

# STADT HAIGER

## Beschlussvorlage Drucksache VL-327/2023

Datum: 31.08.2023

Aktenzeichen	FBL Mü/Kg
Fachbereich	Fachbereich III
Federführendes Amt	Fachdienst III.6 -Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung, Liegenschaften-

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat der Stadt Haiger	04.09.2023	vorberatend
Ausschuss für Umwelt, Bauen und Stadtentwicklung	13.09.2023	vorberatend
Haupt-, Finanz- und Hessentagsausschuss	20.09.2023	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Haiger	04.10.2023	beschließend

## Neubau Eisenbahntunnel Rudersdorf-Dillbrecht

### Beschlussvorschlag:

Magistrat und Verwaltung empfehlen den Ausschüssen (UBS und HFH) und der Stadtverordnetenversammlung, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Stadt Haiger äußert erhebliche Bedenken hinsichtlich:

1. der Zuwegung zum Rettungsplatz am Südportal
2. der Trinkwassergewinnungsanlage „Neufund 1“ (Trinkwasserstollen)
3. der ersatzlosen Beseitigung der Straßenbrücke über die Eisenbahnstrecke
4. der ersatzlosen Beseitigung des Wirtschaftswegs östlich der Bahnstrecke
5. der Baustraßenführung
6. der Beseitigung der bestehenden Löschwasserzisterne
7. der Verfüllung des Bestandstunnels

### zu 1.) Zuwegung zum Rettungsplatz

Die vorliegende Planung sieht einen Rettungsweg zum Rettungsplatz über die östlich der Eisenbahnstrecke verlaufenden Wege - also von der Ortslage Dillbrecht aus - vor.

Bei Schadensereignissen ist allerdings mit dem Einsatz von Rettungsfahrzeugen (Feuerwehr, Polizei, Krankenwagen, THW usw.) über die L 3442 von Fellerdilln aus kommend zu rechnen. Das neue Feuerwehrhaus Dillbrecht liegt an der L 3442 neben der Eisenbahnbrücke.

Daher muss aus Sicht der Stadt Haiger / der Feuerwehr der Stadt Haiger die Zufahrt zum Rettungsplatz über den vorhandenen Wirtschaftsweg, der von der L 3442 abzweigt und südlich entlang der Eisenbahnstrecke verläuft, erfolgen. Dazu muss diese vorhandene Wegestrecke angemessen ausgebaut und asphaltiert werden. Die Abfahrt vom Rettungsplatz erfolgt über die vorhandenen Wege nördlich der Eisenbahnstrecke zur bebauten Ortslage.

**Die Stadt Haiger fordert den Ausbau des bestehenden Wirtschaftswegs südlich entlang der Bahnstrecke in Asphaltbauweise mit Anbindung des sogenannten Rettungswegs zur Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit des Rettungsplatzes.**

### zu 2.) Trinkwassergewinnung „Neufund 1“

- a) Die plangegenständliche Baustraße führt durch den Fassungsbereich des Trinkwasserstollens „Neufund 1“ und die engere Schutzzone. Bei der Herstellung der steilen planungsgegenständlichen Baustraße muss mit technischen Maßnahmen nachweislich sichergestellt

werden, dass Niederschlagswasser der Baustraße (und schon erst recht Abwasser im Fall von Schadensereignissen/Havarien) nicht in das Grundwasser gelangt, sondern schadlos aus dem Einzugsbereich des Trinkwassergewinnungsgebietes abgeleitet wird.

**Stadt und Stadtwerke fordern hinreichende Maßnahmen zum Schutz der Wassergewinnung. Hilfsweise fordert die Stadt/Stadtwerke eine Verlegung der Baustraße (siehe Ziffer 5).**

- b) Die Stadt Haiger/Stadtwerke Haiger sieht die Gefahr der Beschädigung der Trinkwassergewinnungsanlage durch Erschütterungen aufgrund der Tunnelsprengungen und äußert die Sorge, dass die wasserführenden Klüfte/Schichten durch Sprengerschütterungen so stark verändert werden, dass der Wasserzufluss zum Gewinnungsstollen ganz oder teilweise versiegt mit der Folge, dass die Wassergewinnungsanlage aufgegeben werden muss. Zudem ist zu befürchten, dass der Stollen als Bauwerk durch die Sprengerschütterungen Schaden leidet. Die Trinkwassergewinnungsanlage ist für die Trinkwasserversorgung unverzichtbar und wird zwingend zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung benötigt. Daher muss alles technisch mögliche unternommen werden, die Wassergewinnungsanlage für einen dauerhaften Betrieb zu sichern.

**Stadt und Stadtwerke Haiger fordern die Durchführung kontinuierlicher Messungen der Wasserquantität und -qualität sowie des Stollenzustands. Beeinträchtigungen der Trinkwassergewinnung werden dem Verursacher (DB) angelastet, möglicherweise mit der weitreichenden Folge, dass eine neue Trinkwassergewinnung auf Kosten des Schadensverursachers (DB) errichtet werden muss.**

#### zu 3.) Ersatzlose Beseitigung der Straßenbrücke

Bei ersatzloser Beseitigung der bestehenden Straßenbrücke teilt die Eisenbahnstrecke die freie Gemarkung Dillbrecht nahezu unüberwindbar in zwei Gemarkungsteile.

Der südliche Teil der Gemarkung Dillbrecht wäre nur noch über den Wirtschaftsweg von der L 3442 aus, über schlecht ausgebaute, südlich entlang der Eisenbahnstrecke verlaufende Wege, land- und forstwirtschaftlich erreichbar. Bei Wegfall der Straßenbrücke gäbe es zudem keine Straßenverbindung mehr durch das Dilltal in das obere Dilltal mit den Stadtteilen Dillbrecht und Offdilln im Fall einer Sperrung der Landesstraße in Höhe der Eisenbahnbrücke über die Landesstraße. Eine redundante Straßenverbindung in das obere Dilltal darf nicht aufgegeben werden, es muss ein Ersatz für die wegfallende Straßenbrücke geschaffen werden; dies ist möglich, indem die plangegenständliche „Rettungsplatzzufahrt“ als öffentliche Straße mit Anbindung an das südliche Wege- und Straßennetz“ hergestellt und ausgewiesen wird (siehe Anlage Straßenführung, gelb markiert).

**Die Stadt fordert, die plangegenständliche Rettungsplatzzufahrt als öffentlichen Weg auszubauen und an den südlich der Bahnstrecke verlaufenden Weg anzubinden (siehe auch Ziffer 1).**

#### zu 4.) Ersatzlose Beseitigung des Wirtschaftswegs

Die Planung sieht vor, die Wegeparzelle Flurstück 78, Flur 4, sowie eine Teilstrecke der Wegeparzelle Flurstück 248, Flur 2, beide Gemarkung Dillbrecht ersatzlos einzuziehen und den Trosselbach abschließend auf diese benannten Wegestrecken zu verlegen. Dieser Weg ist unverzichtbar als landwirtschaftlicher Weg und insbesondere als Abfuhrweg für Langholz aus dem nördlich angrenzenden Waldgebiet. Aus Sicht der Stadt Haiger ist es möglich, den Trosselbach parallel zu dem Weg anzulegen (siehe Anlage „Erhalt WW“, blau markiert).

**Die Stadt Haiger fordert den Erhalt dieser wichtigen Wegestrecke.**

#### zu 5.) Baustraße

- a) Die plangegenständliche Baustraße im oberen Trosselbachtal verläuft auf einer Strecke von etwa 160 m durch einen städtischen Buchenaltbestand, der zu diesem vorübergehenden Zweck gerodet werden müsste. Aus Sicht der Stadt Haiger ist der Eingriff unverhältnismäßig und vermeidbar durch Wahl einer alternativen Führung der Baustraße. Zudem führt die Baustraße auf erheblicher Länge über einen steilen Hang des weitgehend unberührten Talkessel; aus Sicht der Stadt Haiger ist die geplante Baustraße im Winter nur mit

erhöhtem Winterdienstaufwand unter Einsatz von erheblichem Taumittleinsatz befahrbar. Dazu auch Hinweis auf Ziffer 2.

**Die Stadt Haiger fordert den Verzicht auf die plangegenständliche Baustraße durch das obere Trosselbachtal und erwartet die Nutzung bestehender, ganzjährig befahrbarer Forstwege im Bereich „untere Alteschorn“ (siehe Anlage). Die größere Länge der geforderten Alternativtrasse ist nachrangig zu werten gegenüber der immensen Gefahren der plangegenständlichen Strecke durch das Trosselbachtal mit der erheblichen Betroffenheit der Trinkwassergewinnung „Neufund 1“.**

- b) Festzustellen ist anhand der Planunterlagen, dass bedeutende Wirtschaftswege, die von der Landwirtschaft/Forstwirtschaft unbedingt genutzt werden müssen, im Bereich südwestlich des bauzeitlich verlegten Trosselbach erheblich tangiert werden.

**Die Stadt Haiger fordert, dass die vorübergehenden Ausweichstrecken (Flurstücke 132, 156, 133 tlw., 149 tlw., 140 tlw., alle Flur 4, Gemarkung Dillbrecht) für die Land- und Forstwirtschaft ganzjährig befahrbar befestigt werden.**

#### zu 6.) Bestehende Löschwasserzisterne

Die Stadt Haiger bittet um Übereignung der bestehenden Löschwasserzisterne am Bestandsretungsplatz. Dieses Löschwasserreservoir wird zukünftig benötigt als zusätzliche Reserve im Fall von Waldbränden.

#### zu 7.) Bestandstunnel

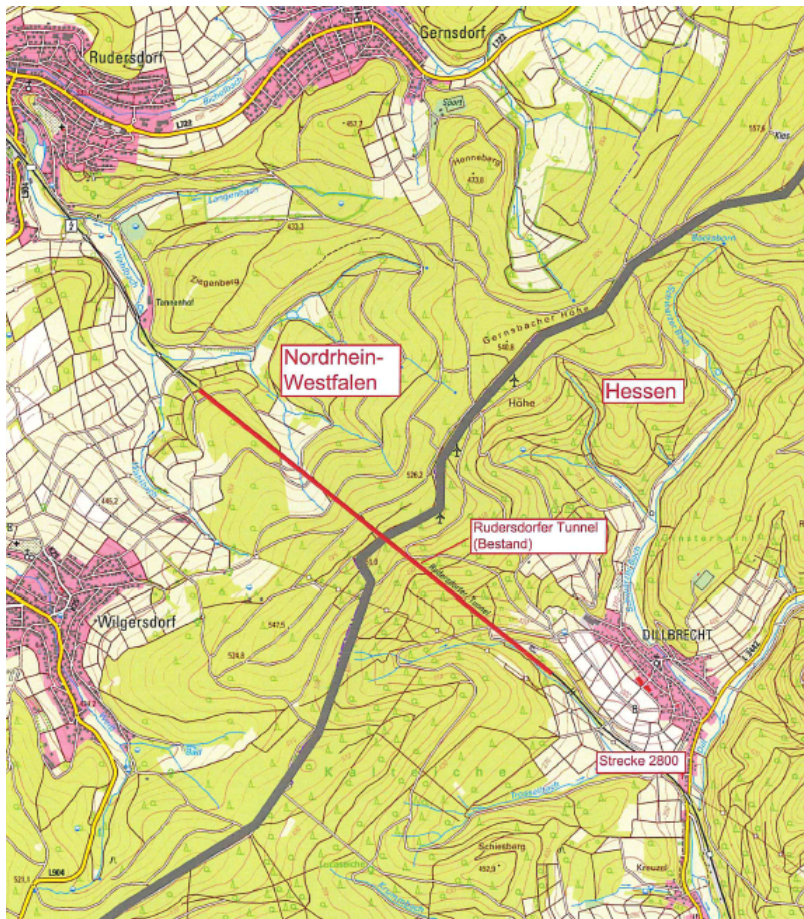
Die Stadt Haiger bittet zu prüfen, ob und mit welchem Aufwand der Bestandstunnel für eine möglicherweise spätere andere Nutzung (z. B. als landesgrenzenübergreifender Radweg) unter Denkmals Gesichtspunkten erhalten werden kann.

#### Finanzielle Auswirkungen:

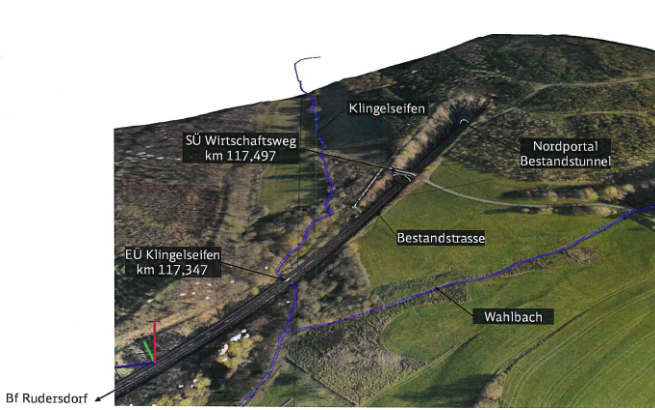
Keine.

### Sachdarstellung:

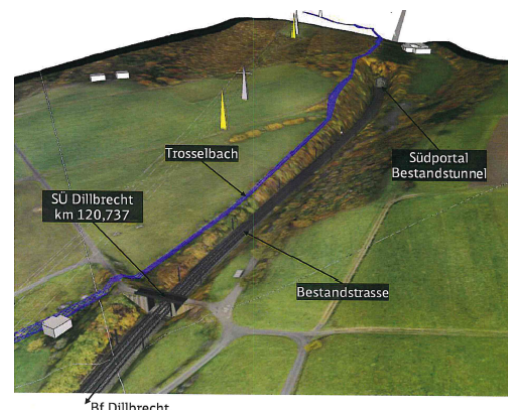
Antragsgegenstand ist der Neubau des Rudersdorfer Tunnels. Beim bestehenden Tunnel handelt es sich um einen zweigleisigen Eisenbahntunnel, welcher bereits 1915 in Betrieb genommen wurde. Er weist eine Länge von 2.652 m auf und quert die Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen. Die Ortschaft Dillbrecht liegt nordöstlich des Südportals in einem Abstand von ca. 300 m zur Bestandsstrecke. In unmittelbarer Nähe zu den Portalen des Rudersdorfer Tunnels befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen und Grünland. Oberhalb des bestehenden Tunnels erstrecken sich Waldgebiete, welche forstwirtschaftlich genutzt werden.



Übersichtslageplan (ohne Maßstab)



Bestand Nordportal



Bestand Südportal

Der Bestandstunnel entspricht hinsichtlich der Querschnittsgeometrie (Gleisabstand derzeit lediglich ca. 3,5 m) nicht den heutigen Anforderungen für einen zweigleisigen Betrieb. Zudem weist der Tunnel erhebliche Schäden insbesondere im Ausbaumauerwerk auf. Eine restriktionsfreie Verfügbarkeit kann nur noch durch umfangreiche Instandhaltungsmaßnahmen sichergestellt werden. Es liegen sowohl ein Standsicherheits-, Betriebssicherheits- als auch Verkehrssicherheitsrisiko vor. Nach Abwägung der Möglichkeiten zur Erneuerung des Tunnels unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen, umweltgerechten und technisch sinnvollen Lösung wird als Vorzugsvariante ein Ersatzbau von zwei eingleisigen Tunnelröhren und die Außerbetriebnahme des bestehenden Rudersdorfer Tunnels festgelegt. Die Gleisanlage vor und hinter dem Tunneln sowie die sich in diesen Bereich befindlichen Ingenieurbauwerke werden den neuen Tunnelstrecken angepasst.

Neubau Rudersdorfer Tunnel:

Der neue Rudersdorfer Tunnel wird mit zwei eingleisigen, elektrifizierten Tunnelröhren mit einer Länge von jeweils 3.058 m geplant. Die zwei Tunnelröhren haben einen Abstand von knapp 30 m und liegen 70 m südwestlich des bestehenden Rudersdorfer Tunnels. Im Zuge der Errichtung werden die Regelungen der EBA-Richtlinien „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ umgesetzt. Insgesamt werden die beiden Tunnelröhren mit 6 Verbindungsbauwerken verbunden, die untereinander bzw. zu den Portalen einen Abstand von weniger als die im Regelwerk geforderten 500 m aufweisen. Es werden neue Rettungsplätze mit Zufahrten an den beiden Portalen errichtet, die ebenfalls Gegenstand der Planfeststellung sind.



Neuer Rudersdorfer Tunnel

Durch den Ersatzneubau ist eine Trassenänderung erforderlich. Hierdurch werden neue Voreinschnittsbereiche an beiden Portalen mit entsprechender Böschungsneubildung notwendig.



Herstellung Voreinschnitt Süd – Rettungplatz zwischen den Gleisen

### Straßenüberführung Dillbrecht

Im südlichen Voreinschnitt wird die Straßenüberführung Dillbrecht bei km 120,737 (ersatzlos) rückgebaut.

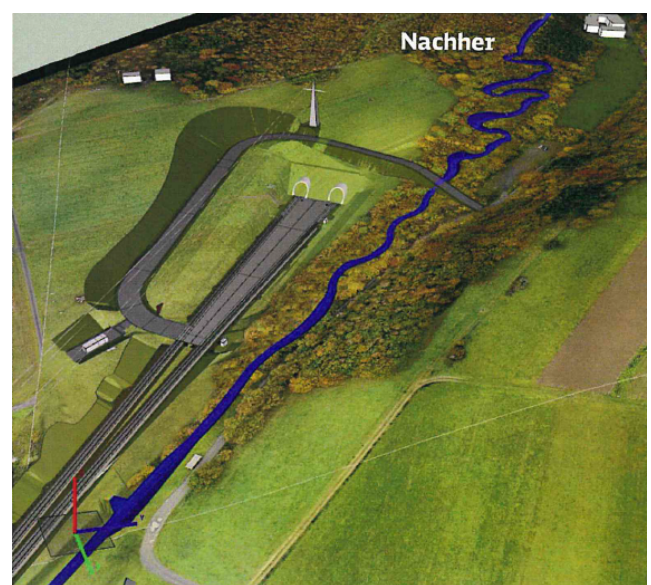
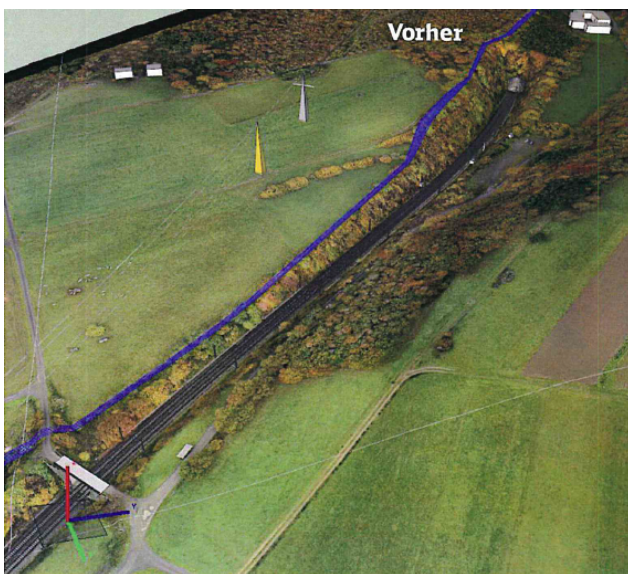


## Trosselbach

Im Bereich des Südportals wird die Verlegung des Trosselbachs notwendig, damit dieser außerhalb der neuen Trasse zu liegen kommt. Der Trosselbach wird in den verfüllten Voreinschnitt des bestehenden Rudersdorfer Tunnels verlegt und mündet ca. bei km 121,054 östlich der Bestandsstrecke in den ursprünglichen Verlauf des Trosselbachs.

## Verfüllung Bestandstunnel

Der bestehende Rudersdorfer Tunnel und die bestehenden Lüftungsschächte werden nach Inbetriebnahme des neuen Tunnels verfüllt. Die bestehenden Voreinschnitte werden ebenfalls verfüllt und an den ursprünglichen Geländeverlauf angeglichen.



## Bauzeit

- Bauzeit bis Inbetriebnahme der neuen Tunnelröhren: 69 Monate
- Gesamtbauzeit 80 Monate

## Flächeninanspruchnahme – Eigentümerin: Stadt Haiger, Gemarkung Dillbrecht

	Dingliche Sicherung für technische Anlagen und Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Grundstücke/Teilflächen verbleiben im Eigentum der Stadt Haiger)	vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen während der Bauphase (Grundstücke/Teilflächen verbleiben im Eigentum der Stadt Haiger)	Erwerb von Grundstücken/Teilflächen durch die DB Netz AG / DB Energie GmbH
Flur 2	882 m <sup>2</sup>	279 m <sup>2</sup>	
Flur 4	13.348 m <sup>2</sup>	10.251 m <sup>2</sup>	4.168 m <sup>2</sup>
Flur 5	20.010 m <sup>2</sup>	23.002 m <sup>2</sup>	
<b>Gesamt</b>	<b>34.240 m<sup>2</sup></b>	<b>33.532 m<sup>2</sup></b>	<b>4.168 m<sup>2</sup></b>

### Baustraßen

- Ausbau von Wirtschafts- und Forstwegen zur Vermeidung von Ortsdurchfahrten, diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zurückgebaut und in den Ursprungszustand versetzt
- Baustraßen werden direkt an die L904 (Wilgersdorf) angebunden, von wo aus der Baustellenverkehr über die B54 direkt auf die A45 geführt werden kann

### Baulegistik

Anzahl der erforderlichen LKW-Fahrten variiert je Arbeitsvorgang

- Vortrieb (Ausbruch u. Sicherung): täglich 80 Muldenfahrten (Hin- u. Rückfahrt) zwischen Tunnel u. Zwischenlagerflächen
- LKW-Verkehr vom Baufeld zu externen Deponien (im Regelfall nicht an Sonn- u. Feiertagen vorgesehen): pro Werktag 100 LKW-Fahrten
- Herstellung Tunnelinnenschale: pro Tag 40 LKW-Fahrten
- weitere erforderliche Fahrten für Arbeitsvorgänge wie Bewehrung und Betonage, Material- und Geräteanlieferung

Anlage:  
Übersichtsplan

gez.  
Schramm  
Bürgermeister