

Elektrifizierung der Taunusbahn von Friedrichsdorf nach Usingen

Ergänzende Unterlage zum „Scoping-Termin“

Inhalt und Umfang der nach § 15 UVPG beizubringenden Unterlagen über die
Umweltauswirkungen des Vorhabens

Bearbeiter:

PGNU
PLANUNGSGESELLSCHAFT
NATUR & UMWELT mbH

Hamburger Allee 45
D-60486 Frankfurt am Main
Telefon: 069 - 95 29 64 - 0
Telefax: 069 - 95 29 64 - 99
E-Mail: mail@pgnu.de
www.pgnu.de

Dorit Thurm
Dr. Benjamin Hill

Auftragnehmer:

Ingenieurgemeinschaft Schüßler-Plan
/ DB E&C

Projektnr.: L18-13

Frankfurt, den 24.05.2019

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass	3
2	Beschreibung zum Vorhabensbestandteil Kreuzungsbahnhof Haltepunkt Hundstadt	4
3	Literatur	7

1 ANLASS

In Kooperation mit der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH plant der Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur der Taunusbahn, der Verkehrsverband Hochtaunus – Zweckverband die Verlängerung der RMV-Linie 15 (S-Bahn S5) von Friedrichsdorf bis Usingen sowie die dafür benötigte Elektrifizierung des Streckenabschnittes.

Um einen auf die zukünftigen Ankunfts- und Abfahrzeiten der S-Bahn in Usingen abgestimmten Fahrplan der zwischen Usingen und Grävenwesbach bzw. Brandoberndorf verkehrenden Züge der Taunusbahn zu ermöglichen soll das oben genannte Vorhaben um den Ausbau des Haltepunktes Hundstadt zum Kreuzungsbahnhof als Vorhabensbestandteil erweitert werden.

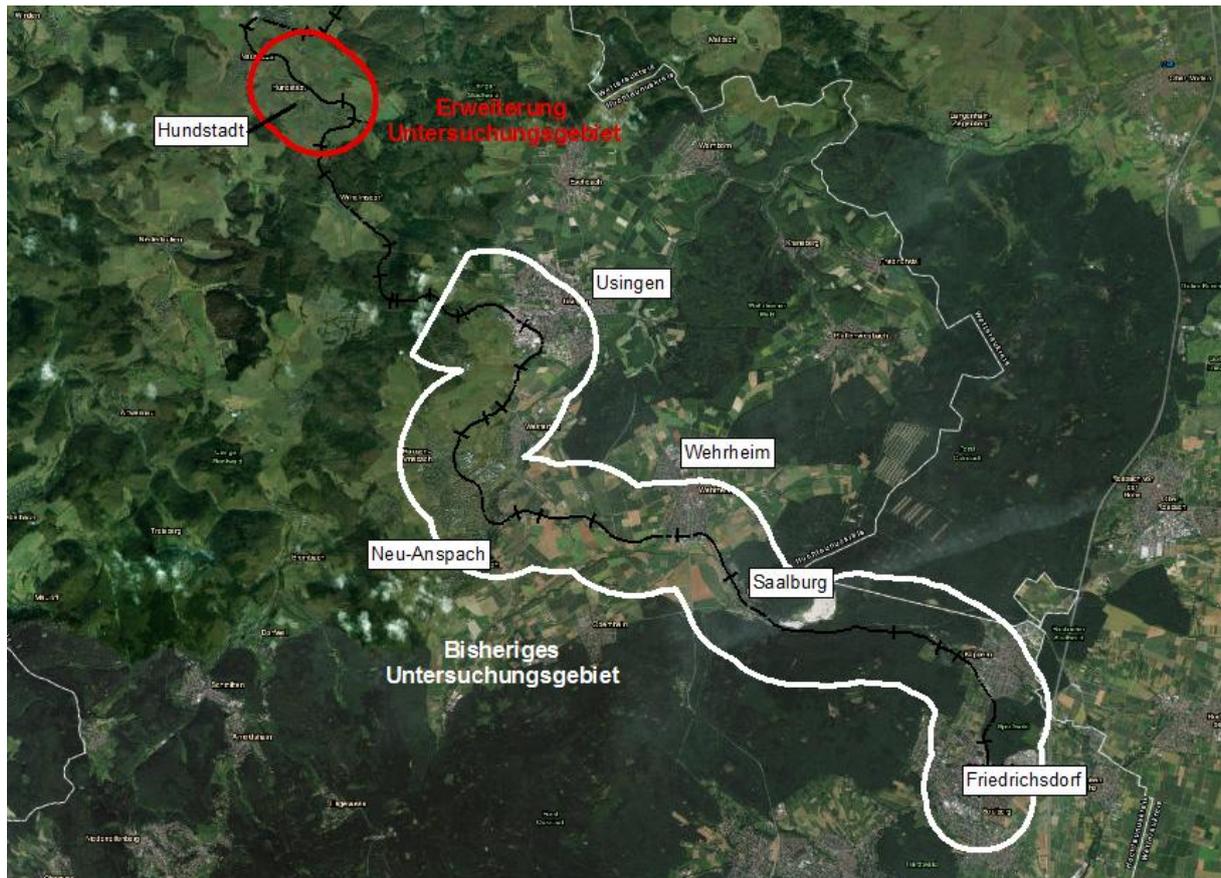


Abb. 1 Übersicht über die Ausdehnung des ursprünglichen Untersuchungsgebietes (weißer Rahmen) und des hinzukommenden Bereiches des Haltepunkts Hundstadt (roter Rahmen)

Die vorliegende ergänzende Unterlage zum „Scoping-Termin“ bezieht sich lediglich auf den Bereich des Haltepunkts Hundstadt. Der Untersuchungsrahmen für den Streckenabschnitt zwischen Friedrichsdorf und Usingen ist Inhalt der bereits zur Stellungnahme vorgelegten Scoping-Unterlage (s. PGNU 2019).

2 BESCHREIBUNG ZUM VORHABENSBESTANDTEIL KREUZUNGSBAHNHOF HALTEPUNKT HUNDSTADT

Im Rahmen des Vorhabens erfolgt die Elektrifizierung der vorhandenen Bahnstrecke von Friedrichsdorf nach Usingen, so, dass zukünftig die S5 werktags halbstündlich von ihrem derzeitigen Endpunkt in Friedrichsdorf nach Usingen verlängert wird. Die bisher von Brandoberndorf über Grävenwiesbach und Usingen nach Friedrichsdorf bzw. Bad Homburg verkehrenden Züge der RB-Linie 15 enden zukünftig in Usingen. Dort besteht dann Anschluss an die S-Bahn-Linie S5. Darüber hinaus werden in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung weiterhin einige zusätzliche RB-Leistungen auf der Gesamtstrecke bis nach Frankfurt (M) Hbf verkehren.

Um einen auf die zukünftigen Ankunfts- und Abfahrzeiten der S-Bahn in Usingen abgestimmten Fahrplan der zwischen Usingen und Grävenwiesbach bzw. Brandoberndorf verkehrenden Züge der Taunusbahn zu ermöglichen soll zusätzlich zum genannten Vorhaben der Haltepunkt Hundstadt zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden. Der vorhandene Bahnsteig am Haltepunkt Hundstadt wird weiterhin von den in Richtung Usingen verkehrenden Zügen angefahren. Der neu zu errichtende zweite Bahnsteig wird ausschließlich von den in Richtung Grävenwiesbach bzw. Brandoberndorf verkehrenden Zügen genutzt. Die Gesamtlänge des zweigleisigen Ausbaus im Bereich Hundstadt beträgt ca. 300 m, die des zugehörigen Bahnsteigs ca. 120 m (Nennhöhe von 96 cm über Schienenoberkante).

Eine Verlängerung der geplanten Bauzeit von 1,5 Jahren ergibt sich durch den Ausbau des Haltepunktes Hundstadt nicht. Die Umsetzung der erforderlichen baulichen Maßnahmen für den Ausbau erfolgt innerhalb des gleichen Zeitrahmens wie die sonstigen im Rahmen des Vorhabens geplanten Maßnahmen.

Die übrigen geplanten Maßnahmen auf dem Streckenabschnitt zwischen Friedrichsdorf und Usingen werden durch den Umbau des Haltepunktes Hundstadt nicht verändert.

Der Haltepunkt Hundstadt befindet sich bei Bau-km 26,4+54, also ca. 9 Bahn-km vom Bahnhof Usingen in Richtung Grävenwiesbach entfernt, am östlichen Ortsrand des gestreckt entlang der Bahnlinie liegenden Ortsteiles. Er grenzt direkt an die westlich der Gleise liegenden Privatgrundstücke mit Gärten an. Gegenüber des Bahnsteiges befindet sich der Friedhof Hundstadt und in Richtung Usingen anschließend ein Hangbereich mit Felswand und anschließenden Gärten und Streuobstflächen. Der gesamte Bauabschnitt wird beidseits durch Böschungsgehölze begleitet.

Vom Haltepunkt aus in Richtung Usingen führt auf einer Länge von ca. 300 m ein geschotterter Weg direkt an den Gleisen entlang. Auf der Fläche des Weges ist in der Planung ein zweites Gleis mit einem weiteren Bahnsteig (120 m) vorgesehen (s. Beschreibung oben sowie Abb. 2). Infolgedessen wird der überbaute Weg um ca. 5 m nach Südwesten verlegt. Sowohl die geplanten Anlagen selbst als auch eine mögliche Erschließung des neuen Bahnsteiges werden nachzeitigem Planungsstand ausschließlich auf bahneigenen Grundstücken liegen.

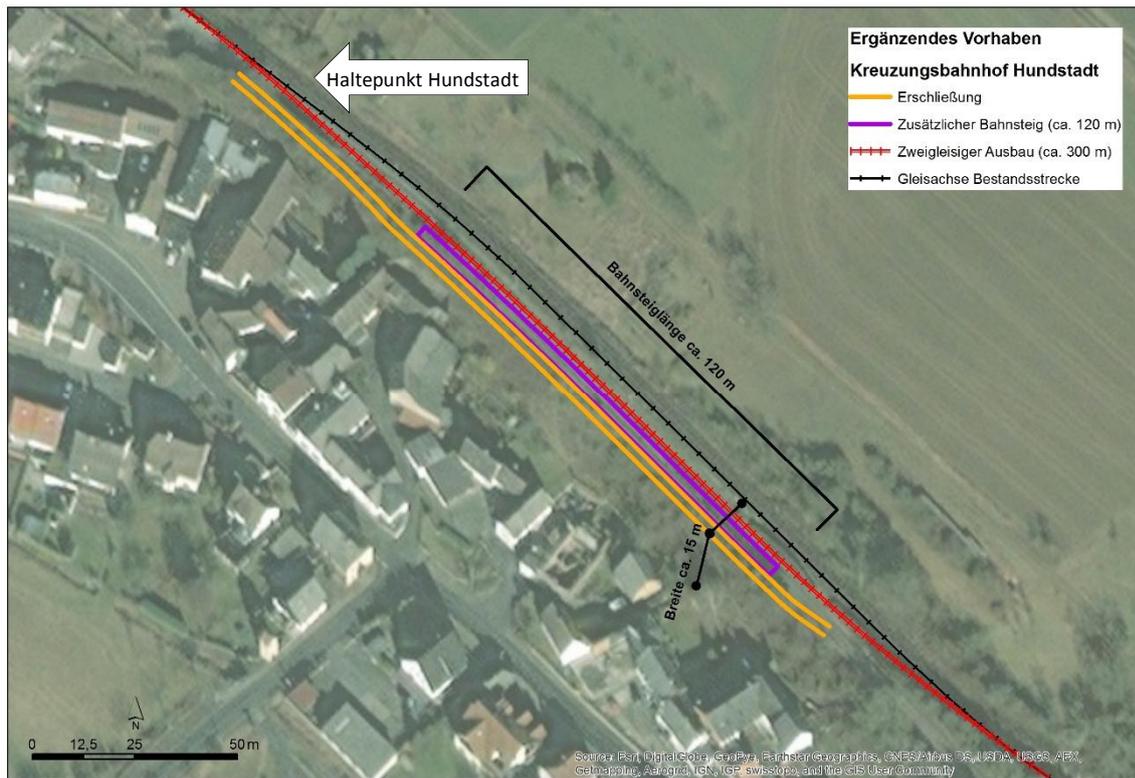


Abb. 2 Vorgesehener Bereich für das neu zu errichtende Gleis, den Bahnsteig sowie die Lage des zu verlegenden Abschnittes des Erschließungsweges (Schlüssel Plan)

Die zu erwartenden Wirkfaktoren und Auswirkungen des Vorhabensbestandteiles sind der Scoping-Unterlage für den Bauabschnitt Friedrichsdorf bis Usingen zu entnehmen. Es entfallen die Auswirkungen, die durch die Elektrifizierung der Strecke ausgelöst werden. Da jedoch auch hier Masten für Beleuchtung und Signale der neuen Bahnsteiganlage erforderlich sein werden, sind auch bezüglich des Schutzgutes Landschaftsbild und Fauna entsprechende Untersuchungen vorzunehmen.

Im weiteren Umkreis des für die Maßnahme vorgesehenen Bereiches befinden sich geschützte Biotope nach §30 BNATSchG in Form von Grünland frischer bzw. feuchter bis nasser Standorte, welche voraussichtlich nicht beeinträchtigt werden. Nach der Hessischen Biotopkartierung befinden sich im Eingriffsbereich beiseits der Bahnlinie lineare Gehölzbiotope sowie extensives Grünland frischer Standorte (NATUREG). Der Eingriffsbereich tangiert kein Schutzgebiet nach Naturschutzrecht, Wasserrecht oder Forstrecht. Südlich des bestehenden Gleises verläuft in einem Abstand von ca. 65 bis 110 m der Steinkerzbach mit einem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet.

Der Vorhabensbestandteil wird zusammen mit dem Bauvorhaben von Friedrichsdorf bis Usingen als ein Gesamtvorhaben und entsprechend mit einer zusammenwirkenden Konfliktanalyse im UVP-Bericht betrachtet und in den Planungsraum des LBP aufgenommen. Sämtliche in den bereits eingegangenen Stellungnahmen geforderten zusätzlichen Untersuchungen und Fachbeiträge werden auch für den Vorhabensbestandteil Hundstadt berücksichtigt. Ansonsten ist der Untersuchungsumfang entsprechend der Scoping-Unterlage auch für den Haltepunkt Hundstadt anzunehmen (siehe Abb. 3).

Abb. 3 Übersicht über den Eingriffsbereich und die Untersuchungsräume zum Kreuzungsbahnhof Hundstadt

Ergänzende Scoping-Unterlage zur Elektrifizierung Taunusbahn

Ergänzende Planung

— Vorhabensbestandteil Kreuzungsbahnhof Hundstadt

Untersuchungsräume Flora und Fauna

— Trassenumfeld: *Baumhöhlen, Haselmaus, Fledermäuse, Reptilien, Fische (an den Querungsstellen der Bachläufe mit der Trasse), Holzkäfer*

100 m *Biotope, Waldstrukturkartierung, Brutvögel, Amphibien, Tagfalter*

25 m *Reptilien, Haselmäuse und Holzkäfer*

300 m *Horstkartierung, Kultur- und sonstige Sachgüter, archäologische Denkmäler und Bodendenkmäler, Schutzgüter Wasser und Boden*

Schutzobjekte (Biotope der HBK und Überschwemmungsgebiete)

Baumreihen und Alleen

Gehölze trockener bis frischer Standorte

Grünland feuchter bis nasser Standorte

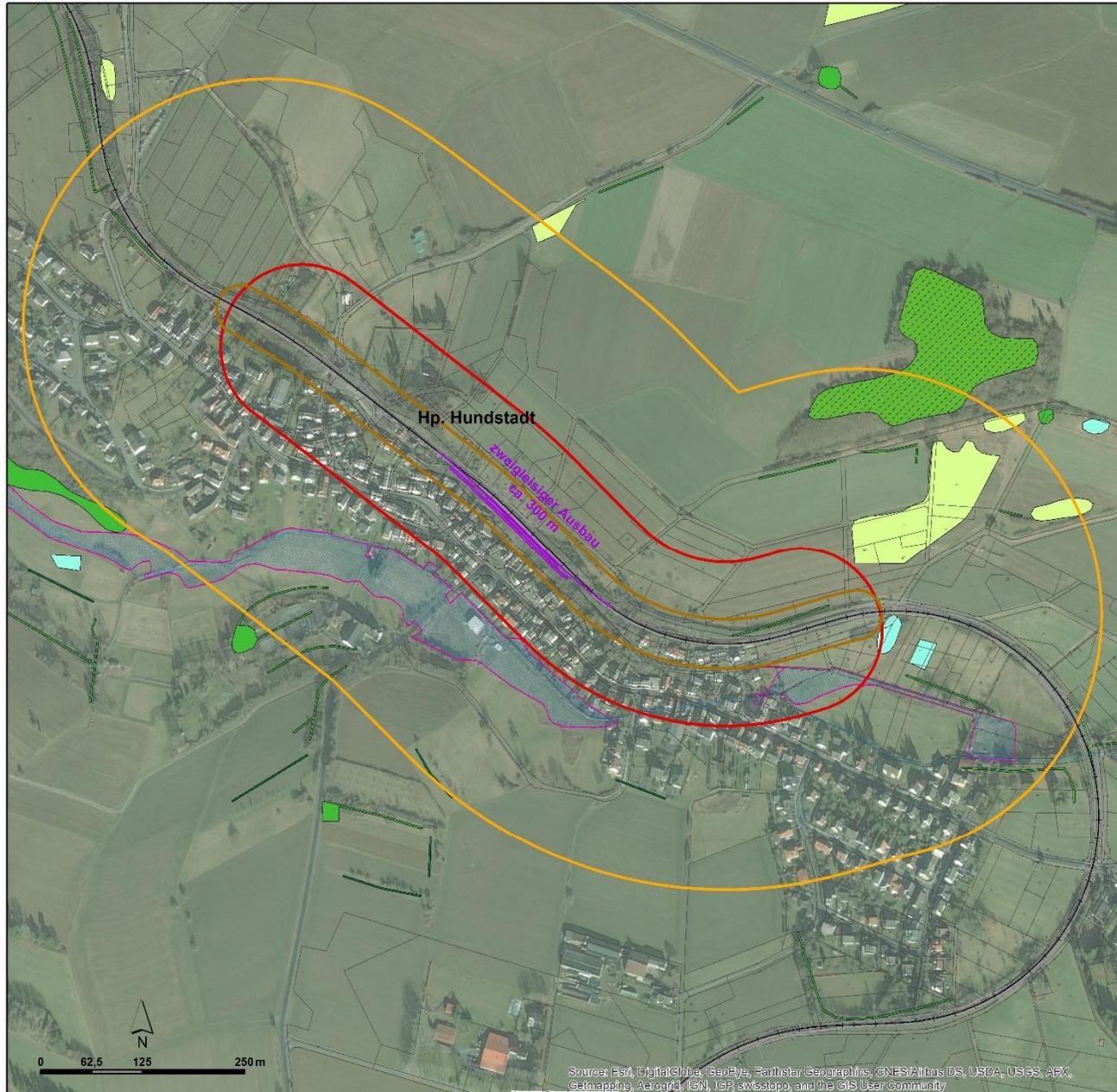
Grünland frischer Standorte, extensiv genutzt

Schlagfluren und Vorwald

Überschwemmungsgebiete

Zu erwartende Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG nach derzeitigem Kenntnisstand

- M** Potenzielle baubedingte Lärmimmissionen durch Bauarbeiten in Wohngebieten mit Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und Erholung
- B** Potenzielle anlage- oder baubedingte Beanspruchung geschützter oder wertvoller Biotope oder Habitate geschützter Arten
- W** Potenzieller baubedingter Eingriff in Wasserkörper (Oberflächengewässer Steinkratzbach) und Überschwemmungsgebiet
- Bewertung gem. Vorgaben der WRRL und WHG
- Bo** Potenzielle Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch Aufschüttung/ Überbauung für das zweite Gleis
- Eingriff ausschließlich im Bereich anthropogen veränderter Böden
- L** Potenzielle Beeinträchtigung der Landschaftsbildqualität durch störende Anlagen (Oberleitungen, Bahnsteig)
- D** Potenzielle Beeinträchtigung von Baudenkmalern gem. HDSchG



3 LITERATUR

BNatSchG: Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 04. Juli 2009, zul. geändert am 30. Juni 2017.

HESSISCHES LANDESAMT FÜR NATURSCHUTZ, UMWELT UND GEOLOGIE (HLNUG) [Hrsg.] (2017): NaturegViewer Hessen.
<http://natureg.hessen.de>.

PGNU(2019): Elektrifizierung der Taunusbahn von Friedrichsdorf nach Usingen - Unterlage zum „Scoping-Termin“, 19.02.2019