

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1070/2014
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 29.08.2014	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 09.09.2014			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	17.09.2014	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	24.09.2014	Ö

<b>Betreff:</b> Bau von zwei Rettungstollen im Mainzer Bahntunnel hier: Kenntnisnahme des Planfeststellungsbeschlusses
Mainz, 08.09.2014  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordnete

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** und der **Ortsbeirat Mainz-Altstadt** nehmen den Sachstandsbericht der Verkehrsverwaltung zur Kenntnis.

## Problembeschreibung / Begründung:

### 1. Sachverhalt

Im Frühjahr 2012 wurde die städtische Verwaltung in einem Informationstermin von der DB Projektbau darüber in Kenntnis gesetzt, dass die Deutsche Bahn den Bau zweier zusätzlicher Rettungsstollen zwischen den Bahntunneln im Abschnitt Mainz-Hauptbahnhof/Römisches Theater beabsichtigt. Als vorrangiger Hintergrund dieser Maßnahme wurde das Ziel genannt, gleichzeitige Fahrten von Personen- und Güterverkehrszügen in den Tunneln zu ermöglichen und somit die Leistungsfähigkeit der „Engstelle“ zu erhöhen. Dies sei nach Auskunft der Bahn im gegenwärtigen Zustand aufgrund verschärfter Regelungen bezüglich Rettungswege nicht möglich.

Es wurde dargestellt, dass die Rettungsstollen in folgenden Bereichen unterirdisch vorgesehen seien:

- Bastion Martin/Ecke Germanikusstraße
- Geländeeinschnitt der Bahnstrecke westlich der Zitadelle bzw. südlich des Eisgrubwegs.

Die eingereichten Planfeststellungsunterlagen sahen vor, den Stollenvortrieb in offener Bauweise, d.h. von der Oberfläche aus zu bewerkstelligen. Die von der Stadt Mainz favorisierte, geschlossene Bauweise wurde seitens der DB nicht weiterverfolgt, da nach deren Einschätzung spürbare Beeinträchtigungen im Betriebsablauf auf der Schienenstrecke zu erwarten wären. Die Stadt Mainz vertrat jedoch im Baurechtsverfahren nachdrücklich die Auffassung, dass die vorgeschlagene Bauweise für einen spürbaren Zeitraum (ca. 1- 1,5 Jahre) zu folgenden Beeinträchtigungen führen würde:

- Der im Jahr 2011 hergestellte Parkplatz im Graben am Pulverturm könnte für die Bauzeit nicht genutzt werden, da dieser als Vortriebs- und Baustelleneinrichtungsfläche benötigt würde. Im Anschluss an die Baumaßnahme müsste der Parkplatz komplett wieder hergestellt werden, was zwar finanziell nicht zu Lasten der Stadt Mainz ginge, jedoch vor dem Hintergrund des erst kürzlich erfolgten Baus schwer nach außen zu vermitteln sei.
- Die einzige Zufahrt zur Zitadelle wäre durch Baustellenverkehr spürbar beeinträchtigt, was sowohl für den regulären Betrieb als auch im Rettungsfall Anlass zu Bedenken gibt.
- Seitens des Grünamtes und des Umweltamtes wurden in erster Linie die bauzeitlichen Eingriffe in die öffentlichen Grünflächen und in den Vegetationsbestand am Eisgrubeinschnitt sowie die bauzeitlichen Lärmemissionen als problematisch eingeschätzt.

Darüber hinaus äußerte die Feuerwehr Bedenken, ob die vorgesehenen Maßnahmen überhaupt geeignet seien, die gesetzlich vorgeschriebenen brandschutztechnischen Anforderungen zu erfüllen.

Vor diesem Hintergrund hatte sich die Stadtverwaltung wiederholt ablehnend gegenüber der vorgesehenen Bauweise geäußert und weiterhin umfassende Maßnahmen zur Minimierung der unvermeidbaren Eingriffe bzw. deren Kompensation gefordert.

## 2. Lösung

Am 25.06.2014 hat die Stadt Mainz den vom Eisenbahnbundesamt gefassten Planfeststellungsbeschluss erhalten. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Bemühungen der Stadtverwaltung zum Teil erfolgreich waren, jedoch dem zentralen Kritikpunkt der geplanten Bauweise nicht begegnet wurde.

Im Hinblick auf die seitens der Feuerwehr eingebrachten Bedenken hat der Vorhabenträger erklärt, dass mit der Maßnahme die fachlichen Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes als „Stand der Technik“ erfüllt werden.

Die kritische Begleitung des Planfeststellungsverfahrens durch das Umweltamt beinhaltete die Schwerpunkte Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Immissionen (Lärm, Erschütterungen und Stäube) und Schutz der Vegetation, insbesondere während der Bauphase. Nicht alle Forderungen wurden im Dialog mit dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde umgesetzt. Im Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich gesichert werden konnten:

- die Einsetzung einer ökologischen Baubegleitung für die gesamte Bauzeit
- die hochabsorbierende Ausführung der außenliegenden Portalflächen beim Rettungsstollen B1
- die Ausführung der Tore dieses Rettungsstollens in der Schallschutzklasse 3
- der Einbau einer Dehnungsfuge zwischen den Tunneln zur Schwingungsentkopplung
- eine Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft im Biotop „Eisgrubeinschnitt“
- die Errichtung eines geschlossenen Bauzaunes zur Immissionsminderung
- die Beschränkung der Bauzeiten auf 7:00 bis 20:00 Uhr
- der Verzicht auf Sonn- und Feiertagsarbeit
- die Überwachung lärmkritischer Phasen durch begleitende sachverständige Messungen.

Auch aus verkehrlicher Sicht hat der Planfeststellungsbeschluss in verschiedenen Punkten auf die städtischen Kritikpunkte reagiert:

- Vollumfängliche Wiederherstellung der in Anspruch genommenen Verkehrsflächen
- Freihaltung der Straße „Am 87er Denkmal“ von Baustelleneinrichtungen und Begrenzung der Zahl der LKW-Bewegungen auf 10 pro Tag und Richtung
- Grundsätzliche Befahrbarkeit der Straße „Am 87er Denkmal“ in ihrer Funktion als Rettungszufahrt und während Veranstaltungen auf dem Zitadellengelände

Keinen Erfolg hatten hingegen die Bemühungen der Abteilungen Stadtplanung und Verkehrswesen, den Stollenvortrieb in geschlossener Bauweise, d.h. von den vorhandenen Schienenstrecken im Tunnel zu bewerkstelligen. Als Versagungsgründe wurden vom Vorhabenträger zum einen deutlich höhere Baukosten, zum anderen betriebliche Einschränkungen während der Bauzeit genannt, die zu einer schlechteren Anbindung der Stadt Mainz an das regionale Schienennetz (z.B. in Richtung Darmstadt) geführt hätten.

Es bestünde nun zwar noch die Möglichkeit einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss, allerdings mit erfahrungsgemäß geringen Erfolgsaussichten. Die Verwaltung will diese Option nicht weiterverfolgen.

Insofern verbleiben trotz aller erzielten Erfolge eine Reihe von Beeinträchtigungen zu Lasten der Mainzer Bürgerinnen und Bürger. Vor diesem Hintergrund wird die Verwaltung nachdrücklich die als städtische Satzung verankerte Möglichkeit verfolgen, eine Gebühr für die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsflächen zu erheben. Hier kann angesichts des beträchtlichen Umfangs (Anzahl der Stellplätze und Dauer) zumindest in monetärer Sicht ein spürbarer Ausgleich für die Beeinträchtigungen erzielt werden.

Nach Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und Ausschreibung der Bauleistungen rechnet die DB nach derzeitigem Stand mit einem Baubeginn im 2. Quartal 2015. Einen konkreten Bauzeitenplan und eine Darstellung der beabsichtigten Maßnahmen mit den zeitlichen und räumlichen Abläufen hat die Stadt Mainz beim Vorhabenträger angefragt. Die Abteilung Verkehrswesen wird die städtischen Gremien über die weiteren Abläufe informieren, sobald hierzu nähere Erkenntnisse vorliegen.

### **3. Alternativen**

keine

### **4. Kosten/Finanzierung**

Der Stadt Mainz entstehen im Zusammenhang mit der Maßnahme keine unmittelbaren Kosten.

### **5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

keine