



## **Neuordnung des Bahnhofsumfeldes Nidderau-Ostheim**

### **Erläuterungsbericht**

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Nidderau  
Mai 2021

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Lage</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Derzeitiger Zustand</b> .....	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Geplanter Zustand</b> .....	<b>4</b>
4.1	Neugestaltung Bahnhofsumfeld .....	5
4.2	ZOB, Behinderten-WC und Fahrradabstellanlage .....	6
4.2.1	Nutzungskonzept/-gebühr zur geplanten Fahrradabstellanlage .....	7
4.2.2	Nutzungskonzept/-gebühr zur geplanten barrierefreien WC-Anlage .....	8
4.3	Rampenanlage zur Ringstraße .....	8
4.4	Erneuerung von Zufahrtsstraßen .....	9
4.5	Park and Ride .....	9
<b>5</b>	<b>Maßnahmen Dritter</b> .....	<b>10</b>
5.1	DB Station & Service AG .....	10
5.2	Ehemaliges Empfangsgebäude .....	10
<b>6</b>	<b>Varianten</b> .....	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Bauablauf</b> .....	<b>10</b>
<b>8</b>	<b>Baustelleneinrichtung</b> .....	<b>10</b>
<b>9</b>	<b>Bodengutachten</b> .....	<b>11</b>
<b>10</b>	<b>Entwässerung</b> .....	<b>11</b>
<b>11</b>	<b>Umweltverträglichkeit</b> .....	<b>11</b>
<b>12</b>	<b>Versorgungsträger</b> .....	<b>11</b>
<b>13</b>	<b>Kosten</b> .....	<b>12</b>

## **1 Allgemeines**

Im Auftrag der Stadt Nidderau wurde 2021 die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht. Hieraus ergab sich Handlungsbedarf für die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige, die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit Busverknüpfung, Fahrradabstellanlagen und Park and Ride. Der vorliegende Erläuterungsbericht beschreibt die daraus entstandene Entwurfsplanung.

## **2 Lage**

Die Stadt Nidderau, die sich am nördlichen Rand des Rhein-Main-Gebietes (Metropolregion) befindet, liegt im Main-Kinzig-Kreis. Sie ist mit 20.601 Einwohnern, (31.12.2019) die fünftgrößte Stadt des Kreises.

Die Anbindung an den überregionalen Verkehr erfolgt über die Bundesstraßen 45 und 521. Der Bahnhofpunkt in Ostheim liegt an der Bahnstrecke Friedberg – Hanau. Über den Bahnhof Nidderau ist auch die Niddertalbahn Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim erreichbar. Es bestehen so Verbindungen nach Frankfurt am Main, Hanau, Friedberg, und Glauburg-Stockheim am Vogelsberg.

Der DB Haltepunkt Ostheim (Kr Hanau) liegt am westlichen Ende des gleichnamigen Orts- teils ist heute unbesetzt. Fern- und Güterverkehr werden hier nicht mehr abgewickelt, das ehemalige Güterbahnhofsgelände ist zurzeit ungenutzt. Das ehemalige repräsentative Empfangsgebäude wurde an einen privaten Investor veräußert. Das Gebäude steht leer, Fenster und Türen sind zugemauert. Die ehemalige Toilettenanlage ist nicht mehr nutzbar.

Von den ehemaligen Bahnsteiganlagen ist nur noch der Mittelbahnsteig vorhanden und in Betrieb. Er wird über eine nicht barrierefreie Fußgängerüberführung erschlossen. Das östlich angrenzende Bahnhofsumfeld ist heute ungeordnet und besteht aus der ehemaligen Ladestraße, dem leerstehenden Empfangsgebäude und einer alten Radabstellanlage.

Über eine Wirtschaftswegbrücke besteht eine Rad- und Fußverbindung auf die andere Bahnseite zum Stadtteil Windecken. Dort befindet sich ebenfalls ein Naturerlebnispfad.

## **3 Derzeitiger Zustand**

Der ehemalige Bahnhof Haltepunkt Ostheim (Kreis Hanau) war ein dreigleisiger Bahnhof mit Außen- und Mittelbahnsteig. Die Züge halten an den Gleisen 1 und 2 überwiegend im Halbstundentakt. In den Nachmittagsstunden sind stündlich zur Minute 6 und 7 beide Fahrtrichtungen zur gleichen Zeit in Ostheim. Diese Situation könnte für einen schnellen Übergang zu einer Ortsbuslinie genutzt werden, die ihren Anfangs- und Endpunkt am Haltepunkt Ostheim hätte. Derzeit halten Busse nur in der Eisenbahnstraße, dies führt zu einem beträchtlichen Fußweg mit Steigungen bis zum Haltepunkt der DB. Die noch vor

kurzem eigens für den Bushalt angelegten provisorischen Flächen in der Ringstraße werden nicht mehr genutzt und sollen im Konzept nicht weiterverfolgt werden.

Die Erschließung des Mittelbahnsteigs (Gleis 1, 2) erfolgt aus nördlicher Richtung (Eisenbahnstraße/Ladestraße) über eine Personenüberführung ans Bahnsteigende. Diese Personenüberführung ist überdacht, aber nicht barrierefrei. Aufgrund der engen Platzverhältnisse an dieser Stelle zwischen den Gleisen (ca. 9 m) ist auch nachträglich ein Einbau eines Aufzuges nicht möglich.

Das östlich gelegene ehemalige Güterbahnhofsgelände sowie die Grünflächen nördlich des Zugangs zur Personenüberführung bieten Entwicklungspotenzial für die weitere Erschließung des Bahnhofsumfelds, wobei das ehemalige Empfangsgebäude durch die vollzogene Privatisierung, ebenso einige danach gelagerte DB Netz-Flächen mit Technikbauten/Funkmast, nicht zur Verfügung stehen. Die Stadt ist derzeit in Kaufverhandlungen mit der DB Immobilien GmbH. Die exakte Abgrenzung des Grundstückes steht noch nicht fest. Derzeit baut die Bahn Signaltechnik und Kabelkanäle am Rand des zu überplanenden Grundstückes aus. Ebenso stehen zwei Oberleitungsmaste weit in die Entwicklungsfläche hinein und sollen herausparzelliert werden.

Weder eine direkte Busverknüpfung noch zeitgemäße Fahrradabstellanlagen noch geordnete P+R Plätze stehen den Nutzern der Bahn zur Verfügung. Ebenso fehlt eine direkte und barrierefreie Zuwegung von den angrenzenden Wohnquartieren (Ringstraße). Eine historische Treppenanlage wurde vor Jahren wegen Baufälligkeit geschlossen.

## 4 Geplanter Zustand

Um den Ansprüchen an Barrierefreiheit, der Bedeutung für den regionalen Verkehr sowie städtebaulichen Aspekten gerecht zu werden, soll im Bahnhofsumfeld von Nidderau-Ostheim folgendes Maßnahmenpaket umgesetzt werden:

- Neugestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes zwischen Bahnhofstraße und Ringstraße;
- Bau einer neuen Zufahrtsstraße mit Wendeschleife (geeignet für 12m, 15m und 18m Busse sowie sogenannte Buszüge mit 24m Länge);
- Bau eines kleinen ZOB für bis zu zwei 18m Busse oder drei 12m Busse oder ein Buszug mit 24m, mit zwei Warthäusern und einer barrierefreien Toilettenanlage;
- Errichtung einer barrierefreien Rampenanlage sowie einer Treppenanlage vom ZOB bis zur Ringstraße;
- Bereitstellung von buchbaren Fahrradboxen mit Lademöglichkeiten für Accus und überdachten Abstellanlagen zwischen Bahnhofstraße und ehemaligem Empfangsgebäude nahe zum derzeitigen Bahnsteigzugang;

- Bau zweier Parkplatzanlagen mit insgesamt 42 Stellplätzen im Bereich der Grünfläche zwischen Bahnhofstraße und ehemaligem Empfangsgebäude sowie nach der Wendeschleife zwischen Rampe und Bahn.

#### 4.1 Neugestaltung Bahnhofsumfeld

Die Wegeführung und Barrierefreiheit des Bahnhofsumfeldes werden in der Neuplanung optimiert. Für die Linienfindung war ausschlaggebend, zu gewährleisten, dass auch bei wartenden Bussen an der Haltestelle ein reibungsloses Vorbeifahren an den wartenden Bussen möglich ist. Ebenso soll die Vorbeifahrt in der Eisenbahnstraße ermöglicht werden. Auf der Schulbuslinie 42S sind nach derzeitigem Planungsstand 7 Fahrtenpaare an Schultagen geplant, davon ein morgendlicher Buszug (24m Länge). im Tagesverlauf kommt es mehrfach zu Halten von zwei Solobussen gleichzeitig, aber auch von einzelnen Gelenkbussen (18m). Um eine gewisse Zukunftsfestigkeit zu erreichen, wurde die Kantenlänge auf zwei Mal 18m (Gelenkbusse) bzw. drei Mal 12 Meter (Solobusse) ausgelegt. Derzeit finden noch Abstimmungen zwischen der Stadt Nidderau und der KVG Main-Kinzig bezüglich der innerstädtischen Buslinien 45 -47 statt. Mögliche Auswirkungen auf diese Planung, die zu Veränderungen der Kantenlänge führen sollten, werden sobald bekannt nachgereicht. Die Bordhöhe des durchgehenden Bussteiges soll 22 cm betragen (Kasseler Sonderbord plus). Ein Halt des Schienenersatzverkehrs ist aufgrund der Länge des Bussteiges ebenfalls möglich. Die Anfahrbarkeit der geplanten Anlage wurde abschließend durch ein Schleppkurvenprogramm überprüft.

Die Halteplätze an den Bussteigkanten sowie der direkte Ein- und Ausfahrbereich werden wegen der regelmäßigen Belastung durch den Busbetrieb als Betonfahrbahn ausgeführt. Dadurch können die bei Anfahr- und Haltevorgängen auftretenden Kräfte aufgenommen und die Dauerhaftigkeit des Fahrbahnbelags verbessert werden. Der Busbetrieb erfordert eine Einordnung in Bk 3,2. Es wird ein Oberbau gemäß RStO 12, Tafel 2, Zeile 2 gewählt:

23 cm	Betondecke
10 cm	Asphalttragschicht
<u>32 cm</u>	<u>Frostschutzschicht!</u>
65 cm	Gesamtaufbau.

Die Fußgängerquerungen werden, da wo es Sinn macht, aufgrund der Wegeführung als differenzierte Querungsstellen mit Roll- und Tastbord ausgeführt werden.

Südlich der Bushaltestellen, im Bereich der Wendeschleife, wird ein Taxistand mit kleiner Warthalle für zwei Taxis parallel zur Fahrbahn eingerichtet.

Die Taxistandplätze werden der Belastungsklasse 0,3 zugeordnet und entsprechend RStO 12 ausgeführt:

---

1 Email vom RMV 25.05.2021

8 cm	Pflasterdecke
4 cm	Pflasterbett
[15 cm	Schottertragschicht <sup>2]</sup>
<u>23 cm</u>	<u>Frostschutzschicht<sup>2]</sup></u>
50 cm Gesamtaufbau.	

Die Gehwege erhalten gemäß RStO 2012, Tafel 6, Zeile 2 folgenden Aufbau:

8 cm	Pflasterdecke
4 cm	Pflasterbett
[15 cm	Schottertragschicht <sup>2]</sup>
<u>23 cm</u>	<u>Frostschutzschicht<sup>2]</sup></u>
50 cm Gesamtaufbau.	

Die Beleuchtung des Bahnhofsumfeldes wird hergerichtet. Dabei erhalten die Verkehrsflächen Maste mit LED Beleuchtung.

## **4.2 ZOB, Behinderten-WC und Fahrradabstellanlage**

Der ZOB verfügt über zwei durchgehende Bussteigkanten. Davon bieten die westliche und östliche ausreichend Länge, um einen Gelenkbus mit 18 m halten lassen zu können. Durch den Einbau erhöhter Busborde (22cm) auf mindestens den ersten 9 m jeder Haltekante wird die vollständige Barrierefreiheit der Verkehrsstation gemäß Personenbeförderungsgesetz erreicht. Erforderliche Fahrgastinformationen wie Schilder und Anzeigetafeln, Vitrinen werden mit ausreichendem Abstand zur Buskante und Blindenleitsystem aufgestellt. Der Bussteig erhält eine dynamische Fahrgastinformationsanzeige (DFI). Ein Blindenleitsystem ermöglicht die Orientierung in den Wartebereichen, den Zugang zu den Bussen sowie die sichere Erreichbarkeit der Treppenanlage und der Toilette.

---

<sup>2</sup> Die vorliegende Bodenuntersuchung trifft keine Aussagen zur Standfestigkeit des Bodens. Es wird von unterschiedlich starken Auffüllungen, bis 2 Meter stark, des Geländes ausgegangen. Um differenzierte Aussagen zur Standfestigkeit, bzw. zur Notwendigkeit von Bodenverbesserungsmaßnahmen zu erhalten wird das bestehende Gutachten ergänzt und alsbald nachgereicht. Die vorliegende Kostenberechnung kann sich dadurch noch verändern.

Die 155 qm große Warte- und Aufstellfläche für Reisende des ZOB wird mit Betonwerksteinpflaster belegt:

8 cm	Betonsteinpflaster
4 cm	Pflasterbett
[15 cm	Schottertragschicht <sup>3]</sup>
<u>23 cm</u>	<u>Frostschutzschicht<sup>3]</sup></u>
50 cm	Gesamtaufbau.

Die Fahrradabstellanlagen befinden sich auf beiden Seiten der Zufahrtsstraße in Höhe des Bahnsteigzugangs. Weite Wege sollen vermieden werden. Im Bereich des Parkplatzes werden zweistöckige Boxen zum Einsatz kommen. Diese bieten Platz für 16 Fahrräder, die Anlage soll sich optisch und stadtgestalterisch in die neue Umgebung einfügen. Ein leichtes Vordach soll zudem einen Wetterschutz beim Ein- und Ausladen bieten. Entlang der Boxen steht ausreichend Rangier- und Bewegungsfläche zur Verfügung, sodass das Ein- und Ausstellen der Fahrräder problemlos möglich ist.

Auf Seiten der Wohnbebauung entsteht auf dem überbreiten Gehweg eine überdachte Abstellanlage mit 30 Fahrradbügeln. Diese werden vom Gehweg kommend bestückt und erhalten zudem eine Selfrepairstation mit Luftpumpeneinheit.

#### **4.2.1 Nutzungskonzept/-gebühr zur geplanten Fahrradabstellanlage**

Die geplante Fahrradabstellanlage besteht aus Doppelstockboxen, welche Platz für 16 Fahrräder bieten. Die Buchung der Boxen erfolgt Online bzw. über die Versorgungssäule vor Ort gegen eine Gebühr, die sich nach der Buchungsdauer (Tag, Monat, Jahr) richtet. Der Buchungszeitraum kann wahlweise angeboten werden, z.B. 1 Tag, 1 Monat, 1 Jahr.

Nach erfolgreicher Registrierung und Bezahlung erhält der Kunde für die erstmalige Anmeldung systemrelevante Daten, inkl. eines 4-stelligen Codes. Nach der erstmaligen Anmeldung benötigt er nur noch diesen 4-stelligen Zugangscodes. Durch Codierung und Erstanmeldung benötigt das vorbeschriebene System keine Internetverbindung. Die Buchung kann tagesgenau (24h + bis 24:00 darauf, heißt: Buchung am Montag, um 19:00 = gebucht bis Dienstag, 24:00), oder viertelstundengenau (24h + nächste Viertelstunde, heißt: Buchung Montag, 19:00 = gebucht bis Dienstag, 19:15) erfolgen.

Die Bezahlung ist mittels der handelsüblichen Online-Bezahlsysteme via Smartphone, Tablet oder von zu Hause aus am PC möglich. Alternativ können Personen, die sich nicht per Smartphone anmelden können oder wollen eine Buchung über die Techniksäule vor Ort vornehmen. Die Gebühr dient lediglich dazu, die Betriebskosten der Anlage zu decken. Die Stadt beabsichtigt mit der Anlage keinen Gewinn zu erzielen.

---

<sup>3</sup> Eine Fahrgastbefragung soll den zukünftigen Bedarf an P+R und B+R klären. Die Zählung und Befragung ist für Anfang Herbst vorgesehen um Coronabedingte Verfälschungen so weit als möglich auszuschließen.

Die Fahrradabstellanlage soll einer möglichst großen Anzahl an Nahverkehrsnutzern zugänglich gemacht werden, um so auch neue Kunden für den Nahverkehr zu gewinnen. Um diese Möglichkeiten zu eröffnen, werden die Nutzungsgebühren in einem akzeptablen Rahmen gehalten. Die im Handbuch Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement, Kapitel 4.9.7.6 benannten Obergrenzen (s.u.) werden bei der Festlegung der Nutzungsgebühren nicht überschritten:

Fahrradabstellanlagen als Boxen, Garagen bzw. im Parkhaus:

Bike&Ride-Stellplatz 0,50 € (pro Tag)

Bike&Ride-Stellplatz 10,00 € (pro Monat)

Bike&Ride-Stellplatz 100,00 € (pro Jahr)

#### **4.2.2 Nutzungskonzept/-gebühr zur geplanten barrierefreien WC-Anlage**

Die geplante barrierefreie WC-Anlage wird in den ZOB Bereich integriert. Der Zugang wird über einen Münzeinwurf kontrolliert. Die Bewirtschaftung der Anlage dient lediglich zur Deckung der Betriebskosten der Anlage. Die Stadt beabsichtigt mit der Anlage keinen Gewinn zu erzielen.

Die Toilettenanlage soll einer möglichst großen Anzahl an Nahverkehrsnutzern zugänglich gemacht werden. Um diese Möglichkeiten zu eröffnen, werden die Nutzungsgebühren in einem akzeptablen Rahmen gehalten. Die im Handbuch Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement, Kapitel 4.9.7.6 benannten Obergrenzen (s.u.) werden bei der Festlegung der Nutzungsgebühren nicht überschritten:

Toilettenanlagen:

Toilettengebühr 0,50 € (je Gang).

#### **4.3 Rampenanlage zur Ringstraße**

Um die Barrierefreiheit zwischen dem bestehenden Bahngelände und der Ringstraße (Wohngebiete) zu erreichen, wird eine Rampenanlage mit einer Breite von 4 m hergestellt. Durch die Gestaltung mit geböschten Rändern wird ein größtmögliches Maß an sozialer Sicherheit erreicht; die offene Anlage als Bestandteil der Landschaft innerhalb der umgebenden Grünanlage vermeidet die Entstehung von Angsträumen. Zugleich kann auf Stützmauern weitestgehend verzichtet werden. Gestalterisch sollen die Böschungen wieder mit Stauden und Laubbäumen bepflanzt werden, um das Mikroklima und die Biodiversität zu verbessern. Beidseitig der Rampe werden Hochborde als Anfahrerschutz und ein einläufiger Handlauf angeordnet. Die Rampenanlage wird in das Beleuchtungskonzept des Bahnhofsumfeldes als Zuweg integriert.

Die Rampe überwindet eine Höhendifferenz von etwa 2 m. Durch die barrierefreie Ausführung gemäß DIN 18040-1 und RIL 813 besteht die Rampe aus Rampenabschnitten mit einer Neigung von 6 % und einer Länge von 6 m und mindestens 1,50 m langen Zwischenpodesten mit max. 2 % Längsneigung.

Die Pflasterflächen der Rampen erhalten gemäß RStO 2012, Tafel 6, Zeile 2 folgenden Aufbau:

8 cm	Pflasterdecke
4 cm	Pflasterbett
15 cm	Schottertragschicht
<u>23 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
50 cm	Gesamtaufbau.

#### 4.4 Erneuerung von Zufahrtsstraßen

Die einzige Zufahrtsstraße ist die Eisenbahnstraße. Gemäß Schleppkurvenprüfung muss dort ein Baumstandort mit Pflanzbeet entfallen und die längs angeordnete Parkplatzspur zurückgenommen werden. Die straßenbaulichen Anpassungen sind in der Kostenberechnung berücksichtigt.

#### 4.5 Park and Ride

Zwischen Eisenbahnstraße und Zugang Bahnsteige sowie zwischen Wendeschleife, Rampe und Oberleitungsmast werden zwei Park and Ride Anlagen errichtet mit bis zu 42 Stellplätzen. Die einzelnen Parkstände sind senkrecht zu den Fahrgassen angeordnet. Die Tiefe der einzelnen Stellplätze beträgt 4,3m Der Überhang 0,7m ist der Grünfläche zugeordnet, um insgesamt eine geringe Versiegelung zu erreichen und den Grünanteil in der Planung zu erhöhen. Die Fahrgassen haben eine Breite von 6m. Im Bereich des südlichen Parkplatzes werden mehrere Stellplätze mit Ladesäulen für E-Fahrzeuge ausgestattet. Die Parkflächen werden in der Regel nicht durch Schwerlastverkehr befahren. Daher werden sie gemäß RStO´12 nach Belastungsklasse 0,3 ausgeführt. Die Fahrgassen des P+R-Platzes südlich des Empfangsgebäudes erhalten kontrastierend zum dunklen Pflaster der Parkplätze das gleiche, hellere Pflaster wie die Gehbahnen der Gehwege.

Gemäß RStO´12 sollte ein Aufbau von 50 cm Stärke für die Parkplatzflächen ausreichen.

Folgender Aufbau wird vorgesehen:

8 cm	Pflasterdecke bzw. Kopfsteinpflaster
4 cm	Pflasterbett
15 cm	Schottertragschicht
<u>23 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
50 cm	Gesamtaufbau.

## **5 Maßnahmen Dritter**

### **5.1 DB Station & Service AG**

Die Zugänglichkeit des Mittelbahnsteiges, sowie die Bahnsteiganlage ist nicht barrierefrei. Dieser Planung ist eine Machbarkeitsstudie vorgeschaltet, die sich auch mit dieser Frage der barrierefreien Erschließung auseinandergesetzt hat. Demnach ergibt sich aus der Breite des Mittelbahnsteiges nur ein Korridor auf Höhe der Ringstraße, wo platzmäßig eine neue Erschließung als Personenüberführung oder Personenunterführung mit Aufzug möglich wäre. Diese Umfeldplanung berücksichtigt diesen Tatbestand bereits mit der Lage des ZOB und der Erschließungsrampe zur Ringstraße. Parallel zur Weiterverfolgung dieser Umfeldplanung werden die Stadt Nidderau und der RMV die DB Station & Service AG auffordern, Planungen zum barrierefreien Ausbau der Bahnsteige anzustoßen.

### **5.2 Ehemaliges Empfangsgebäude**

Bereits 2017 wurde das ehemalige Empfangsgebäude mit einer Umgriffsfläche an einen privaten Investor versteigert. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz. Bisher ist noch nichts passiert, um das repräsentative Gebäude wieder einer Nutzung zuzuführen. Im Rahmen der Umfeldplanung konnten daher weder das Gebäude noch die dazugehörigen Flächen in die Planungen integriert werden.

## **6 Varianten**

Es findet an dieser Stelle keine Variantenbetrachtung statt. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden verschiedenen Teilkonzepte untersucht. Die gewählte Variante bietet aus Sicht aller an der Planung beteiligten Stellen den optimalen Nutzen. Siehe auch Punkt 5.1.

## **7 Bauablauf**

Die Maßnahme wird in einem Schritt umgesetzt. Da die Flächen offiziell noch Bahnflächen sind, findet dort derzeit weder Parken noch Busverkehr statt. Lediglich der Zugang zum Empfangsgebäude (derzeit keine Nutzung) und zum Treppenzugang Mittelbahnsteig sind während der Baumaßnahme aufrechtzuerhalten. Die Erschließung des weiterführenden Grundstücksteils (ehemalige Ladestraße) wird vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten mit einer provisorischen Rampe von Seiten der Ringstraße aus ertüchtigt. In diesem Abschnitt sind auch ausreichend Flächen für Baustelleneinrichtungen und Zwischenlager für Erdaushub und Material vorhanden.

## **8 Baustelleneinrichtung**

Flächen für die Baustelleneinrichtung stehen im Projektgebiet in ausreichendem Maße zur Verfügung. Siehe auch Punkt 7.

## **9 Bodengutachten**

Das vom Baugrundinstitut Dr. Hug Geoconsult GmbH im November 2019 erstellte, vom Magistrat der Stadt Nidderau beauftragte Gutachten untersuchte das zum Verkauf anstehende Bahngrundstück abfalltechnisch und nahm 10 Bodenbeprobungen vor. Demnach sind lediglich im südwestlichen Bereich gelegene Haufwerke abfalltechnisch problematisch. Grundsätzlich handelt es sich um ein aufgefülltes Gelände. Die Auffüllung ist ca. 2m stark. Eine Untersuchung der Standfestigkeit erfolgte nicht. Dies wird nachgeholt und die Ergebnisse nachreicht.

## **10 Entwässerung**

Das anfallende Oberflächenwasser wird durch einseitig am Straßenrand angeordnete Pflasterinnen aufgefangen. Dazu erhält die Straße eine Querneigung von 2,5%. Der in der Straße verlaufende Regenwasserkanal führt aus beiden Richtungen zu einem zentralen Revisionsschacht im Bereich des Toilettenhauses. Ab hier führt er als Mischwasserkanal bis zum Bestandsschacht in der Ringstraße (ca. 10 m), wo er an das bestehende öffentliche Kanalnetz angeschlossen wird.

## **11 Umweltverträglichkeit**

Der vorhandene Baumbestand wird so weit wie möglich in die Neuplanung integriert. Zusätzlich werden insgesamt 30 neue Laubbäume gepflanzt. Bei der Gestaltung der Rampenanlagen wird die Neuversiegelung durch begrünte Böschungen möglichst geringgehalten, die Landschaftswirkung der Grünfläche wird durch die Niveauänderungen erhöht, wobei bewusst auf strenge Linien und Winkel verzichtet wird.

Zum Einsatz sollen insbesondere bei Pflasterflächen CO<sub>2</sub>-neutrale Produkte kommen. Die Beleuchtung wird insektenfreundlich und energiesparend auf LED umgestellt. Ebenfalls werden durch Staudenpflanzen und Blühwiesen bienenfreundliche Strukturen geschaffen.

## **12 Versorgungsträger**

Im Planungsgebiet befinden sich bisher bekannt keine öffentlichen Versorgungsleitungen. Im Zuge des Grunderwerbs wurde bereits auf einzelne Leitungen hingewiesen, die aber weitestgehend außer Betrieb sein müssten. Derzeit baut die DB Netz AG neue Leitungskanäle und Kabelstränge sowie neue Energieschalthäuser entlang der Strecke. Es ist durch den gewählten Abstand zu diesen Leitungen und Anlagen zu vermuten, dass die vorliegende Umfeldplanung daher in keinem Konflikt zu diesen Maßnahmen steht.

Bei den betroffenen Versorgungsträgern und der DB AG wurden aktuelle Leitungspläne angefragt. Der Rücklauf ist noch nicht vollständig. Es ist zu empfehlen, mit der Baumaßnahme das ehemalige, privatisierte, Empfangsgebäude an die öffentliche Kanalisation,

Trinkwasserversorgung sowie Strom- und Medienversorgung anzuschließen bzw. Leerrohre zu verlegen, um nicht zeitnahe Straßenaufbrüche zu riskieren.

## 13 Kosten

Die Baukosten für die Gesamtmaßnahme betragen 1.407.329,60 € netto zzgl. Baunebenkosten (ca. 25 %) und jeweils gültiger Mehrwertsteuer (aktuell angenommen 19 %). Die Aufteilung der Kosten ist der beigefügten Kostenübersicht zu entnehmen. Die Kosten umfassen die Verkehrsanlagen für die Erschließungsstraße mit Wendeschleife, ZOB mit Warthäusern, DFI und Toilettenhaus, Treppen- und Rampenanlagen zur Ringstraße, Ertüchtigung Bahnhofstraße, zwei getrennte Parkplatzanlagen mit Ladeinfrastruktur und Fahrradabstellanlagen sowie ein Taxi- bzw. AST Halteplatz. Da die Fertigstellung von Bodengutachten, Leitungsauskunft, Statik und Fachplanungen noch teilweise aussteht, ist ggf. mit Änderungen zu rechnen. Die Kostenübersicht der Gesamtmaßnahme beinhaltet Kostenkalkulationen in verschiedenen Detailtiefen, was den unterschiedlichen Planungsständen geschuldet ist.

Der Grunderwerb ist noch nicht abgeschlossen und wird nachgemeldet.

aufgestellt:

Boppard, im Mai 2021

**slb\_architekten und ingenieure**

StadtLandBahn Hachenberg & Roll GbR

ANDREAS ROLL

Beratender Ingenieur

Mitglied der Ingenieurkammer Rheinland-Pfalz