrabschnitte mit deutlichen betrieblichen Einschränkungen. Die hieraus resultierenden Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der U-Bahnlinie machen eine sichere, betriebliche Abwicklung nicht mehr sinnvoll möglich.

---

## 2.3 Fazit der Variantenbetrachtung

Im Ergebnis erfordert die doppelte Gleisverbindung (Variante 2) anstelle eines Weichentrapezes (Variante 1) eine Vergrößerung des Gleisabstandes von 3,00 m auf 3,50 m und damit das Verziehen der Gleise auf einer Streckenlänge von ca. 300 m. Neben umfangreichen baulichen Anpassungen ginge dies mit Eingriffen in den Baumbestand einher.

Die Ausführung mit zwei aufgelösten Weichen (Variante 3) würde dazu führen, dass die erste Weiche schon östlich des Bahnübergangs Ober-Eschbacher Straße eingebaut werden müsste. Damit wäre auf einer langen und aufgrund der Kurve schwer einsehbaren Strecke bei verschiedenen Wendevorgängen ein Fahren gegen die Gleisfahrtrichtung erforderlich. Ein Fahren über längere Strecken gegen die Gleisfahrtrichtung birgt beim Fahren auf Sicht ein zu großes Sicherheitsrisiko, sodass während der 4-jährigen Bauzeit in Gonzenheim statt einer FSA eine Zugsicherung und ein zusätzliches Stellwerk erforderlich wären, welche mit wirtschaftlich unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wären.

Auch wenn an der Variante 1 nachteilig zu bewerten ist, dass vergleichsweise erhöhte bauliche Eingriffe in die Oberleitungsanlage erforderlich werden, stellt sich diese Variante aus Gründen der Betriebssicherheit, nach verkehrlichen und insbesondere sicherheitsrelevanten Kriterien sowie bezüglich der Wirtschaftlichkeit als vorzugswürdige Variante heraus. Zuletzt stellen sich die baubegleitenden Eingriffe in Trassenbegleitgrün und der bauzeitliche Flächenumgriff abseits der Eisenbahnanlagen mit Blick auf die nur temporäre Nutzung als Endhaltestelle als verhältnismäßig dar.

## 3 Beschreibung der bisherigen Planung

Im Erläuterungsbericht der planfestgestellten Unterlage wird der Bauablauf und die Verkehrsführung während der Bauzeit für den „Bauabschnitt Gonzenheim – Frankfurter Landstraße“ in Kapitel 1.6.1 wie folgt beschrieben:

*„[...] Für die Verlängerung der U2 im Bereich Gonzenheim muss der derzeitige U2-Endhaltepunkt Gonzenheim komplett zurückgebaut werden. Das an dieser Stelle zu errichtende Trogbauwerk (BW-Nr. 33) und die Kreuzung mit dem verlegten Dornbachkanal (BW-Nr. 32) wird unter Aufrechterhaltung des Betriebs der*

bisherigen Endhaltestelle der Linie U2 hergestellt. Entsprechend des Baufortschrittes steht hierbei zeitweise nur ein Bahnsteig zur Verfügung. Der für die einseitige Haltestellenbedienung erforderliche Gleiswechsel östlich der Station Gonzenheim erfolgt über die bestehende Gleisverbindung, die durch die Baumaßnahme nicht geändert wird.

Der derzeitige Kanal des Dornbachs quert das Baufeld im Bereich der neuen Station. Die Verlegung des Dornbachs (BW-Nr. 32) erfolgt abschnittsweise und im Anschluss bzw. zeitgleich mit den Leitungsumverlegemaßnahmen in offener Bauweise unter Verbau. Der Abschnitt im Bereich der Endhaltestelle Gonzenheim wird unter Hilfsbrücken im Bereich der Bahnsteige und der Gleise unter Aufrechterhaltung der Haltestelle hergestellt. Der Einbau des Auslaufbauwerks im Bereich der Quirinstraße erfolgt mit bauzeitlicher Verbreiterung der Quirinstraße, Reduzierung auf einen Fahrstreifen und wechselseitiger Freigabe der Engstelle. Der Abschnitt zwischen der Gotenstraße und dem Einlaufbauwerk einschließlich des Einlaufbauwerkes wird ohne Verkehrsbeschränkungen hergestellt. Für den Einbau des letzten Teilstücks im Bereich der Gotenstraße wird die Gotenstraße für den Verkehr vollständig gesperrt und der Verkehr über das vorhandene Straßennetz umgeleitet.

Unmittelbar im Anschluss an die Verlegung des Dornbachkanals wird der „Tunnelabschnitt Gotenstraße“ (BW-Nr. 34) in einer offenen Baugrube und gemeinsam mit der südlichen Hälfte der Station (BW-Nr. 35) und der nördlichen Troghälfte (BW-Nr. 33) errichtet. Die neue Gleisanlage liegt tiefer und ist leicht nach Norden verschwenkt. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit einen Gleislängsverbau zwischen den Bestandsgleisen einzubringen. Unter Aufrechterhaltung des Betriebs auf dem südlichen, eingekürzten Bahnsteig der Endhaltestelle Gonzenheim kann im Schutz von Verbauten die nördliche Troghälfte mit den Bahnanlagen hergestellt werden. Die Vollsperrung der Gotenstraße wird während der Errichtung des „Tunnelabschnitt Gotenstraße“ aufrechterhalten und der Straßenverkehr der Gotenstraße über das bestehende Straßennetz umgeleitet. Nach Fertigstellung des Tunnels Gotenstraße und Herstellung der darüber liegenden Verkehrsflächen wird die Gotenstraße wieder für den Verkehr freigegeben. Die nördliche Hälfte der Station Gonzenheim wird nach Fertigstellung der südlichen Hälfte errichtet. Der Verkehr der Frankfurter Landstraße wird hierbei über das bestehende Straßennetz umgeleitet bzw. über eine Behelfsstraße oberhalb der südlichen Stationshälfte geführt. Der halbseitig hergestellte Tunnel

*der Station wird in diesem Zwischenbauzustand im Bereich der Station durch die Mittelstützenreihe gehalten. Nach Fertigstellung der Station Gonzenheim erfolgt der vollständige Ausbau der Station mit Herstellung der technischen Ausstattung und der Gleise sowie der Einbau einer provisorischen Gleisverbindung im Bereich des Tunnels in der Gotenstraße.*

*Nach der Fertigstellung der ausgebauten Station und des nördlichen Trogbauwerkes einschließlich der Bahnanlagen erfolgt die Inbetriebnahme der beiden Tunnelhaltestellen. Die U2 nutzt dann das nördliche Gleis und die nördliche Troghälfte für die Ein- bzw. Ausfahrt zu den Tunnelhaltestellen. Nach Inbetriebnahme der Station wird unter laufendem Betrieb der U-Bahn das verbliebene südliche Gleis und die noch halbseitig vorhandene oberirdische Endhaltestelle rückgebaut, sowie die südliche Troghälfte einschließlich der Bahnanlagen errichtet.“*

Im Rahmen der Ausführungs- und Baulogistikplanung wurden daher folgende vier Bauphasen identifiziert:

Phase 1: Herstellung des Dornbachkanals

Phase 2: Herstellung südliche Station +Tunnel + nördlichen Trog

Phase 3: Herstellung nördliche Station +Tunnel

Phase 4: Herstellung südlicher Trog.

Im Detail wären folgende Gleisbauprovisorien bzw. -sicherungsmaßnahmen während der jeweiligen Phasen erforderlich:

#### Phase 1: Herstellung des Dornbachkanals

- Kürzen des südlichen Bahnsteigs der heutigen Endhaltestation Gonzenheim auf 80m
- Herstellung temporäre Bahnsteigverlängerung
- Herstellung bauzeitlicher Hilfsbrücken für die Gleise
- Herstellung bauzeitlicher Hilfsbrücken für den Bahnsteig.

#### Phase 2: Herstellung südliche Station +Tunnel + nördlichen Trog

- Einbau Gleiswechsel
- Herstellung eines Gleislängsverbau im Bereich bestehender Haltestelle

- Sicherung Gleisanlage bei Abbruch Unterführung
- 1 Gleis und 1 Bahnsteig in Betrieb

#### Phase 3: Herstellung nördliche Station +Tunnel

- Technischer Ausbau der Station
- Gleisbau in der nördlichen Troghälfte

#### Phase 4: Herstellung südlicher Trog.

- „Teilinbetriebnahme“ U2 bis Station
- Herstellung Gleisbau südliche Troghälfte.

## **4 Beschreibung der geänderten Planung**

### **4.1 Bereich Station Ober-Eschbach**

#### **4.1.1 Gleisanlage**

Der betrieblich erforderliche Gleiswechsel wird durch den Einbau eines Weichentrapezes südöstlich des Haltepunktes Ober-Eschbach gewährleistet. Für das Weichentrapez werden vier Weichen zur Bildung von zwei Gleisverbindungen erforderlich. Es werden einfache Weichen in Regelbauart mit der Weichengrundform EW 49-190-1:9 verwendet. Die Länge des Weichentrapezes beträgt ca. 100 m. Mit den Anpassungsbereichen im Anschluss an das Weichentrapez hat der Umfang des Umbaus der Gleisanlage eine Länge von ca. 140 m.

Der Bahnkörper wird als offener Schotteroberbau ausgebildet. Im Rahmen dieser Maßnahme werden Anpassungen am Oberbau erforderlich. Neben Einbau der Weichen und Erneuerung der Schotterbettung werden geringfügige Eingriffe in das Planum bzw. in die Schutzschichten notwendig.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen in Gonzenheim und Inbetriebnahme der Station Gonzenheim sowie der Verlängerung der U2 kann das Weichentrapez am Haltepunkt Ober-Eschbach stillgelegt werden. Bauliche Maßnahmen werden hierfür nicht erforderlich.



---

#### 4.1.2 Fahrleitungsanlage

Für die Herstellung des Weichentrapezes sind wesentliche Anpassungen der bestehenden Fahrleitungsanlage zwischen den Bahnübergängen Kalbacher Straße (Bahn-km 0+910) und der Querstraße Adelhartstraße (Bahn-km 1+265) erforderlich sowie in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang Jakob-Lengfelder-Straße (Bahn-km 0+560 bis Bahn-km 0+630). Die vorhandenen Streckentrenner werden um ca. 30 m nach Südosten verschoben, das Wechselfeld und die Nachspannungen werden um zwei Mastfelder in Richtung Südost verschoben, so dass das Weichentrapez zwischen den Nachspannmasten und dem Bahnübergang Kalbacher Straße errichtet werden kann. Es sind dafür 13 bestehende Fahrleitungsmaste rückzubauen und 17 neue Fahrleitungsmaste inklusive Fundamente herzustellen. Von diesen müssen zwei Fahrleitungsmaste im Bereich nördlich bzw. südlich des Bahnübergangs Jakob-Lengfelder-Straße (Bahn-km 0+560 bis Bahn-km 0+630) zurück- bzw. neugebaut werden. Die Fahrleitungsanlage bleibt nach Beendigung der Baumaßnahmen am Haltepunkt Gonzenheim bestehen und kann bei Bedarf im Bereich des Weichentrapezes stillgelegt werden.

Die Einspeisung 508 für die Fahrleitung des Streckenabschnitts Ober-Eschbach – Gonzenheim befindet sich im Bereich des vorhandenen Weichentrapezes Gonzenheim. Dort sind auch die dazugehörigen Rückleiteranschlüsse an den Fahrschienen vorhanden. Eine weitere Einspeisung 507 mit Rückleiteranschlüssen befindet sich wenige Meter nach dem Bahnübergang "Ober-Eschbacher-Straße" in Richtung Nieder-Eschbach. Dieser Speisepunkt ist vom Umbau nicht betroffen.

Während der Bauphase wird die Einspeisung 508 abgeschaltet und die Oberleitung geerdet. Nördlich des Bahnübergangs "Ober-Eschbacher-Straße" werden zwei bauzeitliche Streckentrenner eingebaut, so dass die Strecke nach Ober-Eschbach als stromloser Streckenabschnitt vorhanden ist.

Die beiden Streckentrenner entfallen mit Fertigstellung der neuen Fahrleitungsanlage, so dass vom Einspeisepunkt 507 aus die Strecke bis zu den dauerhaft eingebauten Streckentrennern versorgt ist. Auch die Einspeisung 508 wird nach Beendigung des Umbaus wieder zugeschaltet und versorgt vom

Streckenende "Gonzenheim" bis zu den neuen dauerhaft eingebauten Streckentrennern die Strecke.

#### **4.1.3 Lichtsignalanlage und Fahrsignalanlage (FSA); Sozialgebäude**

Für die technische Absicherung der Fahrstraßen und des Bahnübergangs Kalbacher Straße wird für die Steuerung der Fahrsignale und der Weichen bauzeitlich eine FSA erforderlich. Diese wird in Modulfertigbauweise auf dem Parkplatz des Haltepunktes Ober-Eschbach errichtet.

Da die Station Ober-Eschbach bauzeitlich als Endhaltepunkt genutzt werden soll, ist es zudem betrieblich erforderlich, dass dem Fahrpersonal ein Sozialgebäude inklusive Toilettenanlage zur Verfügung gestellt wird. Dieses wird neben der FSA auf der versiegelten Fläche des Parkplatzes am Haltepunkt Ober-Eschbach ebenfalls in Modulfertigbauweise errichtet.

Beide Modulbauten werden zwecks gemeinsamen Leitungsanschlusses auf der vorhandenen Parkplatzfläche errichtet. Sie werden aufgrund ihrer Abmessungen maximal zwei Stellplätze, die gegenwärtig für Menschen mit Behinderung ausgewiesen sind, beanspruchen. Die genaue Positionierung der Modulbauten auf diesen beiden Stellplätzen wird flächenschonend im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert. Sobald die Parkplatzfläche im Übrigen nicht mehr für die Baumaßnahmen des Weichentrapezes benötigt wird, werden die beiden wegfallenden Stellplätze für Menschen mit Behinderung auf derselben Parkplatzfläche weiter nordwestlich hergerichtet. Für diese Ersatzmaßnahme entfallen damit für den Zeitraum der 4-jährigen Bauzeit in Gonzenheim drei reguläre Stellplätze.

Die erforderlichen Versorgungsanschlüsse für die FSA und das Sozialgebäude werden auf der versiegelten Fläche geführt und im Zuge der konkretisierenden Ausführungsplanung der Modulbauten ebenfalls konkretisiert.

Die FSA ebenso wie das Sozialgebäude werden wieder zurückgebaut, sobald der vorläufige Endhaltepunkt nicht mehr erforderlich ist.

---

#### **4.1.4 Kabeltiefbau**

Für die Lichtsignaltechnik und die FSA werden Kabeltiefbaumaßnahmen erforderlich. Zudem muss für die Ver- und Entsorgung des Sozialgebäudes ein Anschluss an das öffentliche Kanalnetz, die Trinkwasserversorgung sowie ein Stromanschluss hergestellt werden. Der Kabeltiefbau betrifft den Parkplatz Ober-Eschbach, die Kalbacher Straße und Adelhartstraße sowie die Gleisanlage der U2. Nach Rückbau der FSA und des Sozialgebäudes erfolgt eine Stilllegung der Anschlussleitungen und der bauzeitlichen Kabeltrassen. Ein Rückbau ist nicht vorgesehen.

#### **4.2 Bereich Station Gonzenheim**

Die Anpassungsmaßnahmen an der Station Ober-Eschbach ermöglichen die Nutzung der Haltestelle als bauzeitlichen Endhaltepunkt. Hierdurch kann der Haltepunkt Gonzenheim bauzeitlich vollständig außer Betrieb genommen und rückgebaut werden und damit eine ungestörte Baufeldfreimachung für die Herstellung der Bauwerke insbesondere des Dornbachkanals, des Trog- und Tunnel- bzw. Stationsbauwerks erreicht werden.

Während der Baumaßnahme zur Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 wird ein Schienenersatzverkehr zwischen der Station Ober-Eschbach und der Station Gonzenheim eingerichtet.

### **5 Bewertung der Planänderung**

Die Bewertung der Planänderung wird im Folgenden für alle räumlichen Bereiche gesamthaft vorgenommen.

#### **5.1 Kein Vorliegen einer UVP-Pflicht**

Die standortbezogene Umweltverträglichkeitsvorprüfung der hiermit beantragten Änderung nach Maßgabe des § 9 Abs. 2 UVPG kommt unverändert zu dem Ergebnis, dass keine UVP-Pflicht besteht (s. **Anlage 10.23.1 „UVP-Vorprüfung zur 2. Planänderung“** gemäß Auflistung in Kapitel 8.1).

---

## 5.2 Umweltauswirkungen

Die im Rahmen der geänderten Planung potenziellen Auswirkungen auf die Umwelt wurden in einer gesonderten gutachterlichen Stellungnahme geprüft (s. **Anlage 12.0.1 „Landschaftspflegerischer Begleitplan zur 2. Planänderung“** gemäß Auflistung in Kapitel 8.1).

Im Folgenden werden zusammenfassend die Projektwirkungen auf das Untersuchungsgebiet aufgeführt.

### Schutzgut Pflanzen und Tiere

Durch die Errichtung eines Weichentrapezes inklusive der erforderlichen Umbauten an den Betriebsanlagen in Ober-Eschbach erfolgt vorwiegend ein Eingriff in das bestehende Gleisbett. Die Länge des Weichentrapezes beträgt ca. 100 m. Mit den Anpassungsbereichen im Anschluss an das Weichentrapez beträgt der Umfang des Umbaus der Gleisanlage eine Länge von ca. 140 m. Dabei ist die Neuerrichtung von 17 Masten entlang der Bahnstrecke geplant. Des Weiteren sind die Errichtung von Fahrleitungsanlagen, einer Fahrsignalanlage und eines Sozialgebäudes geplant. Die Fahrsignalanlage und das Sozialgebäude werden in Modulfertigbauweise auf dem Parkplatz errichtet, sodass keine Neuversiegelung notwendig wird. Nach Abschluss der Baumaßnahmen an der U2-Verlängerung in Gonzenheim werden die Fahrsignalanlage und das Sozialgebäude zurückgebaut.

Für die Errichtung des Weichentrapezes inklusive der erforderlichen Umbauten an den Betriebsanlagen sind keine Baumfällungen vorgesehen. Während der Bauzeit von ca. 7 Wochen werden ca. 15 m<sup>2</sup> Grünfläche im Bereich des Parkplatzes für die Baueinrichtungsfläche in Anspruch genommen. Zudem wird für die Errichtung einer Leerrohrtrasse für die Fahrsignalanlage und das Sozialgebäude eine 12 m<sup>2</sup> große Grünfläche beansprucht. Demnach werden im Rahmen der Baumaßnahmen etwa 27 m<sup>2</sup> Grünfläche beansprucht. Diese Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen wiederhergestellt. Sowohl die Bäume entlang der Bahnstrecke als auch die Gehölz- und Grünflächen auf dem Parkplatz sind durch Vegetationsschutzmaßnahmen, wie Stamm- und Wurzelschutz und Schutzzäune vor Beeinträchtigungen zu bewahren.

Das Plangebiet besitzt ein Habitatpotenzial für Vögel und Fledermäuse. Dies ist bei Rückschnittmaßnahmen zu beachten. Demnach sind Rückschnitte außerhalb der Brutzeit (von 1. März und 30. September) durchzuführen sowie die Gehölze vor dem Rückschnitt auf das Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen im Rahmen einer ökologischen Baubegleiter oder durch einen Fachgutachter zu kontrollieren. Somit können Schädigungs- bzw. Störungstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatschG vermieden werden.

#### Schutzgut Boden

Aufgrund der Lage im Siedlungsbereich sind die Böden im Plangebiet bereits anthropogen überprägt und entsprechen nicht mehr den natürlichen Bedingungen. Dauerhafte großflächige Bodenversiegelungen sind im Plangebiet nicht vorgesehen. Der Parkplatz der U-Bahn-Station Ober-Eschbach wird als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt. In Verbindung mit dem zu errichtenden Leerrohrkanal wird insgesamt eine ca. 27 m<sup>2</sup> große Grünfläche des Straßenbegleitgrüns in Anspruch genommen. Nach der Beendigung der Baumaßnahmen sind diese Flächen entsprechend wiederherzustellen. Durch die Errichtung der Mast- und Signalanlagen kommt es zu kleinflächigen und punktuellen Neuversiegelungen entlang der Bahnstrecke. Insgesamt hat das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

#### Schutzgut Wasser

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Zudem steht das Grundwasser ca. 11 bis 12 m u. GOK an, sodass durch die Planung kein Eingriff in das Grundwasser erfolgt. Dennoch ist während der Bauzeit darauf zu achten, dass keine gewässer- und/oder bodengefährdende Stoffe in das Grundwasser und den Boden gelangen.

#### Schutzgut Klima; Schutzgut Landschafts- bzw. Siedlungsbild

Aufgrund des Einbaus des Weichentrapezes inklusive der erforderlichen Umbauten an den Betriebsanlagen in die bestehende Bahntrasse wird das Siedlungs- und Landschaftsbild nicht beeinträchtigt. Zudem kann ein erheblicher Einfluss auf das Stadtklima ausgeschlossen werden, da sich eventuell erforderliche Baumkronenrückschnitte nicht erheblich auf das Bestandsklima und die Lufthygiene auswirken.

Auch in Bezug auf das Landschafts- und Siedlungsbild ist mit dem Vorhaben von keiner erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Der Eingriff findet überwiegend im Trassenbereich sowie im trassennahen Bereich statt. Die Siedlungsbildprägenden Grünflächen mit dem Gehölzbestand bleiben erhalten. Das Sozialgebäude und die Fahrsignalanlage auf dem Parkplatz werden nach der Beendigung der Arbeiten zur U2 Verlängerung zurückgebaut, sodass keine dauerhafte Beeinträchtigung des Siedlungsbildes entsteht.

Mit dem Vorhaben kommt es dennoch zu baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen. Dabei wurden folgende Konflikte ermittelt:

- Beeinträchtigung der Bodenfunktion und des Wasserhaushalts
- Beeinträchtigung bestehender Lebensräume für Tiere
- Beeinträchtigung von Gehölzen
- Baubedingte Beeinträchtigung der Wohnqualität
- Gefährdung baufeldnaher Vegetation
- Gefährdung durch Eintrag von Betriebsstoffen in Boden bzw. Wasser
- Baubedingte temporäre Inanspruchnahme von Flächen (Baustelleneinrichtung, Baustraße etc.), einhergehend mit Bodenverdichtung.

Um die Auswirkungen auf Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten wurden entsprechende Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen aus dem planfestgestellten Maßnahmenverzeichnis des ursprünglichen Landschaftspflegerischen Begleitplans auf den Vorhabenbereich in Ober-Eschbach erweitert (s. geänderte Maßnahmenblätter gemäß Auflistung in **Kapitel 8.2**). Dazu zählen Boden-, Vegetations- und Artenschutzmaßnahmen, wie die Umsetzung von Kronen-, Stamm- und Wurzelschutzmaßnahmen, eine ökologische Baubegleitung, eine Bauzeitenregelung für den Kronenrückschnitt und die Wiederherstellung temporär in Anspruch genommener Grünflächen.

Mit dem Vorhaben sind keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft vorgesehen, weswegen keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten sind. Der Ausgangszustand bleibt weitestgehend erhalten.

Die räumliche Zuordnung ist dem ergänzten Bestands- und Konfliktplan Unterlage 12.1, Blatt 4 (s. Auflistung in **Kapitel 8.1**) zu entnehmen.

---

## 5.3 Betriebsbedingter und bauzeitlicher Immissionsschutz

Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen zum Betrieb und Bau des Weichentrapezes sowie der damit einhergehenden Anpassungen an den bestehenden Betriebsanlagen in Ober-Eschbach haben folgendes ergeben (s. auch **Anlage 10.26 Schalltechnische Stellungnahme Betrieb/Bau zur 2. Planänderung** gemäß Auflistung in Kapitel 8.1):

### 5.3.1 Betriebsbedingte Immissionen

Weichen verursachen aus immissionsschutzrechtlicher Hinsicht nach der Berechnungsvorschrift Schall03-2012 keinen Zuschlag und sind somit auch rechnerisch nicht nachzuweisen. Nach dem Umweltleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, 2012, Eisenbahn-Bundesamt, der zwar nicht mehr gültig ist, dessen Inhalt aber noch gültig ist, und der auch auf Straßenbahnen und nicht bundeseigene Bahnstrecken angewendet werden kann, ist der Einbau von Weichen, soweit kein kausaler Zusammenhang mit anderen erheblichen baulichen Eingriffen besteht, kein erheblicher baulicher Eingriff und Bedarf somit keiner Prüfung auf wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV.

### 5.3.2 Baubedingte Immissionen

Die Beurteilung der vom Baubetrieb hervorgerufenen Geräuschemissionen führt zu dem Ergebnis, dass Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für die Gleisbauarbeiten, aber insbesondere für die Gründungsarbeiten der OLA-Masten zu erwarten sind. Daher wird mit dem Bohreindrehverfahren für die Gründung der neu zu errichtenden OLA-Masten ein geräuscharmes Bauverfahren gewählt, welches darüber hinaus aufgrund einer kurzen Herstellungszeit und einem geringen Platzbedarf zu favorisieren ist. Das Bohreindrehverfahren ist bei einem geeigneten Untergrund (s. hierzu auch das vorliegende Baugrundgutachten als nachrichtliche Anlage A10.27 gemäß Auflistung in **Kapitel 8.1**) in dicht bebautem Gebiet die beste Lösung.

Ergänzend hierzu können mit mobilen Lärmschutzwänden mit einer Höhe von 3 m die Immissionen nochmals maßgeblich reduziert werden, so dass bei den Bohrarbeiten im Tagzeitraum nur an wenigen Gebäuden eine Überschreitung der

Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm und beim Einbau der Weichen an keinem Gebäude eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm vorliegt. Mit mobilen Lärmschutzwänden werden die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) im Tag- und 60 dB(A) im Nachtzeitraum nicht überschritten, somit ist eine Bereitstellung von Ersatzwohnraum nicht erforderlich.

Die Vorhabenträgerin folgt den Empfehlungen der schalltechnischen Stellungnahme und wird mobile Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3 m einrichten. Die Bautätigkeiten (insbesondere die Bohrarbeiten für die OLA-Masten) werden nicht im Nachtzeitraum (20 bis 7 Uhr) ausgeführt.

#### **5.4 Bauzeitliche Verkehrsführung**

Durch die Baumaßnahmen kann es kurzfristig zu Behinderungen im öffentlichen Straßenraum kommen (Lieferung, Entladen, etc.).

In der Kalbacher Straße und Adelhartstraße werden kurzzeitige Sperrungen (überwiegend Teilsperren, nur vereinzelt Vollsperren) zur Herstellung der Anschlussleitungen für das Stellwerk und Sozialgebäude notwendig (Kanal-, Wasser, Strom sowie Kabeltiefbau LST).

Zur Gewährleistung der Andienung des Baufeldes wird eine Sperrung der Parkflächen gegenüber den Grundstücken Nr. 27, 29, 31 und 33 in der Adelhartstraße erforderlich (s. Grunderwerbsplan als ergänzende Anlage A11\_Blatt5 gemäß **Kapitel 8.1**).

Der überwiegende Teil der Parkflächen an der Haltestelle Ober-Eschbach werden als BE-Flächen genutzt und stehen somit der Öffentlichkeit im Zeitraum der Baumaßnahme (ca. 7 Wochen) nicht zur Verfügung.

Der Baustellenverkehr aus der Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Parkplatz des Haltepunktes Ober-Eschbach wird über die Forsthausstraße auf das übergeordnete Straßennetz geführt.

Während der 7-wöchigen Bauphase in Ober-Eschbach endet die U2-Linie vorzeitig in Nieder-Eschbach. Von dort wird ein Schienenersatzverkehr zu den Stationen Ober-Eschbach und Gonzenheim eingerichtet.



---

## 5.5 Grunderwerb

Die Baufeld- und Planfeststellungsgrenze wurde im Rahmen dieser Planänderung erweitert. Diese umfasst alle baulichen Maßnahmen und Eingriffe hinsichtlich Gleisbau, Umbau der Oberleitungsanlage, Lichtsignaltechnik, Kabeltiefbau, des im Rahmen der Herstellung der Oberleitung erforderlichen Grünschnitts, Baustelleneinrichtungsflächen, Kampfmittelsondierungen sowie bauzeitlich benötigte Provisorien.

Die Planänderung hat Auswirkungen auf vorübergehend und dinglich zu sichernde Flächen (siehe geändertes Grunderwerbsverzeichnis; Auszug aus Anlage 11 sowie Grunderwerbsplan Anlage 11 Blatt 5 gem. **Kapitel 8.2**).

Hinweis zur Darstellungsweise bezüglich der im Eigentum der Stadt Bad Homburg sowie der Nahverkehrsinfrastrukturgesellschaft Frankfurt am Main und Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) als angepasster Auszug aus dem planfestgestellten Erläuterungsbericht (datiert auf den 25.01.2016):

„Eigentümer: Stadt Bad Homburg v. d. Höhe

Flächen bzw. Bauwerke im Eigentum der Stadt Bad Homburg werden abgesehen von ggf. im Rahmen von Konzessionsverträgen anfallenden Entgelten unentgeltlich für die Maßnahme zur Verfügung gestellt. Für diese Flächen erfolgt kein Grunderwerb. Die betreffenden Flächen:

- sind derzeitig und/oder werden zukünftig durch die U2 bzw. der U2 zuzuordnende Bauwerke und Anlagen (z.B. Böschungen) überbaut,
- werden für Leitungskorridore im Zuge von Leitungsneu- und umverlegemaßnahmen benötigt,
- werden für der U2 zuzuordnende Funktionen genutzt (z.B. Stellwerk und Sozialgebäude auf dem Parkplatz an der Haltestelle Ober-Eschbach oder
- durch Verkehrsanlagen, die im Zusammenhang mit der Verlängerung der U2 errichtet bzw. geändert werden, beansprucht.

Diese Flächen sind in den Grunderwerbsplänen nicht farbig dargestellt, jedoch in den Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis mit Bauwerksnummern und Flächenbedarfsangaben zur Information mit aufgeführt.

Für die unmittelbar durch U2-Anlagen genutzten Flächen und Bauwerke im Eigentum der Stadt Bad Homburg ist vsl. ein Konzessionsvertrag zwischen dem zukünftigen Infrastrukturbetreiber und der Stadt zu schließen. Eine genaue Aussage hierzu steht noch aus, da der Infrastrukturbetreiber zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht feststeht.

Für Leitungsverlegemaßnahmen in Grundstücken im Eigentum der öffentlichen Hand wird kein Grunderwerb und keine dingliche Sicherung vorgesehen.

Eigentümer: Nahverkehrsinfrastrukturgesellschaft Frankfurt am Main und Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

Bei den Flächen im Eigentum der Nahverkehrsinfrastrukturgesellschaft Frankfurt am Main handelt es sich vor allem um Flächen im Bereich der derzeitigen U2-Strecke in Ober-Eschbach. Für Flächen, die für die Umbaumaßnahmen erforderlich sind, wird kein Grunderwerb getätigt. Leitungstrassen in Flächen im Eigentum der VGF werden dinglich durch Eintragung im Grundbuch gesichert.“

## 5.6 Abstimmung mit Betroffenen

Durch die erweiterte Baufeld- und Planfeststellungsgrenze entstehen erstmalige Betroffenheiten bzgl. der Grundinanspruchnahme (s. **Kapitel 5.5**) sowie die erstmalige Betroffenheit von Anwohnenden durch Baulärm (s. **Kapitel 5.3.2**).

Teilweise wurden bereits Betroffene in die Abstimmungen eingebunden.

## 6 Allgemeine Bewertung

Bezugnehmend auf den am 25.01.2016 festgestellten Plan (zuletzt geändert mit Planänderungsbeschluss vom 08.07.2025) bedürfen die hier beantragten Planänderungen gemäß § 76 Abs. 1 HVwVfG eines neuen Planfeststellungsverfahrens.

---

## 7 Hinweise zur Darstellung in den Planunterlagen

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

Änderungen sind grundsätzlich durch das Ergänzen von zusätzlichen Darstellungen und durch das Auskreuzen vorhandener Darstellungen in der Farbe der Antragsfassung des 2. Planänderungsverfahrens (blau) gekennzeichnet.

Die Änderungen finden in einem räumlich anderen Bereich außerhalb der bisherigen Planfeststellungsgrenzen statt, sodass vorrangig neue, ergänzende Planunterlagen zu erstellen waren (siehe hierzu Auflistung in **Kapitel 8.1**) Darüber hinaus ergaben sich Auswirkungen auf Pläne und Unterlagen der planfestgestellten Unterlage (siehe hierzu Auflistung in **Kapitel 8.2**).

Ungültig gewordene Anlagen sind dieser Planänderungsunterlage als Vorgängerpläne zur Information beigelegt.

### 7.1 Grunderwerb (Anlage A11)

Soweit die beantragte Planänderung die Grundinanspruchnahme verändert, ist dies im Grunderwerbsverzeichnis in Blau gekennzeichnet.

In den Grunderwerbsplänen wird auf die betroffenen Flurstücke durch die Angabe der lfd. Nr. des Grunderwerbsverzeichnisses in Blau verwiesen. Für Flurstücke im Eigentum der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe und der Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt, der die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH gleichgestellt ist, werden lediglich vorübergehende Inanspruchnahmen für die Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzufahrten zeichnerisch dargestellt. Anschlussleitungen (des Sozialgebäudes und der FSA) werden bei diesen Flächeneigentümern nicht dinglich gesichert, jedoch im Grunderwerbsverzeichnis als dauerhafte Inanspruchnahme berücksichtigt.

---

## **7.2      Landschaftspflegerischer Begleitplan und Maßnahmenverzeichnis (Anlage A12)**

Der Landschaftspflegerische Begleitplan zur 2. Planänderung wird als eigenständiges Dokument (s. Anlage A12.0.1) geführt.

Da das Maßnahmenverzeichnis aus dem bisherigen Landschaftspflegerischen Begleitplan (s. Anlage A.12.0.A) der planfestgestellten Antragsunterlage nicht nur geändert, sondern auch um die Maßnahme V3 ergänzt wird, wird das Maßnahmenverzeichnis insgesamt aus der Anlage A12.0.A gestrichen und separat als Anlage A12.3 angelegt. Die Änderungen zu den bisherigen Maßnahmenblättern werden nichtsdestotrotz in blau kenntlich gemacht.

## 8 Übersicht der ergänzenden und geänderten Unterlagen

Folgende Unterlagen sind Teil dieses Antrags auf 2. Planänderung:

### 8.1 Ergänzende Unterlagen

Folgende Unterlagen werden mit der 2. Planänderung ergänzt:

Anlagenteil	
A0_Erläuterungsbericht	Erläuterungsbericht zur 2. Planänderung
A4_Blatt5_Lageplan	Lageplan Blatt 05
A5_Blatt3_Höhenplan	Höhenplan Blatt 03
A6_Blatt17_Querschnitt_0_980	Querschnitt Blatt 17
A8_Blatt05_Leitungslageplan	Leitungslageplan Blatt 05
A10.23.1_UVP_Vorprüfung_Bericht zur 2. Planänderung	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht zur 2. Planänderung vor Fertigstellung
A10.26_Schalltechnische Stellungnahme Betrieb und Bau zur 2. Planänderung	Schalltechnische Stellungnahme Betrieb / Bau zur 2. Planänderung
A10.27_Baugrundgutachten (nachrichtlich)	Bewertung der lokalen Baugrund- und Grundwasserverhältnisse auf Basis von Archivaufschlüssen
A11_Blatt5_Grunderwerbsplan_km 0700_bis_km1350	Grunderwerbsplan Blatt 05
A12.0.1_LBP_Erläuterungsbericht zur 2. Planänderung	Landschaftspflegerischer Begleitplan zur 2. Planänderung
A12.1_Blatt4_Bestand_Konflikte	Bestands- und Konfliktplan Ober-Eschbach
A12.2_Blatt4_Maßnahmen	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Ober-Eschbach

## 8.2 Geänderte Unterlagen

Folgende Anlagenteile der planfestgestellten Antragsunterlagen werden geändert:

Anlagenteil	
A3_Übersichtslageplan	A3_Blatt1_Uebersichtslageplan (ersetzt Vorgängerplan A3_Blatt1A_Uebersichtslageplan)
A9_Bauwerksverzeichnis (26 Seiten)	Bauwerksverzeichnis (ersetzt Anlage A9a_Bauwerksverzeichnis, zuletzt geändert mit 1. Planänderung vor Fertigstellung)
A11_Grunderwerbsverzeichnis (11 Seiten)	Grunderwerbsverzeichnis (ersetzt Anlage A11a_Grunderwerbsverzeichnis, zuletzt geändert mit 1. Planänderung vor Fertigstellung)
A12.3_Maßnahmenverzeichnis (21 Seiten)	Maßnahmenverzeichnis zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (ersetzt die Seiten 37 bis 50 der Anlage A12.0.A)

## 8.3 entfallende Unterlagen

Der Lageplan „Anlage 7 Blatt 16A – Bauablauf Haltepunkt Gonzenheim“ entfällt ersatzlos.

---

## 9 Abkürzungen

Bf	Bahnhof
BW	Bauwerk
BW-Nr.	Bauwerksnummer
EEA	Elektrische Energieanlagen
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EW	Einfache Weiche
FSA	Fahrsignalanlage
GO	Gonzenheim
GUW	Gleichrichterunterwerk
Lfd.	Laufend/e
LF-AU	Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Antragsunterlagen für Infrastrukturvorhaben der Eisenbahn des Bundes
LST	Lichtsignaltechnik
OE	Ober-Eschbach
PU	Personenunterführung
Ril	Richtlinie (der DB AG)
TK	Telekommunikation
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGF	Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH