



Dezernat IV

Az.

Datum: 02.12.2014

**INFORMATIONSVORLAGE
ZUM VERSAND**

Nr. V001/2015

Betreff

Sperrung der Tunnelstraße

Betrifft Antrag / Anfrage: A244/2014 / A246/2014

Antragsteller/in: AfD

Versand an

Gemeinderat

Öffentlichkeitsstatus

Öffentlich

Stadtteilbezug: Bezirksbeirat Lindenhof, Innenstadt/Jungbusch, Schwetzingenstadt/Oststadt

Vorgeschlagene Maßnahme zur Bürgerbeteiligung:

Nein

Auf Antrag der CDU-Fraktion und der AfD wird diese Informationsvorlage Nr. V001/2015

in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 10.03.2015 als

Tagesordnungspunkt 6 behandelt.

INFORMATIONSVORLAGE ZUM VERSAND

Nr. V001/2015

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

a.) Ergebnishaushalt

1) Einmalige Erträge / Aufwendungen

Aufwendungen der Maßnahme		€
Erträge der Maßnahme (Zuschüsse usw.)	./.	€
Einmalige Aufwendungen zu Lasten der Stadt		€
		<hr/>

2) Laufende Erträge / Aufwendungen

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Fertigstellung der Baumaßnahme, Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. Durchführung der Maßnahme (einschl. Finanzierungskosten)		€
zu erwartende laufende Erträge	./.	€
jährliche Belastung		€
		<hr/>

b.) Finanzhaushalt

Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Gesamtkosten der Maßnahme)		€
Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	./.	€
Finanzierungsmittelbedarf aus Investitionstätigkeit		€
		<hr/>

Dr. Kurz

Quast

Sachverhalt

Für die Maßnahme „Neubau des Bahnsteigs F“ ist die Deutsche Bahn AG als Baulastträger sowohl für die Planung, als auch die bauliche Umsetzung, verantwortlich.

Aufgrund der annähernd gleichen Sachverhalte des Antrages Nr. A244/2014 und der Anfrage Nr. A246/2014 werden mit dieser Informationsvorlage beide Eingaben beantwortet.

1. Welche Gründe haben die Verwaltung veranlasst, der Sperrung der Tunnelstraße für den Kfz-Verkehr für bis zu dreieinhalb Jahre zuzustimmen?

Bei der Maßnahme „Neubau Bahnsteig F, Mannheim Hbf“, in deren Zusammenhang auch die Bahnüberführung über die Tunnelstraße verlängert wird, handelt es sich um eine Maßnahme nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die bestehende Eisenbahnüberführung (EÜ) in der Tunnelstraße befindet sich in der Baulast der Deutschen Bahn AG (Bahn), die damit für die Unterhaltung und Erhaltung des Bauwerkes alleinig verantwortlich ist. Welche Möglichkeiten zur Umsetzung der Maßnahme die Kreuzungsbeteiligten wählen, richtet sich nach der Lage des Falles. Da die Stadt gegenüber der Bahn keine Forderungen im Hinblick auf eine Veränderung des Bauwerks (z. B. Änderung der lichten Höhe, Änderung der lichten Weite) gestellt hat – siehe Beschlussvorlage 303/2011, handelt es sich bezüglich der Erneuerung des Bauwerks in der Tunnelstraße um ein sog. „einseitiges Verlangen“ der Bahn. Grundsätzlich hat somit die Bahn die Wahl nach ihrem planerischen Ermessen (planerische Gestaltungsfreiheit) zur Umsetzung der Maßnahme. Dieses planerische Ermessen ist unter anderem begrenzt durch das Abwägungsgebot, wie es sich aus dem jeweiligen Fachplanungsrecht ergibt, das für die Kreuzungsbeteiligten gilt (hier § 18 ff. AEG), welches das Planfeststellungsverfahren vorschreibt.

Die Verlängerung der Eisenbahnüberführung „Tunnelstraße“ ist Bestandteil des mit Planfeststellungsbeschluss vom 26.09.2103 festgestellten Vorhabens „Neubau Bahnsteig F, Mannheim Hbf“. Die Stadt Mannheim wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung gehört. Im Verfahren wurden auch die verkehrlichen Belange und eine Variantenprüfung durchgeführt. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu folgendem Ergebnis:

„Es gibt in dem Planfeststellungsbereich keine Varianten, durch die sich die mit der Planung angestrebten Ziele ebenso gut und unter geringeren Eingriffen in entgegenstehende öffentliche und private Belange verwirklichen ließen. Auch die Anhörungsbehörde hat sich mit den im Rahmen des Verfahrens angesprochenen Alternativen auseinandergesetzt.“

Weiterhin hat die Stadt gemäß § 4 Absatz 2 EKrG die Ausführung der Maßnahme zu dulden. Ihre verkehrlichen und betrieblichen Belange sind angemessen zu berücksichtigen (Gebot der Rücksichtnahme). Diese gesetzliche Duldungspflicht geht als öffentlich-rechtliche Verpflichtung vor, sie

bezieht sich neben dem Bau auch auf die Unterhaltung, Benutzung, Änderung und Erneuerung. Die Duldungspflicht erstreckt sich auf den Bereich und den Umfang, der zur einwandfreien technischen Lösung der Kreuzungsverhältnisse erforderlich ist. Nur so kann der gesetzgeberischen Intention, Bau-, Änderungs- und Unterhaltungsmaßnahmen nicht von der Zustimmung des anderen Kreuzungsbeteiligten abhängig zu machen, Rechnung getragen werden. Das Gebot der Rücksichtnahme gilt auch für Maßnahmen nach § 3 EKrG an bestehenden Kreuzungen.

Das bei einer Maßnahme nach § 3 EKrG geforderte Abwägungsgebot sowie die Prüfung des Gebotes der Rücksichtnahme hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens stattgefunden. Die Ausführungsplanung der Bahn wurde mit dem o. g. Planfeststellungsbeschluss gebilligt.

2. Welche detaillierten Begründungen hat die Bahn für die angebliche Notwendigkeit angeführt?

Der Mannheimer Hauptbahnhof ist einer der wichtigsten und größten Knotenpunkte im Südwesten Deutschlands. Der Hauptbahnhof bewegt sich heute, vor allem zu den Hauptverkehrszeiten, an seiner Kapazitätsgrenze. Mit dem Neubau eines neuen Bahnsteigs wird dieser Entwicklung Rechnung getragen. Der Neubau des Bahnsteigs F trägt dazu bei, die Leistung des Knotens Mannheim langfristig zu steigern und stärkt somit deutlich die überregionale Bedeutung des Bahnhofs.

Auch der Personennahverkehr profitiert von der geplanten Infrastrukturmaßnahme; so ist der neue Bahnsteig F ausschließlich für Nahverkehrszüge vorgesehen. Damit wird teilweise erreicht, dass die unterschiedlich schnellen Nah- und Fernverkehrszüge zukünftig voneinander getrennt werden. So können doppelte Belegungen mit Zügen an einem Bahnsteig vermieden werden. Ferner schafft der geplante Ausbau der Infrastruktur Voraussetzungen für ein erweitertes Fahrplanangebot und erhöht die Betriebsqualität.

Der neue Bahnsteig entsteht südlich des vorhandenen Bahnsteig E. Die aktuell dort noch vorhandenen Güterzuggleise werden nach Süden in Richtung der Bundesstraße 36 verschoben, weshalb die Eisenbahnüberführung (EÜ) Tunnelstraße um ca. 12,5 m zu verlängern ist. Auf einer Länge von ca. 25 m muss diese abgebrochen und gemäß heute gültigem Regelwerk neu errichtet werden.

Der geplante Umbau- und Ausbau des Mannheimer Hauptbahnhofes bedingt u. a. den Rückbau von 2.800 Meter Gleisen, 14 Weichen sowie den Neubau von rund 2.200 Metern Gleisen und 20 Weichen. Im hochfrequentierten Hauptbahnhof sind mit Rücksicht auf den laufenden Eisenbahnbetrieb nur wenige und zeitlich sehr kurze Zeitfenster für Gleissperrungen möglich.

Unter der Prämisse erhebliche Auswirkungen auf das Angebot und die Betriebsqualität zu vermeiden, wurde die gesamte Maßnahme in 14 klar voneinander getrennte und aufeinander aufbauende Bauschritte aufgeteilt, die zu einem Bauablauf von ca. 3 Jahren führten.

Diese 14 im Wesentlichen die Gleisumbauten betreffenden Bauschritte konnten bezüglich der Teilbaumaßnahme Eisenbahnüberführung Tunnelstraße auf 4 Bauabschnitte verdichtet werden.

In jedem dieser vier Bauabschnitte wird jeweils ein Teilsegment der erneuerten bzw. verlängerten Eisenbahnüberführung realisiert. Die zeitliche Dauer der Bauabschnitte konnte nicht vom Umbau der Gleise und des Betriebsgeschehens entkoppelt werden. Zur näheren Erläuterung sei an dieser Stelle erwähnt, dass zuerst der südlichste Bauabschnitt der Eisenbahnüberführung Tunnelstraße herzustellen ist, um nach Fertigstellung die ersten neuen Gleise darauf verlegen und in Betrieb nehmen zu können. Erst dann können Bestandsgleise im nördlich anschließenden Bereich zurückgebaut werden, die dann eine "Lücke" für den nächsten Bauschritt der Eisenbahnüberführung Tunnelstraße möglich machen.

Jeder der vier Bauabschnitte hat eine Realisierungsdauer von ca. 6 - 8 Monaten. In dieser Zeit ist, bedingt durch die Bautätigkeit, eine Nutzung des Tunnels durch Kraftfahrzeuge nicht möglich. Zwischen den Bauabschnitten liegen lediglich sehr kurze Zeitfenster. Aber auch diese lassen aufgrund der installierten Baustelleneinrichtung, wegen zur Baufeldfreimachung der Fundamentbereiche provisorisch verlegten Leitungen in Straßenmitte sowie infolge der durch die Fundamentarbeiten zerstörten Fußwege und Teile des Straßenbelags keine temporärer Nutzung durch den Autoverkehr zu.

Folglich kann die Eisenbahnunterführung mit dem letzten der vier Bauabschnitte, wie die Gesamtmaßnahme auch, erst in der zweiten Jahreshälfte 2017 fertiggestellt und in der Folge für den KFZ-Verkehr wieder geöffnet werden.

3. Liegt der Stadt ein entsprechender Bauablaufplan der Bahn vor? Welche Alternativen mit geringen Sperrzeiten haben Bahn und Stadt gemeinsam untersucht?

Die Stadt steht im turnusmäßigen Kontakt mit der DB Netz AG sowie der DB Projektbau GmbH und ist über den groben Bauablauf der Maßnahme informiert. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu Frage 1 und 2.

4. Welche nicht aufschiebbaren Arbeiten wurden seit dem ersten September durchgeführt, die die dauerhafte Sperrung für den Autoverkehr zwingend erforderten?

Wie bereits unter Frage 2 beschrieben, erforderte die Erstellung des ersten Abschnitts der Verlängerung der Eisenbahnüberführung Tunnelstraße die dauerhafte Sperrung für den Autoverkehr.

5. Treffen die Presseinformationen zu, dass an der Gesamtlänge der Unterführung von ca. 250 m die zeitweise offene Baustelle lediglich ca. 50 m ausmacht?

Grundsätzlich wird die Eisenbahnüberführung Tunnelstraße in aufeinander folgenden Bauabschnitten realisiert, die jeweilige Baustelle betrifft somit immer einen Teilabschnitt des Tunnels (ca. 50m).

6. Hat die Verwaltung von der Bahn gefordert, im Rahmen der Ausschreibung der verschiedenen Gewerke Sondervorschläge zur drastischen Verkürzung der Teilspernung des Suezkanals zu verlangen?

Aufgrund der Ausführungen unter Frage 1 hat die Stadt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens lediglich die Aufrechterhaltung der Nutzung der Tunnelstraße für Fußgänger und Radfahrer gefordert. Diese Forderung fiel auch im Hinblick auf die hohe Umwegeempfindlichkeit von Fußgängern und Radfahrern und die relative geringe Umwegeempfindlichkeit des MIV.

Im öffentlichen Ausschreibungsverfahren zur Teilmaßnahme Eisenbahnunterführung Tunnelstraße waren Sondervorschläge zugelassen. Teilweise wurden auch Sondervorschläge mit den Angeboten abgegeben. Allerdings wurden keine Nebenangebot bezüglich einer Bauzeitverkürzung bzw. Verkürzung der Teilspernung der EÜ Tunnelstraße eingereicht.

Der Bau der neuen Eisenbahnüberführung wäre bei gleichzeitig laufendem KFZ-Verkehr aufgrund der vorherrschenden beengten Verhältnisse in wirtschaftlicher und zeitlicher Betrachtung unverhältnismäßig. Aus fachlicher Sicht der Bahn ist eine solche Variante in der Realität kaum umsetzbar. Allein die Sicherstellung der von der Stadt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens geforderten Durchgangsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger stellt für den Bauunternehmer eine große Herausforderung dar und setzt eine äußerst umsichtige und verantwortungsvolle Organisation und Abwicklung der Baustelle voraus.

Eisenbahninfrastrukturvorhaben wie das des Neubaus des Bahnsteigs F am Hauptbahnhof Mannheim umfassen eine Vielzahl an Schnittstellen die im Bauablauf aufeinander abstimmt werden müssen. Diese Verzahnung der technischen und oft sicherheitsrelevanten Teilmaßnahmen führt zu einer Komplexität, wie diese wohl nur in Eisenbahninfrastrukturprojekten zu finden ist.

Grundsätzlich sind Baufirmen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sehr daran interessiert, ihren Auftrag in kürzester Zeit umzusetzen. Aufgrund der Arbeiten an einem der wichtigsten ICE-Knoten Deutschlands unter Aufrechterhaltung des laufendem Betrieb und der Komplexität der Maßnahme bestehen jedoch eine Vielzahl an zu beachtender Zwangspunkten, welche die Bauzeit nachteilig beeinflussen.

7. Wenn die Lindenhöfer Bürger dreieinhalb Jahre lang ohne die Autoverbindung durch die Tunnelstraße auskommen würden, sähe die Verwaltung dann einen Beweis erbracht, dass diese Verbindung für den Kfz-Verkehr überflüssig ist?

Nein. Die Tunnelstraße wird nach Verkehrszählungen aus 2011 von rd. 2.200 Kfz/24 Stunden genutzt und hat daher eine Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Gem. des Grundsatzbeschlusses der Beschlussvorlage 303/2011 wurde die künftige Querschnittsaufteilung der Tunnelstraße (inkl. Kfz-Verkehr) festgelegt.

8. War dies der eigentliche Grund, die extreme Behinderung für Tausende von Autofahrern zu akzeptieren?

Wir verweisen auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2.

9. Wie wird sich die vollständige Bebauung des Glücksteinquartiers auf die Inanspruchnahme der Tunnelstraße auswirken?

Aufgrund der Einbahnstraßenführung wird die Besiedlung des Glücksteinquartiers für den MIV keine Auswirkungen haben. Wir gehen jedoch davon aus, dass er durch das neue Stadtquartier für Radfahrer und Fußgänger an Bedeutung gewinnen wird.

10. Wäre es für die Innenstadt als Einkaufszentrum nützlich, dann die Fahrtrichtung der Tunnelstraße umzukehren?

Aus Sicht der Verkehrsplanung wäre durch die angedachte Änderung der Fahrtrichtung Tunnelstraße kein direkter Anschluss aus der Innenstadt in den Lindenhof möglich. Dies würde zusätzliche Umwegefahrten für die Bürger aus der Innenstadt in Richtung Lindenhof bedeuten. Mit der Überführung über die Bahn besteht bereits ein Anschluss des Lindenhofplatzes an die Innenstadt. Die Verkehrsplanung lehnt daher eine Änderung der Einbahnstraßenregelung ab.