

Vorlagennummer: VO/2023/6965-R6
Vorlageart: Berichtsvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Weiterführung des Anhörungsverfahrens zur 3. Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG für den Planfeststellungsabschnitt Bamberg (PFA 22)

Datum: 07.09.2023
Referent:in: Thomas Beese
Federführung: 6 Baureferat
Beteiligte Ämter: 2 Finanzreferat
31 Straßenverkehrsamt
37 Amt für Brand- und Katastrophenschutz
38 Klima- und Umweltamt
61 Stadtplanungsamt
62 Bauordnungsamt
80 Wirtschaftsförderung
Bamberg Service
4 Zentrum Welterbe

Beratungsfolge

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Stadtrat der Stadt Bamberg (Entscheidung)	11.10.2023	Ö

I. Sitzungsvortrag:

0. Ausgangslage - Zeitschiene

Auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Nürnberg, wird das Anhörungsverfahren zur 3. Planänderung für den Planfeststellungsabschnitt Bamberg (PFA 22), Bahn-km 56,165 bis Bahn-km 62,373 (Strecke 5900 Nürnberg Hbf - Bamberg) und von Bahn-km 0,000 bis Bahn-km 2,408 (Strecke 5100 Bamberg – Hof) im Bereich der Städte Bamberg und Hallstadt und der Gemeinde Strullendorf gemäß § 73 Abs. 8 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der geltenden Fassung, weitergeführt.

Nach der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 11 UVPG gilt für das vorliegende Planänderungsverfahren das UVPG in der Fassung des Gesetzes, die vor dem 15. Dezember 2006 galt, da das Verfahren nach § 4 UVPG, das der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dient, durch die Auslegung der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen in der Zeit vom 11. Juli bis zum 11. August 1994 durchgeführt und damit vor dem 25. Juni 2005 begonnen worden ist. Für das beantragte Vorhaben besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3b UVPG i. V. m. Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG, da das Vorhaben den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen beinhaltet.

Die Öffentlichkeit ist daher gemäß § 9 Abs. 1 UVP (in der vor dem 15.12.2006 geltenden Fassung) zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der ausgelegten Unterlagen nach § 6

UVPG anzuhören.

Die Planunterlagen zum 3. Planänderungsverfahren mit Zeichnungen, Lageplänen, Erläuterungen lagen gemäß § 73 Abs. 2, Abs. 3 Satz 1 VwVfG in der Zeit von Montag, 11. September 2023 bis einschließlich Dienstag, 10. Oktober 2023, in der Stadt Bamberg, Baureferat, Zimmer 1 (Anmeldung) und Pavillon (Auslegung), Untere Sandstraße 34, 96049 Bamberg, während der Dienststunden, Montag - Donnerstag von 8.30 Uhr bis 16.30 Uhr und Freitag von 8.30 Uhr bis 12.30 Uhr, zur allgemeinen Einsicht aus.

Zusätzlich wurden die Planunterlagen während dieser Zeit auf der Internetseite der Regierung von Oberfranken unter der Adresse <https://www.reg-ofr.de/pfa22weiter> veröffentlicht. Es ist davon auszugehen, dass die Unterlagen dort auch nach dem 10. Oktober 2023 weiterhin einsehbar sein dürften.

Die Auslegung wurde in den Amtsblättern Nr. 17/2023 und 18/2023 öffentlich bekannt gemacht.

1. Wesentliche Änderungen gegenüber der 3. Planänderung

1.1. Versickerungsbecken

In der letzten Auslegung wurde das auf der Bahntrasse anfallende Sicker- und Oberflächenwasser überwiegend in Vorfluter (Gräben) bzw. ins öffentliche Kanalnetz geleitet. Dies wurde von der Stadt Bamberg und weiteren Behörden kritisiert. In den jetzigen Unterlagen wird das anfallende Wasser, durch die DB, in Versickerungsstrecken, -gräben und Versickerungsbecken verbracht.

Hier eine Übersicht: 7 Versickerungsbecken bzw. Versickerungsgräben

1. Nach Sendelbach, km 58,761 RRB Stadtwald wurde vergrößert, Ableitung zum Versickerungsgraben
2. Moosstraße, 1.400 m³
3. Schildstraße, 3476 m³
4. Abstellanlage Nord (altes Rangiergebäude), 2.113 m³
5. Coburger Str., 361 m³
6. „Kleingärtner Gleisdreieck“, 721 m³ (vorher RRB jetzt Versickerungsbecken)
7. Emil-Kemmer-Straße, 539 m³

1.2. Bahnübergang Hallstadter Straße

Wie bereits mündlich kurz nach der 3. Auslegung berichtet, ist die DB Netz AG auf das Verlangen des Bayernhafens eingegangen und strebt nun nicht mehr die Beseitigung des Bahnüberganges Hallstadter Straße an.

1.3. EÜ Geisfelder Straße

Die neuen Projektpläne entsprechen der Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und Stadt und stellen somit eine wesentliche Verbesserung dar.

1.4. EÜ Forchheimer Straße

Die neuen Projektpläne entsprechen der Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und Stadt und stellen somit eine wesentliche Verbesserung dar.

1.5. EÜ Gleisdreieck

Die neuen Projektpläne entsprechen der Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und Stadt und stellen somit eine wesentliche Verbesserung dar.

1.6. Kanalführung Münchner Ring

Die Einwendungen der Stadt Bamberg aus der vorherigen Auslegung wurden aufgenommen und eingearbeitet.

1.7. Baustelleneinrichtungsflächen

1. Am Tännig
2. Münchner Ring – Bamberger Mälzerei
3. Hedwigstraße – EÜ Geisfelder Straße
4. Am Sendelbach
5. Gundelsheimer Straße

Diese Standorte sind überwiegend neu, sodass die Betroffenheiten neu zu betrachten sind.

1.8. Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Aufgrund der Neuplanung von Versickerungsbecken findet nun die Kompensation der Eingriffe vollständig streckenfern statt.

2. Haupteinwendungen

2.1. Unterlagenqualität

Die Planunterlagen sind in vielen Fällen nicht eindeutig und können somit an diesen Stellen nicht abschließend geprüft und bewertet werden.

Allgemein fehlen folgende Informationen und können somit ebenfalls nicht geprüft werden:

- Maßangaben können teilweise aus den Lageplänen lediglich auf Grundlage des Maßstabs abgeleitet werden.
- Auch wird die Lage der Querschnitte nicht kenntlich gemacht.
- Ohne genaue Maße kann teilweise nicht festgestellt werden ob die Mindestmaßvorgaben der Regelwerke (insbesondere für Verkehrsanlagen) eingehalten werden (insbesondere bei z. B. benutzungspflichtigen Radführungen relevant).

2.2. Unterlagen wasserrechtliche Genehmigung

Bei der Herstellung und dem Betrieb der Bahnanlagen im Planfeststellungsabschnitt ergeben sich wasserrechtliche Tatbestände durch Eingriffe in Oberflächengewässer und in das Grundwasser.

In Bayern gilt für wasserrechtliche Verfahren die Verordnung über Pläne und Beilagen in wasserrechtlichen Verfahren (WPBV).

Demnach ergibt sich folgende Pflicht des Vorhabenträgers:

Vorhaben, für die ein wasserrechtliches Verfahren durchzuführen ist, sind in Plänen und Beilagen (Unterlagen) so darzulegen, dass das Vorhaben selbst und seine Auswirkungen, insbesondere auf den Wasserhaushalt, die Gewässereigenschaften, den Zustand der Gewässer und andere Umweltbereiche, ersichtlich sind.

Nach § 8 gilt für Bauzeichnungen:

Bauwerke und alle wichtigen Bauteile sind in Grundrissen und Schnitten, regelmäßig nicht kleiner als im Maßstab 1:100, darzustellen und zu vermaßen.

Die von der DB vorgelegten Unterlagen entsprechen diesen Vorgaben leider nicht. Betroffenheiten sind nicht zweifelsfrei zu erkennen.

Die Bauwerke sind nicht im notwendigen Umfang aus detaillierten Plänen zu erkennen; Schnitte fehlen vollständig.

Grundsätzlich darf die rechtliche Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens nicht missbraucht werden, um die fachgesetzlichen Anforderungen der einzelnen Rechtsgebote zu unterlaufen. Das Eisenbahnbundesamt sollte die aktuellen Projektunterlagen gegenüber der Vorhabensträgerin als nicht bearbeitungsfähig

zurückweisen.

2.3. Gestaltung der Lärmschutzwände

Die verfahrensgegenständlichen Lärmschutzwände genügen nach Lage und Höhe den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen der 16. BImSchV.

Damit sind allerdings keine qualitativen Aussagen hinsichtlich der Gestaltung dieser Lärmschutzwände verbunden, der Stadtrat hat bereits in seiner Sitzung am 6.3.2018 (VO/2018/1732-R6) einen detaillierten Anforderungskatalog an die Gestaltung der Lärmschutzwände beschlossen. Dieser Katalog ist der DB Netz AG wiederholt übermittelt worden.

Bereits in der Landesplanerischen Beurteilung zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens 1993 erging unter anderem die Maßgabe, dass „Art und Umfang der aktiven Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der berührten Belange, vor allem städtebauliche Gesichtspunkte, mit den Kommunen abzustimmen und zu konkretisieren“ sind. Hierzu kann die Stadt leider auch 30 (in Worten: dreißig!) Jahre später keine Konkretisierungen feststellen!

Bis heute kann die Stadt leider keine Präzisierung der Gestaltungsqualitäten feststellen. Auch der seit Jahren angekündigte Realisierungswettbewerb zur Gestaltung der Lärmschutzwände zeichnet sich noch immer nicht ab.

Im Gegenteil:

In der 3. Planänderung hatte es geheißen:

Die Errichtung von Lärmschutzwänden führt innerstädtisch zu einer weiteren Veränderung des Ortsbilds und zur Beeinträchtigung von Sichtbezügen. Durch die Begrenzung der Höhen der Lärmschutzwände, eine Ausbildung mit erhöhten gestalterischen Anforderungen sowie die abschnittsweise geplante Begrünung der Wände werden die Auswirkungen auf das Ortsbild minimiert, vgl. hierzu auch Unterlage 11.1 UVS, Kap. 3.6.2.

In der 1. Änderung der 3. Planänderung wurde die Maßnahme 022_V (Begrünung der Lärmschutzwände) nunmehr ausdrücklich gestrichen. Diese Projektverschlechterung wird strikt abgelehnt.

2.4. ICE-Systemhalt

Einmal mal mehr fehlt das eindeutige Bekenntnis zum ICE-Systemhalt Bamberg, obschon auch dies bereits 1993 Maßgabe der Landesplanerischen Beurteilung gewesen ist.

Die Stadt fordert einmal mehr ein, dass das Planfeststellungsverfahren sich schlüssig aus dem Raumordnungsverfahren entwickeln muss und nicht etwa gänzlich konträre Ziele verfolgen darf.

2.5. Bebauungspläne im Rahmen des Bahnausbaus

Mit den städtischen Bauleitplanungen sollen im Wesentlichen langfristige Zielsetzungen erreicht werden. Die Stadt verfolgt die Verbesserung von verkehrlichen Beziehungen über den Status quo hinaus, um hier eine bessere Vernetzung der Stadtteile diesseits und jenseits der das Stadtgebiet von Süd nach Nord durchtrennenden Bahnlinie zu erreichen. Auch sollen insbesondere die umweltverträglichen Verkehre des ÖPNV und des Rad- und Fußgängerverkehrs gestärkt und in ihrer Attraktivität gesteigert werden (s. a. Bebauungsplan Nr. 342 A – Neubau Straßenunterführung Geisfelder Straße und anschließende Kreisverkehre, Bebauungsplan Nr. 305 H – Regionaler Omnibusbahnhof ROB, Bebauungsplan Nr. 304 C – Neubau Fuß- und Radwegüberführung Gundelsheimer Straße, Bebauungsplan Nr. 305 I – Schwarzenbergstraße von der Pfisterbrücke bis zur Moosstraße).

Des Weiteren sollen für Bahnbetriebszwecke nicht mehr notwendige und daher zu

entwidmende Flächen aufgrund ihrer Lagegunst und bereits vorhandenen verkehrlichen Erschließung für gewerbliche Nutzungen gewonnen und gesichert werden, um dem gutachterlich belegten, akuten Mangel an Gewerbeflächen im Stadtgebiet Bamberg zumindest mittel- bis langfristig entgegen zu wirken (s. a. Bebauungsplan Nr. 301 D – Zwischen Coburger Straße und „Am Gleisdreieck“, Bebauungsplan Nr. 305 K – Nördlich Zollnerstraße zwischen Bahntrasse und Brennerstraße, Bebauungsplan Nr. 305 I – Schwarzenbergstraße von der Pfisterbrücke bis zur Moosstraße). Nicht berücksichtigt werden BPlan 251H/344E-Grünbrücke Stadtwald sowie BPlan 305E-Pfisterbergbrücke.

Durch die neuen Auslegungspläne ergeben sich nunmehr folgende zusätzlichen Spannungsfelder zwischen den Planungen der DB Netz AG und den Bebauungsplänen: Im BPlan 301 D verringert sich das Potenzial an Gewerbeflächen durch die Berücksichtigung des neuen Rückhaltebeckens. Die DB Netz AG plant hier neuerdings eine Straße, die abzulehnen ist.

Im BPlan 305E hat die DB Netz AG einen Wendebereich in die satzungsrechtlich gesicherte Straßentrasse der Stadt hineingeplant. Dies ist abzulehnen.

2.6. EÜ Zollner Straße / Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)

Die Erschließungsrampe von der Zollnerstraße zum ROB ist noch nicht berücksichtigt.

2.7. Münchner Ring und EÜ Münchner Ring

Die Planung der DB Netz AG geht vollkommen unverändert davon aus, dass auf den Rampen gemeinsame Geh- und Radwege von 2,60m Breite und im Bauwerk von 2,50 m Breite geplant werden.

Tatsächlich aber ist die DB verpflichtet, die kreuzenden Straßen entsprechend den geltenden Regelwerken zu planen. Einschlägig ist hier die RAST06.

Dies hat zuletzt auch der Bayerischer VGH in einer Entscheidung nochmals ausdrücklich bestätigt.

Nach der RAST beträgt das nicht unterschreitbare Mindestmaß 2,50m für gemeinsame Geh- und Radwege innerorts zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m je Fahrtrichtung.

Das Staatliche Bauamt und die Stadt sind verpflichtet, diese Mindestmaße einzufordern.

Die DB ist verpflichtet, diese Maße ihrer Planung zugrunde zu legen.

Es bleibt unbegreiflich, warum sich die Bahn der Rechts- und Regellage erneut verweigert.

2.8. EÜ Moosstraße, Nürnberger Straße

Als Auflage fordert die Stadt Bamberg, dass der Aus- und Umbau des Straßenraums sowie die konkrete Ausgestaltung des Querschnitts zwingend mit der Stadt Bamberg abzustimmen sind. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist zu gewährleisten.

2.9. Grünbrücke

Gegenüber der vorherigen Auslegung wurde der Wildtierdurchlass nochmals verkleinert (von einer lichten Höhe von 1,90m auf eine lichte Höhe von 1,40m).

Die Stadt Bamberg fordert, dass der faunistisch gänzlich unzureichend geplante Wildtierdurchlass im Stadtwald entsprechend dem städtischen Verlangen vom 22.07.2020 und auf Grundlage des Bebauungsplanes 251 H / 344 E als Grünbrücke geplant und ausgeführt wird.

2.10. Gundelsheimer Straße- Fuß- und Radwegbrücke

Die Berücksichtigung des Standortes für den Stützpfiler ist im Verfahren mit aufzunehmen.

2.11. Baumersatzpflanzungen

Nach neuer Berechnung werden für das Bauvorhaben **532 Bäume gefällt**, die der Baumschutzverordnung der Stadt Bamberg unterstehen. Als Ersatz sollen **582 Bäume neu gepflanzt** werden. **Die Pflanzorte der Bäume sind noch einmal zu überprüfen. Die Pflanzung darf nicht zur erheblichen Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Offenlandbiotope führen.** So etwa sollen vor der Brose Arena in der Forchheimer Straße 10 Bäume auf einer sandigen Böschung gepflanzt werden, die als Biotop kartiert ist, was aufgrund von Beschattung und Nährstoffanreicherung zu einer Zerstörung bzw. erheblichen Beeinträchtigung des Biotopes führen würde und gemäß §30 BNatSchG in Verb. mit Art. 23 BayNatSchG verboten ist. Die Ersatzbäume sind im Übrigen im Geltungsbereich der Baumschutzverordnung zu pflanzen und sollen primär der Eingrünung der Bahnanlage und der Lärmschutzwände dienen (möglichst gleichmäßige Verteilung entlang der Strecke, sofern es die Verhältnisse zulassen).

2.12. Sperr- und Umleitungskonzept

Das Sperr- und Umleitungskonzept während der Bauphasen wurde der Stadt von der Vorhabenträgerin letztmals im Dezember 2020 vorgestellt. Dieses muss zwingend aktualisiert werden.

Es ist stark davon auszugehen, dass im Zuge der Planfeststellung neue Bauabläufe und Bauvorhaben hervorgebracht werden, die in das Bauphasenkonzept der DB Netze AG eingearbeitet werden müssen.

Das Sperr- und Umleitungskonzept der Bauphasen ist im Detail mit der Stadt Bamberg sowie den Verkehrsbetrieben und weiteren Betroffenen abzustimmen.

2.13. S-Bahn Haltepunkt Süd

Die aktuelle Planung sieht bei den Zugängen „Nürnberger Straße“ und „Distelweg“ nach wie vor Aufzüge vor.

Die Stadt Bamberg fordert weiterhin eine barrierefreie Erschließung mit Rampen,

2.14. Kleingarten/Kleintierzüchter-Ersatzflächen

Die Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage im Gleisdreieck wird im Zuge der Bauarbeiten größtenteils aufgelöst werden müssen. Selbst wenn einzelne Gärten in Randbereich nicht direkt betroffen sein sollten, wird wegen nicht mehr vorhandener Zu- und Abfahrten ein Weiterbetrieb aller Gärten bis (mindestens) auf Höhe gegenüber der Benzstraße nicht mehr möglich sein. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden sich auf fast der gesamten derzeitigen Kleingartenfläche Bahnbetriebseinrichtungen befinden (z.B. Regenrückhalteeinrichtungen).

Mit der DB Netz AG wird seitens der Stadt Bamberg über den Erwerb/Verkauf von städtischen oder stiftischen Grundstücken zu verhandeln sein. Entschädigungen für die Aufbauten und Einrichtungen der jeweiligen Gärten sind zwischen der DB Netz AG und den Vereinen bzw. den einzelnen Pächtern direkt zu regeln. Mit der Dachorganisation des Vereins wurde bereits gesprochen, um den Bedarf an wiederherzustellenden bzw. nach Abschluss der Baumaßnahmen neu einzurichtenden Gärten zu eruieren. Die endgültige Anzahl wird erst feststehen, nachdem ein Zeitplan vorgegeben wurde und die Höhe der Entschädigung geklärt ist. Seitens der Stadt Bamberg existieren bereits Ersatzflächen, die für eine Verlagerung der Kleintierzuchtanlage vorgesehen sind.

2.15. Katastrophenschutz

Infolge der neuen Trogbauwerke sowie der enormen Längen an Lärmschutzwänden stellen sich neue, umfassende Herausforderungen für die Rettungskräfte. Die vorgelegten Unterlagen und Konzepte sind unzureichend.

3. Stellungnahmen der Verwaltung und Einwendungen im Einzelnen

3.1. Amt 206, Sachgebiet Stiftungswesen

Zur Unterlage 5.2 Grunderwerbsverzeichnis

Die Bürgerspitalstiftung Bamberg und die Antonistift-Stiftung Bamberg begehren Ersatzland und eine Freistellung von Ansprüchen Dritter. Die Beschaffung von gleichwertigem Ersatzland durch die DB Netz AG in Bamberg und Umgebung (d.h. mögl. auch Gewerbeflächen) ist zwingend erforderlich, um wirtschaftlichen Schaden von den gemeinnützigen Stiftungen abzuwenden und die dringend erforderlichen Erträge für die Verwendung in der Altenhilfe nicht zu verringern. Die gemeinnützigen Stiftungen sind auf stabile und sichere Einnahmen aus ihren Grundstücken als Grundstockvermögen angewiesen.

Es sollte sichergestellt werden, dass die Bahn mit beiden Stiftungen als Grundstückseigentümerinnen Verhandlungen über den Grunderwerb und das adäquate Angebot von Ersatzland führen wird. Die Freistellung von Forderungen Dritter wird auch Gegenstand der Verkaufsverhandlungen sein.

Bei der Antonistift-Stiftung Bamberg sind folgende Flurnummern betroffen:

Laufende Nr. des Grundstückverzeichnisses	Flurnummer
378	6497
419	6531
445	6533
454	6542

(eventl. 6701/2, 6753/12, 6753/3u.a.)

Bei der Bürgerspitalstiftung sind folgende Flurnummern betroffen:

Laufende Nr. des Grundstückverzeichnisses	Flurnummer
384	6499
385	6500
388	6656

(eventl. 6666/2u.a.)

3.2. Amt 23, Abteilung Liegenschaften

Allgemeine Vorbemerkungen

Das Immobilienmanagement hat die einschlägigen Planungsunterlagen der DB (Grunderwerbsverzeichnis, Grunderwerbspläne und Erläuterungsbericht) geprüft und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Grundsätzlich begrüßt das Immobilienmanagement das Entwicklungsvorhaben der DB Netz AG, sieht jedoch die Notwendigkeit einer engen Abstimmung, um sicherzustellen, dass die Interessen aller Beteiligten ausreichend berücksichtigt werden.

Für den allergrößten Teil der Erwerbs- oder Verhandlungsvorgänge bestehen keine Einwände zum Verkauf oder der vorübergehenden Nutzung von städtischen und stiftischen Grundstücken. Bezüglich der Inanspruchnahme von Grundstücken, die sich im Eigentum einer Stiftung befinden, wird zusätzlich auf die Stellungnahme der städtischen Stiftungsverwaltung verwiesen. Es wird erwartet, dass die DB Netz AG rechtzeitig im Voraus den Kontakt mit dem Immobilienmanagement sucht. Vor allem wenn Pachtverhältnisse gekündigt werden müssen ist dies unumgänglich, da im Einzelfall mit vertraglichen Kündigungsfristen von bis zu 2 Jahren gerechnet werden muss.

Die vorübergehende Nutzung von städtischen Grundstücken ist ebenfalls rechtzeitig mit der

Stadt Bamberg, Immobilienmanagement, abzustimmen und über Nutzungsvereinbarungen, Gestattungsverträge oder Bauerlaubnisverträge zu regeln. Über eventuelle Pachtentschädigungen oder Nutzungsentgelte ist in diesem Zuge ebenfalls zu befinden. Mit dem grundsätzlichen Vorgehen bezüglich Baustelleneinrichtungsflächen und der verschiedenen Inanspruchnahme der Grundstücke (Grunderwerb, Dienstbarkeit sowie vorübergehende Inanspruchnahme, Ziffern 15, 18.1, 18.2 und 18.3 des Erläuterungsberichts) besteht Einverständnis. Der Eingriff in städtische sowie stiftische Flächen muss zwingend auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

Zu Unterlage
03_05_01_05_a grunderwerbsplan.PDF:

Mit der zusätzlichen Inanspruchnahme des Flurstücks 4446/13 besteht seitens des Immobilienmanagements grundsätzlich Einverständnis. Das Grundstück wird derzeit als Kleingartenanlage genutzt und ist verpachtet. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die DB Netz AG rechtzeitig vor Inanspruchnahme mit dem Immobilienmanagement Kontakt aufzunehmen hat. Pachtverhältnisse müssen zunächst geprüft werden. Anschließend können Verhandlungen über eine angemessene Entschädigung beginnen.

Zu Unterlage
03_05_01_06_a Grunderwerbsplan.PDF:

Seitens der DB-Planung sind im Bereich der S-Bahnhaltestelle Nürnberger Straße hauptsächlich private Grundstückseigentümer betroffen. Das Immobilienmanagement steht bereits in Grundstücksverhandlungen mit den Privateigentümern der Grundstücke entlang der Nürnberger Straße (ehem. „Ringcenter“ und Fachmarkt für italienische Lebensmittel). Eine Einigung über einen Ankauf erscheint derzeit jedoch unwahrscheinlich. Ersatzflächen konnten bisher noch nicht akquiriert werden. Insbesondere ist der Eigentümer des Flurstücks 4446/51 aktuell nicht zu einem Verkauf bereit. Auf Flurnummer 4446/77 ist unseres Wissens der Zugang zur geplanten S-Bahnhaltestelle vorgesehen. Mit dem Privateigentümer ist rechtzeitig vorher über eine angemessene Entschädigung zu verhandeln.

Die derzeitige Parkplatzfläche Flurnummer 4446/47 wird im Rahmen der 3. Planänderung teilweise zusätzlich in Anspruch genommen. Insbesondere soll das Grundstück mit einer Dienstbarkeit belastet werden. Grundsätzlich wird die Parkplatzfläche als Stellplatz für die benachbarte brose Arena Bamberg benötigt. Ein Eingriff in die bestehende Parkfläche sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Seitens des Immobilienmanagements wird daher darauf hingewiesen, dass für das wegfallende Parkareal Ersatz zu schaffen ist. Zudem ist eine Kündigung des Vertragsverhältnisses zwischen der Stadt Bamberg und der Bamberg Congress + Event GmbH nötig. Eine Erläuterungsnummer bzgl. der genauen – zusätzlichen – Inanspruchnahme fehlt allerdings.

Zu Unterlage
03_05_01_08_a grunderwerbsplan.PDF:

Im Rahmen der 3. Planänderung werden die Flurstücke 4535/8 sowie 4547/9 zusätzlich in Anspruch genommen. Für das Immobilienmanagement stellt sich die Frage, ob diese Grundstücke im Zuge der Umbaumaßnahme Unterführung Geisfelder Straße beansprucht werden. Auch hier gilt, dass eine Nutzung nur nach vorheriger vertraglicher Vereinbarung gestattet ist. Eine Teilfläche der Flurnummer 4535/8 wurde an die Stadtbau Bamberg GmbH veräußert. Die Vermessung und grundbuchrechtliche Umschreibung steht hierzu noch aus. Wir weisen darauf hin, dass rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Immobilienmanagement sowie der Stadtbau Bamberg GmbH als Eigentümer des Flurstücks 4547/9 Kontakt aufzunehmen.

Zu Unterlage
03_05_01_09_a grunderwerbsplan.PDF:

Während mit den eigentlichen Vorhaben nördlich der Pfisterbrücke – soweit seitens der Liegenschaftsverwaltung prüfbar – Einverständnis besteht, hat die Stadt Bamberg großes Interesse am Ankauf der Sportflächen im Bereich des Grundstücks Flurnummer 1581/18 Gem. Bamberg (Sportplatz des ETSV 1930 Bamberg). Das Amt 23 hat bereits Kontakt mit dem Bundeseisenbahnvermögen (Grundstückseigentümer) aufgenommen. Derzeit wird ein Wertgutachten erstellt, eine Einigung über einen Ankauf erscheint sehr wahrscheinlich. Südlich der Pfisterbrücke plant die DB Netz AG im Bereich des derzeit noch in Betrieb befindlichen Logistikzentrums der Firma Bosch die Schaffung von ökologischen Ausgleichsflächen. Stattdessen sollte versucht werden, diese Flächen von der DB Netz AG zu erwerben und in Gewerbeflächen umzuwandeln bzw. als solche zu erhalten. Ökologische Ausgleichsflächen könnten z.B. im Gebiet „B26“ oder am Rande anderer Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden. Die Ausführungen im Grunderwerbsverzeichnis zu Nummer 207 fehlen!

Zu Unterlage

03_05_01_10_a_grunderwerbsplan.PDF:

Im westlichen Kreuzungsbereich der Zollner- und Brennerstraße (ehem. Motorradhändler) plant die DB Netz AG neben einem untergeordneten Bauteil (Stellwerk) ebenfalls ökologische Ausgleichsflächen zu schaffen. In Absprache mit dem Stadtplanungsamt sollte das Areal stattdessen seitens der Stadt Bamberg erworben und in Gewerbeflächen umgewandelt werden, um z.B. zusätzlichen Raum für die Firma Weyermann zu bieten.

Dass das Gebäude Ludwigstraße 18, Flurnummer 5135/3 Gemarkung Bamberg) im Rahmen des Bahnausbaus nicht in Anspruch genommen wird, ist sehr erfreulich. Das Immobilienmanagement befindet sich derzeit in Verhandlungen mit dem Eigentümer des Anwesens über einen möglichen Ankauf zur Realisierung des Regionalen Omnibusbahnhofs (ROB).

Die Anwesen Ludwigstraße 14 und 16, Flurnummer 5140/42 Gemarkung Bamberg werden im Rahmen der 3. Planänderung jedoch zusätzlich beansprucht. Gemäß Planunterlagen verläuft eine vorübergehende Inanspruchnahme quer durch das Bestandsgebäude. Eine Erläuterungsziffer zur Planänderung fehlt allerdings. Das Immobilienmanagement weist darauf hin, dass dieses Gebäude ein Einzelbaudenkmal darstellt und Eingriffe auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken sind. Über eine Entschädigung ist vorab gesondert zu entscheiden.

Zu Unterlage

03_05_01_12_a_grunderwerbsplan.PDF:

Die Kleingarten- und Kleintierzuchtanlage im Gleisdreieck wird im Zuge der Bauarbeiten größtenteils aufgelöst werden müssen. Selbst wenn einzelne Gärten in Randbereich nicht direkt betroffen sein sollten, wird wegen nicht mehr vorhandener Zu- und Abfahrten ein Weiterbetrieb aller Gärten bis (mindestens) auf Höhe gegenüber der Benzstraße nicht mehr möglich sein. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden sich auf fast der gesamten derzeitigen Kleingartenfläche Bahnbetriebseinrichtungen befinden (z.B. Regenrückhalteanlagen).

Mit der DB Netz AG wird seitens der Stadt Bamberg über den Erwerb/Verkauf von städtischen oder stiftischen Grundstücken zu verhandeln sein. Entschädigungen für die Aufbauten und Einrichtungen der jeweiligen Gärten sind zwischen der DB Netz AG und den Vereinen bzw. den einzelnen Pächtern direkt zu regeln. Mit der Dachorganisation des Vereins wurde bereits gesprochen, um den Bedarf an wiederherzustellenden bzw. nach Abschluss der Baumaßnahmen neu einzurichtenden Gärten zu eruieren. Die endgültige Anzahl wird erst feststehen, nachdem ein Zeitplan vorgegeben wurde und die Höhe der Entschädigung geklärt ist. Seitens der Stadt Bamberg existieren bereits Ersatzflächen, die für eine Verlagerung der Kleintierzuchtanlage vorgesehen sind. Mit der zusätzlichen Inanspruchnahme des städtischen Grundstücks Flurnummer 6501 besteht seitens des Immobilienmanagements Einverständnis.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuwirken, dass die seitens der DB Netz AG als Flächen für den ökologischen Ausgleich und als Schrebergartenflächen vorgesehenen bahneigenen Areale entlang der Coburger Straße nicht als solche festgesetzt werden. Vielmehr sollten diese durch die Stadt Bamberg erworben und zusammen mit unmittelbar an der Coburger Straße schon vorhandenen städtischen und stiftischen Flächen zu Gewerbeflächen umgewandelt werden. Wie oben angeführt erscheint es möglich, Ersatzflächen für die Kleingärten in ausreichender Anzahl auf benachbarten städtischen Arealen zu schaffen. Ökologische Ausgleichsflächen können anderswo gefunden werden.

Zu Unterlage

03_05_01_13_a_grunderwerbsplan.PDF:

Als Ersatzfläche für eine Verlagerung der Kleintierzuchtanlage sind unter anderem die Flurnummern 6518 sowie 6522 vorgesehen. Es gilt zu beachten, dass die Schrebergärten eine wichtige Ressource für die Gemeinschaft darstellen, welche durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur nicht in ihrer gänzlichen Existenz bedroht werden dürfen. Aufgrund dessen sind Flächeneingriffe auf Grundstücken, die für eine Verlagerung der Kleintierzuchtanlage vorgesehen sind, zwingend auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Im Rahmen der 3. Planänderung werden aus diesen Grundstücken zusätzlich Flächen in Anspruch genommen. Konkret handelt es sich um eine vorübergehende Inanspruchnahme im Ausmaß von ca. 1000 m² auf Flurnummer 6518 sowie ca. 200 m² auf Flurnummer 6522. Ob diese Grundstücke trotz einer Inanspruchnahme durch die DB Netz AG für eine Verlagerung der Kleintierzuchtanlage ausreichend sein werden, lässt sich final erst dann feststellen, wenn der konkrete Bedarf vorliegt.

Zu Unterlage

03_05_01_205_a_grunderwerbsplan.PDF:

Mit der Nutzung der städtischen Flurstücke 4401/15 und 4401/22 als Baustelleneinrichtungsfläche besteht seitens des Immobilienmanagements grundsätzlich Einverständnis. Allerdings könnten – Stand jetzt - circa 17.000m² für eine Infrastrukturmaßnahme der Stadtwerke Bamberg GmbH im Norden des Flurstücks 4401/15 benötigt werden. Genauere Planungen hierzu stehen zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht fest.

Zu Unterlage

03_00_01_00_a_erläuterungsbericht.pdf, Kapitel 6.3, BÜ Hallstadter Straße:

Im Rahmen des viergleisigen Bahnausbaus sind nicht nur innerhalb des Stadtgebiets diverse Umplanungen nötig, auch das bestehende Hafengleis muss verlegt werden. In der vorliegenden 3. Planänderung plant die DB Netz AG das bestehende Hafengleis weiterhin als Ausziegleis mit dem Bahnübergang Hallstadter Straße zu nutzen (Erläuterungsbericht, Nr. 11.14.2 Bahnübergang Hallstadter Straße). Zuvor war das bestehende Hafengleis für den Rückbau vorgesehen. Es stellt sich daher die Frage, weshalb ein Rückbau in den neuesten Planunterlagen nicht mehr vorgesehen ist. Das Immobilienmanagement verfolgt die Absicht, die freiwerdenden Flächen im Bereich des bestehenden Hafengleises von der DB Netz AG zu erwerben und ansässigen Gewerbetreibenden zur Verfügung zu stellen. Alternativ eignen sich diese Flächen auch zur Nachverdichtung im Stadtbereich. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Stellungnahme des Amtes für Wirtschaft verwiesen.

3.3 Amt 26, Forstamt

Zu Unterlage

PKBA-2200-209028.002 „Bau einer Grünbrücke im Stadtwald Bamberg“
(EÖT BAB A 3 Würzburg)

Behandelt auch in:

VDE 8.1 / ABS / 3 Baustufe

Aufklärungsgespräch Stellungnahmen / Einwendungen der Stadt Bamberg zur 3. Planänderung

Besprechungsprotokoll vom 24.08.2022

- Die Stadt Bamberg fordert, dass der faunistisch gänzlich unzureichend geplante Wildtierdurchlass im Stadtwald entsprechend dem städtischen Verlangen vom 22.07.2020 (Anlage B2-3) und auf Grundlage des Bebauungsplanes 251 H I 344 E (Anlage 82-27) als Grünbrücke geplant und ausgeführt wird.
- Es besteht ein Planungsfehler der Bahn. Der Gleiskörper wird vollständig eingezäunt. Der von der Vorhabenträgerin geplante Tierdurchlass bei km 57,712 genügt nicht den Anforderungen der erwarteten Wanderungskorridore für Luchs und Rotwild und führt auf Grund der Zerschneidungswirkung der gezäunten Bahntrasse zu erhöhten Wildunfällen (Rehwild, Schwarzwild, ...) entlang der Straßen (B 505, Staatsstraße 2244) ostseitig der Bahntrasse.
Die gesamten Kosten für die Grünbrücke sind dem Vorhabenträger aufzuerlegen.

3.4 Amt 31, Straßenverkehrsamt – Verkehrsbehörde

Allgemeine Vorbemerkungen

Die Planunterlagen sind in vielen Fällen nicht eindeutig und können somit nicht aussagekräftig geprüft werden.

Allgemein fehlen folgende Informationen und können somit ebenfalls nicht geprüft werden:

- Maßangaben können teilweise aus den Lageplänen lediglich auf Grundlage des Maßstabs abgeleitet werden. Auch wird die Lage der Querschnitte nicht kenntlich gemacht. Ohne genaue Maße kann teilweise nicht festgestellt werden ob die Mindestmaßvorgaben der StVO eingehalten werden (insbesondere bei z. B. benutzungspflichtigen Radführungen relevant).
- Die Anordnung von Beschilderung/Markierung auf Straßen und Wegen nach Fertigstellung (Verkehrsfreigabe) erfolgt gemäß § 45 StVO. Diese Anordnungen sind grundsätzlich regelmäßig zu prüfen und an die aktuelle Verkehrssituation anzupassen. Sollte bereits in der Planfeststellung für die Errichtung / den Betrieb einer Bahnanlage eine bestimmte Verkehrsregelung erforderlich sein, ist dies dennoch konkret mit dem Straßenverkehrsamt als Anordnungsbehörde bereits im Vorfeld abzustimmen.

Zu

01 Erläuterungsbericht

Nr. 15 Seite 165a, Nr. 19.1 Seite 208 a, Nr. 195 Seite 211 a

Forderung

Die Genehmigungen zum Sperr- und Umleitungskonzept erfolgt durch die Stadt Bamberg – Straßenverkehrsamt - Verkehrsbehörde nach § 45 StVO. Dies ist nicht Inhalt oder Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Es muss rechtzeitig vor Beginn in Abhängigkeit vom Ausmaß der Eingriffe im öffentlichen Verkehrsraum in Abstimmung mit der Stadt Bamberg und somit aller Fachdienststellen ausgearbeitet werden.

Der Stadt Bamberg liegt ein Entwurf des Sperr- und Umleitungskonzeptes aus dem Jahr 2020 vor, welcher bisher nicht den aktuellen Planungen, Baumaßnahmen, sowie Vor- und Folgemaßnahmen angepasst wurde.

Zu

04 Lagepläne

Unterlage 4.6 Planzeichen 22GP20100104006001A – 12.06.2023

Bereich Forchheimer Str. Bauwerk 407

Forderung

Das Bauwerk 407 - Hebeanlage befindet sich im Bereich des stadtauswärts führenden Geh- und Radwegs. Die Lage ist so zu wählen, dass neben der benötigten Arbeitsfläche eine Absicherung gemäß RSA 21 möglich ist. Es handelt sich um einen benutzungspflichtigen Geh- und Radweg, bei welchem grundsätzlich eine Restwegbreite von 2,50 m bzw. ein Mindestmaß von 2,0 m neben der Arbeitsstelle zu erhalten ist.

Bereich Forchheimer Str. Bauwerk 407

Hinweis

Entlang der Forchheimer Str. sind bauliche benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen notwendig und somit baulich zu gewährleisten (vierspurige Fahrbahn).

Unterlage 4.7 Planzeichen 22GP20100104007001A – 12.06.2023

Bereich Münchner Ring – Nürnberger Str. Bauwerk 222

Forderung

Das Bauwerk 222 - Hebeanlage befindet sich in der Grünfläche und angrenzendem Gehweg mit Rad frei (Z 239 + ZZ 1022-10) der Nürnberger Str.. Für Wartungsarbeiten am Pumpwerk ist eine Baustellenabsicherung gemäß RSA 21 erforderlich. Neben der benötigten Arbeitsfläche ist eine Restwegbreite von 1,50 m zur Nutzung für Fußgänger und Radfahrer frei zu halten. Die Flächen für die Wartungsarbeiten sind baulich mit einzuplanen.

Bereich Münchner Ring – Unterführung

Hinweis

Entlang des Münchner Rings sind bauliche benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen notwendig und somit baulich zu gewährleisten (vierspurige Fahrbahn).

Unterlage 4.8 Planzeichen 22GP20100104008001A – 12.06.2023

Bereich Geisfelder Str. 1 – Anliegerstr. Bauwerk 223

Forderung

Das Bauwerk 222 - Hebeanlage befindet sich am Ende der derzeitigen Sackgasse der Anliegerstr. Höhe Geisfelder Str. 1. Zukünftig ist eine Anbindung an die Obere Schildstr. geplant. Für Wartungsarbeiten am Pumpwerk ist eine Baustellenabsicherung gemäß RSA 21 erforderlich. Neben der benötigten Arbeitsfläche ist, ggfls. weder für Fahrzeuge noch für Radfahrer oder Fußgänger, eine benötigte Restwegbreite zu erhalten. Es ist auf Grund dessen zu prüfen ob eine Verlegung der Hebeanlage an eine Stelle ausführbar ist, an welcher Restweg-/Fahrbahnbreiten gemäß RSA 21 möglich sind. Auf Grund der regelmäßig wiederkehrenden Wartungsarbeiten ist die Lage in Abstimmung mit der Stadt Bamberg so zu wählen, dass der Verkehrsfluss so gering wie möglich eingeschränkt wird.

Unterlage 4.8 Planzeichen 22GP20100104008001A – 12.06.2023

Bereich Moosstr. –Unterführung Bauwerk 423

Forderung

Das Bauwerk 423 - Hebeanlage befindet sich in der Stichstr. neben der Moosstr. Unterführung auf Seite der stadteinwärts führenden Fahrbahn. Die Lage ist so zu wählen, dass neben der benötigten Arbeitsfläche eine Absicherung gemäß RSA 21 mit einer Restverkehrsflächenbreite die dem geplanten Geh- und Radwegenetz und der neu ausgestalteten Erschließung angepasst ist ermöglicht wird.

Unterlage 4.9 Planzeichen 22GP20100104009001A – 12.06.2023

Bereich Pfisterbrücke

Hinweis

Entlang der Pfisterbrücke sind bauliche benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen notwendig und somit baulich zu gewährleisten.

Unterlage 4.10 Planzeichen 22GP20100104010001A – 12.06.2023

Bereich Zollnerstr. Unterführung – Anliegerstr. Bauwerk 436

Forderung

Das Bauwerk 436 - Hebeanlage befindet sich im stadtauswärt führendem Geh- und Radweg. Die Lage ist so zu wählen, dass neben der benötigten Arbeitsfläche eine Absicherung gemäß RSA 21 möglich ist. Es handelt sich um einen Geh- und Radweg, bei welchem eine Restwegbreite von mind. 2,0 m neben der Arbeitsstelle zu erhalten ist.

Bereich Memmelsdorfer Str. Unterführung – Anliegerstr. Bauwerk 439

Forderung

Das Bauwerk 439 - Hebeanlage befindet sich im stadtauswärt führendem Geh- und Radweg. Die Lage ist so zu wählen, dass neben der benötigten Arbeitsfläche eine Absicherung gemäß RSA 21 möglich ist. Es handelt sich um einen Geh- und Radweg, bei welchem eine Restwegbreite von mind. 2,0 m neben der Arbeitsstelle zu erhalten ist.

Unterlage 4.11 Planzeichen 22GP20100104011001A – 12.06.2023

Bereich Coburger Str.

Hinweis

Entlang Coburger Str. besteht im Bestand ein baulich benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (gemeinsamer Geh- und Radweg).

Bereich Kronacher Str.

Hinweis

Entlang der Kronacher Str. sind bauliche benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen notwendig und somit baulich zu gewährleisten.

Unterlage 4.12 Planzeichen 22GP20100104011001A – 12.06.2023

Zufahrt Coburger Str.

Forderung

Während der Bauzeit ist eine dauerhafte Erschließung der Kleingärten Nord für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer (insbesondere Einsatzfahrzeuge) zu gewährleisten. Die Einmündungsbereiche sowie Kurvenbereich sind für alle betroffenen Fahrzeuge befahrbar auszugestalten. Eine Umleitung allein über die Strecke der Stadt Hallstadt unter der Autobahnunterführung genügt den Umleitungsanforderungen der RSA 21 und RUB 21 nicht.

Hinweis

Der Einmündungsbereich Coburger Str. für die neue SÜ ist als Einmündung und nicht als Einfahrt mit abgesenkten Bordstein (§ 8 bzw. § 10 StVO) geplant. Die Planzeichnung ist nicht eindeutig (Farbgebung?).

Unterlage 4.13 Planzeichen 22GP20100104013001A – 12.06.2023

Bereich EÜ Gleisdreieck Bauwerk 453

Forderung

Das Bauwerk 453 - Hebeanlage befindet sich an der Mischverkehrsfläche zum Gleisdreieck.

Die Lage ist so zu wählen, dass neben der benötigten Arbeitsfläche eine Absicherung gemäß RSA 21 mit einer Restfahrbahnbreite von 3,50 m (max. halbseitige Straßensperrung, jedoch unter Beachtung der Schleppkurven) ermöglicht wird.

Zu

06 Straßen und Wege

Hinweis:

Die Lage der Schnitte kann nicht eindeutig zugeordnet werden.

Unterlage 6.2.2 Planzeichen 22GP95100106022001 A – 12.06.2023

Bereich Forchheimer Str. Regelquerschnitt –

siehe 4.6

Forderung

Der Regelschnitt C kann in der Lage nicht zugeordnet werden. Im Planfeststellungsbereich der Forchheimer Str. gibt es die dargestellte Aufteilung Radweg mit 1,98 im Norden und ein Parkstreifen 1,82 m im Süden nicht. Der Plan ist aus dem Planfeststellungsverfahren herauszunehmen, weil er in keinem erkennbaren Sinnzusammenhang mit dem Vorhaben steht.

Unterlage 6.3.2 Planzeichen 22GP951001060320010 – 14.10.2020

Bereich Münchner Ring Regelquerschnitt

siehe 4.7

Unterlage 6.6.2 Planzeichen 22GP951001060620010 – 12.06.2023

Bereich Pfisterbrücke Regelquerschnitt

siehe 4.9

Unterlage 6.9.2 Planzeichen 22GP951001060920010 – 12.06.2023

Bereich Kronacher Str. Regelquerschnitt

siehe 4.11

Zu

08 Ingenieurbauwerke

8.5 –

Forchheimer Str.

siehe 4.6

8.6 –

Münchner Ring

siehe 4.7

8.7 Bl. 1 -

Nürnberger Str. - Geisfelder Str.

siehe 4.8

8.8 –

Moosstr.

siehe 4.8

8.9 –

Pfisterbrücke

siehe 4.9

8.11 Bl. 1 und 8.11 Bl. 2–

Zollner Str

siehe 4.10

8.12 Bl. 1 und 8.11 Bl. 2–

Memmelsdorfer Str.

siehe 4.10

8.13 –

Kronacher Str.

siehe 4.11
8.15
Gleisdreieck
siehe 4.13

Zu

18. Baustellenerschließung und Transportwege
siehe 01 Erläuterungsbericht Nr. 15 Seite 165a, Nr. 19.1 Seite 208 a, Nr. 195 Seite 211 a

3.5 Amt 37, Amt für Brand- und Katastrophenschutz

Auf Grundlage der bei der Regierung von Oberfranken über Internet veröffentlichten Unterlagen zur Planfeststellung für das Vorhaben Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE 8.1) ABS Nürnberg - Ebensfeld, "Planfeststellungsabschnitt Bamberg (PFA 22) - 3. Planänderungsverfahren" nimmt A37 in Zusammenarbeit mit SBR und SBI wie folgt Stellung:

- a. Anlage 4.1: Strecke 5900 und 5919 ca. Bahnkilometer 56,27 Bahnrechts: fehlt Rettungszugang / Tor in der Zaunanlage, korrespondierend zur dortigen Aufstellfläche
- b. Anlage 4.5.: Strecke 5900 und 5919 ca. Bahnkilometer 58,77 beidseits: in diesem Bereich quert in einem Rohrtunnel eine Wasserhauptversorgungsleitung der Stadtwerke Bamberg die Bahnstrecken. Hier bietet sich an beidseits je einen leistungsfähigen Hydranten zur Löschwasserentnahme vorzusehen und Bahnrechts die hier in einer Kurve verlaufende Rettungszufahrt um einen Aufstellplatz für 1 Löschfahrzeug zu ergänzen, so dass die Rettungszufahrt nutzbar bleibt während hier ein Fahrzeug zur Löschwasserentnahme an dem Hydranten steht. Generell ist eine gesicherte Löschwassersituation im südlichen Bereich ist unzureichend. Laut einem Protokoll von 20200124 geht hervor, dass ein durch die Brandschutzdienststelle gefordertes Löschwasserbecken mit festinstalliertem Ansaugrohr laut Bundesbahn nicht möglich ist. Ist ebenfalls die Maßnahme des Baus eines Hydranten an der Wasserhauptversorgungsleitung der StwB nicht umsetzbar, muss hierfür eine Kompensationsmaßnahme erörtert werden. Aus Sicht der BSD kann dies mit einem zusätzlichen leistungsfähigen Tanklöschfahrzeug für die Feuerwehr Bamberg abgebildet werden. Weiterhin wird die unzureichende

Wasserversorgung an verschiedenen Ausbaubereichen unter dem Punkt bb aufgeführt. Eine konstruktive und zielführende Abstimmung ist unerlässlich.

Die fehlende Rettungszufahrt zwischen Bahnkilometer 58,8 bis 59,5 ist zu ertüchtigen. Bei Bahnkilometer 59,2 ist ein Wendehammer für PKW im Plan. Die Rettungszufahrt des vorhandenen Feldweges ist an der DIN 14090 Feuerwehrzufahrt anzupassen. Am Ende der Rettungszufahrt ist ein Wendehammer für LKW herzustellen sowie eines Rettungszugangs in der Zaunanlage. Analog zu Bauwerk 403.

- c. Anlage 4.6: Bahnkilometer 59,5 bis 60,6 auf diesem Streckenabschnitt kein Zugang im Zaun sowie in der Lärmschutzwand. Zugänge sind in diesem Streckenabschnitt in ausreichender Anzahl zu planen.
- d. Anlage 4.7: Zugang Bauwerk 068 ist aufgrund der Einengung Nürnberger Straße zu versetzen. Die Versetzung in Richtung Süd Höhe Bahnkilometer 60,4
- e. Anlage 4.8: Gegenüber vom Bauwerk 77 ist ein weiterer Rettungszugang (bahnlinks) aufgrund der Mittellärmschutzwand zu errichten. Gegenüber Bauwerk 80 ist bahnlinks ein Rettungszugang in der LSW erforderlich. Dieser ist mit einem Pfeil neben der Ziffer 5113 vorhanden. Jedoch ist kein konkreter Zuweg zum Zugang vorhanden.

- f. Anlage 4.9: Strecke 5900 und 5919 ca. Bahnkilometer 62.0 Bahnrechts (Höhe Brennerstr. / Pödeldorferstr.): hier fehlt Rettungszugang, der in vorgehenden Besprechungen mit dem Planungsteam der DB zugesagt war und in zwischenzeitlichen Plänen auch vorgesehen war. (Zugang zu Gleisen 10 bis 15).
- g. Bahnhof Bamberg, Bahnsteige, Anlage 20.1. Brandschutzkonzept Bahnsteige, Punkt 13. Maßnahmen zur Brandbekämpfung: Die Löschwasserversorgung an den Bahnsteigen zur Brandbekämpfung in / an einen dort stehenden Zug ist nicht sichergestellt. Im Brandfall eine Löschwasserversorgung aufzubauen ist wegen der Länge der Angriffswege und zweier zu überwindender Treppenanlagen und Personenströme zeit- und Personalaufwändig. Daher die Forderung die Löschwasserversorgung an den Bahnsteigen im Rahmen des Brandschutzkonzeptes zu würdigen und eine trockene Löschwasserleitung mit je einer Entnahme an jedem Bahnsteig und Einspeisepunkt auf dem Bahnhofsvorplatz korrespondierend mit Feuerwehraufstellfläche und Hydrant der öffentlichen Wasserversorgung zu realisieren und zu unterhalten.
- h. Anlage 4.10 und Anlage 8.12 /.13 EÜ Memmelsdorferstr., Hausnummer 59: die Feuerwehrezufahrt zu HN 59 muss weiterhin sichergestellt sein. Durch Reduzierung der lichten Breite der Stichstraße im Rahmen der Baumaßnahme ist es erforderlich die Einfahrt in das Grundstück 5772 zu verbreitern (DIN 14090 bzw. Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr).
- i. Am Ende der Stichstraße ist an dieser Stelle ein Rettungszugang in der LSW einzuplanen.
- j. Anlage 4.10 und Anlage 8.12 /.13 EÜ Memmelsdorferstr., Hausnummern 63 bis 73: die Lichte Breite der Stichstraße ist mit 6m geplant. Dies ist zur Sicherstellung des 2. Rettungsweges, im Besonderen die HN. 65, 69a, 71 und 73 betreffend nur ausreichend, wenn dort jederzeit ein Hubrettungsfahrzeug aufgestellt werden kann und die Personen aus Aufenthaltsräumen in den Dachgeschoßen gefahrlos die Traufe erreichen und von dort auf ein Hubrettungsfahrzeug übersteigen können. (z.b. Abstieghilfe /Tritte oder vor Gaube an die Traufe vorgezogener Balkon ...). Falls hier dauerhaft Parkplätze entlang der Stichstraße vorgesehen werden sollen ist die lichte Breite derselben auf mindestens 6,50m zu vergrößern. Das Gelände zur Memmelsdorfer Straße darf die Höhe von 1,60m nicht überschreiten, damit der Drehkranz der Drehleiter darüber hinweg schwenken kann. Am Ende der Stichstraße ist an dieser Stelle ein Rettungszugang in der LSW einzuplanen.
- k. Anlage 4.11 und Erläuterungsbericht 4.4 Abstell- und Behandlungsanlage Nordost: In diesem Bereich findet Umschlag, Reinigung und Betankung statt und es können eine große Anzahl von Zügen / Waggons abgestellt sein. Das Gelände ist auf zwei Seiten von einer 5m hohen Lärmschutzwand begrenzt und grenzt auf der nördlichen Seite an bebaute Grundstücke. Der Zugriff auf große Bereiche der Abstell- und Behandlungsanlage ist deutlich erschwert bis unmöglich. Für die komplette Anlage inklusive der Tankanlage wird ein umfängliches Brandschutzkonzept mit Nachweis der Zuwegung (detaillierter Zuwege Plan) und Flächen für die Feuerwehr gefordert.
- l. Anlage 4.11 und Erläuterungsbericht 12.3. Tankanlage: die Tankanlage liegt unmittelbar an einer 5m hohen Lärmschutzwand. Auch diese Lärmschutzwand ist zusammen mit der Tankanlage in dem unter f. geforderten Brandschutzkonzept zu würdigen. In der Lärmschutzwand ist beidseits der Tankanlage je ein Rettungszugang zu errichten.
- m. Anlage 4.11: Strecke 5102 ca. km 0,87 Beginn Einzeltröge bis Anlage 4.12 Strecke 5102 ca. km 1,57 Ende Einzeltröge: Um Rettungskräften den Zugang zu einen im Einzeltrög verunfallten Zug zu ermöglichen, bzw. zu erleichtern sind zwei begehbare

Querverbindungen in ca. 230m Abstand zwischen den Einzeltrögen vorzusehen.

- n. Anlage 4.12: Das Bauwerk 156 ist als Wendehammer für PKW im Plan. Dieses Bauwerk ist aufgrund der zentralen Lage im unübersichtlichen Gleisdreieck als Wendehammer für LKW herzustellen und bei Bahnkilometer 1,5 der angrenzenden Bahntrassen Rettungszugänge in den LSW vorzusehen. Die Zufahrt (Wirtschaftsweg) zum Bauwerk 156 ist als Rettungszufahrt (Feuerwehzufahrt nach DIN 14090) zu errichten.
- o. Anlage 4.13: EÜ Gleisdreieck Strecke 5100 km 2,06: In der Anlage 8.15 ist die lichte Höhe mit 2,50m angegeben. Dies ist bzgl. der Befahrbarkeit mit Feuerwehrfahrzeugen gegenüber heute (Anrufschränke) eine Verschlechterung. Die EÜ muss mit Feuerwehrfahrzeugen mit einer Fahrzeughöhe von 3,3m und einer Fahrzeuglänge von 11m nutzbar sein, um eine zweite Zufahrtmöglichkeit vom Stadtgebiet aus (Redundanz) sicherzustellen in die allseits von Bahnanlagen umgebenen Flächen, auf der sich u.a. mit dem renovierten Seehöflein ein Veranstaltungsort etabliert.
- p. Alle Rettungszugänge sind eindeutig als solche und mit genauer Ortsangabe (z.B. Bahnkilometer) beidseitig (Bahnseitig und Zugangsseitig) zu kennzeichnen. Zugangsseitig ist die Ortsangabe von der Zuwegung aus sicht- und lesbar zu gestalten.
- q. Bauzeit: Während der Bauzeit ist sicherzustellen, dass mindestens jede zweite von Feuerwehrfahrzeugen nutzbare Bahnquerung für Einsatzfahrten in jede Richtung nutzbar ist.
- r. Bauzeit: ähnlich dem Notfallmanager der DB im laufenden Betrieb ist für die gesamte Bauzeit zusätzlich eine Funktion Notfallmanager Baustelle DB einzurichten, die über nur eine Telefonnummer jederzeit erreichbar ist und zeitnah vor Ort eintreffen kann zur generellen Unterstützung der Einsatzkräfte, Informationsbeschaffung und Kommunikationsunterstützung Richtung Baustelle
- s. Bauzeit: die Feuerwehr und die Rettungsdienste sind unter Beisein des „Notfallmanagers Baustelle“ frühzeitig und regelmäßig in die Baustellen und deren Zuwegung einzuweisen, auch mit Begehungen vor Ort.
- t. Bauzeit: Es ist der Feuerwehr und den Rettungsdiensten ein lesbarer, ständig an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasster und fortgeschriebener Zuwege- und Übersichtsplan Plan Einzel-Blattgröße max. DIN A3 in elektronischer Form und als Papierausdruck zu überlassen. Gestaltung in Anlehnung DIN 14095
- u. Bisher kann an vielen Stellen Einblick auf das Bahngelände genommen werden und ermöglicht dem Einsatzleiter sich einen Überblick zu verschaffen und eine Lage auf Sicht zu ermitteln und die Einsatzkräfte entsprechend zu leiten. Zukünftig wird der Einblick auf das Bahngelände deutlich erschwert durch Schallschutzwände beidseits und auch innerhalb des Bahngeländes. Soweit das Bahngelände zukünftig von stationären Kameras zur Beobachtung der Betriebsabläufe und des Geländes überblickt wird, müssen die in Echtzeit übertragenen Kamerabilder als logisch zusammenhängende, bzw. ineinander übergehende Übersichtsbilder der Einsatzleitung / dem Einsatzleiter jederzeit online zur Verfügung gestellt werden, eventuell ergänzt um Drohnenbilder. Die aktuellen Kamerabilder sind auch nach Stromausfall auf dem Bahngelände mindestens zwei Stunden lang zu übertragen.
- v. Ein weiteres Problem stellen die mittleren LSW dar. Diese sind größtenteils über lange Strecken zwischen den Gleisen geplant. Mit einer Höhe von 4m ist ebenfalls der Einblick in die Gleisanlage für den Einsatzleiter nicht möglich. Ein sehr großes Problem ist, dass in den mittleren LSW keine Rettungstüren vorhanden sind. Oftmals ist eine einsatztaktische Vorgehensweise der Feuerwehr, dass der Angriffsweg von beiden Bahnseiten durch den Einsatzleiter festgelegt wird. Über die gesamte

Bahnstrecke würde dies bahnlinks sowie bahnrechts bedeuteten. Deshalb ist die Forderung der Feuerwehr in einem angemessenen Abstand von ca. 300m in die mittlere LSW Rettungstüren vorzusehen.

- w. Die Erfahrung der Feuerwehr Bamberg zeigt, dass die DB bestrebt ist Züge mit Problemen, wenn möglich in einen Bahnhof zu fahren, auf ein Randgleis (Güterzüge) oder an ein Bahnsteiggleis (Personenzüge). Im Bahnhof Bamberg könnte dieses Randgleis Gleis 15 sein. Hier sind dann auf ganzer Länge dieses Randgleises verteilt mehrere Zugänge in der Lärmschutzwand zu schaffen um einen umfassenden Feuerwehreinsatz an einem dort stehenden Zug zu ermöglichen. Hierzu ist eine Oberleitungsabschaltung wenigstens an Gleis 14 und 15 vorzusehen.
- x. Die DB orientiert sich in der Planung an einschlägigen Regelwerken für den Bahnverkehr. Verbessert wird durch die vorliegende Planung die Zuwegung und Aufstellflächen für die Feuerwehr, deutlich verschlechtert wird die Übersicht und der Zugriff auf das Bahngelände im Schadensfall durch die umfangreichen inneren und äußeren Lärmschutzwände. Durch die in der Planung ausgewiesenen Zugänge zu den Rettungswegen entlang der Strecken, auch im Bahnhofsbereich, werden die Angriffswege für die Feuerwehr deutlich verlängert und erschweren, bzw. verzögern zukünftig einen Feuerwehreinsatz auf den Bahnflächen enorm. Diese Problematik sollte noch ausführlich durch einen „bahnerfahrenen“
- y. Fachplaner, auch in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr Bamberg, gewürdigt werden und die Erkenntnisse in die Planung einfließen.
- z. Nach Ausbau: Es ist der Feuerwehr und den Rettungsdiensten ein lesbarer, an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasster und fortgeschriebener Zuwege- und Übersichtsplan der Bahnanlagen im Stadtbereich Bamberg, Einzel-Blattgröße max. DIN A3 in elektronischer Form und als Papiausdruck zu überlassen. Gestaltung gemäß DIN 14095
- aa. Die Feuerwehr Bamberg ist nach dem Umbau regelmäßig theoretisch und praktisch vor Ort in die Rettungskonzepte der DB für den Knoten Bamberg einzuweisen. Die Rettungskonzepte sind fortlaufend den jeweils aktuellen Erfahrungen aus Schadensfällen im Bahnbereich anderer Standorte anzupassen.

In den hier unter den Punkten b., g. (Bahnhof Bamberg), k. (Abstell- und Behandlungsanlage), i.(Tankstelle), m.(Einzeltröge), und o.(Gleisdreieck) genannten Ausbaubereichen besteht durch die öffentliche Wasserversorgung keine ausreichende Löschwasserversorgung. Die vorhandenen Gerätschaften der Feuerwehr Bamberg sind für Standardeinsätze zur Menschenrettung - Brandbekämpfung - Technische Hilfeleistung ausgelegt. Um bei einem Unfall im Gleisbereich mit Personen- oder Güterzügen eine effektive Menschenrettung, Brandbekämpfung, Technische Hilfe oder anderweitige Gefahrenabwehr durchführen zu können, bedarf es besonders in den aufgeführten Bereichen noch Klärung und Abstimmung. In wie weit hierzu spezielles Einsatzgerät erforderlich sein wird, muss anhand einer Gefahren- und Einsatzmatrix dargestellt und abgestimmt werden.

3.6. Amt 38, Klima- und Umweltamt

Allgemeine Bemerkungen zum Wasserrecht

Die fachliche Beurteilung der beantragten wasserrechtlichen Tatbestände muss durch das Wasserwirtschaftsamt Kronach als allgemeiner amtlicher Sachverständiger für die Beurteilung wasserrechtlicher Sachverhalte und der Fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft bei der Stadt Bamberg sowie durch den Fachbereich Gesundheitswesen am Landratsamt Bamberg als weiterer amtlicher Sachverständiger

für die Beurteilung hygienischer Fragen erfolgen. Den Stellungnahmen dieser Fachbehörden kommt vor dem Hintergrund des Gewässerschutzes ein großes Gewicht zu, da sie insbesondere beurteilen, ob die aufgezeigten Konzepte bzw. Vorsorge- und Schutzmaßnahmen unter wasserwirtschaftlichen bzw. hygienischen Gesichtspunkten akzeptabel sind und den Anforderungen entsprechen sowie etwaige erforderliche Nebenbestimmungen formulieren, um den Gewässerschutz zu gewährleisten.

Das Benehmen der Stadt Bamberg als zuständige Wasserrechtsbehörde für das Stadtgebiet Bamberg wird daher unter der Bedingung erteilt, dass das Wasserwirtschaftsamt Kronach, die Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft bei der Stadt

Bamberg sowie der Fachbereich Gesundheitswesen am Landratsamt Bamberg im Verfahren gehört und dass deren für erforderlich erachteten Auflagen und Bedingungen im Planfeststellungsbescheid berücksichtigt werden.

Zudem sind die Einwendungen der Stadtwerke Bamberg als öffentlicher Wasserversorger und Betreiber der Trinkwassergewinnungsanlagen zu berücksichtigen.

Dem Klima- und Umweltamt ist vor Baubeginn vom Vorhabenträger ein Ansprechpartner für wasserwirtschaftliche Belange zu benennen.

Wir bitten darum, uns einen gesonderten Abdruck des Planfeststellungsbeschlusses für das Wasserbuch zukommen zu lassen (vgl. § 87 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 WHG).

Wasserschutzgebiet

Arbeiten in Wasserschutzgebieten sind privatrechtlich mit den Stadtwerken Bamberg zu regeln.

Das Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg ist unaufgefordert über das Beweissicherungskonzept zu informieren und alle Beprobungsergebnisse sind dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg baubegleitend vorzulegen. Der Ersatz der Brunnen der Unteren Fassung muss vor Baubeginn erfolgen.

Die Errichtung oder die Erweiterung von Eisenbahnanlagen ist im gesamten Wasserschutzgebiet, d.h. in allen Schutzzonen grundsätzlich verboten (vgl. § 3 Abs. 2 Nr. 5.2 der Verordnung). Weitere Beschränkungen und Verbote, die in Konflikt mit dem Vorhaben stehen bzw. stehen können, finden sich insbesondere in § 3 Abs. 2 Nr. 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.3, 4.2, 4.7, 5.1, 5.3, 5.10, 5.11, 6.1 der Verordnung.

Befreiungen von den Verboten, Beschränkungen und Handlungspflichten sind nur unter den Voraussetzungen des § 4 der VO i.V.m. § 52 Abs. 1 Sätze 2 und 3 WHG möglich. Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen sind auch dann zu prüfen bzw. einzuhalten, wenn die erforderliche Befreiung im Rahmen eines übergeordneten Planfeststellungsverfahrens konzentriert wird.

Innerhalb des Wasserschutzgebietes (WSG) dürfen nur Gerätschaften eingesetzt werden, die mit biologisch leicht abbaubarem Hydrauliköl (sowie Biodiesel) betrieben werden. Eine stets aktualisierte Liste ist fortlaufend dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg baubegleitend zu übermitteln. Innerhalb des WSG dürfen keine Fahrzeuge gewartet werden. Das Betanken der Fahrzeuge und Baumaschinen hat außerhalb des WSG auf dafür geeigneten Flächen zu erfolgen.

Eine im Vorfeld durchgeführte Abstimmung für ein Vorgehen im Havariefall sowie

die Aufstellung und schriftliche Dokumentation von Alarmierungsplänen und Verhaltensregeln bei Unfällen und Schadensfällen und deren Zugänglichkeit für alle Beteiligten ist zu erstellen und dem Klima- und Umweltamt vorzulegen.

Gewässerkreuzungen und Überschwemmungsgebiete

Bei Kreuzungen der Bahntrasse mit Gewässern und Überschwemmungsgebieten ist insbesondere eine Behinderung der Fließverhältnisse und des Hochwasserabflusses zu vermeiden. Brücken und Durchlässe sind ausreichend zu bemessen.

Belange der AwSV

Dem Eisenbahnbundesamt (EBA) als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes obliegt die Genehmigung und Überwachung von Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes und somit die Vollzugsaufgaben der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) für Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes.

Eine vollständige Auflistung der unter die AwSV fallenden Anlagen im Zuständigkeitsbereich des EBA auf dem Stadtgebiet Bamberg ist beim Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg vorzulegen. Diese ist mit einer jeweiligen Kurzbeschreibung der nach AwSV relevanten Anlagenteile zu ergänzen.

Erlaubnis nach Art. 15 BayWG für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser bzw. in ein Gewässer (§ 8 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) notwendig. Dies gilt ebenso für alle BE-Flächen. Es ist Aufgabe des Antragstellers, die Voraussetzungen für ein erlaubnisfreies Versickern des Niederschlagswassers unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu prüfen und zu verantworten.

Sonstige wasserwirtschaftliche Aspekte

Für einen reibungslosen Ablauf der Baumaßnahmen ist ein Bauzeitenplan vorab erforderlich. Diesbezüglich sind baubegleitend boden- und wasserrechtlich relevante Maßnahmen rechtzeitig dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg anzuzeigen. Anderweitige und mit den laufenden Baustellen korrespondierende Maßnahmen sind dabei mit zu berücksichtigen.

Die nach Art 61 BayWG erforderlichen Bauabnahmen sind dem Klima- und Umweltamt nach Abschluss der jeweiligen Maßnahmen vorzulegen.

Allgemeine Bemerkungen zum Immissionsschutz

Die schalltechnische Beurteilung des Neubaus und des Umbaus von Schienenwegen ist in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt. Der Anbau von zusätzlichen Gleisen an einer bestehenden Strecke stellt eine wesentliche Änderung gemäß § 1 der 16. BImSchV dar.

Lärmschutz im Ausbauzustand

Der Planfeststellungsprozess für PFA 22 bezieht sich auf eine Änderung der ursprünglichen Planung aus den 1990er Jahren, die bereits öffentlich bekannt gemacht wurde. Daher kann die "alte" Schall 03 Bewertung gemäß § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV für die Lärmbewertung weiterhin herangezogen werden, obwohl diese

durch die Überarbeitung der 16. BImSchV im Jahr 2014 verändert wurde. Das Ingenieurbüro Möhler & Partner hat im Auftrag der DB Netz AG eine Analyse der Lärmschutzfälle gemäß der alten Schall 03 Bewertung für das Jahr 2030 ohne Berücksichtigung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Ein Lärmschutzfall tritt auf, wenn die Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV in einer Wohneinheit überschritten werden. Durch geplante aktive Lärmschutzmaßnahmen sollen diese Überschreitungen reduziert werden. Gebäuden, bei denen die Grenzwerte immer noch überschritten werden, steht passiver Schallschutz nach § 24 BImSchV zu. Während des Ausbaus wird es etwa alle 4 Minuten zu einer Zugvorbeifahrt aufgrund der geplanten 350 Zugbewegungen pro Tag kommen. Durch den Lärmschutz wird die Lärmbelastung der Anwohner nach Abschluss der Bauarbeiten im Vergleich zur aktuellen Situation erheblich um bis zu ca. 10 dB(A) reduziert. Dennoch werden die Lärmpegel an einigen Gebäuden, insbesondere in der Nähe, auch nach dem Ausbau mit Lärmschutzwänden, die zulässigen Pegelwerte von z.B. 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts für Wohngebiete überschreiten.

Emissionen

Die Schall- und Erschütterungsimmissionen basieren auf der Verkehrsprognose 2030 in Verbindung mit einem Betriebsprogramm, das fahrzeugbedingte Emissionen in Abhängigkeit von Anzahl, Art und Geschwindigkeit der Züge berücksichtigt. Die Hauptursache für bahnbedingten Lärm ist das Abrollen der Räder auf den Gleisen, wobei die Rauheit der Oberfläche einen entscheidenden Einfluss hat. Schallreduzierende Maßnahmen wie das Schleifen überwachter Gleisabschnitte tragen zur Verringerung der Schallemissionen bei.

Immissionen

Die 16. BImSchV legt Lärmgrenzwerte für Innen- und Außenwohnbereiche fest, wobei Außenwohnbereiche nur während des Tages schutzbedürftig sind. Die Bahn plant, Lärmschutzwände links und rechts des 4-gleisigen Bahnkorridors zu errichten, um Schienenverkehrsgeräusche zu reduzieren. Dennoch werden in einigen Fällen weiterhin Grenzwertüberschreitungen auftreten.

Schallschutzkonzept

Das Schallschutzkonzept umfasst aktive Maßnahmen wie Lärmschutzwände, "Besonders überwachte Gleise" (BüG) und teiltransparente absorbierende Ausführungen der Lärmschutzwände in bestimmten Bereichen, um die Stadtbildanforderungen zu erfüllen.

In Bezug auf die Verhältnismäßigkeit der aktiven Schallschutzmaßnahmen wird darauf hingewiesen, dass Kosten je gelöstem Schutzfall und weitere Faktoren wie Lage und Betroffenheit berücksichtigt werden müssen.

Schlussfolgerung

Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sollen die Lärmbelastung der Anwohner erheblich reduzieren. Trotzdem werden in einigen Gebäuden weiterhin Grenzwertüberschreitungen auftreten, für die passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Es werden Forderungen an die Vorhabenträgerin gestellt, um den Schutz und die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen sicherzustellen. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte in etwa 12.050 Wohneinheiten mit schutzbedürftiger Nutzung überschritten werden, was die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen aufzeigt.

Eine detaillierte Variantenuntersuchung führte zur Entwicklung einer Planungsempfehlung zur Lösung der bestehenden Immissionskonflikte. Diese Empfehlung beinhaltet den Einsatz von Außenwänden mit einer Gesamtlänge von etwa 8.896 m und einer Höhe von bis zu 3,5 m über dem Straßenniveau sowie Mittelwänden mit einer Gesamtlänge von etwa 3.767 m und einer Höhe von bis zu 4,0 m über dem Straßenniveau. Zusätzlich ist die Umsetzung der Maßnahme "Besonders

überwachtes Gleis" auf einer Gesamtlänge von ca. 20,8 km vorgesehen. Durch diese aktiven Schallschutzmaßnahmen können etwa 80 % der Immissionskonflikte tagsüber und etwa 67 % der Konflikte nachts gelöst werden. In Fällen, in denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV immer noch überschritten werden, wird eine Überprüfung des passiven Schallschutzes für etwa 3.330 Wohneinheiten erforderlich sein.

Zur Unterlage 15.2, Betriebsbedingte Erschütterungen

Abhängig von Zugparametern und der Beschaffenheit des Untergrunds treten zwangsläufig Erschütterungsimmissionen entlang der Bahntrasse auf.

Sekundärer Luftschall resultiert aus den Vibrationen des Zugverkehrs, die in den Untergrund übertragen werden. Dieser Schall breitet sich über die Fundamente von angrenzenden Gebäuden aus und führt zu tieffrequenten Geräuschen, die auch auf der dem Gleis abgewandten Seite der Gebäude wahrnehmbar sind.

Auflage:

Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen sind bereits bei der Planung auf Grundlage von entsprechenden Expertenprognosen an kritischen Standorten durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Die Zumutbarkeitsgrenzen sind im Einzelfall gemäß DIN 4105-2 Punkt 6.5.3.4 zu beurteilen.

Nach der Inbetriebnahme müssen die Prognosen messtechnisch überprüft werden. Wenn die Werte nach DIN 4150-2 überschritten werden, sind weitere geeignete Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, zeitliche Einschränkungen) zu ergreifen, um die Immissionen zu reduzieren. Diese Maßnahmen sollten von Sachverständigen begleitet und überwacht werden.

Bei den Messungen sind die Gebäude zu identifizieren, bei denen die aus der 24. BImSchV abgeleiteten Richtwerte für Innenraumpegel nicht eingehalten werden und bei denen sich die vorhandene Vorbelastung um weniger als 2,0 dB(A) erhöht. In solchen Fällen sollten Entschädigungen in Betracht gezogen werden, sofern weiterhin Störungen durch sekundären Luftschall auftreten.

Bei einer Erhöhung von mehr als 2,0 dB(A) der bereits vorhandenen Belastung bezogen auf den Innenraum-Pegel ist von einem erheblichen Maß auszugehen, das den Vorhabensträger zu gutachterlichen Untersuchungen verpflichtet.

Zur Unterlage 15.3, Baumaßnahme:

Zum aktuellen Zeitpunkt können noch keine konkreten Angaben darübergemacht werden, welche Geräte, Bauverfahren, Bauabläufe oder Maschineneinsatzzeiten letztendlich im Zuge der Vergabe verwendet werden. Es wird festgestellt, dass im Rahmen von Sondervorschlägen vollständig von den im Gutachten genannten Parametern abgewichen werden könnte. Im weiteren Planungsverlauf ist es deshalb wichtig, die ausführenden Unternehmen bereits frühzeitig in den Ausschreibungen für diese Thematik zu sensibilisieren.

Es wird empfohlen, während der Bauphase für jeden Bauabschnitt eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen und diese während der gesamten Bauphase fortlaufend zu aktualisieren. Die Standorte, an denen Schallemissionen auftreten könnten, sollten im Voraus in Absprache mit der örtlichen Immissionsschutzbehörde festgelegt werden. Zusätzlich sollte eine stichprobenartige

Überprüfung erfolgen.

Auflagen:

- Während der Durchführung der Bauarbeiten müssen die Bestimmungen der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen" vom 19.08.1970, MABI 1/1970 S. 2, eingehalten werden. Gegebenenfalls sind zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und anderer Umstände zu ergreifen.
- Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, sicherzustellen, dass die geltenden Richtlinien und Vorschriften für Baustellen sowie die im vorliegenden Beschluss festgelegten Auflagen durch angemessene Baustellenkontrollen überwacht und messtechnisch belegt werden. Diese Kontrollen und Überwachungsmessungen (Ablauf, Turnus) sind im Vorfeld mit der örtlichen Immissionsschutzbehörde abzusprechen und müssen dokumentiert werden.
- Die Vorhabenträgerin hat die Verantwortung dafür, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräuschimmissionen vermieden werden, soweit dies nach dem aktuellen Stand der Technik möglich ist.
- Schon in der Ausschreibungsphase muss die Vorhabenträgerin sicherstellen, dass die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte verwenden, die den aktuellen Standards hinsichtlich Schall- und Erschütterungsemissionen entsprechen. Es ist sicherzustellen, dass lärmarme Baumaschinen gemäß der Baumaschinenlärmschutzverordnung eingesetzt werden.
- Während der Bauausführung muss die Vorhabenträgerin einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einsetzen. Dieser hat die Bauarbeiten immissionsschutztechnisch zu überwachen und erforderliche Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen zu ergreifen. Er dient auch als Ansprechpartner für betroffene Anwohner und muss seine Kontaktdaten rechtzeitig vor Baubeginn schriftlich an die Stadt Bamberg übermitteln. Es ist sicherzustellen, dass in Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Vertreter zur Verfügung steht.
- Die Vorhabenträgerin muss die geplanten Ablaufdaten der Bauarbeiten, insbesondere den Beginn, die Dauer und das geplante Ende, sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Arbeiten den Anliegern und der Stadt Bamberg in angemessener Weise mitteilen. Absehbare Abweichungen vom Zeitplan müssen ebenfalls gemeldet werden. Die Benachrichtigung über den Baubeginn muss rechtzeitig vor diesem Termin erfolgen.
- Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten während der Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen müssen auf das betrieblich unumgängliche Maß beschränkt sein und rechtzeitig in Übereinstimmung mit den lokalen Gepflogenheiten angekündigt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt, die zugehörige Außenstelle und die Stadt Bamberg müssen über derartige Arbeiten rechtzeitig und im Voraus schriftlich informiert werden. Die Ankündigung sollte Details wie den Ort, die Dauer, Art der Arbeiten, den Einsatz lärmintensiver Maschinen und Geräte, den Bauleiter mit Telefonnummer sowie geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner enthalten. Die Notwendigkeit von Nacht- oder Sonn- und Feiertagsarbeiten muss in der Ankündigung nachvollziehbar begründet sein.
- Falls weniger lärmintensive Tätigkeiten, wie Vegetationsrückschnitte, Oberleitungsarbeiten mit Zweiwegebagger, Logistik oder die Nutzung von Baustelleneinrichtungsflächen, nachts durchgeführt werden sollen, muss vorab eine

ergänzende Lärmbegutachtung erfolgen. Insbesondere bei Baustelleneinrichtungsflächen in Wohngebieten ist eine Überprüfung der Lärmsituation notwendig, und es muss ein entsprechendes Vermeidungskonzept erstellt und umgesetzt werden.

- Sobald die Ausführungsplanung der Baumaßnahmen genauere Informationen über den Ablauf ermöglicht, muss die Vorhabenträgerin die vorhandene schalltechnische Untersuchung überarbeiten und konkretisieren.

Dies gilt insbesondere, wenn sich herausstellt, dass die Lärmpegel an den benachbarten Gebäuden die Zumutbarkeitsgrenzen (60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) tagsüber) überschreiten werden. Ersatzwohnraum ist den Betroffenen anzubieten.

- Sollte die Vorhabenträgerin während der betreffenden Bauphasen Ersatzwohnraum für die betroffenen Anwohner bereitstellen und anbieten, ist sie dazu verpflichtet, dies auf geeignete Weise gegenüber der Planfeststellungsbehörde zu dokumentieren.

Zur Unterlage 15.4, Erschütterungsrelevante Bautätigkeiten

Erschütterungsrelevante Bautätigkeiten, darunter insbesondere Rammarbeiten, sind im Bauablauf zu erwarten. Die entstehenden Erschütterungsemissionen und ihre Übertragung im Erdreich sind stark abhängig von den spezifischen geologischen Untergrundverhältnissen. Aufgrund der geplanten Bauverfahren, insbesondere der Rammarbeiten, können potenzielle Betroffenheitsbereiche für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden (gemäß Teil 2 der DIN 4150) nicht ausgeschlossen werden. Daher ist es möglich, dass zumindest zeitweise relevante baubedingte Erschütterungsimmissionen in unmittelbarer Nähe zur Baumaßnahme auftreten werden.

Auflagen:

Zur Vermeidung von erheblichen Belästigungen der Anwohner durch Erschütterungsemissionen während der Baumaßnahme, ist ein Schutzmaßnahmenkonzept erforderlich. Dieses Konzept muss folgende Maßnahmen enthalten:

- Verwendung von erschütterungsarmen Baumaschinen und Bauverfahren.
- In den Ausschreibungsunterlagen ist darauf hinzuweisen, dass ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden sollen, die den aktuellen Standards für Erschütterungsemissionen entsprechen. Zudem ist sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Erschütterungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, weitestgehend vermieden werden.
- Umfassende Information der betroffenen Anwohner im Vorfeld der Baumaßnahmen sind durchzuführen.
- Die Information über die potenziellen Erschütterungsauswirkungen auf die Gebäude sollte insbesondere darauf hinweisen, dass nach den örtlichen Gegebenheiten keine Gebäudeschäden im Sinne einer Beeinträchtigung des Gebrauchswerts aufgrund der geplanten Bauverfahren zu erwarten sind.
- Benennung einer Ansprechstelle für Betroffene.

Zur Unterlage 03_15_03_iiia

Hinweise:

Das Bauwerk mit der Nummer 932 ist in der Darstellung der baubedingten Schallimmissionen nicht enthalten.

Da kein unmittelbarer Zusammenhang mit der Baumaßnahme besteht, wird darauf hingewiesen, dass ein separates Immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren durchzuführen ist.

Allgemeine Bemerkungen zum Naturschutz

Mit der 3. Planänderung besteht grundsätzlich Einverständnis.

Begrüßt werden die Ausweitung der Durchlässe mit trockenen Bermen für wildlebende Tierarten im Stadtwald (Hauptsmoor), der Schutz der Gelbbauchunke in während der Bauzeit temporär entstehenden Gewässern, die zusätzliche Installation von Meilern für xylobionte Käfer, die insektenfreundliche Beleuchtung von Baustellen (bis max. 2700 Kelvin), die vollkompensatorische Verlagerung von Artenschutzmaßnahmen (Reptilien) infolge der Anlage zusätzlicher Versickerungsbecken, die vollständige Kompensation des Eingriffes im Stadtgebiet bzw. stadtnah (Nationales Naturerbe Hauptsmoor).

Folgende rechtlich relevante Punkte sind zu berücksichtigen:

Zu Unterlage 12.8.1 Baumschutzverordnung

Nach neuer Berechnung werden für das Bauvorhaben 532 Bäume gefällt, die der Baumschutzverordnung der Stadt Bamberg unterstehen. Als Ersatz sollen 582 Bäume neu gepflanzt werden. Die Pflanzorte der Bäume sind noch einmal zu überprüfen. Die Pflanzung darf nicht zur erheblichen Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Offenlandbiotope führen. So etwa sollen vor der Brose Arena in der Forchheimer Straße 10 Bäume auf einer sandigen Böschung gepflanzt werden, die als Biotop kartiert ist (Stadtbiotopkartierung 2019, Biotop 1105-001, Sandmagerrasen und wärmeliebende Ruderalfluren), was aufgrund von Beschattung Nährstoffanreicherung zu einer Zerstörung bzw. erheblichen Beeinträchtigung des Biotopes führen würde und gemäß §30 BNatSchG in Verb. mit Art. 23 BayNatSchG verboten ist. Die Ersatzbäume sind im Übrigen im Geltungsbereich der Baumschutzverordnung zu pflanzen und sollen primär der Eingrünung der Bahnanlage und der Lärmschutzwände dienen (möglichst gleichmäßige Verteilung entlang der Strecke, sofern es die Verhältnisse zulassen).

Zu Unterlage 12.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die aktuelle Biotopkartierung im Stadtgebiet wurde inzwischen amtlich geprüft und ist durch das Landesamt für Umwelt veröffentlicht worden (2019, FIS-Natur, Bayernatlas). Die im Rahmen des Vorhabens durchgeführte Biotoptypenkartierung ist darauf abzustimmen und ggf. anzupassen. Daraus sich eventuell ergebende Änderungen bei der Eingriffs- und Ausgleichsberechnung sind zu berücksichtigen.

Zu Unterlage 12.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein detaillierter landschaftspflegerischer Ausführungsplan zu erarbeiten und mit dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg sowie der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Bamberg (UNB Ldkr. BA) abzustimmen, in deren Zuständigkeitsbereich ein Teil der Ausgleichsmaßnahmen fällt. Zur ordnungsgemäßen Durchführung der festgesetzten Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung einzusetzen. Diese hat das Klima- und Umweltamt sowie die UNB Ldkr. BA regelmäßig und rechtzeitig über die durchgeführten Maßnahmen zu informieren (wenigstens alle 3 Monate in einem zusammenfassenden schriftlichen

Bericht). Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ein Monitoring und eine abschließende Evaluierung durchzuführen. Die Ergebnisse sind dem Klima- und Umweltamt und der UNB Ldkr. BA mitzuteilen. Vor Beginn der Eingriffe in Natur und Landschaft ist dem Klima- und Umweltamt sowie der UNB Ldkr. BA ein verantwortlicher Ansprechpartner beim Vorhabenträger oder ein mit der ökologischen Baubegleitung Beauftragter zu benennen.

Zu Unterlage 13 Artenschutzfachbeitrag
CEF-Maßnahmen sind rechtzeitig vor Durchführung des Eingriffs umzusetzen. Sie müssen zum Eingriffszeitpunkt funktionsfähig sein.

Zu Unterlage 12.1 B 3.4 Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet
Hauptsmoorwald
Mit der Befreiung von den Verboten der Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet Hauptsmoorwald besteht aus fachlicher Sicht Einverständnis.

Zu Unterlage 12.1 B. 4.10 Ausgleichsmaßnahmen
Ausgleichsflächen und die auf ihnen festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind vom Vorhabensträger an das Ökoflächenkataster beim Bayerischen Landesamt für Umwelt zu melden.

Folgende fachlich relevante Punkte sollten berücksichtigt werden:

Zu Unterlage 12.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan
Der Wegfall der Maßnahme 022_V (Begrünung der Lärmschutzwände) wird abgelehnt. Sowohl aus stadtoökologischen als auch lokalklimatischen Gründen ist ein solcher Wegfall ohne Kompensation aus Sicht des Naturschutzes nicht vertretbar. Die neu zu errichtenden Lärmschutzwände bilden eine überaus große Fläche, die gerade im versiegelten innerstädtischen Bereich, sofern sie bepflanzt und atmungsaktiv ist, maßgeblich zu einem besseren Lokalklima beiträgt und zugleich Lebensraum für Tiere ist. Diese Chance der ökologischen Aufwertung sollte man, gerade im Hinblick auf die aktuelle Klimaschutzdebatte, unbedingt nutzen. Sollte das aus technischen Gründen nicht auf der bahngewandten Seite möglich sein, steht immer noch die bahnabgewandte Seite der Lärmschutzwände für eine Begrünung mit Kletterpflanzen zur Verfügung. Alternativ kämen heckenartige Vorpflanzungen mit einzelnen Bäumen und Heistern in Frage (standortheimische Arten). Gleiches gilt für Brückenköpfe und Seitenmauern von Unterführungen. Entsprechende Pflanzstreifen sind vorzusehen.

Zu Unterlage 12.1 B 4.10 Ausgleichsmaßnahmen
Kompensation in der MUNA: Beim Waldumbau in „Wald ohne Nutzung“ sollten Nadelgehölze stehen bleiben, sofern sie die Naturverjüngung nicht unterdrücken und durch die Konkurrenz standortheimischer Laubgehölze ihr Absterben zu erwarten ist (stehendes Totholz). Auf Pflanzung von Bäumen sollte zugunsten der Naturverjüngung verzichtet werden. Dafür vorgesehene Mittel und Arbeiten sollten stattdessen zusätzlich in die Zurückdrängung invasiver Arten investiert werden, da diese die Naturverjüngung stark mindern (z.B. *Prunus serotina*). Um den Zielzustand der Ausgleichsmaßnahmen nicht zu beeinträchtigen, sollte festgelegt werden, dass die innerhalb der Ausgleichskulisse liegenden, aber nicht der Kompensation dienenden Waldstücke so bewirtschaftet werden, dass keine negativen Randeffekte auf die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen stattfinden.

Zu Unterlage 11.1 Umweltverträglichkeitsstudie
Redaktionelle Ergänzung: Auf Seite 9 unten muss es in der
Umweltverträglichkeitsstudie heißen: Im Jahr 2009 wurde am 23.06. ein
Abstimmungsgespräch über Fragen der Umweltplanung mit der Höheren
Naturschutzbehörde der Regierung von Oberfranken und der Unteren
Naturschutzbehörde des Landkreis Bamberg geführt sowie am 06.07.2009 mit der
Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Bamberg.

Allgemeine Bemerkungen zum Bodenschutz

Generell besteht mit dem Vorhaben Einvernehmen, zu beachten sind folgende Punkte:
Auf Grund des Umfangs des Vorhabens und der dabei beanspruchten Bodenfläche ist
eine bodenkundliche Baubegleitung nach DIN 19639 oder vergleichbarer
Qualifikation notwendig (§ 4 Abs. 5 ErsatzbaustoffV). Diese soll in regelmäßigen
Abständen (empfohlen spätestens alle 14 Tage) die Baustelle begehen und nach der
Begehung einen kurzen Bericht mit Fotodokumentation an den Bauherren und die
zuständigen Behörden übermitteln.

Bei Arbeiten an Strommasten oder an Brückenteilen, die einen bleihaltigen
Korrosionsschutz (v.a. Bleimennige) aufweisen, sind die „Handlungshilfe für den
Rückbau von Mastfundamenten bei Hoch- und Höchstspannungsfreileitungen“ (LfU
2015) sowie „Gemeinsame Handlungsempfehlungen zum Umgang mit möglichen
Bodenbelastungen im Umfeld von Stahlgitter-Strommasten im bayerischen Hoch- und
Höchstspannungsnetz“ (LfU, LfL, LGL 2012) zu berücksichtigen. Für
Rückbauarbeiten, bei denen es Hinweise auf bleihaltige Korrosionsschutzanstriche
gibt, sind geeignete Schutzmaßnahmen gegen den Eintrag von
Beschichtungsbestandteilen in den Boden zu treffen (z.B. Abplanen, Einhausen,
etc.). Entsprechende notwendige Arbeitsschutzmaßnahmen sind einzuhalten.

Kampfmittel

Es wird darauf hingewiesen, dass grundsätzlich keine allgemeine Kampfmittelfreigabe
erfolgen kann. Deshalb erfolgt nochmals der Hinweis auf die Kampfmittelsituation,
v.a. in den Bereichen Gleisdreieck, Bahnhofsbereich und Pfisterbrücke sowie dem
Bereich zwischen den Gewerbegebieten Von-Ketteler-Str. und Gutenbergstraße (z.B.
Fa. Bosch). Notwendige Kampfmittelvorerkundungen durch Luftbildauswertungen
wurden von der DB AG veranlasst. Entsprechend der Ergebnisse der durch die DB
AG beauftragten Voruntersuchungen ist u.U. zusätzlich die Freigabe durch einen
Feuerwerker (Zulassung § 7 u. § 20 SprengG) erforderlich und der Einsatz eines
KMRD baubegleitend notwendig.

Hinweise zu speziellen Unterlagen

Zu 03_11_01_a, Kap. 3.3:

Die aus bodenschutzrechtlicher Sicht relevanten Punkte sind in der UVS
berücksichtigt. Der zusätzlich notwendige Flächenbedarf für den Bau von
Versickerungsbecken mit einer belebten Bodenzone mittels 30 cm Sohlsubstrat wird
als unproblematisch gesehen und begrüßt. Die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BBodSchG
definierten natürlichen Bodenfunktionen werden somit wiederhergestellt und ein
Versickerungsbecken stellt einen zusätzlichen Schutz bei
Starkniederschlagsereignissen und somit vor Bodenerosion dar.

Zu 03_11_01_a, Kap. 4.1.3 und 4.3:

Die aus bodenschutzrechtlicher Sicht relevanten Punkte sind in der UVS
berücksichtigt.

Zu 03_16_01_a, Kap. 5.3:

Die der Stadt Bamberg bekannten Altlastenverdachtsflächen bzw. Flächen mit

bekanntem Altablagern sind im Bericht zur Geologie und Hydrogeologie (Unterlage 16.1, Kap. 5.3) berücksichtigt. Zusätzlich sind Bahninterne Verdachtsflächen mit aufgelistet und der Parameterumfang (= maßnahmentypische Verdachtsparameter) für chemische Untersuchungen bei Beprobungen von Bodenaushub ist empfohlen.

Mit dem in Abb. 5.3-1 vorgeschlagenen Parameterumfang besteht Einverständnis. In den Bereichen, für die keine Parameter empfohlen werden, ist der Umfang baubegleitend je nach Bedarf in Abstimmung mit dem Klima- und Umweltamt festzulegen. Mindestens sind zur Ersteinschätzung jedoch MKW, PAK sowie Schwermetalle inkl. Arsen im Feststoff zu untersuchen.

Zu korrigieren sind die, in Kapitel 5.3 aufgeführten Regelwerke:

Aktuell sind die Regelwerke LfU-Merkblatt 3.8/1 (Stand Mai 2023) sowie die zum 01.08.23 in Kraft getretene, novellierte BBodSchV und ErsatzbaustoffV, anzuwenden. Zum Umgang mit Gleisschotter ist das LfU-Merkblatt Nr. 3.4/2 „Anforderungen an die Verwertung & Beseitigung von Gleisschotter und sonstigen Gleisbaustoffen“ (Stand Februar 2020) zu beachten.

Somit sind die Absätze in Kap. 5.3 und 6.1.2 zu überarbeiten und gemäß den neuen Regelwerken zu aktualisieren.

Allgemeine Bemerkungen zum Abfallrecht / zur Abfallwirtschaft

Zu PFA 22 Erläuterungsbericht 00_01, Kap. 13.1 (Massenbilanz):

Generell sind die Ausführungen zur erwarteten Massenbilanz, der erwarteten Einstufung von Abfällen aus Abbruch und Neubau sowie die Abfall-Trennung schlüssig dargestellt.

Zu PFA 22 Erläuterungsbericht 00_01, Kap. 13.2 (Verwertung und Entsorgung):

In den Antragsunterlagen steht, dass außerhalb des Wasserschutzgebietes, die Lagerung von Material > Z 2 nur auf befestigten Flächen (Asphalt/Beton) ohne Bodeneinlauf, auf flüssigkeitsdichter Folie oder in Containern erfolgen dürfe. Dies entspricht nicht den Hinweisen der LAGA. Es darf bereits Material der Zuordnung Z 2 nicht ohne weitere Sicherheitsvorkehrungen gelagert werden. Zudem sind einfache Folien, die unter einem Haufwerk ausgelegt werden, um potentielle Schadstoffverfrachtungen durch Sickerwasser zu verhindern, in der Praxis oft ungeeignet. Sie zerreißen leicht bei mechanischer Beanspruchung und verlieren ihre potentielle Schutzwirkung. Darüber hinaus führen die Kunststofffolienbestandteile im Haufwerk meist zu Entsorgungsproblemen. Statt einfachen Folien sind gegenüber mechanischer Beanspruchung verstärkte Folien oder auch mechanisch geeignete Matten zu verwenden. Alternativ können die genannten Container verwendet oder flüssigkeitsdichte Flächen (z.B. betoniert oder asphaltiert und an drei Seiten mit Aufkantung und leichtem Gefälle versehen) hergestellt werden.

Innerhalb des Wasserschutzgebietes dürfen Haufwerke, die entsprechend der Vorerkundung oder bei der Baumaßnahme angetroffenen organoleptischen Auffälligkeiten voraussichtlich die Zuordnung Z 1.1 nach LAGA M20 (1997) überschreiten, nicht innerhalb des Wasserschutzgebietes bereitgestellt bzw. gelagert werden.

Wie beschrieben sind alle Haufwerke zusätzlich gegen Durchnässung sowie Staubverfrachtung mit mechanisch geeigneten, UV-stabilen Folien zu sichern. Die Folien sind überlappend anzubringen, gegen Wind zu sichern und müssen das gesamte Haufwerk vollständig bedecken.

Mit den dargestellten Haufwerksdimensionen besteht Einverständnis. Die Beprobung der Flächen und Zufahrtswege vor der Errichtung der Bereitstellungsfläche (sog. Nullbeprobung) wird begrüßt. Der geplante Parameterumfang ist noch darzulegen. Die gleiche Beprobung ist nach dem Rückbau der entsprechenden BE-Fläche notwendig.

Die Beprobungsergebnisse der Nullbeprobung und der Beprobung unmittelbar nach dem Rückbau sind dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg (TB) unaufgefordert vorzulegen.

Den erwarteten Abfallschlüsselnummern, der dargestellten Trennung von Abfällen sowie der geplante Umgang mit gefährlichen Abfällen im eANV wird zugestimmt.

Ferner ist zu berücksichtigen:

Anfallendes Abbruchmaterial und/oder Bodenaushub sind entsprechend der gesetzlichen Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) zu trennen und zu entsorgen. Für den Rückbau ist die Arbeitshilfe „Rückbau schadstoffbelasteter Bausubstanz“ des LfU (https://www.lfu.bayern.de/abfall/schadstoffratgeber_gebaeuderueckbau/arbeitshilfe/index.htm) zu beachten.

Der Beginn der Aushubarbeiten sowie der Rückbau- bzw. Abbruchmaßnahme sind dem Umweltamt unabhängig vom Schadstoffgehalt des Bodens bzw. der Bausubstanz im Rahmen der Auskunftspflicht nach § 47 Abs. 3 KrWG eine Woche vor Beginn formlos anzuzeigen und der verantwortliche Abfallerzeuger zu benennen.

Die Verwertungsabfälle dürfen nicht durch Schadstoffe kontaminiert sein. Für die Beurteilung einer ggf. vorliegenden Kontamination gelten die in Bayern allgemein anerkannten Regelwerke, wie z.B. RC-Leitfaden Bayern, LAGA Boden, etc.

Darüber hinaus gilt das allgemeine Vermischungsverbot für gefährliche Abfälle nach § 9 Abs. 2 i. V. m. § 15 Abs. 2 Satz 2 KrWG.

Erzeuger und Besitzer von Abfällen haben die Erfüllung Ihrer Pflichten nach § 8 Abs. 1 GewAbfV (Getrennsammlung, Vorbereitung zur Wiederverwendung und Recycling) bzw. die Voraussetzungen für ein Entfallen der Pflichten nach Maßgabe des § 8 Abs. 3 GewAbfV zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem Umweltamt vorzulegen.

Alle Entsorgungsbelege (Wiegescheine, Rechnungen etc.) - auch von nicht gefährlichen Abfällen - sind sorgfältig aufzubewahren und dem Umweltamt jährlich unaufgefordert vorzulegen.

Sollten gefährliche oder besonders überwachungsbedürftige Abfälle angetroffen werden, müssen diese vom Abfallerzeuger (i. d. R. der Bauherr) als gefährliche Abfälle deklariert werden. In diesem Fall gilt es auch Auflagen – z. B. elektronisches Abfallnachweisverfahren (eANV) für den ordnungsgemäßen Transport einzuhalten. Die Nachweisverordnung (NachwV) schreibt für alle gefährlichen Abfälle vor, dass der Abfallerzeuger für jede dieser Abfallarten einen elektronischen Entsorgungsnachweis führen und jede Entsorgung mit elektronisch geführten Begleitscheinen belegen muss.

Die thermische Verwertung von Altholz der Altholzkategorie IV ist nur in hierfür nach § 4 des Bundesimmissionsschutzgesetzes genehmigten Anlagen zulässig. Althölzer der Kategorie A IV sowie PCB-Altholz sind gefährliche Abfälle und unterliegen der Register- und Nachweispflicht nach der NachwV.

Sollten während der Rückbauarbeiten schädliche Baustoffe oder schädliche Verunreinigungen unerwartet auftreten, sind diese separiert auszubauen und zu lagern. Das Umweltamt ist unverzüglich zu informieren. Der Behörde ist eine Bewertung der separierten Abfälle durch einen Fachgutachter und ein Entsorgungsverfahren vorzulegen. Die Abfälle dürfen erst entsorgt werden, wenn der Bewertung und dem Entsorgungsweg zugestimmt wurde.

Bei einer Entsorgung über die Hausmülldeponie Gosberg ist vorab das Landratsamt Forchheim zu kontaktieren.

Sofern es zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen und schadlosen Entsorgung erforderlich ist, kann die Vorlage weiterer Unterlagen, Nachweise, Analysen etc. angeordnet werden.

3.7 Amt 61, Stadtplanungsamt

Allgemeine Vorbemerkungen

Die Planunterlagen sind für die Belange des Stadtplanungsamtes in vielen Fällen nicht eindeutig und Informationen fehlen. Einzelne Details dazu werden in der Stellungnahme aufgezeigt und können somit nicht von der Stadt Bamberg geprüft werden. Allgemein fehlen in den Planunterlagen folgende Informationen und können somit ebenfalls nicht geprüft werden:

1. In den Lageplänen fehlen zum Großteil die Maßangaben.
2. Die Lage der Querschnitte wird nicht kenntlich gemacht. Folglich ist die Absicht der Vorhabenträgerin nicht in jedem Fall prüfbar, da in den Lageplänen Querschnitte im Straßenverlauf teils Vorsprünge aufweisen.
3. Bei den Eisenbahnüberführungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Wannenausrundungen funktionieren und in den Ausrundungen die lichte Höhe mit dem Bemessungsfahrzeug eingehalten wird. Hier fehlen Informationen in den Unterlagen.

Mit den städtischen Bauleitplanungen sollen im Wesentlichen langfristige Zielsetzungen erreicht werden.

Die Stadt verfolgt die Verbesserung von verkehrlichen Beziehungen über den Status quo hinaus, um hier eine bessere Vernetzung der Stadtteile diesseits und jenseits der das Stadtgebiet von Süd nach Nord durchtrennenden Bahnlinie zu erreichen. Auch sollen insbesondere die umweltverträglichen Verkehre des ÖPNV und des Rad- und Fußgängerverkehrs gestärkt und in ihrer Attraktivität gesteigert werden (s. a. Bebauungsplan Nr. 342 A – Neubau Straßenunterführung Geisfelder Straße und anschließende Kreisverkehre, Bebauungsplan Nr. 305 H – Regionaler Omnibusbahnhof ROB, Bebauungsplan Nr. 304 C – Neubau Fuß- und Radwegüberführung Gundelsheimer Straße, Bebauungsplan Nr. 305 I – Schwarzenbergstraße von der Pfisterbrücke bis zur Moosstraße).

Des Weiteren sollen für Bahnbetriebszwecke nicht mehr notwendige und daher zu entwidmende Flächen aufgrund ihrer Lagegunst und bereits vorhandenen verkehrlichen Erschließung für gewerbliche Nutzungen gewonnen und gesichert werden, um dem gutachterlich belegten, akuten Mangel an Gewerbeflächen im Stadtgebiet Bamberg zumindest mittel- bis langfristig entgegen zu wirken (s. a. Bebauungsplan Nr. 301 D – Zwischen Coburger Straße und „Am Gleisdreieck“, Bebauungsplan Nr. 305 K – Nördlich Zollnerstraße zwischen Bahntrasse und Brennerstraße, Bebauungsplan Nr. 305 I – Schwarzenbergstraße von der Pfisterbrücke bis zur Moosstraße).

Außerdem verfolgt die Stadt das Ziel, Grün- und Landschaftsräume besser zu vernetzen und damit ökologische Belange zu berücksichtigen sowie Naherholungsräume für ihre Bewohner zu schaffen und aufzuwerten (s. a. Bebauungsplan Nr. 251 H / 344 E – Bahntrasse zwischen Kühtränkgraben und Halbmeilengraben – Grünbrücke Stadtwald, Bebauungsplan Nr. 305 J – Südlich Starkenfeldstraße zwischen Bahnstrecke und Schildstraße – Gleispark Bamberg).

In Verfolgung dieser planerischen Ziele ist es grundsätzlich möglich, die seitens der Projektträgerin auf den betroffenen Flächen vorgesehenen Ausgleichs- und Folgemaßnahmen etc. zu verlagern, da diese nicht ortsgebunden sind. Die Stadt Bamberg bietet hier als Kompensation entsprechende Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzflächen an.

Aus den genannten Gründen sind die städtischen Belange einer langfristigen städtebaulichen

Entwicklung und Ordnung bei der Planfeststellung inhaltlich unbedingt zu berücksichtigen.

0.1 Erläuterungsbericht

S. 95 a Kapitel 5.1.2 Wildtierdurchlass

Laut dem Erläuterungsbericht wurde die Höhe des Wildtierdurchlasses von 1,90 m auf 1,40 m reduziert. Der Durchlass wird aufgrund der Hochwasserproblematik saisonal überflutet und somit für einige Tiergruppen nicht oder nur sehr schwer passierbar sein. Durch die Verdoppelung der Gleise und die Einzäunung der Strecke wird die Querung der Strecke zukünftig für Tiere oberirdisch nicht mehr möglich sein.

Die Stadt Bamberg fordert - wie bereits mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 251H/344E deutlich gemacht - die Errichtung einer Grünbrücke als Ersatzbauwerk oder als zusätzliches Bauwerk (s. auch 4.3 Lageplan Strecke). Aufgrund der Nichtberücksichtigung der Planung wird die Stadt Bamberg das Bebauungsplanverfahren Nr. 251H/344 E zeitnah in die Öffentliche Auslegung bringen, um noch innerhalb des Planfeststellungsverfahrens ausreichend verfestigte Planunterlagen beilegen zu können.

S. 111 a Kapitel 5.2.3 SÜ Zufahrt Coburger

Laut dem Erläuterungsbericht sieht der geplante Regelquerschnitt der SÜ Zufahrt Coburger Straße Fahrbahnbreiten von 2x2,75 m, einen 1,50 m breiten Notgehweg auf der Südseite, einen 0,50 m breiten Notgehweg auf der Nordseite sowie Randkappen vor. Auf der Nordseite ist der 0,50 m breite Seitenstreifen auf der Randkappe nicht als Notgehweg zu bezeichnen.

Die Stadt Bamberg fordert, dass der Notgehweg auf der Nordseite mit einer Breite von 0,75 m ausgebildet werden muss (RAL, 4.2.4).

S: 140 a Kapitel 11.3 Münchner Ring

Die Forderung der Stadt Bamberg zur Verbreiterung der lichten Bauwerksbreite für die Anlage eines regelkonformen kombinierten Geh- und Radweges beidseits mit einer Breite von 3,25 Meter (plus je 0,75 Meter gegenüber dem Bestand) gemäß RSt06 bleibt weiterhin bestehen. (siehe 6.3.2)

S. 141 a Kapitel 11.4 Obere Schildstraße

Gemäß dem Aufklärungsgespräch Stellungnahmen/Einwendungen der Stadt Bamberg zur 3. Planänderung vom 31.08.2022 zwischen der DB Netz AG und der Stadt Bamberg (siehe Anlage) wird eine Mischverkehrsfläche gefordert. Die Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg muss entfallen, da eine Gehwegbreite von 1,25 m nicht regelkonform ist.

S.142 a Kapitel 11.5 Moosstraße

Im Ausbaubereich der Schildstraße liegt eine Engstelle im Gehwegbereich vor. Diese soll im Zuge des Ausbaus verbessert werden, daher ist der Ausbaubereich der Schildstraße mit der Stadt Bamberg abzustimmen. Die konkrete Ausgestaltung (Markierungen etc.) des Einmündungsbereichs der Oberen Schildstraße ist ebenfalls mit der Stadt Bamberg abzustimmen. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist durch die Vorhabenträgerin zukünftig zu gewährleisten.

Der Gehweg ist laut Erläuterungsbericht mit 1,00 m nicht regelkonform geplant. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet eine Mindestgehwegbreite nach RSt06 von mindestens 1,50 m für Straßenreinigungsfahrzeuge und Winterdienst regelkonform umzusetzen.

Die Stadt Bamberg hat eine Straßengradiente von 8% bestätigt, allerdings nicht von 12 %. Die UN-Behindertenkonvention fordert eine Längsneigung von max. 6%. Daran ist auch die Vorhabenträgerin gebunden. Gemäß RSt06 stellt der Grenzwert 8% dar. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet die Straßengradiente mit einer Längsneigung von 6% oder max. 8% auszubilden.

S.143 a Kapitel 11.6 Pfisterstraße

Laut dem Erläuterungsbericht verbreitert sich der geplante Querschnitt auf insgesamt 21,95 m. Es wird darauf hingewiesen, dass im Regelquerschnitt (Unterlage 6.6) die Pfisterstraße eine Breite von 22,10 m vorweist.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet die Regelquerschnitte nach RAS06 für Geh- Radweg sowie Fahrbahn einzuhalten.

S. 148 a-1 Kapitel 11.11 SÜ Zufahrt Coburger Straße (BÜ Feldweg)

Die Ausführungen bezüglich eines einseitigen Gehwegs mit einer Breite von 1,50 m stimmen. Die Ausführungen im Erläuterungsbericht zu dem Gehweg auf der Nordseite unter Kapitel 5.2.3 SÜ Zufahrt Coburger stellen einen Widerspruch dar. Der 0,50 m breite Notgehweg auf der Nordseite ist auch in diesem Kapitel zu berücksichtigen.

Die neue Erschließungsstraße der Kleingärten, die an der Zuwegung Coburger Straße angeschlossen ist, stellt einen Widerspruch zum laufenden Bebauungsplanverfahren Nr. 301 D dar, welches an dieser Stelle Gewerbeflächen ausweist. Östlich der Coburger Straße muss auf die Errichtung von Kleingärten verzichtet werden, damit hier dringend benötigte Gewerbeflächen entstehen können. Die Ersatzflächen der Kleingärten müssen in den von der Stadt genannten Ersatzflächen im Gleisdreieck nachgewiesen werden. Aufgrund der Nichtberücksichtigung der Planung wird die Stadt Bamberg das Bebauungsplanverfahren Nr. 301 D zeitnah in die Öffentliche Auslegung bringen, um noch innerhalb des Planfeststellungsverfahrens ausreichend verfestigte Planunterlagen beilegen zu können.

S. 191 a Kapitel 17.4.1 Schall

Der Bebauungsplan 342 A für den Bereich Nürnberger Straße und Geisfelder Straße, Neubau Straßenunterführung und anschließende Kreisverkehre ist nicht mehr in Aufstellung befindlich, sondern rechtskräftig. Der Text ist entsprechend abzuändern.

S. 212 a Kapitel 19.7 Korrespondierende Maßnahmen

Letzter Spiegelstrich

Der Bebauungsplan 342 A für den Bereich Nürnberger Straße und Geisfelder Straße, Neubau Straßenunterführung und anschließende Kreisverkehre ist nicht mehr in Aufstellung befindlich, sondern rechtskräftig. Der Text ist entsprechend abzuändern.

4.3 Lageplan Strecke 5900, km 57,244 – 57,956

Es wird auf das laufende Bebauungsplanverfahren Nr. 251H/344E hingewiesen. Der Bebauungsplan sieht die Errichtung einer Grünbrücke im Stadtwald vor, um langfristig die Querung für Tiere zu verbessern und auch für Fußgänger und Radfahrer eine Querung der Eisenbahnstrecke zu ermöglichen. Der von der Vorhabenträgerin geplante Wildtierdurchlass wird aufgrund der Hochwasserproblematik saisonal überflutet und somit für einige Tiergruppen nicht oder nur sehr schwer passierbar sein. Durch die Verdoppelung der Gleise und die Einzäunung der Strecke wird die Querung der Strecke zukünftig für Tiere oberirdisch nicht mehr möglich sein.

Das Brückenbauwerk kann den Wildtierdurchlass ersetzen, was aus finanzieller Sicht für Stadt und DB von Vorteil wäre. Die Grünbrücke ist jedoch auch als zusätzliches Bauwerk denkbar. Der DB-Rettungsweg und DB-Rettungszugang sind in die Bauwerksplanung zu integrieren.

4.6 Lageplan Strecke 5900, km 59,382 – 60,096

Forderung:

Im Bereich des zukünftigen S-Bahn Haltepunktes (Flurstücksnummer 4446/55 und 4446/77) sind Umfeldmaßnahmen (wie P+R-Anlage, Fahrradparkhaus, Mobilitätsstation) zu berücksichtigen.

4.7 Lageplan Strecke 5900, km 60,096 – 60,807

Im Bereich der EÜ Münchner Ring ist die kombinierte Geh- und Radwegbreite nicht regelkonform.

Es wird auf die Ausführungen unter 6.3.2 verwiesen. Der kombinierte Geh- und Radweges ist

beidseits mit einer Breite von 3,25 Meter (plus je 0,75 Meter gegenüber dem Bestand) gemäß RAS06 auszubilden. Die Bauwerksbreite ist entsprechend anzupassen.

Im Bereich des Abschnitts 60,4 – 60,7 wird der bestehende Gehweg entlang der Nürnberger Straße bahnseitig durch die Lärmschutzwand eingeengt. Im Zuge der Umsetzung der Baumaßnahme sind regelkonforme Gehwegbreiten in Abstimmung mit der Stadt Bamberg wiederherzustellen.

Der Neubau Zugang zu Rettungsweg mit Tür in LSW (bahnrechts) (Bauwerksnummer 68) engt die Fahrbahn der Nürnberger Straße unzulässig ein. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet für Bauwerksnummer 69 und 70 in Abstimmung mit der Stadt Bamberg eine regelkonforme Planung vorzulegen. In Abstimmung mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz kann der Rettungsweg Richtung Süden auf Höhe von Bahnkilometer 60,4 verlegt werden.

4.8 Lageplan Strecke 5900, km 60,807 – 61,524

Die nachrichtliche Hinterlegung des Endzustandes im Bereich der EÜ Nürnberger Str. wird begrüßt.

Die Zugänglichkeit der Gebäude Obere Schildstraße 27 und Geisfelder Straße 1 muss weiterhin gegeben sein und darf nicht durch die Stützwand beeinträchtigt werden. Die Anbindung an die Obere Schildstraße ist gemäß dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 342 A (Rechtskraft Okt 2023) zu gewährleisten. Die Lage und Ausführung des Pumpwerks ist (Bauwerksnummer 223) mit der Stadt Bamberg abzustimmen. Es ist dringend notwendig, dass das Pumpwerk, wie im rechtskräftigen Bebauungsplan 342 A festgesetzt, als unterirdisches Pumpwerk gebaut und ausgebildet wird, da sich an geplanter Stelle eine Erschließungsstraße befindet. Das Bauwerk 423 - Hebeanlage befindet sich in der Stichstraße neben der Unterführung Moosstraße auf Seite der stadteinwärts führenden Fahrbahn. Die Lage ist so zu wählen, dass neben der benötigten Arbeitsfläche eine Absicherung gemäß RSA 21 mit einer Restwegbreite die dem geplanten Geh- und Radwegenetz und der neu ausgestalteten Erschließung angepasst ist.

Die Obere Schildstraße (Bauwerksnummer 417) sieht eine Trennung der Fahrbahn und des Gehwegs vor. Der Gehweg weist gemäß dem Lageplan keine regelkonformen Breiten auf. Gemäß dem Aufklärungsgespräch Stellungnahmen/Einwendungen der Stadt Bamberg zur 3. Planänderung vom 31.08.2022 zwischen der DB Netz AG und der Stadt Bamberg wird eine Mischverkehrsfläche (ohne Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg) gefordert. Die Vorhabenträgerin hatte im August 2022 zugesagt, dass die Vorgaben in die Planung übernommen werden und hat dementsprechend die Planung in der Oberen Schildstraße mit einer Mischverkehrsfläche zu erneuern (Bauwerksnummer 417).

Knotenpunkt Moosstraße/Nürnberger Straße/Holzgartenstraße:

Der Aus- und Umbau des Straßenraums sowie die konkrete Ausgestaltung (Querschnitt, Markierungen etc.) sind zwingend mit der Stadt Bamberg abzustimmen. Im Bereich des Knotenpunktes stellt der Lageplan eine Zusammenlegung des Rechtsabbiege- und Geradeausfahrstreifens dar. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist zukünftig weiterhin zu gewährleisten. Die Anbindung der angedachten Geh- und Radwegverbindung entlang der Bahntrasse (siehe B-Plan 305 I bzw. siehe Besprechungsprotokoll Aufklärungsgespräch vom 17.08.2022) an die Nürnberger Straße ist zu berücksichtigen. Die Markierung bzw. Fahrbahnaufteilung der Holzgartenstraße ist wie im Bestand wiederherzustellen. Im Bestand befinden sich im Straßenraum Bäume. Diese sind zu erhalten. Insgesamt wurden bei der Darstellung der ruhende Verkehr sowie die Radinfrastruktur nicht berücksichtigt. Zudem ist die Darstellung nicht eindeutig. Es ist nicht ersichtlich, was genau geplant ist. Die Befahrbarkeit der Einmündungsbereiche ist nachzuweisen.

Knotenpunkt Moosstraße/Schildstraße/Obere Schildstraße

Die konkrete Ausgestaltung (Markierung etc.) der Einmündungen Obere Schildstraße und der Schildstraße ist mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

Im Ausbaubereich der Schildstraße ist der Gehweg im Bereich der Flurstücksnummer 4837

unter 1,00 m breit. Diese Engstelle ist im Zuge des Ausbaus zu verbessern und regelkonform auszugestalten (1,50 m Durchfahrtsbreite muss für Straßenreinigungsfahrzeuge zur Verfügung stehen).

Die Geh- und Radwegverbindung im Bereich Schwarzenbergstraße-Moosstraße (km 61,3-61,6) ist gemäß Bebauungsplan 305 I zu berücksichtigen. (s. 12.5.8). Diesbezüglich wird auch auf die Zusicherung im Klärungsgespräch zwischen DB und Stadt Ende August 2022 verwiesen (siehe Anlage).

Die Geh- und Radwegverbindung gemäß Bebauungsplan 305 J ist zu berücksichtigen. Der dargestellte Weg (Bauwerksnummer 261) ist auch für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wird auf die Zusicherung im Besprechungsprotokoll des Aufklärungsgesprächs Stellungnahmen/Einwendungen der Stadt Bamberg zur 3. Planänderung vom 17.08.2022 zwischen der DB Netz AG und der Stadt Bamberg zu dem Bebauungsplan 305 J verwiesen.

Der Ausbau der öffentlichen Grün- und Freiflächen ist ein wichtiges Ziel der Stadt Bamberg. Insbesondere im dicht besiedelten Bamberger Osten fehlen öffentliche Grünflächen. Aus diesem Grund ist die Fläche entlang der Bahntrasse zwischen Starkenfeldstraße und Moosstraße aus städtischer Sicht zur Realisierung einer großzügigen öffentlichen Grünfläche von großer Bedeutung.

Interesse am langfristigen Erwerb der Fläche hat die Stadt Bamberg bereits mit Erlass der Vorkaufsrechtssatzung „Kleingärten am ETSV 1930“ am 15. Juli 2021 im BWS gezeigt. Die Unterlagen der Planfeststellung zeigen, dass die Bahn langfristig und nach Beendigung der Baustelleneinrichtungen die oben genannten Flächen nicht mehr vollständig für Bahnzwecke benötigen wird. Das städtische Ziel zur Errichtung einer öffentlichen Grünfläche hat die Stadt mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 305 J im Jahr 2021 weiter verdeutlicht.

Die Stadt hat weiterhin großes Interesse die Flächen zwischen Bahntrasse und Schildstraße zu erwerben, um diese zu einer öffentlichen Grün- und Wegeverbindung mit Aufenthaltsqualität weiterzuentwickeln. Diese Wegeverbindung ist bereits im Flächennutzungsplan Teilplan Landschaftsplan von 1996 vorgesehen.

Die Stadt hat außerdem langfristig großes Interesse am Erwerb des Sportplatzes (ETSV) um diesen in eine öffentliche multifunktionale Grünfläche mit Sportangeboten umzugestalten.

Der neu eingezeichnete Wegeverlauf zwischen Moosstraße und Starkenfeldstraße (Bauwerksnummer 261) muss für Fußgänger und Radfahrer öffentlich zugänglich sein und darf nicht nur eine private Zufahrt zu den Bahnbauwerken darstellen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusicherung im Rahmen des Klärungsgesprächs zwischen Stadt und DB im August 2022 verwiesen.

Die Realisierung der „Gleisparks“ ist zeitlich nicht gebunden und kann erst nach Abschluss des Bahnausbaus in diesem Abschnitt erfolgen. Die Lärmschutzwände, technischen Bauten und ökologischen Ersatzflächen lassen sich in das Gesamtkonzept des „Gleisparks“ integrieren.

Das neue Regenrückhaltebecken ist in diesem Bereich hochwertig zu gestalten, sodass es neben dem technischen auch einen ökologischen Zweck erfüllt und sich langfristig in einen zukünftigen Grünzug entlang der Bahntrasse integrieren lässt. (siehe auch 12.5.8 und 12.5.9 Landschaftspflegerischer Begleitplan)

4.9 Lageplan Strecke 5900, km 61,524 – 62,238

Im Bereich der Kleingärten (Flurstücks 1581/10) ist die durchgängige Wegeverbindung eindeutig wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan (12.5.9 Maßnahmenplan trassennah Strecke 5900, km 61,524 – 62,238) darzustellen. Die Geh- und Radwegverbindung zwischen der Pfisterstraße und Moosstraße ist weiterhin zukünftig wie im Bestand aufrecht zu erhalten.

Die Rampe, die an die Starkenfeldstraße südöstlich von der Bahnanlage anschließt, ist barrierefrei auszubilden.

Die Mittelinsel im Bereich der Starkenfeldstraße ist nicht bemaßt. Eine zwingend regelkonforme Ausbildung mit einer Breite von 2,50 m wird gefordert.

Der nördliche Gehweg entlang dem Vorhaben von ecoeco AG wird kommend von der Pfisterbergbrücke in Richtung Einmündung Annastraße verschmälert. Eine regelkonforme Ausbildung des Gehwegs wird zwingend gefordert.

Knoten Pfisterstraße/Schwarzenbergstraße

Die Eingriffe, die sich aus der Anhebung der Gradienten der Pfisterstraße um 2,00 m bei der Planung der Bahn bei den drei anschließenden Rampen notwendig werden, sind aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht nachzuvollziehen und müssen in Zusammenarbeit mit der Stadt Bamberg geplant werden. Des Weiteren sind sie nicht wie angegeben im Bestand wieder zu errichten, sondern auf Grundlage des aktuell notwendigen Bedarfs für Verkehrsinfrastruktur nach aktuellen Planungen und den zwingend einzuhaltenden Bebauungsplänen 305E (rechtskräftig seit 28.02.2003) und 305I. Abweichungen von Bebauungsplänen sind nur im Einvernehmen mit der Stadt Bamberg im Zuge der Kreuzungsvereinbarung zulässig. Hauszugänge, notwendige Änderungen an Schnittstellen öffentlich / privat, neue Ausgestaltung der Grundstückserschließungen werden von der Bahn verursacht und sind in Zusammenhang mit einer sinnvollen Straßenraumgestaltung zu ändern. Die Detailausbildung der Radweganbindungen im Umgriff der Bahnmaßnahme sind in den Unterlagen 8.9 und 4.9 mit einem Ende auf einen Bordsteingehweg dargestellt, der im weiteren Verlauf nicht für diesen verkehrlichen Zweck geeignet ist. Die Radführung wird, wie im Bestand, in der Schwarzenbergstraße auf der Fahrbahn sein. Zukünftig notwendige Radverkehrsanlagen sind zu berücksichtigen. Der Bypass im westlichen Brückenfeld und die Verlängerung bis zur Nürnberger bzw. Moosstraße sind anders zu betrachten, da der geplante Radweg bzw. in der Verlängerung ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Trasse, ehemals für die bahnparallele Innenstadtangente vorgesehen, geführt wird.

Rampe Schwarzenbergstraße Nordseite Pfisterbrücke/Pfisterstraße

Die Radverkehrsinfrastruktur ist in der Schwarzenbergstraße auszubauen. In diesem Zusammenhang muss die lichte Weite des Straßenquerschnittes, ca. auf Höhe der Anwesen Hausnummern 18-20 in östliche Richtung um ca. 4,00 m auf 19,00 m lichte Breite, bestehend aus 2,50 m Gehwegen und 2,00 m Radwegen jeweils beidseitig angelegt und einer Fahrbahnbreite von 10,00 m, erweitert werden.

Abbildung: Querschnitt Schwarzenbergstraße Höhe Hausnummer 20: Rampenbereich Richtung Knoten Pfisterstraße

Im Bereich der Schwarzenbergstraße ist ein Wendehammer (Bauwerksnummer 216) dargestellt. Aufgrund der Planung des Bebauungsplan 305 E ist die Ausgestaltung des Wendehammers an die Planung der Stadt Bamberg anzupassen und eng mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

4.10 Lageplan Strecke 5900, km 62,238 – 62,373

Strecke 5100, km 0,000 – 0,652

Von Seiten der Stadt Bamberg ist im Rahmen der Förderkulisse des Bundes „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ ein Fahrradparkhaus hinter dem Gebäude Ludwigstraße 12 oder südlich neben dem Bahnhofsgebäude (Flurstücksnummer 5137) geplant. Daher ist in diesem Bereich eine Abstimmung mit der Stadt Bamberg zwingend erforderlich.

Die Planung des Regionalen Omnibusbahnhofs (Bebauungsplan 305 H) ist zu berücksichtigen.

Schon seit dem Beschluss des Sanierungsgebietes „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ im Jahr 2009 bestehen für den künftigen Regionalen Omnibusbahnhof konkrete Ansätze, einen künftigen Regionalen Omnibusbahnhof an der beplanten Stelle zu realisieren. Weiterhin wurde durch eine verkehrstechnische Untersuchung aus dem Jahr 2013 festgestellt, dass der gewählte Standort ideale Voraussetzungen für die Zusammenführung von Regional- und Stadtbusverkehr aufweist. Die der Planung zugrundeliegende Variantenplanung bildet die wesentlichen planerischen Zielsetzungen ab. Eine konkrete Machbarkeit wird mittels beauftragter Verkehrsuntersuchung weiter fixiert, ausformuliert und findet im Bebauungsplanverfahren 305 H Eingang in die Entwurfsplanung.

Aufgrund der Nichtberücksichtigung der Planung beabsichtigt die Stadt Bamberg das Bebauungsplanverfahren Nr. 305 H zeitnah in die Öffentliche Auslegung zu bringen, um noch innerhalb des Planfeststellungsverfahrens ausreichend verfestigte Planunterlagen beilegen zu können.

Die Erschließung des Regionalen Omnibusbahnhofs ist über die Zollnerstraße vorgesehen. Die vorliegende Planung stellt im Zufahrtsbereich (ca. 20m Breite) des zukünftigen Regionalen Omnibusbahnhofs Stützwände dar. Die Erschließung ist entsprechend des Bebauungsplanverfahrens 305 H zu sichern.

Der Neubau eines Pumpwerks an der EÜ Zollnerstraße und die Errichtung eines Stellplatzes für Wartungsfahrzeuge im Böschungsbereich darf den angrenzenden Rad-/und Fußweg sowie Busverkehr nicht beeinträchtigen.

Knoten Zollnerstraße/Ludwigstraße

Die konkrete Ausgestaltung des Knotenpunktes (Markierung, Anschluss an den Bestand etc.) ist zwingend mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

Knoten Zollnerstraße/Brennerstraße

Die konkrete Ausgestaltung des Knotenpunktes (Markierung, Anschluss an den Bestand etc.) ist zwingend mit der Stadt Bamberg abzustimmen .

Der südliche Gehweg der Zollnerstraße weist im Einmündungsbereich eine Breite von 1,50 m vor und entspricht nicht den Mindestbreiten gemäß RAS06. Der Gehweg ist regelkonform auf 2,50 m auszubilden.

In diesem Zusammenhang ist der Bebauungsplan Nr. 305 K zu berücksichtigen.

Gerade die temporäre Nutzung der beplanten Flächen als Baustelleneinrichtung, die mit Ende der Ausbaumaßnahmen rückgebaut und in den ursprünglichen Zustand versetzt werden, steht nicht in Widerspruch mit den langfristigen planerischen Absichten der Stadt Bamberg. Auch ist die Ausschöpfung der geplanten Baurechte nicht mit einem kurz- bis mittelfristigen Bauzwang verbunden, sondern bildet lediglich die langfristig geplante städtebauliche Entwicklung auf dem beplanten Areal ab.

Das von der Vorhabenträgerin geplante ESTW inkl. Stellflächen wird in der Planung des 305 K innerhalb der ausgewiesenen Gewerbeflächen sowie durch Festsetzung eines entsprechenden Leitungsrechts berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusicherung im Klärungsgespräch zwischen Stadt und DB am 17.08.2022 verwiesen.

Knoten Memmelsdorfer Straße/Ludwigstraße/Coburger Straße

Die konkrete Ausgestaltung des Knotenpunktes (Markierung, Anschluss an den Bestand etc.) ist zwingend mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

Knoten Memmelsdorfer Straße/Brennerstraße

Die Anbindung der Geh- und Radwege an den Bestand ist mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

4.11 Lageplan Strecke 5100, km 0,652 – 1,254

Die Geh- und Radwegbreite entlang der Coburger Straße ist wie im Bestand wiederherzustellen. Die erforderlichen Sicherheitsräume zur Lärmschutzwand (Bauwerksnummer 150) sind zu berücksichtigen. Der bestehende Wendehammer im Bereich der Gundelsheimer Straße ist wiederherzustellen. Als Bemessungsfahrzeug ist ein 3-achsiges Müllfahrzeug zugrunde zu legen.

Der Neubaus einer Geh- und Radwegbrücke (unter Berücksichtigung des Bebauungsplans 304 C) mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m ist über die Gundelsheimer Straße zu berücksichtigen.

Nur durch den Ausbau des Radverkehrsnetzes der Stadt Bamberg kann die angestrebte Verkehrswende gelingen. Dieses Ziel wird durch das laufende Bebauungsplanverfahren Nr. 304 C und die planungsrechtliche Sicherung einer neuen Radbrücke im Bereich der Gundelsheimer Straße verdeutlicht. Für den Bau der Brücke ist ein Stützpfeiler entsprechend beigefügter Planung erforderlich. Die Position des erforderlichen Stützpfeilers des Brückenbauwerkes ist in die Planunterlagen aufzunehmen, da dieser die Grundlage für die beauftragte Ingenieurplanung darstellt. Der Brückenpfeiler ist mit planfestzustellen.

Das Konzept der Planung wurde aufgrund der eingebrachten Anregungen der DB und Dritter fortgeschrieben. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde östlich der Bahntrasse entsprechend verkleinert, sodass der Ausbau der Gleisanlage nicht tangiert wird. Die Flächen der Bahn sind durch die Rampen der Radbrücke nicht betroffen.

Die Zugänglichkeit des Rettungswegs ist durch die Planung der Radbrücke gewährleistet. Die SPE-Fläche wurde zurückgenommen. Der im B-Plan 304 C vorgesehene Wendehammer muss von der DB adäquat angepasst werden, da hier ein Müllfahrzeug wenden muss.

Im Bereich der SÜ Kronacher Straße sind keine Maßangaben dargestellt. Die Mittelinsel im Bereich der Einmündung Kronacher Straße/Rampe Coburger Straße ist regelkonform mit einer Breite von 2,50 m auszubilden. Die konkrete Ausgestaltung der Einmündung (Markierungen, Fahrstreifenaufteilung etc.) ist mit der Stadt Bamberg abzustimmen. Der Übergangsbereich gemeinsamer Geh- und Radweg - Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) ist regelkonform auszubilden.

4.12 Lageplan Strecke 5100, km 1,254 – 1,890

Strecke 5102, km 1,259 – 1,814

Die Stadt Bamberg verfolgt im Bereich der Bauwerksnummer 473 den Bebauungsplan 301 D.

Durch die Verlagerung der Bahntrasse ergibt sich für die Stadt Bamberg die Möglichkeit, dringend benötigte Gewerbeflächen in zentraler Lage anzusiedeln. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 301 D für den Bereich zwischen Coburger Straße und „Am Gleisdreieck“ wurde dieses Ziel untermauert.

Mit Erlass einer Vorkaufsrechtsatzung hat die Stadt Bamberg bereits im Juli 2021 Interesse am Erwerb der Flächen östlich der Coburger Straße bekundet. Die Flächen entlang der Coburger Straße sind besonders attraktiv, da diese durch die Coburger Straße bereits erschlossen sind.

Die neue Erschließungsstraße der Kleingärten, die an der Zuwegung Coburger Straße angeschlossen ist, stellt einen Widerspruch zum Bebauungsplan Nr. 301 D dar, der an dieser Stelle GE-Fläche ausweist. Der Nachweis von Ersatzkleingärten für die Bahn erfolgt nach Abstimmung mit dem Immobilienmanagement der Stadt Bamberg auf Flächen im Gleisdreieck. Somit ist die neue Erschließungsstraße nicht notwendig.

Das neue Versickerungsbecken der DB befindet sich im Bereich der im Bebauungsplans Nr.

301 D vorgesehenen SPE-Fläche (Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft).

Die Stadt Bamberg wird das Bebauungsplanverfahren Nr. 301 D zeitnah fortführen, um noch im Planfeststellungsverfahren eine ausreichend gefestigte Planung vorlegen zu können. Um der Realisierung des Regenrückhaltebeckens der DB nicht entgegen zu stehen, wird dieser Bereich aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 301 D herausgenommen. Der Nachweis der SPE-Flächen wird an einer anderen Stelle geführt.

Während der Bauzeit ist eine dauerhafte Erschließung der Einsatzfahrzeuge über den Wirtschaftsweg Erschließung Kleingärten Nord zu gewährleisten. Die Einmündungsbereiche sowie Kurvenbereiche sind für diese Fahrzeuge befahrbar auszugestalten. Die entsprechenden Schleppkurvennachweise sind zu erbringen.

Im Bereich der SÜ Zufahrt Coburger Straße sind die direkten Sichtbeziehungen in den Rampen- und Kurvensituationen zu gewährleisten.

Im Bereich der Bauwerksnummer 180 wurde die Planfeststellungsgrenze angepasst. Der Einmündungsbereich bleibt allerdings weiterhin aufgrund des Vorhabens betroffen. Daher ist dieser Bereich weiterhin in den Planfeststellungsbereich miteinzubeziehen. Zudem ist der Gehweg in diesem Bereich wie im Bestand in Abstimmung mit der Stadt Bamberg weiterzuführen.

4.13 Lageplan Strecke 5100, km 1,890 – 2,408

Die Befahrbarkeit der Unterführung sowie der zuführenden Wege an die Unterführung ist für ein Feuerwehrfahrzeug (Bemessungsfahrzeug HLF Höhe 3,30 m, Breite 2,55 m, Länge 10,50 m) zu gewährleisten. Dies ist anhand von Schleppkurvennachweisen darzulegen.

4.14 Lageplan Strecke 5120, km 1,814 – 2,229

Bauwerk Nr. 460, Schutzeinrichtung im Kurvenbereich Kaspar-Schulz-Str./Coburger Straße: Die Stadt Hallstadt plant in Abstimmung mit der Stadt Bamberg die Verlängerung Coburger Straße. Die Schutzeinrichtung ist dabei so zu installieren, dass diese Planung mit allen verkehrlichen Belangen für Bamberg und Hallstadt funktioniert.

Im Bestand müssen alle Längsverkehre (IV und Nahverkehr) wie im Bestand ungehindert abgewickelt werden können. Dies ist in der weiteren Detaillierung von der Bahn zu berücksichtigen und mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

Die Stadt Hallstadt plant die Durchbindung der Coburger Straße tangential zur Bahnlinie. Im weiteren Verlauf ist auch bei der SÜ Staatsstr. 2190 „Hallstadter Straße“ die Fortführung des gesamten Straßenquerschnitts sicherzustellen. Bei der zukünftigen Einmündung der Kaspar-Schulz-Straße an der Stadtgrenze ist die Stadt Bamberg direkt betroffen. Die Umsetzbarkeit der mit der Stadt Hallstadt abgestimmten Planung ist auch mit den notwendigen Maßnahmen, die aus dem Bahnausbau resultieren, zu gewährleisten.

4.15 Lageplan Hafengleis Strecke 5170, km 1,227 – 2,071

Es wird auf folgendes hingewiesen:

Die SÜ Dr.-Robert-Pfleger-Straße liegt im Gemeindegebiet Hallstadt. Sie hat entgegen ihrer im PFA zugemessenen, eine größere Bedeutung im Verkehrsnetz der beiden Kommunen Bamberg und Hallstadt. Das Verkehrsmodell Nullfall aus 2015 bemisst dem Straßenabschnitt der Dr.-Robert-Pfleger-Straße zwischen Emil-Kemmer-Straße und A70, und darüber in Richtung Hallstadt hinaus, sogar eine größere Verkehrsbelastung zu als dem Straßenabschnitt zwischen Emil-Kemmer-Straße und Dürrwächterstraße (ca. 3200 kfz/24h). Insofern ist der Straßenquerschnitt für die SÜ Dr.-Robert-Pfleger-Straße mit 5 Metern Fahrbahn und ohne Seitenräume für den Nahverkehr deutlich unterdimensioniert und ist nach RASt06 als Verbindungsstraße zu dimensionieren.

4.17 Lageplan Hafengleis Strecke 5107, km 1,227 – 2,071

Gemäß dem Lageplan wird im Bereich der Emil-Kemmer-Straße eine neue Straßenüberführung errichtet. Die Stadt Hallstadt sowie die Stadt Bamberg sehen am Knoten

Emil-Kemmer-Straße und Hafenstraße einen Kreisverkehrsplatz vor.

Die Vorhabenträgerin hat die Kanalplanung an die Planung des Kreisverkehrsplatzes der Stadt Bamberg und der Stadt Hallstadt anzupassen.

5.1.6 Grunderwerbsplan Strecke 5900, km 59,382 – 60,096

Die vorübergehende Inanspruchnahme des Geh- und Radwegs im Bereich der Nürnberger Straße (Nummer 106) ist mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

5.1.7 Grunderwerbsplan Strecke 5900, km 60,096 – 60,807

Die vorübergehende Inanspruchnahme des Gehwegs im Bereich der Nürnberger Straße ist mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

5.1.10 Grunderwerbsplan Strecke 5900, km 62,238 – 62,373

Strecke 5100, km 0,000 – 0,652

Die vorübergehende Inanspruchnahme südlich vom Bahnhofsgebäude (Flurstücksnummer 5137) ist mit der Stadt Bamberg abzustimmen. Im Bereich des Atriums sind öffentliche Fahrradabstellplätze geplant. Die Zugänglichkeit der Fahrradabstellplätze ist zu gewährleisten.

5.1.14 Grunderwerbsplan Strecke 5120, km 1,814 – 2,229

Im Kurvenbereich der Coburger Straße/Kasper-Schulz-Straße (Nummer 372 und 456) ist ein Teil der Straßenverkehrsfläche als vorübergehende Inanspruchnahme dargestellt. Die Zufahrt zu dem dort ansässigen Betrieb (Flurstück 6753/7) ist dauerhaft für Lkw zu gewährleisten.

6.2.1 Höhenplan Forchheimer Straße

Es wird auf folgende Punkte hingewiesen:

- Die Geh- und Radweggradienten sind aus dem Höhenplan nicht eindeutig ersichtliche.
- Die Angaben zu den Längsneigungen zu den Geh- und Radweggradienten sind nicht dargestellt.
- Die Geh- und Radweggradienten beginnen und enden abrupt, sodass ein Höhenversatz vorliegt.

6.2.2 Regelquerschnitt Forchheimer Straße

Die dargestellten Regelschnitte können in der Lage nicht zugeordnet werden, weshalb eine Prüfung nicht möglich ist.

In den Regelquerschnitten A und B ist der Höhenunterschied neben dem Radweg und der Stützwand zur Fahrbahn ca. 0,35-1,18 m hoch. Hier ist eine Absturzsicherung auf der Stützwand gemäß ERA 10 11.1.11 zu berücksichtigen.

Der Regelquerschnitt C sieht einen 1,82 m breiten Parkstreifen vor. Im Bestand dieser Streifen ist eine Haltestelle bzw. ein Seitenstreifen dargestellt. Diese ist auch weiterhin beizubehalten. Auf der rechten Seite des Regelquerschnittes C ist ein 1,98 m breiter Radweg dargestellt. Dieser ist nicht als Radweg, sondern als Gehweg zu bezeichnen.

Die Stadt Bamberg fordert den Plan 22 GP 951001 06022 001 A aus dem Planfeststellungsverfahren herauszunehmen, weil er in keinem erkennbaren Sinnzusammenhang mit dem Vorhaben steht.

6.3.2 Regelquerschnitt Münchner Ring

Der geplante Querschnitt des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung ist abzulehnen, da relevante Sicherheitsräume zwischen dem gemeinsamen Geh- und Radweg und der Fahrbahn nach RAS06 nicht abgebildet sind.

Der Münchner Ring weist derzeit im Kreuzungsbauwerk der Vorhabenträgerin eine Breite von ca. 18,50 m auf, wovon 13,50 m auf die Fahrbahn und auf 2 x ca. 2,50 m breite durch Hochbordstein abgesetzte Seitenstreifen entfallen. Die Seitenstreifen sind derzeit als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Die Fahrbahnbreite der B 22 entspricht den Vorgaben der RAS06, die Breite der beidseitig ausgewiesenen Geh- und Radwege ist gem.

RASt06 nicht ausreichend. Aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse sowohl im Bauwerksbereich, als auch an den anschließenden Streckenabschnitten, ist die Anlage getrennter Geh- und Radwege nicht realisierbar bzw. durchsetzbar. Daher kommt nur die Anlage beidseitiger kombinierter Geh- und Radwege mit der Mindestbreite gem. der RASt06 von jeweils 3,25 m (2,50 m Geh- und Radweg + 0,75 m Sicherheitstreifen) in Betracht, da diese auch auf den anschließenden Streckenabschnitten fortgeführt werden können. Damit ist eine Vergrößerung der lichten Weite der EÜ um 1,50 m erforderlich.

Die Stadt Bamberg fordert die Verbreiterung der lichten Bauwerksbreite für die Anlage eines kombinierten Geh- und Radweges beidseits mit einer Breite von 3,25 m (plus je 0,75 Meter gegenüber Bestand).

6.4.1 Höhenplan Nürnberger Straße/ Geisfelder Straße / Obere Schildstraße

Aus der vorliegenden Unterlage wird nicht deutlich, von welcher Straße die Höhenlage dargestellt ist. Im Planstempel steht: Nürnberger Straße/ Geisfelder Straße / Obere Schildstraße. Eine Prüfung der Unterlagen ist daher nicht möglich.

Die Stadt Bamberg fordert die Vorhabenträgerin auf, prüfbare Unterlagen bereitzustellen.

6.4.2 Regelquerschnitt Nürnberger Straße/ Geisfelder Straße / Obere Schildstraße

Der dargestellte Gehweg mit einer Breite von 1,25 m ist nicht regelkonform und entspricht nicht den Mindestmaßen gemäß RASt06. Gemäß den Abstimmungen mit der DB (Aufklärungsgespräch am 31.08.2022) präferiert die Stadt Bamberg, die Obere Schildstraße als Mischverkehrsfläche (keine Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg) auszubilden. Im oben genannten Protokoll wurde festgehalten, dass die Vorhabenträgerin die Vorgaben in die Planung übernehmen wird. Dies ist in den Planunterlagen zu berücksichtigen.

6.5.1 Höhenplan Moosstraße

Die Gradienten auf der Westseite des Bauwerks EÜ Moosstraße wurde angepasst. Sie weist zum Teil eine Längsneigung von 12 % auf. Gemäß RASt06 stellt der Grenzwert für die Höchstlängsneigung 8% dar. Die Grenzwerte sind gemäß RASt06 einzuhalten.

6.5.2 Regelquerschnitt Moosstraße

Der Regelquerschnitt sieht eine Zusammenlegung des Rechtsabbiege- und Geradeausfahrtstreifens vor. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist zukünftig weiterhin zu gewährleisten.

Der Regelquerschnitt sieht einen baulichen Radweg vor. Ein durchgängiger baulicher Radweg im Seitenraum entlang der Nürnberger Straße ist nicht realisierbar, da unter Berücksichtigung der bestehenden Baumstandorte und der Parkplätze die Seitenraumbreiten für eine regelkonforme Radinfrastruktur nicht gegeben sind.

Die zukünftige Querschnittsgestaltung im Bereich der Nürnberger Straße ist zwingend mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

6.7.2 Regelquerschnitt Zollnerstraße

Im Regelquerschnitt ist zwischen Radweg und Stützmauer eine 0,25 m breite Rinne dargestellt. Die Bezeichnung ist nicht korrekt. Zwischen Radweg und Stützmauer ist ein Sicherheitstreifen gemäß ERA10 vorzusehen.

6.12.2 Regelquerschnitt Zufahrt Coburger Straße inkl. Wirtschaftswege

Im Bereich der SÜ Zufahrt Coburger Straße sind im Regelquerschnitt zwei Fahrstreifen von jeweils 2,75 m dargestellt. Die Fahrbahnbreite von 5,50 m wird im Mischverkehr gefordert.

7.1.2 Strecke 5102, Strecke 5107 Querprofile

Strecke 5900 km 60,999

Bezüglich der Ausgestaltung des Querschnitts im Bereich der Oberen Schildstraße wird auf die Ausführungen zu den Planunterlagen 4.8 und 6.4.2 verwiesen.

8.5 EÜ Forchheimer Straße km 59,544

Ansicht West

Es ist aufgrund des Höhenunterschieds zwischen Radweg und Fahrbahn eine Absturzsicherung gemäß ERA10 auf der Stützwand darzustellen und zu berücksichtigen.

8.6 EÜ Münchner Ring km 60,264

Es wird auf die Ausführungen unter 6.3.2 verwiesen.

8.8 EÜ Moosstraße km 61,238

Ansicht West

Neben dem nördlichen Gehweg ist ein Geländer dargestellt. Zwischen dem Gehweg und dem Geländer sind regelkonforme Sicherheitsräume (0,25 m nach RAST06) zu berücksichtigen.

8.9 SÜ Pfisterbergbrücke 61,852

Schnitt A-A

Die Querschnittsaufteilung auf der Westseite des Bauwerks unterhalb der SÜ im Bereich des Bypasses ist nicht korrekt dargestellt. Die Stadt Bamberg sieht folgende Querschnittsaufteilung vor: 2,50 m Gehweg, 4,00 m Fahrbahn und 3,50 m Zweirichtungsradweg. Die Darstellung ist dahingehend anzupassen.

8.11.1 EÜ Zollnerstraße km 0,205 Lageplan

Auf der Ostseite des Bauwerks wird der Radweg auf die Fahrbahn übergeleitet und der Gehweg in Richtung Knotenpunkt Zollnerstraße/Brennerstraße neben der Fahrbahn geführt. Die Sicherheitsräume zwischen Gehweg und Fahrbahn sind gemäß RAST06 zu berücksichtigen. Zudem ist die konkrete Ausgestaltung des Knotenpunktes mit der Stadt Bamberg zwingend abzustimmen.

Es liegt ein Planungsfehler vor. Die Querschnittsaufteilung im Seitenbereich ist nicht korrekt. Der Sicherheitsabstand von 0,25 m zwischen Gehweg und Radweg ist dem Gehweg hinzuzufügen. Demnach ist der Gehweg mit einer Breite von 2,30 m und der Radweg mit einer Breite von 2,25 m inkl. Sicherheitsräume auszubilden.

Auf der Westseite des Bauwerks ist ein Pumpenschacht geplant. Die Fußgänger und Radfahrenden sind bei einem Wartungsvorgang im Bereich des Pumpwerkes verkehrssicher zu führen. Dabei sind regelkonforme Breiten neben dem Aufstellbereich des Wartungsfahrzeuges für den Geh- und Radweg vorzusehen. Zudem ist die Zufahrt zum Pumpwerk für das Wartungsfahrzeug anhand von Schleppkurven nachzuweisen.

Die Darstellung des Seitenraums ist im Bereich der Einmündung Zollnerstraße/Ludwigstraße auf der Westseite des Bauwerks nicht richtlinienkonform dargestellt. Es sind z.B. im Seitenraum Aufstellflächen im Bereich der Fußgängerfurten zu berücksichtigen. Die konkrete Ausgestaltung (Markierungen, Aufstellflächen etc.) im Bereich des Knotenpunktes ist mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

8.12.1 EÜ Memmelsdorfer Straße km 0,571 Draufsicht

Knoten Memmelsdorfer Straße/Ludwigstraße/Coburger Straße

Die konkrete Ausgestaltung des Knotenpunktes (Markierung, Anschluss an den Bestand etc.) ist mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

Auf der Westseite des Bauwerks ist ein Pumpenschacht geplant. Die Fußgänger und Radfahrenden sind bei einem Wartungsvorgang im Bereich des Pumpwerkes verkehrssicher zu führen. Dabei sind regelkonforme Breiten neben dem Aufstellbereich des Wartungsfahrzeuges für den Geh- und Radweg vorzusehen. Zudem ist die Zufahrt zum Pumpwerk für das Wartungsfahrzeug anhand von Schleppkurven nachzuweisen.

8.14 EÜ Kreuzungsbauwerk Str. 5100/5102/5919 km 1,300

Draufsicht

Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Bamberg im Bereich der SÜ Zufahrt Coburger Straße den Bebauungsplan 301 D verfolgt (s. 4.12).

8.15 EÜ Gleisdreieck km 2,061

Die Maßangaben für die lichte Weite für die Schnitte B-B, C-C und D-D sind nicht dargestellt und zu ergänzen.

Die Befahrbarkeit der Unterführung sowie der zuführenden Wege an die Unterführung ist für ein Feuerwehrfahrzeug (Bemessungsfahrzeug HLF Höhe 3,30m, Breite 2,55 m, Länge 10,50 m) zu gewährleisten. Dies ist anhand von Schleppkurvennachweisen darzulegen.

8.18 SÜ Emil-Kemmer-Straße km 1,353

Bezüglich der SÜ Emil-Kemmer-Straße wird auf die Ausführungen zur Planunterlage 4.17 Lageplan Hafengleis Strecke 5107, km 1,227 – 2,071 verwiesen.

12.5.8 Landschaftspflegerischer Begleitplan Strecke 5900, km 60,807 – 61,524

Die Geh- und Radwegverbindung im Bereich Schwarzenbergstraße-Moosstraße (km 61,3-61,6) ist gemäß Bebauungsplan 305 I zu berücksichtigen. Die Trasse ist von Bepflanzung, insbesondere mit Bäumen freizuhalten. In diesem Zusammenhang wird auf das Besprechungsprotokoll vom 17.08.2022 verwiesen, in welchem die kollisionsfreie Integration des Radweges zugesichert wird. Darin steht: „Die Vorhabenträgerin steht den Planungsabsichten des B-Planes bzgl. der Ausführung eines Geh- und Radweges offen gegenüber und regt an, die noch abzustimmenden Umgriffe in einem zum laufenden Verfahren nachgelagerten Planänderungsverfahren abzuwickeln. Auf Grund der bauzeitlich zum Ende vorgesehenen Ausführung der LBP-Maßnahmen besteht für diese Vorgehensweise ein hinreichendes Zeitfenster. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die LBP-Maßnahmen insoweit bis zur Klärung des Planänderungsverfahrens zurückzustellen, soweit bis zur IBN der Gesamtmaßnahme möglich. Die laufende Planung wird für die geplante Wegachse eine intensive Bepflanzung vermeiden, um eine kollisionsfreie Integration des Radweges zu ermöglichen.“

Aus der Unterlage 12.5.8 lässt sich entnehmen, dass Baumpflanzungen im Bereich des Geh- und Radweges liegen. Um eine konfliktfreie Herstellung des Geh- und Radweges nach Darstellung des Bebauungsplanes 305 I zu ermöglichen, müssen diese Baumpflanzungen verschoben oder an anderer Stelle nachgewiesen werden.

Die beiden neuen Versickerungsbecken (Bauwerksnummer 214 und 215) sind hochwertig zu gestalten, sodass diese neben dem technischen auch einen ökologischen Zweck erfüllen und sich langfristig in einen zukünftigen Grünzug entlang der Bahntrasse integrieren lassen.

Die Realisierung der „Gleisparks“ ist zeitlich nicht gebunden und kann erst nach Abschluss des Bahnausbaus in diesem Abschnitt erfolgen. Die Lärmschutzwände, technischen Bauten und ökologischen Ersatzflächen lassen sich in das Gesamtkonzept des „Gleispark“ integrieren.

12.5.9 Landschaftspflegerischer Begleitplan Strecke 5900, km 61,524 – 61,238

Die Geh- und Radwegverbindung im Bereich Schwarzenbergstraße-Moosstraße (km 61,3-61,6) ist gemäß Bebauungsplan 305 I zu berücksichtigen. Die Trasse ist von Bepflanzung, insbesondere mit Bäumen freizuhalten. In diesem Zusammenhang wird auf das Besprechungsprotokoll vom 17.08.2022 verwiesen, in welchem die kollisionsfreie Integration des Radweges zugesichert wird. Darin steht: „Die Vorhabenträgerin steht den Planungsabsichten des B-Planes bzgl. der Ausführung eines Geh- und Radweges offen gegenüber und regt an, die noch abzustimmenden Umgriffe in einem zum laufenden Verfahren nachgelagerten Planänderungsverfahren abzuwickeln. Auf Grund der bauzeitlich zum Ende vorgesehenen Ausführung der LBP-Maßnahmen besteht für diese Vorgehensweise ein hinreichendes Zeitfenster. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die LBP-Maßnahmen insoweit bis zur Klärung des Planänderungsverfahrens zurückzustellen, soweit bis zur IBN der Gesamtmaßnahme möglich. Die laufende Planung wird für die geplante Wegachse eine

intensive Bepflanzung vermeiden, um eine kollisionsfreie Integration des Radweges zu ermöglichen.“

Aus der Unterlage 12.5.9 lässt sich entnehmen, dass Baumpflanzungen im Bereich des Geh- und Radweges liegen. Um eine konfliktfreie Herstellung des Geh- und Radweges nach Darstellung des Bebauungsplanes 305 I zu ermöglichen, müssen diese Baumpflanzungen verschoben oder an anderer Stelle nachgewiesen werden.

Auch im restlichen Planbereich des Bebauungsplans Nr. 305 I ist laut dem Landschaftspflegerischen Begleitplan die Pflanzung von Bäumen vorgesehen. Der Bebauungsplan selbst sieht trotz Ausweisung einer GE (E) – Fläche an der Schwarzenbergstraße in innerstädtischer und gut erschlossener Lage in seinem Geltungsbereich die Pflanzung von insgesamt 76 Bäumen vor. Der seitens der Bahnplanungen erforderliche Nachweis des Ausgleichs durch Ersatzpflanzungen entsprechend der Baumschutzverordnung der Stadt Bamberg kann im selben Planabschnitt geführt werden. Laut Umweltbehörde der Stadt Bamberg sind Baumersatzpflanzungen zusätzlich nicht örtlich gebunden und können auch in anderen Bereichen verortet werden, wo sie den planerischen Zielen der Stadt weniger oder überhaupt nicht im Wege stehen. Die Standorte sind in Zusammenarbeit mit der Stadt zu definieren.

Durch den Ausbau der Bahnanlagen ist der Wegfall von bisher gewerblich genutzten Flächen (Logistikzentrum FA. Bosch, Firmengelände Fa. Wolf + Reißer) zu konstatieren, ohne dass eine Kompensation durch die Projektträgerin erfolgt. Im Stadtgebiet Bamberg herrscht ein akuter Mangel an Gewerbeflächen. Deshalb ist es naheliegend und gegenüber den Interessen der Projektträgerin vertretbar, bisher schon gewerblich genutzte Flächen an der Schwarzenbergstraße aufgrund ihrer Lagegunst und Erschlossenheit auch weiterhin für eine gewerbliche Nutzung vorzusehen. Zur Erreichung eines geordneten Straßenbildes ist eine durchgehende Bebauung entlang eines Teilstücks der Schwarzenbergstraße mit mindestens 3, maximal 4 Geschossen zu erreichen.

Eine Planfeststellung der gegenständlichen Planung der Vorhabenträgerin würde bedeuten, dass die Stadt nach Entwidmung der Grünflächen von Bahnbetriebszwecken bei einem zeitlich nachgeordneten Bebauungsplanverfahren gezwungen wäre, für die planfestgestellten Grünflächen und Baumpflanzungen entsprechende Ausgleichsflächen und –maßnahmen zu erbringen. Dies wäre widersinnig, da es sich ja derzeit um ein fast vollständig versiegeltes und teilweise bebautes Gelände (Logistikzentrum Fa. Bosch, Fa. Wolf + Reißer) handelt. Im Bereich des Bebauungsplans 305 I können sowohl die Ziele der DB als auch die Ziele der Stadt in Übereinstimmung gebracht werden. Insofern ist es nur folgerichtig, die für den Bahnausbau notwendigen Baumersatzpflanzungen an anderer, geeigneterer Stelle im Plangebiet bzw. Stadtgebiet vorzunehmen. Hierzu wird eine direkte Abstimmung gefordert.

Das neue Versickerungsbecken (Bauwerksnummer 215) ist hochwertig zu gestalten, sodass dieses neben dem technischen auch einen ökologischen Zweck erfüllt und sich langfristig in einen zukünftigen Grünzug entlang der Bahntrasse integrieren lässt.

Die Realisierung des „Gleisparks“ ist zeitlich nicht gebunden und kann erst nach Abschluss des Bahnausbaus in diesem Abschnitt erfolgen. Die Lärmschutzwände, technischen Bauten und ökologischen Ersatzflächen lassen sich in das Gesamtkonzept des „Gleispark“ integrieren.

12.5.10 Landschaftspflegerischer Begleitplan Strecke 5900, km 56,165 – 62,373

Im Stadtgebiet Bamberg herrscht ein akuter Mangel an Gewerbeflächen. Deshalb ist es naheliegend und gegenüber den Interessen der Projektträgerin vertretbar, bisher schon gewerblich genutzte Flächen an der Brennerstraße aufgrund ihrer Lagegunst und Erschlossenheit auch weiterhin für eine gewerbliche Nutzung vorzusehen. Das Stadtplanungsamt verweist auf das laufende Bebauungsplanverfahren Nr. 305 K.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Zusicherung im Klärungsgespräch zwischen Stadt und DB am 17.08.2022 verwiesen.

18.2 Lageplan Baustellenerschließung und Transportwege

Die Bauwerksnummer 877 sieht die Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche für den Bahnkörper vor. Im Bereich des Atriums sollen zukünftig öffentliche Fahrradabstellanlagen entstehen. Die Zugänglichkeit der Fahrradabstellplätze ist sicherzustellen.

Sperr- und Umleitungskonzept:

Das Sperr- und Umleitungskonzept während der Bauphasen wurde der Stadt von der Vorhabenträgerin im Dezember 2020 vorgestellt. Dieses muss nach der Erörterung der Planfeststellung aktualisiert werden.

Es ist stark davon auszugehen, dass im Zuge der Planfeststellung neue Bauabläufe und Bauvorhaben hervorgebracht werden, die in das Bauphasenkonzept der DB Netze AG eingearbeitet werden müssen.

Das Sperr- und Umleitungskonzept der Bauphasen ist im Detail mit der Stadt Bamberg sowie den Verkehrsbetrieben und weiteren Betroffenen abzustimmen.

Ziel der Stadt Bamberg ist die Verlagerung des ModalSplit bis 2030 hin zu 75% Umweltverbund. Auch bei den baustellenbedingten Verkehrseinschränkungen wird dieses Ziel verfolgt. Rad-/Fußverkehr und ÖPNV müssen bei Umleitungen im Besonderen beachtet und nach Möglichkeit gegenüber dem MIV (motorisierter Individualverkehr) bevorzugt werden. Der verbliebene MIV mit Innenstadtbezug muss gezielt in die Parkieranlagen, z.B. über ein geeignetes Parkleitsystem erfolgen.

Anlagen:

Anlage 1: VDE 8.1 / ABS / 3 Baustufe Aufklärungsgespräch Stellungnahme / Einwendungen der Stadt Bamberg zur 3. Planänderung Besprechungsprotokoll vom 17.08.2022

Anlage 2: VDE 8.1 / ABS / 3 Baustufe Aufklärungsgespräch Stellungnahme / Einwendungen der Stadt Bamberg zur 3. Planänderung Besprechungsprotokoll vom 31.08.2022

3.8 Amt 62 D, Bauordnungsamt – Abt. Denkmalpflege

Allgemeine Vorbemerkungen

Unter Bezugnahme auf die Maßnahmenbeschreibung in Kapitel 16.4 des Erläuterungsberichts (Unterlage 0.1) sowie auf die Kapitel 3.8 und 4.1.7 der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 11.1 mit Unterlage 11.2) wird wie folgt Stellung genommen:

Baudenkmalpflege

Im Planbereich und im Nahbereich zum Planbereich befinden sich verschiedene Einzelbaudenkmäler (Art. 1 Abs. 2 BayDSchG) bzw. denkmalwerte Gebäude, auf die die Planung Auswirkungen hat bzw. haben kann. Zudem grenzt der Planbereich an das StadtDenkmal von Bamberg (Art. 1 Abs.3 BayDSchG).

Bodendenkmalpflege

Innerhalb des Planbereichs finden sich neben bereits bekannten Bodendenkmälern (Art. 1 Abs. 4 und Art. 2 Abs. 1 BayDSchG) auch mehrere Flächen, auf denen das Vorhandensein von Bodendenkmälern zu vermuten oder den Umständen nach anzunehmen ist (Art. 7 Abs. 1 BayDSchG). Das BLfD hat im Rahmen der Planaufstellung bereits einige dieser Vermutungsflächen definiert und laut Erläuterungsbericht zuletzt im Juni 2022 neu abgegrenzt und definiert. Unmittelbar durch den Ausbau betroffen sind innerhalb des Stadtgebiets demnach folgende Bodendenkmäler bzw. Vermutungsflächen:

- Strecke 5900, ca. 58,42 – 58,575, Hauptmoorwald, Ausbau innerhalb eines Bodendenkmals (D-4-6131-0160: Siedlung der frühen Latènezeit)

- Strecke 5900, ca. 55,28 – 56,48, Hauptsmoorwald, Südflur Bamberg, Ausbau innerhalb einer Vermutungsfläche für Bodendenkmäler (V-4-6031-0013)
- Strecke 5900, ca. 58,40 – 58,68, Hauptsmoorwald – Südflur Bamberg, Ausbau innerhalb einer Vermutungsfläche für Bodendenkmäler (V-4-6031-0019).

Die Belange der Bodendenkmalpflege werden durch die Planung hinsichtlich einer Minimierung der Eingriffe im Denkmalsbereich und der sich hieraus ergebenden Erlaubnispflicht der Bodeneingriffe gemäß Art. 7 Abs. 1 BayDSchG in Verbindung mit der Durchführung archäologischer Untersuchungen als Ersatzmaßnahmen – jeweils in enger Abstimmung mit dem BLfD als Fachbehörde – aus hiesiger Sicht ausreichend berücksichtigt.

Auflagen

Baudenkmalpflege

- Baudenkmäler innerhalb des Planbereichs und in der Nähe des Planbereichs dürfen durch die Baumaßnahmen weder geschädigt noch gefährdet werden (Art. 4 BayDSchG).
- Zum Abbruch vorgesehen sind das Einzelbaudenkmal (D-4-61-000-856), Gundelsheimer Straße 14a (südlicher Ringlokschuppen) und das denkmalwerte Gebäude „ehem. Streckenwärterhaus der Ludwig Süd-Nord-Bahn“ (km 58,750). Die Abrissmaßnahmen am Baudenkmal, sowie Veränderungen an sonstigen Baudenkmalern im Planbereich oder im Nahbereich zum Planbereich unterliegen grundsätzlich der denkmalrechtlichen Erlaubnispflicht nach Art. 6 BayDSchG und bedürfen der Abstimmung mit dem BLfD.

Bodendenkmalpflege

- Die UDSchB/Stadtarchäologie ist am bodendenkmalfachlichen Verfahren (Planung bzw. Durchführung der erforderlichen archäologischen Untersuchungen in Absprache mit DB, BLfD und ausführender Fachfirma) zu beteiligen.
- Die UDSchB/Stadtarchäologie erhält eine digitale Version der abschließenden Grabungsdokumentation.

Hinweise

Baudenkmalpflege

- Auf das gelistete Verzeichnis der Baudenkmäler im Planbereich und im Nahbereich zum Planbereich aus der vorherigen Anhörung wird insbesondere hingewiesen.
- Bedenken zu den vorgesehenen Abbrüchen lfd.Nr. 401 und „südl. Rundlokschuppen“ müssen aufgrund der übergeordneten Bedeutung der Bundesverkehrswegeplanung im Einvernehmen mit dem BLfD als zuständige Denkmalfachbehörde grundsätzlich zurückgestellt werden.
- Der zum Abbruch vorgesehen „südl. Rundlokschuppen“ ist als solcher nicht im Bauwerksverzeichnis Unterlage 0.2 erfasst, andererseits als Abbruchmaßnahme in Unterlage 03_04_10_a_lageplan dargestellt.
- Die durch das Stadtgebiet von Bamberg führende Bahntrasse wird von Lärmschutzwänden flankiert. Hierbei handelt es sich offensichtlich schallschutzbedingt um zwingend notwendige Begleitbauwerke, die zwar unmittelbare visuelle Auswirkungen auf das Stadtbild haben, jedoch im Zuge der Umsetzung der Maßnahme zum Schutz des teilweise an die Trasse angrenzenden Wohnumfeldes hingenommen werden müssen.

Bodendenkmalpflege

- Für die Ausbaubauabschnitte, die außerhalb der genannten Bodendenkmal- und Vermutungsflächen liegen, ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht von einer Gefährdung archäologisch relevanter Befunde oder Funde auszugehen. Auf Art. 8 Abs. 1ff. BayDSchG wird diesbezüglich jedoch ausdrücklich verwiesen: so muss sichergestellt sein, dass im Rahmen der Bauausführung entdeckte archäologische Befunde oder Funde umgehend dem BLfD oder der UDSchB/Stadtarchäologie Bamberg gemeldet werden.

- Unterlage 11.1, Kap. 4.1.7: In der Aufzählung fehlt die Vermutungsfläche für Bodendenkmäler V-4-6031-0019. Die entsprechenden Baukilometer werden unter der Vermutungsfläche V-4-6031-0113 subsummiert. Letztere müsste gemäß Unterlage 0.1, Kap. 16.4.2 jedoch als V-4-6031-0013 bezeichnet werden. Die Angaben sind entsprechend abzugleichen und zu korrigieren
- Unterlage 11.2.1: Bei der Darstellung der Konfliktschwerpunkte wird die Vermutungsfläche V-4-6031-0013 (gem. Unterlage 0.1, Kap. 16.4.2) mit der Nummer V-4-6031-0113 bezeichnet. Auch die Angaben zu den Baukilometern differieren und sind entsprechend abzugleichen.

3.9. Amt 80, Amt für Wirtschaft

Allgemeine Vorbemerkungen

Aus folgenden Gründen begrüßt die Wirtschaftsförderung den Bau einer ABS/NBS Nürnberg – Ebersfeld – Erfurt – Leipzig / Halle – Berlin:

- Hier wird eine direkte Verbindung mit kurzen Reisezeiten zwischen den Ballungsräumen geschaffen, was auch der (über-)regionalen Verkehrsanbindung des Wirtschaftsstandorts Bamberg zu Gute kommt, sowohl im Güter- als auch im Personennah- und –fernverkehr (□ siehe Erläuterungsbericht, S. 32ff.)
- Durch die Erweiterung um zwei zusätzliche Streckengleise ist eine deutlich höhere Streckenbelegung im Schienenpersonenverkehr und im Güterzugverkehr möglich. Dies kommt dem prognostizierten Verkehrszuwachs im Schienenpersonen- und -güterverkehr entgegen und schafft ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene. Dies trägt wiederum dem Umweltschutz in Zukunft deutlich mehr Rechnung (□ siehe Erläuterungsbericht S. 36ff.)

Mit dem ebenerdigen, viergleisigen Bahnausbau steht der Stadt Bamberg in den nächsten Jahren jedoch ein infrastrukturelles Großprojekt bevor. Die Bauzeit wird für die gesamte Stadtgesellschaft und damit auch für die Bamberger Unternehmen große Herausforderungen und Einschränkungen mit sich bringen. Mit dem Ausbau wird sich zudem das Stadtbild nachdrücklich verändern. Für die Belange der Unternehmen setzt sich die Wirtschaftsförderung nachdrücklich ein und nimmt deshalb zu den geänderten Planunterlagen der DB Netz AG zum Umbau des Knoten Bamberg (PFA 22) wie folgt Stellung:

Zu Unterlage
Erläuterungsbericht

1. Grundsätzliche Anmerkungen zu den Planungen und zur Durchführung

In ihrer Funktion als Dienstleisterin weist die Wirtschaftsförderung erneut auf folgende grundsätzliche Themen hin, die es im Zuge des Großbauprojekts zu berücksichtigen gilt. Diese Punkte wurden bereits 2021 von der Wirtschaftsförderung eingebracht, wurden jedoch nicht oder nur unzureichend von der DB Netz AG berücksichtigt.

1.1 Information betroffener Unternehmen

Durch die Baumaßnahmen werden viele Unternehmen in ihrer Erreichbarkeit stark eingeschränkt sein (z.B. durch gesperrte Zu- / Abfahrten). Dies gilt besonders für die Straßen, welche im Umfeld von umzubauenden Über- oder Unterführungen liegen. Somit sind diese Unternehmen nur über Umwege für ihre Kund:innen und Zulieferer erreichbar. Dies wirkt sich v.a. auf kleinere Unternehmen, wie Einzelhändler:innen, Dienstleister:innen o.ä. aus und kann durchaus existenzgefährdend sein.

Die DB Netz AG hat den Einwand der Wirtschaftsförderung von 2021 zur frühzeitigen Kommunikation teilweise berücksichtigt (regelmäßige Information im Internetportal,

Wurfsendung an die unmittelbaren Anlieger, persönliche Kontaktaufnahme von direkt Betroffenen). Diese geplanten Informationskanäle begrüßt die Wirtschaftsförderung grundsätzlich.

Eigenständige Forderungen:

Es ist sicherzustellen, dass Unternehmen, deren Betriebsgelände bzw. Erreichbarkeit direkt von den Baumaßnahmen und/oder dem fertigen Ausbauzustand des Knotens Bamberg betroffen sind, frühzeitig über die individuellen Auswirkungen informiert werden, auch hinsichtlich des Beginns und der Dauer der Maßnahmen.

Des Weiteren sind zahlreiche Unternehmen im Umfeld v.a. von umzubauenden Über- oder Unterführungen indirekt betroffen. Die DB Netz AG muss hierbei ebenfalls frühzeitig an die Unternehmen und die Stadt Bamberg kommunizieren sowie entsprechend entschädigen.

Zu nennen sind die Unternehmen v.a. in den Straßen:

- Kronacher Straße
- Memmelsdorfer Straße
- Zollnerstraße
- Starkenfeldstraße / Pfisterstraße
- Moosstraße / Schildstraße / Holzgartenstraße / Nürnberger Straße
- Geisfelder Straße / Hedwigstraße / Kapellenstraße / Theresienstraße
- Münchner Ring
- Forchheimer Straße

Die Wirtschaftsförderung fordert nachdrücklich dazu auf, Informationen stets so früh wie möglich an die Betroffenen zu kommunizieren, damit diese sich entsprechend vorbereiten und ihre Planungen und Abläufe ggf. neu organisieren können.

Die Stadt Bamberg und die Wirtschaftsförderung sind in die Kommunikation ebenfalls frühzeitig einzubinden, da die Wirtschaftsförderung zusätzlich über ihre Informationskanäle kommuniziert.

1.2 Belange der Unternehmen bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahmen

Die Wirtschaftsförderung brachte 2021 den Einwand, dass seitens der DB Netz AG ein bauzeitiges Verkehrskonzept zu erstellen und die Wirtschaftsförderung hier mit einzubinden sei. Diesen Einwand wies die DB Netz AG mit der Begründung ab, der Stadt Bamberg läge bereits ein Sperr- und Umleitungskonzept vor. Dieses Konzept wurde am 28. Juni 2022 von der Stadtverwaltung angefordert, liegt jedoch bis heute nicht vor und ist auch den aktuell vorliegenden Planungsunterlagen nicht zu entnehmen. Hier findet sich lediglich ein Hinweis, dass dies noch zu erstellen sei (siehe Punkt 19.5. Verkehrsregelung während der Bauzeit).

Während der Bauzeit sind massive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Stadtgebiet zu erwarten. Davon werden auch viele Bamberger Unternehmen erheblich betroffen sein. Ziel muss es aus Sicht der Wirtschaftsförderung sein, die Auswirkungen der Großbaustelle Bahnausbau auf die Bamberger Unternehmenslandschaft so gering wie möglich zu halten.

Eigenständige Forderungen:

Die Wirtschaftsförderung fordert, die Auswirkungen der Großbaustelle Bahnausbau auf die Bamberger Unternehmenslandschaft so gering wie möglich zu halten.

Die Wirtschaftsförderung fordert die zeitnahe Vorlage eines Sperr- und Umleitungskonzeptes. Die Wirtschaftsförderung fordert, dass sie in die Erstellung des bauzeitigen Verkehrskonzeptes eingebunden wird, um

- sicherzustellen, dass die Belange der Unternehmen bei der Planung von Sperrungen bzw. Änderungen der Verkehrsführung mitberücksichtigt werden und
- um zu gewährleisten, dass die Unternehmen im Stadtgebiet rechtzeitig und umfassend über die Verkehrsregelungen und Beeinträchtigungen während der Bauzeit informiert werden können.

Für die einzelnen Umbauphasen ist zudem der Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung möglichst frühzeitig zu stellen und die Wirtschaftsförderung zwingend zu beteiligen, damit die Belange der Unternehmen bei der Bauausführung rechtzeitig berücksichtigt werden können.

2. Stellungnahme zu geplanten Einzelmaßnahmen

2.1 Hafengleis-Nordzufahrt (Punkt 2.4.3 im Erläuterungsbericht)

Die Wirtschaftsförderung befürwortet den Neubau des Hafengleises ausdrücklich. Mit dem neuen Hafengleis wird eine leistungsstarke Anbindung des für den Wirtschaftsstandort Bamberg immens wichtigen Bayernhafens Bamberg gesichert. Zudem wird dadurch die ungünstige aktuelle Wegeführung über die zwei wichtigsten Hauptverkehrsstraßen Coburger und Hallstadter Straße (mit entsprechenden Verkehrsbehinderungen bei Güterzugverkehr) aufgelöst.

Eigenständige Forderung:

Bei dem Neubau des Hafengleises ist zu berücksichtigen, dass alle Straßen während und nach der Bauzeit für die Gewerbebetriebe im Bayernhafen ohne weiträumige Umfahrungen sowie mit Lang-LKWs oder Sonderfahrzeugen problemlos befahrbar bleiben.

Hinweis: Die Wirtschaftsförderung begrüßt, dass das alte Hafengleis der Stadt Bamberg als Ausziehgleis in Zukunft genutzt werden kann, was den Interessen des Bayernhafens entspricht.

2.2 S-Bahn Halt (Punkt 6.5 im Erläuterungsbericht)

Die geplante Errichtung des Haltepunkts Bamberg Süd wird von der Wirtschaftsförderung begrüßt. Damit wird die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Bamberg-Süd durch den ÖPNV gewährleistet. Auch für die geplante Ansiedlung des Berufsbildungs- und Technologiezentrums Oberfranken-West der Handwerkskammer für Oberfranken an der Forchheimer Straße ist dies ein entscheidender Standortfaktor. Hinsichtlich des Standorts für den Haltepunkt unterstützt die Wirtschaftsförderung die Planungen am jetzigen Standort in der Gereuth.

Zu Unterlage

05_Grunderwerbsplaene-_verzeichnisse

Grunderwerb und vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken

Forderung nach Auflagen:

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass nur dann Grundstücke durch die DB Netz AG erworben oder vorübergehend genutzt werden können, wenn dies mit den Eigentümer:innen bzw. Nutzer:innen frühzeitig und einvernehmlich abgestimmt wurde, diese entschädigt und alternative Flächen bzw. Immobilien von Seiten der DB Netz AG angeboten werden können. Dies ist für die Unternehmen in der Stadt Bamberg besonders wichtig, da die Stadt schon seit Jahren unter einer immensen Flächenknappheit leidet und die Stadtverwaltung auch keine Alternativflächen anbieten kann. Es darf nicht passieren, dass Unternehmen wegen des Bahnausbaus die Stadt Bamberg verlassen müssen oder massiv in ihrer Geschäftstätigkeit eingeschränkt werden.

Die Wirtschaftsförderung ist über die Ergebnisse der Verhandlungen mit Unternehmen frühzeitig in Kenntnis zu setzen.

Vorübergehend genutzte Flächen von Unternehmen müssen sofort im Nachgang durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

Im Detail geht es um folgende Flächen:

03_05_01_06_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.6)

- Flurstück 4446/55, Nürnberger Str. 170, FIM: Hier befindet sich das Ringcenter, in dem aktuell noch der Einzelhandelsbetrieb **Thomas Philipps Bamberg** ansässig ist.
Eigenständige Forderung:
Die geplante Nutzung der Fläche durch die DB Netz AG muss frühzeitig mit Thomas Philipps bzw. dem Eigentümer der Fläche abgestimmt werden.
Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche erfolgen.
- Flurstück 4446/77, Nürnberger Str. 164 und 162: Nutzung durch **Culinara Italia – der italienische Lebensmittelhandel in Bamberg**.
Eigenständige Forderung:
Die geplante Nutzung der Fläche durch die DB Netz AG muss frühzeitig mit dem Nutzer bzw. dem Eigentümer der Fläche abgestimmt werden.
Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche erfolgen.
- Flurstück 4446/80, Nürnberger Str. 160: Nutzung durch **Neptun Wasserbett-Studio Werner Tanner e.K.**
Eigenständige Forderung:
Die geplante Nutzung der Fläche durch die DB Netz AG muss frühzeitig mit dem Nutzer bzw. dem Eigentümer der Fläche abgestimmt werden.
Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche erfolgen.
- Flurstück 4446/84, Kugelfang: Nutzung durch **Grabsteine „Naturstein Edelstahl“**.
Eigenständige Forderung:
Die geplante Nutzung der Fläche durch die DB Netz AG muss frühzeitig mit dem Nutzer bzw. dem Eigentümer der Fläche abgestimmt werden.
Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche erfolgen.
- Flurstück 4447/20, Nürnberger Str. 150: Nutzung durch **KfZ-Meisterbetrieb Ralf Andersch**.
Eigenständige Forderung:
Die geplante Nutzung der Fläche durch die DB Netz AG muss frühzeitig mit dem Nutzer bzw. dem Eigentümer der Fläche abgestimmt werden.
Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche erfolgen.
- Flurstück 4467/21: Diese im Privateigentum befindliche Fläche nutzt die **Robert Bosch GmbH, Werk Bamberg** als Mitarbeitendenparkplatz mit rund 70 Parkplätzen.
Hinweis: Das Unternehmen muss gemeinsam mit der Stadt Bamberg immense Anstrengungen bewerkstelligen, um evtl. eine öffentliche Grünfläche als Parkplatz zu ertüchtigen. Eine politische Entscheidung, ob dies überhaupt möglich sein wird, steht noch aus. Eine andere Alternativfläche kann die Stadt Bamberg im Umfeld des Werkes nicht zur Verfügung stellen.
Eigenständige Forderung:
Die DB Netz AG muss eine räumlich naheliegende Flächenalternative anbieten bzw. das Unternehmen entsprechend entschädigen.
Es muss zudem eine frühzeitige Kommunikation mit dem Unternehmen erfolgen, ab wann die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt und in welchem Umfang.

03_05_01_07_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.7)

- Flurstück 4467/21 (Wiederholung der Forderung zu Unterlage 5.1.6 / 03_05_01_06_a_grunderwerbsplan.PDF):
Diese im Privateigentum befindliche Fläche nutzt die **Robert Bosch GmbH, Werk Bamberg** als Mitarbeitendenparkplatz mit rund 70 Parkplätzen.
Hinweis: Das Unternehmen muss gemeinsam mit der Stadt Bamberg immense Anstrengungen bewerkstelligen, um evtl. eine öffentliche Grünfläche als Parkplatz zu ertüchtigen. Eine politische Entscheidung, ob dies überhaupt möglich sein wird, steht noch aus. Eine andere Alternativfläche kann die Stadt Bamberg im Umfeld des Werkes nicht zur Verfügung stellen.
Eigenständige Forderung:
Die DB Netz AG muss eine räumlich naheliegende Flächenalternative anbieten bzw. das

Unternehmen entsprechend entschädigen.

Es muss zudem eine frühzeitige Kommunikation mit dem Unternehmen erfolgen, ab wann die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt und in welchem Umfang.

- Flurstück 4547/2: Hier handelt es sich um die Verlängerung der Theresienstraße, die eine wichtige Funktion für die Lieferbeziehungen des Unternehmens **Bamberger Mälzerei GmbH** darstellt.

Forderung nach Auflage:

Wenn eine Nutzung der Theresienstraße durch die DB NETZ AG erfolgt, müssen trotzdem die Lieferbeziehungen für das Unternehmen Bamberger Mälzerei GmbH weiterhin vollumfänglich möglich bleiben.

Es muss eine genaue Abstimmung mit dem Unternehmen erfolgen, wie die DB Netz AG diese Fläche nutzen will, damit es zu keinen Einschränkungen für das Unternehmen kommt.

- Flurstück 4468/1 und 4547/17: Die DB Netz AG möchte laut Plan Privatflächen der **Bamberger Mälzerei GmbH** vorübergehend nutzen.

Eigenständige Forderung:

Die DB Netz AG kann nicht die Flächen des Unternehmens nutzen, da das Unternehmen verpflichtet ist, das Grundstück verschlossen zu halten (Zaun mit Tor). Eine gleichzeitige Nutzung durch die DB Netz AG ist für das Unternehmen nicht tragbar.

Die gewollte Nutzung dieser Flächen ist nicht mit dem Unternehmen abgestimmt, was unbedingt zeitnah erfolgen muss.

Forderung nach Auflage:

Falls dennoch eine vorübergehende Nutzung durch die DB Netz AG erfolgen sollte, müssen die Flächen dauerhaft von der DB Netz AG in einem Zustand erhalten bleiben, dass für das Unternehmen keine Einschränkungen folgen. Im Nachgang müssen die Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

Es muss eine genaue Abstimmung mit dem Unternehmen erfolgen, wie die DB Netz AG diese Fläche nutzen will, damit es zu keinen Einschränkungen für das Unternehmen kommt.

03_05_01_08_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.8)

- Flurstück 1581/10: Der Großteil der Fläche wird als Kleingärten genutzt. Es handelt sich bei der betroffenen Fläche aber u.a. auch um die Obere Schildstraße als Verbindung zwischen Geisfelder Straße und Moosstraße. Diese stellt eine wichtige Erschließungsstraße für die **Gärtnerei und Floristik Karl Dechant** sowie **Gartenbau Georg Dechant** an der Geisfelder Straße und das Unternehmen **Dorfner Gruppe** direkt an der Oberen Schildstraße dar. Die Gärtnereien nutzen die Obere Schildstraße, um an ihre Anbauflächen zu gelangen.

Eigenständige Forderung:

Es muss eine frühzeitige Kommunikation mit dem Gärtnerbetrieben erfolgen, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt. Dann können sich die Unternehmen beim Anbau ihrer Produkte darauf einstellen.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG Flächen für eine Erschließung der gärtnerischen Flächen sowie der Dorfner Gruppe sorgt, weil die Obere Schildstraße während und evtl. auch nach der Baumaßnahme ganz oder teilweise entfällt.

Die Wirtschaftsförderung fordert weiterhin, dass die DB Netz AG entsprechende Vorkehrungen trifft, um die gärtnerischen Flächen vor Verschmutzungen durch die Baumaßnahme zu schützen. Die Gärtnereibetriebe müssen für zusätzlichen Aufwand oder Ernteausfall entschädigen werden.

- Flurstück 5140/10: Hier ist die **Mineralölhandelsfirma Wolf & Reißer GmbH** ansässig. Sie muss ihren Standort komplett aufgeben und es gibt im gesamten Stadtgebiet Bamberg keine geeignete Alternativfläche für das Unternehmen. Der Bahnausbau bedeutet für das Unternehmen entweder einen Wegzug aus Bamberg oder die Aufgabe des Unternehmens.

Eigenständige Forderung: Dem Unternehmen ist eine Alternativfläche anzubieten und es muss eine Entschädigung erfolgen.

03_05_01_09_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.9)

- Flurstücke 5140/2 und 5140/10: Hier befand sich ein Logistikstandort des Unternehmens **Robert Bosch GmbH, Werk Bamberg**.
Hinweis: Diesen konnte die Stadt Bamberg gemeinsam mit dem bayernhafen bamberg bereits erfolgreich umsiedeln.
- Flurstück 5128: Diese Fläche nutzt die **Wieland Electric GmbH** als Mitarbeitendenparkplatz. Ersatzflächen im näheren Umfeld sind nicht vorhanden.
Eigenständige Forderung:
Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche erfolgen.
Zudem muss eine frühzeitige Kommunikation mit dem Unternehmen erfolgen, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt.
- Flurstücke 5700/1, 5700/4 und 5700/5: Diese Flächen will die DB Netz AG vorübergehend nutzen und dinglich sichern. Diese benötigt aber das **Hotel ibis budget Bamberg** als Parkplatz für die Hotelgäste. Die Fläche 5700/4 sowie ein Teil der Fläche 5700/5 stellen einen Grünstreifen direkt vor dem Frühstücksraum des Hotels dar sowie eine bestuhlte Terrasse für die Gäste. Wenn diese Fläche nicht mehr vom Hotel genutzt werden kann, mindert dies die Attraktivität des Hotels deutlich.
Eigenständige Forderung:
Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche für wegfallende Parkplätze und die Terrassenfläche erfolgen.
Zudem muss eine frühzeitige Kommunikation mit dem Unternehmen erfolgen, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt.
Die Beeinträchtigung der Hotelgäste ist so minimal wie möglich zu halten, hierfür sind v.a. die Nachtzeiten zu berücksichtigen.
Im Nachgang müssen die vorübergehend genutzten Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

03_05_01_10_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.10)

- Flurstück 5140/10: Ein Teilstück dieser Fläche der DB Netz AG nutzt bislang die **Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG** als Parkplatz für ihr Gästezentrum. Hier konnte bereits folgende Einigung erzielt werden, welche die Wirtschaftsförderung begrüßt:

Die DB Netz AG wird der **Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG** den Parkplatz neben dem Gästezentrum auch während des Bahnausbaus weiterhin zur Nutzung überlassen und stattdessen vorübergehend zwei Grundstücke der Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG an der Gundelsheimer Straße (Flur-Nummern 6181 und 6181/1) nutzen.
Eigenständige Forderung:
Bzgl. der vorübergehenden Nutzung der Grundstücke an der Gundelsheimer Straße durch die DB Netz AG verweist die Wirtschaftsförderung auf ihre Einwendung zum Grunderwerbsplan 03_05_01_312_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.312).
- Flurstück 5695/1: Ein schmales Teilstück entlang der Firmengebäude der **Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG** in Richtung Bahnlinie soll erworben und dauerhaft genutzt werden.
Eigenständige Forderung:
Es ist dringend mit dem Unternehmen abzustimmen, ob diese Nutzung erfolgen kann und unter welchen Bedingungen.
Zudem muss frühzeitig an das Unternehmen kommuniziert werden, ab wann die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt und in welchem Umfang.
Eine Entschädigung für das Unternehmen muss erfolgen.
- Flurstück 5676, 5677 und 5678: Auch diese Flächen nutzt das Unternehmen **Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG**.
Eigenständige Forderung:
Es ist dringend mit dem Unternehmen abzustimmen, ob die (teilweise) Nutzung der Flur-

Nummern 5676, 5677 und 5678 erfolgen kann und unter welchen Bedingungen.

Insbesondere fordert die Wirtschaftsförderung die DB Netz AG auf, dem Vorschlag der Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG nachzukommen, an Stelle der Flur-Nr. 5678 die Flur-Nr. 5683/4 in Anspruch zu nehmen, die vom Unternehmen alternativ zur vorübergehenden Nutzung zur Verfügung gestellt werden würde.

Für die in Anspruch genommenen Flächen muss eine Entschädigung an das Unternehmen erfolgen. Zudem muss frühzeitig an das Unternehmen kommuniziert werden, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese Flächen tatsächlich benötigt.

Im Nachgang müssen die vorübergehend genutzten Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

- Flurstück 5772/3: Diese Fläche nutzt das Unternehmen **Heinrich Fischer & Söhne Brennstoffe GmbH**. Die Gewerbeflächen des Unternehmens liegen zu einem Teil auf bahneigenem Grund. Hierfür musste die DB Netz AG vorhabenbedingt die Kündigung aussprechen, so dass das Unternehmen seine Lagerhalle räumen und nun (vorübergehend) in Breitengüßbach ansässig sein wird. Es ist unklar, ob das Unternehmen nach dem Bahnausbau wieder nach Bamberg zurückkehren wird.

Eigenständige Forderung:

Das Unternehmen muss für den Umzug eine entsprechende Entschädigung von der DB Netz AG erhalten.

Im Nachgang müssen die vorübergehend genutzten Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

- Flurstück 5774/2: Auf dieser Fläche befindet sich das **Planungsbüro Ladehof**.

Eigenständige Forderung:

Es ist dringend mit dem Unternehmen abzustimmen, ob diese Nutzung erfolgen kann und unter welchen Bedingungen.

Eine Entschädigung für das Unternehmen muss erfolgen.

Zudem muss frühzeitig an das Unternehmen kommuniziert werden, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt.

Im Nachgang müssen die vorübergehend genutzten Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

- Flurstück 5770: Auf dieser Fläche ist das Unternehmen **Schwarzmann & Christa GmbH** ansässig.

Eigenständige Forderung:

Es ist dringend mit dem Unternehmen abzustimmen, ob diese Nutzung erfolgen kann und unter welchen Bedingungen.

Eine Entschädigung für das Unternehmen muss erfolgen.

Zudem muss frühzeitig an das Unternehmen kommuniziert werden, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt.

Im Nachgang müssen die vorübergehend genutzten Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

03_05_01_11_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.11)

- Flurstücke 6483, 6482, 6481,6481/2, 6481/1, 6480, 6479, 6478: Bei diesen Flächen handelt es sich um gärtnerisch genutzte Flächen, die zudem langfristig als potenzielle Gewerbeflächen genutzt werden könnten.

Eigenständige Forderung:

Die geplante Nutzung der Fläche durch die DB Netz AG muss frühzeitig mit dem Nutzer/ Pächter und dem Eigentümer der Fläche abgestimmt werden. Dann können sich die Unternehmen beim Anbau ihrer Produkte darauf einstellen.

Es müssen eine Entschädigung und das Angebot von Alternativflächen erfolgen.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG Flächen für eine Erschließung der

gärtnerischen Flächen sorgt, weil die aktuelle Erschließungsstraße entlang der Bahnlinie durch die Baumaßnahme entfällt.

Die Wirtschaftsförderung fordert weiterhin, dass die DB Netz AG entsprechende Vorkehrungen trifft, um die gärtnerischen Flächen vor Verschmutzungen durch die Baumaßnahme zu schützen. Die Gärtnereibetriebe müssen für zusätzlichen Aufwand oder Ernteausfall entschädigen werden.

Vorübergehend genutzte gärtnerische Flächen müssen im Nachgang für die gärtnerische Nutzung wiederhergestellt werden.

03_05_01_12_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.12)

- In diesem Planausschnitt wird von den Flurstücken 6468 bis 6445 alle Flurstück östlich entlang der neuen Bahnlinie jeweils Teilstücke durch die Bahn genutzt. Hierbei handelt es sich zum Großteil um gärtnerisch genutzte Flächen.

Eigenständige Forderung:

Es muss eine frühzeitige Kommunikation mit dem Gärtnerbetrieben erfolgen, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt. Dann können sich die Unternehmen beim Anbau ihrer Produkte darauf einstellen.

Es müssen eine Entschädigung und das Angebot von Alternativflächen erfolgen.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG Flächen für eine Erschließung der gärtnerischen Flächen sorgt, weil die aktuelle Erschließungsstraße entlang der Bahnlinie durch die Baumaßnahme entfällt.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG entsprechende Vorkehrungen trifft, um die gärtnerischen Flächen vor Verschmutzungen durch die Baumaßnahme zu schützen. Die Gärtnereibetriebe müssen für zusätzlichen Aufwand oder Ernteausfall entschädigen werden.

Vorübergehend genutzte gärtnerische Flächen müssen im Nachgang für die gärtnerische Nutzung wiederhergestellt werden.

03_05_01_13_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.13)

- Das Flurstück 6518 ist eine Fläche, welche die DB Netz AG teilweise und vorübergehend nutzen will.

Eigenständige Forderung:

Diese will Fläche die Stadt Bamberg schnellstmöglich wieder selbst nutzen bzw. für eine gewerbliche Nutzung verkaufen, da durch den Bahnausbau zahlreiche andere Flächen nicht zur Verfügung stehen. Diese Fläche ist daher schnellstmöglich wieder frei zu geben.

- In diesem Planausschnitt wird von allen Flurstücken 6445/1 bis 6308 östlich entlang der Bahnlinie ein Teilstück abgeschnitten. Es handelt sich bei den betroffenen Flurstücken um gärtnerisch genutzte Flächen sowie einen Erschließungsweg parallel zur Bahnlinie, den ebenfalls die Gärtnerbetriebe nutzen.

Eigenständige Forderung:

Es muss eine frühzeitige Kommunikation mit dem Gärtnerbetrieben erfolgen, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese Fläche tatsächlich benötigt. Dann können sich die Unternehmen beim Anbau ihrer Produkte darauf einstellen.

Es müssen eine Entschädigung und das Angebot von Alternativflächen erfolgen.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG Flächen für eine Erschließung der gärtnerischen Flächen sorgt, weil die aktuelle Erschließung durch die Baumaßnahme entfällt.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG entsprechende Vorkehrungen trifft, um die gärtnerischen Flächen vor Verschmutzungen durch die Baumaßnahme zu schützen. Die Gärtnereibetriebe müssen für zusätzlichen Aufwand oder Ernteausfall entschädigen werden.

Vorübergehend genutzte gärtnerische Flächen müssen im Nachgang für die gärtnerische Nutzung wiederhergestellt werden.

- Westlich der Bahnlinie befinden sich die Flurstücke 6720, 6719/1 und 6719, die ebenfalls gärtnerisch genutzt werden. Sie sind zwar nicht direkt von einer Flächeninanspruchnahme durch die DB Netz AG betroffen. Jedoch befinden sie sich im unmittelbaren Umfeld der

Baumaßnahme.

Eigenständige Forderung:

Es muss eine frühzeitige Kommunikation mit dem Gärtnerbetrieben erfolgen, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese oben genannte Fläche tatsächlich benötigt. Dann können sich die Unternehmen beim Anbau ihrer Produkte darauf einstellen.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG entsprechende Vorkehrungen trifft, um die gärtnerischen Flächen vor Verschmutzungen durch die Baumaßnahme zu schützen. Die Gärtnereibetriebe müssen für zusätzlichen Aufwand oder Ernteausfall entschädigen werden.

Vorübergehend genutzte gärtnerische Flächen müssen im Nachgang für die gärtnerische Nutzung wiederhergestellt werden.

03_05_01_14_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.14)

- Die beiden Flurstücke 6755/10 und 6755/2 der Straßen Coburger Straße und Kaspar-Schulz-Straße sollen in der Kurve vorübergehend durch die Nutzung der DB Netz AG geschmälert werden. Für das direkt anliegenden Unternehmen **KASPAR SCHULZ Brauereimaschinenfabrik & Apparatebauanstalt GmbH** erfolgt die An- und Ablieferung der sperrigen und sehr großen Produkte über diese Kurve. Auch zahlreiche andere Unternehmen in der Coburger Straße sind auf eine ausreichend breite Fahrspur für LKWs angewiesen.

Eigenständige Forderung:

Die Wirtschaftsförderung fordert daher, dass die Zu- und Abfahrt zu dem Unternehmen Kaspar Schulz für LKWs sowie Schwertransporte immer möglich ist und die Kurve Kaspar-Schulz-Straße - Coburger Straße für LKWs und Schwertransporte jederzeit passierbar bleibt.

03_05_01_17_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.17)

- Flurstück 7150/124: Nutzung durch **SCHWENK Beton Bamberg GmbH & Co. KG.**

Eigenständige Forderung:

Die geplante Nutzung der Fläche durch die DB Netz AG muss frühzeitig mit dem Nutzer/ Pächter und dem Eigentümer der Fläche abgestimmt werden.

Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche erfolgen.

Im Nachgang müssen die vorübergehend genutzten Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

- Flurstück 7150/127: Nutzung durch **Merkel Autokräne, mateco GmbH, Mischfutter Werke Mannheim GmbH - Lager Bamberg, Bamberger Truck & Trailer Service, Salzhalle von Herbst Transporte GmbH.**

Eigenständige Forderung:

Die geplante Nutzung der Fläche durch die DB Netz AG muss frühzeitig mit dem Nutzer bzw. dem Eigentümer der Fläche abgestimmt werden.

Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche erfolgen.

Im Nachgang müssen die vorübergehend genutzten Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

- Flurstücke 7150/178, 7150/181, 7150/180, 7150/122, 7150/124, 7150/127, 7150, 7150/85 und 7150/69: Diese befinden sich alle auf dem Gelände der **Bayernhafen GmbH & Co. KG**, welche die Flächen entweder selbst nutzt, an Unternehmen verpachtet hat oder die zur Erschließung dienen.

Eigenständige Forderung:

Die geplante Nutzung der Flächen durch die DB Netz AG muss frühzeitig mit dem Bayernhafen abgestimmt werden.

Es müssen eine Entschädigung und das Angebot einer Alternativfläche erfolgen.

Im Nachgang müssen die vorübergehend genutzten Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

03_05_01_205_a_grunderwerbsplan.PDF

- Die DB Netz AG plant hier die Flurstücke 4401/15 und 4401/22 vorübergehend als Baustelleneinrichtung zu nutzen. Als Transportweg soll das Flurstück 4400/19 genutzt werden. Im direkten Umfeld dieser Flächen befinden sich gärtnerisch genutzte Flächen, welche dadurch beeinträchtigt werden.

Eigenständige Forderung:

Es muss eine frühzeitige Kommunikation mit dem Gärtnerbetrieben erfolgen, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG diese oben genannte Fläche tatsächlich benötigt. Dann können sich die Unternehmen beim Anbau ihrer Produkte darauf einstellen.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG die dauerhafte Erschließung der gärtnerischen Flächen gewährleistet, auch wenn die aktuelle Erschließungsstraße südlich der Baustelleneinrichtung von der Bahn mitgenutzt werden soll.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG entsprechende Vorkehrungen trifft, um die gärtnerischen Flächen vor Verschmutzungen durch die Baumaßnahme zu schützen. Die Gärtnereibetriebe müssen für zusätzlichen Aufwand oder Ernteausfall entschädigt werden.

Vorübergehend genutzte gärtnerische Flächen müssen im Nachgang für die gärtnerische Nutzung wiederhergestellt werden.

03_05_01_312_a_grunderwerbsplan.PDF (Unterlage 5.1.312)

- Flurstücke 6181 und 6181/1: Dies sind wichtige Flächen für die **Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG**. Das Unternehmen will diese der DB Netz AG jedoch vorübergehend zur Verfügung stellen, um im Gegenzug den Parkplatz neben dem Gästezentrum (Teil der Flur-Nr. 5140/10) weiterhin nutzen zu können.

Forderung nach Auflage:

Wegen des akuten Flächenmangels im Stadtgebiet müssen die beiden Flurstücke 6181 und 6181/1 schnellstmöglich für das Unternehmen wieder freigemacht werden.

Im Nachgang müssen die vorübergehend genutzten Flächen durch die DB Netz AG wiederhergestellt werden, damit diese dem Unternehmen wie zuvor wieder zur Verfügung stehen.

- Durch die beabsichtigte Nutzung der oben genannten Flurstücke 6181 und 6181/2 als Baustelleneinrichtung durch die DB Netz AG wird umfangreicher Transportverkehr zur Baumaßnahme direkt über die Kronacher Straße erfolgen. Entlang der Kronacher Straßen befinden zahlreiche Gärtnerflächen, die dadurch voraussichtlich beeinträchtigt werden.

Eigenständige Forderung:

Es muss eine frühzeitige Kommunikation mit dem Gärtnerbetrieben erfolgen, ab wann und in welchem Umfang die DB Netz AG die oben genannten Flächen tatsächlich benötigt. Dann können sich die Unternehmen beim Anbau ihrer Produkte darauf einstellen.

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die DB Netz AG entsprechende Vorkehrungen trifft, um die gärtnerischen Flächen vor Verschmutzungen durch die Baumaßnahme zu schützen.

Die Gärtnereibetriebe müssen für zusätzlichen Aufwand oder Ernteausfall entschädigt werden.

Zur Unterlage

12_Landschaftspflegerische_Begleitplan

Gewerbeflächenpotenziale im Stadtgebiet

Durch den Ausbau des Knotens Bamberg kommt es im Stadtgebiet Bamberg zu umfangreichen Flächeneingriffen. Der Wirtschaftsstandort Bamberg verfügt aktuell kaum noch über unmittelbar ansiedlungsbereite Flächen für Unternehmen. Diese sind jedoch für die Zukunft der Stadt und die Aufrechterhaltung ihrer Funktionsfähigkeit dringend erforderlich.

Bei nachfolgend genannten Fällen bietet deshalb die Stadt Bamberg nach wie vor ihre Unterstützung bei der Suche nach ökologischen Ausgleichsflächen an anderer Stelle im Stadtgebiet an bzw. wird ggf. auch städtische Flächen (z.B. im Gebiet „nördlich der B26“) dafür in Betracht ziehen.

Eigenständige Forderung:

Aus Sicht der Wirtschaftsförderung müssen vorhandene Potenziale an Gewerbeflächen unbedingt erhalten werden sowie durch den Bahnausbau neu entstehende Potenziale erschlossen werden.

Insbesondere untenstehende Fläche sollten einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden, wenn diese nicht mehr von der DB Netz AG benötigt werden:

12_Landschaftspflegerischer Begleitplan/12_05_12_a_lpb_mp und 12_05_14_a_lpb_mp: Gleisdreieck – Flächen an der Coburger Straße

Im Zuge des Bahnausbaus werden im Bereich des Gleisdreiecks an der Coburger Straße Flächen frei, die direkt an das bestehende Gewerbegebiet „Hallstadter Straße“ angrenzen.

Konkret handelt es sich dabei um den Bereich zwischen Coburger Straße, dem geplanten neuen Verlauf der Bahnstrecke Bamberg - Rottendorf und dem neu geplanten Bahnübergang Coburger Straße. Der räumliche Geltungsbereich umfasst ca. 1,28 ha und folgende Flurnummern bzw. Teilflächen von Flurnummern der Gemarkung Bamberg: 6485, 6486, 6487, 6488, 6554/1 (teilw.), 6701/1, 6704/4.

Laut landschaftspflegerischem Begleitplan Nr. 12_05_12_a sowie 12_05_14_a sieht die DB Netz AG dort die Bereitstellung von Flächen für Kleingartenanlagen (Maßnahme 024_V) sowie die Schaffung von Lebensraum für Reptilien (048_A-FCS) vor.

Aus Sicht der Wirtschaftsförderung bietet sich dieses neue Flächenpotenzial jedoch in besonderer Weise für eine gewerbliche Nachnutzung an. Dafür spricht zum einen der direkte Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet „Hallstadter Straße“, dessen Erweiterung den ansässigen Gewerbebetrieben eine echte Entwicklungsperspektive vor Ort bieten kann. Zum anderen gelten für gewerbliche Nutzungen (Werkstatt/ Produktion) weniger immissionsschutzrechtliche Auflagen.

Eigenständige Forderung:

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die Flächen 6485, 6486, 6487, 6488, 6554/1 (teilw.), 6701/1, 6704/4 gewerblich genutzt werden können.

12_Landschaftspflegerischer Begleitplan/03_12_05_09_a_lpb_mp: Schwarzenbergstraße

Auch im Bereich zwischen der Schwarzenbergstraße, Pfisterstraße, dem geplanten neuen Verlauf der Bahnstrecke Bamberg - Nürnberg und der hinteren Grundstücksgrenzen der Grundstücke Nürnberger Straße 89 bis 109 ergibt sich aus dem Planfeststellungsverfahren für die neue Bahntrasse eine Potenzialfläche. Der räumliche Geltungsbereich umfasst ca. 1,49 ha und folgende Flurnummern bzw. Teilflächen von Flurnummern der Gemarkung Bamberg: 5140/2, 5140/4, 5140/10 (teilweise), 1534/4, 1534/5.

Laut landschaftspflegerischem Begleitplan Nr. 03_12_05_09_a sieht die DB Netz AG dort Baum- und Gehölzpflanzungen (Maßnahme 021_V) vor. Aus Sicht der Wirtschaftsförderung würde sich der Bereich aber ebenfalls für eine gewerbliche Nutzung eignen. Da der Bereich unmittelbar an bestehende Wohnbebauung angrenzt, wäre mit entsprechenden Lärmschutzvorkehrungen in Richtung der Bahnlinie z.B. eine Mischnutzung von Wohnen und nicht störendem Gewerbe denkbar.

Eigenständige Forderung:

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die Flächen 5140/2, 5140/4, 5140/10 (teilweise), 1534/4, 1534/5 gewerblich genutzt werden können.

12_Landschaftspflegerischer Begleitplan/12_05_10_a_lpb_mp: Kreuzungsbereich Zollner- und Brennerstraße

Im westlichen Kreuzungsbereich der Zollner- und Brennerstraße (ehem. Motorradhändler, Teilbereich der Flurnummer 5140/10) plant die DB Netz AG laut landschaftspflegerischem Begleitplan Nr. 12_05_10_a unter anderem eine Reihe von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen.

Aus Sicht der Wirtschaftsförderung würde sich der Bereich jedoch sehr gut für eine gewerbliche Nutzung eignen, z.B. als Erweiterungsfläche für die ansässige Mälzerei Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG. In dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 305 K wurde dies mit der Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebiets nach § 9 BauNVO bereits berücksichtigt.

Eigenständige Forderung:

Die Wirtschaftsförderung fordert, dass die Fläche 5140/10 gewerblich genutzt werden kann.

Zur Unterlage

15_Schall-_und-erschütterungstechnische_Untersuchung

15 Lageplan zum Schallschutz 03_15_01_01_03_a

Entlang der Gebäude der Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG ist z.T. kein aktiver Schallschutz vorgesehen. Gem. Lageplan 03_15_01_01_03_a zum Schallschutz sollen hier wohl die Bestandsgebäude als Schallschutz dienen.

Es handelt sich hier aber um historische Gebäude mit alten, einscheibig verglasten Fenstern, die der Druckwelle vorbeifahrender Intercity-Express Züge möglicherweise nicht standhalten werden. Zudem arbeiten in den Werkstätten, Büros und Laboren Personen, die es vor Lärm zu schützen gilt.

Eigenständige Forderung:

Die Wirtschaftsförderung fordert die DB Netz AG dazu auf, den aktiven Schallschutz auf den gesamten Bereich entlang der Mälzerei Mich. Weyermann ® GmbH & Co. KG zu erweitern.

Zur Unterlage

18_Baustellenerschließung_und_Transportwege

Entsprechend der nachfolgenden Pläne werden zahlreiche, auch für die Bamberger Unternehmen relevante, Verkehrswege für die Baustellenerschließung und als Transportwege von der DB Netz AG genutzt werden.

Eigenständige Forderungen:

- Es ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass besonders Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen vom Baustellenverkehr der DB Netz AG entlastet bleiben.
- Es müssen besonders für die großen Bamberger Unternehmen und die ansässigen Logistiker die wichtigen Verkehrsbeziehungen im Stadtgebiet aufrecht erhalten bleiben.
- Auch etwaige Verschmutzungen durch die Baustellenfahrzeuge der DB Netz AG sind schnellstmöglich wieder zu entfernen, dass die Straßen gut nutzbar bleiben.
- An einigen Stellen im Stadtgebiet befinden sich gärtnerische Flächen im direkten Umfeld von Baustelleneinrichtungen, Transportwegen oder sind direkt angrenzenden an eine Baumaßnahme. Es ist zu erwarten, dass auf diesen Flächen eine vermehrte Staubentwicklung entstehen wird. Für die benachbarten gärtnerischen Flächen bedeutet dies, dass die angebauten Produkte evtl. nicht mehr den Qualitätsanforderungen entsprechen, zusätzlich gereinigt werden müssen oder gar nicht mehr verkauft werden können. Die Wirtschaftsförderung fordert daher, dass die DB Netz AG entsprechende Vorkehrungen trifft, um die gärtnerischen Flächen zu schützen. Die Gärtnereibetriebe müssen zudem für zusätzlichen Aufwand oder Ernteausfall entschädigen werden. Außerdem müssen die Gärtnerbetriebe frühzeitig informiert werden, ab wann die DB Netz AG diese Flächen beanspruchen will. Dann können sich die Unternehmen beim Anbau ihrer Produkte darauf einstellen.
- Es muss eine frühzeitige Kommunikation an die Stadt Bamberg erfolgen, wenn es auf diesen Straßen zu einer Beeinträchtigung des regulären Verkehrs kommt.
- Es muss dann evtl. für eine Umleitung gesorgt werden.

03_18_01_a_lageplan_baustellenerschliessung_und_transportwege.pdf

Es werden die Straßen Am Sendelbach, Galgenfuhr, Münchner Ring, Forchheimer Straße als Baustellenzufahrten genutzt werden. Besonders der Münchner Ring und die Forchheimer Straße sind in der Stadt Bamberg aber wichtige Verkehrsadern.

Eigenständige Forderung:

Die Beeinträchtigung der oben genannten Straßen ist durch die DB Netz AG ebenfalls möglichst gering zu halten ist.

03_18_02_a_lageplan_baustellenerschliessung_und_transportwege.pdf

Es werden weiterhin die Straßen Starkenfeldstraße, Schildstraße, Obere Schildstraße, Nürnberger Straße, Brennerstraße, Ludwigstraße, Coburger Straße, Memmelsdorfer Straße, Gundelsheimer Straße, Kronacher Straße, Hallstadter Straße Lichtenhaidestraße, Margartendamm, Hafensstraße, Emil-Kemmer-Straße, Am Börstig und die A70 als Baustellenzufahrten genutzt werden. Hierunter befinden sich zahlreiche, sehr wichtige Straßen für die Stadt Bamberg.

Eigenständige Forderung:

Die Beeinträchtigung der oben genannten Straßen ist durch die DB Netz AG ebenfalls möglichst gering zu halten ist.

3.10. Bamberg Service – Entwässerung

A Einwendungen gegen die Planänderung

Die DB beantragt mit der 3. Planänderung Planfeststellung für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8, Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg.

Der Bamberg Service – Entwässerung hat die Unterlagen geprüft und erhebt daher die folgenden Einwendungen gegen den Plan bzw. gibt daher die folgende Stellungnahme ab:

1. Der Plan besteht **nicht** aus den notwendigen oder ausreichenden Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.
2. Den geplanten Gewässerausbauten nach WHG kann daher **nicht zugestimmt** werden.
3. Den geplanten Einleitungen in die Gewässer nach WHG kann daher **nicht zugestimmt** werden.
4. Den geplanten Änderungen des öffentlichen Kanalnetzes kann daher nach EWS der Stadt BA **nicht zugestimmt** werden.
5. Den geplanten Anschlüssen an und den Einleitungen in die öffentlichen Entwässerungsanlagen kann daher nach EWS der Stadt BA **nicht zugestimmt** werden.
6. Den geplanten Änderungen der privaten Grundstücksentwässerungsanlagen der DB kann daher nach EWS der Stadt BA **nicht zugestimmt** werden.
7. Die Übernahme der neu geplanten zusätzlichen Unterhaltsverpflichtungen durch die Stadt bzw. dem Bamberg Service, wie sie in den Planunterlagen vorgesehen sind, muss **abgelehnt** werden.
8. **Ohne die notwendigen Ergänzungen der Planunterlagen und ohne die dann notwendigen erneuten Prüfungen derselben kann somit der Planfeststellung aufgrund der 3.**

Planänderung nicht zugestimmt werden.

B Begründungen

0 Allgemeines

0.1 Aufgaben der Abteilung Entwässerung des Bamberg Service

Der Servicebetrieb der Stadt Bamberg wird als organisatorisch, verwaltungsmäßig und finanzwirtschaftlich gesondertes Unternehmen ohne eigene Rechtspersönlichkeit (Eigenbetrieb gem. GO) der Stadt Bamberg geführt.

Das Unternehmen führt den Namen „Bamberg Service Eigenbetrieb der Stadt Bamberg“, kurz „Bamberg Service“. Bis 31.12.2022 firmierte das Unternehmen als „Bamberger Service Betriebe“.

Aufgaben der Abteilung Entwässerung der des Bamberg Service sind u.a.:

- die schadlose Ableitung und Behandlung von Abwässern
- Ausbau und Unterhalt der Gewässer III. Ordnung im Stadtgebiet.

Die folgende Stellungnahme bezieht sich also entsprechend auf das öffentliche Kanalnetz und die Gewässer III. Ordnung.

Der Bamberg Service ist in diesem Verfahren:

- Träger öffentlicher Belange (TÖB)
- Betroffener, wo das Recht auf kommunale Planungshoheit und Selbstverwaltung beeinträchtigt wird
- Einwender, wo aufgrund des kommunales Selbstverwaltungsrechts Bedenken gegen den Plan vortragen werden

0.2 Anforderungen an die Planung

Nach § 37 Abs. 1 und § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) muss der Plan inhaltlich hinreichend bestimmt sein und aus den Zeichnungen und Erläuterungen bestehen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.

Aus den vorgelegten Plänen werden das Vorhaben und die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen nicht im notwendigen Umfang ersichtlich!

Die Unterlagen mögen den Anforderungen der DB vielleicht genügen, für eine ausreichende Stellungnahme durch den Bamberg Service reichen die Unterlagen nicht aus!!

Wie Entwürfe, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen, grundsätzlich aussehen müssen, ergibt sich u.a. aus der HOAI oder der REWas.

Nach HOAI, Anlage 12, LPH 3:

Erarbeiten des Entwurfs auf Grundlage der Vorplanung durch zeichnerische Darstellung im erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad unter Berücksichtigung aller fachspezifischen Anforderungen, Bereitstellen der Arbeitsergebnisse als Grundlage für die anderen an der Planung fachlich Beteiligten sowie Integration und Koordination der Fachplanungen.

Die vorliegenden Pläne sind, unsere Belange betreffend, nicht über das Stadium eines Vorentwurfs hinausgekommen. Das bestätigen die derzeit laufenden Kanal-Planungen

(=Entwurf) des Büros Obermeyer.

In den Richtlinien für den Entwurf von wasserwirtschaftlichen Vorhaben (REWas) vom Januar 2005 ist u.a. Folgendes zu finden:

Anwendungsbereich

Die Richtlinien – REWas – sollen für den Entwurf wasserwirtschaftlicher Vorhaben angewendet werden, die von bayerischen Behörden durchgeführt oder in Auftrag gegeben werden, ...

Es wird empfohlen, die REWas auch für den Entwurf von anderen wasserwirtschaftlichen Vorhaben anzuwenden.

Funktion der REWas

Die REWas beschreiben, wie das Ergebnis einzelner Leistungsphasen der Architekten- und Ingenieurleistungen für wasserwirtschaftliche Vorhaben regelmäßig in Entwürfen zusammenfassend dargestellt werden sollte.

4.2 Bestandteile des Entwurfs u.a.:

- Erläuterungen
- Lageplan
- Längsschnitte
- Regelquerschnitt
- landschaftspflegerischer Begleitplan
- Bauzeichnungen der baulichen Anlagen

Hinweise zum Längsschnitt

Der Längsschnitt ist regelmäßig von links nach rechts fallend aufzutragen.

Der Längenmaßstab soll im allgemeinen gleich dem Maßstab des Lageplans sein. Der Höhenmaßstab soll regelmäßig 1:100 sein.

Hinweise zum Regelquerschnitt

Alle vorkommenden Querschnittstypen sind als Regelquerschnitte darzustellen. Aus ihnen müssen alle für die Beurteilung und Ausführung des Ausbaus wichtigen Abmessungen, Böschungsverhältnisse, Sicherungsvorkehrungen (technische und Lebendbauten, Dichtungen), die ermittelten Wasserstände mit Angabe der zugehörigen Abflüsse und die landschaftspflegerischen Maßnahmen ersichtlich sein.

Der Anwendungsbereich für die einzelnen Regelquerschnitte ist anzugeben.

Hinweise zu den Landschaftspflegerischen Begleitplänen

Im landschaftspflegerischen Begleitplan nach Abschnitt 2.8. sind regelmäßig aufzuzeigen

- *das Einbinden des Gewässers und der wasserwirtschaftlichen Anlagen in die Landschaft,*
- *ingenieurbioologische Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherheit des Gewässers oder sonstiger wasserwirtschaftlicher Anlagen,*
- *das Sichern schutzwürdiger Lebensstätten von Pflanzen und Tieren oder die Anlage von Ersatzbiotopen,*
- *die Neuanlage von Biotopen, die fehlen oder unzureichend vorhanden sind,*
- *das Ausweisen von Flächen für Freizeit und Erholung im Rahmen des wasserwirtschaftlichen Vorhabenszwecks.*

Entwürfe für ökologische Gewässerausbauten erfordern häufig als Grundlage Gewässerpflegepläne. In derartigen Fällen muss der Gewässerpflegeplan auch den Anforderungen an einen landschaftspflegerischen Begleitplan nach Art. 6b Abs. 4 BayNatSchG genügen.

Hinweise zum Übersichtslängsschnitt

Im Übersichtslängsschnitt ist das Gewässer auch oberhalb und unterhalb der Ausbaustrecke darzustellen, soweit sich das Vorhaben auf das Gewässer auswirken kann oder der bestehende Gewässerzustand das Vorhaben beeinflusst. Der

Übersichtslängsschnitt ist im Regelfall überhöht darzustellen.

Hinweise zu Querschnitten

Querschnitte sind nur erforderlich, wenn die Regelquerschnitte nicht ausreichen, um das Vorhaben eindeutig darzustellen, oder wenn bei sehr unregelmäßigem Geländeverlauf eine Mengenermittlung mit mittleren Querschnittsflächen zu ungenau würde. Sie sind nach der Kilometereinteilung zu bezeichnen und in Fließrichtung gesehen aufzutragen. In den Querschnitten sind die Bauachsen, die wichtigsten Höhen und die für die Mengenermittlung ermittelten Werte und Maße (Auftrags- und Abtragungsquerschnitte, Begrünungsflächen usw.) anzugeben.

Da die Entwurfsplanung dem Genehmigungsplan vorangeht, müssten die o.g. Unterlagen im Genehmigungsplan mindestens auch zu finden sein. Das ist leider nicht der Fall.

0.3 Wasserrechtliche Planfeststellung

Bei der Herstellung und dem Betrieb der Bahnanlagen im Planfeststellungsabschnitt ergeben sich wasserrechtliche Tatbestände durch Eingriffe in Oberflächengewässer und in das Grundwasser.

In Bayern gilt für wasserrechtliche Verfahren die Verordnung über Pläne und Beilagen in wasserrechtlichen Verfahren (WPBV).

Demnach ergibt sich folgende Pflicht des Vorhabensträgers:

Vorhaben, für die ein wasserrechtliches Verfahren durchzuführen ist, sind in Plänen und Beilagen (Unterlagen) so darzulegen, dass das Vorhaben selbst und seine Auswirkungen, insbesondere auf den Wasserhaushalt, die Gewässereigenschaften, den Zustand der Gewässer und andere Umweltbereiche, ersichtlich sind.

Nach § 8 gilt für Bauzeichnungen:

Bauwerke und alle wichtigen Bauteile sind in Grundrissen und Schnitten, regelmäßig nicht kleiner als im Maßstab 1:100, darzustellen und zu vermaßen.

Die von der DB vorgelegten Unterlagen entsprechen diesen Vorgaben leider nicht. Die Auswirkungen des Bahnausbaus auf den Zustand der Gewässer sind nur mit viel Sucherei und viel Hin- u. Herspringen zwischen verschiedenen Unterlagen zu erahnen. Betroffenheiten sind nicht zweifelsfrei zu erkennen.

Die Bauwerke sind nicht im notwendigen Umfang aus detaillierten Plänen zu erkennen; Schnitte fehlen vollständig. An einigen Stellen sind zusätzliche Pläne in detaillierterem Maßstab als 1:100 notwendig.

0.4 Anschlüsse ans und Einleitungen ins öffentliche Kanalnetz der Stadt Bamberg

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen natürlich auch nicht den Anforderungen an ein Entwässerungsverfahren nach der Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg (EWS), siehe www.stadt.bamberg.de/Bürgerservice/Ämter-A-Z/Bamberger-Service-/Entwässerung/.

Hierfür einschlägig ist die Satzung für die öffentliche Entwässerungseinrichtung der Stadt Bamberg (Entwässerungssatzung – EWS) vom 16. Mai 2014, Stand 28. Januar 2022

Die hier wichtigsten Passagen sind im Folgenden zu finden:

§ 1 Öffentliche Einrichtung

(1) Die Stadt betreibt eine leitungsgebundene öffentliche Einrichtung zur Abwasserbeseitigung (Entwässerungseinrichtung) für das Gebiet der Stadt.

(2) Die Abwasserbeseitigung über die leitungsgebundene Entwässerungseinrichtung und die

in einer besonderen Satzung der Stadt geregelte Fäkalschlamm Entsorgung bilden eine öffentliche Einrichtung.

(3) Art und Umfang der Entwässerungseinrichtung und Entsorgung bestimmt die Stadt.

(4) Zur Entwässerungseinrichtung gehören nicht die Grundstücksanschlüsse.

§ 11 Genehmigungspflicht

Nach dieser Satzung bedürfen einer Genehmigung:

1. die Herstellung und Änderung des Grundstücksanschlusses und der Grundstücksentwässerungsanlage innerhalb und außerhalb von Gebäuden;
2. die Herstellung und Änderung sämtlicher Entwässerungseinrichtungen, die gewerbliches oder industrielles (nichthäusliches) Abwasser aufnehmen, behandeln und ableiten.

§ 12 Genehmigungsverfahren

(1) Bevor der Grundstücksanschluss und die Grundstücksentwässerungsanlage hergestellt oder geändert werden, sind bei der Stadt zusammen mit einem vom Antragsteller, Grundstückseigentümer und Planfertiger unterschriebenen Antrag u.a. folgende Unterlagen in doppelter Fertigung einzureichen:

- a) Lageplan des zu entwässernden Grundstücks im Maßstab 1:1.000,
- b) Grundriss- und Flächenpläne im Maßstab 1:100, aus denen der Verlauf der Leitungen und die Abwasserbehandlungsanlage ersichtlich sind,
- c) Längsschnitte aller Leitungen mit Darstellung der Entwässerungsgegenstände im Maßstab 1:100,

.....

(2) Die Stadt prüft, ob die geplante Grundstücksentwässerungsanlage den Bestimmungen dieser Satzung entspricht. Ist das der Fall, erteilt die Stadt schriftlich ihre Genehmigung und gibt eine Fertigung der eingereichten Unterlagen mit Genehmigungsvermerk zurück; die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden. Entspricht die Grundstücksentwässerungsanlage nicht den Bestimmungen dieser Satzung, setzt die Stadt dem Grundstückseigentümer unter Angabe der Mängel eine angemessene Frist zur Berichtigung und erneuten Einreichung der geänderten Unterlagen bei der Stadt.

(3) Mit der Herstellung oder Änderung der Grundstücksentwässerungsanlage darf erst begonnen werden, wenn die Genehmigung nach Abs. 2 erteilt worden ist. Bei wesentlichen Abweichungen in der tatsächlichen Bauausführung von den genehmigten Planunterlagen ist eine neue Genehmigung durch die Stadt erforderlich. Eine Genehmigungspflicht nach sonstigen, insbesondere nach straßen-, bau- und wasserrechtlichen Bestimmungen bleibt durch die Genehmigung unberührt.

§ 17 Verbot des Einleitens, Einleitungsbedingungen

(1) In die Entwässerungseinrichtung dürfen Stoffe nicht eingeleitet oder eingebracht werden, die

- die dort beschäftigten Personen gefährden oder deren Gesundheit beeinträchtigen,
- die Entwässerungseinrichtung oder die angeschlossenen Grundstücke gefährden oder beschädigen,
- den Betrieb der Entwässerungseinrichtung erschweren, behindern oder beeinträchtigen,

(2) Dieses Verbot gilt insbesondere für 6. Grund- und Quellwasser,

Hierfür ebenfalls einschlägig ist die Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg (Entwässerungsgebührensatzung) vom 13.11.2006, Stand 11.12.2020

§ 1 Gebührenerhebung

Die Stadt erhebt für die Benutzung der Entwässerungsanlage Einleitungsgebühren.

§ 2 Gebührenmaßstäbe

(1) Bemessungsgrundlage der Einleitungsgebühr ist die der Entwässerungsanlage zugeführte

Abwassermenge und die Größe der bebauten und befestigten unbebauten Flächen, von denen Brauch- oder Niederschlagswasser in die Entwässerungsanlage eingeleitet wird.

3) Wird Bach-, Fluss- oder Grundwasser der Entwässerungsanlage zugeleitet, so sind die Gebührenschuldner verpflichtet, für jede Wasserentnahmestelle in einem leicht zugänglichen Schacht auf ihre Kosten einen plombierten Wasserzähler der Stadt einbauen zu lassen. Dieser bleibt Eigentum der Stadt. Das Abnehmen, Versetzen, Prüfen und Wiedereinbauen des Wasserzählers erfolgt ebenfalls auf Kosten des Benützers.

§ 3 Gebührensätze

(2) Für Grundstücke, die nach dem 31.12.2002 erstmalig an die Entwässerungseinrichtung angeschlossen werden und für die noch kein Beitrag nach der bis dahin geltenden Satzungsregelung erhoben wurde, beträgt die Gebühr:

2,46 € je Kubikmeter Brauchwassermenge,

0,66 € für jeden vollen Quadratmeter der Grundstücksfläche.

(3) Wird aufgrund einer besonderen Vereinbarung zwischen der Stadt Bamberg und einem Verpflichtenden gemäß § 17 Abs. 10 Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg die Einleitung von Grund- und Quellwasser genehmigt, beträgt die Gebühr für unverschmutzt eingeleitetes Wasser

b) für Grundstücke, die nach dem 31.12.2002 erstmalig an die Entwässerungseinrichtung angeschlossen wurden, 1,10 € je Kubikmeter.

0.5 Notwendige EWS-Unterlagen, allgemein

Um die Entwässerung der einzelnen Bereiche beurteilen und anschließend genehmigen zu können, sind bei der Stadt entsprechend der EWS zusammen mit einem vom Antragsteller, Grundstückseigentümer und Planfertiger unterschriebenen Antrag nachvollziehbare und prüffähige Unterlagen in doppelter Fertigung vorzulegen:

- Entwässerungsantrag, siehe
www.stadt.bamberg.de/media/custom/2730_1048_1.PDF?1613033754
- Aktueller Lageplan des zu entwässernden Grundstücks im Maßstab 1 : 1000,
- Grundriss- und Flächenpläne u. Grundleitungspläne im Maßstab 1:100, aus denen der Verlauf der Leitungen und im Fall des § 10 Abs. 1 Satz 2 die Abwasserbehandlungsanlage ersichtlich sind,
- Längsschnitte aller Leitungen mit Darstellung der Entwässerungsgegenstände im Maßstab 1:100, bezogen auf Normal-Null (NN),
- Berechnungen für Regen- und Schmutzwasserkanäle,
- Hydraulische Berechnungen für Regenwasser-Versickerungsanlagen nach A 138 (liegen vor),
- Technische Unterlagen zu Abwasserbehandlungsanlagen (z.B. Fett-, Benzin- und Koaleszenzabscheider),
- Außenanlagenplanung mit Darstellung der befestigten, abflusswirksamen Flächen mit Flächenangaben (m²) sowie deren Abflussverhalten,
- Überflutungsnachweis bei Grundstücken mit mehr als 800 m² abflusswirksamer Fläche gemäß DIN 1986-100.

Die Planunterlagen sind vom Grundstückseigentümer, dem Antragsteller und dem Planfertiger zu unterschreiben.

Erst auf Grundlage dieser Vorlagen kann die Hydraulik des städtischen Abwassernetzes überprüft und entsprechende Aussagen hinsichtlich der zu bauenden Regenwasserrückhaltungsmaßnahmen (z.B. Regenrückhaltebecken), getroffen werden.

Die Grundstücksanschlüsse im öffentlichen Bereich bis zum Anschluss an den Hauptkanal gehören nach der Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg den Grundstückseigentümern und sind von diesen zu unterhalten! Private Grundstücksentwässerungseinrichtungen werden in den Plafe-Unterlagen der DB nicht erwähnt.

Private Grundstücksentwässerungsleitungen und andere private Anlagen sind dem Bamberg

Service nicht bekannt; siehe § 1 der EWS. Auch die privaten Kanal-Anschlüsse in den öffentlichen Straßen, sind daher in den Kanalnetzplänen von Bamberg Service nicht dargestellt und der Bamberg Service hat somit auch keine Kenntnisse über deren Lage.

Das verhält sich anders als in vielen anderen Kommunen!

Dieser Punkt ist bei allen Planungen und Baumaßnahmen der DB unbedingt zu berücksichtigen.

Allgemeine Informationen und Anforderungen für das Stadtgebiet Bamberg:

- Die entwässerungstechnischen Einrichtungen von Straßenunterführungen sind hinsichtlich ihrer hydraulischen Dimensionierung nach den technischen Regeln zu bemessen (auch im Hinblick auf Betrachtung von Überstauhäufigkeiten und Überflutungshäufigkeiten).
- Alle Schächte außerhalb von öffentlichen Verkehrsflächen sind mit Schachtdeckeln zu versehen, die einen Durchmesser von 80 cm aufweisen. Ob aufgrund der Bauweise der Schachtbauwerke im Einzelfall größere Öffnungsweiten erforderlich werden, ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Bamberg Service abzustimmen.
- Alle technischen Einbauten (z.B. Einstieghülsen, Steigeisen, etc.) in Schachtbauwerken sind mit dem Bamberg Service abzustimmen.
- Alle Grundstücksanschlüsse und Straßenentwässerungsleitungen sind adäquat zu ersetzen.
- Bezüglich Drainageleitungen wird auf die Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg verwiesen, wonach ein entsprechender Anschluss an die öffentliche Kanalisation der Stadt Bamberg nicht zulässig ist.
- Bei allen Arbeiten an den die Bahntrasse kreuzenden öffentlichen Abwasserkanälen muss sichergestellt werden, dass die Vorflut ständig gewährleistet ist. Insbesondere bei Regenereignissen muss die Durchleitung des Niederschlagswassers schadensfrei sichergestellt sein.
- Soweit Kanäle auf privaten Grundstücken angeordnet werden, müssen für die Stadt Bamberg entsprechende Geh-, Fahr- und Leitungsrechte vertraglich geregelt werden.
- Die DB muss ihr Konzept über die gesamte Gleisbettentwässerung und, soweit erforderlich und geplant, die Tiefenentwässerung der Gleisanlage nachvollziehbar darstellen. Soweit Anschlüsse an die bestehende Kanalisation vorgesehen werden, sind diese aufzuzeigen.
- Die DB muss darlegen, wie die eingeleiteten Abwassermengen mengenmäßig erfasst werden können. Die ggf. einzuleitenden Abwassermengen sind auf die hydraulische Leistungsfähigkeit der öffentlichen Kanäle abzustimmen; soweit erforderlich, sind Regenrückhalteeinrichtungen vorzusehen.
- Bzgl. der Abwasserbeschaffenheit wird auf die Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg hingewiesen, die derzeit geltenden Grenzwerte sind einzuhalten.
- Soweit durch die DB Abwasser direkt in ein Gewässer eingeleitet wird, sind die wasserrechtlichen Bedingungen mit dem Umweltamt der Stadt Bamberg, dem WWA KC und dem Bamberg Service im Einzelfall zu klären.

0.6 Fehlende Unterlagen

Die Ableitung des Abwassers der Gemeinde Kemmern zur Kläranlage Bamberg ist in den Plaf-Unterlagen nicht enthalten.

Die Leitungen wurden 2022 fertiggestellt und sind in den Plänen Emil-Kemmer-Straße / Hafestraße unbedingt zu ergänzen und bei den Planungen zu berücksichtigen.

Zu Unterlage 17.1, Seite 38, 4.1

- Das für die Bemessung zugrunde gelegte DWA Arbeitsblatt A 117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ wurde aktualisiert (Stand 2014). Änderung wurde jedoch nicht in blau korrigiert.

Zu Unterlage 17.1 Anhang II

- Die in den Tabellen aufgeführten Einleitungswassermengen (z.B. 1 Einleitmengen bauzeitliche Wasserhaltung Ingenieurbauwerke) können nach wie vor teilweise nicht nachvollzogen werden. Insbesondere die Flächenansätze müssen grafisch dargestellt und

erläutert werden.

1. Ingenieurbauwerke

1.1. Eisenbahnüberführungen (EÜ)

1.1.0 Technische Bedingungen für die Neu- u. Umbauten an der öffentlichen Entwässerungseinrichtung (nach EWS)

Insbesondere beim geplanten Bau der Eisenbahnüberführungen werden i.d.R. die in oder neben den Straßen liegenden Kanäle mit verlegt.

Dabei wird in das öffentliche Kanalnetz der Stadt Bamberg eingegriffen.

Hier gilt die EWS. Demnach bestimmt Art und Umfang der Entwässerungseinrichtung und Entsorgung die Stadt Bamberg.

Bei allen Baumaßnahmen am Kanalnetz der Stadt Bamberg sind die „Technischen Bedingungen für die Neu- u. Umbauten an der öffentlichen Entwässerungseinrichtung“ zu beachten. Diese liegen als Anlage bei.

Nach den §§ 3 und 4 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) sind von der DB die verkehrlichen und betrieblichen Belange beim Bau der neuen Kreuzungsanlage angemessen zu berücksichtigen. Dabei ist die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung zu Grunde zu legen.

Fast alle Querungen von Kanälen mit den Gleisen der DB werden im Zuge des ICE-Ausbau ebenfalls entfallen und müssen durch neue Querungen ersetzt werden. Da Kanäle eine Lebensdauer von 50 bis 100 Jahren haben, müssen neue Kanäle mit einer zukunftsorientierten Leistungsfähigkeit eingebaut werden. Ein gleichwertiger Ersatz, wie von der DB geplant, ist hier also nicht ausreichend oder zukunftsweisend.

Nach einer dem Kanalbau entsprechenden Auslegung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes müssen der DB daher innerhalb der Einwendungsfrist zum Planfeststellungsverfahren Vorgaben für auch künftig ausreichend dimensionierte Kanaldurchmesser gemacht werden und die DB hat diese hydraulischen und betrieblichen Belange des Bamberg Service beim Bau der neuen Kreuzungsanlage angemessen zu berücksichtigen.

Bei jeder Kreuzungsanlage wurden daher die geplanten Kanäle überprüft und gegebenenfalls zukunftsweisende Durchmesser gefordert.

1.1.1 EÜ Kühtränkbach

Unterlage 8.1, 4.02, 21.02, BWV 021

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der Zulauf zum DL unter der EÜ Kühtränkbach (Rohrleitung, Einmündung, Wegeggestaltung) ist nicht ausreichend dargestellt.
- Der Durchlass ist als Vorfluter wichtig. Eine Unterbrechung ist nicht möglich. Wie die Ableitung während des Ersatzneubaus der EÜ unter gleichzeitigem Bahnbetrieb sichergestellt werden soll, ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht nachzuvollziehen.
- Ob der Rettungsweg bei Starkregenereignissen überflutet wird, ist nicht ersichtlich. Ob der Durchlass bei gleichzeitigem Starkregen und Verklausung von der Ostseite aus angefahren werden kann, ist nicht erkennbar.
- Auch nach der Neubaumaßnahme der Bahntrasse muss die Anfahrbarkeit der Durchlässe möglich sein
- Anlage 17.1: Es ist keine Änderungen bezüglich der Dimension oder der Berechnung zu finden. Die EÜ Kühtränkbach wird noch in der Dimension 2,00 m x 1,00 m geführt (Seite 45).
- Anlage 8.1: Beim Durchlass Kühtränkbach unter dem Wirtschaftsweg, Baustraße und der

vorgeschalteten Neutrassierung handelt es sich um einen Gewässerausbau. Der Durchlass und auch die Gradienten des Wirtschaftsweges sind im Schnitt darzustellen.

- Nach dem Rückbau der Baustraße auf der Westseite ist der Graben hydraulisch günstig an den bestehenden Graben anzubinden.

1.1.2 Wildtierdurchlass

Keine Ausführungen

1.1.3 EÜ Halbmeilengraben

Unterlage 4.3, 8.3, BWV 032

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der Zulauf zum DL (Rohrleitung, Einmündung, Wegegestaltung) ist nicht ausreichend dargestellt.
- Der Durchlass ist als Vorfluter wichtig. Eine Unterbrechung ist nicht möglich. Wie die Ableitung während des Ersatzneubaus der EÜ unter gleichzeitigem Bahnbetrieb sichergestellt werden soll, ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht nachzuvollziehen. Die Festlegung der erforderlichen hydraulischen Leistungsfähigkeit ist nach Auffassung der Stadt Bamberg mit dem WWA abzustimmen.
- Die Bemessung des Durchlasses unter dem Rettungsweg kann nicht nachvollzogen werden.
- Ob der Rettungsweg bei Starkregenereignissen überflutet wird, ist nicht ersichtlich. Ob der Durchlass bei gleichzeitigem Starkregen und Verkläusung von der Ostseite aus angefahren werden kann, ist nicht erkennbar.
- Auch nach der Neubaumaßnahme der Bahntrasse muss die Anfahrbarkeit der Durchlässe möglich sein
- Unterlage 8.3: Die lichte Bauwerkshöhe ist nicht bemaßt. Die lichte Höhe von Gerinne bis UK Deck ist dargestellt.
- Unterlage 17.1: Die Abmessungen wurden noch nicht aktualisiert (S. 44)
- Unterlage 8.3: Beim Durchlass Halbmeilengraben unter dem Wirtschaftsweg, Baustraße und der vorgeschalteten Neutrassierung handelt es sich um einen Gewässerausbau. Der Durchlass und auch die Gradienten des Wirtschaftsweges sind im Schnitt darzustellen.

1.1.4 EÜ Sendelbach

Unterlage 4.5, BWV 039

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der Durchlass ist als Vorfluter wichtig. Eine Unterbrechung ist nicht möglich. Wie die Ableitung während des Ersatzneubaus der EÜ unter gleichzeitigem Bahnbetrieb sichergestellt werden soll, ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht nachzuvollziehen. Die Festlegung der erforderlichen hydraulischen Leistungsfähigkeit ist nach Auffassung der Stadt Bamberg mit dem WWA abzustimmen.
- Auch nach der Neubaumaßnahme der Bahntrasse muss die direkte Anfahrbarkeit beidseitig mit Kanalunterhaltungsfahrzeugen oder einem Bagger möglich sein. Evtl. sollte die Kurve auf der Ostseite etwas näher an die EÜ herangerückt werden.

1.1.5 EÜ Forchheimer Straße

BWV 054, 1018,1019, Unterlage 4.6, 8.5, 21.6

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Laut Unterlagen kommt es bei Hochwasserereignissen zu einer Flutung des

Kreuzungsbereiches. Unklar ist, ob dies bei der Auslegung des Pumpwerks berücksichtigt wurde.

- Die Anbindung der neuen Kanaltrasse muss am vorhandenen Schacht 2470 erfolgen.
- Die neue Kanaltrasse kreuzt die Entwässerungsrinne der Ausfahrt der BROSE ARENA zur Forchheimer Straße. Die Funktion der Rinne und ihr Anschluss an das Kanalnetz sind beizubehalten.
- Da der Kanal in der Forchheimer Straße zwischen EÜ und Einmündung BROSE ARENA zurückgebaut werden soll, ist durch DB zu klären, ob Gebäude, die am Distelweg anliegen, evtl. an den rückzubauenden Kanal angeschlossen sein könnten. Ggf. muss eine Vorflut sichergestellt werden.
- Die Trasse ist strömungstechnisch so zu optimieren, dass eine rückstaufreie Vorflut gewährleistet ist.
- Für die Straßentwässerung ist ein ausreichend dimensioniertes Pumpwerk vorzusehen.
- Die Straßentwässerung des Berliner Ringes erfolgt auch über die bestehende Kanalisation in der Forchheimer Straße. Auch während der Baumaßnahme muss die Abwasserableitung durch das Baufeld hindurch stets sichergestellt werden.
- Für die Kanaltrasse ist ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu erwirken, soweit die Flächen sich nicht im städtischen Eigentum befinden. Die Schächte müssen anfahrbar und jederzeit zugänglich sein. Es sind Aufstellflächen für Kanalfahrzeuge vorzusehen.
- Die Entwässerung der EÜ, der Treppenanlage, die vom HP zum Fußweg unter der EÜ führt und evtl. Drainageleitungen können nicht nachvollzogen werden. Es ist zu klären, ob das dort anfallende Niederschlags- oder Sickerwasser bei der Dimensionierung des Straßentwässerungspumpwerkes mit berücksichtigt werden muss. Bzgl. Drainageleitungen wird auf die Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg verwiesen, wonach ein entsprechender Anschluss nicht zulässig ist.
- Der Straßentwässerungskanal sollte so angeordnet werden, dass sich die Schächte möglichst mittig in einer Fahrspur befinden, um die 2. Fahrspur während der Unterhaltsarbeiten weiter nutzen zu können.
- Der Korridor muss die Verlegung eines Kreisprofils DN 1000 ermöglichen
- Unklar ist, wie bei zeitlich versetzter Bauzeit, Neubau EÜ Ostseite ab 04/2025, EÜ Westseite ab Dez. 2029 die Straßentwässerung baulich organisiert werden wird. Die Bauabwicklung ist darzulegen.
- Der Einleitpunkt der Druckleitung kann erst im Rahmen der Entwurfsplanung festgelegt werden. Es ist ein Druckleitungs-Endschacht vorzusehen, die Einbindung in den Mischwasser-Kanal muss hydraulisch günstig erfolgen.
- Auf die allgemeinen Ausführungen zu Pumpwerken wird verwiesen.
- Die Zugänglichkeit zu den Schächten ist auch mit Inspektions- und Reinigungsfahrzeugen zu gewährleisten.
- Für spätere Baumaßnahmen an der Druckleitung muss ein Arbeitsbereich mit einer Breite von mindestens 2,5m, jeweils links und rechts der Druckleitungs-Achse, von Bebauung und Bepflanzung freigehalten und bei Bedarf dinglich gesichert werden.
- Die geplante Dimension DN 600 zur Verlegung des Hauptkanals ist nicht ausreichend. Unter Berücksichtigung einer möglichen Gebietsentwicklung oberhalb der Bahnquerung und der Annahme eines unterhalb der EÜ Forchheimer Straße sanierten Bamberger Kanalnetzes ist ein DN 1000 erforderlich.
- Ohne ergänzende Maßnahmen im Kanalnetz Bamberg wird auch mit einem DN 1000 für den Lastfall $n=0,1\ 1/a$ Überstau in der EÜ bilanziert.
- Für den umverlegten Mischwasser-Kanal muss ein Arbeitsbereich mit einer Breite von mindestens 3m, jeweils links und rechts der Rohrachse, von Bebauung und Bepflanzung freigehalten und im Privatgrund dinglich gesichert werden.
- Der Bereich von Zugangschächten, insbesondere der für die Pressung erforderlichen Schächte, ist in Abhängigkeit von der Planung gesondert zu betrachten und zu sichern.
- Die zukünftige Gebietsentwicklung muss nach Wasserhaushaltsgesetz im Trennsystem erfolgen. Zur Erschließung der Gebiete östlich der Bahn ist daher eine Trasse für den Bau eines Schmutzwasserkanals DN 300 in einem Schutzrohr DN 500 vorzusehen.
- Für die Wasserhaltung (Durchleitung des Abwassers aus dem Einzugsgebiet oberhalb der

Baustelle durch die Baustelle) ist ein nachvollziehbares und hydraulisch ausreichend bemessenes Konzept für die gesamte Bauzeit einschließlich erforderlicher Bauphasen vorzulegen.

- Unterlage 8.5: Im Plan sind keine Entwässerungseinrichtungen dargestellt.
- Unterlage 8.5: Schnitt B-B: Zugang zum Hp Süd zwischen den Gleisen. Die Trennung auf der Ostseite erfolgt durch eine Lärmschutzwand, auf der Westseite nur durch einen Zaun aus Doppelstabmatten (H = 2,00m).
- Die Lärmschutzwand auf der Ostseite sollte transparent ausgeführt werden. Es wird auf der Westseite ebenfalls eine geschlossene Wand (transparent) gefordert. Eine Entwässerungsrinne wurde im Detail B-B dargestellt.
Die Überdachung der Treppenanlage, sowie der Fußweg zwischen Treppenanlage und Hp Süd, fehlen.

1.1.6 EÜ Münchner Ring

Unterlage: 4.7, 8.6, 21.07, BWV 062, 1063, 1037

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Für die Wasserhaltung (Durchleitung des Abwasser aus dem Einzugsgebiet oberhalb der Baustelle durch die Baustelle) ist ein nachvollziehbares und hydraulisch ausreichend bemessenes Konzept für die gesamte Bauzeit einschließlich erforderlicher Bauphasen vorzulegen.
- PKBA-2200-209032.41 Die Kanäle werden nicht mehr umverlegt, sondern in den Bauablauf der EÜ Münchner Ring integriert und diese in der bestehenden Lage belassen.
Es handelt sich um einen Kanal mit einem Durchmesser von DN 1000 und einem Rechteckkanal 1800/1000.
Es ist sicherzustellen, dass das anfallende Abwasser während der Baumaßnahme schadlos abgeleitet werden kann! Bei Starkregenereignissen sind die Kanäle ausgelastet, dieser Umstand muss bei den bauzeitlichen Provisorien berücksichtigt werden.
Bei einem Starkregen darf es nicht zu einem Rückstau kommen, der die Baustelle bzw. die verbliebene Fahrbahn überflutet.
- In Verlängerung der Theresienstraße verläuft der Abwasserkanal der Bamberger Mälzerei, der in einen öffentlichen Kanal parallel zum Münchner Ring einmündet.
Dieses System ist uneingeschränkt in Funktion zu behalten.
- Der Regenwasserkanal DN 1400 parallel zum Münchner Ring liegt nördlich und außerhalb vom Baufeld und muss uneingeschränkt in Funktion bleiben. Über diesen Kanal wird das Niederschlagswasser aus dem Hauptmoorwald zum Main-Donau-Kanal abgeleitet. Ein Rückbau oder eine Verlegung sind nicht möglich.
- Durch die Brückenbaustelle wird die Entwässerung des sich dort befindlichen Tiefpunktes im Münchner Ring außer Betrieb genommen. In der Konsequenz sind die entstehenden Tiefpunkte an den Verbaulinien durch geeignete Maßnahmen zu entwässern.
- Unterlage 8.6: Die im Arbeitsbereich vorhandenen abwassertechnischen Anlagen (Kanäle etc.) sind nicht ausreichend dargestellt. Die Unterlage ist zu ergänzen.

1.1.7 EÜ Nürnberger Straße

Unterlage 4,7, 4,8, 8,7 Bl.1, 8,7 Bl. 2, 21,07, 21,08, BWV: 073

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Unterlage 8.7 Bl.1: Die im Arbeitsbereich vorhandenen abwassertechnischen Anlagen (Kanäle etc.) sind nicht ausreichend dargestellt. Die Unterlage ist zu ergänzen.
- Die Baufeldfreimachung (Kanalumverlegung) ist entsprechend der Vorplanung der Stadt Bamberg eingezeichnet.
- Die Lage des Pumpwerkes BWV 223 der DB Netz AG ist mit der Stadt Bamberg abzustimmen.

- Im Rahmen der Anpassung der Straßengradiente muss die Kanalisation in der Nürnberger Straße angepasst werden.

1.1.8 EÜ Moosstraße

Unterlage: 4.8, 8.8, 21.8, BWV: 078, 1077

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Da sich durch die Maßnahme der Bahn die Straßengradiente (Tieferlegung) ändert, soll der vorhandene Mischwasserkanal verlegt werden. Die hierdurch erforderlichen Maßnahmen werden zu einer negativen Beeinflussung der Rückstausituation führen. Dies ist zu vermeiden und bei der Planung der Maßnahme zu berücksichtigen.
- Nach der Trassenverlegung sind die beiden Anwesen Moosstraße 7 und 9 an den neuen Mischwasser-Kanal anzuschließen.
- Die Entwässerung der überwiegend gewerblichen Objekte zwischen Gleisanlage und Nürnberger Straße hinter den Anwesen Nürnberger Straße 139, etc. ist zu prüfen und ggf. an die neue Entwässerungssituation anzupassen.
- Der Straßenentwässerungskanal ist so anzuordnen, dass sich die Schächte mittig in einer Fahrspur befinden, um die Gegenfahrbahn während der Unterhaltsarbeiten weiter nutzen zu können.
- Der Korridor für die Baufeldfreimachung muss die Verlegung eines Kreisprofils DN 1600 ermöglichen.
- Es ist zu prüfen, ob durch technische Maßnahmen die Zufahrt zur Unterführung für den Individualverkehr verhindert werden muss (Ampelanlage), wenn die Straße überflutet ist.
- Für den umverlegten MW-Kanal muss ein Arbeitsbereich mit einer Breite von mindestens 3m, jeweils links und rechts der Rohrachse, von Bebauung und Bepflanzung freigehalten und bei Bedarf dinglich gesichert werden.
- Der Bereich von Zugangsschächten, insbesondere der für die Pressung erforderlichen Schächte, ist in Abhängigkeit der Planung gesondert zu betrachten und zu sichern.
- Die Druckleitung des geplanten Pumpwerkes zur Straßenentwässerung der EÜ Moosstraße sollte an den Hauptkanal in Richtung Nürnberger Straße angebunden werden.
PKBA-2200-209032-071: Die Vorhabensträgerin sichert die Ausführung zu.
- Während des Baues des Kanals im Bereich Moosstr. 7 und Moosstr. 9 müssen Abwasserentsorgung und Versorgung mit Wasser, Strom etc. aufrechterhalten werden.
PKBA-2200-209032-072: Die Vorhabensträgerin sichert die Ausführung zu.
- Für die Wasserhaltung (Durchleitung des Abwasser aus dem Einzugsgebiet oberhalb der Baustelle durch die Baustelle) ist ein nachvollziehbares und hydraulisch ausreichend bemessenes Konzept für die gesamte Bauzeit einschließlich erforderlicher Bauphasen vorzulegen.
PKBA-2200-209032-073: Die Vorhabensträgerin sichert die Ausführung zu.
- Unterlage 8.8: Die im Arbeitsbereich vorhandenen abwassertechnischen Anlagen (Kanäle etc.) sind nicht ausreichend dargestellt. Die Unterlage ist zu ergänzen.

1.1.9 Personenunterführung Bahnhof Bamberg

Keine Ausführungen

1.1.10 EÜ Zollner Straße

Unterlage: 4.10, 6.7.1, 6.7.2, 8.11 Bl. 1, 8.11 Bl. 2, 21.10, Unterlage 0.1, S. 144a, S. 102a, BWV 433

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der bestehende Hauptsammler DN 2800 befindet sich nach derzeitigem

Planungsstand außerhalb des Baubereiches und muss unter allen Umständen gesichert werden.

PKBA-2200-209032-075: Die Vorhabensträgerin sichert die Ausführung zu.

- Der im Bereich der geplanten EÜ vorhandene Kanal Ei 1200/1800 wird im Zuge der Baufeldfreimachung aufgelassen. Die Zu- und Ableitungskanäle im Bereich Brennerstraße und Ludwigstraße sind auf den vorhandenen Hauptsammler DN 2800 umzubinden.
- Nach Möglichkeit sollte das Pumpwerk in Fließrichtung unten angeordnet werden, d.h. auf der Seite zur Ludwigstraße.
- Die Druckleitung des geplanten Pumpwerkes zur Straßenentwässerung der EÜ Zollnerstraße sollte an den Hauptkanal in Richtung Ludwigstraße angebunden werden.

PKBA-2200-209032-078: Die Vorhabensträgerin sichert die Ausführung zu.

- Der Straßenentwässerungskanal ist so anzuordnen, dass sich die Schächte möglichst mittig in einer Fahrspur befinden, um die Gegenfahrbahn während der Unterhaltsarbeiten weiter nutzen zu können.

PKBA-2200-209032-081: Die Vorhabensträgerin sichert die Ausführung zu.

- Die bauliche Lösung für die Straßenentwässerung im Unterführungsbereich kann nicht schlüssig nachvollzogen werden.
- PKBA-2200-209032-082: Entwässerung wurde erläutert, bezüglich der Einleitung von Sickerwasser in die Pumpstation besteht kein Einverständnis.
- Das auf den Rad- und Gehwegen anfallende Niederschlagswasser ist jeweils vor Beginn der Unterführung so abzuleiten, dass es nicht in den Bereich der Unterführung gelangen kann. Ansonsten ist der Unterhalt der höhergelegten Sinkkästen im Bereich der Geh- und Radwege nicht zu gewährleisten.
- Aufgrund der geringen lichten Durchfahrthöhe im Bereich der Geh- und Radwege und der hierdurch sehr eingeschränkten Unterhaltungs- und Reparaturmöglichkeiten ist die Bauart der Sinkkästen im Hinblick auf die Unterhaltsarbeiten mit dem Bamberg Service abzustimmen.
- PKBA-2200-209032-084: Die Vorhabensträgerin stimmt die weitere Planung mit dem Bamberg Service ab.

- Der dargestellte Korridor befindet sich im Nordosten über dem MW-Kanal, der nach BWV Nr. 1118 zu sichern ist. Eingriffe in den Bestand sind nicht zulässig; das Verlegen der Leitungen fremder Sparten über dem Kanal ist zu vermeiden.
- Auf der Nordwest-Seite befinden sich in der Unterführung das bestehende Pumpwerk und am Böschungskopf der dazugehörige Schaltschrank. Der Rückbau der Anlagen ist rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Kanalnetzbetreiber abzustimmen.

PKBA-2200-209032-086: Die Vorhabensträgerin stimmt die weitere Planung mit dem Bamberg Service ab.

- Drainagewasser darf nach der Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg nicht in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden. Es ist sicherzustellen, dass durch die beschriebenen Sickerwände kein Grundwasser in das für die Straßenentwässerung erforderliche Pumpwerk eingetragen wird. Der dargestellte Bemessungswasserstand lässt darauf schließen, dass dieses Szenario nicht sicher ausgeschlossen werden kann.
- Für die Wasserhaltung (Durchleitung des Abwasser aus dem Einzugsgebiet oberhalb der Baustelle durch die Baustelle) ist ein nachvollziehbares und hydraulisch ausreichend bemessenes Konzept für die gesamte Bauzeit einschließlich erforderlicher Bauphasen vorzulegen.

PKBA-2200-209032-093: Die Vorhabensträgerin sichert die Ausführung zu.

- Eine Entwässerungsrinne (Kastenrinne) im Bereich Geh- und Radweg ist nicht gewünscht und durch einen SSK zu ersetzen.
- Am Tiefpunkt (Mitte Bauwerk) sind zusätzliche SSK im Geh- und Radweg und der Fahrbahn einzuplanen. Bei einem Starkregen oder Reinigungsarbeiten sollte das Wasser, das sich am Tiefpunkt sammelt, abgeführt werden.

1.1.11 EÜ Memmelsdorfer Straße

Unterlage 0.1, S. 104a Unterlagen: 4.10, 8.12.1, 8.12.2, BWV 130, 439

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der bestehende Hauptsammler Ei 1100/1650 befindet sich unmittelbar angrenzend östlich der

Eisenbahnüberführung und damit nicht im Straßenbereich der Memmelsdorfer Straße. Diese Abwasserableitung ist für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und muss uneingeschränkt und dauerhaft bis zu einer Ersatzlösung aufrechterhalten werden. Das von der DB vorgelegte Konzept wird zu einer Erhöhung der Rückstauenebene oberhalb der EÜ führen. Dies ist zu vermeiden.

- Der geplante Leitungskorridor muss die Verlegung eines Kreisprofils DN 1600 ermöglichen.
- Die Kanalumverlegung ist ab Schacht 3662 (Kreuzung Brennerstraße) auszuführen. Die ankommenden Kanäle im Kreuzungsbereich Memmelsdorfer Straße / Brennerstraße sind hydraulisch leistungsfähig an den neu zu bauenden DN 1600 anzubinden.
- Von DB ist vorgesehen, den von ihr konzipierten Kanal aus der Memmelsdorfer Unterführung an den Kanal in Richtung Magazinstraße anzuschließen. Die ankommenden Kanäle im Kreuzungsbereich Coburger Straße / Ludwigstraße sind hydraulisch leistungsfähig an den weiterführenden Kanal RE 3300/3450 in der Memmelsdorfer Straße / Richtung Magazinstr. anzubinden.
- Die bauliche Umsetzung der von der DB skizzierten Lösung für den Ersatzneubau des Mischwasser-Kanals ist extrem schwierig. Ob es möglich ist, den Ersatzneubau zwischen dem bestehenden Kanal und den angrenzenden Häusern (sehr kritische Nähe zu den Bestandsgebäuden in der östlichen und westlichen Stichstraße) herzustellen, ist durch die DB im Rahmen einer detaillierten Planung nachzuweisen. Die bisher vorgelegte Skizze reicht für eine Aussage zur Machbarkeit nicht aus. Die Umsetzbarkeit der erforderlichen baulichen Abfolge geht aus den vorgelegten Plänen nicht hervor (z.B. Baulogistik, Umbindung des Bestandskanals auf die neue Trasse – Sicherstellung der Vorflut, Herstellung der Baugruben unmittelbar neben Bestandsgebäuden, etc.).
- Der Straßenentwässerungskanal muss so angeordnet werden, dass sich die Schächte mittig in einer Fahrspur befinden, um die Gegenfahrbahn während der Unterhaltsarbeiten weiter nutzen zu können.
- Das auf den Rad- und Gehwegen anfallende Niederschlagswasser ist jeweils vor Beginn der Unterführung so abzuleiten, dass es nicht in den Bereich der Unterführung gelangen kann. Ansonsten ist der Unterhalt der höhergelegten Sinkkästen im Bereich der Geh- und Radwege aufgrund der geringen lichten Durchfahrtshöhe im Geh- und Radwegbereich nicht zu gewährleisten.
PKBA-2200-209032-104: Die Vorhabensträgerin sichert die Ausführung zu.
- Die Druckleitung des geplanten Pumpwerkes zur Straßenentwässerung der EÜ Memmelsdorfer Straße sollte an den Hauptkanal in Richtung Magazinstraße angebunden werden.
- Aufgrund der geringen lichten Durchfahrtshöhe im Bereich der Geh- und Radwege und der hierdurch sehr eingeschränkten Unterhaltungs- und Reparaturmöglichkeiten ist die Bauart der Sinkkästen im Hinblick auf die Unterhaltsarbeiten mit dem Bamberg Service abzustimmen.
PKBA-2200-209032-106: Die Vorhabensträgerin stimmt weitere Planung mit dem Bamberg Service ab.
- Im Bereich der Unterführung befinden sich Grundstücksanschlüsse der Mälzerei Weyermann. Die Abwasserableitung aus der Mälzerei muss dauerhaft und uneingeschränkt sichergestellt werden.
- Im Bereich der für die voraussichtlich erforderliche Pressung zu erstellenden Baugruben befinden sich Leitungen für Strom/Gas/Wasser. Wenn die Baugruben für die Pressung erstellt werden, müssen diese Sparten vorab umverlegt worden sein. Hierfür gibt es zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens keine abgeschlossene, nachvollziehbare (Entwurfs-)Planung. Bei der Rückverankerung der Bohrpfahlwände ist darauf zu achten, dass entweder der bestehende Kanal, oder der neugebaute Kanal nicht zerstört werden.
- Für den umverlegten MW-Kanal muss ein Arbeitsbereich mit einer Breite von mindestens 3m, jeweils links und rechts der Rohrachse, von Bebauung und Bepflanzung freigehalten und bei Bedarf dinglich gesichert werden. Der Bereich von Zugangsschächten, insbesondere der für die Pressung erforderlichen Schächte, ist in Abhängigkeit der Planung gesondert zu betrachten und zu sichern.
- Für die Wasserhaltung (Durchleitung des Abwassers aus dem Einzugsgebiet oberhalb der Baustelle durch die Baustelle) ist ein nachvollziehbares und hydraulisch ausreichend bemessenes Konzept für die gesamte Bauzeit einschließlich erforderlicher Bauphasen

vorzulegen.

- PKBA-2200-209032-112: Die Vorhabensträgerin sichert die Ausführung zu.

1.1.12 EÜ Kreuzungsbauwerk Strecke 5100/5102/5919, km 1,300)

Unterlage 4.11, 4.12, 8.14,21.12, BWV 153,155,156,159,160

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Alle entwässerungstechnischen Einrichtungen für die Entwässerung des Troges für die Bahntrasse (Pumpwerk, Becken, etc.) sind Einrichtungen der DB.
- Durch die DB ist sicherzustellen, dass kein schädlich verunreinigtes Abwasser (z.B. durch Havarie, Unfall, Löschwasser, usw.) aus dem Trogbereich oder den angeschlossenen DB-eigenen Straßenflächen in das Grabensystem eingeleitet wird. Das geplante Becken ist dementsprechend technisch auszurüsten. DB muss in Absprache mit dem Umweltamt klären, welche Nachweise (z.B. qualitative Nachweise nach DWA-M 153, DWA-A 102, etc.) für die Einleitung erforderlich sind und führt diese.
- Sollte aus den Ergebnissen dieser Nachweise ein Handlungsbedarf bestehen, (z.B. erforderliche Regenwasserbehandlungsanlage) so ist die weitere Planung und Ausführung durch die DB zu gewährleisten. Der erforderliche Platzbedarf ist ggf. zu berücksichtigen.
- Die Funktionsweise der Trogentwässerung ist nicht zweifelsfrei nachzuvollziehen. In der Unterlage 0.1, Seite 107 steht: Das in den Trogbauwerken und Eisenbahnüberführungen anfallende Niederschlagswasser...wird gefasst...der Pumpstation zugeführt. ...in der Pumpstation gehoben und einem oberirdischen Regenrückhaltebecken zugeführt.
In der Unterlage 17.1, Seite 33, Punkt 3.2.9 wird anfallendes Niederschlagswasser aus dem Trogbauwerk über einer Hebeanlage in das Versickerungsbecken „Kleingärten Gleisdreieck“ eingeleitet.

1.1.13 EÜ Gleisdreieck (Anrufschränke) - neue Wege-Unterführung in Grundwasserwanne

Unterlage 4.13, 6.11, 8.15, BWV 167, 452, 453 (Hebeanlage), 1175 u. 1176

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Die bestehenden Sammler für Schmutz- und Regenwasser befinden sich unmittelbar südlich angrenzend an die Straßenunterführung. Diese Kanäle sind für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und müssen uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden. Auch die Zugänglichkeit zu den Schachtbauwerken ist immer sicherzustellen.
- Die Kanal-Schächte müssen auch von den neuen Wegen aus erreichbar sein, dürfen nicht überbaut oder überschüttet werden und die Wege müssen auch mit den großen Kanalspülfahrzeugen befahrbar sein.
- Beim Bau der Anlagen und dem evtl. erforderlichen Ziehen der Spundwände oder Setzen von Ankern ist die Unversehrtheit der Kanäle zu sichern!!
- Entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen sind durchzuführen.
- Der endgültige Standort des Pumpwerks und die Trassenführung der Druckleitung sind gemeinsam mit dem Bamberg Service festzulegen. Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass während des Einsatzes von Unterhaltsfahrzeugen der Fußgänger- und Radfahrerverkehr zumindest eingeschränkt aufrechterhalten werden muss. Welche Anforderungen diesbezüglich gelten, ist mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen.
- Bei der Nordflur, in der der Bearbeitungsbereich liegt, handelt es sich um eine weitgehend drainierte und landwirtschaftlich genutzte Fläche. Es wird dringend empfohlen, sich vor allen Arbeiten und auch im Rahmen der Planung mit dem Beregnungsverband Bamberg Nord ins Benehmen zu setzen. Das Drainagesystem darf nicht unterbrochen werden.
- Das für die Nordflur aufgebaute Bewässerungssystem des Beregnungsverbandes Bamberg

Nord muss ebenfalls in funktionsfähigem Zustand erhalten bleiben. Es wird auch hier dringend empfohlen, sich vor allen Arbeiten und auch im Rahmen der Planung mit dem Beregnungsverband Bamberg Nord ins Benehmen zu setzen.

- Die vorhandenen Grabensysteme müssen aufrechterhalten werden, um sicherzustellen, dass die Ableitung des Niederschlagswassers insbesondere nach Starkregenereignissen uneingeschränkt und ungehindert erfolgen kann.
- Wenn das Gelände um die Schächte höhenmäßig verändert wird, sind die Schachtbauwerke anzupassen. DIN-, EN- und DGUV-Vorgaben sind einzuhalten. Die Anfahrbarkeit der Schächte ist sicherzustellen. Soweit hierfür fremde Grundstücke überquert werden müssen, muss zugunsten des Bamberg Service eine Dienstbarkeit/dingliche Sicherung erfolgen.
- Es ist sicherzustellen, dass kein schädlich verunreinigtes Abwasser (z.B. durch Havarie, Unfall, Löschwasser, usw.) aus dem Trogbereich oder den angeschlossenen Straßenflächen über den Regenwasserkanal in den Main eingeleitet wird. DB muss in Absprache mit dem Umweltamt klären, welche Nachweise (z.B. qualitative Nachweise nach DWA-A 102, etc.) für die Einleitung erforderlich sind und muss diese führen.
- Beide Sammler haben eine mögliche Kollision mit der Gründung der Lärmschutzwand Nr. 150. Beide Sammler sind mit Torsionsbalken zu überspannen!!
- Das Oberflächenwasser soll über Straßenabläufe und eine Sammelleitung im Freigefälle in einen Pumpenschacht (Nr. 453 PW, s.u.) geleitet werden, welcher das Wasser mittels Druckleitung in den verlegten öffentlichen Kanal abführen soll. Hier ist zu prüfen, ob nicht mit geringem Mehraufwand eine Einleitung des Wegewassers in ein naheliegendes Gewässer, ggf. über offene Gräben in Seebach / Sandbach, erfolgen könnte. Die erforderlichen Nachweise (z.B. DWA-A 102, etc.) sind dann ebenfalls zu führen.

1.1.14 Neue EÜ am neuen Hafengleis

Das neue Hafengleis soll den von der DB umgeplanten Regenwasserkanal BW 1210 kreuzen. Durch diese Planungen der DB entsteht eine neue EÜ. Diese ist auch von der DB zu unterhalten. Weitere Ausführungen dazu siehe unter Nr. 4 der Stellungnahme.

1.2 Straßenüberführungen (SÜ)

1.2.1 SÜ Pfisterstraße / Starkenfeldstraße

Unterlagen 4.9, 6.6, 8.9, 21.9, Unterlage 0.1, S. 109a, 143a, BWV 431

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Im Kreuzungsbereich Pfisterstraße mit der Schwarzenbergstraße befindet sich der Anfangsschacht 2338 für den Kanal in der südlichen Schwarzenbergstraße. Dieser Kanal befindet sich auch in der Anfahrrampe für die geplante Behelfsbrücke und muss gesichert oder angepasst werden. Die dauerhafte Zugänglichkeit ist sicherzustellen.
- Die Straßenentwässerung der Behelfsbrücke lässt sich aus den vorgelegten Unterlagen nicht zweifelsfrei nachvollziehen. Erläuterungen durch die DB sind erforderlich. Der Anschluss muss an die Pfisterbergstraße erfolgen. Der Anschluss an die Schwarzenbergstraße ist nicht zulässig.
- Beim Neubau der Entwässerungsanlage für den Neubau der Brücke sind die Nennweiten der Kanäle zumindest im erdverlegten Bereich nach den Regeln der Technik auszuführen. Bei Mischwasserkanälen ist demnach eine Nennweite nach hydraulischer Erfordernis mind. DN 300 vorzusehen. Kann der Kanal im vorgesehenen Baufeld nicht erneuert werden, ist die alte Ableitungstrasse zur Pödeldorfer Straße aufrecht zu erhalten. Arbeitsblatt DWA-A 118: Mindestnennweite Regenwasserkanal DN 300.
- Wenn die bisherige Ableitungstrasse zugunsten der Ableitung über die

Starkenfeldstraße aufgelassen wird, ist der neue Kanal über die dargestellte Baugrenze hinaus bis zum Schacht 1599 in der neuen Nennweite weiterzuführen.

- Durch die Anhebung der Straßengradiente müssen die im Bearbeitungsbereich liegenden Schächte und Straßensinkkästen angepasst werden.
- Einstiegsschächte sind nach den maßgebenden DIN- und EN Vorschriften umzubauen, die berufsgenossenschaftlichen Regeln sind zu beachten.
- Straßensinkkästen sind der Straßengestaltung entsprechend anzuordnen und an die Kanalisation anzubinden.
- Soweit Straßensinkkästen aufgelassen werden, müssen Sie rückgebaut werden.

1.2.2 SÜ Kronacher Straße

Unterlage 4.11, 8.13, 21.11, BWV 446, 447

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Die Straßenentwässerung der Behelfsbrücke lässt sich aus den vorgelegten Unterlagen nur ansatzweise nachvollziehen.
- Beim Neubau der Entwässerungsanlage für den Neubau der Brücke sind die Nennweiten der Kanäle auch im erdverlegten Bereich nach den Regeln der Technik auszuführen. Bei Mischwasserkanälen ist demnach eine Nennweite nachhydraulischer Erfordernis, mind. DN 300 vorzusehen.
Arbeitsblatt DWA-A 118: Mindestnennweite Regenwasserkanal DN 300.
- In der Coburger Straße im Bereich der Straßenunterführung unter der Straßenbrücke verläuft von Nord nach Süd ein Mischwasserkanal DN 500, dessen Funktion uneingeschränkt und dauerhaft sicherzustellen ist. Soweit die Straßengradiente in der Höhe verändert wird, sind die Deckel anzupassen. Soweit die Straßengradiente in der Lage verändert wird, ist darauf zu achten, dass sich die Deckel weiterhin im Straßenbereich befinden.
- Für die Grundstücke mit den Flurnummer 6659/4, 6570/7, 6570/16 ist ein Grundstücksanschluss, möglicherweise zur Ableitung des Regenwassers, vorhanden. Ob dieser Anschluss nach der durch die DB vorgesehenen Umgestaltung dieses Bereiches noch erforderlich ist, muss zu gegebener Zeit geprüft werden.

1.2.3 BW-Nr. 458, SÜ Zufahrt Coburger Straße (BÜ Feldweg)

Unterlage: 4.12, 8,16, 21.12, Unterlage 01, 5.2.3, Seite 111a

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- An der Strecke 5102 wird der bestehende Bahnübergang BÜ Feldweg bei km 1,738 aufgelassen. An gleicher Stelle wird ein Ersatzneubau der „SÜ Zufahrt Coburger Straße“ errichtet. Die SÜ wird als flachgegründeter Stahlbetonvollrahmen geplant. Es wird eine offene Wasserhaltung mit Ringdrainage und permanenter Wasserhaltung (Zielwert bauzeitlicher GW-Spiegel = 0,5 m unterhalb Baugrubensohle) durchgeführt. Die Ableitung des geförderten Grundwassers erfolgt in den Sandbach.
- Eine Grundwasserabsenkung kann in dem Gebiet zu erheblichen Problemen mit Gartenbau-Betrieben führen; ebenso die Ableitung des Wassers in den Sandbach. Wegen der hohen Grundwasserstände kann das nur in sehr geringem Umfang erfolgen.
- Der Bearbeitungsbereich der Straßenbaumaßnahme erstreckt sich auch auf die Kreuzung des Feldweges mit dem Sandbach. Die Ableitung des Niederschlagswassers über diesen Sandbach muss dauerhaft und uneingeschränkt aufrechterhalten werden, um Rückstau bis in die landwirtschaftlichen Nutzflächen zu verhindern.
- Das geplante Brückenbauwerk muss für die Befahrung mit Kanal-Unterhaltsfahrzeugen ausgelegt sein. Hierfür ist von Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von ca. 20 Tonnen auszugehen. Die letztendliche Belastungsklasse ist jedoch mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen.
- In der Coburger Straße verläuft ein Mischwasserkanal DN 300-350 außerhalb des

Bearbeitungsbereiches. Dieser Kanal ist in seiner Funktion zu sichern.

1.2.4 SÜ Dr.-Robert-Pfleger-Straße

Keine Ausführungen

1.2.5 SÜ Emil-Kemmer-Straße

Geplante Verlegung Regenwasserkanal (BW 1210)

Unterlage 0.1, S. 149;

Unterlagen 4.17, 6.14, 8.18, 21.17; BWV 467, 468, 469 1210

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- BWV 1210: Im Bereich der Trogquerung wird das Rechteckprofil RE 2550/2200 durch ein Rechteckprofil RE 4000/1500 ersetzen, die Einwendungen bezüglich des zu kleinen Querschnittes entfallen.
- Die Querschnittsänderung ist hydraulisch-strömungsgünstig ohne abrupte Dimensionswechsel auszubilden. Richtungsänderungen in den Schächten mit 90° sind zu vermeiden.
- Um Ablagerungen im Aufweitungsbereich zu vermeiden, ist das Gerinne strömungstechnisch zu optimieren. Es muss voraussichtlich ein Niedrigwasser-Gerinne eingeplant werden.
- Alle entwässerungstechnischen Einrichtungen für die Entwässerung des Troges für die Bahntrasse (Pumpwerk, Becken, etc.) sind Einrichtungen der DB.
- Nach Querung des Troges ist der neu zu bauende Rechteck-Kanal in den gleichen Dimensionen wie der bisherige Kanal auszuführen.
- Die Funktionsfähigkeit dieses Regenwasserkanals muss während der gesamten Bauzeit ständig aufrecht erhalten bleiben.
- Alle neu zu bauenden Schächte müssen nach den Vorgaben des Unfallversicherungsträgers ausgeführt werden. Die Ausführungsplanung ist dem Bamberg Service zur Prüfung vorzulegen.
- Ein Geh-, Fahr und Leitungsrecht für den neu zu verlegenden RE-Kanal im Bereich der Privatgrundstücke ist sicherzustellen. Die Zugänglichkeit zu den Schächten muss rund um die Uhr (auch am Wochenende) gewährleistet sein.
- Der Zulaufkanal von Hallstadt/Bamberg zur Kläranlage der Stadt Bamberg unterquert im Bestand den bestehenden Regenwasserkanal RE 2550/2200 B. Laut DB-Planung wird dieser Mischwasserkanal in die Bodenplatte des Trogbauwerkes integriert. Im weiteren Verlauf soll er unter dem zu verlegenden Regenwasserkanal durchgeführt werden. Der MW-Kanal ist die einzige Verbindung des Hallstadter Kanalnetzes zur Kläranlage Bamberg.
- In den Plänen fehlt eine konkrete Darstellung der Kreuzungspunkte der Haupt-Abwasser-Zuleitung von Hallstadt (BW 1211) mit dem neuen Trogbauwerk der DB und dem neu verlegten Regenwasserkanal (BW 1210).
- Hier sind unbedingt Längs- u. Querschnitte in geeignetem großen Maßstab erforderlich.
- Erläutert werden muss auch noch unbedingt wie der Bauablauf geplant ist.
- Die Funktionsfähigkeit dieses Kanals ist auch während der Bauphase uneingeschränkt sicherzustellen, um die Abwasserableitung aus Hallstadt und dem Bamberger Norden gewährleisten zu können. Eine Unterbrechung der Abwasserableitung ist nicht zulässig.
- Der bestehende MW-Kanal zur Kläranlage wird durch das Trogbauwerk und den umzuverlegenden Regenwasserkanal mit geringer Überdeckung gequert. Durch den Bau und den zukünftigen Bestand und Betrieb dürfen sich keine negativen Auswirkungen auf diesen Kanal ergeben. Dem Bamberg Service sind die entsprechenden statischen Nachweise für die verschiedenen Lastzustände vorzulegen.
- Bei der Planung ist darauf zu achten, dass Schächte so positioniert werden, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch sich im Einsatz befindende Kanalunterhaltsfahrzeuge (z.B. Hochdruckspülfahrzeuge, Kamerafahrzeuge) möglichst wenig beeinträchtigt wird. Hierzu sind separate Aufstellflächen (ca. 10 x 3m), für diese Fahrzeuge vorzusehen. Die endgültigen Schachtpositionen sind mit dem Bamberg Service abzustimmen.
- Für den Bereich Parkplatz REAL im Stadtgebiet Hallstadt ist zu prüfen, ob in dem aufzulassenden Kanalabschnitt Grundstücksanschlüsse vorhanden sind, die ggf. umverlegt

werden müssen.

- Auf dem REAL-Grundstück ist ersatzweise eine ausreichend dimensionierte Grundstücksentwässerungsanlage zu bauen, die an den umzuverlegenden RW-Kanal anzuschließen ist. Die DB muss mit dem WWA klären, welche Vorbehandlungsmaßnahmen aufgrund der Nutzung als gewerblicher Parkplatz erforderlich sind.
- Der Anschluss ist auf seine hydraulische Leistungsfähigkeit im Lastfall eingestauter RW-Kanal zu prüfen, um zu verhindern, dass es zu einem Rückstau auf die Parkflächen kommt.
- Der aufgelassene, rückzubauende RW-Kanal ist vollständig zu entfernen.
- Es ist zu beachten, dass im Trockenwetterfall auch bei Normalwasserstand im Fluss Main der Vorfluter bis zur Straße Laubanger zurückstaut.
- Bei Hochwasserabfluss im Main erfolgt der gesamte Regenwasserabfluss über ein Pumpwerk, sodass dieser Effekt noch verstärkt wird.
- Im Kreuzungsbereich zwischen Nordtor der Kläranlage (Ecke Hafensstraße/Zufahrt zur B26) und dem Hochwasserpumpwerk verläuft direkt über dem RW-Kanal die Stromanbindung des Hochwasserpumpwerks an die Kläranlage. Diese Stromanbindung muss dauerhaft und unterbrechungsfrei aufrechterhalten werden. Für den Bau des Anschlussschachtes des umzuverlegenden RW-Kanals müssen die Kabel umverlegt werden.
- Der neue große Regenwasserkanal (BW 1211) hat einen Rechteckquerschnitt von 2550/2200 und im Bereich der künftigen Kreuzung mit dem Trogbauwerk der DB einen Querschnitt von 4000/1500. Bautechnisch wird zuerst der Kanal und anschließend das DB-Trogbauwerk gebaut werden.

Eine Kreuzung beider Bauwerke kann daher technisch ganz leicht auch in einem anderen Winkel als 100 gon erfolgen. Hydraulisch wesentlich günstiger wäre im ersten neuen Schacht eine Weiterführung der vorhandenen Richtung nur mit dem Querschnittswechsel in diesem Schacht. Im folgenden neuen Schacht erfolgt dann der Richtungswechsel und der erneute Querschnittswechsel zurück zu 2550/2200. Wegen der geplanten Richtungs- oder Querschnitts- Wechsel ist bei Vollfüllung des Kanals mit großen hydraulischen Verlusten zu rechnen.

Die Querung des Regenkanals mit dem Trog der DB muss also unbedingt in einem hydraulisch günstigen Winkel von 50 gon erfolgen.

- Neue EÜ
An der Kreuzung des Regenkanals mit der Eisenbahn entsteht eine neue Brücke/Eisenbahnüberführung/Durchlass!!! Daraus folgt, dass auch der Bereich zwischen den beiden neuen Kanal-Schächten auf beiden Gleisseiten künftig von der Bahn zu unterhalten ist!!
- Dienstbarkeiten
Für die neue Lage des Regen-Kanals sind unbedingt Geh- Fahr- u. Leitungsrechte in die neuen Grundstücke einzutragen.

1.3 Durchlässe

1.3.1 Durchlass Kühtränkbach Keine Ausführungen

1.3.2 DL Pöppelteichgraben Unterlage 4.3, BWV 027

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor. Der Zulauf zum DL (Rohrleitung, Einmündung, Wegegestaltung) ist nicht ausreichend dargestellt.
- Der Durchlass ist als Vorfluter wichtig. Eine Unterbrechung ist nicht möglich. Wie die Ableitung während des Ersatzneubaus des DL unter gleichzeitigem Bahnbetrieb sichergestellt werden soll, ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht nachzuvollziehen. Die Festlegung der erforderlichen hydraulischen Leistungsfähigkeit ist nach Auffassung der Stadt Bamberg mit

dem WWA abzustimmen.

- Ob der Rettungsweg bei Starkregenereignissen überflutet wird, ist nicht ersichtlich. Ob der Durchlass bei gleichzeitigem Starkregen und Verklausung von der Ostseite aus angefahren werden kann, ist nicht erkennbar.
- Auch nach der Neubaumaßnahme der Bahntrasse muss die Anfahrbarkeit der Durchlässe möglich sein.

1.3.3 Widtierdurchlass

Keine Ausführungen

1.3.4 Halbmeilengraben

Keine Ausführungen

1.3.5 DL Graben

Unterlage 4.4, BWV 036

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der Zulauf zum DL (Rohrleitung, Einmündung, Wegegestaltung) ist nicht ausreichend dargestellt.
- Der Durchlass ist bei Regen wichtig. Wie die Ableitung während des Ersatzneubaus des DL unter gleichzeitigem Bahnbetrieb sichergestellt werden soll, ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht nachzuvollziehen. Die Festlegung der erforderlichen hydraulischen Leistungsfähigkeit ist nach Auffassung der Stadt Bamberg mit dem WWA abzustimmen.
- Ob der Rettungsweg bei Starkregenereignissen überflutet wird, ist nicht ersichtlich. Ob der Durchlass bei gleichzeitigem Starkregen und Verklausung von der Ostseite aus angefahren werden kann, ist nicht erkennbar.
- Auch nach der Neubaumaßnahme der Bahntrasse muss die Anfahrbarkeit der Durchlässe möglich sein.
- Bei diesem Graben handelt es sich laut WWA nicht um ein Gewässer III. Die Unterlage 17.1 Punkt 2 „Kreuzende Gewässer“ ist dementsprechend zu ändern. PKBA-2200-209032.173: Die Vorhabenträgerin stimmt dem Einwand zu. Die Gewässergüte des Grabens wird in der Unterlage 17.1 Punkt 2 „Kreuzende Gewässer“ korrigiert. Die Korrektur wurde nicht vorgenommen.

1.3.6 Durchlass Sandbach

Unterlage 0.1, S. 120a-2, BWV 162

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der Sandbach dient insbesondere der Entwässerung der landwirtschaftlich genutzten Flächen des Beregnungsverbandes Nord. Insbesondere bei Starkregenereignissen wird das anfallende Niederschlagswasser zum Seebach hin abgeleitet. Ohne den Durchlass ist diese Ableitung nicht möglich und die Gärtnerflur würde geflutet werden. Diese Niederschlagswasserableitung ist daher für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und muss uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden.
- Der im Plan 4.12 bahnlinks dargestellte Sandbach-Graben (nach der Durchquerung der Bahnanlage) lässt auf einen nicht ausreichenden Abflussquerschnitt schließen. Der Sandbach besitzt nur ein sehr geringes Gefälle und wird am Einleitungspunkt in den Seebach bei starkem Abfluss im Seebach zurückgestaut. Hierdurch wird sich ein negativer Einfluss auf die Drainageanlage im Gebiet des Beregnungsverbandes Bamberg-Nord ergeben.
- Auf der bahnrechten Seite, vor dem neuen DL Sandbach, ist ein Rettungsweg (BWV 158)

geplant.

Der Sandbach wird hier als verrohrt dargestellt. Die Bemessung der Verrohrung und die gewählte Nennweite sind nicht nachvollziehbar. Die dargestellte Fließrichtung ist entgegengesetzt der natürlichen Fließrichtung des Sandbaches.

- Der Straßenneubau für die SÜ „Zufahrt Coburger Straße“ bedingt laut Unterlage 4.12 offensichtlich auch den Neubau der Verrohrung des Sandbaches im Straßenbereich. Die Bemessung der Verrohrung und die gewählte Nennweite sind nicht nachvollziehbar.
- Hinweis: Die Überfahrten vom Wirtschaftsweg in die Felder des Beregnungsverbandes Bamberg-Nord sind mit dem Verband bzw. mit den Grundstückseigentümern abzustimmen.

1.3.7 DL Entwässerungsgraben

Unterlage 4.12, BWV 164

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der Zugang zum Durchlass für Unterhaltsarbeiten ist aufgrund des Zaunbaus nicht möglich. Alle Unterhaltsarbeiten, z.B. zur Entfernung von Sandablagerungen, sind daher durch DB Netz AG auf deren Kosten auszuführen.
- Der Zulauf zum DL Entwässerungsgraben unter dem Wirtschaftsweg Bahn rechts ist verrohrt. Die Bemessung der Verrohrung und die gewählte Nennweite sind nicht nachvollziehbar. Ein Rückstau in die Gärtnerflur ist auszuschließen.
- Hinweis: Die Überfahrten vom Wirtschaftsweg in die Felder des Beregnungsverbandes Bamberg-Nord sind mit dem Verband bzw. mit den Grundstückseigentümern abzustimmen.

1.3.8 DL Seebach

Unterlage 21.13, 4.13, BWV 171

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der Durchlass ist als Vorfluter extrem wichtig. Eine Unterbrechung ist nicht möglich. Der Seebach führt insbesondere bei Starkregenereignissen oder bei lange anhaltenden Regenereignissen und bei Schneeschmelze extrem viel Wasser. Wie die Ableitung während des Ersatzneubaus des Durchlasses unter gleichzeitigem Bahnbetrieb sichergestellt werden soll, ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht nachzuvollziehen. Die Festlegung der erforderlichen hydraulischen Leistungsfähigkeit des Durchlasses ist nach Auffassung der Stadt Bamberg mit dem WWA abzustimmen.
- In einer ersten Bauphase wird der Neubau östlich der Bestandsstrecke errichtet. In der zweiten Bauphase wird die EÜ im Bereich des Bestandes hergestellt. Der Durchlass wird im Schutze eines Spundwandverbaus mit Unterwasserbetonsohle errichtet. Das Wasser des Seebaches wird bauzeitlich in einem temporären umpundeten Becken gefasst und mittels Rohrleitung und Pumpen auf die bahnlinke Seite übergeleitet.
- Wenn zwischen den Bauphasen Hochwässer des Seebachs kommen, ist davon auszugehen, dass die Umgebung des gespundeten Beckens und der Bahn häufiger als bisher überschwemmt werden. Das Spundwand-Becken, dessen Zulauf und die Leistung der Pumpen sind detailliert darzustellen und dem Bamberg Service und dem WWA KC vorzulegen. Die Auslegung des Stauvolumens und die Leistungsfähigkeit der Pumpen sind mit dem WWA abzustimmen.

1.4 Lärmschutzwände

Lärmschutzwände haben in der Regel eine Höhe von 3,0 - 4,0 m über SO; teilweise auch Höhen von bis zu 5,00 m über SO. Der Pfostenabstand beträgt i. d. R. 5,00 m; in einigen Bereichen wird der Pfostenabstand reduziert auf kleiner/gleich 2,50 m.

Die Pfosten außerhalb von Bauwerken werden in Abhängigkeit der vorliegenden Bodenverhältnisse

auf Tiefgründungen (Rammrohre bzw. Bohrpfähle) gegründet.

In den Unterlagen sind keine Aussagen über die Gründungstiefe der o.g. Bauwerke zu finden, weil die DB sich hier keine Gedanken zu Kollisionspunkten mit vorhandenen Kanälen gemacht hat.

Zur Überführung der Lärmschutzwände über bestehende Bauwerke (z.B. Durchlässe) oder Bauwerke, auf denen keine Wand befestigt werden kann, wird ein Torsionsbalken aus Stahl oder Stahlbeton zur Lastverteilung errichtet und in ausreichendem Abstand zum bestehenden Bauwerk tiefgegründet.

Fast alle die Bahn kreuzenden Kanäle haben ebenfalls Kollisionspunkte mit einer oder mehreren bahnparallelen Lärmschutzbauwerken; hier ist aber bisher nichts dergleichen vorgesehen.

Der Lastabtragungsbereich solcher Anlagen darf keine negativen Auswirkungen auf Entwässerungsanlagen haben. Bei Bedarf sind vorab Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Die Mindestabstände der Pfähle sind abhängig von der Gründungsart (Bohren oder Rammen) und in enger Absprache mit dem Bamberg Service in jedem Einzelfall festzulegen.

Das Überbauen der Entwässerungsschächte mit Lärmschutzwänden, sodass die Zugänglichkeit dauerhaft nicht mehr gegeben ist, ist nicht zulässig.

Der Einbau von Fundamentierungen oder sonstigen Tiefgründungen für die Aufstellung der Lärmschutzwände auf Schächten ist auszuschließen.

2. Bahnübergänge

2.1 BÜ Anrufschranke

Keine Ausführungen

2.2 BÜ Coburger Straße (Rückbau bestehendes Hafengleis am Hauptfriedhof)

Unterlage 21.11, BWV: 1157

- Beim Rückbau des **bestehenden** Hafenanbindungsgleises ist zu beachten, dass im Bereich der Coburger Straße der vorhandene Mischwasserkanal DN 500 gesichert werden muss. Die uneingeschränkte Nutzbarkeit ist sicherzustellen.

2.3 BÜ Hallstadter Straße (Teilweiser Rückbau Hafengleis)

Unterlage 0.1 Seite 130a Punkt 6.3 u. Seite 150a 11.14.2

Unterlage 4.211, BWV 176

- Im Bearbeitungsbereich befinden sich zwei Mischwasserkanäle. Die Abwasserableitung ist für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und muss uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden.
Weiterhin befinden sich dort Datenleitungen, deren Funktion ebenfalls nicht unterbrochen werden darf. Detaillierte Informationen hierzu erteilt Ihnen die Kläranlage der Stadt Bamberg.
- Auch während der Rückbauarbeiten muss die Anfahrbarkeit der Schächte im Kreuzungsbereich jederzeit gewährleistet werden.

2.4 BÜ Feldweg

Keine Ausführungen

3. Straßen und Wege

Die neu gebauten Wege müssen alle auch mit einem Kanalfahrzeug befahren werden können und für eine Fahrzeugbreite von 2,50m und ein Gewicht von 20 t ausgelegt sein.

Zu Unterlage 4.312 Rettungsweg (Nord):

Parallel zur Kronacher Straße und zum Sandbach wird ein Feldweg als Rettungsweg (Rettungszufahrt) ausgewiesen. Ob dieser Rettungsweg auch bei und vor allem nach Starkregenereignissen mit Rückstau im Grabensystem zur Verfügung steht, muss durch die DB geklärt werden. Auf die geringe Leistungsfähigkeit des Sandbaches wurde mehrfach hingewiesen.

4. Vorhandene Kreuzungen von Abwasserkanälen mit Anlagen der DB

4.1 Verlängerung von durch die DB überbauten Kanalstrecken

Die Bahnanlage im Stadtgebiet Bamberg wird an zahlreichen Stellen durch öffentliche Abwasserkanälen gequert (z.B. Kornstraße, bei Münchner Ring, Gundelsheimer Str., Pödeldorfer / Kunigundenruhstr., die Sammler Am Börstig 1075 u.1076)

In der Regel befinden sich bei Kanälen, die die DB kreuzen, auf der Ost- u. Westseite der DB jeweils ein Schacht. Kanalschächte sind als Zugang zum Kanal unbedingt erforderlich. Durch die Erweiterung der Bahnanlagen östlich der bestehenden Trasse durch den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen unmittelbar neben der bestehenden Strecke werden auch bestehende Schächte überbaut.

Für einen entfallende bzw. überbaute Schächte sind gleichwertig an anderer Stelle zu ersetzen.

Aufgelassene sind zu verfüllen oder mindestens sicher zu verschließen.

Zwischen den Schächten vor und nach der Baumaßnahme ist jeweils eine Beweissicherung durchzuführen und ein evtl. beschädigter Kanal ist zu sanieren oder neu zu errichten.

4.2 Kanal/Bahnkreuzung Nürnberger Straße – Kornstraße

Unterlage 21.6, BWV 1024

- Über das Anwesen Nürnberger Straße 160 (Flurnummer 4446/81) verläuft ein Mischwasserkanal DN 350 zum Grundstück Kornstraße 24 (Flurnummer 4446/226) und kreuzt dabei die bestehende Bahntrasse. Die Abwasserableitung ist für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und muss uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden.

4.3 Kanal Pödeldorfer / Kunigundenruhstr. (BW Nr 1096)

- Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.
- Der bestehende Mischwasserkanal verläuft von der Pödeldorfer Straße zur Kunigundenruhstraße und kreuzt dabei die Bahntrasse und das Atrium. Diese Abwasserableitung ist für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und muss uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden. Soweit durch die neuen Gleislagen Schachtbauwerke betroffen sind, muss mit dem Bamberg Service eine Abstimmung über die Sicherung getroffen werden.
- Im Gleisbereich befindet sich ein Einstiegsschacht dieses Kanals, der durch die Neubaumaßnahme überbaut werden könnte. Der Aufbau eines möglicherweise neu zu errichtenden Schachtes ist mit dem Bamberg Service abzustimmen.
- In der Unterlage 21.9 ist ein Anschluss an diesen Schacht dargestellt. Angebunden ist offenbar ein Mischwasserkanal, der laut Darstellung zurückgebaut werden soll. An diesen MW-Kanal sind laut Darstellung zwei Regenwasserkanäle angeschlossen, die nicht zum Abbruch vorgesehen sind. Diese Netzverknüpfung ist nicht nachvollziehbar und muss seitens DB

geprüft werden.

- Bei Rückbau der Trinkwasserleitung mit BW Nr. 1095 ist unbedingt auf den Erhalt des Abwasserkanals BW Nr. 1096 zu achten.
- Der gleiche Kanal hat auch zwei Kreuzungspunkte mit den Lärmschutzwänden BW Nr. 081 und 098.
- Bei den Pfahlgründungen der Wände ist darauf Rücksicht zu nehmen, ggf. müssen Torsionsbalken über dem Kanal eingesetzt werden.

4.4 Kanäle in der Kaspar-Schulz-Str BW Nr 1080 u 1081

Im Bereich der Verlängerung der Kaspar-Schulz-Straße kreuzen ein Regenwasserkanal DN 1500 und ein Schmutzwasserkanal DN 600 die Bahntrasse. Hierfür liegen dem Bamberg Service keine Pläne oder Konzepte der DB vor. Diese beiden Abwasserleitungen sind für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und müssen uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden.

Die Kanäle in der Kaspar-Schulz-Str BW Nr 1080 u 1081 werden überbaut und kollidieren mit der Lärmschutzwand Nr. 178. Hier sind wieder Torsionsbalken zum Überspannen der Kanäle notwendig!

4.5 Stillgelegte Abwasserleitung BWV 1140

BWV 1140: Die stillgelegte Abwasserleitung befindet sich nicht im Eigentum und der Unterhaltslast des Bamberg Service. Der Abschluss einer Leitungsvereinbarung ist daher nicht erforderlich. Der geplante Rückbau erfolgt daher ebenfalls auch nicht durch den Bamberg Service.

4.6 Kanalquerung Gundelsheimer Straße (Strecke 5900)

Unterlage: 21.11, BWV 1152

Es liegt kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vor.

- In der Unterlage 21.11 Index a sind zwei Korridore für diverse Sparten vorgesehen. Dazwischen befindet sich ein Mischwasserkanal DN 1600. In der Unterlage 21.11 Index a steht der südliche Korridor für die Kanalverlegung zur Verfügung. Der Kanal wird für die Gleisquerung geteilt. Weitere Informationen, wie Durchmesser und Tiefenlage, fehlen. Im BWV 1152 steht lediglich „Abwasserleitung - Umverlegung“. Das Trogbauwerk der DB, als Ursache der Kanalverlegung, ist ebenfalls nicht dargestellt. Eine Stellungnahme ist mit diesen Informationen nicht möglich. Die geplante Kanalverlegung ist mit dem Bamberg Service abzustimmen.
- Diese Abwasserleitung ist für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und muss uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden. Die Schächte sollten im öffentlichen Straßenbereich zu liegen kommen. Im Gelände müssen die Schächte für Wartungsarbeiten über einen mit Schwerlastverkehr befahrbaren Weg erreichbar sein. Die genaue Lage der neuen Schächte ist mit dem Bamberg Service abzustimmen.
- Der o.g. Sammler hat auch zwei Schnittpunkte mit den Lärmschutzwänden 116 u. 148; hier sind Torsionsbalken einzubauen. Die neu zu errichtenden Schächte sind außerhalb der Lärmschutzwand und in ausreichendem Abstand von derselben zu errichten.
- **Umfahrungen** (Unterlage 0.1, Seite 126a)
- Im Bereich diverser technischer Anlagen, wie etwa Oberleitungsmaste, Signale, Kabelkanäle/-schächte oder Entwässerungsschächte sind gleisabgewandte Umfahrungen geplant.
- Soweit es sich um Schächte handelt, die zur öffentlichen Entwässerungsanlage der Stadt Bamberg gehören, ist durch ausreichend bemessene Zugangsmöglichkeiten sicherzustellen, dass der Unterhalt dieser Anlagen gewährleistet ist.

5. Bahnkörper, Bahnsteige, Abstellanlagen und Entwässerung

5.1 Bahnkörper und Schutzschichten

Keine Ausführungen

5.2 Bahnsteige Bahnhof Bamberg

Keine Ausführungen

5.3 HP Bamberg Süd

Unterlage 4.6, 8.19, BWV 056, 057, 058, 412, 260

Am Haltpunkt BA-Süd ist eine Hebeanlage für die Entwässerung des Haltepunkts vorgesehen. Hier ist zu prüfen, ob nicht ein Anschluss an den Kanal in der Nürnberger oder der Kornstr. im Freigefälle möglich wäre.

Eine Zugänglichkeit zu Pumpwerk und Schaltschrank wird vermutlich nur schwer möglich sein, muss aber sichergestellt werden.

Das Pumpwerk (411) muss sich neben der Bahnanlage befinden; mit einem LKW soll die Unterführung von der einen oder der anderen Seite anfahrbar sein. Am Pumpwerk müssen die Pumpen von oben gezogen werden können. Je nach Befahrbarkeit vom Distelweg oder der Nürnberger Str. müsste das Pumpwerk auf die Ost- oder die Westseite der DB-Strecke gelegt werden.

Bei den Abstimmungsgesprächen zwischen der Stadt Bamberg und der DB im Februar 2021 wurde festgelegt, dass der Haltpunkt Süd durch die DB betrieben wird. Für die Bauwerksverzeichnisnummern 260, 412 sind der künftige Eigentümer und der künftige Unterhaltsverpflichtete anzupassen.

5.4 Abstell- und Behandlungsanlage Nordost

Keine Ausführungen

5.4.1 Reinigungsbahnsteige

Unterlage 0.1, Nr. 4.4.1 Reinigungsbahnsteige

Über eine Doppel-Pumpstation sollen durch Unterdruck die Abwassertanks der Züge entleert und über Druckleitung dem öffentlichen Kanal zugeführt werden.“

=>Das o.g. Entleeren der Abwassertanks ist eine Entsorgung von Schmutzwasser ohne Trinkwasserzählung.

Für die Ermittlung der nach der Entwässerungsgebührensatzung der Stadt Bamberg (EGS) anfallenden Schmutzwassergebühren sind folgende Teilströme eindeutig und nachvollziehbar aufzuzeigen:

- Abwasser, das ohne Frischwasserbezug in Bamberg entsorgt werden soll: Erfassung der Abwassermenge über eine Messeinrichtung.
Mit dem Kämmereiamt der Stadt Bamberg ist eine Vereinbarung über die Übermittlung der Daten zu treffen.
- Abwasser, das durch die Entnahme aus dem öffentlichen Trinkwassernetz entsteht: Erfassung über die verkaufte Trinkwassermenge.

Bei Einsatz von Chemikalien in den Toilettenanlagen der Züge ist unmittelbar nach der Vakuumstation ein Probeentnahmeschacht vorzusehen.

5.4.2 Ladestraße Straße / Schiene

Keine Ausführungen

5.5 Entwässerung

5.5.1 Allgemeines

Technische Bedingungen für die Neu- u. Umbauten an der öffentlichen Entwässerungseinrichtung (nach EWS)

Insbesondere beim geplanten Bau der Eisenbahnüberführungen werden i.d.R. die in oder neben den Straßen liegenden Kanäle mit verlegt.

Dabei wird in das öffentliche Kanalnetz der Stadt Bamberg eingegriffen. Bei allen Baumaßnahmen am Kanalnetz der Stadt Bamberg sind die „Technischen Bedingungen für die Neu- u. Umbauten an der öffentlichen Entwässerungseinrichtung“ zu beachten. Diese liegen als Anlage 1 bei.

Änderungen an Kanalleitungen des Bamberg Services

Aufgrund der notwendigen Tiefbauarbeiten der DB sind bestehende Kanal-Leitungen zurückzubauen, zu verlegen bzw. zu erneuern.

Teilweise liegen die zu ändernden Kanäle in öffentlichen Straßen und die Änderungen basieren auf der Grundlage des EKrG.

Für die anderen betroffenen Kanäle sollen die entsprechenden Leitungsvereinbarungen im Vorfeld der Bauausführung geändert oder neu abgeschlossen werden.

Laut DB sollen folgende Maßnahmen an kreuzenden und annähernden Kanäle im Vorfeld der Bauausführung vorgenommen werden: Stilllegung, Rückbau, Sicherung, Erneuerung, Neuverlegung, Umverlegung und Verlängerung.

Daher ist es wichtig: Vor Beginn der Bauarbeiten muss sich der/die Planer/in bzw. die bauausführende Firma immer über die vorhandenen Kanäle informieren.

Hydrotechnische Bemessungswerte

Bei der Verwendung der hydrotechnischen Bemessungswerte sind die entsprechenden Regeln der Technik anzuwenden: insbesondere die einschlägigen DWA-Regelwerke sind zu beachten.

Abwasserqualität

Das im Gleisbett, im EÜ Kreuzungsbauwerk oder im Bahnhof anfallende Abwasser der DB muss qualitativ vorbehandelt werden. Es muss bei Einleitung in Regenwasserkanäle der Abwasserverordnung, dem DWA-A 102, entsprechen und muss, dem Stand der Technik entsprechend, frei von Herbiziden, Pestiziden, Fungiziden und sonstigen Mitteln zur Behandlung des Gleisbetts sein. Bei Einleitung ins Mischkanalnetz oder in Schmutzwasserkanäle muss es der Abwasserverordnung, dem DWA-M 115 und mindestens auch der EWS der Stadt Bamberg entsprechen.

Einleitungsmenge

Nicht alle vorhandenen öffentlichen Kanäle sind in der Lage, die von der DB geplante Einleitungsmenge auch problemlos abzuleiten. Das muss an jeder Stelle für jede geplante Menge separat geprüft werden. Nach der EWS bestimmt die Stadt Art und Umfang der Entwässerungseinrichtung und Entsorgung. Daher kann es auch zu Einleitungsbegrenzungen kommen, die zum Bau von Rückhalteeinrichtungen verpflichten.

Dichtheitsprüfungen der Leitungen

Für alle neu gebauten, im Erdreich verlegten Abwasserleitungen, Kontrollschächte, usw. gilt, dass vor Inbetriebnahme bzw. nach Herstellung dieser Anlagen, die Dichtheit mittels einer Dichtheitsprüfung gemäß DIN EN 1610 bzw. DIN 1986-30 nachgewiesen werden muss. Die Nachweise sind dem Bamberg Service vorzulegen. Darüber hinaus sind auch alle vorhandenen und weiterbetriebenen Abwassergrundleitungen einer Dichtheitsprüfung gemäß DIN 1986-30 zu unterziehen und die Dichtheit nachzuweisen (§ 14 Abs. 1 EWS).

5.5.2 Einleitpunkte

Die DB plant folgendes: Unterlage 01, Seite 87a:

- Die Ableitung und Einleitung der Bahnsteigentwässerung Haltepunkt Bamberg Süd erfolgt in den Regenwasserkanal Nürnberger Str. mit 22,0 l/s.

- Die Ableitung und Einleitung der Bahnsteigentwässerung Hbf Bamberg erfolgt über Kastenrinnen und Sammelleitungen in den städtischen Regenwasserkanal in der Ludwigstraße mit 256,8 l/s = (223 l/s vorh. + 33,8 l/s bei Bahnsteigverlängerung).
- Die Abstellanlage Nordost, Bediensteg DK, Tankgleisbereich, TKW Abfüllplatz, Fäkalienhaltiges Abwasser Reinigungsbahnsteige, Sozial-Center leitet 29,03 l/s in den Schmutzwasserkanal Gundelsheimer Straße ein.

Für die Einleitung ins Kanalnetz sind Pläne der geplanten und vorhandenen Privatleitungen der DB vorzulegen, entsprechend EWS.

Wenn es sich bei den Einleitungen auch um Niederschlagswasser handelt, sind wegen der fälligen Gebühren die Unterlagen auch mit den zugehörigen Flächenermittlungen vorzulegen.

Ob die von der DB jeweils vorgesehene zusätzliche Menge ins Kanalnetz eingeleitet werden kann, wird dann geprüft. Sind die Mengen zu groß, sind Rückhaltungen vorzusehen.

Dies gilt insbesondere bei den geplanten Einleitungen in der Ludwigstraße. Im Text wurde auch von 2 geplanten Anschlüssen gesprochen. Dies ist im Rahmen einer Detailplanung zu prüfen!

Der in der Gundelsheimer Straße vorhandene Kanal ist ein Mischwasserkanal und kein Schmutzwasserkanal.

Hier muss auf das notwendige EWS-Verfahren mit jeweils einem separaten Einleitungsantrag verwiesen werden, alternativ sind die Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens zu ergänzen. Dabei sind die Flächen, die Mengen, die vorhandenen und neuen Kanäle usw. anzugeben.

Voraussichtlich kann nur eine Einleitung mit einem Durchmesser von DN 150 und einer Einleitmenge von ca. 10 l/s genehmigt werden. Der Rest ist auf dem Grundstück zurückzuhalten.

Zur Ermittlung der eingeleiteten Mengen ist eine ständige Messeinrichtung (z.B. IDM) einzubauen, eine Probenahmestelle zur Kontrolle der Qualität des Abwassers ist vorzusehen.

Auf dem Grundstück ist nach DIN 1986-100 ein Trennsystemmuss vorzusehen.

Einleitungsstelle Sendelbach (BWV 061) aus Regenrückhaltebecken „Stadtwald“ (BW Nr. 050)

Unterlage 4.205, 4.5, BWV 061

Die Bahn-Entwässerung erfolgt über Teilsickerrohre, Sammelleitungen und Stauraumkanäle aus dem WSG zum RRB „Stadtwald“ in km 59,225. 36,4 l/s.

Das gesammelte Niederschlagswasser im Regenrückhaltebecken „Stadtwald“ BW Nr 050 wird gedrosselt auf 36,4 l/s an eine Rohrleitung abgegeben. Die Leitung verläuft in Richtung Westen am Rande des Wasserschutzgebietes unterhalb eines Wirtschaftsweges und leitet im Bereich des Weges „Am Sendelbach“ in den Sendelbach ein. In der Planung der DB erhält der Rohrauslauf einen Absperrschieber, der die Möglichkeit eröffnet, im Ereignisfall schädlich verunreinigtes Abwasser abpumpen zu können. Bamberg Service fordert den Einbau einer zusätzlichen Rückstauklappe, um automatisch vor einem Rückfluss aus dem Sendelbach zu schützen.

- Die Einleitungsstelle ist fachgerecht zu befestigen und dauerhaft durch die DB zu unterhalten. Ein Detailplan für die Einleitungsstelle ist vorzulegen. Der Absperrschieber sowie die Rückstauklappe ist durch die DB zu unterhalten.
- Es ist zu prüfen, ob es bei vollgefülltem Sendelbach zu einem Überstau aus den Schächten der „Drosselleitung“ kommen kann. Evtl. innendruckssichere Schachtdeckel oder geschlossene Rohrdurchführung sind vorzusehen.
- Durch die DB ist sicherzustellen, dass kein schädlich verunreinigtes Abwasser (z.B. durch Havarie, Unfall, Löschwasser, usw.) aus dem Gleisbereich in das Gewässer eingeleitet wird. Das geplante Becken ist dementsprechend technisch auszurüsten. Die DB muss in Absprache mit dem Umweltamt klären, welche Nachweise (z.B. qualitative Nachweise nach DWA-M 153, DWA-A 102, etc.) für die Einleitung erforderlich sind und führt diese.

Der Einlaufbereich des Gewässers befindet sich in einem Bereich der von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu unterhalten ist. Diese ist durch die DB ins Verfahren einzubinden.

Die unterhalb des Wirtschaftsweges verlaufende lange Rohrleitung vom RRB Stadtwald zur

Einleitungsstelle ist eine private Entwässerungsanlage der DB und von ihr auch zu unterhalten.

Eine Sondernutzungsgenehmigung der Stadt für die Wegenutzung ist erforderlich (BayStrWG Art. 18).

Um die Hochwasser-Situation nicht zu verschlechtern, darf aus dem Regenrückhaltebecken „Stadtwald“ nicht mehr Wasser in den Sendelbach gelangen als vor dem Bahnausbau! Ein entsprechendes Drosselvolumen ist vorzuhalten und die Einleitungsmenge ist entsprechend zu steuern. Die Einleitungsmenge ist mit dem WWA abzustimmen.

Bamberg Service hält eine Freigefälleleitung zur Entleerung des RRHB für falsch, u.E. fehlt hier ein Pumpwerk.

Zusätzliche Einleitungen in Gewässer

Die Bauwerksentwässerung der EÜ Kreuzungsbauwerk erfolgt als gedrosselte Einleitung in den Sandbach. Der Notüberlauf wird ebenfalls an den Sandbach angeschlossen.

Der Sandbach und die anderen Gewässer nördlich des Stadtgebiets sind nach längeren Regenperioden schon jetzt bordvoll; er ist nicht leistungsfähig und wird zudem durch den Seebach abgedrückt. Einleitungen dort können also zu Überschwemmungen führen.

Durch viele Einleitungen von Bahn-Wasser bei Niederschlag könnten die ohnehin hohen Grundwasserstände im Norden des Stadtgebiets die ohnehin häufigen Vernässungen, insbesondere in der Gärtnerflur, noch verstärken.

Alle Einleitungen sind mit dem WWA KC abzustimmen und angesichts der hohen Grundwasserstände und vollen Gewässer weitestgehend zu reduzieren, z.B. durch weitere vorgeschaltete Rückhaltemaßnahmen.

Einleitungen von Abwasser ins öffentliche Netz der Stadt Hallstadt!!

Die Einleitungsstellen und auch die Mengen sind mit der Stadt Hallstadt zu klären.

Bei einer Einleitung in den Regenwasserkanal der Stadt Hallstadt wird das Abwasser über den gemeinsam zwischen Stadt Hallstadt und Stadt Bamberg betriebenen Regenwasserkanal wenige hundert Meter weiter direkt in den Main eingeleitet.

Daher gelten hier auch die gleichen qualitativen Anforderungen (DWA-A 102) wie für den Regenwasserkanal Emil-Kemmer-Straße (s.u.) Diese sind unbedingt einzuhalten.

5.5.3 Streckenbeschreibung der Bahnentwässerung

In Unterlage 17.1, 3.2 Beschreibung der Entwässerungsabschnitte werden unter anderem Ausführungen zur geplanten Streckenentwässerung gemacht. Dabei wird ausgeführt, dass das anfallende Oberflächenwasser an verschiedenen Stellen in das öffentliche Kanalnetz abgeleitet wird (z.B. 3.2.4 Ludwigstraße, 3.2.6 Gundelsheimer Straße, Coburger Straße). Auf die Ausführung unter 5.5.2 zu möglichen Einleitmengen wird verwiesen!

5.5.4 Entwässerung außerhalb der Wasserschutzgebiete

An allen Gewässerkreuzungen mit der DB und im Bereich zu verlegender Gewässerstrecken außerhalb der Bahnstrecken sind mehrere Quer-Schnitte, vor und nach dem Rettungsweg, vor und nach der Bahnkreuzung, darzustellen. Gleiches gilt für die Einleitungsstellen in die Gewässer. Für jede Kreuzung ist mindestens jeweils ein Längsschnitt erforderlich.

Geplante Umverlegungen für die Gewässer III sind einvernehmlich mit dem Bamberg Service als Unterhaltungspflichtigem zu regeln. Das gilt nicht für Grundstücksentwässerungsanlagen und für offene Gräben.

Die neue Kreuzung des Sandbachs mit dem neuen Weg (FlurNr. 6519) ist ebenfalls ein Gewässerausbau. Hier sind ausreichende Planunterlagen und Absprachen mit dem Bamberg Service erforderlich.

Das gilt ebenfalls für die anschließende neue Kreuzung des Sandbachs mit dem Wirtschaftsweg zur Erschließung der Kleingärten Nord.

Der Grund für die geplante Gewässerverlegung des Sandbachs vor der neuen Kreuzung mit der DB ist nicht nachvollziehbar. Hier sind ebenfalls Pläne und Erläuterungen zu liefern.

Im Süden von Bamberg wird bahnparallel ein Rettungsweg angelegt. Dieser ist in Fließrichtung der Gewässer dem Bahndamm vorgelagert. Die Wegeführung über die Gewässer scheint ungeklärt; genau wie die Kreuzung der Gewässer mit dem neuen Weg. Hier entsteht ein hydraulisch schwer lösbarer Punkt, insbesondere bei Hochwasser im Gewässer. Hier liegt natürlich auch ein planfeststellungspflichtiger Gewässerausbau vor. Insbesondere, wenn auch noch Tiere die Gewässerdurchlässe mit der DB queren sollen, sind hier detaillierte Pläne vorzulegen und abzustimmen.

Die Gewässerkreuzungen mit dem neuen Rettungsweg müssen in jedem Fall von der DB unterhalten werden.

Für die Kreuzungspunkte der Wildschutzzäune mit den Gewässern sind detaillierte Pläne vorzulegen und mit dem Bamberg Service abzustimmen.

An der EÜ Sendelbach (km 58,791) wird die Sammelleitung der Schienen-Entwässerung im Einlaufbereich des Durchlasses seitlich abgesetzt und quert den „Sendelbach“ unterirdisch. Dieser Punkt ist in Schnitten und Ansichten darzustellen.

Die DB plant die Herstellung der Kunstbauwerke der ABS mittels bauzeitlicher Maßnahmen, wie Umspundungen bis in den Grundwasserstauer oder den Einsatz von Unterwasserbeton (UW-Beton). Die Bauwerke werden i.d.R. flach gegründet und sind als Stahlbetonvollrahmen (WU-Konstruktion) vorgesehen.

In einer ersten Bauphase wird der Neubau östlich der Bestandsstrecke errichtet. In der zweiten Bauphase wird die EÜ im Bereich des Bestandes hergestellt.

Bauzeitlich erfolgt Wasserüberleitung der Gewässer im Bereich der Baugrube über Rohrleitungen und Pumpen auf die Westseite der Bahnanlage in den Bestand.

Nach Bauende werden die Umspundungen, wenn bautechnisch möglich, wieder gezogen.

Die Herstellung der Bauwerke kann somit nur mit schweren Baugeräten erfolgen. Die Zufahrtswege südlich und nördlich der Bebauung sind für schwere Lasten nicht ausgelegt.

Die gesamte Herstellung der Bauwerke/EÜ im Gewässer ist exakt in Worten und Bildern darzustellen und mit der Stadt Bamberg (Bamberg Service) abzustimmen.

Die Wege, das Umfeld und insbesondere die Gewässer, sind nach der Bauphase wieder vollständig herzustellen.

Künftiger Gewässerunterhalt:

Gewässerunterhalt durch die Stadt kann künftig auch nur erfolgen, wenn

- die Gewässer für den Betrieb zugänglich sind, ggf. auch durch zusätzliche Wegeverbindungen
- die Gewässer-Grundstücke mit eigenen Flurnummern im Eigentum der Stadt BA sind

Durch den der DB in Fließrichtung vorgelagerten Rettungsweg und/oder auch die hydraulisch ungünstige Anströmung wird bei Hochwasser ein Rückstau im Gewässer erfolgen, so dass die DB nicht nur die jeweilige Gewässerkreuzung im Weg zu unterhalten hat, sondern auch die Fließstrecke 10m oberhalb und 5m unterhalb.

Das gilt für alle Kreuzungsbauwerke bzw. Durchlässe.

(BayWG Art 22, Abs. 3 u 4 sowie WHG §§ 36 u. 39 Abs. 3)

Die Zugänglichkeit zu den von der Stadt BA zu unterhaltenden Gewässerabschnitten ober- u. unterhalb der Gewässerdurchlässe muss beidseitig der DB über öffentliche städtische Grundstücke

erfolgen. Falls das nicht möglich ist, sind Dienstbarkeiten (Geh- und Fahrrechte) erforderlich. Sind die Rettungswege dauerhaft hochwasserfrei, oder besteht bei Hochwasserabfluss (oder nach Starkregenereignissen) wenigstens immer die Möglichkeit, die Durchlässe und EÜ's anzufahren, auch wenn der Rettungsweg zumindest teilweise überflutet sein sollte.

Gewässerunterhalt innerhalb der Wildschutzzäune muss in jedem Fall bei der DB verbleiben.

Die DB ist verpflichtet die Kreuzungsbauwerke von Gewässern mit der Eisenbahn zu unterhalten. Einige Bauwerke sind so niedrig, dass sie nicht begangen werden können. Insbesondere der Kühtränkbach soll zwar 3m breit aber nur 1m hoch werden. Selbst der Graben-DL (BW-Nr. 036) ist höher als der des Kühtränkbachs.

Es ist darzulegen, wie der notwendige Unterhalt bei den niedrigen Kreuzungsbauwerken technisch durchgeführt werden soll.

Die Gewässer sind insbesondere nach §§ 5, 27, 39 u. 68 WHG naturnah auszubauen. Das soll entgegen den Anforderungen des WHG beim Sandbach streckenweise nicht erfolgen.

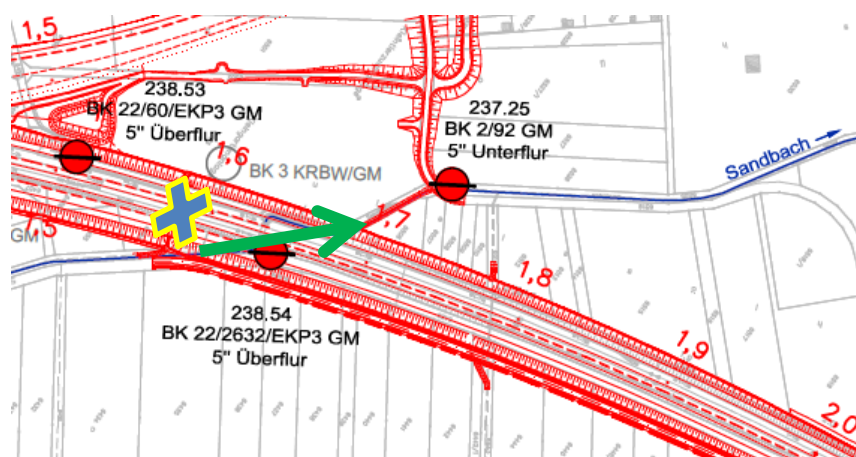
Der Sandbach wurde nach seiner Kreuzung mit der Bahn (Plan 04 12, BW 162) als Dammfußentwässerung des Bahndammes auf DB Grundstücken weitergeführt und ist entsprechend auch von der DB zu unterhalten.

Der Gewässerunterhalt der Stadt beginnt erst wieder, wo der Sandbach die Dammfußentwässerung verlässt und neben dem Weg mit FlurNr. 6505 weiterfließt.

Fast alle Kreuzungsbauwerke sind nicht dem natürlichen Lauf des Gewässers angepasst, sondern führen zu einem Abknicken des Wasserlaufs. Insbesondere bei Hochwasser ist das hydraulisch äußerst ungünstig, z.B.:

- Kühtränkbach
- Pöppelteichgraben
- Durchlass Entwässerungsgraben

Die Durchlässe müssen hydraulisch günstiger eingebaut werden, eingepasst in den Gewässerverlauf. Beispiel: Sandbach



Der Kühtränkbach wird durch eine Aufweitung im neuen Rettungsweg zu einer rechtwinkligen Kurve gezwungen, um den neuen Bahndurchlass zu queren. Das ist durch Anpassung des Weges oder durch eine angepasste Kreuzung des Gewässers mit der DB zu ändern

Das gleiche gilt in ähnlicher Form ebenfalls für den Pöppelteichgraben. Eine Verschiebung von BW 026 vom Gewässer weg würde schon eine einfache Verbesserung ermöglichen.

Überschwemmungen bei Hochwasser:

Durch die Vergrößerung der Gewässer-Durchlässe durch die Bahn werden Hochwässer aus dem östlichen Bereich in den Bereich westlich der Bahnlinie verlagert.

Der Lastfall HQ100 führt zur Erhöhung der Wasserstände in der Straßenunterführung der Forchheimer Straße. Die Wasserspiegelerhöhung beträgt bis zu 10 cm und erstreckt sich von der Kreuzung Forchheimer Straße/ Berliner Ring bis zum Standort des ökologischen Gemüsebauversuchsbetriebs Bamberg der bayerischen Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau an der Galgenfuhr. Im Bereich der Kleingartenanlage kommt es aufgrund der Abflussverschiebung aus dem Einzugsgebiet des Kühtränkbaches / Horngrabens zu geringfügigen Erhöhungen der Wasserstände.

Nach § 5 Wasserhaushaltsgesetz – WHG ist jede Person verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Auch nach Unterlage 12.1 wird vermehrt Wasser aus dem Sendelbach östlich der Bahnanlage in Richtung der Straßenunterführung Forchheimer Straße abgeführt.

Zur Minimierung der Auswirkung der Überflutungserhöhung im Bereich der Bebauung Forchheimer Straße und Galgenfuhr wird von der DB vorgeschlagen, vor dem Überlauf der Überflutungsfläche östlich der Bahnanlage in die Unterführung Forchheimer Straße auf Höhe ca. km 59,500 eine Geländeerhöhung als Abflußhindernis vorzusehen, so dass der Bereich zwischen Kleingärten (km 59,180) und Unterführung Forchheimer Straße (km 59,500) als zusätzlicher Retentionsraum fungieren kann (Unterlage 16.1, S. 33).

Planung DB:

- Durch die o.g. Geländemodellierung soll eine Ausbreitung der Überschwemmungsflächen verhindert und gleichzeitig im Bereich zwischen dem Sendelbach und der Unterführung Forchheimer Straße zusätzlicher Retentionsraum gewonnen werden.

Diese von der DB vorgeschlagene Lösung konnte in den Unterlagen nicht wiedergefunden werden. Als Ausgleich für die geplanten Verschlechterungen bei Hochwasser muss die DB auch die Geländeerhöhung mit planen und ausführen. Alternativ müssten die Durchlässe auf das ursprüngliche Maß verkleinert werden.

Für den südlichen Stadtbereich sind von itwh im Auftrag der DB Gewässerberechnungen durchgeführt worden, um die Auswirkungen des DB-Ausbaus auf die Gewässer und die Hochwasser-Situation zu untersuchen.

Die gleichen Berechnungen sind für den nördlichen Bereich von Bamberg im Einzugsgebiet von Seebach und Sandbach durchzuführen, um den Nachweis zu erbringen, dass die Maßnahmen der Bahn zu keiner Verschlechterung der Grundwasser- / Hochwasser- / Vernässungs-Lage führen.

Entsprechende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind erforderlich!

5.5.5 Entwässerung innerhalb der Wasserschutzgebiete (WSG)

Da im Wasserschutzgebiet auch die bestehende Bahnanlage umgebaut und abgedichtet wird, und das Niederschlagswasser zum Grundwasserschutz aus dem Wasserschutzgebiet abgeleitet wird, muss es auch im Bereich der Gewässerkreuzungen entsprechende Abdichtungen geben. Deren Herstellung ist zu erläutern und im Schnitt darzustellen.

5.5.6 Pumpstationen für die Entwässerung

Alle Pumpstationen für die Streckenentwässerung sind dauerhaft durch die DB zu betreiben. (siehe auch Unterlage 17.1, 1.1.3)

Das Oberflächenwasser der jeweiligen Straßenkreuzung mit der DB kann i.d.R. nicht mehr im Freigefälle abgeleitet werden.

Das Niederschlagswasser der Straßen wird daher in einen Pumpenschacht geleitet, welcher das Wasser

mittels Druckleitung in den öffentlichen Kanal abführt.

Für die Bemessung der Pumpstation wurde ein Starkniederschlagsereignis mit 20jährigem Wiederkehrintervall berücksichtigt (Unterlage 17.1, 5.1 Allgemein). Gemäß DWA-A118, Tabelle 2, entspricht bei Unterführungen die Überstauhäufigkeit der Überflutungshäufigkeit. Demnach sind hydraulische Nachweise für eine Häufigkeit von 1 in 50 Jahren durchzuführen. Unabhängig davon widersprechen sich teilweise die Berechnungsergebnisse in Tabelle 2 unter Punkt 5.2 ff und Anhang IIa. Die unterschiedlichen Werte sind zu korrigieren! Darüber hinaus fehlen in Tabelle 2 die Werte zu EÜ Forchheimer Straße.

Aus den Unterlagen kann nicht nachvollzogen werden, wie sich die angeschlossenen Flächen zusammensetzen, mit welcher Stauraumgröße für den Pumpensumpf gerechnet wurde und mit welchen Pumpen die Unterführungen geleert werden sollen. Offensichtlich sind Pumpwerke und Schaltschränke nur symbolisch, ohne eine konkrete Größenermittlung, in den Unterlagen dargestellt. Für eine Standortbeurteilung sind exakte Größenangaben erforderlich! Insbesondere auch um diese Fragen zu klären, ist das erforderliche EWS-Genehmigungs-Verfahren mit einer Ausführungsplanung durchzuführen.

In enger Abstimmung mit dem Bamberg Service sind u.a.

- die Lage des Pumpwerks und des Schaltschranks
- die Größe des Pumpensumpfs
- die Anzahl und Auslegung der Pumpen
- die Details der EMSR-Technik und Schaltschränke (entspr. Anlage 2)

zu klären, und die Planungen der DB sind an die Abstimmungsergebnisse anzupassen.

In jedem Fall muss vor Ausschreibung eine Feinabstimmung mit dem Bamberg Service erfolgen!

Alle Anforderungen von Bamberg Service an die neu zu bauenden Pumpwerke sind in der Anlage 2 zu dieser Stellungnahme ausgeführt.

6. Natur- und Landschaftsschutz

Baumstandorte:

Zum Ausgleich der geplanten Eingriffe in das Stadtgrün enthält die Planung in erheblichem Umfang Maßnahmen zur Pflanzung von Bäumen. Im Zuge des DB-Vorhabens sollen zum Ausgleich für gefällte Bäume 503 Neupflanzungen erfolgen.

Das DWA Merkblatt DWA-M 162, „Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ ist hier in jedem Fall zu beachten. Insbesondere sind die in § 2 des Musters der Rahmenvereinbarung (Anhang A) genannten Maßnahmen zu beachten!

Jeder neue Baumstandort muss in ausreichendem Abstand zu Kanälen liegen; also mindestens 5 m zwischen Rohraußenkante und Baumkrone des ausgewachsenen Baumes!!

7. Grunderwerb – Inanspruchnahme von Grund und Boden

Dienstbarkeiten (Geh-, Fahr- u. Leitungsrechte)

Auf Grundstücken, deren Nutzung in der Folge des DB-Vorhabens dauernd verändert oder eingeschränkt wird, oder deren Eigentum von der Stadt BA auf andere übergeht, sind Dienstbarkeiten für die dort vorhandenen oder neuen Kanäle im Grundbuch einzutragen.

Dingliche Sicherungen sind sowohl für geänderte Kabel- und Leitungstrassen, als auch für verbleibende Kanäle bei künftig anderen Besitzverhältnissen erforderlich.

Hier sind jeweils Wegerechte (Geh-, Fahr- u. Leitungsrechte) für den notwendigen künftigen Neubau und Unterhalt erforderlich.

Sofern die Kanäle auf Grund der künftigen Nutzung oder durch Nutzungsbeschränkungen der

betroffenen Grundstücksfläche nicht mehr im angemessenen Umfang in der bisherigen Art genutzt werden können, muss die DB den Kanalunterhalt künftig durchführen.
Die notwendigen Breiten der Geh-, Fahr- u. Leitungsrechte sind mit dem Bamberg Service im Detail festzulegen bevor eine Grundbucheintragung veranlasst wird.

8. Hochbauten

8.1 Rückbau

Im Zuge des Bahnausbaus werden verschiedene Gebäude der DB zurückgebaut.

Die alten Entwässerungsanlagen sind dabei mit abzurechen.

8.2 Neubau

Im Zuge des Bahnausbaus werden verschiedenen Schaltposten und Trafostationen neu errichtet.

Für diese Anlagen ist jeweils ein EWS-Antrag beim Bamberg Service einzureichen, wenn sie Sanitäranlagen bekommen und an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen werden.

9. Realisierung des Bauvorhabens

9.1 Baudurchführung

Zur Realisierung der geplanten Ingenieurbauwerke sind zahlreiche Rückverankerungen im Umfeld von Kanälen erforderlich.

Alle geplanten Anker sind in Detailplänen darzustellen.

Für alle Verankerungen sind die Detailpläne mit dem Bamberg Service abzustimmen:

- die Art und die Länge der Anker,
- Mindestabstände zu den Kanälen.

Wenn die Anker in städtischen Straßen gesetzt werden sollen, sind dafür mindestens immer Sondernutzungsgenehmigungen mit der Stadt Bamberg erforderlich.

Bamberg Service verlangt, dass die DB die Verankerungen in der Regel wieder komplett entfernt.

An der EÜ Memmelsdorfer Str. sollen die an die nördliche Rahmenwand anschließenden, neuen Stützwände entlang der Stichstraßen als überschnitzene, rückverankerte Bohrfahlwände mit Kopfbalken und Vorsatzschale gebaut werden.

Diese Anker kommen auf jeden Fall in die Nähe der öffentlichen Kanäle und sind im Detail mit dem Bamberg Service abzusprechen.

Beim Bau der Rückverankerungen für die neuen Stützwände (BW063) und der Spundwänden für die EÜ Münchner Ring sind der vorhandene Regenwasserkanal und die Kabelleerrohre im Flurstück 4472/104 zu sichern. Entsprechend ausreichende Sicherheitsabstände sind einzuhalten.

9.2 Kampfmittelbelastung des Baufeldes keine Ausführungen

9.3 Besonderheiten im Wasserschutzgebiet keine Ausführungen

9.4 Wasserrechtliche Eingriffe während der Bauzeit keine Ausführungen

9.5 Verkehrsregelung während der Bauzeit keine Ausführungen

9.6 Beweissicherung

Die Vorhabenträgerin plant vor Baubeginn eine Beweissicherung durch einen amtlich zugelassenen Gutachter durchführen. Der Zustand der betroffenen Anlagen soll dokumentiert werden

- vor Beginn sämtlicher Bauarbeiten,
- während der Bauarbeiten,
- nach Fertigstellung der gesamten Baumaßnahme.

Die Dokumentation muss auch den baulichen Zustand der betroffenen Kanal-Anlagen umfassen.

Auch während des Baufortschrittes werden alle Maßnahmen im Zusammenhang mit Ver- und Entsorgungsanlagen Dritter sowie deren Zustand und Sicherung im Bauzustand dokumentiert.

Die Beweissicherung von Kanälen muss dabei eine vorherige Reinigung, Inspektion und Dichtheitsprüfung im Umfeld der Baumaßnahmen umfassen. Schon wegen des notwendigen Zugangs zum Kanalnetz hat dies in enger Abstimmung mit dem Bamberg Service zu erfolgen.

Die Beweissicherung und deren Dokumentation hat durch entsprechend geeignete und zertifizierte Fachunternehmen zu erfolgen (Güteschutz Kanalbau, Gütezeichen „R“ und „I“).

9.7 Korrespondierende Maßnahmen keine Ausführungen

10. Baustelleneinrichtungsflächen und Transportwege

Baustelleneinrichtungsfläche auf Kanal Nürnberger Straße – Kornstraße

Unterlage 21.6, BWV 822 und 1024,

- Über das Anwesen Nürnberger Straße 160 (Flurnummer 4446/81) verläuft ein Mischwasserkanal DN 350 zum Grundstück Kornstraße 24 (Flurnummer 4446/226) und kreuzt dabei die bestehende Bahntrasse. Die Abwasserableitung ist für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und muss uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden.
In der Unterlage 18.1 ist auf dem Grundstück mit der Flurnummer 4446/226 eine Baustelleneinrichtungsfläche dargestellt. Die Zugänglichkeit der bestehenden Schächte in diesem Bereich ist uneingeschränkt aufrecht zu erhalten.

Baustelleneinrichtungsflächen

Auf Kanalschächte in Baustelleneinrichtungsflächen ist Rücksicht zu nehmen. Die Zugänglichkeit von Schächten ist grundsätzlich uneingeschränkt aufrecht zu erhalten. Nach Rücksprache mit dem Bamberg Service könnten diese für kurze Zeiten mit beweglichem Material oder Fahrzeugen überstellt werden. Eine längerfristige Überbauung oder Überschüttung mit unbeweglichem Material kann i.d.R. nicht gestattet werden.

11. Baugrund, Hydrogeologie, Wasserrechtliche Belange

11.1 Baugrund keine Ausführungen

11.2 Hydrogeologie

Grundwasser, Hydrochemische Verhältnisse

Das Grundwasser im PFA 22 Bamberg ist lokal stark unterschiedlich, von nicht bis stark beton-

aggressiv.

Die Werte in den Tabellen liegen zwischen **ohne** über **XA-1(schwach angreifend)** bis **XA-3 (sehr stark angreifend)**.

In den Bereichen mit erhöhter Betonaggressivität ist bei der Wahl der Materialien zum Bau von Kanälen, Grundwasserwannen, Pumpwerken und anderen Bauwerken im Zusammenhang mit Kanälen und Gewässern auf diese hydrochemischen Verhältnisse Rücksicht zu nehmen.

Sollte nach Rücksprache mit dem Bamberg Service Beton oder Betonrohre zum Einsatz kommen, ist der Beton vor chemisch-physikalischen Angriffen durch Wasserinhaltsstoffe zu schützen.

Dazu müssen bei der Herstellung des Betons besonders kalkarme Zemente (Eisenportlandzement, Hochofenzement, Trasszement) oder spezielle sulfatbeständige Zemente verwendet werden. Weiterhin muss die Dichtigkeit des Betons erhöht werden, um den Widerstand gegen chemische Angriffe zu verbessern.

Die Materialwahl von Bauwerken, Kanälen usw., die der Bamberg Service künftig zu unterhalten hat, ist in enger Abstimmung mit dem Bamberg Service zu erfolgen.

11.3 Wasserrechtliche Belange

Einleitung von Grund-/Quell- und Bauwasser

Für die Errichtung von fast allen geplanten Bauwerken sind bauzeitliche Wasserhaltungen zur Grundwasser-Absenkung vorgesehen; die dabei anfallenden Grund- oder Bauwässer sollen meist in das städtische Kanalnetz eingeleitet werden.

Die Einleitung von Grund-/Quell- und Bauwasser in die öffentliche Entwässerungsanlage ist grundsätzlich verboten.

Wenn sich keine vernünftige Ableitungsmöglichkeit in Fließgewässer oder das Grundwasser ergibt, ist im Einzelfall eine Genehmigung durch Bamberg Service zu beantragen. Die Einleitung ins Kanalnetz ist kostenpflichtig.

Die Abrechnung der Gebühren erfolgt nach der zum Zeitpunkt der Ablesung gültigen Entwässerungsgebührensatzung.

Für eine Erlaubnis zum Einleiten von Grundwasser in den öffentlichen Kanal durch Bamberg Service sind nachfolgende Auflagen zu berücksichtigen:

- Das Vorhaben ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.
- Der genaue Beginn, der geplante Fertigstellungstermin und die genaue Beendigung der Wasserhaltung sind dem Bamberg Service anzuzeigen.
- Die genaue Einleitungsstelle in den städtischen Kanal ist mit dem Bamberg Service vor Ort und vor Beginn der Einleitung abzustimmen.
- Eine hydraulische Überlastung des öffentlichen Kanals durch die Einleitung des durch die Bauwasserhaltung anfallenden Grundwassers darf nicht erfolgen.
- Das einzuleitende Grundwasser darf nicht verunreinigt werden; in den städtischen Kanal dürfen keine Schadstoffe (siehe EWS) eingetragen werden.
- Gemäß § 17 Abs. 2, Nr. 11 der Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg (EWS) ist dafür Sorge zu tragen, dass der pH-Wert des in den städtischen Kanal eingeleiteten Grundwassers an der Einleitungsstelle im Bereich zwischen 6,5 und 9,5 liegt.
- Für absetzbare Stoffe gilt gemäß § 17 Abs. 2, Nr. 11: 1,0 ml/l nach 0,5 h Absetzzeit.
- Das entnommene Grundwasser ist in vollem Umfang und nur mit vorgeschaltetem Sand-/Schlammfang über Absetzbecken bzw. geeignetem Filter in den städtischen Kanal einzuleiten, so dass keine Verunreinigung (Versandung) des Kanals erfolgen kann.
- Die tatsächlichen Entnahmemengen sind mittels Durchflussmengenähler (Wasseruhr) zu erfassen, in einem Baustellentagebuch zu dokumentieren und dem Bamberg Service sowie dem Kämmereiamt (Amt 20) der Stadt Bamberg nach Abschluss der Tätigkeiten - oder auf Verlangen auch während der Zeit der Bauwasserhaltung - zu übermitteln.
- Im Bereich der Entnahme- und Einleitungsstelle dürfen wassergefährdende Stoffe weder gelagert, verwendet noch umgeschlagen werden.

11.4 Wasserrechtlicher Fachbeitrag nach EU-Wasserrahmenrichtlinie keine Ausführungen

12. Maschinentechnische Anlagen

12.1 Aufzug Bf Bamberg keine Ausführungen

12.2 Aufzüge Hp Bamberg Süd keine Ausführungen

12.3 Tankanlage (Abstell- und Behandlungsanlage Nordost)

Eine bestehende Tankanlage wird abgerissen, neue Grundleitungen verlegt, eine Abscheideanlage errichtet. Im Gleis 94 wird die Tankanlage (Abstell- und Behandlungsanlage Nordost) errichtet. Dort wird eine Standardtankstelle mit einseitiger Betankung errichtet.

Offensichtlich sollen dort verschiedene wassergefährdende und brennbare Stoffe gelagert und umgeschlagen werden. Die Anlagen müssen daher der AwSV (Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) entsprechen.

Niederschlagswässer müssen getrennt von Schmutzwässern geführt und abgeleitet werden. Entsprechende Sammel-, Speicher- u. Abscheideanlagen sind vorzusehen.

Die anfallenden Abwassermengen der Tankanlage sollen dem öffentlichen Kanalnetz über neu zu bauende Kanäle zugeführt werden (siehe Unterlage 0.1, 4.5.8). Eine Einleitgenehmigung liegt damit nach Meinung der DB bereits vor. Das ist natürlich so nicht richtig; nach § 11 der EW-Satzung der Stadt bedürfen einer Genehmigung:

1. die Herstellung und Änderung des Grundstücksanschlusses und der Grundstücksentwässerungsanlage innerhalb und außerhalb von Gebäuden;
2. die Herstellung und Änderung sämtlicher Entwässerungseinrichtungen, die gewerbliches oder industrielles (nicht häusliches) Abwasser aufnehmen, behandeln und ableiten.

Auch hier ist die EWS einschlägig; es sind also die notwendigen Unterlagen einzureichen und dabei die EWS und deren Grenzwerte zu beachten.

Die Maßnahmen stellen nicht nur eine Änderung einer bestehenden Grundstücksentwässerung dar, bei der nach der Entwässerungssatzung auch ein Antrag auf Entwässerung zu stellen wäre, sondern ein kompletter Neubau. Aus diesem Grund ist dieser mit den entsprechenden Unterlagen nach der EWS genehmigen zu lassen, unabhängig ob irgendwann einmal eine Einleitungsgenehmigung vorlag bzw. liegt.

Vor Inbetriebnahme der Abscheideranlage, welche nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik geplant wurde, ist eine Entwässerungsgenehmigung nach EWS durch die Stadt Bamberg erforderlich (EWS-Antrag). Diese Abscheideranlage kann auch mit der Genehmigung des Neubaus der Grundstücksentwässerungsanlage der Tankanlage beantragt werden.

Vor Inbetriebnahme ist für diese Abscheideranlage eine Generalinspektion (GI) gemäß DIN 1999-100 durchzuführen und der Stadt vorzulegen.

12.4 Bremsprobenanlage keine Ausführungen

13. Massenbilanz und Abfallentsorgung

13.1 Massenbilanz

keine Ausführungen

13.2 Verwertung und Entsorgung

Altlastenverdachtsflächen:

Die Trasse verläuft im PFA 22 über Altlastenverdachtsflächen (ALVF) bzw. tangiert diese. Insgesamt soll es sich um 25 Flächen handeln, in die Eingriffe durch die ABS-Baumaßnahme erfolgen.

Grundsätzlich wird im Zuge der Bauausführung anfallender Bodenaushub aus Bereichen bekannter Altablagerungen, Altstandorte bzw. Schadensfälle auf die dort zu erwartenden bzw. vermuteten Schadstoffe untersucht.

Allgemein werden während der Baumaßnahmen regelmäßig organoleptische Kontrollen des Bodenaushubs und des ggf. abzuleitenden Grundwassers durchgeführt.

Sofern kontaminiertes Grundwasser abgeleitet werden muss, ist dieses dem Schadstoffparameter-Spektrum entsprechend aufzubereiten.

Kann in Ausnahmefällen nur die Einleitung in das Kanalnetz der Stadt in Frage kommen, ist jeweils ein EWS- Antrag zu stellen. Das einzuleitende Abwasser darf nicht über die Grenzen der EW-Satzung hinaus belastet sein.

Abwasser aus Lagerflächen:

Bei den Baumaßnahmen anfallender kontaminierter Bodenaushub soll (außerhalb des Wasserschutzgebietes) zwischengelagert, untersucht und wiederverwertet bzw. fachgerecht entsorgt werden. Die betreffenden Flächen der Bereitstellungslager auf Baustelleneinrichtungsflächen, auf denen ggf. belastete Böden zwischengelagert und entsprechend untersucht werden, sollen zum Schutz des unterlagernden Bodens sowie der quartären Grundwasservorkommen mit einer Abdichtung und einer Auffangwanne sowie einer Oberflächenabdeckung versehen werden.

Alte Kanäle, Leitungen bzw. Leitungsreste im Straßenraum

Stillgelegte und nicht mehr genutzte Kanäle sind nicht länger Bestandteil der öffentlichen Kanalisation und werden grundsätzlich nicht mehr benötigt.

Unter Grundstücken, die sich vor oder nach dem Bahnausbau im städtischen Eigentum befinden oder befinden werden, sind grundsätzlich alle nicht mehr betriebenen Leitungen oder deren Reste immer zu 100% auszubauen.

Wenn stillgelegte Leitungen aus bestimmten Gründen im Boden verbleiben sollen, ist das Einverständnis des Straßenbaulastträgers einzuholen. Die verbleibenden Leitungen sind dann vollständig zu verpressen.

Solche Ausnahmen könnten allenfalls nach ausführlichster technischer Darlegung und unter präziserer Dokumentation sowie unter Klärung von Haftungs- und Entschädigungsfragen im Einzelfall hingenommen werden.

14. Streckenausrüstung

14.1 Elektrotechnische Anlagen

keine Ausführungen

14.1.1 Oberleitungsanlage

Alle Gleise werden mit Oberleitungen der Regelbauart ausgerüstet, auch die vorhandenen Anlagen müssen im gesamten Planfeststellungsabschnitt erneuert werden. Ebenfalls wird das neue Hafengleis elektrifiziert. Die Oberleitungsstützpunkte werden aufgrund der Baugrundverhältnisse vorzugsweise auf Rammpfahlgründungen gesetzt. Diese Gründungen haben möglicherweise Kollisionspunkte mit vorhandenen Kanälen oder kommen sehr dicht an diese heran. Die Mindestabstände der Pfähle sind daher, abhängig von der Gründungsart (Bohren oder Rammen), in enger Absprache mit dem Bamberg Service in jedem Einzelfall festzulegen.

14.1.2 Elektrische Energieanlagen
keine Ausführungen

14.2 Signal- und Telekommunikationsanlagen
keine Ausführungen

14.2.1 Signalanlagen

Die Signalanlagen werden an die veränderten Gleisanlagen sowie an die neuen betrieblichen Anforderungen angepasst. Bestehende Signale werden zurückgebaut und durch neue Signale ersetzt. Die Montage der Signale erfolgt an Masten sowie an Signalauslegern. Hier ist sicher, mindestens teilweise, auch mit einer neuen Tiefgründung der Signalmasten oder Signalausleger zu rechnen. Diese Gründungen haben möglicherweise Kollisionspunkte mit vorhandenen Kanälen oder kommen sehr dicht an diese heran. Die Mindestabstände der Pfähle sind daher, abhängig von der Gründungsart (Bohren oder Rammen), in enger Absprache mit dem Bamberg Service in jedem Einzelfall festzulegen.

14.2.2 Telekommunikationsanlagen
keine Ausführungen

14.2.3 Digitaler Zugfunk
keine Ausführungen

14.3 Kabeltrassen
keine Ausführungen

3.11. Bamberg Service – Straßen- und Brückenbau

Die Stellungnahme erfolgt auf Basis der zentral für die Stadt Bamberg zur Verfügung gestellten Planunterlagen.

1. Allgemeine Vorbemerkungen

1.1 Durch Bamberg Service-SuB wurden die Unterlagen ausschließlich nach den Belangen des technischen Straßen- und Ingenieurbaus durchgesehen. Aspekte der Wegeführung, Lichtraumprofile etc. wurden von Bamberg Service-SuB nicht geprüft.

1.2 Allgemeine Anmerkungen zu den Ingenieurbauwerken - SG Brückenbau

- Querschnitte / Lichtraumprofile und Sicherheitsräume im Bereich der Ingenieurbauwerke fallen nicht in die technische Zuständigkeit und blieben bei der Durchsicht der Unterlagen unberücksichtigt.
Auffälligkeiten sind den jeweiligen Anmerkungen bei den jeweiligen Bauwerken zu entnehmen.
- Die Notwendigkeit von Lärmschutzwänden kann nicht geprüft werden.
- In Bezug auf Geländerhöhen / Absturzsicherungen sind durch den Vorhabenträger die einschlägigen technischen Regelwerke für Verkehrsanlagen, aber auch für den Arbeitsschutz (Unterhaltung, Bauwerksprüfung) anzusetzen.
- Die Belange der Lichtsignalanlagen sowie der zugehörigen Verkabelungen (Steuerkabel), welche sich im Eigentum der Stadt Bamberg befinden sind trotz wiederholter Erinnerung nicht

in die Antragsunterlagen aufgenommen worden.

- Die Fahrbahn- sowie die Geh- und Radwegaufbauten im Bereich der Ingenieurbauwerke wurden auf Plausibilität geprüft und in der Regel für korrekt befunden.

stellt folgende Anforderungen:

- Die Befahrbarkeit der Brückenkappen muss mit einem Fahrzeug (zul.GG von bis zu 7,5t) im Winterdienst uneingeschränkt möglich sein.
- Die Böschungen sind als bepflanzte und begrünte Regelböschung (Neigungsverhältnis maximal 1:1,5) auszubilden.
- Die lichten Durchfahrthöhen im Besonderen bei den höher gelegten Geh- und Radwegen sind hinsichtlich des Winterdienstes mit einer lichten Höhe von 2,50 m zwingend zu errichten.
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr zu beteiligen.

stellt folgende Fragen:

- Bemessung der jeweiligen Straßenüberführungen:
Welche Annahme der Nutzlasten und Fahrzeugstellungen erfolgte? Von welcher Brückenklasse ist auszugehen? Welche Berechnungsvorschrift wurde berücksichtigt?
- Welche Rückhalteeinrichtungen sind auf den Straßenüberführungen vorgesehen? Wie sieht die technische Ausbildung aus? Den Antragsunterlagen sind nur quaderförmige Objekte zu entnehmen.
- Welche Beleuchtungsanlagen werden verbaut? Wie erfolgt die Beleuchtung der Straßen- und Bahnüberführungen? Die Unterlagen sind der Stadt Bamberg vorzulegen.

1.3 Allgemeine Anmerkungen zu den Straßen- und Wegebauarbeiten - SG Straßenbau

- Es erfolgte keine Prüfung der Querschnitte im Bereich der Straßen und Wege auf Regelkonformität.
- Es erfolgte keine Prüfung der Schleppkurven.
- Die einschlägigen technischen Regeln für Verkehrsanlagen bzw. aus dem Arbeitsschutz sind bei der Anlage von Geländern und Absturzsicherungen zu beachten.
- Die Belange der Lichtsignalanlagen sowie der zugehörigen Verkabelungen (Steuerkabel) sind neben den Querungsbauwerken auch an den anschließenden Knotenpunkten, welche in der Regel alle LSA-gesteuert sind, zu beachten. Die übermittelten Planunterlagen zum Bestand sind nicht in die Antragsunterlagen übernommen worden.
- Den Antragsunterlagen ist weder eine Bestandsaufnahme noch eine Bemessung der Fahrbahn- sowie der Geh- und Radwegaufbauten im Bereich der Straßen und Wege zu entnehmen.
- Die bauliche/technische Ausbildung der jeweiligen Randbereiche (Entwässerungseinrichtungen, Bankette) ist im Besonderen bei Wegen unzureichend dargestellt.
- Für Straßenreinigung und Winterdienst auf Geh- und Radwegen in Unterführungen ist eine lichte Höhe von min. 2,50m nötig.
- Die Höhenpläne können nur schwer den Lageplänen zu geordnet werden, da die Stationierung für den Straßenbau gänzlich fehlt. Es gibt auch keinen Bezug im Erläuterungsbericht zu den Höhenplänen.
- Für die Abwicklung des Baubetriebes sei rechtzeitig auf die Schutzgebietsverordnung des Wasserschutzgebietes verwiesen, da dort zahlreiche Auflagen enthalten sind.

stellt folgende Anforderungen:

- Alle Straßen und Wege, die im Zuge der Maßnahme als Strecken für Baufahrzeuge aufgeführt sind, sind von der Maßnahmenträgerin einer Zustandserfassung nach E EMI (visuelle Oberfläche, Aufbau Asphalt + ungeb. Oberbau in 100m Raster) zu unterziehen.
- Der einwandfreie Zustand der Straßen und Wege, der Straßenausstattung und Beschilderung ist durch die Vorhabenträgerin nach Abschluss aller Ausbaumaßnahmen sicherzustellen.
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, den Unterhalt für Rettungswege aus dem

Sicherheitskonzept zu tragen.
Die Widmung der Straßen und Wege ist bei neu zu erstellenden Wegen zu klären.

stellt folgende Fragen:

- Die Ausführungen zum Baustellenverkehr, zur Bauzeit und zur bauzeitlichen Belastung (Verkehrsaufkommen, Gewichtsbelastungen) sind umfassend zu erläutern, da sich die Stadtgesellschaft darauf einstellen muss. Dies gilt insbesondere auch dahingehend, dass sich ggf. Hilfsfristen von Feuerwehr und Rettungsdiensten durch Umleitungsverkehr und Baustellenverkehr nicht mehr sicherstellen lassen.

Im Übrigen Gliederung nach Inhaltsebene gemäß Planunterlagen

4.3 Haltepunkt Süd

Auflage: Die Vorhabenträgerin, ersatzweise der Freistaat Bayern, werden verpflichtet, die Aufzugsanlagen zu unterhalten.

Auflage: Die Zugangswege Distelweg u. Nürnberger Straße müssen ordnungsgemäß entwässert [Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21)] und außerdem ordnungsgemäß beleuchtet werden (BayStrWG). Die entsprechenden Nachweise sind zu führen.

Auflage: Die Zuwegungen ist in einer mit LKW befahrbaren Breite herzustellen um die Zufahrbarkeit zu den Aufzügen zu ermöglichen.

5.1.5 EÜ Forchheimer Straße

(siehe Unterlage 4.6, 8.5; Bauwerksverzeichnis Nr. 54)

Auflage: Entlang des Geh- und Radweges ist eine Geländerhöhe $\geq 1,20\text{m}$ vorzusehen.

Auflage: Die Fußgängertreppe südöstlich der Grundwasserwanne muss, für den Zugang zu den Parkplätzen, erhalten bleiben.

Auflage: Die Entwässerung der Böschung mit Rinnenplatten ist dargestellt, die Ableitung des Oberflächenwassers fehlt. Die Unterlage ist zu ergänzen.

Treppenaufgang zum Hp Süd: Die Ableitung der Oberflächenwässer ist nicht erkennbar. Es besteht die Gefahr, dass Wasser über den Gehweg läuft (Eisbildung im Winter). Gleiche Überlegungen gelten für die Podeste der Treppenanlage und des Wegeanschlusses zwischen den Gleisen.

Im Zuge der vorliegenden Weiterentwicklung der Planungen zeigt sich, dass es erforderlich ist, den Weg vom Bahnsteig bis zum Treppenabgang zu überdachen und Personen zum Gleis gegen Druckwellen und Schneeflug durch Glaswände zu schützen.

Eine Überdachung des Treppenabganges wird dringend angeregt. Die Entwässerung der Dachfläche ist darzustellen und abzustimmen.

Die Treppe ist als zweiläufige, gegenläufige Treppe mit Wendepodest auszuführen.

Die Stadt Bamberg ist bereit, die entsprechenden Kosten zu tragen und dies mit der Vorhabenträgerin vertraglich zu regeln.

Für das Querungsbauwerk EÜ mit Rampen der Grundwasserwanne fehlt die Darstellung der Straßenentwässerung, insbesondere die Leitungsführung längs mit Detail SSK und Revisionsschächte nach RiZ-ING. Dies ist nachzuholen. Die Unterlagen sind erneut vorzulegen.

5.1.6 EÜ Münchner Ring

(siehe Unterlage 4.7, 8.6; Bauwerksverzeichnis Nr. 62)

Auflage: Unterlage 8.6, Schnitt B-B: Die Darstellung des Untergrundes bzw. Schraffur ist klar darzustellen.

5.1.7 EÜ Nürnberger Straße

(siehe Unterlage 4.8, 8.7; Bauwerksverzeichnis Nr. 73)

Auflage: Die Regelaufbauten von Fahrbahn (Forderung Bk10) und Geh- und Radweg sind darzustellen.

Auflage: Die beidseitig an der EÜ angeordneten Knotenpunkte werden von einer zentralen LSA geregelt. Das Steuergerät sitzt dabei auf Seite der Theresienstraße. Dies bedeutet, dass von jedem Signalgeber auf Seite Geisfelder Straße ein Kabel die EÜ quert. Die Verkabelung der neuen LSA ist straßennah (Leerrohr in der GW und im Rahmenbauwerk) zu führen. Die LSA ist neu zu errichten.

Auflage: BWV 223, Pumpwerk mit Druckleitung: Die Zuleitung zum Pumpwerk kreuzt die Grundwasserwanne der EÜ. Die Höhenlage ist zu prüfen. Das Pumpwerk befindet sich im öffentlichen Verkehrsraum und kollidiert mit dem B-Plan. Schnitte im Bereich des Pumpwerkes sind vorzulegen.

5.1.8 EÜ Moosstraße

(siehe Unterlage 4.8, 8.8; Bauwerksverzeichnis Nr. 78)

Auflage: Es sind Geländer bzw. Absturzsicherungen mit einer Höhe $\geq 1,0$ m vorzusehen (bei Radverkehr $\geq 1,20$ m). Dies gilt auch für Stützwände und Aufkantung von Grundwasserwannen, falls an den Böschungen oberhalb Unterhaltungsarbeiten nötig sind.

Auflage: Unterlage 6.5.2: Ausführung der Stützwände nicht als Flachgründung ggf. Bohrpfähle.

Auflage: Um den Einschnitt zwischen den Gebäuden Flurstück 4573/2 und 4566/3 beurteilen zu können, ist die Unterlage im Maßstab 1:200 der Stadt Bamberg zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Auflage: Um den Knoten Nürnberger Str. / Moosstraße / Holzgartenstraße zu prüfen ist ebenfalls ein größerer Maßstab nötig und der Stadt Bamberg zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

5.2.1 SÜ Pfisterbergbrücke

(siehe Unterlage 4.9, 8.9; Bauwerksverzeichnis Nr. 431)

Die Darstellung der Behelfsbrücke und deren Einbindung in den verbleibenden Straßenraum ist nur nachrichtlich konzeptionell dargestellt und bedarf umfassender Erläuterung. Die Belastbarkeit der Behelfsbrücke ist nicht dargelegt, was für den eigenen Baustellenverkehr der Vorhabenträgerin von größter Bedeutung sein dürfte. Sollte der Winterdienst auf den Gehweg/Radwegkappen der Behelfsbrücke durch die Stadt Bamberg (Bamberg Service) erfolgen, ist mit einer Belastung von bis zu 7,5 Tonnen für Winterdienstfahrzeuge zu rechnen. Die Behelfsbrücke ist oberflächlich so zu konstruieren, dass der Winterdienst mit Räumschildern schadfrei möglich ist. Sollte der Winterdienst durch die Stadt Bamberg auf der Fahrbahn erfolgen, so sind die Mehraufwendungen, aufgrund anderer Konstruktion, kreuzungsbedingte Kosten.

Die Gestaltung der passiven Schutteinrichtung ist nicht nachvollziehbar dargestellt, es sei denn es werden quaderförmige Objekte. Ist eine Realisierung in der LSW möglich?

Auflage: Im bestehenden Brückenkörper verlaufen LSA-Steuerkabel, diese sind auch zukünftig nötig und sollen in einem Leerrohr im Brückenkörper verlaufen.

Es wird von Seiten der Stadt nicht erkannt, warum die Stützwände zu den Abstellgleisen hin in die Unterhaltslast der Stadt gehen sollen.

Auflage: Die Bauwerke sind aus Sicht der Stadt nicht nötig und dienen ausdrücklich der Bahn. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Unterhaltslast der Stützwände zu den Abstellgleisen zu tragen.

5.1.10 EÜ Zollnerstraße (siehe Unterlage 4.10, 8.11; Bauwerksverzeichnis Nr. 119)

Auflage: Durch das Bauwerk verlaufen systemrelevante Steuerkabel der LSA. Diese sind in den Planunterlagen darzustellen.

Auflage: Es sind Geländer bzw. Absturzsicherungen mit einer Höhe $\geq 1,0$ m vorzusehen (bei Radverkehr $\geq 1,20$ m). Dies gilt auch für Stützwände und Aufkantung von Grundwasserwannen, falls oberhalb an den Böschungen Unterhaltungsarbeiten nötig sind.

Auflage: Die LSAen sind beidseitig der EÜ anzupassen.

Auflage: Im Bereich von Geh- und Radweg sind Einlaufrinnen / Kastenrinnen dargestellt. Diese sind durch SSK zu ersetzen.

5.1.11 EÜ Memmelsdorfer Straße (siehe Unterlage 4.10, 8.12; Bauwerksverzeichnis Nr. 130)

Auflage: Es sind Geländer bzw. Absturzsicherungen mit einer Höhe $\geq 1,0$ m vorzusehen (bei Radverkehr $\geq 1,20$ m). Dies gilt auch für Stützwände und Aufkantung von Grundwasserwannen, falls oberhalb an den Böschungen Unterhaltungsarbeiten nötig sind.

Auflage: Die Bordsteinanlagen sind entgegen der Darstellung als Kappe in Betonbauweise im Querungsbauwerk und der Grundwasserwanne auszuführen. Auf die RIZ Ing Kap 1 und Dicht 9 wird verwiesen.

Auflage: Im Bereich von Geh- und Radweg sind Einlaufrinnen / Kastenrinnen dargestellt. Diese sind durch SSK zu ersetzen.

5.2.2 SÜ Kronacher Straße (siehe Unterlage 4.11, 8.13; Bauwerksverzeichnis Nr. 447)

Die Darstellung der Behelfsbrücke und deren Einbindung in den verbleibenden Straßenraum ist nur nachrichtlich konzeptionell dargestellt und bedarf umfassender Erläuterung. Die Belastbarkeit der Behelfsbrücke ist nicht dargelegt, was für den eigenen Baustellenverkehr der Vorhabenträgerin von größter Bedeutung sein dürfte. Sollte der Winterdienst auf den Gehweg/Radwegkappen der Behelfsbrücke durch die Stadt Bamberg (Bamberg Service) erfolgen ist mit einer Belastung von bis zu 7,5 Tonnen für Winterdienstfahrzeuge zu rechnen. Die Behelfsbrücke ist oberflächlich so zu konstruieren, dass der Winterdienst mit Räumschildern schadfrei möglich ist. Sollte der Winterdienst durch die Stadt Bamberg auf der Fahrbahn erfolgen, so sind die Mehraufwendungen, aufgrund anderer Konstruktion, kreuzungsbedingte Kosten.

Die Gestaltung der passiven Schutzeinrichtung ist nicht nachvollziehbar dargestellt, es sei denn es werden quaderförmige Objekte. Ist eine Realisierung in der LSW möglich?

Auflage: Die Beleuchtung ist nicht beplant und ist zwingend inklusive Verkabelung darzustellen.

Auflage: Die Schutzeinrichtung an den Rampen fehlen (Geländerhöhe Stützwand $\geq 1,0$ m, Geländerhöhe an den Gehwegen $\geq 1,0$ m im Übergang zur Böschung).

Auflage: Im bestehenden Brückenkörper verlaufen LSA-Steuerkabel, diese sind auch zukünftig nötig und sollen in einem Leerrohr im Brückenkörper verlaufen.

Auflage: Auf dem BW-Nr. 448 sind Absturzsicherungen / Geländer nach anerkanntem technischen Regelwerk vorzusehen.

Auflage: Die LSA ist für den Behelfszustand umzubauen.

Auflage: Entlang des Geh- und Radweges im Bereich der Rampen sind Rückhalteeinrichtungen mit Geländeraufsatz bzw. ein Geländer vorzusehen.

5.1.13 EÜ Gleisdreieck
(siehe Unterlage 4.13, 8.15; Bauwerksverzeichnis Nr. 167)

Auflage: In Rampe und EÜ ist eine längslaufende Wasserführung (Rinne) vorzusehen. Ggf. ist eine Bordsteinführung als Kappe nötig.

5.2.3 SÜ Zufahrt Coburger Straße
(siehe Unterlage 4.12, 8.16; Bauwerksverzeichnis Nr. 458)

Auflage: Die Zufahrt Coburger Straße ist vor und nach dem Bauwerk für die Schleppkurven landwirtschaftlicher Gespanne in ausreichender Länge aufzuweiten.

Die konzeptionelle Darstellung des Rückbaus der vorhandenen Einmündung Coburger Str. ist unverständlich und bedarf umfassender Erläuterung.

Auflage: Das Bankett kann nicht als Schotterrasen ausgebildet werden, es ist für die Fahrbahn die Bemessung nach RStO 12 vorzulegen.

Auflage: Entlang der Fahrbahn im Bereich der Rampen sind Rückhalteeinrichtungen mit Geländeraufsatz bzw. ein Geländer vorzusehen.

Auflage: Die Beleuchtung ist nicht beplant und ist zwingend inklusive Verkabelung darzustellen.

Forderung zu den Bastraßen

Durch die Vorhabenträgerin und ihre Erfüllungsgehilfen sind alle Baustraßen (inkl. Feldwege) während der gesamten Baumaßnahme verkehrssicher zu unterhalten und die Straßen vor Verschmutzung zu schützen. Dies bedeutet, dass zwingend eine Vielzahl an Reifenwaschanlagen gefordert werden. Explizit sei das geplante Erdlager in der Südflur erwähnt.

Für eventuell entstandene und nicht wiederhergestellte Schäden (Straßen, Schilder, LSAen) ist von der Vorhabensträgerin eine Bankbürgschaft zu hinterlegen.

Folgende Verkehrsanlagen werden durch die Bahn als Baustellenzufahrten genutzt:

Am Börstig	Lerchenweg
Am Tännig	Lichtenhaidestraße
Annastraße	Ludwigstraße
Berliner Ring	Mannlehenweg
Brennerstraße	Margaretendamm
Coburger Straße	Memmeldorfer Straße
Distelweg	Nürnberger Straße
Ehrlichstraße	Obere Schildstraße
Forchheimer Straße	Pfisterstraße

Gereuthstraße	Pödeldorferstraße
Gundelsheimer Straße/ Schubertshof	Rotensteinstraße
Hafenstraße	Schildstraße
Hallstadter Straße	Schwarzenbergstraße
Hedwigstraße	Starkenfeldstraße
In der Südflur	Strickerstraße
Kammermeisterweg	Theresienstraße
Kaspar-Schulz-Straße	Thorackerstraße
Kornstraße	Von-Ketteler-Straße
Kronacher Straße	Zollnerstraße
Am Sendelbach	Galgenfuhr

3.12. Bamberg Service, Grünflächen und Friedhöfe

Nach Durchsicht der Unterlagen und Pläne werden aus der Sicht von Bamberg Service, Grünflächen und Friedhöfe folgende Einwendungen aufrechterhalten:

1. Im Bereich des Kinderspielplatzes am Distelweg fehlt die mit der geplanten Zugangsrampe verbundene Gehölz-Eingriffs- und Ausgleichsdarstellung
2. Die durch den Bau der Lärmschutzwände und die für deren Errichtung notwendige Flächennutzung ist lückenlos dargestellt, der damit verbundene Verlust an Gehölzbeständen und Großbäumen aber nur teilweise. Hier muss die Forderung erhoben werden, dass insbesondere alle nach Maßgabe der Baumschutzverordnung der Stadt Bamberg geschützten Gehölze ausnahmslos darzustellen und auszugleichen sind, und zwar losgelöst davon, ob diese sich auf städtischen oder privaten Grund befinden.
3. Da die Lärmschutzwände vielfach durch Vorpflanzungen bzw. durch deren Begrünung mit Kletterpflanzen eine differenzierte Einbindung in das Stadtbild erfahren sollen, müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden. D.h, es müssen entsprechende Flächen dafür vorgesehen werden. Bei der Qualität der Flächen ist es unabdingbar, dass die insbesondere für die lärmschutzwandbegleitenden Baugassen eingebrachten Tragschichten entfernt, Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerungen beseitigt sowie pflanzentaugliche Bodenaufbauten (wieder)hergestellt werden. Nur so kann eine vegetationstechnisch funktionierende Begrünung der Lärmschutzwände sichergestellt werden.
4. Bei den geplanten Begrünungen und Ersatzpflanzungen ist darauf zu achten, dass die einschlägigen Fachnormen, insbesondere die FLL-Empfehlungen für Baumpflanzungen Teil 2, die DIN 18915, die DIN 18916, die DIN 18917 und die DIN 18919 einzuhalten sind. D.h., es sind mindestens 12 m³ für eine Einzel-Baumgruben mit zertifiziertem Substrat vorzusehen. Bei mehreren Bäumen ist eine Verbindung der Einzelbaugruben zu Baumgräben anzustreben. Weiterhin ist in Absprache mit dem Umweltamt und den BS, Abteilung Grünflächen und Friedhöfe mit der Auswahl von trockenheitsverträglichen so genannten „Klimabaumarten“ der Wucherfolg

sicherstellen.

3.13. Zentrum Welterbe

Allgemeine Vorbemerkungen

Die Altstadt von Bamberg wurde 1993 in die UNESCO-Liste des Welterbes aufgrund

Kriterium (ii): Ab dem 11. Jahrhundert übten der Grundriss und die Architektur des mittelalterlichen und barocken Bambergs einen starken Einfluss auf Städtebau und -entwicklung in Mitteleuropa aus.

und

Kriterium (iv): Bamberg ist ein einzigartiges und hervorragend erhaltenes Beispiel für eine auf hoch-mittelalterlicher Grundstruktur entwickelte mitteleuropäische Stadt mit seinen kirchlichen und herrschaftlichen Bauten genommen.

aufgenommen.

Damit ist die Deutsche Bundesregierung als Unterzeichnerin der Welterbekonvention verpflichtet, das Welterbe „Altstadt von Bamberg“ in Bestand und Wertigkeit zu erhalten und seine Weitergabe an künftige Generationen sicherzustellen (Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt, Artikel 4).

Diese Erhaltung bezieht sich im Fall von Bamberg auf die strukturelle und visuelle Integrität des historischen Stadtgrundrisses und der historischen Architektur. Neben Berg- und Inselstadt prägt die Gärtnerstadt mit ihren Anbauflächen den Stadtgrundriss entscheidend mit.

Bambergs historisches Stadtbild resultiert maßgeblich aus der besonderen topografischen und landschaftlichen Situation, in der sich die Charakteristika seiner modellhaften mittelalterlichen Stadt- und Raumstruktur entwickelten. Die Sicherung der visuellen Integrität dieser Gesamtkonstellation spielt für die Erhaltung des Welterbes „Altstadt von Bamberg“ eine wesentliche Rolle (siehe hierzu Managementplan UNESCO-Welterbe „Altstadt von Bamberg“, 2019).

Die strukturelle Integrität des Welterbes ist durch die aktuelle Planung nicht bedroht, da sich das Vorhaben außerhalb des Welterbes und seiner Pufferzone befindet. Die UNESCO wurde gemäß § 172 der Richtlinien für die Durchführung des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes über das Vorhaben informiert. Das Zentrum Welterbe Bamberg gibt jedoch zu bedenken, dass Eingriffe in die Anbauflächen der Bamberger Gärtner außerhalb des Welterbes zu Beeinträchtigungen der Betriebe, die maßgeblich zur Erhaltung des Welterbes beitragen, führen können. Die Gärtner nehmen durch die Pflege ihrer Anbauflächen eine wichtige Rolle bei der Erhaltung des Welterbes ein. Diese Rolle ist laut Entscheidung 31 COM 13B (<https://whc.unesco.org/en/decisions/5197/>) des UNESCO-Welterbekomitees zu stärken.

Immaterielles Kulturerbe

2016 wurde der Innerstädtische Erwerbsgartenbau in Bamberg als Sammelbegriff für die Gärtnerstadt, die Menschen, die dort leben und arbeiten, die kulturellen Traditionen der Gärtner, deren Bau- und Wohnformen sowie das gärtnerische Brauchtum samt seiner religiösen Dimension, Kleidung und Sprache in das bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes aufgenommen.

Das Übereinkommen zur Erhaltung des immateriellen Kulturerbes verpflichtet zur Erhaltung und „Gewährleistung der Achtung vor dem immateriellen Kulturerbe der jeweiligen

Gemeinschaften, Gruppen und Einzelpersonen“ (Artikel 1).

Die in Verbindung mit dem Bahnausbau geplanten Maßnahmen und deren mögliche Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel und die gärtnerischen Flächen (auch außerhalb des Welterbes) dürfen das Fortbestehen des Erwerbsgartenbaus in Bamberg daher nicht gefährden.

Im Übrigen Gliederung nach Inhaltsebenen gemäß Planunterlagen

Zu Unterlage
Erläuterungsbericht

Unter Teil II, 3.3 Wasserrechtliche Belange

Die Sicherung des Grundwasserspiegels ist für die Anbauflächen der Bamberger Gärtner unerlässlich.

Eigenständige Forderungen/Verlangen

Das ZWB wünscht, dass das geplante mit Fachbehörden angestimmte baubegleitende hydrogeologisch-hydrochemische Kontroll- und Beweissicherungsprogramm der Vorhabenträgerin, das die Bauphase und den Nachlauf überwachen soll, durch eine unabhängige Firma ausgeführt wird.

Unter Teil II, 5.6 Lärmschutzwände

In einem partizipativen Prozess hat das Zentrum Welterbe Bamberg im Rahmen der Entwicklung des Welterbe-Managementplans ein Leitbild für das Welterbe „Altstadt von Bamberg“ erarbeitet, das das Welterbe als Motor für eine nachhaltige, **qualitätvolle Stadtentwicklung** versteht. Dem Qualitätsanspruch, den der Welterbetitel mit sich bringt, soll auch der Bahnstreckenausbau in Bamberg Rechnung tragen – insbesondere im Hinblick auf die Ausführung und die Instandhaltung der Lärmschutzwände innerhalb der Sichträume auf das Welterbe.

Der geplante Realisierungswettbewerb für die Lärmschutzwände sollte daher folgende Fragen im Sinne einer qualitätvollen Stadtentwicklung beantworten:

- Ausmaß, Materialität und Gestalt der Lärmschutzwände;
- Besonders bei der Ausführung durchsichtiger Lärmschutzwände ist zu beachten, dass sie durch Funkenflug und Witterung an Transparenz und Ansehnlichkeit verlieren. Welche Präventionsmaßnahmen werden hierfür ergriffen?
- Die Höhe und Ausführung der Lärmschutzwände ist nach den neusten technischen Erkenntnissen auszuführen. Durch zukünftig leiseren Schienenverkehr und hier besonders im Gütertransport, sind die Höhen der Wände ortsgebunden zu ermitteln und auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren.

Eigenständige Forderungen/Verlangen

Das ZWB fordert, als Ziel des Realisierungswettbewerbs und für die spätere Umsetzung, eine dem Welterbe angemessene Ausführung der Lärmschutzwände mit hoher Qualität und nach aktuellem Stand der Technik.

Dies gilt besonders für den Sichtraum an der Geisfelder Straße / Anschluss Böttgerstraße. Hier hat die Vorhabenträgerin den Einsatz von transparenten Elementen innerhalb der Lärmschutzwände zugesagt, um die bestehende historische Sichtachse so wenig wie möglich zu stören. Das ZWB merkt an, dass es nicht nur auf eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand ankommt, sondern auch Ausführung, Gestaltung und Materialität von besonderer Qualität sein müssen, um dem Sichtraum „ausreichend Rechnung“ zu tragen. Eine entsprechende Gestaltung ist daher mit dem ZWB abzustimmen.

Unter Teil II, 16.4.2 Auswirkungen der Planungen / Weltkulturerbe

Die Belange des Welterbes beziehen sich in diesem Fall auch auf die Gärtnerflächen und den dortigen Grundwasserspiegel, auch wenn sich diese außerhalb des Welterbebereichs befinden (siehe „Allgemeine Vorbemerkung“).

Eigenständige Forderungen/Verlangen

Das ZWB fordert an dieser Stelle die Ergänzung um die getroffene Zusage der Vorhabenträgerin, die Inanspruchnahme der Anbauflächen der Bamberger Gärtner besonders im Bereich der Nordflur und die dortigen Eingriffe ins Grundwasser so weit möglich zu minimieren bzw. so weit wie möglich darauf zu verzichten. Des Weiteren fordert das ZWB, dass auf die Belange der Bamberger Gärtner als Teil des materiellen und immateriellen Kulturerbes der Stadt besonders Rücksicht genommen wird.

Hinweis

Die geplanten Maßnahmen des Bahnausbaus dürfen den Fortbestand des Bamberger Erwerbsgartenbaus nicht gefährden, um sich nicht negativ auf die Gärtnerstadt als Bestandteil des UNESCO-Welterbe „Altstadt von Bamberg“ auszuwirken.

Zu Unterlage

03_04_08 Lageplan Strecke 5900, km 56,165 - 62,373

Zur Erhaltung des Innerstädtischen Erwerbsgartenbau in Bamberg als Immaterielles Kulturerbe Deutschlands dürfen die angesiedelten Gärtnereien nicht in ihrem Betrieb eingeschränkt oder gar gefährdet werden.

Eigenständige Forderungen/Verlangen

Das ZWB fordert, den Belangen der Bamberger Gärtner besonders Rechnung zu tragen und den Ablauf der Betriebe weder durch die Planungen noch während der Bauphase dauerhaft zu stören bzw. zu gefährden.

Das Zentrum Welterbe Bamberg fasst zusammen, dass Bamberg als Teil des Erbes der Menschheit und mit dem Erwerbsgartenbau als Teil des nationalen Immateriellen Kulturerbes Vorbildfunktion hat und dass dies bei den anstehenden Entscheidungen zu berücksichtigen ist.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt den Sitzungsvortrag der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat schließt sich den Stellungnahmen und Einwendungen der Verwaltung vollumfänglich an und beauftragt die Stadt Bamberg, mit der fristgerechten Zuleitung aller Einwendungen an die Anhörungsbehörde die mandatierte Kanzlei Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbH, Würzburg, zu beauftragen.

III. Finanzielle Auswirkungen

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

x	1.	Keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferats**:

Anlage/n

Keine

Verteiler: