



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0883/2018/1		Datum: 20.11.2018	
Baudezernent			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.:	
Betreff:			
Änderung des Horschheimes Eisenbahntunnels durch die DB AB; Beteiligung der Stadtverwaltung Koblenz			
Gremienweg:			
14.12.2018	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt <input type="checkbox"/> Enthaltungen
	TOP öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen
03.12.2018	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt <input type="checkbox"/> Enthaltungen
	TOP öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat stimmt der beigefügten Stellungnahme zur Erneuerung des Horschheimer Eisenbahntunnels zu.

Begründung:

Der Eisenbahntunnel in Koblenz-Horchheim soll umfassend erneuert werden. Trägerin des Vorhabens ist die DB Netz AG – Regionales Projektmanagement Frankfurt.

Das erforderliche Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz wird vom Eisenbahnbundesamt (EBA) – Außenstelle Frankfurt – durchgeführt. Die zuständige Anhörungsbehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM).

Der LBM beteiligte die Stadt Koblenz am Planfeststellungsverfahren und die Stellungnahme der Stadt Koblenz war spätestens bis zum 23.10.2018 beim Landesbetrieb abzugeben. Die Stadtverwaltung Koblenz hat am 23.10.2018 fristgerecht die als Anlage beigefügte Stellungnahme unter dem Vorbehalt des Beratungsergebnisses im Stadtrat abgegeben.

Gleichzeitig fand eine Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Dazu lagen vier Ordner mit den Planunterlagen unter anderem im Bauberatungszentrum Koblenz vom 10.09. bis 09.10.2018 zur Einsichtnahme öffentlich aus.

Die Unterlagen sind derzeit auch im Internet unter folgendem Link einsehbar:

<https://lbm.rlp.de/de/themen/baurecht/planfeststellung-eisen-strassen-und-seilbahnen/aktuelle-planfeststellungsverfahren/#c11467>

Der Horschheimer Tunnel wurde im Jahr 1902 eröffnet. Seit 1962 wird der bis dahin zweigleisig betriebene Tunnel eingleisig mit Gleis in Mittellage elektrifiziert betrieben.

Regelmäßige Bauwerksbegutachtungen haben eine stetige Verschlechterung der Bausubstanz dokumentiert. Derzeit wird der Tunnel mit der Zustandskategorie 4 bewertet. Das bedeutet, dass eine wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr möglich ist.

Daher wird eine grundständige Erneuerung und eine komplette Überfirstung vorgesehen. Diese Baumaßnahmen können aus wirtschaftlichen Gründen nur unter Vollsperrung durchgeführt werden, so dass der Schienenverkehr für ca. 19 Monate unterbrochen werden soll.

Im Rahmen der Erneuerung soll der Radius und das Gefälle der Strecke leicht verändert, vereinheitlicht und an die aktuellen Richtlinien angepasst werden. Im Zuge der Vorplanung wurden mehrere mögliche Varianten hinsichtlich Längsgefälle, Querschnittsausbildung und Tunneldrainage untersucht. Im Ergebnis wurde ein gegenüber der Richtlinie modifizierter Kreisquerschnitt mit einem Innenradius $R = 4,78\text{m}$ gewählt, wobei auf eine Absenkung der Höhenlage (Gradiente) verzichtet wurde.

Da der Tunnel weitgehend unterhalb des Grundwasserspiegels liegt und stark wasserführende Schichten vorhanden sind, soll der erneuerte Eisenbahntunnel mittels Rundumabdichtung druckdicht ausgeführt werden. Dadurch könnten die Grundwasserverhältnisse stark beeinflusst werden. In der Folge war durch den Grundwasseranstieg möglicherweise ein negativer Einfluss insbesondere auf die hangabwärts liegende Bebauung durch das Abströmen des Grundwassers über die Hangkante zu befürchten. Um dies zu vermeiden wurden eine zusätzliche Drainage mit Ableitung in den Rhein vorgesehen, so dass die heutigen Grundwasserverhältnisse im Wesentlichen unverändert bestehen bleiben sollen.

Das im Tunnel anfallende Wasser wurde früher zur Trinkwasserversorgung der Gemeinde Pfaffendorf genutzt. Die entsprechenden Anlagen sind zwischenzeitlich verfallen und seitens der EVM besteht kein Interesse an der weiteren Nutzung. Daher sollen die vorhandenen Quelfassungen im Rahmen der Erneuerung zurückgebaut werden.

Insbesondere zur Minimierung der Lärmbelastung soll der Tunnelvortrieb und der Abtransport der anfallenden Massen überwiegend über das südliche Tunnelportal statt von beiden Portalen betrieben werden. Bedingt durch die Überfirstung des Tunnels müssen auch die beiden Portale abgebrochen und erneuert werden.

Da der Tunnel überfirstet werden soll, müssen über die gesamte Länge das gemauerte Gewölbe und die seitlichen Widerlager abgebrochen und die Hinterpackung ausgeräumt werden. Der Abbruch erfolgt abschnittsweise. In der Firste und teilweise in den Ulmen wird der Fels im Sprengvortrieb ausgebrochen und mit Meißelbagger nachprofiliert. Im Zuge des Ausbruchs wird eine bewehrte Spritzbetonaußenschale sowie eine Systemankerung und bereichsweise eine vorauseilende Sicherung mit Spießen vorgesehen. Parallel zur Überfirstung wird das Sohlgewölbe abschnittsweise im Sprengvortrieb bzw. bereichsweise im Baggervortrieb mit Einsatz eines Hydraulikmeißels ausgebrochen.

Durch die Zugänge zu den Tunnelportalen werden Eingriffe in die vorhandenen Böschungen der Voreinschnitte des Horschheimer Tunnels notwendig, die zu einer Versteilerung führen.

Im Bereich der Baumaßnahme Eisenbahntunnel liegen die beiden Straßenüberführungen Ravensteinstraße und Beckenkampstraße. Bauliche Maßnahmen an den Brückenbauwerken sind seitens der DB nicht vorgesehen. Die Brücke Ravensteinstraße wird derzeit von der Stadt Koblenz erneuert und die Baumaßnahme soll in den nächsten Monaten abgeschlossen werden.

Während der Bauphase werden zum Südportal bis ca. 100 Lkw-Fahrten pro Tag über die Emser Straße südlich erforderlich. Bei einer Arbeitszeit ca. 13 Stunden pro Arbeitstag ergibt dies eine Belastung von ca. 8 Lkw-Fahrten pro Stunde. Zum Nordportal wird im Mittel von täglich 2 Voll- und 2 Leerfahrten über die Bauzeit ausgegangen. Für die Querung der Emser Straße mit Baustellenfahrzeugen vom Tunnel zur Baustelleneinrichtungsfläche bzw. zur Zufahrt zum Zwischenlager wird eine Ampelanlage mit Vorrangschaltung für den Baustellenverkehr eingerichtet.

Der Rettungsplatz und das Zwischenlager ist im westlich der Emser Straße im Bereich der Horchheimer Brücke und der Südbrücke vorgesehen.

Wegen der beengten Verhältnisse können Baufahrzeuge im Voreinschnitts- und Tunnelbereich nicht wenden. Daher müssen die Baufahrzeuge von der Emser Straße rückwärts in die Baustelle einfahren.

Da die Platzverhältnisse in den Voreinschnitten und im Tunnel sehr beengt sind, wird davon ausgegangen, dass das Abbruch- und Ausbruchmaterial zunächst auf die Zwischenlagerfläche transportiert und abgekippt wird. Nach der Beprobung wird das Material wieder aufgenommen und einer entsprechenden Deponie zugeführt.

Wegen der angrenzenden Bebauung wird davon ausgegangen, dass in der Zeit von 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr keine Vortriebsarbeiten bzw. lärmintensiven Arbeiten durchgeführt werden können. Der Baubeginn ist für 07/2021 vorgesehen. Die Sperrzeit ist ab dem 21.10.2021 vorgesehen.

Während der Bauarbeiten kommt es zu starken Geräuschbelastungen im Bereich von an die Baustelle angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen (insb. Wohngebäude). Es ist vorgesehen, dass Arbeiten, die zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte führen, in der Zeit von 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr nicht durchgeführt werden. Tagsüber können Überschreitungen an den Wohngebäuden im Umfeld des südlichen Tunnelportals dagegen nicht vollständig vermieden werden. Angesichts der relativ lange andauernden Bauzeit werden die Geräuschbelastungen für das Schutzgut Mensch als erhebliche Beeinträchtigung eingestuft.

Gemäß der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung werden während des Tunnelvortriebs, der Betonarbeiten und des Gleisbaus die Immissionsrichtwerte nachts am Nordportal an 10 Immissionsorten und am Südportal an allen Immissionsorten die Richtwerte überschritten. Tagsüber kommt nur am Südportal an 6 Immissionsorten zur Überschreitung der Richtwerte.

Das Gutachten kommt weiter zum Ergebnis, dass die Einhaltung der Immissionsrichtwerte bei Tage mit gesonderten Schallschutzmaßnahmen während der Bauzeit mit verhältnismäßigem Aufwand nicht erreicht werden kann.

Gemäß der vorliegenden erschütterungstechnischen Untersuchung soll die Lademenge beim Sprengvortrieb in Teilabschnitte auf 1,0 kg pro Zündzeitstufe begrenzt werden. Bei Einhaltung dieser Maßnahme sind laut Gutachten erhebliche Belästigungen von Menschen in Gebäuden und mögliche Gebäudeschäden nicht zu erwarten.

Für das Schutzgut „Tiere und Pflanzen“ führt die geplante Versiegelung und Befestigung von Flächen zu einem Verlust bzw. (bei Teilversiegelung) einer Minderung des Biotopotenzials und somit zu erheblichen Beeinträchtigungen. Zur Kompensation aller nicht vermeidbaren Eingriffe wurden Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahmen erarbeitet. So ist u.a. die Neuschaffung eines Winterquartiers für Fledermäuse im Helenenstollen im Mühlenbachtal und die Vergitterung von 12 Stollen und Bunkern in Koblenz und in der Gemeinde Urbar vorgesehen.

Grunderwerb ist für die Baumaßnahme nicht vorgesehen. Zur vorübergehenden und dauerhaften Nutzung der Flächen werden entsprechende Vereinbarungen mit den Eigentümern abgeschlossen.

Im bergmännischen Tunnelbereich wurde für Grundstücke, die eine Überdeckung von < 20 m über dem Tunnelfirst aufweisen, eine Grunddienstbarkeit vorgesehen. Bei einer größeren Überdeckung kann davon ausgegangen werden, dass eine Beeinträchtigung des Grundstücks auch bei einer späteren Nutzung nicht eintritt. Als Breite für die Grunddienstbarkeit wurden 15 m angesetzt. Dadurch ist gewährleistet, dass auch alle denkbaren temporären Baubehelfe, wie z. B. eine temporäre Ankerung der Außenschale innerhalb dieser Fläche liegen.

In den Planunterlagen sind die Einflussgrenzen dargestellt, die den signifikanten Einfluss der Sprengemissionen (Erschütterungen) darstellen. Dies sind einerseits die engere Zone, die sich durch den Reibungswinkel des Gebirges ergibt, und andererseits eine erweiterte Zone im Abstand von max. 100 m von der Streckenachse, die sich aufgrund von Erfahrungswerten ergibt. Die Gebäude innerhalb der engeren Zone werden generell beweisgesichert. Gebäude, die sich zwischen der engeren und äußeren Zone befinden, werden nach Vorgabe des Erschütterungsgutachters beweisgesichert.

Die bei der Beratung des Vorhabens im Fachbereichsausschuss IV am 18.10.2018 gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

- Die Gesamtbauzeit wird mit ca. 26 Monaten ab Juli 2021 angegeben. Für ca. 19 Monate soll der Zugverkehr auf der Strecke eingestellt werden.
- Die Andienung des Nordportals soll über die Emser Straße und die Ravensteynstraße erfolgen. Über diese Nordzufahrt sollen jedoch keine Massentransporte erfolgen, da die wegen der Vielzahl der erforderlichen Lkw-Fahrten die Ravensteynstraße bereichsweise nur eine Fahrbahnbreite von 4,50 m aufweist und damit für einen Lkw-Gegenverkehr nicht nutzbar ist.

Aufgrund der Beratung im Fachbereichsausschuss wird die Stadtverwaltung ergänzend anregen, dass der Vorhabenträger vor Beginn der Baumaßnahmen eine öffentliche Informationsveranstaltung für die Anwohner durchführt.

Anlage/n:

- Stellungnahme der Stadt Koblenz vom 23.10.2018 (Abgabe unter dem Vorbehalt der Beratung im Stadtrat)
- Übersichtslageplan