

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand der Planänderung.....	2
1.1	Anpassung der technischen Lösung EÜ Güterzugrampe.....	2
1.2	Anpassung Übergang EÜ Güterzugrampe zu Krbw Gleisdreieck.....	2
1.3	Verschwenkung der Golfstraße östlich der EÜ.....	2
1.4	Anpassung Versickerbecken EÜ Golfstraße	2
2	Begründung der Planänderung	3
2.1	Anpassung der technischen Lösung Güterzugrampe.....	3
2.2	Anpassung Übergang EÜ Güterzugrampe zu Krbw Gleisdreieck.....	3
2.3	Verschwenkung der Golfstraße östlich der EÜ.....	3
2.4	Anpassung Versickerbecken EÜ Golfstraße	4
3	Beschreibung der bisherigen Planung	4
3.1	Anpassung der technischen Lösung Güterzugrampe.....	4
3.2	Anpassung Übergang EÜ Güterzugrampe zu Krbw Gleisdreieck.....	4
3.3	Verschwenkung der Golfstraße östlich der EÜ.....	5
3.4	Anpassung Versickerbecken EÜ Golfstraße	5
4	Beschreibung der geänderten Planung	5
4.1	Anpassung der technischen Lösung Güterzugrampe.....	5
4.2	Anpassung Übergang EÜ Krbw	6
4.3	Verschwenkung der Golfstraße östlich der EÜ.....	7
4.4	Anpassung Versickerbecken EÜ Golfstraße	7
5	Bewertung der Planänderungen.....	7
5.1	Umweltauswirkungen.....	7
5.2	Grunderwerb.....	8
6	Hinweise zur Darstellung in den Planunterlagen	9
7	Übersicht der geänderten bzw. ergänzten Unterlagen.....	9
8	Abkürzungen.....	10

1 Gegenstand der Planänderung

1.1 Anpassung der technischen Lösung EÜ Güterzugrampe

Die Güterzugrampe dient als Überführung der Strecke 3624 über die neuen Gleise der Strecke 3620 und erstreckt sich ca. von km 6,420 bis km 6,978 (km der Strecke 3624). Die Konstruktionsart der Güterzugrampe war als WIB-Träger-Konstruktion (Walzträger in Beton) vorgesehen. Aufgrund der durch die Sanierung der Riedbahn in 2024 ausgelösten Eingriffe in bereits genehmigte Sperrzeiten (Entfall von Sperrzeiten) strebt die DB Netz eine alternative technische Lösung für die Herstellung der Rampenkonstruktion an. Es soll diese nun als Fangedammkonstruktion, bestehend aus Spundwandverbauten hergestellt werden. Die Änderung gilt für die gesamte Konstruktion und beinhaltet ebenfalls Streckentiefbaumaßnahmen.

Die Konstruktionsart des Überbaus der Strecke 3624 über die Golfstraße soll in dem Zusammenhang aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen der Konstruktionsart der Güterzugrampe ebenfalls von einem Trog auf ein Rahmenbauwerk geändert werden.

1.2 Anpassung Übergang EÜ Güterzugrampe zu Krbw Gleisdreieck

Das Krbw Gleisdreieck befindet sich ca. bei km 6,384 (km der Strecke 3624). Durch die geänderte Konstruktionsart der Güterzugrampe muss der Anschluss an das Kreuzungsbauwerk angepasst werden. In diesem Zusammenhang muss auch die Bauwerksentwässerung angepasst werden.

Des Weiteren soll der bisher geplante Raum im nördlichen Widerlager des Krbw entfallen, ebenso die geplanten Entwässerungsrohre im nördlichen und südlichen Widerlager in den Tälern zwischen Vorsatzschale und Bohrfahlwand.

1.3 Verschwenkung der Golfstraße östlich der EÜ

Zur Minimierung der Inanspruchnahme des nordöstlich der EÜ Golfstraße im Flur 38 gelegenen Grundstücks mit der Flurstücknummer 8677/33 wird die Verschwenkung der neu zu bauenden Golfstraße im Anschluss an die Eisenbahnunterführung zum Bestand in Richtung Süden vorgezogen. Der Straßenquerschnitt bleibt dabei unverändert.

1.4 Anpassung Versickerbecken EÜ Golfstraße

Zur Abscheidung nichtlöslicher Partikel aus dem anfallenden Regenwasser soll vor der Einleitung in das Versickerbecken ein Absetzbecken platziert werden. Die Gestaltung des Beckens sah eine Ausrichtung in Längsrichtung im Absetzbecken vor. Um einen gleichmäßigeren Zufluss und Durchströmung zu erreichen, soll das Verhältnis geändert werden, um eine breitflächige Verteilung zu gewährleisten.

Das Absetzbecken befindet sich bei Bahnkilometer 4,813 der Strecke 3683 auf der bahnlinken Seite (westlich der Strecke). Unter der Bauwerksnummer 6.10a sind die Maße im Bauwerksverzeichnis dargestellt.

2 Begründung der Planänderung

2.1 Anpassung der technischen Lösung Güterzugrampe

Die Güterzugrampe soll nunmehr als Fangedammkonstruktion mittels Spundwandverbauten und aufgesetzter Brückenkonsole hergestellt werden.

Die Bautechnologie der neuen Konstruktion vereinfacht sich deutlich, da der Fangedamm baulich weniger komplex herzustellen ist. Die ohnehin einzubringende Spundwand verbleibt im Endzustand und muss nicht teiltrückgebaut oder gezogen werden. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um den Ersatz eines Brückenzuges durch eine Erdbaulösung. Dadurch entfallen auch die ursprünglich erforderlichen zeitaufwändig vor Ort herzustellenden Bohrpfähle als Tiefgründungen und die Pfeiler.

Der Umfang des Transports von Materialien reduziert sich und die Anlieferung von Stahlträgern ist nicht mehr erforderlich. Damit ist der Einfluss auf den Eisenbahnbetrieb für die Herstellung des Bauwerks stark reduziert und es findet geringerer Eingriff in die Betriebsweise statt, wodurch weniger Sperrpausen erforderlich sind.

Aufgrund der Reduzierung des Baulärms während der Bauphase kommt es zu einer Verringerung der Anwohnerbetroffenheit.

Die Änderung der Bauweise stellt des Weiteren die wirtschaftlichere Lösung dar.

Aufgrund des geänderten Anschlusses der Spundwand der Fangedammkonstruktion an die Stahlbetonkonstruktion der Straßenunterführung ist es notwendig, den bisher geplanten Straßentrog in diesem Bereich als Rahmenbauwerk auszubilden.

Die Technologieänderung erfordert keine weitere Flächeninanspruchnahme, da sich die Konstruktion auf dem Gelände der Deutschen Bahn befindet.

2.2 Anpassung Übergang EÜ Güterzugrampe zu Krbw Gleisdreieck

Der neue Fangedamm, welcher ebenfalls zwischen der EÜ Golfstraße und dem Krbw Gleisdreieck verläuft, muss an das nördliche Widerlager des Krbw angeschlossen werden. Dazu sind Anpassungen an der Konstruktion notwendig, um den Übergang zwischen den Bauwerken mittels Bauwerksfuge zu realisieren. Durch die Änderung der Konstruktion ergeben sich des Weiteren notwendige Anpassungen an der Entwässerung. Eine Erhöhung der anfallenden Regenwassermengen findet nicht statt. Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist nicht vorgesehen.

Da sich im Rahmen der fortschreitenden Planung ergeben hat, dass der innerhalb des nördlichen Widerlagers der EÜ befindliche Wartungsraum nicht mehr benötigt wird, entfällt dieser ersatzlos.

2.3 Verschwenkung der Golfstraße östlich der EÜ

Die Änderungen im Straßenbau sind notwendig, da die Inanspruchnahme des nordöstlich der EÜ Golfstraße gelegenen Fremdgrundstücks auf ein vertretbares Minimum reduziert werden soll. Dies wird durch eine frühere, südwärts gerichtete Verschwenkung der Straße an den Bestand realisiert. Diese Maßnahme stellt die betrieblich sinnvollste Lösung dar. Eine alternative, starke Verschwenkung um das Grundstück wurde verworfen, da es zu einer weit höheren Flächeninanspruchnahme auf der gegenüberliegenden Seite der

Golfstraße käme. Des Weiteren würde diese Lösung zu einer für die Autofahrer ungünstigen Bogen-Gegenbogen-Situation (Trassierung) mit engen Radien führen.

2.4 Anpassung Versickerbecken EÜ Golfstraße

Das aktuelle Breite / Länge-Verhältnis der Beckensohle des dem Sickerbecken vorgeschalteten Absetzbeckens beträgt ca. 3,25:1. Aus dem Planfeststellungsbeschluss ergeht jedoch die Anforderung aus dem Kapitel A.5.1.6. „Anforderungen für die Planung und den Bau von Absetz-/Sickerbecken und Versickerungsgräben“ Punkt 6, dass das Absetzbecken ein Breite / Länge-Verhältnis von 1:3 haben soll. Dadurch soll ein gleichmäßiger Zufluss und Durchströmung über die gesamte Breite des Absetzbeckens erreicht werden. Somit ist das Absetzbecken in seiner Lage zu drehen und das Verhältnis auf den vorgegebenen Wert anzupassen.

3 Beschreibung der bisherigen Planung

3.1 Anpassung der technischen Lösung Güterzugrampe

Die bisherige Lösung der Güterzugrampe als WIB-Träger-Konstruktion (Walzträger in Beton) sieht zweifeldrige Überbauten vor, die auf Stahlbetonpfeilern aufliegen. Vor Herstellung der Pfeiler muss der Untergrund mittels Bohrpfählen zur sicheren Lastabtragung erdichtet werden. Für die Tiefbaumaßnahmen ist es erforderlich bauzeitliche Spundwände zu den angrenzenden Strecken 3520 und 3624 einzubringen, um die Gleise zu sichern. Nach den Tiefbaumaßnahmen war das Ziehen oder Rückbrennen der Spundwände vorgesehen.

Zur Herstellung der WIB-Träger-Konstruktion werden Stahlträger eingehoben und anschließend mit Hilfe von Schalelementen betoniert. Auf dem Überbau liegt eine Unterschottermatte und darauf das Gleisbett.

Das anfallende Regenwasser wird über eine Längsneigung der Überbauten in an den Pfeilern gelegene Ausläufe geführt und über Fallrohre in die Tiefenentwässerung der Strecke 3520 geleitet. Von dort aus gelangt das gesammelte Wasser in das Versickerbecken an der Adolf-Miersch-Straße.

Das Gelände ist von der Strecke 3520 zur neuen Strecke 3620 abfallend. Dieser Sprung wird durch eine neu angelegte Böschung abgefangen. Die Böschung verschwenkt im Bereich der EÜ Golfstraße, sodass sie dort in Teilen unterhalb der WIB-Träger-Konstruktion verläuft.

3.2 Anpassung Übergang EÜ Güterzugrampe zu Krbw Gleisdreieck

Das nördliche Widerlager des Krbw Gleisdreieck besteht aus einer umlaufenden Bohrpfahlwand. Dazu werden Bohrprofile mittels Bewehrung und Betonverfüllung versehen. Diese werden lückenlos angeordnet und dienen als tragende Wand. Vor diese Wand wird eine Vorsatzschale gesetzt.

Oberhalb der Bohrpfahlwand wird eine undurchlässige, bewehrte Betondecke geschalt, auf deren östliche und westliche Seiten Randwegkonsolen gesetzt werden. Das Gleisbett befindet sich auf einer Unterschottermatte gelagert auf dem Betondeckel. Anfallendes Regenwasser wird mit einer Neigung nach innen mittig im Entwässerungseinlauf gefasst und mittels einer Sammelleitung in ein vor dem Widerlager befindlichen Fallrohr in ein Übergabeschacht geleitet.

Der Raum innerhalb der umlaufenden Bohrfahlwand soll als Wartungsraum dienen und bekommt einen auf der Westseite gelegenen Zugang.

An das Krbw Gleisdreieck schließt die Güterzugrampe als WIB-Träger-Konstruktion, welche auf das nördliche Widerlager aufgesetzt wird, an. Zwischen den beiden Bauwerken wird eine Übergangsfuge gesetzt.

3.3 Verschwenkung der Golfstraße östlich der EÜ

Die Straßenachse, der unterhalb der EÜ Golfstraße verlaufenden angepassten Golfstraße ist minimal zur aktuell bestehenden Achse der Straße auf der östlichen Seite der EÜ verschoben. Um die Achsen zusammenzuführen ist es notwendig von der einen Achse auf die andere zu verschwenken. Die Verschwenkung findet ca. 28 m im Anschluss an die östlich gelegene Treppenanlage statt. Auf ca. 34 m nähern sich die Achsen an, sodass sie nach ca. 62 m den gleichen Verlauf beschreiten. Während der Verschwenkung findet des Weiteren eine Straßenquerschnittsaufweitung statt, da die Bestandsstraße eine Breite von rd. 5,20 m besitzt, die lichte Straßenweite unterhalb der EÜ jedoch auf 6,00 m festgelegt ist.

Zusätzlich wird die neu gebaute Golfstraße um einen Gehweg und einen Radweg erweitert. Aus diesen Gründen ist es notwendig, nördlich und südlich der Golfstraße Grund zu erwerben.

3.4 Anpassung Versickerbecken EÜ Golfstraße

Das in das Versickerbecken eingeleitete Regenwasser wird außerhalb der Wasserschutzzone zum Versickern gebracht. Zur Klärung des Regenwassers wird dem Versickerbecken ein Absetzbecken mit Tauchwand vorgeschaltet. Die Anordnung des Versickerbeckens ist rechteckig mit einem Breite/Länge-Verhältnis der Beckensohle von ca. 1:17. Das vorgeschaltete Absetzbecken besitzt ein Breite/Länge-Verhältnis von ca. 3,25:1, wobei die längeren Seiten von Versicker- und Absetzbecken gleichgerichtet sind.

Versicker- sowie Absetzbecken werden mittels Böschung von 1:1,8 bis 1:2,0 hergestellt. Das Absetzbecken wird mit einer wasserdichten Sohle ausgestattet, das Versickerbecken erhält eine belebte Bodenzone.

Die Herstellung der Straße war entlang der Grundstücksgrenze des Flurstücks 8677/27 des Flurs 38 vorgesehen.

4 Beschreibung der geänderten Planung

4.1 Anpassung der technischen Lösung Güterzugrampe

Die ohnehin zur Sicherung der angrenzenden Strecken 3520 und 3624 einzubringenden Spundwände werden länger als bisher ausgebildet und verlaufen nun bis zur Traufhöhe, bzw. bis zum neuen Auflagerpunkt der Brückenkonsolen. Somit ist ein nachträgliches Ziehen oder Abbrennen der Spundwände nicht mehr notwendig. Zur Gewährleistung der Stabilität werden die Spundwände über Ankerstäbe quer versteift.

Zwischen den Spundwänden wird Bodenmaterial eingebracht. Der Streckenbau umfasst des Weiteren den Einbau einer Schutzschicht von 40 cm und einer darunter befindlichen Tondichtbahn gleicher Bauart wie in dem restlichen Streckenbau in der Trinkwasserschutzzone eingesetzt wird. Da die Fangedammkonstruktion im Gegensatz zur WIB-Träger-

Konstruktion keinen wasserdichten Betondeckel beinhaltet, muss unterhalb der Schutz- und Drainageschicht sichergestellt werden, dass kein Wasser in der Trinkwasserschutzzone versickert. Das Wasser wird in einer seitlich verlaufenden Tiefenentwässerung gesammelt und dem Versickerbecken an der Adolf-Miersch-Str., bzw. dem Versickerbecken an der Golfstraße zugeführt. Der Tiefenentwässerungsgraben wird ebenfalls mit einer Tondichtbahn zum Untergrund hin umspannt.

Bei der bisherigen Planung wurden die anfallenden Wassermassen ebenfalls gesammelt, sodass keine erhöhten genehmigungspflichtigen Wassermassen anfallen.

Auf die Spundwände werden Betonkonsolen aufgesetzt, welche einen integrierten Kabeltrog besitzen. Auf den Konsolen wird die Lärmschutzwand befestigt sowie Oberleitungsmasten und Signalanlagen, welche an Ausbuchtungen der Konsolen mittels Schraubverbindungen angebracht werden.

Mit Änderung der Konstruktion der Güterzugrampe ändert sich auch die bauliche Situation im Bereich der EÜ Golfstraße. Der bisher geplante separat gegründete Überbau als Stahltrug soll durch ein Rahmenbauwerk ersetzt werden. Damit wird die Güterzugrampe in die EÜ Golfstraße integriert. Das Rahmenbauwerk im Kreuzungsbereich ersetzt den ehemals geplanten Stahlbetontrug in diesem Bereich der EÜ Golfstraße. Auf Grund der Höhenlage der Güterzuggleise erhält der Rahmen bis zu ca. 4,40 m hohe Wände als Aufkantung. Der Bereich zwischen den Wänden wird bis zur Unterkante des Planums der Güterzuggleise mit Erde verfüllt. Vor und hinter dem Straßentrog werden die Bereiche zwischen den Stummelflügeln der Rahmenkonstruktion und dem Fangedamm mit quer ausgesteiften Stahlbetontrögen geschlossen.

Mit dieser Konstruktion wird das Gleis der Güterzugrampe durchgängig auf Erde gebettet.

Der Streckentiefbau erfolgt wie in den angrenzenden Bereichen der Fangedammkonstruktion.

Die Strecke der Güterzuggleise liegt im Bereich der EÜ Golfstraße ca. 6,50 m höher als die östlich benachbarte Strecke 3620. Die freie Höhe der östlichen Spundwand der Fangedammkonstruktion wird durch die Anordnung einer Böschung reduziert.

Auf der Böschungsschulter wird ein Randweg von wenigstens 80 cm angeordnet. In Richtung Adolf-Miersch-Straße läuft die Böschung aufgrund der abfallenden Strecke 3624 ca. an km 32,680 (Strecke 3620) aus.

4.2 Anpassung Übergang EÜ Krbw

Bisher schlossen an das Kreuzungsbauwerk WIB-Überbauten an. Durch die geänderte Konstruktion der EÜ Güterzugrampe schließt nun der Fangedamm an das Kreuzungsbauwerk an. Der neue Übergang zwischen Fangedamm und Bohrpfahlwand wird mittels Übergangsfuge realisiert.

Da sich im Rahmen der fortlaufenden Planung keine Notwendigkeit für den innerhalb der Bohrpfahlwand befindlichen Wartungsraum ergeben hat, kann dieser Raum verfüllt werden. Somit entfällt auch die geplante Zuwegung zu diesem.

Mit dem Entfall des Raumes im nördlichen Widerlager ergeben sich geringfügige Anpassungen in der Anzahl und der Anordnung der Bohrpfähle.

Aufgrund der neuen Gegebenheiten sowie des direkten Anschlusses und der Hinterfüllung der Spundwand muss die Entwässerung angepasst werden. Die nördliche, querende Sammelleitung kann entfallen. Außerdem wird die Sammelleitung zur Fassung des auf der Betondecke anfallenden Regenwassers nicht mehr unterhalb der Betondecke verlegt, sondern das Wasser in einem unterhalb von Sickersteinen angeordneten Sickerleitung

gefasst. Da sich der Gesamtquerschnitt der Bauwerke Krbw Gleisdreieck und EÜ-Güterzugrampe nicht wesentlich ändert, fällt durch die Anpassungen auch keine Mehrmenge an Regenwasser an, sodass die bisher geplanten Regenwassersammler ausreichend dimensioniert sind und keine zusätzlichen Mengen in der Versickerbecken an der Adolf-Miersch-Str. oder an der Golfstraße geleitet werden.

Mit dem Entfall der ursprünglich geplanten Entwässerungsrohre im nördlichen und südlichen Widerlager in den Tälern zwischen Vorsatzschale und Bohrpfahlwand, entfallen auch die umlaufenden Drainagerohre am Fuß der Widerlager, sowie die eigens dafür vorgesehenen Schächte.

Weitere Änderungen am Bauwerk sind nicht vorgesehen. Das Bauwerk befindet sich auf DB-eigenem Gelände und somit erfolgt durch die Änderungen keine Berührung der Rechte Dritter.

4.3 Verschwenkung der Golfstraße östlich der EÜ

Die Verschwenkung der Straße erfolgt unmittelbar nach dem konstruktiven Zwangspunkt der Treppenanlage auf der Ostseite der EÜ. Die Radien von $R = 200$ m werden beibehalten, die gerade verlaufende Achse unterhalb der EÜ im Gegensatz zur bisherigen Planung um ca. 28 m eingekürzt. Dadurch kann die Verschwenkung auf die bestehende Straßenachse bereits nach ca. 36 m statt wie bisher nach ca. 62 m realisiert werden.

Die Stützwände werden ebenfalls parallel zur Straßenachse verschwenkt, sodass sich der Querschnitt und Aufbau der Straße nicht ändert.

Durch die Verschwenkung kommt es zu geänderten Betroffenheiten des Grundstücks 8677/33 (Flur 38). Die Fläche für den notwendigen Grunderwerb reduziert sich um 36 m² auf 54 m².

4.4 Anpassung Versickerbecken EÜ Golfstraße

Das Versickerbecken wird im Rahmen der fortschreitenden Planungen mit einem Verhältnis der Beckensohle von ungefähr 1:15 versehen. Das Absetzbecken wird in der Lage gedreht, sodass die längere Seite nun senkrecht zum Versickerbecken steht. Das Breite/Länge-Verhältnis der Seiten der Beckensohle wird auf das nach Planfeststellungsbeschluss herzustellende Maß von 1:3 festgesetzt. Zur Verhinderung einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme wird der südliche Rand des Absetzbeckens mit einer senkrechten Wand ausgestattet.

Die Tauchwand ist unmittelbar vor dem Überlauf in das Versickerbecken angeordnet und wird als Betonteil auf einem Streifenfundament gegründet.

5 Bewertung der Planänderungen

5.1 Umweltauswirkungen

Aufgrund der geänderten Konstruktionsart des Bauwerks der Güterzugrampe wurde eine schalltechnische Stellungnahme in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen abzuschätzen und sicherzustellen, dass sich keine Verschlechterung der Situation ergibt. Die Untersuchung ist der Anlage 15.8 beigelegt.

Eine weitere Stellungnahme, welche die hydrogeologischen Auswirkungen untersucht und eine erhebliche Barrierewirkung ausschließt ist der Anlage 15.9 beigelegt.

Die Güterzugrampe befindet sich innerhalb der Wasserschutzgebietszone IIIA des Wasserschutzgebietes „Stadtwald Frankfurt“. Der Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswassers erfolgt analog zu dem umliegenden Bahnkörper bzw. der ursprünglichen Planung: der Untergrund wird abgedichtet, das Niederschlagswasser gesammelt und dem außerhalb des Wasserschutzgebietes liegendem Versickerungsbecken Adolf-Miersch-Straße zugeführt (vgl. Kap. 4.1).

Durch die angepasste Ausführung der Güterzugrampe ergeben sich keine neuen Eingriffe in Natur und Landschaft. In der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz sah die bisherige Planung in diesem Bereich aufgrund des technischen Bauwerkes und der Sammlung des Niederschlagswassers eine Vollversiegelung der Fläche vor. Analog ist auch für den Fangedamm die Vollversiegelung der Fläche als Endzustand heranzuziehen. Es ergibt sich somit keine Änderung im Bereich der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung oder der naturschutzfachlichen Bewertung der Güterzugrampe.

Artenschutzrechtlich ist keine zusätzliche Betroffenheit abzuleiten. Die im Bereich der Böschung lebenden Reptilien wurden vor Baubeginn umgesiedelt. Weder die WIB-Träger-Konstruktion als auch der Fangedamm sind als zukünftiger Lebensraum geeignet. Von der Fangedammkonstruktion geht eine etwas größere Barrierewirkung aus als von der WIB-Träger-Konstruktion. Allerdings befindet sich das Bauwerk mitten in dem breiten Gleiskörper. Die Wanderungsbewegungen der Reptilien erstrecken sich entlang der geeigneten Lebensräume in den Böschungsbereichen längs zur Trassenachse. Die leicht erhöhte Barrierewirkung ist quer zur Wanderungsrichtung der Reptilien. Zudem besteht die Möglichkeit nördlich oder südlich der Güterzugrampe den Bahnkörper auch quer zur Wanderungsbewegung zu queren. Daher ist die geringfügige Zunahme der Barrierewirkung vernachlässigbar.

Im Hinblick auf die Schutzgüter Boden, Klima/Luft und Landschaftsbild ergibt sich keine zusätzliche Betroffenheit, da es sich um konstruktive Anpassungen innerhalb des Bahnkörpers handelt. Dieser Bereich ist bereits anthropogen stark überformt und ist unabhängig von der konstruktiven Ausführung der Güterzugrampe entsprechend unempfindlich gegenüber Eingriffen.

Folglich gehen von den geplanten Änderungen keine Beeinträchtigungen aus, die eine Prüfung der Umweltverträglichkeit auslösen.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das zu ändernde Vorhaben wurde bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Für das Änderungsvorhaben, bestünde gemäß § 9 UVPG (zuletzt geändert durch Art. 12 G v. 27.6.2017) die UVP-Pflicht, wenn

1. allein die Änderung die Größen- oder Leistungswerte für eine unbedingte UVP-Pflicht gemäß § 6 UVPG erreicht oder überschreitet oder
2. die allgemeine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Eine UVP-Pflicht ist daraus im hier vorliegenden Änderungsverfahren nicht gegeben.

5.2 Grunderwerb

Aufgrund der geänderten Antragsplanung zur Verschwenkung der Golfstraße unterhalb der EÜ Golfstraße ändern sich auch die Grundstücksinanspruchnahmen. Die Flächenänderungen sind im Grunderwerbsplan (Anlage 5.2.3e) sowie im Grunderwerbsverzeichnis

(Anlage 5.1e) dargestellt. Die Verringerung der Inanspruchnahme auf der Nordseite der Golfstraße zieht infolge der Verschwenkung der Golfstraße in unverändertem Straßenquerschnitt zwangsläufig eine Erhöhung der Inanspruchnahme auf der Südseite nach sich.

Im Einzelnen:

Auf der Nordseite der Golfstraße kommt es zu einer geringeren Inanspruchnahme des Grundstücks 8677/33 (Flur 38), Lfd.-Nr. 38-16a im Grunderwerbsverzeichnis. Die Fläche für den notwendigen Grunderwerb reduziert sich um 36 m² auf 54 m².

Diese Änderung stellt das Optimum der Reduzierung der Inanspruchnahme des Grundstücks 8677/33 unter der Prämisse dar, keine fahrtechnisch ungünstige Bogen-Gegenbogen-Situation zu trassieren.

Auf der Südseite der Golfstraße müssen vom Grundstück 8676/27 (Flur 38) erstmals 4 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden, lfd Nr. 38-11 im Grunderwerbsverzeichnis. Weitere ca. 4 m² müssen vorübergehend zur Herstellung eines Verbaus in Anspruch genommen werden. Dies entfällt jedoch auf die bereits als vorübergehende Inanspruchnahme ausgewiesene Fläche.

Es entsteht durch den Grunderwerb zwar eine größere Betroffenheit der Stadt Frankfurt am Main als Flächeneigentümerin. Diese erscheint jedoch unter mehreren Gesichtspunkten als unwesentlich. Zum einen erfolgt die Flächeninanspruchnahme für die Stadt Frankfurt am Main selbst in ihrer Eigenschaft als Straßenbaulastträgerin, der die fertiggestellte Straßenanlage „Golfstraße“ nach der Baumaßnahme übergeben wird. Zum anderen stellt sich diese dauerhafte Inanspruchnahme auch unter Maßgabe der Gesamtfläche (106.390 m²) und der Nutzungsart („Park“) als unwesentlich dar.

6 Hinweise zur Darstellung in den Planunterlagen

Der bestehende und planfestgestellte Zustand ist in den Plänen schwarz ausgewiesen. Für zu ändernde Sachverhalte, welche Gegenstand dieses Planänderungsantrages sind, erfolgt die Darstellung in Blau.

Der letzte Stand der Indizes war „d“. Sollten Pläne über einen älteren Stand verfügen soll zur Vereinheitlichung für alle Pläne dennoch der Index auf „e“ gesetzt werden.

7 Übersicht der geänderten bzw. ergänzten Unterlagen

Für die folgenden Unterlagen war eine Änderung notwendig.

Name des Dokuments	Anlage alt	Anlage neu
Lageplan	3.3c	3.3e
Lageplan	3.4c	3.4e
Bauwerksverzeichnis	4d	4e
Grunderwerbsverzeichnis	5.1d	5.1e
Grunderwerbsplan	5.2.3d	5.2.3e
Grunderwerbsplan	5.2.4c	5.2.4e

Bauwerksplan EÜ Golfstraße, Grundriss, Schnitte	6.5.1b	6.5.6
Lageplan EÜ Golfstraße, Straßenbau	6.5.2b	6.5.2e
Bauwerksplan Güterzugrampe, Draufsicht	6.6.1	6.6.5
Bauwerksplan Güterzugrampe, Längsschnitt	6.6.2	entfällt
Bauwerksplan Güterzugrampe, Ansicht	6.6.4	6.6.6
Bauwerksplan Güterzugrampe, Querschnitt	6.6.3	6.6.7
Lageplan Entwässerung, km 6,171 – km 6,718 (Str 3624)	9.1.3b	9.1.3e
Lageplan Entwässerung, km 6,718 – km 7,613 (Str 3624)	9.1.4a	9.1.4e
Schall- und Erschütterungstechnische Stellungnahme	ohne	15.8
hydrogeologische Stellungnahme	ohne	18.2

8 Abkürzungen

Abkürzungsverzeichnis

EÜ	Eisenbahnüberführung
Krbw	Kreuzungsbauwerk
WIB	Walzträger in Beton