



Federführender Dezernent: **Bürgermeister Hartweg, Dezernat II**

Federführende/r Fachbereich/Dienststelle: **FB 5**

Beteiligte/r Fachbereich/e/Dienststellen: **EigB SEW,FB 3,FB 4,KB 6.50**

**TOP: Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe-Basel, Planfeststellungsabschnitt 1.2**

**Antrag auf Planänderung "Änderungen zum Flucht- und Rettungskonzept Tunnel Rastatt"**

**hier: Anhörung der Stadt Rastatt**

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Gemeinderat	06.12.2010	öffentlich	Entscheidung

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): **Ortschaftsrat Niederbühl 16.11.2010**

Abstimmung mit städt. Gesellschaften: **-**

Finanzielle Auswirkungen: **-**

Anlagen: **-** vorangegangene Drucksachen:

**Beschlussvorschlag:**

- 1. Der Gemeinderat stimmt den Planänderungen grundsätzlich zu und beauftragt die Verwaltung, im Sinne der Drucksache im Verfahren Stellung zu nehmen.**
  
- 2. Der Gemeinderat sieht insbesondere bezüglich der Erschütterungen und des Luftschalls und der Wirksamkeit der Maßnahmen dagegen ein über die im Verfahren beteiligten Behörden und Körperschaften hinausreichendes öffentliches Interesse und fordert den Vorhabensträger auf, hierzu in Rastatt eine öffentliche Informationsveranstaltung durchzuführen.**

\*\*\*

<b>Beratungsergebnis:</b>						
einstimmig	mit Stimmenmehrheit	Anzahl JA	Anzahl NEIN	Anzahl Enthaltungen	laut Beschlussvorschlag	abweichender Beschlussvorschlag
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## I. Sachdarstellung und Begründung:

### I. Sachdarstellung und Begründung:

Die DB Netz AG, vertreten durch die DB Projektbau GmbH hat beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Standort Karlsruhe, den **Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses** für das o. g. Vorhaben gestellt, der am 19.3.1996 erstellt wurde und seit dem 11.8.1998 rechtskräftig ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 26.10.2010 der Stadt Rastatt die Planunterlagen hierüber mit der Bitte um Stellungnahme zugestellt.

Die Aufforderung zur Stellungnahme richtet sich erkennbar nur an Körperschaften und Behörden. Auf Nachfrage beim Eisenbahn-Bundesamt, ob und in welcher Form eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen sei, wurde hierzu erklärt, Betroffenheiten Privater lägen nur in wenigen Fällen vor, in denen bereits Zustimmungen eingegangen seien.

Die zur Feststellung beantragten Planänderungen betreffen folgende **Planungsinhalte**:

#### **Änderungen zum Flucht- und Rettungskonzept**

Seit der Aufstellung der planfestgestellten Unterlagen wurde das Regelwerk der DB entsprechend dem technischen Fortschritt stetig weiterentwickelt und mit den internationalen Standards abgeglichen. Insbesondere im Hinblick auf das Sicherheitskonzept mit Einrichtungen für Selbst- und Fremdreterung ergibt sich hieraus die Notwendigkeit, Änderungen an der bisherigen Planung vorzunehmen, um die geltenden Regelwerke und Vorschriften einzuhalten.

Für die baulichen Anlagen des Brand- und Katastrophenschutzes ist für den Tunnel Rastatt die EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ maßgebend.

Daraus ergab sich ein Änderungsbedarf bezüglich der Anordnung der Notausgänge mittels Verbindungsstollen“ (Querschlägen) zwischen den beiden Tunnelröhren und der Ausgestaltung der Querschläge. So darf der Abstand der Notausgänge 500 m (bisher: 1.000 m) nicht überschreiten, damit eine maximale Rettungsweglänge von 250 m im Tunnel gewährleistet ist. Für den Tunnel Rastatt ergibt sich hieraus eine **Erhöhung der Anzahl der Querschläge**, die als Flucht- und Rettungsweg genutzt werden können von **4 auf 8**. Darüber hinaus ist neuerdings eine **Schleusenlänge** in den Querschlägen von 12 m gefordert. Diese Schleusenlänge ist bei der planfestgestellten Lage der Tunnelachsen nicht gegeben. Sie wird erreicht, in dem die östliche Tunnelröhre nach Osten verschoben wird.

Die Trassierungsänderung führt zu einer maximalen Achsverschiebung der östlichen Tunnelröhre um ca. 7,4 m im Bereich der Federbachau bzw. 8,7 m im Bereich der Rheintalbahnanunterquerung bei Niederbühl und zu Aufweitungen der Querschnitte in den Grundwasserwannen um bis zu 4,90 m (Bereich Nordportal Tunnel Rastatt) bzw. 4,31 m (Bereich Südportal Tunnel Rastatt).

Die Verschiebung der Außenwände der östlichen Tunnelröhre als auch der Wände der Grundwasserwannen an den Portalen hat keine Auswirkungen auf den von der Bahnanlage insgesamt in Anspruch genommenen Geländestreifen.

Unmittelbar an den Enden der Grundwasserwannen an den Tunnelportalen, wo sich die Zufahrten für Rettungsfahrzeuge in die Tunnelröhren befinden, werden neben den geplanten Wirtschaftswegen **Rettungsplätze** mit **ca. 1.500 m<sup>2</sup> Fläche** angeordnet. Ihre Erschließung erfolgt über das geplante Wegenetz mit Anschlüssen an die klassifizierten Straßen K 3717 und K 3718 im Norden und die Gemeindestraßen in Niederbühl im Süden.

Der **Kundenbereich Feuerschutz** weist darauf hin, dass zu gegebener Zeit eine Einweisung der Feuerwehr Rastatt in die baulichen Gegebenheiten erfolgen müsse.

### **Anordnung von Mikrodruckwellen-Bauwerken in den Portalbereichen**

Beim Befahren von Eisenbahntunneln mit Hochgeschwindigkeitszügen können hörbare Mikrodruckwellen (MDW) entstehen. Auf der Grundlage neuester Erkenntnisse aus vergleichbaren Tunneln und den Versuchsfahrten auf der NBS Nürnberg – Ingolstadt wurden für den Rastatter Tunnel eine Untersuchung zur Prognose und akustische Bewertung von Mikrodruckwellen-Immissionen am Rastatter Tunnel und aerodynamische Detailuntersuchungen der Maßnahmen zur Beherrschung der Mikrodruckwellen am Rastatter Tunnel durchgeführt, wie der Vorhabensträger mitteilt.

Mit der Anordnung von **Deckenöffnungen** in den Portalbereichen der jeweiligen Tunnelröhren könnten die zu erwartenden Mikrodruckwellen-Emissionen unter die aktuell geforderten Richtwerte gesenkt werden. Die MDW-Immissionen erhöhten zudem die nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung prognostizierten Beurteilungspegel nicht.

Die Deckenöffnungen werden auf die ersten ca. 41 m im Bereich der offenen Bauweise jeweils ab dem Portal angeordnet. Die Öffnungen haben variable Längen und sind 4 m breit bei Querschnitten von 3 m<sup>2</sup> bis 8 m<sup>2</sup>.

## **Einbau eines „Leichte-Masse-Feder-Systems“ im Tunnel**

Der Vorhabensträger hatte im damaligen Planfeststellungsverfahren zugesagt, bei der weiteren Planung, Baudurchführung und Ausgestaltung des Tunnelbauwerkes die aktuell zu Gebote stehenden Techniken und Kenntnisse einzubeziehen. Insbesondere im Hinblick auf schienenverkehrsinduzierten Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall konnten im Planfeststellungsverfahren noch keine detaillierten Aussagen gemacht werden.

Auf der Grundlage der neuesten Erkenntnisse und der aktuellen Planung sei eine erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt worden. Im Ergebnis zeigt die Untersuchung auf, dass infolge Erschütterungen und sekundärem Luftschall ohne erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen durch den Tunnel Rastatt Belästigungen nicht ausgeschlossen werden könnten.

Zur Begrenzung der Erschütterungsemissionen sollen ein „**Leichte-Masse-Feder-System**“ (LMFS) in 4 Tunnelabschnitten auf ca. 2.260 m Gesamtlänge eingebaut werden. Das LMFS ist gleichsam eine „Matratze“ aus Hartgummi, die den Gleisunterbau von der Tunnelröhre trennt.

Die Angaben des Vorhabensträgers zur Wirksamkeit des LMFS sind für die Verwaltung nicht nachprüfbar. Es wird vorgeschlagen, das Eisenbahn-Bundesamt aufzufordern, die Angaben von einer unabhängigen gutachterlichen Instanz zu überprüfen und bestätigen zu lassen.

In den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen wird auf die **Auswirkungen** der beantragten Planänderungen auf **andere Aspekte** der Planung eingegangen.

### **Auswirkungen auf den Grunderwerb**

Da in den planfestgestellten Unterlagen ein Geländestreifen von jeweils 25 m beidseitig der Tunnelachsen für die Belastung mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit vorgesehen und in den Flächenbedarfsplänen ausgewiesen ist, aber gemäß den neuesten Erkenntnissen ein 15 m breiter Geländestreifen als ausreichend angesehen werden kann, ergeben sich keine neuen und zusätzlichen Betroffenheiten durch die Achsaufweitung sowie die Änderung der Lage und Anzahl der Querschläge im Bereich des Tunnels.

Die Lage der gemäß den Änderungen zum Flucht- und Rettungskonzept erforderlichen Rettungsplätze Nord und Süd wurde so gewählt, dass auch hier keine neuen Betroffenheiten entstehen. Mit Ausnahme des Rettungsplatzes Süd liegen diese auf Flächen, die ohnehin für die Maßnahme auf Dauer beansprucht werden.

Für den Rettungsplatz Süd wird eine größere Fläche als bisher planfestgestellt auf Dauer beansprucht. Dies betrifft zwei private und ein städtisches Grundstück. Hier soll im Zuge des Verfahrens das Einvernehmen mit den Eigentümern der Flurstücke hergestellt werden.

Der **Kundenbereich Grundstücksverkehr** weist darauf hin, dass von dem Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.1996 eine Vielzahl von städtischen Grundstücken auf den Gemarkungen Rastatt und Niederbühl betroffen sind. Teilweise werden die betroffenen städtischen Grundstücke/Grundstücksteilflächen auf Dauer von der Bahn benötigt, teilweise werden sie nur vorübergehend in Anspruch genommen. Über die Inanspruchnahme der städtischen Grundstücke bzw. Grundstücksteilflächen sind zu gegebener Zeit entsprechende Kauf- bzw. Gestattungsverträge abzuschließen. An den städtischen Grundstücken, die im Bereich des Schutzstreifens des künftigen Tunnels liegen und von der Baumaßnahme nicht unmittelbar betroffen werden, sind zu gegebener Zeit entsprechende Dienstbarkeiten zu bestellen.

#### **Auswirkungen auf das Wasserrecht**

Laut den Planunterlagen haben die Planänderungen keine Auswirkungen auf die in der Planfeststellung beantragten und genehmigten wasserrechtlichen Tatbestände.

#### **Auswirkungen auf den Schallschutz**

Auf der Grundlage der aktuellen Planung der Mikrodruckwellen-Bauwerke in den Portalbereichen wurde laut den Unterlagen eine schalltechnische Untersuchung „Ermittlung und Beurteilung der Geräuschimmissionen hervorgerufen durch Öffnungen in der Tunneldecke“ durchgeführt.

Im Ergebnis würden an den Immissionsstandorten auch mit den zusätzlich abgestrahlten Geräuschen aus den Tunnelöffnungen die Gesamt-Beurteilungspegel die zulässigen Werte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung unterschreiten. Zusätzliche Lärmvorsorgemaßnahmen als die bisher schon planfestgestellten seien daher nicht erforderlich.

Die Angaben des Vorhabensträgers hierzu sind nicht ohne weiteres nachprüfbar, zumal die Berechnungsunterlagen nicht übermittelt wurden. Es wird vorgeschlagen, das Eisenbahn-Bundesamt aufzufordern, die Angaben von einer unabhängigen gutachterlichen Instanz zu überprüfen und bestätigen zu lassen.

## **Auswirkungen der Anlagen auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan**

Der Anlage der Rettungsplätze Nord und Süd haben Auswirkungen auf den planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan und machen die Erstellung einer Umwelterklärung und die Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung für die geplanten Änderungen erforderlich.

Es ist ein Mehrbedarf an Waldfläche mit 0,506 ha für die Umsetzung des Flucht - und Rettungskonzepts für den Tunnel Rastatt auf den zur Verfügung gestellten Flächen in Form von Ersatzaufforstungen ausgeglichen werden. Für die Baumaßnahme Rastatter Tunnel werden somit Waldflächenverluste mit einer Gesamtgröße von 6,06 ha auszugleichen sein.

Der **Kundenbereich Forst** weist darauf hin, dass die Stadt Rastatt als Waldbesitzer gehalten ist, die Waldflächenverluste möglichst lokal, also auf der Gemarkung Niederbühl, auszugleichen.

Der Vorhabensträger ist aufgerufen, möglichst unverzüglich in Ankaufverhandlungen mit den Eigentümern der Flurstücke in Kontakt zu treten, welche in der ursprünglichen Planfeststellung bereits als potentielle Aufforstungsflächen ausgewiesen wurden. Dies ist eine bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche im Gemeindewald Distrikt Oberwald (südlich der Jupiterstraße in Niederbühl). Die im Planänderungsverfahren dargestellten potentiellen Aufforstungsflächen auf den Gemarkungen Ottersdorf und Wintersdorf sind aus diesem Grund als absolute Ausnahme zu sehen und können nur dann verwirklicht werden, wenn auf der Gemarkung Niederbühl keine Ersatzflächen in der geforderten Größe bereitgestellt werden können. Der Mehrbedarf an Waldfläche zur Realisierung des Flucht- und Rettungskonzepts wurde mit dem Kundenbereich Forst abgestimmt. Es bestehen keine Einwände gegen die Planänderung.

Der Kundenbereich Forst weist weiter darauf hin, dass bezüglich der Ersatzaufforstungen die Stadt Rastatt folgende Kosten an den Bauträger der Maßnahme abrechnen wird:

1. Bestandeswert der zur Rodung anstehenden Wälder,
2. Hiebsunreifeentschädigung,
3. Rand- und Folgeschäden,
4. Bodenwert der Ersatzaufforstungsflächen,
5. Kosten für die Ersatzaufforstungen einschließlich Pflege bis zur gesicherten Kultur.

Je nach Wertigkeit der in Anspruch genommenen Waldflächen muss für die genannten Punkte 1 bis 5 mit einem Gesamtentschädigungsbetrag in Höhe von 80.000 € bis 100.000 € pro Hektar Waldbodenfläche gerechnet werden.

Die Änderungsplanung war am 16.11.2010 Gegenstand eines Tagesordnungspunkts im **Ortschaftsrat Niederbühl**. Im Ergebnis sprach sich der Ortschaftsrat für die Planänderungen aus.

Gefordert wurden laut Sitzungsprotokoll bezüglich der Planänderungen der „Nachweis der Messungen über Lärmimmissionen am südlichen Tunnelportal zur Minimierung der Mikrodruckwellen“.

Zu bereits planfestgestellten Inhalten wurden Nachfragen gestellt:

So interessierten die Kostenübernahme für die Verlegung des Niederbühler Reisigplatzes, die Unterhaltungs- bzw. Baulast für die neue Brücke als Ersatz für den Bahnübergang an der Hans-Thoma-Straße, die Pflege- und Unterhaltungspflicht für den Geländestreifen zwischen Neubaustrecke und alter, in Betrieb bleibender Rheintalbahn.

Gefordert wurden der Bau einer Behelfsbrücke zum Erreichen der Sporthalle Niederbühl für die Zeit der Schließung der dortigen Fußgängerunterführung sowie der Bau einer Haltestelle für Stadtbahnzüge an der oberirdischen Rheintalbahn.

Letztere Fragen und Forderungen wurden bereits an den Vorhabensträger herangetragen. In der Sitzung werden Vertreter der Bahn und von Ingenieurbüros die Planänderungen vorstellen und Stellung nehmen.

\*\*\*