

---

# Erneuerung ARA Ludwigshafen

## – Umwelterklärung des Vorhabenträgers –

---



### **Kurze Beschreibung der umweltrelevanten Merkmale des geplanten Vorhabens**

Gegenstand dieser Planung ist die Erneuerung der Außenreinigungsanlage (ARA) der DB Regio AG auf dem Areal des Bahnhofs Ludwigshafen am Rhein an Gleis 210.

Die Waschanlage aus dem Jahr 1997 mit dazugehörigen Betriebsgebäuden ist in sanierungsbedürftigem Zustand und für die künftig zu erbringenden Fahrzeugwäschen überdimensioniert, so dass sie erneuert werden soll.

Die genauen Baubeschreibungen der ARA sind dem technischen Erläuterungsbericht (Anlage 1) der Vorplanung zu entnehmen.

### **Derzeitiger Zustand**

Die vorhandene ARA ist bisher nur mit gleisparallelen Schutzwänden versehen und nicht überdacht. Sie besteht im Wesentlichen aus folgenden Komponenten:

- Bodenreinigungsanlage
- Reinigungsanlage für Außenwände und Dächer
- Waschplatz mit Hochdruckreinigern für die manuelle Nachreinigung
- Steuerstand und Schuppen für Reinigungsgeräte
- Ölabscheideranlage
- Schlammfangbecken
- Abwasserreinigungsanlage
- Lager- und Betriebsgebäude

Der Untergrund der Anlage ist betonversiegelt.

### **Zukünftiger Zustand**

An gleicher Stelle soll eine komplett eingehauste Reinigungsanlage mit Kreislaufwassernutzung entstehen. Dabei wird auch das angrenzende Lager- und Betriebsgebäude abgerissen und ersetzt. Die Abwasserreinigungsanlage wird nicht abgerissen sondern es werden nur die technischen Anlagen im Gebäude ersetzt werden, da das Gebäude selbst noch in einem guten Zustand ist.

### **Beurteilung der Umweltauswirkungen**

Für die Bewertung der Standort bezogenen Angaben wurden im Plangebiet eine Ortsbegehung und Kartierung durchgeführt.

### ***Auswirkungen auf Wasser und Boden***

Das Gelände des Bahnhofs Ludwigshafen am Rhein befindet sich im Überschwemmungsgebiets des Rheins, so dass eine Gefahr der Überflutung des Geländes bei extremen Hochwasserereignissen (> HW 100) besteht.

Es erfolgt eine geringfügige zusätzliche Neuversiegelung von weniger 50 m<sup>2</sup>. Es ergeben sich durch die Erneuerung der ARA keine wesentlichen Veränderungen im Wasserhaushalt.

Das Wasserschutzgebiet (WSG) der Stufe III „Parkinsel“ ist ca. 1,5 km östlich entfernt, so dass das Bahnhofsgelände im Einzugsgebiet des WSG liegt. Im Bereich des Bahnhofsgeländes sind die Grundwasserleiter jedoch durch eine Deckschicht aus tonig-lemmigen bis schluffigen Auenböden geschützt (s. BoVEK Kurzkonzzept 2014, S. 4).

Es liegt noch kein Baugrundgutachten vor, jedoch wurde 2014 für das Vorhaben ein BoVEK-Kurzkonzzept erstellt und es liegt eine Historische Erkundung aus dem Jahr 1997 vor (Altlastenverdachtsfläche 7041-05-017 DB Netz AG). Auf Grund der langjährigen Nutzung als Reinigungsplatz und anderer vorheriger Nutzungen kann eine Kontamination der Fläche nicht ausgeschlossen werden. Jedoch wurde 1997 im Rahmen der Bauarbeiten der Boden bis in 2 m Tiefe ausgehoben und entsorgt, so dass das vorhandene Kontaminationspotential laut der als gering einzustufen ist (s. Historische Erkundung, 1997, S. 19). Jedoch empfiehlt

das BoVEK Kurzkonzept im Rahmen der weiteren Planung und Erkundung Bodenanalysen durchführen zu lassen, das Aushubmaterial zu beproben und das Sanierungsmanagement ab Beginn der Maßnahmen in sämtliche Vorgänge einzubinden. Laut BoVEK-Kurzkonzept ist BoVEK-Prozess jedoch nicht erforderlich.

Es werden Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) im Bereich der zu erneuernden ARA benötigt. Eine große BE-Fläche wird auf der unbefestigten Fläche zwischen der bestehenden ARA (Gleis 210), welche mit thermophiler Ruderalflur bewachsen ist, und Gleis 74 eingerichtet, da der östlich der ARA verlaufende Fahrweg als Rettungsweg freigehalten werden muss. Die Größe der vorgesehenen BE-Fläche beträgt ca. 400 m<sup>2</sup>. Ob weitere BE-Flächen benötigt werden, steht zum jetzigen Zeitpunkt (Anfang Juli 2015) noch nicht fest.

### **Auswirkungen auf Flora und Fauna, FFH-Relevanz, Artenschutzbelange**

Naturschutzrechtliche Schutzgebietsausweisungen im Bereich des Bahnhofs Ludwigshafen am Rhein wurden anhand des GIS-Systems SGINfo der Deutschen Bahn überprüft und den betroffenen Flächen zugeordnet.

Das Plangebiet liegt mind. 1,9 km außerhalb von Schutzgebieten wie Landschaftsschutzgebieten, Vogelschutzgebieten, Naturschutzgebieten und geschützten Biotopen.

Auch das nächstgelegene FFH-Gebiet „Rheinniederung Philippsburg bis Mannheim“ (DE6716341) ist mind. 1,9 km südöstlich und flussaufwärts der Maßnahmenfläche auf dem anderen Rheinufer gelegen, womit eine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets durch die Baumaßnahme ausgeschlossen werden kann.

Auf Grund der im Bereich des Vorhabens vorhandenen Lebensraumstrukturen können Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG), hier insb. die Mauereidechse, von dem Vorhaben betroffen sein.

### **Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter**

Die Baumaßnahme findet zentral auf einem großen Gleisgelände statt, welches an beiden Seiten durch Gebüsch abgescirmt ist und mit weiteren Gebäuden ähnlicher Dimension bereits bebaut ist. Somit kann von keiner zusätzlichen visuellen Beeinträchtigungen des Landschafts- /Ortsbildes ausgegangen werden. Zur Minimierung der bauzeitlichen Auswirkungen wird der kleinstmögliche Arbeitsraum gewählt.

Die Belange der Denkmalpflege werden nach aktuellem Kenntnisstand nicht berührt.

### **Lärm, Immissionen und Erschütterungen**

Die baubedingten Lärmemissionen sind vorübergehend und lokal begrenzt und werden in der Gesamtbetrachtung als unerheblich bewertet.

Berechnungen von Immissionswerten nach AVV Baulärm wurden für das Vorhaben nicht durchgeführt. Schalltechnisch relevante Bauaktivitäten sind im wesentlichen Rückbaumaßnahmen, Erdarbeiten und Gründungsarbeiten mit dem Einsatz von Baggern, Rammgeräten, Pressluftschlämmern und Rüttelmaschinen. Diese Aktivitäten, bei denen hohe

Geräuschpegel auftreten können, sind auf relativ kurze Bauphasen konzentriert. Zur Minderung der Geräusche kommen folgende Maßnahmen in Betracht:

- Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle,
- Maßnahmen an den Baumaschinen,
- die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen,
- die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren,
- die Einschränkung der Betriebszeiten lautstarker Baumaschinen.

Maßnahmen an Baumaschinen bzw. die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen oder Bauverfahren sollten im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen sichergestellt werden. Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG - soll jede Baustelle so geplant oder eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Demgemäß sind die mit Bauleistungen beauftragten Unternehmen dahingehend zu verpflichten, dass sie ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte einsetzen, die hinsichtlich der Emissionen den (fortschreitenden) Stand der Technik entsprechen.

Mit der Planung gehen keine Änderungen im Betriebsprogramm der Strecke einher. Somit ergeben sich durch die beschriebenen baulichen Maßnahmen keine betriebsbedingten Änderungen der Lärm- und Erschütterungsimmissionen. Es ist keine Zunahme von Schall und Erschütterungen zu erwarten. Es werden keine elektromagnetischen Felder erzeugt.

### **Fazit**

Wegen potentieller Betroffenheit von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (Mauereidechse) werden Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen nach §44 BNatSchG erforderlich. Daher wird in Abstimmung mit der zuständigen Landschaftsbehörde die Erstellung eines Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags empfohlen.

Aufgrund der vorübergehenden Vegetations- und Lebensraumverluste wird die Abarbeitung der Eingriffsregelung (Landschaftspflegerischer Begleitplan) empfohlen.

Aus dem durchgeführten Screening/Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG ergibt sich nach der Bewertung der Vorplanung kein Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Es wird darauf hingewiesen, dass sich im Rahmen der Genehmigungsplanung Änderungen der Planung und somit auch des Screenings ergeben können.

Antragsteller:

vertreten durch:

**DB Regio AG**

Oskar-Vongerichten-Str. 7b

67061 Ludwigshafen am Rhein