

Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg – München Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt

Ergänzendes Planfeststellungsverfahren „Fluchttüren in den Schallschutzwänden und Flucht- und Rettungswege“

Bau-km 86,1+80 – 88,5+62

Planfeststellungsabschnitt 72 „Ingolstadt Nord“

Planfeststellungsbeschluss Az: 1032 P(N-N/In-86) v. 26.02.1999

Erläuterungsbericht

Anlage 0.1.4

- geändert / ergänzt -

Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg – München Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt

Ergänzendes Planfeststellungsverfahren
„Fluchttüren in den Schallschutzwänden,
Flucht- und Rettungswege“
Bau-km 86,1+80 – 88,5+62

- geändert / ergänzt -

Planfeststellungsabschnitt 72 „Ingolstadt Nord“
Planfeststellungsbeschluss Az: 1032 P(N-N/In-86) v. 26.02.1999

Erläuterungsbericht

DB Netz AG

Großprojekte Süd
Portfolio Nordbayern
Sandstraße 38-40
90443 Nürnberg

04.07.2019
Nürnberg, den 22.10.2007

.....

Beteiligter Planer:

OBERMEYER
PLANEN+BERATEN GmbH
Hansastraße 40
80686 München

28.06.2019
München, den 08.10.2007

i.A.....

Büro Wolfgang Weinzierl
Landschaftsarchitekten
Parkstraße 10
85051 Ingolstadt

Ingolstadt, den 08.10.2007



.....

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 | EINLEITUNG | 6 |
| 1.1 | Allgemeines | 6 |
| 1.2 | Gegenstand der ergänzenden Planfeststellung | 6 |
| 1.3 | Ursache der ergänzenden Planfeststellung | 7 |
| 2 | BEREITS PLANFESTGESTELLTE BAUMAßNAHMEN | 8 |
| 2.1 | Allgemeines | 8 |
| 2.2 | Schallschutzmaßnahmen im PFA 72 | 8 |
| 3 | ERGÄNZENDE PLANFESTSTELLUNG - BAUTECHNISCHE EINZELHEITEN | 10 |
| 3.1 | Anordnung der Flucht- bzw. Flucht- und Rettungstüren | 10 |
| 3.2 | Beschreibung der Flucht- und Rettungswege | 13 |
| 3.2.1 | Allgemeine Grundsätze | 13 |
| 3.2.2 | Rechts der Bahn..... | 14 |
| 3.2.2.0 | NBS-km 86,7+00 (Anschlusspunkt Parkplatz Bf Ingolstadt-Nord)..... | 14 |
| 3.2.2.1 | NBS-km 86,9+45 (BW-Nr. 615)..... | 15 |
| 3.2.2.2 | NBS-km 87,1+15 (BW-Nr. 603)..... | 15 |
| 3.2.2.3 | NBS-km 87,3+38 (BW-Nr. 604)..... | 16 |
| 3.2.2.4 | NBS-km 87,5+76 (BW-Nr. 606)..... | 16 |
| 3.2.2.5 | NBS-km 87,7+00 (BW-Nr. 608)..... | 16 |
| 3.2.2.6 | NBS-km 87,9+27 (BW-Nr. 609)..... | 17 |
| 3.2.2.7 | NBS-km 88,2+22 (BW-Nr. 612)..... | 18 |
| 3.2.2.8 | NBS-km 88,5+00 (BW-Nr. 614)..... | 18 |
| 3.2.3 | Links der Bahn | 19 |
| 3.2.3.0 | Str. 5386, Bahn-km 1,3+51 (Anschlusspunkt BÜ Nürnberger Straße)..... | 19 |
| 3.2.3.1 | NBS-km 86,4+79 (BW-Nr. 600)..... | 19 |
| 3.2.3.2 | NBS-km 86,7+47 (BW-Nr. 601)..... | 20 |
| 3.2.3.3 | NBS-km 87,0+45 (BW-Nr. 602)..... | 20 |
| 3.2.3.4 | NBS-km 87,3+40 (BW-Nr. 605)..... | 21 |
| 3.2.3.5 | NBS-km 87,6+27 (BW-Nr. 607)..... | 21 |
| 3.2.3.6 | NBS-km 87,9+27 (BW-Nr. 610)..... | 22 |
| 3.2.3.7 | NBS-km 88,2+22 (BW-Nr. 611)..... | 22 |
| 3.2.3.8 | NBS-km 88,5+00 (BW-Nr. 613)..... | 22 |
| 4 | GRUNDERWERB | 23 |
| 5 | ENTWÄSSERUNG | 23 |
| 6 | BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZ | 23 |
| 7 | AUSWIRKUNGEN DER PLANFESTSTELLUNG AUF DIE UMWELT | 24 |
| | Einleitung | 24 |

| | |
|--|-----------|
| Ergänzende Planfeststellung | 25 |
| 7.1 Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit..... | 25 |
| 7.1.1 Mensch (Wohn- und Arbeitsumfeld)..... | 25 |
| 7.1.2 Tiere und Pflanzen..... | 25 |
| 7.1.3 Boden..... | 25 |
| 7.1.4 Wasser | 26 |
| 7.1.5 Luft / Klima | 26 |
| 7.1.6 Landschaft | 26 |
| 7.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter | 26 |
| 7.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP)..... | 26 |
| 7.3 Eingriffs- und Ausgleichsbilanz | 27 |
| 8 ZUSAMMENFASSUNG | 28 |

Hinweis:

Grau, kursiv gedruckte Textpassagen dienen lediglich der weiteren Beschreibung und sind nachrichtlich zur Information enthalten. Soweit in den Planungsunterlagen nicht ausdrücklich anders dargestellt, sind Flächen die nicht für Bauwerke benötigt werden und auch nicht im Eigentum des Vorhabenträgers stehen, nicht Gegenstand dieser Planung.

Änderungen im Zuge der Umplanung des Rettungskonzeptes sind als Blaeintrag gekennzeichnet.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

| | |
|---------|------------------------------------|
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| BImSchG | Bundesimmissionsschutzgesetz |
| BImSchV | Bundes-Immissionsschutz-Verordnung |
| EÜ | Eisenbahnüberführung |
| EBA | Eisenbahn-Bundesamt |
| SÜ | Straßenüberführung |
| VwVfG | Verwaltungsverfahrensgesetz |

1 Einleitung

1.1 Allgemeines

Für den Bau der Eisenbahn-Neubaustrecke (NBS) Nürnberg – Ingolstadt von Bau-km 86,2+53 bis Bau-km 88,5+62 und für die im Zusammenhang mit der NBS stehenden Umbau- / Ausbaumaßnahmen an den bestehenden Bahnlinien München – Treuchtlingen von km 84,7+00 bis km 85,4+70 und Ingolstadt – Altmannstein von km 0,4+23 bis km 1,0+50 – im folgenden Planfeststellungsabschnitt (PFA) 72 genannt – wurde mit Datum vom 26.02.1999 der Planfeststellungsbeschluss mit Aktenzeichen: 1032 P (N-N/In – 86) durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erlassen.

Für den Planfeststellungsabschnitt 72 wurden folgende Planänderungsverfahren durchgeführt:

| Beantragt am | Planänderung | Beschluss vom | Beschluss - Az |
|---------------------|--|----------------------|----------------------------|
| 19.03.2001 | ESTW und ÖZV-Gebäude | 22.02.2002 | 62131 Paä (N-N/In-86/1) |
| 15.03.2002 | Bahnsteigunterführung Bf Ingolstadt Nord | 31.07.2002 | 62131 Paä (N-N/In-86/3) |
| 12.09.2002 | Abbruch RSTW | 31.10.2002 | 62131 Paä (N-N/In-86/4) |
| 13.02.2002 | Trafostation Mitte, Weichenheizstation 3, Rückbau Gl. 29 | 04.07.2003 | 62131 Paä (N-N/In-86/2) |
| 15.12.2005 | Donaubrücke Ingolstadt | 13.03.2006 | 62131 Paä (N-N/In-86/7) |

1.2 Gegenstand der ergänzenden Planfeststellung

Gegenstand der ergänzenden Planfeststellung stellt der Einbau von Flucht- und Rettungstüren in die Schallschutzwände einschließlich deren Zuwegungen mit Anbindung an das öffentliche Wegenetz dar.

1.3 Ursache der ergänzenden Planfeststellung

Entsprechend der zum Zeitpunkt **der Planfeststellung und Inbetriebnahme** gültigen Richtlinien der DB AG (Ril 800.2001) sind zur Wahrung der Streckenzugänglichkeit und zur Sicherstellung von Fluchtmöglichkeiten in den Schallschutzwänden (Außenwände) **Fluchttüren Türen** mit einer lichten Öffnung von 1,1 x 2,2 m anzuordnen. Die Türabstände sind je nach Örtlichkeit und Bedarf festzulegen, wobei Abstände von 200 bis maximal 300 m anzustreben sind.

Die durch das EBA im Planfeststellungsbeschluss vom 26.02.1999 (Az. 1032 P (N-N/In –86) geforderten Abstimmungen und Festlegungen für die Anordnung der Fluchttüren in den Schallschutzwänden und deren Zuwegungen (insbesondere Stellungnahme E 2.6 des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren, SG ID 5, München sowie Auflage D 5.3 zum Brand- und Katastrophenschutz) sollen im Rahmen dieses ergänzenden Verfahrens beigebracht werden.

Im Planfeststellungsbeschluss vom 26.02.1999 heißt es unter Punkt D 5 Brand- und Katastrophenschutz, D 5.3:

„In die Schallschutzwände sind Fluchttüren einzubauen, die ca. 250 – 300 m voneinander entfernt sein sollen.

Die genaue Festlegung der Lage der Fluchttüren bleibt einem ergänzenden Verfahren vorbehalten, in dem u.a. das Sachgebiet ID5 des Bay. STMI beteiligt werden soll. Die Vorhabensträgerin hat hierzu noch Planunterlagen unverzüglich beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen (§74 III VwVfG).

Durch diese Vorbehaltsregelung wird das Grundkonzept der Planung nicht berührt. Eine abschließende Entscheidung war vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit einem vertretbaren Aufwand nicht möglich, da noch Beteiligungen durchzuführen sind.“

2 Bereits planfestgestellte Baumaßnahmen

2.1 Allgemeines

Die Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Nürnberg - Ingolstadt - München umfasst den Neubau einer zweigleisigen elektrifizierten Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt Nord und den Ausbau der vorhandenen Strecke zwischen Ingolstadt Nord und München.

Die Einbindung der Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt in die bestehende Bahnstrecke München - Treuchtlingen im Bereich des Bahnhofs Ingolstadt Nord erfordert die Anpassung der Bahnanlagen.

2.2 Schallschutzmaßnahmen im PFA 72

Aufgrund der Einbindung der NBS an die bestehenden Gleise in Ingolstadt Nord und des notwendigen 3. Streckengleises zwischen dem Bahnhof Ingolstadt Nord und Ingolstadt Hbf ist das Kriterium der wesentlichen Änderung der bestehenden Gleisanlagen für den Planfeststellungsabschnitt gegeben. Die Grenzwerte der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) sind im gesamten Planfeststellungsbereich einzuhalten.

Im Rahmen des Immissionsschutzes wird der durchgehende Einbau von Lärmschutzwänden beidseits des Gleisbereiches sowie abschnittsweise zwischen dem westlichen und dem mittleren Hauptgleis im Abschnitt Ingolstadt Nord - Ingolstadt Hbf erforderlich.

Für die Immissionsorte entlang der Bahntrasse treten, vor allem im Nahbereich, Grenzwertüberschreitungen bis zu 17 dB(A) auf. Aufgrund dieser Ergebnisse werden folgende aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) ausgewiesen.

Nördlich der Donau beträgt die Höhe der Wände 3,0 m über Schienenoberkante (SO).

Die Schallschutzwand zwischen dem westlichen und dem mittleren Gleis (Bau-km 87,3+64 - 87,7+05) hat eine Höhe von 1,0 m über SO.

Jeweils über die gesamte Länge der Donaubrücke werden 3 Schallschutzwände errichtet:

- auf der Ostseite der bestehenden Brückenanlage h = 1,50 m ü. SO
- zwischen den bestehenden Brückenüberbauten h = 2,00 m ü. SO
- auf der Westseite des neu zu errichtenden Überbaues h = 1,75 m ü. SO ¹⁾

¹⁾ Diese Schallschutzwand wurde mit Beschluss vom 13.03.2006, Az.: 62131 Paä (N-N/In-86/7) durch eine andere, gleichwertige aktive Schallschutzmaßnahme ersetzt (hochabsorbierende Verkleidung der gleiszugewandten Seiten der Stegbleche)

Südlich der Donau beträgt die Höhe der Wände auf der Ostseite der Bahnanlagen von Bau-km 87,884 bis Bau-km 88,315 3,0 m über SO und weiter bis Bau-km 88,562 2,0 m über SO, auf der Westseite der Bahnanlagen von Bau-km 87,884 bis Bau-km 88,562 durchgängig 2,0 m über SO.

Die Brüstung auf der Trogwand der südlichen Rampe des Tunnels Audi wird bis 1,0 m über SO (Bestandsgleise) als Schallschutzwand ausgebildet. Die Trogwand selbst wird hochabsorbierend ausgebildet.

Durch diese Maßnahmen kann die Einhaltung der Grenzwerte nahezu für alle Immissionsorte sichergestellt werden. Für die Immissionsorte, wo dies nicht zutrifft, sind zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

3 Ergänzende Planfeststellung - Bautechnische Einzelheiten

Im Zuge der Durchführung des ergänzenden Planfeststellungsverfahrens zur Abstimmung und Festlegung für die Anordnung der Fluchttüren in den Schallschutzwänden und deren Zuwegungen wurde die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ eingeführt. In dieser Richtlinie werden Aussagen zur Gestaltung von Durchgängen getroffen, die dazu führen, dass hier auf Grundlage dieser Richtlinie einige der Durchgänge in den Schallschutzwänden jetzt verbreitert werden müssen. Die Türen in diesen Durchgängen werden nachfolgend als Flucht- und Rettungstüren bezeichnet, während die Türen der Durchgänge, die unverändert bleiben können, als Fluchttüren benannt werden.

Für den Streckenabschnitt Ingolstadt Nord (Bau-km 86,1+80) bis Ende des Planfeststellungsabschnittes PFA 72 (Bau-km 88,5+62) sind Flucht bzw. Flucht - und Rettungstüren in den beidseits der Bahn herzustellenden Schallschutzwänden vorgesehen.

Die in den Außenwänden im Bereich der Rettungswege angeordneten Flucht- und Rettungstüren mit den Abmessungen 1,60 m Breite x 2,20 m Höhe dienen der Gewährleistung der Selbst- und Fremdreitung, indem sie die Heranführung der Fremdreitungskräfte an die Bahnanlage ermöglichen.

Die in den Außenwänden angeordneten Fluchttüren mit den Abmessungen 1,10 m Breite x 2,20 m Höhe dienen der Gewährleistung der Streckenzugänglichkeit für den Service- und Instandhaltungsbetrieb und darüber hinaus auch der Entfluchtung im Notfall.

Die abschnittsweise geplanten Mittelschallschutzwände (zwischen dem westlichen und dem mittleren Gleis, Bau-km 87,3+64 - 87,7+05, Höhe = 1,0 m über SO) dürfen keine Türen und Tore erhalten.

3.1 Anordnung der Flucht- bzw. Flucht- und Rettungstüren

Links der Bahn (Ostseite der Bahn)

| NBS-km | Abstand [m] | Flucht- und Rettungsweg | bauliche Maßnahme |
|---------|-------------|------------------------------------|-------------------|
| 86,1+80 | - | <i>Beginn der Schallschutzwand</i> | |
| 86,4+79 | 299 | Stielerstraße | — |

| | | | |
|-----------|-----|---|-----------------|
| 86,7+47 | 268 | Nürnberger Straße | -- |
| 87,0+45 | 298 | McDonalds | Böschungstreppe |
| 87,3+40 | 295 | Frühlingstrasse | -- |
| 87,6+27 | 287 | Frühlingstrasse | -- |
| 87,9+27 | 300 | Donaulände | Böschungstreppe |
| 88,2+22 | 295 | Klenzepark | -- |
| 88,5+00 | 278 | Südliche Ringstraße | Böschungstreppe |
| 88,5+62 | | Ende des PFA 72 (Fortführung der Schallschutz- wand im PFA 11M) | |
| (88,7+45) | 245 | Nachrichtlich, PFA 11M | |

Der maximale Abstand der Fluchttüren beträgt 300 m, der maximale Abstand der Flucht- und Rettungstüren beträgt 1000 m; es wurden insgesamt 8 Türen geplant.

| NBS-km | Abstand [m] Fluchttüren | Abstand [m] Flucht- und Rettungstüren | Flucht- und Rettungsweg | bauliche Maßnahme |
|--------------------------------|----------------------------|---|---|----------------------|
| Str. 5386 Bahn-km 1,3+51 | - | - | Nachrichtlich, Anschlusspunkt BÜ Nürnberger Straße | -- |
| 86,4+79 | | 1000 | Stielerstraße | -- |
| 86,7+47 | 268 | | Nürnberger Straße | -- |
| 87,0+45 | 298 | | McDonalds | Böschungstreppe |
| 87,3+40 | 295 | 861 | Frühlingstraße | Böschungstreppe |
| 87,6+27 | 287 | | Frühlingstraße | -- |
| 87,9+27 | 300 | 587 | Donaulände | Böschungstreppe |
| | | | | |
| 88,2+22 | 295 | | Klenzepark | -- |
| 88,5+00 | 278 | | Südliche Ringstraße | Böschungstreppe |
| 88,5+62 | | | Ende des PFA 72 (Fort- führung der Schallschutz- wand im PFA 11M) | |
| (88,7+45) | 245 | 818 | Nachrichtlich, PFA 11M | |

Rechts der Bahn (Westseite der Bahn)

| NBS-km | Abstand [m] | Flucht- und Rettungsweg | bauliche Maßnahme |
|---------|-------------|-----------------------------|--|
| 86,8+03 | - | Beginn der Schallschutzwand | |
| 86,9+45 | 142 | Am Nordbahnhof | |
| | | | Böschungstreppe, Aufschneiden Stützmauer |
| 87,1+15 | 170 | Goethestraße | |
| 87,3+38 | 223 | Östliche Ringstraße | -- |
| 87,5+76 | 238 | Fachhochschulgelände | -- |
| | | | Treppe in Stützmauer |
| 87,7+00 | 124 | Schlosslände | |

| | | | |
|-----------|-----|---|--|
| 87,9+27 | 227 | Donaulände | Böschungstreppe |
| 88,2+22 | 295 | Donaulände | Böschungstreppe |
| 88,5+00 | 278 | Stauffenbergstraße | Geländeabtrag, Anböschung und Rampengestaltung |
| 88,5+62 | | Ende des PFA 72 (Fortführung der Schallschutz- wand im PFA 11M) | |
| (88,7+45) | 245 | Nachrichtlich, PFA 11M | |

| NBS-km | Abstand [m] Fluchttüren | Abstand [m] Flucht- und Rettungstüren | Flucht- und Rettungsweg | bauliche Maßnahme |
|-----------|----------------------------|---|---|--|
| 86,7+00 | - | - | Anschlusspunkt Parkplatz Bf Ingolstadt- Nord | Anpassung Schließsystem |
| 86,9+45 | 245 | | Am Nordbahnhof | -- |
| 87,1+15 | 170 | | Goethestraße | Böschungstreppe, Aufschneiden Stützmauer |
| 87,3+38 | 223 | 638 | Östliche Ringstraße | Böschungstreppe |
| 87,5+76 | 238 | | Fachhochschulgelände | -- |
| 87,7+00 | 124 | | Schlosslände | Treppe in Stützmauer |
| 87,9+27 | 227 | 592 | Donaulände | Böschungstreppe |
| 88,2+22 | 295 | | Donaulände | Böschungstreppe |
| 88,5+00 | 278 | | Stauffenbergstraße | Geländeabtrag, Anböschung und Rampengestaltung |
| 88,5+62 | | | Ende des PFA 72 (Fort- führung der Schallschutz- wand im PFA 11M) | |
| (88,7+45) | | 818 | Nachrichtlich, PFA 11M | |

Der maximale Abstand der Fluchttüren beträgt 295 m, der maximale Abstand der Flucht- und Rettungstüren beträgt 818 m; es wurden insgesamt 8 Türen geplant.

Gemäß der seit 07.12.2012 geltenden „Anforderung des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ müssen Türen zu Bahnanlagen, die zur Fremd- und Eigenrettung dienen, eine Mindestbreite von 1,60 m und eine Mindesthöhe von 2,20 m haben. Zuwegungen zur Selbst- und Fremdreitung sind in einem maximalen Abstand von 1.000 m an den Rettungsweg anzubinden. Um zu gewährleisten, dass Flüchtende am jeweiligen Ende der Schallschutzwand öffentlichen Grund erreichen, werden zwei Anschlusspunkte - BÜ Nürnberger Straße, Strecke 5386, Bahn-km 1,3+51 r.d.B. und Parkplatz Bf Ingolstadt-Nord, Strecke 5934, NBS-km 86,7+00 r.d.B. - definiert.

Alle Flucht bzw. Flucht - und Rettungstüren werden

- so schalldicht sein, dass der Wirkungsgrad der Wand nicht verringert wird
- nach außen aufschwingen, von selbst zuschlagen und gesichert sein
- von Gleisseite ohne technische Hilfsmittel, von außen nur durch DB-Personal und Feuerwehreinsatzkräfte mit DB-Vierkant zu öffnen sein
- witterungsbeständige, wartungsarme und bleibend leichtgängige Scharniere und Verschlüsse aus nicht rostendem Stahl haben.

Auf der gleisabgewandten Seite werden die Türen mit der Kilometerangabe sowie mit einem Hinweisschild „Achtung Eisenbahnbetrieb Lebensgefahr“ gekennzeichnet.

Schließen unmittelbar an Türen steile Dammböschungen an, wird der Zugang nach einem Austrittspodest (1,35 m) mittels Treppenstufen und Geländer (bei Absturzgefahr) geschaffen. Die Herstellung der Treppen wird nach Einzelfall unter Beachtung der Randbedingungen nach Beton- bzw. Stahlbauweise entschieden. Die Treppenbreite zwischen den Handläufen beträgt mindestens ~~1,25 m, bei mehr als 4 Stufen~~ 1,60 m. Zwischenpodeste werden bei einer Stufenanzahl von mehr als 10 eingefügt.

Auf der bahnzugewandten Seite der Schallschutzwände befindet sich der untere Türabschluss auf Höhe des Randweges am Gleiskörper.

~~Die geplanten Flucht- und Rettungswege von der Tür in der Schallschutzwand bis zum Anschluss an befestigte Weg- und Straßenanlagen werden mit einer bindemittelfreien Deckschicht auf mindestens 10 cm Tragschicht hergestellt (siehe Anlage 11.9).~~

Flucht bzw. Flucht - und Rettungstüren unterbrechen den ungestörten Verlauf des Wandsystems Pfosten/Kassetten. Sie werden daher in voller Wandhöhe zwischen zwei Randpfosten eingebaut. Soweit die Wandhöhe größer als die erforderliche Türhöhe ist, wird über der Tür ein Kassetten-Großflächenelement eingesetzt.

3.2 Beschreibung der Flucht- und Rettungswege

3.2.1 Allgemeine Grundsätze

In Abstimmung mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz Ingolstadt vom 08.05.2002 wurde entsprechend DIN 14090, Abschnitt 2.1 Zugänge, eine Breite für Flucht- und

Rettungswegen von mindestens 1,25 m als ausreichend festgelegt. Die Linienführung der Flucht- und Rettungswege wird so gestaltet, dass der Transport von Krankentragen gemäß DIN 13024 realisierbar ist. Die Längsneigung der neu zu bauenden Flucht- und Rettungswege beträgt maximal 6 %. Beidseitig des Weges werden 40 cm breite Bankette vorgesehen. Die Ausbaubreite des Weges ohne erforderliche Versickerungsmulde beträgt hiermit 2,05 m.

Gemäß der seit 07.12.2012 geltenden „Anforderung des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ müssen Zugänge zur Selbst- und Fremdreueung eine Mindestbreite von 1,60 m und eine Längsneigung von max. 10% bzw. Treppen oder andere gleichwertige Lösungen haben.

Alle-Die geplanten Flucht- und Rettungswege von der Tür in der Schallschutzwand bis zum Anschluss an befestigte Weg- und Straßenanlagen werden mit einer bindemittelfreien Deckschicht auf mindestens 10 cm Tragschicht ausgeführt (siehe Anlage 11.9).

Bei einer Lage über bzw. unter Geländeniveau werden Böschungen ausgebildet.

Anfallendes Niederschlagswasser im Bereich der Flucht- und Rettungswege wird breitflächig über speziell hierfür vorgesehene seitliche Mulden versickert. Weitere Einzelheiten zur Entwässerung enthalten Kapitel 5 und Anlage 9.1.

Die bahnseitigen Türbeschläge sämtlicher Flucht- und Rettungstüren werden mit gekröpften Türdrückern ausgebildet.

Hinweis: Die Bezeichnung „Fluchtwege“ in den Anlagen steht synonym für „Flucht- und Rettungswege“.

3.2.2 Rechts der Bahn

3.2.2.0 NBS-km 86,7+00 (Anschlusspunkt Parkplatz Bf Ingolstadt-Nord)

Dieser Anschlusspunkt befindet sich ca. 130 m vor dem Beginn der Schallschutzwand und dient sowohl als Fluchtweg zum öffentlichen Wegenetz (Hindenburgstraße) als auch als Anschlusspunkt des Rettungskonzeptes bahnrechts der NBS. Der Zugang zum Rettungsweg befindet sich im Grundbesitz der DB AG und somit ist kein zusätzlicher Grunderwerb notwendig. Die Abgrenzung zum benachbarten Parkplatz erfolgt durch einen bestehenden Zaun.

Als erforderliche Maßnahme ist die Anpassung des Schließsystems des bestehenden Zauntores vorzusehen.

3.2.2.1 NBS-km 86,9+45 (BW-Nr. 615)

Die Fluchttür NBS-km 86,9+45 befindet sich unmittelbar am Versatz der Schallschutzwand in Höhe der Grundstücksgrenze zu Flurstück 3695/21.

Der Flucht- und Rettungsweg wird parallel zur Grundstücksgrenze in Richtung der Straße „Am Nordbahnhof“ hergestellt und einseitig zu den Grundstücken 3396/75 und 3396/76 eingezäunt. Der Zugang zum Fluchtweg von der Straße „Am Nordbahnhof“ bleibt offen.

Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Straße „Am Nordbahnhof“.

Die erforderliche Ausbaulänge des Fluchtweges beträgt ca. 17 m die Breite $b = 1,25$ m.

Die notwendige Ausbaubreite beträgt 2,65 m.

3.2.2.2 NBS-km 87,1+15 (BW-Nr. 603)

Die Fluchttür NBS-km 87,1+15 befindet sich im Anschluss an die Eisenbahnüberführung Goethestraße in unmittelbarer Nachbarschaft zu Flurstück 3697/2.

Zum Erreichen des Straßenniveaus der Goethestraße wird der Flucht- und Rettungsweg durch eine Treppenkonstruktion in die bestehende Böschung integriert. Die bestehende Stützmauer entlang des Straßenzuges muss im Bereich der Treppenanlage auf einer Breite von ca. 1,60 m aufgetrennt werden. Die Betontreppe erhält beidseitig bis zum Geländeniveau reichende Wangen, die eine erforderliche Grundinanspruchnahme reduzieren. Als Absturzsicherung wird der Flucht- und Rettungsweg zu den angrenzenden Grundstücken eingezäunt. Der Zugang zum Fluchtweg von der Goethestraße bleibt offen.

Anschluss an das öffentliche Wegenetz Goethestraße.

Die erforderliche Ausbaulänge des Fluchtweges beträgt ca. 15 m, die Breite $b = 1,60$ m.

Alternativ wurde ein Standort der Fluchttür im Bereich Flurstück 3695/17 (ca. Bau-km 87,0+65) untersucht. Dieser scheidet auf Grund der bestehenden Bebauung und einer erforderlichen umfangreicheren Fremdgrundinanspruchnahme aus.

Als weitere Alternative wurde die Führung des Flucht- und Rettungsweges über Flurstück 3697/2 untersucht. Aufgrund der komplizierten Zugangsregelung des Grundstückes in Verbindung mit organisatorischen Maßnahmen (Schlüsselverwahrung, Parkplatzsituation auf

dem Grundstück) wird diese Alternative aufgrund von daraus resultierenden Sicherheitsmängeln nicht weiter verfolgt.

3.2.2.3 NBS-km 87,3+38 (BW-Nr. 604)

Die Flucht- und Rettungstür NBS-km 87,3+38 befindet sich in Höhe EÜ Östliche Ringstraße mit Anschluss an die neu errichtete öffentliche Geh- und Radwegunterführung.

Aufgrund der Höhendifferenz zum Geh- und Radweg ist eine Böschungstreppe ($b = 1,60 \text{ m}$) erforderlich.

Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Östlichen Ringstraße.

Die erforderliche Ausbaulänge des Flucht- und Rettungsweges beträgt ca. 5 m, die Breite $b = 1,25 \text{ m}$.

3.2.2.4 NBS-km 87,5+76 (BW-Nr. 606)

Die Fluchttür NBS-km 87,5+76 befindet sich im Bereich der im Rahmen der Hauptbaumaßnahmen (Planfeststellungsbeschluss für PFA 72 vom 26.02.1999) bereits rückgebauten Privatgleisanschlussanlagen.

Der Flucht- und Rettungsweg wird in Geländeneiveau parallel entlang der Lärmschutzwand in Richtung Donaubrücke geführt *und schließt in Höhe des Umspannwerkes Ingolstadt Mitte an den durch die Stadtwerke Ingolstadt auszubauenden Privatweg im Bereich des sogenannten Fachhochschulgeländes an.*

Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Esplanade.

Die erforderliche Ausbaulänge des Fluchtweges beträgt ca. 60 m, die Breite $b = 1,25 \text{ m}$.

3.2.2.5 NBS-km 87,7+00 (BW-Nr. 608)

Die Fluchttür NBS-km 87,7+00 befindet sich unmittelbar vor der Eisenbahnüberführung Donaubrücke.

Die bereits errichtete Stützmauer entlang der Bahnanlagen ist auf einer Länge von ca. 1,50 m aufzutrennen. Der Flucht- und Rettungsweg führt über das Gelände des Umspannwerkes Ingolstadt Mitte sowie dessen Zufahrtsstraße zur Schlosslände. Der Flucht- und Rettungsweg innerhalb des Umspannwerksgeländes wird dauerhaft markiert und die bahn abgewandte Seite der Fluchttür mit dem Hinweis „Notausgang freihalten“ versehen. Da zwischenzeitlich

eine Umzäunung des Geländes neu erstellt wurde, wird die vorhandene Toranlage in Abstimmung mit dem Eigentümer sowie dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz durch eine zusätzliche, mindestens 1,60 m breite, nach außen aufschlagende Tür ergänzt. Diese muss von Innen ohne Hilfsmittel (Panikverschuß), von außen im Schadensfall durch Einsatzkräfte unverzüglich zu öffnen sein.

Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Schlosslände

Die Flächen innerhalb des Umspannwerksgeländes sind befestigt und müssen daher nicht weiter ausgebaut werden.

Alternativ wurde für die Führung des Flucht- und Rettungsweges parallel der Bahnanlagen in Richtung Fluchttür NBS-km 87,5+76 (Nord) untersucht. Da die nutzbare Breite zwischen Schallschutzwand und Stützmauer/Zaun des Umspannwerkes auf einer Länge von ca. 20 m nicht die erforderliche Breite von 1,25 m sicherstellt, scheidet diese Variante aufgrund von Sicherheitsmängeln aus.

3.2.2.6 NBS-km 87,9+27 (BW-Nr. 609)

Die Flucht- und Rettungstür NBS-km 87,9+27 befindet sich ca. 35 m südlich des Widerlagers der EÜ Donaubrücke.

Der Flucht- und Rettungsweg wird parallel der Schallschutzwand auf einer Länge von ca. 25 m auf der Dammschulter (Breite $b = 4,25$ 1,60 m) in Richtung Donaubrücke geführt, um dann mit einer Böschungstreppe (Breite $b = 1,60$ m) das Niveau der Donaulände zu erreichen.

Zur Umgehung einer Mastbucht wird eine Ausbildung des Flucht- und Rettungsweges in Form einer Aufständering mittels Einzelstützen vorgesehen, die den Eingriff in ein am Böschungsfuß befindliches Biotop minimiert. Der mögliche Transport von Krankentragen gemäß DIN 13024 wird berücksichtigt.

Durch ein ca. 15 m langes Teilstück des Zuganges von der Unterkante der Böschungstreppe erfolgt der Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Donaulände. Die erforderliche gesamte Ausbaulänge des Flucht- und Rettungsweges beträgt ca. 50 m.

Im Bereich des Zuganges von der Donaulände bis zur Unterkante der Böschungstreppe beträgt die Ausbaubreite durch die beidseitig angeordneten 40 cm breiten Banketten 2,05 m; somit ist die Mindestbreite des Zuganges gemäß der seit 2012 geltenden „Richtlinie

Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ von 1,60 m eingehalten.

3.2.2.7 NBS-km 88,2+22 (BW-Nr. 612)

Die Fluchttür NBS-km 88,2+22 befindet sich ca. 100 m nördlich der Eisenbahnüberführung Klenzepark.

Aufgrund der Dammhöhe ist eine Böschungstreppe (Breite $b = 1,60$ m) erforderlich.

Für das sich unmittelbar an die Fluchttür anschließende Podest wird eine Absturzsicherung vorgesehen.

Die Weiterführung des Flucht- und Rettungsweges ist in Richtung Donaubrücke mit Anschluss an die Donaulände vorgesehen.

Die erforderliche Ausbaulänge des Fluchtweges beträgt ca. 15 m.

Alternativ wurde die Führung des Flucht- und Rettungsweges durch die EÜ Klenzepark in Richtung Südliche Ringstraße untersucht. Aufgrund des geringen Querschnittes der EÜ Klenzepark wird der zwar längere, aber dafür bis zur Böschungstreppe befahrbare Weg aus Richtung Donaulände bevorzugt.

Als zweite Alternative wurde die Führung des Flucht- und Rettungsweges in Richtung Regimentstraße untersucht. Aufgrund der besseren Erreichbarkeit für Hilfs- und Rettungskräfte aus Richtung Südlicher Ringstraße wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

3.2.2.8 NBS-km 88,5+00 (BW-Nr. 614)

Die Fluchttür NBS-km 88,5+00 befindet sich kurz vor Ende des Planfeststellungsabschnittes in NBS-km 88,5+62.

Da die Bahnanlagen tiefer als die westlich gelegene Kleingartenanlage liegen, muss der Höhenunterschied durch eine Treppe mit einer Breite von $b = 1,60$ m überwunden werden. Die Kleingartenanlage grenzt von der EÜ Klenzepark bei NBS-km 88,3+26 bis zur Südlichen Ringstraße (PFA 11M, ca. NBS-km 88,7+90) unmittelbar an die Bahnstrecke, so dass der Fluchtweg an dieser Stelle nur über Kleingartengrund geführt werden kann. Hierfür wird ein möglichst kurzer Weg – auf der Parzelle M42 entlang der südlichen Einfriedung – bis zum Erreichen des nächsten Hauptweges, der Münchener Straße, vorgesehen. Ein beidseitiger Zaun als Abgrenzung zur benachbarten Gartennutzung wird hergestellt. Der Zugang zum Fluchtweg von der Münchener Straße bleibt offen. Der Absperrpfosten im befahrbaren

Hauptweg wird nach DIN 3223 (Dreikant) oder alternativ Bügelschloss (bis 5 mm Bügelstärke) ausgestattet.

Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Stauffenbergstraße.

Die erforderliche Ausbaulänge des Fluchtweges beträgt ca. 30 m, die Breite $b = 1,25$ m.

Alternativ wurde eine bahnparallele Wegführung in Richtung EÜ Klenzepark untersucht. Aufgrund der ca. 5-fach längeren Wegführung bis zum Erreichen der öffentlichen Wegeanlagen bei EÜ Klenzepark, des geringen Querschnitts der EÜ Klenzepark und der deutlich größeren Betroffenheiten im Bereich der Kleingärten wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

Als zweite Alternative wurde die Herstellung einer zusätzlichen Fluchttür in Höhe NBS-km 88,3+35 (südlich EÜ Klenzepark) untersucht. Da sich hierdurch zwar die Anzahl der Betroffenheiten im Bereich der Kleingärten verringern lässt, aber die Zuwegung über den bereits oben angemerkten geringen Querschnitt der EÜ Klenzepark erfolgt, wurde diese Variante nicht weiterverfolgt. Auch scheidet diese Variante hinsichtlich ihres Abstandes von 410 m zur nächstgelegenen Fluchttür im PFA 11M aus.

3.2.3 Links der Bahn

3.2.3.0 Str. 5386, Bahn-km 1,3+51 (Anschlusspunkt BÜ Nürnberger Straße)

Dieser Anschlusspunkt befindet sich vor dem Beginn der Schallschutzwand auf der Strecke 5386 und dient sowohl als Fluchtweg zum öffentlichen Wegenetz (Nürnberger Straße) als auch als Anschlusspunkt des Rettungskonzeptes bahnlinks der NBS. Die Fläche des Rettungsweges befindet sich im Grundbesitz der DB AG und somit ist kein zusätzlicher Grunderwerb notwendig. Die Länge des Rettungsweges vom Anschlusspunkt bis zur nächsten Flucht- und Rettungstür (NBS-km 86,4+79) beträgt ca. 1025 m. Die ersten 25 m werden als Zuwegung gemäß dem seit 2015 geltenden Umsetzungsleitfaden zur Richtlinie „Anforderungen des Brand- & Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ gewertet.

3.2.3.1 NBS-km 86,4+79 (BW-Nr. 600)

Die Flucht- und Rettungstür NBS-km 86,4+79 befindet sich in Höhe Stielerstasse.

Auf der dem Gleisfeld abgewandten Seite der Schallschutzwand ist der niveaugleiche Anschluss herzustellen.

Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Stielerstraße.

Die erforderliche Ausbaulänge des Flucht- und Rettungsweges beträgt ca. 5 m, die Breite $b = 1,25$ 1,60 m.

Durch die beidseitig des Weges angeordneten 40 cm breiten Banketten beträgt die Ausbaubreite des Weges 2,05 m; somit ist die Mindestbreite gemäß der seit 2012 geltenden „Richtlinie Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ von 1,60 m eingehalten.

3.2.3.2 NBS-km 86,7+47 (BW-Nr. 601)

Die Fluchttür NBS-km 86,7+47 befindet sich unmittelbar nördlich des neu errichteten ÖZV-Gebäudes.

Der bereits vorhandene Randweg ist in der Geraden auf eine Zugangsbreite von $b = 1,25$ m auszubauen.

Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Nürnberger Straße.

Auf der dem Gleisfeld abgewandten Seite der Schallschutzwand ist der niveaugleiche Anschluss über den Randweg am ÖZV-Gebäude an die neu errichteten, befestigten Parkplatzanlagen an dem ÖZV-Gebäude vorhanden.

3.2.3.3 NBS-km 87,0+45 (BW-Nr. 602)

Die Fluchttür NBS-km 87,0+45 befindet sich unmittelbar nördlich der Eisenbahnüberführung Goethestraße.

Der Fluchtweg muss auf einer Länge von ca. 3,00 m von der Fluchttür bis zur vorhandenen befestigten Fläche ausgebaut werden. Zur Überwindung des bestehenden Höhenunterschiedes ist eine Treppe erforderlich. Die bestehende Stützmauer entlang der Bahnanlagen ist zur Herstellung einer Böschungstreppe mit einer Breite von $b = 1,60$ m auf einer Länge von 1,60 m aufzutrennen.

Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Nürnberger Straße.

Nach Erreichen des Geländeniveaus (Fahrspur) führt der Flucht- und Rettungsweg entlang der vorhandenen befestigten Fahrspur über Privatgrund in Richtung Nürnberger Straße.

Alternativ wurde mit dem Ziel der Minimierung der Fremdgrundinanspruchnahme die Verschiebung der Fluchttür untersucht. Da sich die Abstände zwischen den geplanten Fluchttüren den maximal zugelassenen 300 m stark annähern, würde eine Verschiebung dieser Fluchttür eine Änderung des gesamten Türasters zur Folge haben. Zusätzlich wurden die bislang geplanten Türen im Hinblick auf eine möglichst kurze Anbindung an das öffentliche Wegenetz optimiert. Somit würde die Verschiebung dieser Fluchttür eine deutliche Verschlechterung bringen und wird deshalb nicht weiter verfolgt.

Als zweite Alternative wurde eine geänderte Wegeführung von der geplanten Fluchttür zum öffentlichen Wegenetz geplant. Diese sieht die Erschließung der Fluchttür über einen parallel der Bahnanlagen in Richtung EÜ Goethestraße verlaufenden Flucht- und Rettungsweg vor. Die Herstellung einer Böschungstreppe in vergleichbarem Umfang wie in NBS-km 87,1+15 (BW-Nr. 603) ist erforderlich.

Im Vergleich einer allein auf organisatorischem Weg realisierbaren Sicherstellung des Flucht- und Rettungsweges zu einer komplizierten, teureren bautechnischen Lösung wird die Führung des Flucht- und Rettungsweges über das private Flurstück 3695/5 vorgesehen.

3.2.3.4 NBS-km 87,3+40 (BW-Nr. 605)

Die Flucht- und Rettungstür NBS-km 87,3+40 befindet sich ca. 50 m nördlich der EÜ Östliche Ringstraße mit Anschluss an die Frühlingstrasse.

Zur Überwindung des bestehenden Höhenunterschiedes ist eine Treppe mit einer Breite von $b = 1,25$ ~~1,25~~ 1,60 m erforderlich. Die erforderliche Ausbaulänge des Flucht- und Rettungsweges beträgt ca. 2 m.

3.2.3.5 NBS-km 87,6+27 (BW-Nr. 607)

Die Fluchttür NBS-km 87,6+27 befindet sich ca. 80 m nördlich der EÜ Donaubrücke.

Der Flucht- und Rettungsweg wird parallel der Schallschutzwand auf Flurstück 3997/2 und 3997/9 bis zur nördlichen Flurstücksgrenze geführt und knickt dann entsprechend dem Flurstücksgrenzverlauf in Richtung Frühlingstrasse ab. Die Herstellung eines Zaunes mit Tor als Abgrenzung zur benachbarten Gartennutzung wird vorgesehen. Der Zugang zum Fluchtweg von der Frühlingstraße bleibt offen.

Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Frühlingstraße.

Die erforderliche Ausbaulänge des Fluchtweges beträgt ca. 25 m, die Breite $b = 1,25$ m.

3.2.3.6 NBS-km 87,9+27 (BW-Nr. 610)

Die Flucht- und Rettungstür NBS-km 87,9+27 befindet sich ca. 35 m südlich der EÜ Donaubrücke.

Der Flucht- und Rettungsweg wird parallel der Schallschutzwand auf einer Länge von ca. 25 m und einer Breite $b = \del{1,25} 1,60$ m in Richtung Donaubrücke geführt, um dann mit einer Böschungstreppe mit einer Breite von $b = 1,60$ m das Niveau der Donaulände zu erreichen.

Durch ein ca. zwölf Meter langes Teilstück des Zugangs von der Unterkante der Böschungstreppe erfolgt der Anschluss an das öffentliche Wegenetz zur Donaulände.

Die erforderliche **gesamte** Ausbaulänge des Flucht- und Rettungsweges beträgt ca. 50 m.

Im Bereich des Zuganges von der Donaulände bis zur Unterkante der Böschungstreppe beträgt die Ausbaubreite durch die beidseitig angeordneten 40 cm breiten Banketten 2,05 m; somit ist die Mindestbreite des Zuganges gemäß der seit 2012 geltenden „Richtlinie Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ von 1,60 m eingehalten.

3.2.3.7 NBS-km 88,2+22 (BW-Nr. 611)

Die Fluchttür NBS-km 88,2+22 befindet sich auf Höhe Saturn-Arena.

Der Flucht- und Rettungsweg wird in südöstlicher Richtung in der Trasse eines vorhandenen Weges geführt. *Im weiteren Verlauf werden die Wegeanlagen des Flurstückes 5356/155 genutzt, um an der Südlichen Ringstraße anzuschließen.*

Die erforderliche Ausbaulänge des Fluchtweges beträgt ca. 90 m, die Breite $b = 1,25$ m.

3.2.3.8 NBS-km 88,5+00 (BW-Nr. 613)

Die Fluchttür NBS-km 88,5+00 befindet sich kurz vor Ende des Planfeststellungsabschnittes in NBS-km 88,5+62.

Zur Überwindung des Höhenunterschiedes wird eine Böschungstreppe mit einer Breite von $b = 1,60$ m vorgesehen. Im Anschluss daran führt der Flucht- und Rettungsweg in senkrechter Richtung zur Bahn, bis zum Schnittpunkt mit der Erschließungsstraße, um dann an die Südliche Ringstraße anzuschließen.

Die erforderliche Ausbaulänge des Fluchtweges beträgt ca. 65 m, die Breite $b = 1,25$ m.

4 Grunderwerb

Für die zu erstellenden Flucht- und Rettungswege sowie die damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden baulichen Einrichtungen (z.B. Böschungstreppen) wird über das im Rahmen des Planfeststellungsabschnittes PFA 72 planfestgestellte Maß hinaus Fremdgrund beansprucht.

Die Sicherung der Erreichbarkeit der Flucht- und Rettungsstüren wird in Abstimmung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern – soweit in dieser Unterlage nichts anderes ausgesagt wird – außerhalb des Verfahrens geregelt.

Einzelheiten sind der Anlage 12 zu entnehmen.

5 Entwässerung

Die Entwässerung der geplanten ~~Rettungs-~~ und Flucht- und Rettungswege wird über seitlich gelegene Versickermulden vorgesehen. Die Versickermulden werden einseitig längs an jedem der Wege angeordnet. Das im Bereich der Treppenanlagen anfallende Niederschlagswasser wird ebenfalls über diese Versickermulden versickert.

Die Versickermulden sind mit einer Breite von 0,50 m vorgesehen. Ihre erforderliche Tiefe schwankt zwischen 5 cm und 20 cm. Eine 5 cm tiefe Mulde ist dann ausreichend, wenn nur das Wasser des Gehweges in der Versickermulde versickert wird. Gehört zum Fluchtweg eine Treppe, vergrößert sich die erforderliche Muldentiefe bis 20 cm, in Abhängigkeit vom Verhältnis der Treppenlänge zur Muldenlänge.

Die Versickermulden erhalten eine 10 cm starke Oberbodenschicht.

Die Hydrotechnische Bemessung der Versickermulden ist in Anlage 9 dargestellt.

6 Brand- und Katastrophenschutz

Entsprechend der einschlägigen Richtlinien der DB AG und Auflagen des EBA im Planfeststellungsbeschluss (Az: 1032 P(N-N/In-86) v. 26.02.1999) für den PFA 72 ist es

erforderlich, Fluchttüren in Schallschutzwände einzubauen.

Die Fluchttüren werden über Flucht- und Rettungswege an das öffentliche Straßen- und Wegenetz angeschlossen.

Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes wurden mit der Stadt Ingolstadt, Amt für Brand- und Katastrophenschutz am 08.05.2002 abgestimmt und bei der Planung berücksichtigt.

Zum 07.12.2012 ist die EBA Richtlinie „Anforderung des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ in Kraft getreten. Mit den oben genannten Maßnahmen des Rettungskonzeptes werden die in dieser Richtlinie aufgeführten Anforderungen erfüllt.

7 Auswirkungen der Planfeststellung auf die Umwelt

Einleitung

Dem Bau der ICE-Neu- und Ausbaustrecke von Nürnberg über Ingolstadt nach München liegt gemäß dem Raumordnungsgesetz des Bundes und Bayerischen Landesplanungsgesetz die landesplanerische Beurteilung zum Raumordnungsverfahren vom 19. Juni 1991 als wesentlicher Schritt der Genehmigungsplanung zu Grunde.

Die raumordnerische Bewertung und Gesamtabwägung hat gemäß der landesplanerischen Beurteilung durch die Oberste Landesplanungsbehörde vom 19.06.1991 folgendes Ergebnis:

'Die Abwägung der positiv berührten Belange mit den negativ berührten Belangen ergibt ein Überwiegen der positiven Belange und damit die raum- und überörtliche Umweltverträglichkeit des Vorhabens.'

Zum Planfeststellungsbeschluss für den PFA 72 wurden die örtlichen Umweltauswirkungen aufbauend auf den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt - München detailliert ermittelt und bewertet. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter sind in Anlage 0.1 (Erläuterungsbericht) und 13 Landschaftspflegerische Begleitplanung der Planfeststellungsunterlagen beschrieben und dargestellt. Dem § 18 AEG in Verbindung mit dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) war damit zur Planfeststellung Rechnung getragen.

Ergänzende Planfeststellung

Entsprechend dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. September 2001 (BGBl. I. S. 2350) sind auch für Ergänzungen der Planfeststellung die Auswirkungen auf die Schutzgüter aufzuzeigen, um nach § 3a UVPG die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung feststellen zu können.

Nachfolgend sind die Auswirkungen der ergänzenden Planfeststellung auf die Schutzgüter, basierend auf der „Umweltverträglichkeitsuntersuchung für die Strecke“ zum Raumordnungsverfahren sowie der Landschaftspflegerischen Begleitplanung zur Planfeststellung beschrieben.

7.1 Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit

7.1.1 Mensch (Wohn- und Arbeitsumfeld)

Die baulichen Anlagen der ergänzenden Planfeststellung (Flucht- und Rettungswege) werden innerhalb der bebauten Bereiche der Stadt Ingolstadt errichtet, wirken sich jedoch nicht auf die gesunden Lebensverhältnisse des Wohnumfeldes (z. B. durch Trennung gewachsener Nutzungen) auf das Schutzgut Mensch aus.

7.1.2 Tiere und Pflanzen

Mit der geplanten Errichtung der Flucht- und Rettungswege ergeben sich zusätzliche dauerhafte Eingriffe in die vorhandenen Vegetationsbestände entlang der Neubaustrecke, die in der ursprünglichen Planfeststellung z. T. bereits für Baufelder als vorübergehende Flächeninanspruchnahme erfasst sind. Gleichzeitig verringert sich mit dem Wegebau zu den Fluchttüren in Teilbereichen auch die Anrechenbarkeit der neu herzustellenden Bahnböschungen als Ausgleichsfläche aus der ursprünglichen Planfeststellung.

Die Änderungen der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung führen zu einem zusätzlichen Ausgleichsbedarf der mit geeigneten Maßnahmen kompensiert wird (vgl. Anlage 13.0.2, Ziff. 4 und 5).

7.1.3 Boden

Die ergänzende Planfeststellung ist aufgrund der zu errichtenden Zuwegungen zu den Fluchttüren mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme verbunden. Von der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme betroffen sind städtisch geprägte Flächen (unbebaute Restflächen zwischen Bahnanlagen, Straßen und Gebäuden) sowie die Böschungsbereiche der

Bahnanlagen und unbebaute Freianlagen (Parkanlage FH-Gelände, Klenzepark, Kleingärten).

Die zusätzliche dauerhafte Flächeninanspruchnahme wird durch Befestigung der Flucht- und Rettungswege mit bindemittelfreier Deckschicht so weit als möglich gemindert und durch ergänzende Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

7.1.4 Wasser

Die geplanten Anlagen sind mit keinen Eingriffen ins Grundwasser und in vorhandene Oberflächengewässer verbunden. Die zusätzliche dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch die Flucht- und Rettungswege verringert in geringem Umfang das Versickerungspotenzial des Bodens; die Befestigung der Wege mit bindemittelfreier Deckschicht vermindert jedoch eine vollständige Versiegelung.

7.1.5 Luft / Klima

Die geplanten Anlagen der Flucht- und Rettungswege führen zu keiner Veränderung der geländeklimatischen Verhältnisse.

7.1.6 Landschaft

Von der Errichtung der Flucht- und Rettungswege betroffen sind neben den Anlagen der DB AG (Böschungsbereiche der Bahnanlagen) auch zur Nah- und Feierabenderholung genutzte Bereiche (Parkanlage FH-Gelände, Park- und Kleingartenanlage am Klenzepark). Dabei entsteht jedoch keine dauerhafte Beeinträchtigung für die Freizeit- und Erholungsnutzung. Mit Anpassung der vorgesehenen landschaftsgestalterischen Maßnahmen kann auch die Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht und damit die Landschaftsbildbeeinträchtigung des ergänzenden Vorhabens kompensiert werden.

7.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Nach derzeitigem Wissensstand und den Erkenntnissen der bereits durchgeführten Erdarbeiten sind von der Errichtung der Flucht- und Rettungswege keine Kultur- und Sachgüter betroffen.

7.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP)

Die ursprüngliche Landschaftspflegerische Begleitplanung im PFA 72 (Planfeststellungsbeschluss vom 26.02.1999) bezieht sich auf den naturschutzfachlich insgesamt zu bewertenden Eingriff der ICE-Neubaustrecke in offener Streckenführung im innerstädtischen Bereich von Ingolstadt. Die Eingriffsbilanzierung ist dabei auf den naturnahen Bereich beidseits der Donauquerung begrenzt. Der durchgeführten Eingriffsermittlung steht ein

Gesamtmaßnahmenkonzept, das die städtebaulichen und funktionalen Gegebenheiten berücksichtigt, gegenüber.

Da die technische Planung der ICE-Neubaustrecke nur in sehr geringen Teilen des gesamten Streckenabschnittes ergänzt wird, ohne die Grundsätze der Gesamtplanung zu verändern, wird die Landschaftspflegerische Begleitplanung aus der Planfeststellung nur in den betroffenen Teilabschnitten den Ergänzungen angepasst. Dafür werden im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Anlage 13.0.2) die Auswirkungen der vorgesehenen Ergänzungen auf die Konfliktsituation und das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept im Vergleich mit der ursprünglichen Planfassung aufgezeigt.

7.3 Eingriffs- und Ausgleichsbilanz

Um die Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild auszugleichen stand zur Planfeststellung (Beschluss vom 26.02.1999) folgende Grundlage zur Verfügung, die weiterhin aufrechterhalten wird:

Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahndirektion Nürnberg, Hauptabteilung Fahrweg Projekte und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen zu Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau der NBS Nürnberg - Ingolstadt vom 01.06.93.

Zum gegenständlichen ergänzenden Planfeststellungsverfahren wurde eine 'Bilanzierung Eingriff/Ausgleich auf der Grundlage der o.g. Vereinbarungen (Anlage 13.12 und 13.13 der Planfeststellungsunterlagen – nur zur Information) aufgestellt. Die detaillierte Bilanzierung ist Anlage 13.0.2, Ziff. 5 zu entnehmen.

Bei einer geringfügig veränderten vorübergehenden und dauerhaften Flächeninanspruchnahme entsteht unter Berücksichtigung der Minderung der anerkehbaren Ausgleichsfläche auf den Bahnböschungen eine errechnete Mehrung des Ausgleichsbedarfes von 1.136 m².

Die notwendige Ausgleichsfläche wird auf der Flurnummer 147, Stadt Ingolstadt, Gemarkung Oberhaunstadt, die sich insgesamt im Grundbesitz der DB AG befindet, entwickelt.

Aus der Gesamtfläche des Grundstückes (1759 m²) werden 1.136 m² als Ausgleichsfläche der ergänzenden Planfeststellung 'Fluchttüren in den Schallschutzwänden und Flucht- und

Rettungswege' im PFA 72 zugerechnet. Die verbleibende Restfläche von 623 m² wird der Gesamtausgleichsflächenbilanz der Neubaustrecke zugeschlagen.

8 Zusammenfassung

Die vorgelegte Planung dient der Erfüllung der Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses für den PFA 72 vom 26.02.1999 (Az:1032 P(N-N/In-86)).

Die Planung der Flucht- und Rettungstüren einschließlich der Flucht- und Rettungswege wurde unter Berücksichtigung der sicherheitsrelevanten und ökonomischen Aspekte sowie der Eingriffsminimierung in die Umweltschutzgüter durchgeführt.

Im Planfeststellungsabschnitt PFA 72 wurden insgesamt ~~46~~ elf Fluchttüren und fünf Flucht- und Rettungstüren in den Schallschutzwänden beiderseits der Strecke geplant. Von den Flucht- und Rettungstüren führen Flucht- und Rettungswege zu öffentlichen Straßen- und Wegeanlagen.

Zur Sicherstellung der Verfügbarkeit dieser Flucht- und Rettungswege wird der Wegverlauf **entweder durch Erwerb oder** mit einer Grunddienstbarkeit gesichert.

Die Planung der Flucht- und Rettungswege hat auf die Umweltschutzgüter keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen.