

Unterlagen zur Planfeststellung

Vorhaben:
Regionaltangente West
Planfeststellungsabschnitt Süd 1

Erläuterungsbericht

Stand: 23.05.2019

erstellt für:



RTW Planungsgesellschaft mbH
Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main

planerische Bearbeitung:



Planungsgemeinschaft RTW
c/o Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
Lindleystraße 11
60314 Frankfurt am Main

9 Durchführung der Baumaßnahme

9.1 Bauzeit

Es ist vorgesehen mit den Bauarbeiten unmittelbar nach Planfeststellungsbeschluss zu beginnen. Die Bauzeit ist mit etwa 4 bis 5 Jahren veranschlagt. Der Regelbaustellenbetrieb wird in der Zeit zwischen 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr laufen. Sofern es aufgrund technischer Randbedingungen, beispielsweise beim Einheben der Brückenbauwerke, zu einer Notwendigkeit von Nacharbeit kommt, so wird diese entsprechend den gesetzlichen Vorgaben durch die Baufirma bei der entsprechenden Behörde rechtzeitig zur Genehmigung beantragt.

9.2 Baustelleneinrichtung

Entlang der Strecke sind außerhalb der Flächen für die eigentliche Baumaßnahme zusätzliche Baustelleneinrichtungsflächen notwendig. Dabei richtet sich die Anordnung an den erforderlichen Baumaßnahmen, den Baustraßen, sowie den schutzwürdigen Umweltbereichen aus. In der Regel liegen die Baustelleneinrichtungsflächen in unmittelbarer Nähe zu den zu errichtenden Bauwerken. Für den PfA Süd 1 sind insgesamt 18 Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen, welche in der **Anlage 14** dargestellt und im **Kapitel II.9.3** näher erläutert sind.

Da sich das Bauvorhaben teilweise in der WSZ II (engere Schutzzone) und größtenteils in den WSZ III A und III B (weitere Schutzzone) befindet, sind bezüglich der Baustelleneinrichtungsflächen die Anforderungen der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2016, Kapitel 9) und die Anweisung zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen, Armaturen, Steuerkabel und Trinkwasserschutzgebiete der Hessenwasser GmbH & Co. KG zu beachten, um eine Verunreinigung des Bodens und der Gewässer zu verhindern. Bezüglich der Baustelleneinrichtungsflächen sind die Maßnahmen analog zu denen im **Kapitel II.9.3.7** genannten Ausführungen zu beachten. Des Weiteren gilt:

- Toiletten, die nicht an vorhandene Schmutzwasserkanäle angeschlossen werden können, werden transportabel mit dichten Fäkalientanks eingerichtet, regelmäßig abgefahren und einer Sammelkläranlage zugeführt.

9.3.4 Bf Neu-Isenburg

9.3.4.1 Baustelleneinrichtung (siehe Anlage 14.1)

Baustelleneinrichtungsfläche 7

Östlich der Gleisanlagen wird auf einer Fläche von ca. 395 m² eine weitere BE-Fläche (Baustelleneinrichtungsfläche 7) vorgesehen, welche über die Bahnhofstraße zu bedienen ist. Diese BE-Fläche liegt an der vorhandenen Rampenanlage der ehemaligen Autozugreisanlage und dient der Be- und Entladung von Bauzügen und die Erstellung der Lärmschutzwände.

Baustelleneinrichtungsfläche 8

Für die Neu- und Umbaumaßnahmen am Bf Neu-Isenburg ist eine BE-Fläche (Baustelleneinrichtungsfläche 8) nördlich des Knotenpunktes Carl-Ulrich-Straße / An der Gehespitz mit einer Größe von ca. 1.885 m² vorgesehen, welche über die Carl-Ulrich-Straße aus westlicher sowie östlicher Richtung zu erreichen ist.

Zusätzlich herzustellende Baustraßen sind im Zuge der Baumaßnahmen am Bf Neu-Isenburg nicht erforderlich. Der Transport kann über das Baufeld erfolgen.

Die BE-Flächen befinden sich ausschließlich innerhalb der WSZ III A. Für die Errichtung von BE-Flächen in der WSZ III werden die Auflagen der WSG-Verordnung der Stadtwaldwasserwerke beachtet, wonach u.a. der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und die Lagerung von nicht unbelastetem Bodenaushub untersagt werden. Ausnahmen von der WSG-Verordnung der Stadtwaldwasserwerke werden im Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis (siehe Anlage 18) beantragt.

9.3.4.2 Bauphasen

Der Neubau des Außenbahnsteiges im Bf Neu-Isenburg inkl. der Gleisanlagen sowie Ingenieurbauwerke erfolgt in fünf Phasen, welche im Folgenden beschrieben werden.

Parken:

Nach der Herstellung des Außenbahnsteiges werden in Bauphase 4 die verbleibenden 25 Parkstände errichtet, sodass im Endzustand 172 Parkstände zur Verfügung stehen.

Maßnahmen in Bauphase 4:

- Neubau des Außenbahnsteiges inkl. Ausstattung
- Herstellung P+R-Anlage (3. Bauabschnitt)

Bauphase 5:

In der letzten Bauphase wird die Baustelleneinrichtungsfläche östlich der Gleisanlagen rückgebaut. Die westliche Baustelleneinrichtungsfläche ist auf Grund weiterer Bauarbeiten im Rahmen des Kreuzungsbauwerks Neu-Isenburg weiterhin in Betrieb.

Maßnahmen in Bauphase 5:

- Räumen und wiederherstellen der östlichen BE-Fläche

9.3.5 Kreuzungsbauwerk Bf Neu-Isenburg

9.3.5.1 Baustelleneinrichtung (siehe Anlage 14.1)

Für die Neu- und Umbaumaßnahmen im Bereich KrBw Bf Neu-Isenburg werden drei BE-Flächen vorgesehen.

Baustelleneinrichtungsfläche 8

Für die Baumaßnahmen des Kreuzungsbauwerks Bf Neu-Isenburg ist eine BE-Fläche (*Baustelleneinrichtungsfläche 8*) nördlich des Knotenpunktes Carl-Ulrich-Straße / An der Gehespitz vorgesehen. Sie wird gleichzeitig bei der Herstellung der baulichen Anlagen im Bf Neu-Isenburg genutzt. Ihre Abmessungen und baulogistische Erschließung entsprechen den Ausführungen in **Kapitel II. 9.3.3**.

Baustelleneinrichtungsflächen 9 und 10

Die Baustelleneinrichtungsflächen 9 und 10 befinden sich innerhalb der Dreiecksfläche, welche durch die Bahnhofsgleise Neu-Isenburg im Westen, durch das Gleis

Immissionsorten besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge, d.h. die Gebäude haben einen Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Im Bereich des Bf Neu-Isenburg werden auf Grund der Erweiterung vorhandener Bahnanlagen um das RTW-Gleis die Immissionsgrenze der 16. BImSchV an vielen Gebäuden überschritten. Durch den Einsatz von Schienenstegdämpfern, und die Einrichtung eines Besonders überwachten Gleises (BüG) auf der Strecke 3601 (Bahnstrecke mit Güterverkehr) und durch Lärmschutzwände östlich der Strecke mit Längen von ca. 822m und einer Höhe von 6,0m können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an vielen Gebäuden eingehalten werden. Für die Gebäude bzw. Schutzfälle, bei denen trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vorliegen, besteht ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Im Bereich Neu-Isenburg Süd werden in einem Teil der Kleingartenanlage Fischer-Lucius auf Grund der Erweiterung vorhandener Bahnanlagen um das RTW-Gleis die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf einer Fläche von ca. 1.900 m² überschritten. Auf dieser Fläche besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Im Bereich Dreieich-Buchsschlag nördlich des Bahnhofs befahren die RTW-Züge ein vorhandenes Gleis. Die Verkehrsmehrung löst eine Erhöhung der Geräuscheinwirkungen aus. Die Verkehrsmehrung löst an einigen wenigen Immissionsorten einen Anspruch auf Lärmvorsorge aus, d.h. die Gebäudeeigentümer haben dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Schallschutz.

Im Bereich des Bf Dreieich-Buchsschlag wird ein vorhandenes Bahnhofsgleis verschoben und verlängert sowie mit einer Oberleitung ausgestattet. Dieser erhebliche bauliche Eingriff löst an einigen Immissionsorten eine wesentliche Änderung in der Art aus, dass durch die Erhöhung der Geräuscheinwirkungen der Pegelwert von 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten wird. An diesen Immissionsorten besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Durch die Einrichtung eines Besonders überwachten Gleises (BüG) und durch Schienenstegdämpfer werden die Überschreitungen der Grenzwerte verhindert.

Die vorübergehenden Inanspruchnahmen von Bannwald werden in Abstimmung mit den Fachbehörden und dem StadtForst wiederhergestellt (aufgeforstet). Die dauerhaften Inanspruchnahmen von Bannwald werden flächengleich durch die Ersatzaufforstungen in Erfelden und in Frankfurt-Bockenheim (Biegwald) ausgeglichen. Die an den neu entstehenden Waldrändern auftretenden Randwirkungen werden in Abstimmung mit den Fachbehörden und dem StadtForst durch geeignete Maßnahmen kompensiert (vgl. **Anlage 19.1**, LBP Maßnahme W 1).

Die teilweise Aufhebung der Schutzwaldklärung für die betroffenen Flächen (§ 13 Abs. 5 i. V. m. Abs. 1 HWaldG) in Neu-Isenburg, (südlich Fischer Lucius; dauerhafte Inanspruchnahme ca. 2,03 ha, temporär ca. 0,45 ha) wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mitbeantragt (vgl. **Anlage 19.1**, dort in Kapitel 5.11). Eine solche (teilweise) Aufhebung kann vorliegend gemäß § 13 Abs. 1 S. 3 HWaldG erfolgen, da es im überwiegenden öffentlichen Interesse erforderlich ist. Diesbezüglich wird auf die Planrechtfertigung in **Kapitel I.3.** auf die Herleitung der Vorzugsvariante in **Kapitel II.4** verwiesen.

10.3.3 Schutzgut Wasser

Es entstehen keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Fließgewässern. Die anlagebedingte Verlegung eines Versickerbeckens (Stillgewässer) ist als nicht erheblich anzusehen (vgl. **Anlage 19.1**).

Die anlagebedingten Tiefgründungen einzelner Bauwerke reichen bis in das Grundwasser. Versiegelungsflächen, Böschungen und Gleisanlagen im Nahbereich der Gewinnungsbrunnen (WSZ II u. ggf. WSZ III A bei einer Fließzeit von > 1 a) werden mit einer Multibarriereabdichtungen abgedichtet. Das betriebsbedingt anfallende Entwässerungswasser wird gesammelt und entweder an die Kanalisation abgegeben oder in die WSZ III B abgeleitet, wo es dezentral in Sickerbecken, -mulden o.ä. versickert wird. Unter Beachtung aller Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere der Einhaltung der Wasserschutzgebietsverordnungen, ist eine bau- oder betriebsbedingte, erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser nicht zu erwarten.

Zugänglichkeit 6: SÜ BAB 3, Bau-km 4,0+00:

Zur Erreichbarkeit der Gleisanlagen ist eine Rettungs-, Diensttreppe ($b \geq 1,60$ m) herzustellen. Die Zufahrt erfolgt analog zur Zugänglichkeit 5:

- Keine Wendeanlage notwendig
- Zugang erfolgt über eine Rettungstreppe ($b \geq 1,60$ m)

Zugänglichkeit 7: Bf Neu-Isenburg, Bau-km 5,0+00:

Die Rettungskräfte erhalten über die Bahnsteigkante sowie die Rettungs-, Diensttreppe ($b \geq 1,60$ m) im Bereich des neuen Bahnsteigs Zugang zu den Gleisanlagen.

Die Zufahrt zum Bahnhof Neu-Isenburg kann aus Osten sowie Westen über die L 3117 erfolgen. Abzweigend von diesem Verkehrsweg wird der Bf Neu-Isenburg über die Straße „An der Gehespitz“ erreicht. Folgen die Einsatzfahrzeuge bei Abfahrt dem weiteren Straßenverlauf, gelangen sie nach kurzer Umfahrung des ansässigen Gewerbegebietes erneut auf die L 3117. Die verkehrliche Erschließung erfolgt in Form einer getrennten Zu- und Abfahrt, wodurch keine Wendeanlage notwendig wird. Die gegebenen Platzverhältnisse vor dem Bahnhof lassen aber auch ein Wenden der Fahrzeuge zu.

- Keine Wendeanlage notwendig
- Zugang erfolgt über eine Rettungs-, Diensttreppe ($b \geq 1,60$ m)

Zugänglichkeit 8, RTW Richtung Neu-Isenburg, Bau-km 5,5+76:

Der Zugang 8 befindet sich bei Bau-km 5,5+76 hinter dem Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg. Aufgrund der Gleislage im Einschnitt ist zum Verlassen der Gleisanlagen und zum Erreichen der Rettungszufahrt eine Böschungstreppe notwendig. Der Rettungsweg erhält südlich des Portals eine Wendeanlage.

Die Zufahrt erfolgt über die Carl-Ulrich-Straße. Abzweigend von dieser ist der Zugang über die Zufahrt zur ansässigen Kleingartenanlage „Fischer Lucius“ möglich.

- Wendeanlage erforderlich
- Zugang erfolgt über eine Rettungstreppe ($b \geq 1,60$ m)

Zugänglichkeit 9, RTW Richtung Dreieich, Bau-km 5,6+29:

Der Zugang 9 befindet sich ebenfalls hinter dem Kreuzungsbauwerk in Richtung Dreieich bei Bau-km 5,6+29. Aufgrund der Gleislage im Einschnitt ist zum Verlassen der Gleisanlagen und zum Erreichen der Rettungszufahrt eine Böschungstreppe notwendig. Die Erreichbarkeit des Zugangs erfolgt analog zur Zugänglichkeit 8.

- Wendeanlage erforderlich
- Zugang erfolgt über eine Rettungstreppe ($b \geq 1,60$ m)

Zugänglichkeit 10: Bf Dreieich Buchschlag, Bau-km 8,2+92:

Die Rettungskräfte erhalten über die Bahnsteigkante sowie die Rettungs- und Diensttreppe ($b \geq 1,60$ m) im Bereich des neuen Außenbahnsteigs Zugang zu den Gleisanlagen.

Die Zufahrt zum Bahnhof Dreieich Buchschlag kann aus Osten sowie Westen über die (Buchschlager Allee (L 3262) erfolgen. Abzweigend von diesem Verkehrsweg wird der Bf Dreieich Buchschlag über die Straßen „Hirschgraben“, „Zaunweg“ und „Ernst-Ludwig-Allee“ erreicht. Im Bereich des Bf Dreieich Buchschlag befindet sich ein Kreisverkehr, welcher durch die Einsatzfahrzeuge zum Wenden genutzt werden kann.

- Wenden im Bereich des Bahnhofsvorplatzes am vorhandenen Kreisel möglich
- Zugang erfolgt über eine Rettungs-, Diensttreppe ($b \geq 1,60$ m)

13.4 Bauwerke

Anforderungen bzgl. der Anlagen zur Selbst- und Fremddrettung für die neuen Ingenieurbauwerke der RTW sind nach Kapitel 2.4 der Richtlinie „Anforderung des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ analog denen der Schienenwege zu planen und daher im zugehörigen Rettungskonzept integriert (siehe **Kapitel II.13.1, 13.2 und 13.3**).