

ErläuterungsberichtInhaltsverzeichnis

1.	Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)	2
2.	Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)	2
3.	Varianten und Variantenvergleich	3
4.	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	3
5.	Beschreibung des geplanten Zustandes	6
6.	Tangierende Planungen	8
7.	Temporär zu errichtende Anlagen	8
8.	Baudurchführung	9
9.	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	10
9.1	Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen	10
9.2	Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter	10
9.2.1	Schutzgut „Mensch“	10
9.2.2	Schutzgut „Tiere und Pflanzen“	11
9.2.3	Schutzgut „Wasser“	12
9.2.4	Schutzgut „Klima, Luft“	13
9.2.5	Schutzgut „Landschaft“	13
9.2.6	Schutzgut „Boden“	13
9.2.7	Schutzgut „Kultur- und Sachgüter“	13
9.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	14
10.	Weitere Rechte und Belange	14
10.1	Grunderwerb	14
10.2	Kabel und Leitungen	15
10.3	Straßen und Wege	15
10.4	Kampfmittel	15
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial	16
10.6	Gewässer	16
10.7	Land- und Forstwirtschaft	16
10.8	Brand- und Katastrophenschutz	16
11.	Abkürzungen	17

1. Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

Der Bf. Jena-Göschwitz liegt am südlichen Stadtrand der kreisfreien Stadt Jena. Er ist Umsteigebahnhof zwischen den Strecken 6305 Abzweig Saaleck – Saalfeld (Saale) und 6307 Weimar – Gera, die Teil der Mitte- Deutschland- Verbindung (MDV) ist.

Der Mittelbahnsteig 1/2 und der Außenbahnsteig 3 liegen an der Strecke 6305 und sollen gemäß den aktuellen technischen und verkehrlichen Anforderungen geändert werden. Der Mittelbahnsteig 1/2 wird mit einer Nutzlänge von 245 m und der Außenbahnsteig 3 mit einer Nutzlänge von 210 m hergestellt.

Die Reisendenwege auf dem Bahnhofsvorplatz zwischen den Bahnsteigen 3 und 4, der Personenunterführung und dem Aufzug sollen geordnet und die angrenzenden Bahnflächen umgestaltet werden.

Einordnung der Lage der Baumaßnahme

geografische Lage

Bundesland:	Freistaat Thüringen
Gebietskörperschaft:	kreisfreie Stadt Jena
Gemarkung / Flur:	Göschwitz / Flur 2
Gebietseinstufung:	siehe Unterlage
Höhensystem:	DHHN 92

Bahnanlagen

Strecke:	6305 Abzweig Saaleck - Saalfeld (Saale)
Streckencharakteristik:	zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn
Untersuchungsbereich:	Bahnhof Jena- Göschwitz, km 32,100 -32,600
Geschwindigkeit:	bis 160 km/h
TEN Klassifizierung:	TEN konventionell

Zuständigkeiten

Eigentümer der Strecke:	DB Netz AG
Infrastrukturbetreiber Gleisanlagen:	DB Netz AG
Eigentümer / Infrastrukturbetreiber Bahnsteige:	DB Station&Service AG
Besteller für den Nahverkehr:	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
Besteller für den Fernverkehr:	DB Fernverkehr AG

2. Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Die Strecke 6305 Abzweig Saaleck – Saalfeld (Saale) stellt für den Güter- und Personenverkehr eine wichtige Eisenbahnfernverbindung zwischen Süd- und Mitteldeutschland dar. An dieser Strecke liegen der Mittelbahnsteig 1/2 und der Außenbahnsteig 3.

Die bereichsweise zweigleisige Hauptbahn 6307 Weimar – Gera wird derzeit überwiegend durch den Regionalverkehr in der Relation (Süd-niedersachsen) – Mittelthüringen – Westsachsen genutzt. An dieser Strecke liegen die Außenbahnsteige 4, 5 und 6, die in den letzten Jahren erneuert wurden. Es ist vorgesehen, auch diese Strecke für Eisenbahnfernverbindungen zu nutzen und diese mittelfristig zu elektrifizieren.

Die Bahnsteige 1/2 und 3 entsprechen hinsichtlich der Gleisabstände, der Bahnsteighöhen von 0,30 bis 0,35 m, der Bahnsteignutzlängen, der Oberflächenbeschaffenheit und der Ausstattung weder den aktuellen Anforderungen des konventionelle transeuropäischen Netzes noch des nationalen

Regelwerks. Die Bahnsteighöhen sollen auf den Regemaß der EBO mit einem Nennmaß von 0,76 m erhöht werden.

Ab 2023 soll der Bahnhof Jena- Göschwitz als Intercity- Kreuz mit vertaktetem Verkehr auf den Strecken 6305 und 6307 genutzt werden. Hierzu wird eine Nutzlänge der Bahnsteige 1/2 von 245 m benötigt und hergestellt. Darüber hinaus ist es erforderlich, die Reisendenwege zwischen den Strecken zu strukturieren und anzupassen.

Das Vorhaben dient daher der Sicherung künftiger betrieblicher und verkehrlicher Anforderungen an den Bahnhof, der Umsetzung der aktuellen baulichen Standards und der Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für die Reisenden.

3. Varianten und Variantenvergleich

Die Bahnsteige werden in bestehender Lage erneuert, die durch die Geometrie der Gleise, die Standorte der flankierenden Signalanlagen und die Zugänge zur Personenunterführung bestimmt und daher nicht variierbar ist. Die Gestaltung und die Bahnsteigausstattung sind durch Baustandards der DB AG geregelt.

In der Vorplanung wurde neben der bestellten Bahnsteiglänge von 170 m für Bahnsteig 3 eine Variante mit einer optionalen Nutzlänge von 210 m untersucht. Diese Untersuchung ist durch die nach Abschluss der Vorplanung festgelegte Änderung der bestellten Bahnsteiglängen auf 210 m für Bahnsteig 3 sowie 245 m für Bahnsteig 1/2 nicht mehr relevant.

Weitere Variantenuntersuchungen für die Bahnsteige erfolgten hinsichtlich der Ausbildung in modularer oder konventioneller Bauweise. Im Ergebnis erwies sich die modulare Bauweise, die im Bahnhof Jena - Göschwitz bei den Bahnsteigen 4 bis 6 der Strecke 6307 zur Anwendung kam, für die Bahnsteige 1/2 und 3 an der Strecke 6305 als nicht geeignet. Grund hierfür sind Zwangspunkte wie zum Beispiel die in den Bahnsteigen vorhandenen Streckenkabeltrassen, die Gleislage von Gleis 3 im Übergangsbogen, der linsenförmige Grundriss des Mittelbahnsteigs und Engstellen am vorhandenen Bahnsteigdach.

Die geplante Ausführung erfüllt alle funktionalen Anforderungen und ist zugleich hinsichtlich der Bau und der laufenden Unterhaltskosten die wirtschaftlichste Lösung.

4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Im Bahnhof Jena- Göschwitz sind der Mittelbahnsteig 1/2 mit zwei nutzbaren Bahnsteigkanten, die Außenbahnsteige 3, 4 und 6 sowie der Mittelbahnsteig 5 mit einer nutzbaren Bahnsteigkante vorhanden.

Die Bahnsteige sind durch eine Personenunterführung mit Treppen und mit Aufzügen zu allen Bahnsteigen miteinander verbunden und somit stufenfrei erreichbar.

Im Rahmen des Vorhabens "Mitte- Deutschland- Verbindung" wurden die Bahnsteige 4, 5 und 6 erneuert und Aufzüge zu allen Bahnsteigen errichtet. Hierzu liegt der Planfeststellungsbeschluss Aktenzeichen: 53110-531ppa/007-2316#006 vom 05.04.2013 vor.

Der Bahnhof Jena Göschwitz hat zwei Zugänge vom öffentlichen Straßenraum. Östlich des Bahnhofes neben der Strecke 6307 liegt der Zugang von der Göschwitzer Straße mit der gleichnamigen Straßenbahnhaltestelle. Von diesem Zugang aus ist über eine Treppe die Personenunterführung und über einen stufenfreien Weg der Außenbahnsteig 6 erreichbar, von dem aus die Personenunterführung mit dem Aufzug stufenfrei erreicht werden kann.

Verkehrsstation Jena - Göschwitz
Änderung der Bahnsteige 1 / 2 und 3

Der südlich gelegene Zugang von der Prüssingstraße / Straße Am Bahnhof führt auf den Bahnhofsvorplatz mit dem (ehemaligen) Empfangsgebäude und liegt im Gleisdreieck zwischen Strecke 6305 (Bahnsteig 3) und Strecke 6307 (Bahnsteig 4).

Mittelbahnsteig 1/2

Der Bahnsteig hat zwischen den Durchgangsverbotsschildern eine Nutzlänge von ca. 211 m. Sowohl nördlich als auch südlich der Nutzlängenbegrenzung befinden sich ungenutzte Bahnsteigabschnitte. Die Baulängen betragen 291 m (Bahnsteig 1 am Gleis 3) und 267 m (Bahnsteig 2 am Gleis 2). Der Bahnsteig hat in seiner größten Ausdehnung eine Breite von ca. 9,50 m, der nördliche Bahnsteiganfang ist 3,65 m und das südliche Bahnsteigende ca. 5,80 m breit. Der Bahnsteig 1 geht südlich 24 m über das Ende des Bahnsteigs 2 hinaus und hat in diesem Bereich eine mittlere Breite von 1,85 m.

Die Bahnsteigkante und die Oberflächenbefestigung besteht aus Betonelementen. Partiiell sind Pflasterbeläge und Ausbesserungsflächen in Ortbeton, unter anderem im Bereich des Personentunnels und der Kabeltrassen vorhanden.

Im Bahnsteig liegt eine erdverlegte Leerrohrtrasse mit Schächten, die am Bahnsteiganfang und am Bahnsteigende an eine Betonkabeltrograsse anschließt. Diese Trasse enthält die Kabel zur Versorgung des Bahnsteiges und Kabel der Leit- und Sicherungstechnik.

Die Bahnsteigoberfläche mit Neigungen zu den Gleise 1 und 2 ist ohne Entwässerungseinrichtungen ausgeführt. Das Niederschlagswasser wird von den Bahnsteigen in das Gleisplanum und die dort befindlichen Tiefenentwässerungen abgeleitet.

Der Zugang zum Mittelbahnsteig führt durch die Personenunterführung im km 32,285 mit einer Treppe sowie stufenfrei mit dem einem Aufzug, der im 1. Halbjahr 2018 in Betrieb gehen wird.

Treppe und Aufzug befinden sich unter einem Bahnsteigdach mit 69 m Länge und 10,00 - 11,50 m Breite. Das Bahnsteigdach hat 5 Felder, das stählerne Tragwerk besteht aus vier Rahmen- und zwei Kragträgerkonstruktionen mit Gerberpfetten. Die Dachhaut besteht aus Bitumenbahnen auf Vollholzschalung und Holzsparren und wurde 2018 erneuert. Die Ableitung des Dachwassers erfolgt über Fallrohre an beiden Dachenden in die Entwässerungsanlagen der DB AG.

Außenbahnsteig 3

Der Bahnsteig hat eine Baulänge von 281 m und eine Nutzlänge von 210 m zwischen den Durchgangsverbotsschildern und ist im Mittel ca. 3,00 m breit. Südlich schließt sich auf 71 m ein ungenutzter Bahnsteigabschnitt an.

Die Bahnsteigkante und die Oberflächen bestehen aus Betonelementen. Partiiell sind Oberflächen mit Pflaster, Ortbeton, Asphaltdecke oder Kabeltrogstrecken vorhanden. Im Umfeld des Empfangsgebäudes besteht keine sichtbare Abgrenzung zu den benachbarten Flächen des Bahnhofsvorplatzes. Im Nordabschnitt grenzt der Bahnsteig stufenfrei an eine befahrbare Fläche mit Grasbewuchs und Kiesdecke an. Im Südabschnitt schließt sich hinter dem Bahnsteigbelag eine unbefestigte Fläche an, die in eine bewachsene Böschung zum angrenzenden ca. 2,5 m tiefer liegenden Gelände übergeht. Der Böschungsfuß bildet dort die Bahngrenze.

Unter und auf dem Bahnsteig verläuft die Hauptkabeltrasse der Strecke, im nördlichen Abschnitt auf ca. 140 m Länge in Erdverlegung mit Schächten. Im südlichen Abschnitt liegt ein Betonkabeltrogr auf ca. 140 m Länge auf dem Bahnsteig und eine weitere erdverlegte Trasse mit Schächten an der Bahnsteighinterkante. Die Trassen enthalten die Kabel zur Versorgung des Bahnsteiges und zahlreiche Kabel der streckentechnischen Ausrüstung.

Verkehrsstation Jena - Göschwitz
Änderung der Bahnsteige 1 / 2 und 3

Auf Bahnsteig 3 sind keine Entwässerungseinrichtungen vorhanden. Die Bahnsteigoberfläche ist zur Bahnsteigkante geneigt, das Niederschlagswasser fließt dort in das Gleisplanum und in die Tiefenentwässerung zwischen den Gleisen 2 und 3.

Der Bahnsteig 3 ist vom Bahnhofsvorplatz aus über die befestigten Flächen im Umfeld des Empfangsgebäudes stufenfrei zugänglich. Der Zugang aus der Personenunterführung erfolgt über die Treppe östlich und stufenfrei über den Aufzug nördlich des Empfangsgebäudes.

Außenbahnsteig 4

Der Bahnsteig wurde 2015 in modularer Bauweise erneuert. Der Bahnsteig hat jeweils einen Zugang zum Aufzug, zur Treppe, zur Personenunterführung und zum südlichen Bahnhofsvorplatz. Ein weiter nördlich gelegener Zugangsstumpf endet ohne Weganbindung im Gelände. Gemäß der Beschilderung verläuft der stufenfreie Zugang vom Bahnhofsvorplatz zum Aufzug über Bahnsteig 4.

Bahnhofsvorplatz

Der teilweise in Privatbesitz befindliche Bahnhofsvorplatz ist sehr inhomogen befestigt und in Bezug auf die Reisendenwege und die Flächenzuordnung nicht definiert.

Als Oberfläche ist an den Längsseiten des in Privatbesitz befindlichen Empfangsgebäudes Betonbelag aus großformatigen Platten, Baustraßenplatten oder Ortbeton vorhanden, der bis an das Gebäude heran reicht. Dort sind keine Entwässerungsanlagen vorhanden.

Größere Flächen auf dem südlichen Platzbereich sind mit Asphaltdecke und kleine Flächen mit Natursteinpflaster befestigt. Diese Flächen sind an eine Pflastermulde mit einem Straßenablauf am Tiefpunkt an das Entwässerungsnetz der DB AG angebunden.

Nördlich des Empfangsgebäudes ist über der Personenunterführung Betonpflaster verlegt, diese Fläche entwässert in die beidseitig vorhandenen unversiegelten Flächen bzw. in das Gleis 3. Die weiter nördlich liegende unversiegelte Fläche wird vom Zugang vom Bahnsteig 4 zum Aufzug unterbrochen, der gepflastert ist und in eine Rinne entwässert, die an die Entwässerung des Bahnsteiges 4 angebunden ist.

Im Süden des Bahnhofsvorplatzes sind auf der Asphaltfläche 6 Parkplätze für Bahnpersonal markiert und ausgewiesen.

An den Zugängen zum Bahnsteig 4 befinden sich Kastenrinnen, die an die Bahnsteigentwässerung angeschlossen sind.

Personenunterführung

Der Personenunterführung verbindet die Bahnsteige 1/2, 3/4, 5 und 6 und ist östlicher Ausgang zur Stadt. Sie hat eine Gesamtlänge von ca. 120 m, eine lichte Breite von ca. 4,00 m und eine lichte Höhe von ca. 2,40 m.

Baugrundverhältnisse

Für das Vorhaben erfolgten eine Baugrunderkundung, eine Materialuntersuchung der Bahnsteigkanten sowie bodenmechanische und chemische Laboruntersuchungen. Es wurden folgende Schichten angetroffen.

- Baugrundschiicht 1: künstliche Auffüllung, überwiegend weitgestufte Kiese, tonig, sandig und mit hohem Steinanteil, stark durchlässig bis durchlässig
- Baugrundschiicht 2.1: Auesand, stark tonige, stark bis teils schwach kiesige Sande, durchlässig bis schwach durchlässig
- Baugrundschiicht 2.2: Auelehm, stark sandige leicht- bis mittelplastische Tone mit geringem Kiesanteil, sehr schwach bis schwach durchlässig
- Baugrundschiicht 3: Terrassenablagerungen, tonige bis schwach tonige Sand-Kies-Gemische durchlässig bis stark durchlässig

Die Maßnahmen finden fast überwiegend in der Baugrundschiicht 1 statt und greifen lediglich punktuell in die Baugrundschiicht 2.1 ein. Die Baugrundschiichten 1 und 2.1 sind für die Versickerung von Oberflächenwasser geeignet.

Im Zuge der Erkundung wurde Sickerwasser in einer Tiefe von ca. 4,6 m unter Gelände angetroffen. Freies Grundwasser wurde nicht festgestellt.

Das Untersuchungsgebiet wird der Erdbebenzone 0 sowie der Untergrundklasse R zugeordnet, daher ist keine Beeinflussung vorhanden.

Der Bahnhof liegt in einem Auslaugungsgebiet, in dem Senkungen und Erdfälle zwar möglich sind, aber selten vorkommen. Aufgrund des geringen Risikos in diesem speziellen Gebiet und aufgrund der Bauwerkskategorie und der Bahnsteigbauart sind keine besonderen Maßnahmen erforderlich.

Die abzubrechende Bauwerkssubstanz entspricht nach LAGA der Zuordnungsgruppe 1.1 und kann aufgrund der ermittelten Kenngrößen im eingeschränkten offenen Einbau verwendet werden. Die Auffüllung der Bahnsteige entspricht der Zuordnungsgruppe 1.1 und eignet sich damit für den eingeschränkten offenen Einbau. Die Auffüllung auf dem Bahnhofsvorplatz und der natürliche Boden entsprechen der Zuordnungsgruppe 1.2 und sind ebenfalls für den eingeschränkten offenen Einbau geeignet.

5. Beschreibung des geplanten Zustandes

Die zu ändernden Bauwerke 1 bis 4 sind in den Unterlagen 3, 7 und 8 dargestellt.

Bauwerk 1: Mittelbahnsteig 1/2 am Gleis 3 und 2

Änderung:

- Rückbau Bahnsteig 1 am Gleis 3 zwischen km 32,232 und km 32,523
- Rückbau Bahnsteig 2 am Gleis 2 zwischen km 32,232 und km 32,499
- Herstellung Bahnsteig 1/2 an Gleis 3 und 2 von km 32,201 bis km 32,466 mit Pflasterdecke, 0,76 m Höhe über Schienenoberkante, 245 m Baulänge und 5,90 bis 9,20 m Breite
- Anpassung der Bahnsteigentwässerung mit Anschluss an das bahneigene Kanalnetz im Bahnhof
- Herstellung Regelquerschnitt am Gleis 2 und 3 mit Randweg von km 32,446 bis km 32,523

Sonstige Maßnahmen:

- Neubau von 2 Wetterschutzhäusern
- Ausstattung mit Wege-/ Blindenleitsystem, Informationsvitrine, Beschilderung, Beleuchtung, Bahnsteigmobiliar, Fahrausweisautomat, Entwerter, Bahnerdung
- Erweiterung der Fahrgastinformationsanlage
- Herstellung von Barrieren und Absturzsicherungen
- Anpassung des Treppen- und des Aufzugszuganges zur Personenunterführung
- bauzeitliche Sicherung und Anpassung der DB- Kabel- und Signalanlagen und der Kabeltrasse

Bauwerk 2: Außenbahnsteig 3 am Gleis 1

Änderung:

- Rückbau Bahnsteig zwischen km 32,194 und 32,475
- Herstellung Bahnsteig 3 von km 32,201 bis km 32,411 mit Pflasterdecke, 0,76 m Höhe über Schienenoberkante, 210 m Baulänge und, 2,75 bis 3,40 m Breite
- Anpassung der Bahnsteigentwässerung mit Anschluss an das bahneigene Kanalnetz im Bahnhof
- Herstellung Bankett und Böschung an der Bahnsteighinterkante von km 32,201 bis km 32,260 und von km 32,350 bis km 32,411
- Herstellung Stützwand an Hinterkante Bahnsteig von km 32,260 bis km 32,350, Höhe ca. 0,40 m
- Herstellung Regelquerschnitt am Gleis 1 mit Randweg von km 32,194 bis km 32,201 und von km 32,411 bis km 32,475

Sonstige Maßnahmen:

- Neubau von 2 Wetterschutzhäusern
- Ausstattung mit Wege-/ Blindenleitsystem, Beleuchtung, Beschilderung, Bahnerdung
- Erweiterung der Fahrgastinformationsanlage
- Herstellung von Barrieren und Absturzsicherungen
- Lagesicherung Kabeltrasse mit Randwegverbau von km 32,411 bis km 32,468, Höhe < 0,60 m:
- bauzeitliche Sicherung und Anpassung der DB -Kabel und der Kabeltrasse

Bauwerk 3: Nordzugang zum Bahnsteig 4

Änderung:

- Rückbau Nordzugang einschließlich Entwässerung

Sonstige Maßnahmen:

- Anpassung Blindenleitsystem, Beschilderung und Barriere auf Bahnsteig 4
- bauzeitliche Sicherung der Bahnanlagen

Bauwerk 4: Bahnhofsvorplatz

Änderung:

- Herstellung definierter Zugänge zu den Bahnsteigen, zum Aufzug und zur Personenunterführung, Breite 2,70 m bis 3,00 m
- Umgestaltung und Entsiegelung der Restflächen auf Flurstück 132/32 und 132/33 (DB Netz AG)
- Anpassung der Entwässerung und Anschluss an das bahneigene Kanalnetz im Bahnhof

Sonstige Maßnahmen:

- Ausstattung der Zugänge mit Wegeleitsystem, Beschilderung, Beleuchtung
- Wiederherstellung von 6 PKW- Stellplätzen für Bahnpersonal
- Beweissicherung auf Flächen Dritter
- bauzeitliche Sicherung der Bahnanlagen einschließlich Kabeltrassen
- bauzeitliche Sicherung der Anlagen öffentlicher Versorger

Verkehrsstation Jena - Göschwitz
Änderung der Bahnsteige 1 / 2 und 3

Bauwerk 9: Lichtwellenleiterkabel F5329 in der Kabeltrasse der DB AG

Änderung:

- Lageanpassung im Zusammenhang mit der Anpassung der Kabeltrasse im Bahnsteig 3

Sonstige Maßnahmen:

- bauzeitliche Sicherung im Bahnhofsvorplatz

6. Tangierende Planungen

Mit dem Vorhaben Ausbaustrecke Ausbaustrecke Paderborn – Chemnitz ("Mitte- Deutschland-Verbindung", Planfeststellungsbeschluss Az: 53110-531ppa/007-2316#006 vom 05.04.2013) wurde der Bahnhof Jena- Göschwitz barrierefrei umgestaltet. Dazu wurden bis 2016 die Bahnsteige 4 bis 6 erneuert und an der Personenunterführung Aufzüge zu den Bahnsteigen 3 bis 6 errichtet. Als letzter Teil dieses Vorhabens wird derzeit ein Aufzug von der Personenunterführung zum Mittelbahnsteig 1/2 errichtet. Dieser soll im 2. Halbjahr 2018 in Betrieb gehen.

2019 soll der Oberbau der Gleise 2 und 3 erneuert werden.

Es bestehen keine terminlichen Schnittstellen zu diesen Vorhaben. Die technische Abstimmung der Planungen ist gewährleistet.

Die Stadt Jena und die DB Station&Service AG planen die Verlängerung der Personenunterführung unter den Gleisen 3, 4 und 5 hindurch bis zum westlich der Bahnanlagen gelegenen Geh- und Radweg. Die Entwurfsplanung hat noch nicht begonnen. Das Vorhaben wird als Einzelmaßnahme nach Abschluss des beantragten Vorhabens ausgeführt und setzt auf die vorliegende Planung auf.

7. Temporär zu errichtende Anlagen

Temporär werden Baustellenzufahrten und Baustelleneinrichtungsflächen errichtet (Bauwerke 5, 6, 7 und 8 - siehe Unterlage 9).

Die Baustellenzufahrten liegen zum Teil auf den Flurstücken 132/30 und 132/31, die sich in privatem Eigentum befinden. Im Grundbuch ist für die als Zufahrt beanspruchten Flächen ein Wegerecht für den Eigentümer der Flurstücke 132/32 und 132/33 eingetragen (DB Netz AG). Die Lage des Wegerechts wurde aus der Anlage 4 zum Messungskaufvertrag vom 02.01.2014 in die Lagepläne übertragen. Im Messungskaufvertrag ist das Recht verankert, diese Wegefläche jederzeit zu begehen und mit Kraftfahrzeugen und Lastkraftwagen zu befahren. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht obliegt dem Eigentümer.

Bauwerk 5: temporäre Baustellenzufahrt: Straße „Am Bahnhof“

Die Baustellenzufahrt (ca. 500 m²) liegt vollständig auf der asphaltierten Straße Am Bahnhof (Flurstück 132/31), dem öffentlichen Zugang zum Bahnhofsvorplatz. Die dort befindlichen Anlagen der DB AG und die erdverlegten Anlagen der öffentlichen Versorger werden voraussichtlich nicht berührt und bauzeitlich geschützt. Die Straße ist in Privathand und im Grundbuch als Verkehrsfläche ausgewiesen. Die Nutzung als Baustellenzufahrt erfolgt im Rahmen des im Grundbuch zu Gunsten der DB AG verankerten Wegerechts. Die bauzeitliche Nutzung durch berechnigte Dritte ist uneingeschränkt gegeben.

Bauwerk 6: Baustellenzufahrt und temporäre Baustelleneinrichtungsfläche: Bahnhofsvorplatz Süd

Dieser Abschnitt der Baustellenzufahrt umfasst 125 m², die Baustelleneinrichtung Süd ca. 220 m². Beide werden auf dem mit Asphalt befestigten südlichen Bahnhofsvorplatz angeordnet. Die dort befindlichen Anlagen der DB AG und die erdverlegten Anlagen der öffentlichen Versorger werden voraussichtlich nicht berührt und bauzeitlich geschützt. Die bauzeitliche Nutzung der Zufahrt durch berechnigte Dritte ist uneingeschränkt gegeben. Der Endzustand auf diesen Flächen wird gemäß der Planung hergestellt (siehe Bauwerk 4).

Bauwerk 7: temporäre Baustellenzufahrt: Bahnhofsvorplatz Nord

Die Baustellenzufahrt (ca. 225 m²) liegt auf der vorhandenen befahrbaren Befestigung östlich des ehemaligen Empfangsgebäudes (Flurstück 132/30) und einer Fläche, die sich in Privathand befindet. Die dort vorhandenen Anlagen der DB AG und die erdverlegten Anlagen der öffentlichen Versorger werden voraussichtlich nicht berührt und bauzeitlich geschützt. Die Nutzung als Baustellenzufahrt erfolgt im Rahmen des im Grundbuch verankerten Wegerechts. Die bauzeitliche Nutzung durch berechnigte Dritte ist uneingeschränkt gegeben.

Bauwerk 8: temporäre Baustellenzufahrt Zwischenfläche

Die Baustellenzufahrt umfasst ca. 100 m² Fläche und die Baustelleneinrichtung Nord ca. 300 m². Beide liegen auf einer vorhandenen befahrbaren Befestigung auf bahneigenem Grundstück. (Flurstück 132/33). Die bauzeitliche Nutzung durch berechnigte Dritte ist uneingeschränkt gegeben.

8. Baudurchführung

Im Vorlauf zu den Bauarbeiten sind landschaftspflegerische Maßnahmen durchzuführen, die in Unterlage 11 und im Abschnitt 9 beschrieben sind.

Die Baumaßnahme wird voraussichtlich ab dem Jahr 2020 durchgeführt. Die Bauzeit wird mit ca. 32 Wochen veranschlagt. Die Bauarbeiten sollen werktags zur Tagzeit zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr durchgeführt werden.

Die Querung der jeweiligen Baufelder durch Reisende wird durch die bauzeitliche Wegeleitung vermieden.

Die Arbeiten sollen in den nachfolgend beschriebenen Bauphasen durchgeführt werden:

0. Bauphase (ca. 2 Wochen)

- Einrichten der Baustelle

1. Bauphase (ca. 13 Wochen)

- Sperrung Gleis 2 und 3
- Abbruch / Erneuerung Bstg. 1/2 km 32,201 - km 32,446
- Rückbau Bstg. 1/2 km 32,446 - km 32,525 und Herstellung Regelquerschnitt / Randweg
- Anpassung Treppe und Zugang zum Aufzug zur Personenunterführung
- Inbetriebnahme Bstg. 1/2
- Rückbau Nordzugang Bstg. 4
- Neubau Zugang östlich des Empfangsgebäudes

2. Bauphase (ca. 13 Wochen)

- Sperrung Gleis 3 km 31,785 - km 32,438
- Abbruch / Erneuerung Bstg. 3 km 32,201 - km 32,411
- Rückbau Bstg. 3 km 32,411 - km 32,475
- Herstellung Regelquerschnitt mit Randwegverbau
- Inbetriebnahme Bstg. 3

3. Bauphase, (ca. 4 Wochen)

- Asphaltdeckschicht auf Zugängen zwischen Personenunterführung Bahnhofsstraße
- Planzungen und Ansaaten, Zaunbau
- Beräumen der Baustelle und Rekultivierung der Baustelleneinrichtungsfläche

9. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

9.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Nach Wasserhaushalts-, Bodenschutz- sowie nach Denkmalschutzgesetz geschützte Gebiete oder Objekte sind von den Baumaßnahmen nicht betroffen.

Baubedingte Staubimmissionen werden durch entsprechende Maßnahmen wie Befeuchtung und Abdeckung mittels Planen oder Ähnlichem minimiert.

Als Unterlage 11 wurde ein Umweltplanerischer Fachbeitrag beigefügt, der eine Eingriffs- und Ausgleichsermittlung und eine Artenschutzrechtliche Bewertung des Vorhabens enthält. Die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind im Abschnitt 9.2.2 beschrieben.

Unterlage 12 enthält den Fachbeitrag bezüglich der baubedingten Schallimmissionen (Baulärm). Die baubedingten schädlichen Auswirkungen sind temporärer Art und werden durch technische, technologische und organisatorische Maßnahmen auf das unvermeidbare Maß reduziert. Die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bezüglich Baulärms sind im Abschnitt 9.2.1 beschrieben. Als Hauptmaßnahme wurden die Bautätigkeiten auf den Tageszeitraum zwischen 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr beschränkt.

9.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

9.2.1 Schutzgut „Mensch“

Baulärm

Untersuchungen zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) sind als Unterlage 12 beigefügt.

Das Vorhaben befindet sich in der Ortslage Jena. Die Einstufung der Immissionsempfindlichkeit der umliegenden Bebauung erfolgte aus einer Ortsbegehung.

Bautätigkeiten sind nur im Tageszeitraum zwischen 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr vorgesehen.

In Unterlage 12 wird die Schallimmission in der Nachbarschaft durch Baulärm prognostiziert und gemäß AVV Baulärm beurteilt. Dabei wurden die Betriebszeiten und Einsatzbereiche der Baumaschinen im Vergleich zu ähnlichen Baumaßnahmen berücksichtigt.

Verkehrsstation Jena - Göschwitz
Änderung der Bahnsteige 1 / 2 und 3

Aus den schalltechnischen Untersuchungen wurden Maßnahmen abgeleitet, die bauvertraglich bei der Ausschreibung vereinbart werden.

Die bauausführende Firma wird verpflichtet, die geltenden Immissionsschutzauflagen einzuhalten. Durch die Auswahl geeigneter Bauverfahren und den Einsatz moderner und gut gewarteter Baumaschinen gemäß der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung wird ein möglichst niedriger Immissionswert angestrebt.

Folgende Maßnahmen sind darüber hinaus vorgesehen:

- angemessene Information der Anwohner über die geplanten Baumaßnahmen und die lärmintensiven Bautätigkeiten und Zeiträume
- Ausbildung des Bauzauns als dichte Bretterwand im Nahbereich zur Wohnbebauung
- Vermeidung von Leerlaufzeiten im Nahbereich der Wohnbebauung
- Einsatz lärmarmen Maschinen sowie deren regelmäßige Wartung und Instandsetzung
- Aufstellung notwendiger Aggregate im größtmöglichen Abstand zu den Immissionsorten
- Benennung eines Ansprechpartners für Beschwerden, der entsprechende Maßnahmen zur Lärminderung veranlassen kann.

Mögliche Betroffenheiten sollen so auf ein technisch unvermeidbares Mindestmaß begrenzt und die Akzeptanz der Baustelle durch die Anwohner erhöht werden.

Baubedingte Erschütterungen

Erhebliche baubedingte Erschütterungen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Anlagebedingte Immissionen

Die Änderung bestehender Bahnsteige ist hinsichtlich des Lärmschutzes nicht als wesentliche Änderung eingestuft. Eine bauliche Erweiterung oder wesentliche Änderung der Gleisanlage entsprechend der Definition der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung liegt nicht vor.

Eine bauliche Erweiterung oder wesentliche Änderung der Verkehrsanlagen entsprechend der Definition der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung liegt nicht vor.

Zusammenfassung

Die baubedingten schädlichen Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ durch Baulärm sind temporärer Art und werden durch technische, technologische und organisatorische Maßnahmen auf das unvermeidbare Maß reduziert.

Das Vorhaben hat somit keine anlagenbedingten schädlichen Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“.

9.2.2 Schutzgut „Tiere und Pflanzen“

Die Untersuchungen zum Artenschutz sind in Unterlage 11 enthalten.

Um die Schädigung von Individuen der Blauflügeligen Ödlandschrecke (national besonders geschützte Tierart) durch die Bautätigkeiten zu vermeiden, werden diese im zeitlichen Vorlauf zu den Baumaßnahmen abgefangen und in benachbarte geeignete Lebensraumbereiche umgesetzt. Durch anschließendes Auslegen von Folie wird eine Wiederbesiedlung des künftigen Baufeldes verhindert.

Verkehrsstation Jena - Göschwitz
Änderung der Bahnsteige 1 / 2 und 3

Um die Schädigung von Jungvögeln und Gelegen zu vermeiden, werden die in geringem Umfang erforderlichen Gehölzentfernungen in der Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchgeführt.

Zum Schutz von Einzelbäumen vor baubedingten Beschädigungen werden Schutzmaßnahmen gemäß der geltenden Reglewerke ergriffen.

Bau- und anlagebedingt werden hauptsächlich Staudenfluren auf trockenen Standorten in Anspruch genommen. Diese haben sich teilweise auf teilversiegelten Flächen entwickelt. Außerdem werden grasreiche ruderale Säume und Laubgebüsche frischer Standorte in Anspruch genommen.

Die grasreichen ruderalen Säume besitzen eine geringe bis mittlere Bedeutung für das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Die Staudenfluren und die Laubgebüsche haben eine mittlere Bedeutung für das Schutzgut.

Es ist zu erwarten, dass sich auf einem Teil der zukünftig entsiegelten Flächen über Sukzession Staudenfluren einstellen werden.

Auf neu hergestellten Böschungsflächen werden sich nach der Einsaat von Regio-Saatgut und regelmäßiger Mahd im Zuge der Bahnhofsinstandhaltung Gras-/Staudensäume etablieren.

Um einen Ausgleich für den Verlust der Gebüschflächen zu leisten, wird auf insgesamt 150 m² Gebüsch aus fruchttragenden Gehölzen angepflanzt.

Das Vorhaben hat somit keine nachhaltig schädlichen Auswirkungen auf das Schutzgut "Tiere und Pflanzen".

9.2.3 Schutzgut „Wasser“

Gewässerschutz

Das Vorhaben liegt nach Auskunft des Umweltamtes der Stadt Jena außerhalb von Wasserschutzzonen und außerhalb des Überschwemmungsgebietes der Saale. In Gewässer und in das Grundwasser wird nicht eingegriffen

Einleitungen von Niederschlagswasser

Die geplanten Entwässerungsanlagen sind in Unterlage 7 und 8 dargestellt. Es sind keine neuen Anschlüsse bzw. Einleitungen in öffentliche Kanäle oder natürliche Gewässer vorgesehen.

Bahnsteig 1/2 besitzt mit Ausnahme der Dachentwässerung keine Entwässerungsanlagen. Der Freibahnsteig entwässert über die Bahnsteigkanten in die Gleise 2 und 3. Bahnsteig 3 entwässert über die Bahnsteigkante in das Gleis 1. Der Parkplatz südlich des Empfangsgebäudes entwässert jetzt in eine Rinne mit Straßenablauf.

Die Entwässerung des Mittelbahnsteiges 1/2 erfolgt künftig mittels Kastenrinnen und Anschlüssen an die vorhandene Bahnsteigdachentwässerung sowie an 3 Rohrrigolen. Die Überläufe der Rohrrigolen werden an die Dachentwässerung bzw. über einen Schlammfang an die Tiefenentwässerung zwischen Gleis 1 und 2 angeschlossen.

Bahnsteig 3 wird im Bereich der Böschungen an der Hinterkante breitflächig ins Gelände entwässern. Bereiche mit Stützwand an der Hinterkante entwässern in Kastenrinnen mit Anschluss an eine Sammelleitung, die an das auf dem Vorplatz vorhandene Kanalsystem der DB AG angebunden wird.

Die Dachentwässerung der Wetterschutzhäuser erfolgt in die Kastenrinnen.

Der Hauptweg entwässert wie bisher in die benachbarten unbefestigten Flächen.

Die Bahnsteigzugänge werden über Kastenrinnen an die vorhandene Bahnentwässerung angebunden.

Unter Berücksichtigung der Abflussbeiwerte werden die Einleitmengen von versiegelten Flächen auf 66 % verringert. Unter dem Ansatz, dass die Rigolen beim angesetzten Regenereignis kein Wasser in das vorhandene Entwässerungssystem abgeben werden, verringert sich die Abflussmenge weiter auf 37 % des Wertes vor dem Umbau.

Zusammenfassung

Das Vorhaben hat keine schädlichen Auswirkungen auf das Schutzgut "Wasser".

9.2.4 Schutzgut „Klima, Luft“

Die baubedingten Staubimmissionen werden durch entsprechende Maßnahmen auf ein Minimum reduziert.

Das Vorhaben erzeugt keine klimaschädlichen Emissionen und hat keine schädlichen Auswirkungen auf das Schutzgut "Klima, Luft".

9.2.5 Schutzgut „Landschaft“

Das Bauvorhaben liegt in einem innerörtlichen, durch vorhandene und weiter entstehende Bebauung unterschiedlicher Art und die Bahnanlagen gekennzeichneten Gebiet. Die Umbauten führen daher zu keinem Eingriff in das Landschaftsbild.

Das Vorhaben hat somit keine schädlichen Auswirkungen auf das Schutzgut "Landschaft".

9.2.6 Schutzgut „Boden“

Der Untersuchungsbereich ist altlastenfrei. Der Bauschutt sowie der aufgefüllte und der natürliche Boden können im eingeschränkten offenen Einbau verwendet werden. Sofern dennoch schädliche Bodenverunreinigungen festgestellt werden, werden die Ausbaustoffe gemäß den geltenden Gesetzlichkeiten deklariert und entsorgt.

Es werden keine natürlichen Böden dauerhaft in Anspruch genommen. Alle baubedingt beanspruchten unversiegelten Flächen sind bereits durch frühere bauliche Maßnahmen für die angrenzenden Verkehrsanlagen überformt. Die Flächen werden nach Ende der Bauzeit rekultiviert.

Das Vorhaben hat keine schädlichen Auswirkungen auf das Schutzgut "Boden".

9.2.7 Schutzgut „Kultur- und Sachgüter“

Belange des Denkmalschutzes sind nicht betroffen. Nachteilige Auswirkungen auf Sachgüter sind nicht zu erwarten.

Das Vorhaben hat keine schädlichen Auswirkungen auf das Schutzgut "Kultur- und Sachgüter".

9.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Screening und UVP-Pflicht

Das Screening ergab, dass durch das Vorhaben weder qualitativ noch quantitativ solche Eingriffe in den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und weitere Schutzgüter verursacht werden, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen.

Eingriffsregelung gemäß BNatSchG / Artenschutz

Für das Vorhaben wurde ein umweltplanerischer Fachbeitrag einschließlich Artenschutzprüfung erstellt. Dieser ist als Unterlage 11 beigefügt.

Durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen wird der durch das Vorhaben verursachte Eingriff in den Naturhaushalt minimiert. Bauzeitlich genutzte Flächen erhalten wieder ihre ursprüngliche Gestalt und Funktion. Umgebaute Bereiche werden mit Hilfe einer Gestaltungsmaßnahme in das Umfeld eingefügt. Der noch verbleibende Eingriff in den Naturhaushalt wird durch eine Kompensationsmaßnahme ausgeglichen.

Baubedingte Schallimmissionen (Baulärm)

Für das Vorhaben erfolgte eine Schalltechnische Untersuchung gemäß AVV-Baulärm. Diese ist als Unterlage 12 beigefügt. Die baubedingten schädlichen Auswirkungen sind temporärer Art und werden durch technische, technologische und organisatorische Maßnahmen auf das unvermeidbare Maß reduziert.

10. Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Die Baumaßnahme findet in der Gemarkung Jena, Flur 2 auf den Flurstücken 132/32 (DB Netz AG), 132/33 (DB Netz AG) und 132/30 (privater Eigentümer) statt.

Die Zufahrt zur Baustelle erfolgt über die Straße "Am Bahnhof" auf dem Flurstück 132/31 (privater Eigentümer).

Der Grunderwerb für bauzeitliche Inanspruchnahme ist in den Unterlagen 5 und 6 dargestellt. Dauerhafter Grunderwerb ist nicht vorgesehen.

Gemäß dem Kaufvertrag vom 02.01.2014 sowie dem Grundbuchauszug vom 28.08.2017 sind für die Flurstücke 132/30 und 132/31 folgende beschränkte persönliche Dienstbarkeiten zu Gunsten der DB AG eingetragen:

- Immissionsduldungsrecht für die DB AG
- Leitungsrecht für die DB Netz AG
- Leitungsrecht für die DB Energie AG
- Anlagenrecht für die DB Vertrieb GmbH
- Anlagen- und Leitungsrecht für die DB Station&Service AG
- Einfriedungsrecht für die DB Netz AG (nur lastend an Flurstück 132/31)

Darüber hinaus ist eine Grunddienstbarkeit (Wegerecht) für die benachbarten Flurstücke der DB Netz AG (132/32, 132/33) AG eingetragen.

Die mit Wegerecht belegten Flächen sind in den Planunterlagen gekennzeichnet. Die Lage dieser Flächen wurde Anlage 4 des Kaufvertrages entnommen. Gemäß § 15 des Kaufvertrages beinhaltet das Wegerecht, die in der Anlage 4 gekennzeichneten Flächen auf Dauer unentgeltlich und jederzeit zu begehen und mit Kraftfahrzeugen und Lastkraftwagen zu befahren. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht für die Wegefläche obliegt dem Eigentümer.

Das Immissionsduldungsrecht (Kaufvertrag § 12) umfasst die entschädigungslose Duldung von Einwirkungen aller Art, die von den Bahnanlagen und dem Bahnbetrieb ausgehen. Dazu zählen gemäß dem Text des Kaufvertrages auch Erhaltungs- und Ergänzungsbaumaßnahmen an den Bahnanlagen sowie Erweiterungen an diesen.

10.2 Kabel und Leitungen

Die Leitungsträger haben Planauskunft erteilt. Die im Planfeststellungsbereich vorhandenen Leitungen sind in Unterlage 10 dargestellt.

Auf den Bahnsteigen sind keine Anlagen vorhanden. Im Umfeld des Empfangsgebäudes liegen Versorgungsleitungen der Stadtwerke Jena-Pößneck, die bei der Umfeldgestaltung bauzeitlich zu sichern sind.

Die Anlagen der Leitungsträger werden bei der Baudurchführung daher voraussichtlich nicht direkt berührt, es werden keine Änderungen und Umverlegungen erforderlich.

Vor Baubeginn werden durch den Bauausführenden Schachtscheine eingeholt und die notwendigen Abstimmungen geführt.

10.3 Straßen und Wege

Im Vorhabenbereich vorhandene Straßen und Wege:

Bezeichnung	Baulasträger	Bemerkung
Prüssingstraße	Stadt Jena	Zufahrt zur Baustelle (öffentliche Straße)
Am Bahnhof	privat	Zufahrt zur Baustelle (nicht öffentlich)

Bauliche Veränderungen an öffentlichen Straßen und Wegen sind nicht vorgesehen. Die öffentlichen Straßen werden im Rahmen des Gemeingebrauchs in Anspruch genommen.

Die Nutzung der nicht öffentlichen Straße Am Bahnhof als Baustellenzufahrt erfolgt auf der Grundlage eines im Grundbuch gesicherten Wegerechtes (siehe Abschnitt 10.1) und ist in den Unterlagen 5 und 6 dargestellt.

10.4 Kampfmittel

Gemäß der Stellungnahme zur Kampfmittelgefährdung bestehen keine Hinweise auf Bombardierungen oder Kampfmittelbelastungen. Punktueller Vergrabungen von Kampfmitteln sowie Munitionseinzelfunde sind nicht auszuschließen.

Bei Verdacht auf Kampfmittel werden die Arbeiten umgehend eingestellt, der betreffende Bereich wird abgesperrt / evakuiert und die zuständige Polizeidienststelle und die Gefahrenabwehrbehörde werden benachrichtigt.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Gemäß den Verzeichnissen der DB AG und der Stadt Jena ist das Baufeld alllastenfrei.

Im Rahmen der geotechnischen Untersuchungen erfolgten Probeentnahmen und Laboruntersuchungen des Aushub- und Abbruchmaterials. Da die Gültigkeit der Untersuchungen zeitlich begrenzt ist, werden vor der Bauausführung erneut Untersuchungen vorgenommen.

Gefährliche Abfälle fallen im Ergebnis der bisherigen Untersuchungen nicht an.

Die Summe der Bauabfälle nach Abfallverordnung beträgt ca. 3.370 t.

Ablauf und Inhalt der Nachweisführung für Abfälle sind gesetzlich festgelegt. In den Bauvorhaben der DB AG ist auch die Entsorgung nicht gefährlicher Abfälle gemäß § 24 Nachweisverordnung zu dokumentieren (vereinfachte Nachweisführung). Die DB AG strebt darüber hinaus die gemeinsame Abwicklung der Nachweisführung sowohl für gefährliche und als auch für nicht gefährliche Bauabfälle über das elektronische Abfallnachweisverfahren an.

Der bauausführende Unternehmer wird vertraglich verpflichtet, ein vorhabenbezogenes Entsorgungskonzept für die Baudurchführung sowie eine abfallwirtschaftliche Dokumentation zu erstellen, die alle Zu- und Abgänge beim Wiedereinbau von Boden im Bauvorhaben sowie die Entsorgung von Bauabfällen lückenlos nachweist. Dabei gelten die Anforderungen der Nachweisverordnung in der aktuellen Fassung.

Die abfallrechtliche Nachweisführung besteht dabei aus der Vorabkontrolle der Zulässigkeit des Entsorgungsweges (Genehmigung) und der Verbleibskontrolle über die ordnungsgemäße Entsorgung (Verbleibsnachweis).

10.6 Gewässer

Das Vorhaben berührt keine Gewässer.

10.7 Land- und Forstwirtschaft

Belange der Land- und Forstwirtschaft werden nicht berührt.

10.8 Brand- und Katastrophenschutz

Das Empfangsgebäude befindet sich nicht mehr im Eigentum der DB AG, weist aber noch eine für den Bahnbetrieb notwendige Restnutzung in einem Technikraum im Erdgeschoß auf. In diesem nur direkt vom Bahnhofsvorplatz aus zugänglichen Raum an der südöstlichen Gebäudeecke befinden sich betriebsnotwendige Elektroanlagen.

Entsprechend der Konzernrichtlinien der DB AG wurde daher ein Brandschutzkonzept erstellt. Es bestehen keine für die Planung relevanten Schnittstellen zum antragsgegenständlichen Vorhaben.

11. Abkürzungen

a	Stichmaß (Gleistrassierung)
AG	Aktiengesellschaft
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
Bf.	Bahnhof
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
Bstg.	Bahnsteig
BÜ	Bahnübergang
ca.	circa
DB	Deutsche Bahn
dB	Dezibel
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
FFH	Flora-Fauna-Habitat
GC	Lichttraumprofil nach Richtlinie 300
ggf.	gegebenenfalls
h	Stunde
HN76	Höhennetz 76 (örtlich geltendes Bezugssystem für die Bahnanlagen)
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
l/s	Liter je Sekunde
LAGA	Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
lb	Länge des Bogens (Gleistrassierung)
lg	Länge der Geraden (Gleistrassierung)
LINFOS (FIS)	Informationssysteme der Thüringer Naturschutzverwaltung
lt	Tangentenlänge (Gleistrassierung)
m	Meter
mbH	mit beschränkter Haftung
m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
mm	Millimeter
N	Neigungswechsel (Gleistrassierung)
Nr.	Nummer
r	Radius (Gleistrassierung)
ra	Ausrundungsradius (Gleistrassierung)
Ril	Richtlinie
Str.	Straße

Verkehrsstation Jena - Göschwitz
Änderung der Bahnsteige 1 / 2 und 3

t	Tonnen
TEN	Transeuropäisches Netz
UA	Übergangsbogenanfang (Gleistrassierung)
UE	Übergangsbogenende (Gleistrassierung)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UWB	Untere Wasserbehörde
v	Geschwindigkeit
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
z. B.	zum Beispiel
Z 1.2, Z 2	Zuordnungswerte (nach LAGA)
>	größer als
≥	größer gleich
§	Paragraf
% / ‰	Prozent / Promille