

Beschlussvorlage

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Vorberatung im: **Ortsbeirat Derendingen**

Betreff: **Stellungnahme der Universitätsstadt Tübingen zur Planfeststellung für die Fahrzeug- Instandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA)**

Bezug: -

Anlagen: Lageplan (Anlage 1)
Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan (Anlage 2)

Beschlussantrag:

Die Universitätsstadt Tübingen steht dem Vorhaben aufgrund des umfangreichen Flächenverbrauchs sehr kritisch gegenüber. Da jedoch innerhalb des Bahnumfeldes im Bereich Tübingen kein anderweitiger geeigneter Standort zur Verfügung steht, wurden diese Vorbehalte entsprechend zurückgestellt. Die Universitätsstadt Tübingen gibt daher zur Planfeststellung für die Fahrzeug- Instandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA) folgende Stellungnahme ab:

„Die Anregungen und Hinweise der Stadt sind soweit wie möglich in der vorliegenden Planung zu berücksichtigen. Die Stadt weist nochmals ausdrücklich darauf hin, dass das zweite Gleis der Strecke Tübingen - Sigmaringen und der Bahnhofpunkt „Mühlbachäcker“ zu berücksichtigen und von Ausgleichsmaßnahmen freizuhalten sind. Der Baustellenverkehr soll nicht über Derendingen abgewickelt werden. Aus Gründen des Klima- und Landschaftsschutzes sowie zum Schutz des Landschaftsbildes aufgrund der hohen Einsehbarkeit regt die Stadt Tübingen Dachbegrünungen an. Darüber hinaus regt die Universitätsstadt Tübingen eine Überarbeitung der Pläne an, mit dem Ziel, das historische und stadtbildprägende Ensemble des Bahnbetriebswerks so weit wie möglich zu erhalten und eine städtebaulich verträgliche Gestaltung der neuen Baukörper zu erreichen. Es wird um weitere Beteiligung im Verfahren und um Vorlage der Widmungsakte im Bereich des westlichen Ausziehgleises zur Korrektur des Flächennutzungsplans gebeten.“

Ziel:

Stellungnahme der Universitätsstadt Tübingen zur Planfeststellung für die Fahrzeug- Instandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA).

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Auf Antrag der DB Netz AG, der DB Regio AG und der DB Energie GmbH, vertreten durch DB Regio AG Baden-Württemberg, führt das Eisenbahn-Bundesamt- Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart ein Planfeststellungsverfahren durch.

In diesem Verfahren ist das Regierungspräsidium Tübingen die Anhörungs- und Erörterungsbehörde, die die Anhörung der Universitätsstadt Tübingen eingeleitet hat. Die Stadt Tübingen hat die Möglichkeit, bis zum 07.08.2012 zur Planung Stellung zu nehmen.

2. Sachstand

Im Abstellbahnhof Stuttgart müssen die Fahrzeugbehandlungs- und Gleisanlagen der DB AG im Bereich „Stuttgart – Rosenstein“ und „Stuttgart – Stadtpark“ aufgelassen werden. Als Ersatz für die im Großraum Stuttgart somit fehlenden Fahrzeugbehandlungs- und Gleisanlagen wurde unter Berücksichtigung des zukünftigen Linienkonzepts im Regionalverkehr eine Konzeption zur Fahrzeug-Instandhaltung, -Behandlung und –Abstellung für Baden-Württemberg entwickelt. Als Endpunkt von mehreren Regionalverkehrslinien wurde u. a. der Standort Tübingen als zentraler Behandlungsstandort für eine anteilige Aufnahme der Fahrzeugbehandlung und –abstellung aus Stuttgart festgelegt. Am Standort Tübingen wird bereits heute die Instandhaltung von Verbrennungstriebwagen sowie deren Abstellung und Behandlung durchgeführt. Eine entsprechend produktive Betriebsabwicklung und Kapazitätserhöhung für die Verlagerung von Fahrzeugen aus Stuttgart ist mit den heutigen Anlagen nicht möglich. Am Standort Tübingen wird daher eine Neukonzeption in Form einer Konzentration der Fahrzeugbehandlungs- und Abstellanlagen bis zum Fahrplanwechsel 2014/2015 zwingend notwendig.

Die neu zu erstellenden Anlagen haben einen umfangreichen Flächenbedarf. Eine Fläche, welche diesen Anforderungen entspricht, steht in Tübingen nur im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs im Innenstadtbereich und dem vorhandenen Betriebsgelände an der Europastraße zur Verfügung. Die zentrumsnahe Lage des Güterbahnhofs mit Wohnbebauung in direkter Nähe würde sich für eine weitere Nutzung als Bahnanlage nur bedingt eignen. Aus diesem Grund wurde im Einvernehmen mit der Stadt Tübingen das Güterbahnhofsareal zugunsten einer städtebaulichen Entwicklung nicht beplant. Aus diesem Grund hat man sich auf eine sinnvolle Konzentration der Behandlungs- und Abstellanlagen der DB AG auf den Bereich des alten Bahnbetriebswerks an der Europastraße festgelegt.

Die geplante Fahrzeug- Instandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA) besteht aus folgenden neuen Anlagen (vgl. Anlage 1):

- Werkstatthalle zur Ganzzuginstandhaltung
- Betriebsgebäude mit Verwaltung, Nebenwerkstätten und Lager
- Unterflurreinigungsanlage mit Möglichkeit zur Kadaverentfernung
- Wertstoffdepot
- Erweiterung der Abstellanlagen und Umfahr- und Ausziehgleisen einschließlich der Stellwerks- und Oberleitungsanlagen
- Anpassung der Gleisbereiche für die Werkstattzuführung
- Neubau einer 16,7 Hz Zugvorheizungsanlage
- Neubau einer Trafostation 50 Hz

Für den Neubau der FIBA müssen die Gleise 8w bis 19 w zurückgebaut werden. Außerdem müssen die Schom-Halle, die Laderampe beim Wasserturm, die Fahrleitungsmeisterei, Holzschuppen, die Kantine und der Beobachtungsturm zurück gebaut werden. Zudem erfolgt der Rückbau der Schiebebühne südlich der VT Halle, der Arbeitsgruben Gleis 13w und 16a sowie der stillgelegten Außenreinigungsanlage.

Das Bahnbetriebswerk ist als Sachgesamtheit ein Kulturdenkmal nach § 2 Denkmalschutzgesetz.

Die Flächen, die für die Fahrzeug- Instandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA) in Anspruch genommen werden sind als Bahnanlage gewidmet und unterliegen dem Fachplanungsrecht nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Damit sind sie der allgemeinen Planungshoheit der Kommunen nach § 38 BauGB entzogen. Es ergibt sich die Notwendigkeit zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

Die Stadt wurde von der DB frühzeitig in die FIBA-Planungen einbezogen. Die Stadt hat dabei insbesondere auf die nachfolgenden Punkte hingewiesen:

- Ausgleichsmaßnahmen:
Zur Kompensation der baulichen Veränderungen auf dem Betriebsgelände werden Ackerflächen bzw. Saatgrünland zu einer Magerwiese mittleren Standorts mit der Pflanzung von dichteren Hecken und Einzelbäumen umgestaltet. Es wird ca. 6.943 m² Fläche der Flst. Nr. 250/3, 251/1, 251/2, 293, 294, 295, 306, 307, 309, 310 und 7136 als Ausgleichsfläche in Anspruch genommen. Die Maßnahmenfläche übernimmt neben der Kompensation des Eingriffs Aufgaben zur Minimierung der Eingriffe in das Landschaftsbild. Die Flächensicherung der Ausgleichsmaßnahme erfolgt über Grunderwerb durch die Stadt. Über eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und der Stadt Tübingen sowie durch Grunddienstbarkeiten werden die Umsetzung und die dauerhafte Pflege der externen Ausgleichsmaßnahme sichergestellt (vgl. Anlage 2).
- Habitatverbessernde Maßnahmen für Zauneidechsen M 1.3:
Die Beeinträchtigung der Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Zauneidechsen durch das Vorhaben werden u. a. durch Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung von Lebensraumstrukturen für die Zauneidechse innerhalb des Planfeststellungsgebiets und über habitatverbessernde Maßnahmen über Rückschnittmaßnahmen an der angrenzenden Regionalbahnstrecke in Richtung Balingen kompensiert. Die Stadt Tübingen hat darauf hingewiesen, dass bei der Realisierung dieser Ausgleichsflächen das in den Regionalstadtbahnplanungen vorgesehene zweite Gleis der Strecke Tübingen - Sigmaringen und der Bahnhofpunkt „Mühlbachäcker“ berücksichtigt und von Ausgleichsmaßnahmen freigehalten werden.
- Schalltechnische Untersuchung:
Bei der Vorbereitung der Planung wurde von der Stadt die Prüfung der Schallausbreitung durch die FIBA angeregt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde von der Bahn eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die sowohl den Ortsrand Derendingens als auch das Wohngebiet nordwestlich des Neckars erfasst.

Im Ergebnis wird festgehalten, dass die **Anlagengeräusche** der FIBA tagsüber und nachts an allen Immissionsorten die zutreffenden Immissionsrichtwerte um mehr als 6 dB(A) unterschreiten. Am Studentenwohnheim und in der Europastraße 43 werden die zulässigen Immissionsrichtwerte bei der Überlagerung der Vorbelastung (Busbetriebshof) gerade eingehalten bzw. noch unterschritten. Durch die Anlagengeräusche der FIBA werden zudem tags wie nachts keine unzulässig hohen Geräuschspitzen an den umliegenden Immissionsorten hervorgerufen, da

die Geräuschspitzen aus dem Tankstellenbetrieb durch die vorhandenen Einhausungen in Richtung der nahen Wohnbebauung an der Europastraße abgeschirmt werden. Durch den betriebsbedingten Straßenverkehr außerhalb des Betriebsgeländes werden keine organisatorischen Maßnahmen zur Reduzierung der davon ausgehenden Geräuschsituation erforderlich.

Der **Schieneverkehr** auf dem Gleisvorfeld der FIBA führt an allen untersuchten Immissionsorten zu einer Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte um mehr als 12 dB(A) am Tag und mindestens zur Einhaltung in der Nacht.

Um die Schallausbreitung der umliegenden Gebäude **während der Bauphase** zu quantifizieren, wurde für den Tagzeitraum eine obere Abschätzung für den Maschineneinsatz durchgeführt sowie im Nachtzeitraum von Gleisbauarbeiten im Anschlussbereich des FIBA Gleisvorfelds an die Streckengleise ausgegangen. Bei dem tagsüber in Ansatz gebrachten Szenario ergeben sich Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 1,2 dB(A), wobei nach der AVV Baulärm erst bei Überschreitungen um mehr als 5 dB(A) Maßnahmen zur Minderung der Geräuschimmissionen anzuordnen sind, so dass die ermittelten Richtwertüberschreitungen noch deutlich innerhalb des Toleranzbereichs liegen. Bei den weniger als 10 Nächten vorgesehenen Gleisbauarbeiten ergeben sich am Wohnhaus Europastraße 33 Überschreitungen um bis zu 5,9 dB(A), an den übrigen maßgebenden Immissionsorten jedoch nur um bis zu 3,4 dB(A). Bei genauer Kenntnis der vorgesehenen nächtlichen Arbeitseinsätze einschließlich der dabei zum Einsatz kommenden Maschinen und deren Betriebsdauern ist daher eine detaillierte Berechnung der Baulärmimmissionen durchzuführen und im Bedarfsfall über Maßnahmen zur Minderung der Geräuschimmissionen zu entscheiden.

- Regionalstadtbahn:

Die Stadt hat die Kompatibilität der FIBA mit den Planungen der Regionalstadtbahn RSB gefordert. Obwohl die RSB noch nicht in einem entsprechenden Planungsstadium ist, wurde das zweite Gleis der Strecke Tübingen - Sigmaringen und der Bahnhofpunkt „Mühlbachäcker“ von der Bahn in die Planungen der FIBA einbezogen und berücksichtigt.

- Radweg von Derendingen zum Freibad:

Derzeit wird der Radweg von Derendingen zum Freibad teilweise über Bahngelände geführt. Wegen der Errichtung der Ausziehgleise wird die Wegeverbindung unterbrochen. Die Stadt muss deshalb auf eigenen Flächen die Verbindung der Wegeführung wieder herstellen. Diese Kosten hat die Stadt zu tragen.

- Flächennutzungsplan:

Das westliche Ausziehgleis ist derzeit nicht als Bahnfläche im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Reutlingen – Tübingen dargestellt. Um eine Korrektur des Flächennutzungsplans herbeizuführen, benötigt die Stadt die entsprechenden Widmungsunterlagen.

- Denkmalschutz und städtebauliche Einbindung:

Um die Planungen zur FIBA umsetzen zu können, ist der Rückbau von mehreren Anlagenteilen notwendig. Insbesondere die unter Denkmalschutz stehenden Bauteile Schienenomnibushalle (Schomhalle) sowie die Schiebebühne sind von den Baumaßnahmen betroffen und werden abgebrochen.

Die Stadt Tübingen hält die Eingriffe in die historische Bausubstanz für unverhältnismäßig und regt eine Überarbeitung der Pläne an mit dem Ziel, das historische und stadtbildprägende Ensemble des Bahnbetriebswerks so weit wie möglich zu erhalten. Darüber hinaus wird angeregt, die städtebauliche Einbindung der Neubauten durch eine gute Ausgestaltung der Baukörper und

eine hochwertige Fassadengestaltung zu verbessern. Die Stadt würde es begrüßen, hier bei der konkreten Planung einbezogen zu werden.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, die im Beschlussantrag genannte Stellungnahme zur Planfeststellung für die Fahrzeug- Instandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA) abzugeben.

4. Lösungsvarianten

Keine.

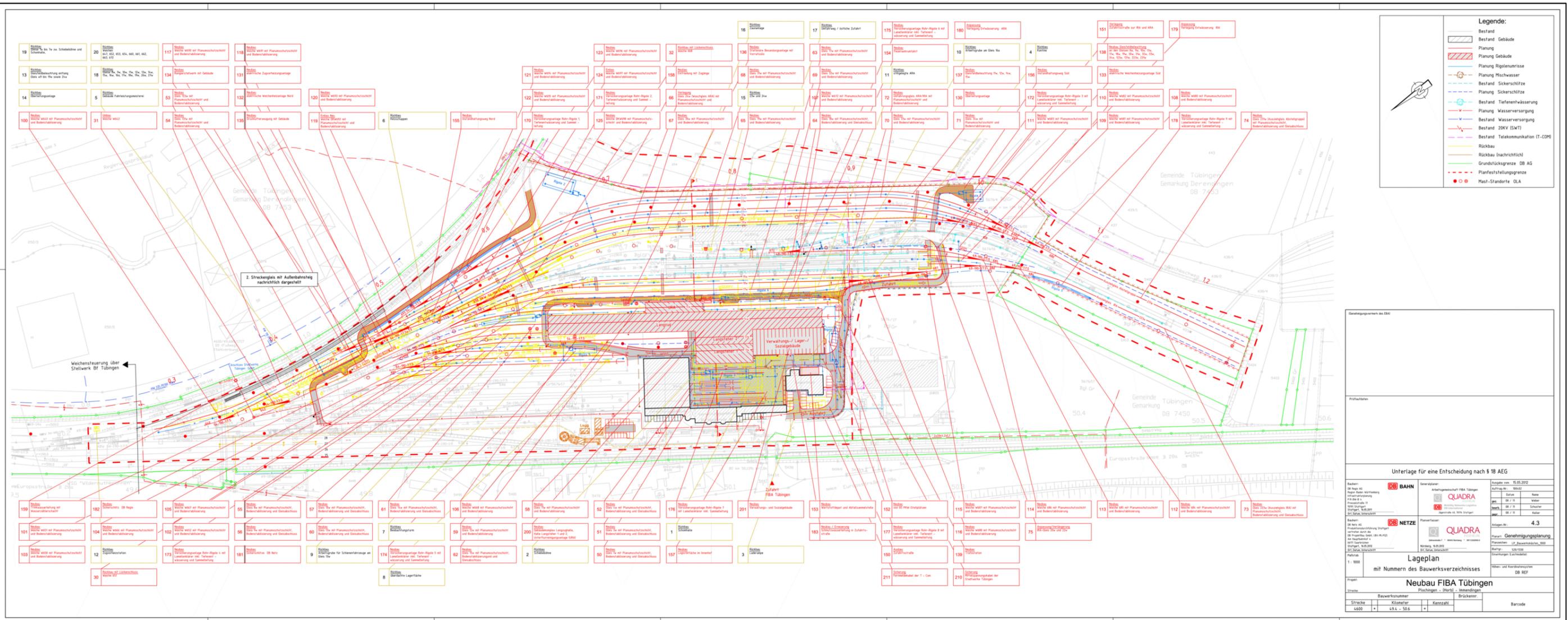
5. Finanzielle Auswirkungen

Keine.

6. Anlagen

Lageplan (Anlage 1)

Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan (Anlage 2)



Legende:

- Bestand Gebäude
- Planung Gebäude
- Planung Regenwasser
- Planung Mischwasser
- Planung Gas
- Planung Strom
- Planung Telekommunikation
- Planung Wasser
- Planung Abwasser
- Planung Gas
- Planung Strom
- Planung Telekommunikation
- Planung Wasser
- Planung Abwasser
- Planung Gas
- Planung Strom
- Planung Telekommunikation
- Planung Wasser
- Planung Abwasser
- Planung Gas
- Planung Strom
- Planung Telekommunikation

Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Lageplan
mit Nummern des Bauwerksverzeichnisses

Neubau FIBA Tübingen
Pflanzungen - Umrandung - Innenanlagen

Projekt	Bauwerksnummer	Brückennummer	Barcode
Strecke	4500	451 - 506	

Genehmigungsplanung

Planungsphase	4.3
Planungsphase	LP-Bauwerksplanung
Planungsphase	LP-Bauwerksplanung
Planungsphase	LP-Bauwerksplanung

DB NETZE

QUADRA

QUADRA

