



<b>Sitzungsvorlage</b>	Vorlage- Nr: <b>VO/2021/4060-R6</b>	
Federführend: 6 Baureferat	Status: öffentlich	
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 22.02.2021 Referent: Thomas Beese	
<b>Bahnausbau Bamberg</b> <b>3. Planänderung Planfeststellungsabschnitt 22</b> <b>DB Netz-Antragsunterlagen und Stellungnahme der Stadt Bamberg</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.03.2021	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Verfahrensstand

Am 10.05.1994 wurde durch die damalige Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PB DE) als Vertreterin der Vorhabenträgerin DB AG, später: DB Netz AG, für den Planfeststellungsabschnitt 22 Bamberg das Verfahren zur Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, beantragt. Mit Schreiben vom 20.05.1994 hat das EBA gemäß § 3 Abs. 3 BEVVG die Planunterlagen der nach Landesrecht zuständigen Anhörungsbehörde, Regierung von Oberfranken, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens weitergeleitet. Nach ortsüblicher Bekanntmachung wurden die Planunterlagen im Zeitraum vom 11.07.1994 bis zum 11.08.1994 zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Einwendungen sind von August 1994 bis Januar 1995 eingegangen. Diese Einwendungen wurden bearbeitet und im Rahmen von Stellungnahmen seitens PB DE an die Regierung von Oberfranken übergeben.

Aufgrund von Stellungnahmen von Behörden und Einwendungen privater Betroffener waren Änderungen in den Planungen erforderlich. Aus diesem Grund wurde mit dem 1. Planänderungsverfahren im Jahr 1996 das Verfahren zur Planfeststellung des Planvorhabens im PFA 22 fortgeführt. Durch die in der 2. Planänderung vom 24.11.1997 vorgenommene Verschiebung des Hafengleises in Richtung Hafenstraße wurde den Einwendungen Rechnung getragen. Ab 1998 wurden die Planungen zum Erlangen des Baurechts im Bereich Bamberg unterbrochen. Im Jahr 2010 wurden die Planungen zum viergleisigen Ausbau wiederaufgenommen.

### Planungshistorie

30.07.1993	Landesplanerische Beurteilung zum Raumordnungsverfahren
1994	Anhörungsverfahren - Stellungnahme der Stadt Bamberg vom 27.07.1994
1996	Planänderung und erneute Auslegung
06.03.2018	Variantenentscheidung „Ebenerdige Durchfahrung“
26.06.2019	Kreuzungsverlangen Teil 1 der Stadt Bamberg gegenüber dem Vorhabenträger
22.07.2020	Kreuzungsverlangen Teil 2 der Stadt Bamberg gegenüber dem Vorhabenträger

Zuständige Planfeststellungsbehörde ist die Regierung von Oberfranken.

### **Zeitschiene**

8. Februar – 31. März	Auslegung der DB Netz-Antragsunterlagen
4. März	Nichtöffentliche Vorbesprechung im Koordinierungskreis Bahnausbau
10. März	Sonder-Vollversammlung „Bahnausbau“: Einwendungen der Stadt Teil 1 – Belange der Kommunalen Selbstverwaltung
8. April	Nichtöffentliche Vorbesprechung im Koordinierungskreis Bahnausbau
14. April	Ende Abgabefrist (6 Wochen) für Einwendungen im Rahmen der Kommunalen Selbstverwaltung an die Anhörungsbehörde
14. April	Sonder-Vollversammlung „Bahnausbau“: Einwendungen der Stadt Teil 2 – Stellungnahme der Stadt als Träger öffentlicher Belange und Beschlussfassung im Stadtrat
21. April	Ende Abgabefrist (3 Monate) für Einwendungen als TÖB

### **Kommunikation und Beteiligung**

8. Februar – 31. März	Online-Einsichtnahme
23. Februar, 19-22 Uhr	DB-Online-Bürgerdialog
1. / 3. März, 10-18 Uhr	DB Netz antwortet direkt (30-Minuten Termine nach Voranmeldung)

Seitens der Stadt Bamberg wurden zur Beteiligung an der Auslegung mehrere Medieninformationen und Beiträge im Rathaus Journal verfasst. Gleichzeitig wurde über Anschreiben und Flyer auf die Beteiligungsmöglichkeiten verwiesen. Nach telefonischer Voranmeldung wurden im persönlichen Gespräch die DB-Planunterlagen vorgestellt.

### **Grundzüge der 3. Planänderung**

Der Planfeststellungsabschnitt 22 Bamberg ist Teil der Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg - Ebensfeld - Erfurt. Diese ist wiederum Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit - Schiene Nr. 8 - Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Nürnberg - Erfurt - Leipzig/Halle - Berlin. Sie umfasst den Ausbau der bestehenden Strecken Nr. 5900 Nürnberg – Bamberg sowie Nr. 5100 Bamberg - Hof bis Ebensfeld und den Neubau einer zweigleisigen elektrifizierten Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Ebensfeld und Erfurt.

Die 3. Planänderung beinhaltet gegenüber den Unterlagen von 1996 folgende **wesentliche Planänderungen**:

- komplette Änderung des gesamten Spurplanes, insbesondere mittiger Verlauf der Verbindungsgleise nach Rottendorf zur Minimierung des Flächeneingriffs im Gleisdreieck sowie außenliegende Schnellfahr Gleise, nunmehr für bis zu 230 km/h
- Reduzierung der Gleisabstände im Bereich des Hauptmoorwaldes
- neuer Haltepunkt Bamberg Süd
- Verlegung der Ladestraße zur Abstellanlage Nordost
- Verlegung der bestehenden Abstellanlagen des Schienenpersonenverkehrs zu der Abstellanlage Nordost sowie Entfall der bisher geplanten vier Abstellgleise im Gleisdreieck
- Verlängerung der Gütergleise auf bis zu 740 m Nutzlänge
- Verlegung der Lokabstellgleise
- Verlegung des Bahnsteigs am heutigen Gleis 1
- veränderte Lage und Ausgestaltung des Verbindungsgleises als Kreuzungsbauwerk am Bahnhofsnordkopf
- Elektrifizierung des Hafengleises

Die **Stellungnahme der Stadt Bamberg zur geplanten Baumaßnahme** folgt im Wesentlichen der Gliederungssystematik der Vorhabenträgerin DB Netz AG des Erläuterungsberichtes und der Nummerierung der Planunterlagen:

0. Ausgangslage – Begründung zum Vorhaben, Organisationsplan, Zeitschiene  
*s. hierzu Kap. A dieser Sitzungsvorlage*
1. Ingenieurbauwerke – Eisenbahn-, Straßenüberführungen, Durchlässe, Stützbauwerke, Anprallschutz, Lärmschutzwände
2. Bahnübergänge
3. Straßen und Wege
4. Änderungen an Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter – Kabel- / Leitungslagepläne
5. Entwässerung und wassertechnische Unterlagen
6. Baugrund, Geologie, Hydrogeologie
7. Schallimmissionen und Erschütterungen
8. Natur- und Landschaftsschutz
9. Denkmalschutz und Belange Welterbe
10. Hochbauten – Rück- und Neubau
11. Maschinentechnische Anlagen – Aufzüge, Tankanlagen
12. Baustelleneinrichtungsflächen und Transportwege
13. Brandschutz- / Rettungswegekonzept
14. Massenbilanz und Abfallentsorgung
15. **Inanspruchnahme von Grund und Boden – Grunderwerb**  
*s. hierzu Kap. B dieser Sitzungsvorlage*
16. Realisierung des Bauvorhabens – Bauablauf / Bauzeitiges Verkehrskonzept
17. Betrachtung von Teilräumen
18. **Belange der Stadtplanung – Flächennutzungs-, Landschafts-, Bebauungsplanung**  
*s. hierzu Kap. C dieser Sitzungsvorlage*
19. **Belange Städtischer Forstverwaltung – Forstangelegenheiten**  
*s. hierzu Kap. D dieser Sitzungsvorlage*
20. **Belange Bamberger Service Betriebe BSB/Stadtgrün – Öffentliche Grünflächen**  
*s. hierzu Kap. E dieser Sitzungsvorlage*
21. Belange Wirtschaft
22. Finanzielle Auswirkungen

## 2. Stellungnahme/Einwendungen der Stadt Bamberg Teil 1 – Kommunale Selbstverwaltung

Die Einwendungen/Stellungnahmen der Stadt Bamberg gliedern sich grundsätzlich in zwei große Komplexe:

**Teil 1 betrifft die kommunale Selbstverwaltung der Stadt. Hier ist die Abgabefrist der Stellungnahme der Stadt (nunmehr) der 14. April 2021.**

Teil 1 ist Gegenstand dieser Sitzungsvorlage und betrifft folgende kommunale **Handlungsfelder**:

- A Allgemeine Vorbemerkungen** (Ziff. 0 der o.a. Gliederung)
- B Stadtplanung: Flächennutzungs- und Bebauungsplanung** (Ziff. 18 der o.a. Gliederung)
- C Grundstücksangelegenheiten: Inanspruchnahme von Grund und Boden** (Ziff. 15 der o.a. Gliederung)
- D Forstangelegenheiten** (Ziff. 19 der o.a. Gliederung)
- E Öffentliche Grünflächen** (Ziff. 20 der o.a. Gliederung)

**Teil 2 betrifft die Stadt Bamberg als Behörde. Hier ist Abgabefrist der 21. April 2021.**

Teil 2 wird Gegenstand der Sondersitzung am 14.04.2021 sein. Teil 2 wird die übrigen Themen der vorgenannten Gliederungssystematik der Stellungnahme – Kap. 0 bis 22 – umfassen.

### A Allgemeine Vorbemerkungen

Das **Raumordnungsverfahren und die landesplanerische Beurteilung** werden lediglich unter 4.3.5 in einem einzigen Satz gestreift. Es werden mit keiner Silbe die in der landesplanerischen Beurteilung aufgestellten „Maßgaben“ des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen erwähnt. Es werden diese Maßgaben auch in den folgenden Fachkapiteln grundsätzlich nie erwähnt und teilweise dann auch nicht umgesetzt. Dies erscheint insgesamt grundlegend rechtsfehlerhaft. Zu Vorderrst wird hier insbesondere an die Ziffern 1.1.1 „In Erlangen und Bamberg sind **ICE-Systemhalte auf Dauer zu sichern**“ und 1.1.3 „Die

*Funktion des Bahnhofs Bamberg als **Schienenverkehrsknoten** ist, auch in der Ost-West-Richtung, zu sichern und auszubauen“* aus den Maßgaben erinnert.

An sehr vielen Stellen wird betont, dass Sinn, Ziel, Auftrag und Daseinsberechtigung des gesamten Vorhabens darin besteht, die Bahnfahrzeit zwischen den Knoten Nürnberg und Erfurt im Sinne eines Taktverkehrs auf weniger als 60 Minuten zu reduzieren. Daraus resultiert, dass das Stadtgebiet von Bamberg mit 230 km/h durchfahren werden müsse. Daraus resultiert, dass mit einer Abwertung des ICE-Haltes Bamberg und des Umsteigeknotens Bamberg gerechnet werden muss. **Daraus resultiert, dass das gesamte Vorhaben den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung Ziffer 1.1.1 und Ziffer 1.1.3 widerspricht.** Daraus resultiert, dass das Planfeststellungsverfahren nicht aus dem Raumordnungsverfahren abgeleitet worden ist und ihm damit die Rechtsgrundlage fehlt.

**Aufgrund der vorgenannten Ausführungen fordert die Stadt Bamberg, dass sämtliche Maßgaben aus der landesplanerischen Beurteilung vollständig umgesetzt werden.** Zu den Details dieser Forderung wird auf **Ziff. 2.1** dieser Beschlussempfehlung verwiesen.

## **B Stadtplanung: Flächennutzungs- und Bebauungsplanung**

### **B 1 Kurz-Info DB-Antragsunterlagen**

- DB Netz plant teilweise **trassennahe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne des Naturschutzrechtes** sowie **trassennahe Baumersatzpflanzungen** für all jene vorhabenbetroffenen Bäume, welche der städtischen Baumschutzverordnung unterliegen

### **B 2 Belange der Stadtplanung**

In der Stadtplanung gilt grundsätzlich, dass vorrangig alle Standorte mit vorhandener, guter Leitungs- und Verkehrserschließung als Bauflächen entwickelt werden müssen. Umgekehrt sind unerschlossene oder schwer erschließbare Bereiche ideal für naturschutzfachliche Ausgleichsflächen. Daher widersprechen etliche Planungsabsichten des Vorhabenträgers den Regeln einer geordneten Stadtentwicklung. Die Stadt muss daher diesen Planungen entschieden entgegenreten.

Die Planungen des Vorhabenträgers stehen zum Teil in deutlichem **Widerspruch zu städtischen Planungen**. Nachfolgend sind städtische Teilräume gelistet, die Konflikte mit den Belangen der Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplanung – Bebauungsplänen, Planungskonzepten, städtebauliche Entwicklungsflächen, Flächennutzungsplanung, Vorkaufrechtsatzungen, EUROPAN-Wettbewerb, etc. – aufweisen.

Eine **Bewertung aller städtischen Planungen im Umfeld der Bahnstrecke durch das Stadtgebiet hinsichtlich der Auswirkungen der DB-Planung** gibt die **Anlage 1** (Tabellarische Auflistung von Konfliktthemen).

Insbesondere stellt die Stadt Bamberg fest, dass zu nachfolgenden **Teilräumen eine geordnete städtebauliche Entwicklung** angestrebt wird. Für folgende Bereiche befinden sich **Bebauungsplanverfahren in Aufstellung**:

- **B-Plan 251H/344E** zur Errichtung einer Grünbrücke im Stadtwald. Dieses Vorhaben ist bereits Gegenstand des städt. Verlangens vom 22.07.2020 (VO 2020/3297-R6). Die Grünbrücke ist insbesondere von naturschutzfachlich herausragender Bedeutung. Die Einleitung dieses Bebauungsplanverfahrens wird dem Stadtrat voraussichtlich in der regulären Stadtratssitzung am 24. März 2021 zur formalen Beschlussfassung vorgelegt werden. Die planerische Grundidee ist in **Anlage 2** dieser Vorlage dargestellt.

- **B-Plan 342 A** für den Bereich zwischen Nürnberger Straße, Geisfelder Straße, Obere Schildstraße, Kapellenstraße, Hedwigstraße und Theresienstraße „Neubau Straßenunterführung und anschließende Kreisverkehre“ (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4039-61 **Anlage 4**)

#### **Zielsetzung:**

Die Straßenunterführung Nürnberger Straße/ Geisfelder Straße weist erhebliche Mängel sowohl in bautechnischer als auch verkehrstechnischer Sicht auf. Von den theoretisch möglichen und wünschenswerten Fahrbeziehungen sind derzeit acht Verbindungen aufgrund von Einbahnstraßen-Regelungen und Abbiegeverboten untersagt. Dies hindert den Verkehrsfluss, führt zu längeren Umwegen und macht den Bereich zu einem Unfallschwerpunkt. Darüber hinaus sind derzeit keine bzw. ungenügende Flächen für den Geh- und Radverkehr vorhanden und die Straßenquerung ist für Fußgänger problematisch, was insbesondere für Kinder auf dem Schulweg eine große Gefahr darstellt.

Um hierfür konkrete verkehrliche, städtebauliche und stadtgestalterische Verbesserungen zu erreichen, wurden von der Verwaltung Machbarkeitsstudien beauftragt. Das Büro Emch+Berger GmbH hat hierzu

insgesamt neun Varianten – einschließlich der DB-Planung - betrachtet und bezüglich der verkehrstechnischen Anforderungen, der Umweltbelange sowie dem Aufwand bewertet und auch eine erste grobe Kostenschätzung vorgenommen. Anhand der aufgeführten Kriterien wurde von der Verwaltung die Variante 9 „Rechtwinklige Querung südlich des Bestandes mit Ost- und West-Kreisel“ als städtisches Verlangen gegenüber dem Projektträger DB-Netz AG vorgeschlagen. In der Sitzung am 22.07.2020 hat der Stadtrat folgendes beschlossen (VO/2020/3297-R6):

- Die Stadt Bamberg verlangt anstelle der bisherigen Eisenbahnüberführung als Ersatz eine „Rechtwinklige Querung südlich des Bestandes mit Ost- und West-Kreisel“ (Abstand der neuen EÜ von der alten ca. 75 m auf der Achse der Einmündung Hedwigstraße).
- Die Stadt Bamberg verlangt eine Fahrzeug-Durchfahrtshöhe von 4,00 Meter sowie eine Fahrbahnbreite von 8,00 Meter und beidseitig Geh-/Radwege von je 4,50 Meter. Die erforderlichen Sicherheitsräume sind jeweils mit auszubilden.
- Die Stadt Bamberg verlangt, dass die Geh- und Radwege nicht bis zur vollen Tiefe der Fahrbahnunterführung hinab geführt werden.

Zur planungsrechtlichen Umsetzung der Variante 9 ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

- **B-Plan 305 I** für den Bereich Schwarzenbergstraße von der Pfisterbrücke bis zur Moosstraße (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4029-61 **Anlage 5**)

**Zielsetzung:**

Im Bereich südöstlich der Pfisterbrücke bis zur Moosstraße ist seitens der Bahn der Rückbau des Logistikzentrums der Fa. Bosch und von Gleisanlagen vorgesehen. Auf den freiwerdenden Flächen will die Bahn grünordnerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Gesamtmaßnahme vornehmen.

Für diesen Bereich verfolgt die Stadt allerdings andere planerische Ziele. Zum einen will sie eine attraktive Radwegeverbindung vom Kreuzungsbereich Nürnberger Straße/Moosstraße entlang der neuen Bahntrasse bis zum Bahnhof schaffen. Zum anderen will sie die an der Schwarzenbergstraße zentral gelegenen und bereits erschlossenen Flächen auch zukünftig für eine gewerbliche Nutzung heranziehen.

Hinsichtlich der Radwegeverbindung hat der Stadtrat der Stadt Bamberg bereits in seiner Sitzung am 26.06.2019 (VO/2019/2486-R6) die Weiterführung dieser Verbindung als Zweirichtungsradweg unterhalb des westlichen Widerlagers der Pfisterbrücke als Verlangen an die Bahn beschlossen.

Ziel der Planung ist es, die nach ihrer Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt freiwerdenden Flächen für diese städtischen Vorhaben bauleitplanerisch vorzubereiten und planungsrechtlich zu sichern.

Die vom Vorhabenträger bislang im Bereich des Bebauungsplanes 305 I vorgesehenen Ausgleichsflächen und Baumersatzpflanzungen können städtebaulich viel sinnvoller im „Gleispark Bamberg“ östlich der Bahn geschaffen werden (**Anlage 3**). Für den erstgenannten Bereich hat die Stadt deshalb mit Beschluss des Stadtrates vom 15.07.2020 bereits eine Vorkaufsrechtssatzung „Kleingärten ETSV 1930“ (VO/2020/3198-61) erlassen.“

- **B-Plan Nr. 305 H** für den Bereich nordwestlich des Bahnhofs, zwischen Bahntrasse Erfurt-Nürnberg, Zollnerstraße und Ludwigstraße „Regionaler Omnibusbahnhof ROB“ (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4030-61 **Anlage 6**)

**Zielsetzung:**

Schon in den Zielen des Sanierungsgebietes „Aktive Kettenbrücke-Königstraße-Bahnhof“ aus dem Jahr 2009 wird formuliert, dass die Neuanlage eines ROB im direkten nördlichen Anschluss an den Bahnhofsvorplatz als ein wichtiger Baustein für die Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes aus öffentlichem Nah- und Fernverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu sehen ist. Dieser, dem Bahnhof am nächsten gelegene, Standort wurde gewählt, um den Umweltverbund mit seinen Umsteigebeziehungen und Taktzeiten nachhaltig verbessern zu können. Weiterhin wurde durch eine verkehrstechnische Untersuchung aus dem Jahr 2013 festgestellt, dass der gewählte Standort zwischen Zollnerstraße und Bahnhofsvorplatz ideale Voraussetzungen für die Zusammenführung von Regional- und Stadtbusverkehr mit direkter, fußläufiger Anbindung an das Bahnhofsareal aufweist.

Ziel der geplanten Maßnahmen ist es, die bisher rund um den Bahnhof verteilten Regionalbushaltestellen aufzulösen und zusammen mit Stadtbushaltestellen in einem ROB zu vereinen. Für Nutzer der Stadtbusse entfällt somit künftig ein Überqueren der Ludwigstraße, da in Zukunft beide Fahrtrichtungen auf der Bahnhofseite bedient werden können.

Der Bebauungsplan dient somit der Neustrukturierung einer innerstädtischen, bahnhofsnahe Fläche, die einer künftigen Nutzung mit verkehrstechnischem Schwerpunkt zugeführt werden soll.

- **B-Plan 301 D** für den Bereich zwischen Coburger Straße und „Am Gleisdreieck“ (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4038-61 **Anlage 7**)

### **Zielsetzung:**

Durch die Umschwenkung der Bahntrasse nach Nordosten werden im südlichen Bereich an der Coburger Straße und auf dem alten Bahntrassenverlauf Flächen verfügbar, die als Potenzialflächen eingestuft werden. Die Stadt hat deshalb mit Beschluss des Stadtrates vom 15.07.2020 bereits eine Vorkaufssatzung „Coburger Straße“ (VO/2020/3190-61) erlassen.

Laut der Planfeststellungsunterlagen der Bahn sollen in diesem Bereich Ersatzmaßnahmen vorgenommen und auch teilweise wieder Flächen für Kleingärten nachgewiesen werden. Dies entspricht allerdings nicht den städtischen Zielen in diesem Gebiet.

Durch die gute Anbindung und Erschließung an die Coburger Straße ist aus städtischer Sicht eine gewerbliche Nutzung für diesen Bereich vorzusehen.

Das Entwicklungsziel ist das Gewerbegebiet "Hallstadter Straße" südlich der Coburger Straße bis zur neuen Bahntrasse fortzusetzen und nach Norden zu erweitern.

Das Entwicklungsziel, das bestehende Gewerbegebiet "Hallstadter Straße" zu erweitern, leitet sich aus den Zielen der Raumordnung (Regionalplan Oberfranken-West) gemäß § 3 Raumordnungsgesetz (ROG) ab. Dort heißt es im Ziel 2.1: Im Mittelbereich Bamberg soll der Ausbau als Dienstleistungszentrum durch Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze im tertiären Bereich verbessert werden. Des Weiteren besagt das Ziel 2.2: Die wirtschaftliche Attraktivität des Oberzentrums Bamberg soll weiter gestärkt werden. Die Stadt Bamberg will diese verbindlichen Vorgaben der Regionalplanung mit dem ausgegebenen Entwicklungsziel nachkommen.

Die von der Bahn hier vorgesehenen Ausgleichsflächen und Baumersatzflächen sind städtebaulich zielführend im B-Plan 304 C abzubilden.

- **B-Plan 304 C** für den Bereich zwischen Gundelsheimer Straße und Bahntrasse „Neubau Fuß- und Radwegüberführung“ (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4055-61 **Anlage 8**)

### **Zielsetzung:**

Der anstehende Bahnausbau bietet die Chance attraktive Wege für den nichtmotorisierten Verkehr zu schaffen und die Trennwirkung der Bahntrasse zu reduzieren. Die geplante Brücke für den Fuß- und Radverkehr stellt im nördlichen Stadtgebiet einen wichtigen Lückenschluss auf der Cityroute 5 dar. Die Streckenlänge in Richtung Innenstadt wird um 600 m verkürzt und außerdem verkehrssicher abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt. Durch die geplante Geh- und Radwegbrücke im Bereich der Gundelsheimer Straße wird unter anderem das Radverkehrsnetz insbesondere in Ost-West-Richtung deutlich verbessert und eine attraktive und umweltfreundliche Verkehrsanbindung sowohl für die Wohnbevölkerung aus Kramersfeld als auch für die Gewerbegebiete im Norden (Am Börstig, Kramersfeld, Michelinstraße (Hallstadt) geschaffen. Der geplante Bau der Fuß- und Radwegbrücke im Bereich der Gundelsheimer Straße stellt einen wichtigen Lückenschluss im städtischen Radverkehrsnetz dar, der sich auf die Streckenlänge, die Reisegeschwindigkeit und die Verkehrssicherheit positiv auswirkt. Nur durch attraktive Radwege kann das städtische Ziel den Radverkehr im Modal-Split bis 2025 auf 35% zu steigern erreicht werden.

Auch Fußgänger erreichen auf direkten und schönen Wegen wichtige Naherholungsräume.

Die von der Bahn im B-Plan 301 D vorgesehenen Ausgleichsflächen und Baumersatzflächen sollen hier abgebildet werden.

Die vorgenannten Bebauungsplan-Konzepte wurden samt Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB in der **Sitzung des Bau- und Werkssenates am 10.03.2021** beschlussmäßig behandelt.

**Aufgrund der vorgenannten Ausführungen fordert die Stadt Bamberg, dass die Planungen des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen angepasst werden. Zu den Details dieser Forderung wird auf Ziff. 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 und 2.7 dieser Beschlussempfehlung verwiesen. Für vorgesehene und nicht realisierbare Baumersatzpflanzungen und Ausgleichsmaßnahmen bietet die Stadt Bamberg Alternativstandorte gemäß Ziff. 2.8 und 2.9 an.**

## **C Grundstücksangelegenheiten: Inanspruchnahme von Grund und Boden**

### **C 1 Kurz-Info DB-Antragsunterlagen**

- Mit dem Vorhaben werden umfangreich Flächen in Anspruch genommen, die sich im öffentlichen oder privaten Eigentum befinden. Der **Umfang der Flächeninanspruchnahme** ist in den Auslegungsunterlagen des Vorhabenträgers (Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne) dargestellt.
- Die Planfeststellung stellt die **Erforderlichkeit der Eigentumsinanspruchnahmen** bindend fest. Über **Fragen der Entschädigung** wird jedoch im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens entschieden.

### ➤ **Grunderwerb**

Mit der Gesamtmaßnahme werden zusätzliche Gleise im gesamten Planungsabschnitt erforderlich. Damit einhergehend der Ersatzneubau des Hafengleises, Schallschutzmaßnahmen, Anpassungen der Eisenbahn- und Straßenüberführungen, Anpassung der Entwässerung, Auflassung von Bahnübergängen, ein neuer Haltepunkt mit Zugängen sowie neue Eisenbahn-Kreuzungsbauwerke. Als Folge dessen wird Grunderwerb notwendig:

- Grunderwerb für Anlagen der DB Netz AG (v. a. für den Bahnkörper)
- Grunderwerb für Dritte (v. a. für die Anpassung/Verlegung von Anlagen Dritter)

Die für die Technische Anlage der Eisenbahn (Abkürzung „ET“) benötigten Flächen gehen in das Eigentum der DB Netz AG über. Bei der Außengrenze der technischen Anlage der DB Netz AG wird ein Streifen von ca. 1 m dem Bahngelände zugemessen für die Instandhaltung oder den Ersatz der Anlagen.

In einigen Fällen ist der **Abbruch der auf den Grundstücken vorhandenen Bebauung** erforderlich.

### ➤ **Dienstbarkeit**

Auf Grundstücken, deren Nutzung in der Folge des Vorhabens dauernd verändert oder eingeschränkt wird, sind Dienstbarkeiten im Grundbuch einzutragen. **Dingliche Sicherungen** sind z. B. für geänderte Kabel- und Leitungstrassen, für Wegrechte sowie für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen erforderlich.

Sofern der Eigentümer auf Grund der dinglich zu sichernden Nutzungsbeschränkungen die betroffene Grundstücksfläche nicht mehr im angemessenen Umfang in der bisherigen oder in einer anderen zulässigen Art nutzen kann, **kann er den Erwerb dieser Fläche durch den Vorhabenträger verlangen**. Die Regelung hierzu erfolgt im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren.

### ➤ **Vorübergehende Inanspruchnahme**

Für **Flächen für Baubehelfe und Baustellenlogistik** (Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen etc.) ist es erforderlich, Flächen Dritter vorübergehend in Anspruch zu nehmen (Abkürzung „VG“). Auf diesen Flächen wird den Grundstückseigentümern und sonstigen Nutzungsberechtigten die Nutzung vorübergehend entzogen. Nach Abschluss der vorübergehenden Nutzung werden diese Flächen grundsätzlich in den ursprünglichen Zustand versetzt.

## **C 2 Allgemeine Stellungnahme des Immobilienmanagements**

Insgesamt sind 242 Vorgänge zu verzeichnen, die Grunderwerbsverhandlungen oder Verhandlungen über bestehende Rechte (Dienstbarkeiten, Nutzungsverträge etc.) nach sich ziehen werden. Für den allergrößten Teil der **Erwerbs- oder Verhandlungsvorgänge** bestehen keine Einwände zum Verkauf oder der vorübergehenden Nutzung von städtischen und stiftischen Grundstücken. Es wird erwartet, dass die DB rechtzeitig im Voraus auf die Stadt Bamberg – Immobilienmanagement zugeht um die Verhandlungen und sonstige notwendige Hintergrundleistungen abwickeln zu können. Speziell, wenn es um die Kündigung verschiedener Pachtverträge geht, ist dies unabdingbar, da hier teilweise mit Kündigungsfristen von bis zu 2 Jahren gerechnet werden muss.

Die **vorübergehende Nutzung der Grundstücke** ist ebenfalls rechtzeitig mit der Stadt Bamberg – Immobilienmanagement abzustimmen und über Nutzungsvereinbarungen zu regeln. Über eventuelle Pachtschädigungen oder dergleichen ist in diesem Zuge ebenfalls zu befinden.

Allerdings gibt es fünf Bereiche, die einer genaueren Betrachtung bedürfen, auch wenn in den Prüfungsunterlagen der DB teilweise keine oder anders gelagerte Grunderwerbsvorgänge bezeichnet sind.

## **C 3 Immobilienangelegenheiten im Speziellen**

Wie bereits im Abschnitt B ausführlich dargestellt, verfolgt die Stadt Bamberg klare städteplanerische Ziele. Dies löst nicht nur Grundstückangelegenheiten gegenüber den Vorhabenträger aus, sondern auch gegenüber weiteren Dritten.

Hier befindet sich das Immobilienmanagement in zahlreichen Gesprächen. Teilweise bestehen gute Aussichten, wenn Tauschflächen angeboten werden könne. In der Folge führt das Immobilienmanagement weitere Gespräche bezüglich potentieller Tauschgrundstücke. Die jeweils resultierenden Grundstücksgeschäfte wurden und werden jeweils in nichtöffentlicher Sitzung im Finanzsenat, in wichtigen Fällen auch im Koordinierungskreis Bahnausbau, behandelt.

**Aufgrund der vorgenannten Ausführungen fordert die Stadt Bamberg insbesondere die rechtzeitige Durchführung von Verhandlungen und sonstigen notwendigen Hintergrundleistungen, Nutzungsvereinbarungen und eventuelle Pachtentschädigungen. Zu den Details dieser Forderung wird auf Ziff. 2.12 dieser Beschlussempfehlung verwiesen.**

## **D Forstangelegenheiten**

### **D 1 Kurz-Info DB-Antragsunterlagen**

- **dauerhafter Waldverlust 5,2 ha** aus dem Flächenbedarf des Ausbauvorhabens und den Anforderungen zur Anlagensicherheit an Schnellbahnstrecken
- **Ersatzaufforstungen 1:1** in direktem räumlichen Zusammenhang mit dem bestehenden Bannwald
- **Vegetationskontrolle innerhalb einer erweiterten „Rückschnitt- bzw. Rodungszone“** mit 12,50 m Breite außerhalb der Oberleitungsanlagen
- **Waldumbau in „Stabilisierungszone“** (17,50 m)

### **D 2 Stellungnahme Städtische Forstverwaltung**

Die Städtische Forstverwaltung nimmt zur Planung der DB Netz wie folgt Stellung:

#### **1. Klärung der Eigentumsverhältnisse und Pflege für den Stabilisierungstreifen und die Rodungsfläche, die eventuell als Naturschutzfläche erhalten werden soll**

Der **Verbleib des Stabilisierungstreifens und der Rückschnittzone im Eigentum der Stadt Bamberg**, in Verbindung mit einer einmaligen Entschädigung (Kapitalisierung), ist wegen der erheblichen Nutzungsbeschränkungen und hohen jährlichen Unterhaltsaufwendungen **abzulehnen**. Eine wirtschaftliche, forstliche Nutzung von Stabilisierungstreifen und Rückschnittzone ist nicht möglich. Die im Verfahren angekündigte künftige privatrechtliche Vereinbarung über die Entschädigung/Verbleib der Flächen zwischen Grundstückseigentümer und DB Netz AG halten wir für verspätet. Beide Punkte sind die wesentliche Entscheidungsgrundlage (z.B. Entschädigungstatbestände, Flächenausgleich, anstehende Forsteinrichtung 2022) der Eigentümerin Stadt Bamberg.

**Folgende Regelung wird daher vorgeschlagen:**

**Der Stabilisierungstreifen und die Rückschnittzone werden wertgleich mit Ersatzaufforstungsflächen/Waldflächen getauscht.** Der Eingreifer (DB) wird Eigentümer von Stabilisierungstreifen, Rettungsweg und Rückschnittzone und wird damit für die Pflege und Verkehrssicherung künftig eigenverantwortlich tätig. Die Stadt Bamberg wird im Gegenzug Eigentümerin der Ersatzaufforstungsflächen/Waldflächen angrenzend am Stadtwald, oder im Bereich der MUNA.

Für den **Rettungsweg** wird eine **Mitbenutzung durch die Stadt Bamberg** vertraglich vereinbart.

Der unvermeidbare Flächenverlust von ca. 12 bis 14 Hektar führt zu einem massiven Eingriff in den Wirtschaftsbetrieb der städtischen Forstverwaltung und in den Naturhaushalt des Stadtwald Bamberg. Die skizzierte Lösung schafft für Stadt und DB künftig Planungssicherheit und trennt die ansonsten zu Lasten der Stadt dinglich zu sichernden Forderungen an die Verkehrssicherheit der DB.

**Aufgrund der vorgenannten Ausführungen fordert die Stadt Bamberg, dass der städtische Forst, soweit er sich in der Rodungs- und Stabilisierungszone befindet, vollständig in das Eigentum des Vorhabenträgers oder der Bundesrepublik Deutschland übergeht und die Stadt durch Grundstückstausch erneut Waldflächen in ihr Eigentum erhält. Zu den Details dieser Forderung wird auf Ziff. 2.9 dieser Beschlussempfehlung verwiesen.**

#### **2. Umbau des Stabilisierungstreifens**

Zum Schutz nachgelagerter Bestände sollte möglichst frühzeitig mit dem Umbau des Stabilisierungstreifens begonnen werden. Die Stadt Bamberg ist als Eigentümerin der Nachbarflächen (temporärer Schutzwald) **zwingend in der Planung und Ausführung der künftigen Gestaltung des Stabilisierungstreifens zu beteiligen.**



### 3. Nutzung der Forststraßen im Stadtwald während der Bauzeit

**Amt 26 stimmt der Nutzung von Forstwegen durch die DB oder beauftragte Dritte zu.** Für die Nutzung ist im Rahmen eines Gestattungsvertrages ein Nutzungsentgelt zu vereinbaren. Die Forststraßen sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder Instand zu setzen. Die Vorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung sind zu beachten.

### 4. Ersatzaufforstung am Stadtwald

Der **Erwerb von Waldflächen** angrenzend an den Stadtwald Bamberg, oder im Bereich der MUNA **ist zu unterstützen.** Der massive Flächenverlust im Stadtwald (ca. 12-14ha) und der enorme Zerschneidungseffekt (4 gleisiger Ausbau) führt zu naturräumlichen und wirtschaftlichen Nachteilen die auszugleichen sind (siehe auch Ziff. 1).

### 5. Die genannten Querungsmöglichkeiten im Stadtwald zur Habitatvernetzung sind unzureichend, als Verlangen der Stadt Bamberg wird eine „Grünbrücke mit Verkehrsweg“ anstelle des „Wildtierdurchlasses“ gefordert

Auf diesen Punkt wird in der regulären Stadtratssitzung am 24.03.2021 und möglicherweise auch nochmals im **Teil 2 der Einwendungen/Stellungnahme der Stadt Bamberg am 14.04.2021** ausführlich eingegangen.

### 6. Rettungsweg mit Möglichkeit zur Mitbenutzung durch den Stadtforst

Für den Rettungsweg ist, soweit dieser künftig im Eigentum der DB liegt, ein Mitbenutzungsrecht einzufordern (Zufahrt zu nachgelagerten Flächen des Stadtwaldes). Verkehrssicherung und Wegeunterhalt des Rettungsweges erfolgen durch den künftigen Eigentümer DB.

### 7. Zusätzliche Forderung:

Der geplante Ausbau der Bahnstrecke VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt hat einen erheblichen Einfluss auf den **Wasserhaushalt im Stadtwald Bamberg.** Wegen der geringen Niederschläge und der im Zeichen des Klimawandels zunehmenden Trockenperioden stellt für die Waldbewirtschaftung und das Waldwachstum Wasser ein primäres Schlüsselement dar.

Über geeignete Maßnahmen, die dem **Verbleib von Oberflächenwasser und der ungehinderten Grundwasserströmung** und damit der besseren Versorgung der Waldbäume, dem Hochwasserschutz und einer guten Grundwasserneubildung dienen, sollte gemeinsam mit dem lokalen Wasserversorger (Stadtwerke Bamberg) und der amtlichen Wasserwirtschaft intensiv beraten werden.

**Aufgrund der vorgenannten Ausführungen fordert die Stadt Bamberg insbesondere die Berücksichtigung der städtischen Position hinsichtlich Eigentumsverhältnisse, Unterhaltsfragen und Ersatzaufforstungsflächen. Weiterhin wird die Beteiligung der Stadt an Planung und Ausführung der künftigen Gestaltung des Stabilisierungstreifens gefordert. Zu den Details dieser Forderung wird auf Ziff. 2.16 dieser Beschlussempfehlung verwiesen.**

## E Öffentliche Grünflächen

### E 1 Kurz-Info DB-Antragsunterlagen

- Im Stadtgebiet Bamberg gilt die „**Verordnung zum Schutz des Baumbestandes innerhalb der Stadt Bamberg**“ (**Baumschutzverordnung**). Der infolge der Ausbaustrecke PA 22 entstehende Verlust an Bäumen, die dem Schutz der Baumschutzverordnung unterliegen, wird soweit als möglich durch entsprechende Ersatzpflanzungen ausgeglichen.
- insgesamt **499 geschützte Bäume**, die im Zuge des Vorhabens gefällt werden müssen, zum Ausgleich **503 Neupflanzungen**

## E 2 Bewertung aus Sicht der Bamberger Service Betriebe (BSB)

1. 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. Die **Erhebungsdefizite in den Auslegungsunterlagen** erscheinen insgesamt grundlegend rechtsfehlerhaft.

**Aufgrund der vorgenannten Ausführungen fordert die Stadt Bamberg, die Neuerhebung der zu fällenden Bäume sowie den Nachweis von Ersatzpflanzungen unter besonderer Berücksichtigung der unter Kap. C dargestellten städtebaulichen Zielsetzungen. Zu den Details dieser Forderung wird auf Ziff. 2.10 dieser Beschlussempfehlung verwiesen.**

2. 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 (siehe Beispielluftbild Bereich Gereuth) eingebrachten Tragschichten entfernt, Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerungen beseitigt sowie pflanzentaugliche Bodenaufbauten (wieder)hergestellt werden. Nur so kann eine **vegetationstechnisch funktionierende Begrünung der Lärmschutzwände** sichergestellt werden.
3. 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 m<sup>3</sup> für eine Einzelbaumgruben mit zertifiziertem Substrat vorzusehen (Details siehe Übersicht im Anhang). Bei mehreren Bäumen ist eine Verbindung der Einzelbaumgruben zu Baumgräben anzustreben. Weiterhin ist in Absprache mit dem Umweltamt und den BSB, Abteilung Grünflächen und Friedhöfe mit der **Auswahl von trockenheitsverträglichen so genannten „Klimabaumarten“** der Wucherfolg sicherstellen.

**Aufgrund der vorgenannten Ausführungen fordert die Stadt Bamberg insbesondere die Berücksichtigung der fachlichen Empfehlungen zur Begrünung der Lärmschutzwände. Zu den Details dieser Forderung wird auf Ziff. 2.13 dieser Beschlussempfehlung verwiesen.**

### 3. Weitere Themen

#### 3.1 S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd – Standortfrage

Als Ergebnis einer Anwohnerinformationsveranstaltung am 16.01.2020 wurden nochmals Abstimmungsgespräche mit den Verantwortlichen auf Seiten des Freistaats Bayern und der DB Netz AG aufgenommen. **Zur Anfrage hat die Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, MdL Kerstin Schreyer mit Schreiben vom 19.11.2020 Stellung genommen.** Dabei wurden sowohl eine Standortverschiebung in den Bereich südlich der Forchheimer Straße wie eine veränderte Zuwegung vom bisherigen geplanten Standort nach Westen geprüft.

Zum **Ergebnis** wird festgestellt, dass eine Verschiebung den verkehrlichen Nutzen und die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme verschlechtert. Ebenso würde die veränderte Wegeführung in Richtung Gereuth ein deutlich schlechteres Sicherheitsempfinden und keine Verbesserung für den Spielplatz erbringen. Zusammenfassend heißt es in der Antwort der Staatsministerin vom 19.11.2020: „Aus diesen Gründen möchte ich dafür werben, die **gemeinsam gefassten Grundsätze für die neue S-Bahnstation Bamberg Süd auch weiterhin zu verfolgen.**“

Ungeachtet dessen wird ein **erneuter Vorstoß** zur abschließenden Klärung vorgeschlagen.

**Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung bezüglich der Möglichkeit der Verlegung des Standortes des S-Bahn-Haltespunktes Süd auf die Position südlich der Forchheimer Straße, direkte Gespräche mit der Bayerischen Staatsregierung aufzunehmen (s. Ziff. 4 dieser Beschlussempfehlung).**

### 3.2 Eisenbahnüberführung EÜ Münchner Ring – Kostenbeteiligungszusage

Der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Münchner Ring wird – wie die übrigen Brückenbauwerke – erst im Teil 2 der Stellungnahme der Stadt Bamberg am 14.04.2021 behandelt. Allerdings ist es hier, auch in Übereinstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Bamberg erforderlich, vorab einen **vorauslaufenden Grundsatzbeschluss** zu verabschieden.

Der Münchner Ring weist derzeit im Kreuzungsbauwerk mit der Bahn eine Breite von ca. 18,50 m auf, wovon 13,50 m auf die Fahrbahn und auf beidseits 2,50 m breite durch Hochbord abgesetzte Seitenstreifen entfallen. Die Breite dieses gemeinsamen Geh- und Radweges entspricht nicht den formalen Vorgaben.

Aus Sicht der Stadt Bamberg wird beim Neubau der Eisenbahnüberführung EÜ Münchner Ring eine **beidseitige Mindestbreite des kombinierten Geh- und Radweges von 3,25 m** (2,50 m GRW plus 0,75 m Sicherheitsstreifen) als Verlangen formuliert. Diese Breite kann auch auf den angrenzenden Streckenabschnitten fortgeführt werden.

**Das Verlangen nach 3,25 m wird auch von der Staatsbauverwaltung geteilt.** Dieses Verlangen wurde allerdings bislang von der Straßenbauverwaltung noch nicht in das Verfahren eingebracht, weil eine eindeutige **Kostenübernahmeerklärung der Stadt Bamberg als Voraussetzung erwartet** wird.

Straßenbaulastträger für Straße und südlichen Geh-/Radweg ist das Staatliche Bauamt Bamberg. Aufgrund der Vorgaben der einschlägigen OD-Richtlinien (Ortdurchfahrt Bundesstraße B 22) ist die **Stadt Bamberg mit 50 Prozent an den Kosten des zu ändernden Geh/Radweges beteiligt**, wobei die Gesamtkosten des Bauwerkes zwischen Bahn und Bundesstraße nach den Regeln des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu ermitteln sein werden.

Um ein gemeinsames Verlangen der beiden Straßenbaulastträger Bund und Stadt Bamberg in das laufende Planänderungsverfahren PFA 22 einzubringen, ist eine **formale Zustimmung und Kostenübernahmeerklärung** der Stadt Bamberg gegenüber dem Staatlichen Bauamt erforderlich. Diese Erklärung muss zeitnah bei der Stadt Bamberg auslaufen, damit das Staatliche Bauamt seinerseits fristgerecht sein Verlangen einbringen kann.

**Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung die Kostenbeteiligungszusage gegenüber dem staatlichen Bauamt auszusprechen (s. Ziff. 5 dieser Beschlussempfehlung).**

### 3.3 Realisierungswettbewerb „Gestaltung Lärmschutzwände“ – Preisgericht

#### Vorbemerkung

Das Thema Immissionsschutz als solches ist Gegenstand des Teils 2 der Einwendungen/Stellungnahme der Stadt Bamberg und wird am 14.04.2021 auf der Tagesordnung stehen. Im Nachfolgenden geht es ausschließlich um die **personelle Zusammensetzung des Preisgerichtes** von Seiten der Stadt Bamberg für den Realisierungswettbewerb zur Gestaltung der Lärmschutzwände.

#### Idee und Zielsetzung

Mit Beginn der Gespräche zum beabsichtigten viergleisigen Bahnausbau durch das Stadtgebiet Bamberg zwischen den Projektverantwortlichen in der Stadtverwaltung und der DB Netz als Vorhabenträgerin war es ein **vorrangiges Ziel, Lärmschutz als Gesundheitsschutz mit besonderen Gestaltungsanforderungen zu verknüpfen**. Dieser Anspruch wurde als gemeinsames Projektziel festgelegt und soll durch einen Realisierungswettbewerbs „Gestaltung Lärmschutzwände“ umgesetzt werden. Der Vorabzug eines Auslobungstextes für den Wettbewerb des von der DB beauftragten Büros „luchterhandt stadtplaner architekten landschaftsarchitekten“ (Hamburg) liegt der Stadt Bamberg vor.

Die gestalterischen Anforderungen an die Lärmschutzwände entlang der Ausbaustrecke wurden vom **Stadtrat am 06.03.2018 in einem Forderungskatalog festgelegt**. Zusätzlich hat die DB Netz vorgeschlagen, die bahnseitige Farbgebung der Lärmschutzwände und die der Mittelwände sowie Wände/Elemente auf Straßenüber- und -unterführungen einzubeziehen, um ein möglichst umfassendes und für die Gesamtbaumaßnahme geschlossenes Gestaltungskonzept zu erhalten. Weiterhin wird der Umfang des Wettbewerbs auf die neuen Lärmschutzwände im Bereich „Gleisdreieck“ (jeweils 3 m Höhe üb Schienenerkante) sowie entlang des westlichen Randes der neuen „Abstell- und Behandlungsanlage Nordost“ (chem. Bahnbetriebswerk) ausgeweitet.

Die fachlichen und redaktionellen Themen des Auslobungstextes zum Wettbewerb befinden sich aktuell in der Abstimmung zwischen Stadt und DB Netz. Alle Einzelheiten sollen – sobald eine finale Fassung vorliegt – im Stadtrat vorgestellt und beraten werden.

### **Preisgericht**

Nach dem ersten Entwurf des Hamburger Büros ist das Preisgericht mit **fünf Sachpreisrichtern und sechs Fachpreisrichtern** besetzt. Dabei ist die Stadt Bamberg bislang nur mit zwei Sachpreisrichter/innen vorgesehen. Sinnvoller wird es zweifelsohne sein, wenn die Stadt Bamberg **eine/n Fach- und zwei Sachpreisrichter/innen** entsendet. Die Stadt Bamberg tritt mit dieser Erwartungshaltung an den Vorhabenträger heran.

Es wird vorgeschlagen, die Sachpreisrichtersitze mit dem OB und mit eine/r Vertreter/in der stärksten Fraktion zu besetzen. Als Vertreter/innen werden der 2. Bürgermeister bzw. ein/e Vertreter/in der zweitstärksten Fraktion vorgeschlagen. Für diejenige Fraktion, die dann mit Stimmrecht vertreten sein wird, entfällt dann die eine/r Teilnehmer/in ohne Stimmrecht.

Sollte die DB den Fachpreisrichter verweigern, so würden die Sachpreisrichter seitens der Stadt durch den OB und den Baureferenten gestellt werden. Es wäre dann die stärkste Fraktion nicht stimmberechtigt im Preisgericht vertreten.

**Eine Entscheidung über die angestrebten drei städtischen Sitze ist erforderlich.** Weiterhin werden als **Sachverständige** von Seiten der Stadt Bamberg vier Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung. Nachfolgend der Vorschlag der Verwaltung:

**Der Stadtrat erwartet, dass die Stadt Bamberg im Preisgericht mit einem Fachpreisrichter und zwei Sachpreisrichtern vertreten sein wird. Der Stadtrat beschließt das Preisgericht für den Realisierungswettbewerb zur Gestaltung der Lärmschutzwände in Bamberg von Seiten der Stadt Bamberg wie folgt zu besetzen (s. Ziff. 6 dieser Beschlussempfehlung):**

#### **Sachpreisrichter**

- Oberbürgermeister Andreas Starke (Vertretung 2. Bürgermeister Jonas Glüsenkamp)
- Stadträtin Ursula Sowa (Vertretung Stadtrat Peter Neller)

#### **Fachpreisrichter**

- Baureferent Thomas Beese (Vertretung Silke Klotzek, stellv. Leiterin des Stadtplanungsamtes)

#### **Sachverständige**

- Bernd Hemmer (stellvertretender Leiter des Umweltamtes und Immissionsschutzexperte)
- Florian Probst (BSB/Straßen- und Brückenbau)
- Patricia Alberth (Leiterin des Zentrum Welterbes)
- Claus Reinhardt (Projektleiter Bahnausbau bei der Stadt Bamberg)

#### **Ständig anwesende/n Stadtratsvertreter/in ohne Stimmrecht**

- je eine/n Vertreter/in aus allen Fraktionen

**Der Stadtrat stellt fest, dass der Auslobungstext für diesen Wettbewerb dem Stadtrat zu gegebener Zeit zur Beschlussfassung vorzulegen ist (s. Ziff. 7 dieser Beschlussfassung)**

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt den Sitzungsvortrag der Verwaltung zur Kenntnis
2. Der Stadtrat erhebt im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung folgende Einwendungen:
  - 2.1 Die Stadt Bamberg fordert, dass sämtliche Maßgaben aus der landesplanerischen Beurteilung vom 30.07.1993, insbesondere die Maßgaben 1.1.1 (ICE-Systemhalt auf Dauer zu sichern) und 1.1.3 (Funktion des Bahnhofes Bamberg als Schienenverkehrsknoten ist zu sichern und auszubauen) vollständig umgesetzt werden. Insbesondere müssen diese Maßgaben ausdrücklich Bestandteil eines Planfeststellungsbescheides werden.
  - 2.2 Die Stadt Bamberg strebt mit dem B-Plan 251H/344E die Errichtung einer Grünbrücke im Stadtwald an. Der Stadtrat bekräftigt die Beschlusslage zu diesem Verlangen. Die **Anlage 2** ist Bestandteil dieses Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planung der Stadt in das Planfeststellungsverfahren mit aufgenommen wird.
  - 2.3 Die Stadt Bamberg strebt mit dem B-Plan 342 A für den Bereich zwischen Nürnberger Straße, Geisfelder Straße, Obere Schildstraße, Kapellenstraße, Hedwigstraße und Theresienstraße „Neubau Straßenunterführung und anschließende Kreisverkehre“ die geordnete städtebauliche Entwicklung an, die sich aus der **Anlage 4** ergibt. Diese Anlage ist Bestandteil dieses Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planung des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen angepasst wird.
  - 2.4 Die Stadt Bamberg strebt mit dem B-Plan 305 I für den Bereich Schwarzenbergstraße von der Pfisterbrücke bis zur Moosstraße die geordnete städtebauliche Entwicklung an, die sich aus der **Anlage 5** ergibt. Diese Anlage ist Bestandteil dieses Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planung des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen angepasst wird.
  - 2.5 Die Stadt Bamberg strebt mit dem B-Plan Nr. 305 H für den Bereich nordwestlich des Bahnhofs, zwischen Bahntrasse Erfurt-Nürnberg, Zollnerstraße und Ludwigstraße „Regionaler Omnibusbahnhof ROB“ die geordnete städtebauliche Entwicklung an, die sich aus der **Anlage 6** ergibt. Diese Anlage ist Bestandteil dieses Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planung des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen angepasst wird.
  - 2.6 Die Stadt Bamberg strebt mit dem B-Plan 301 D für den Bereich zwischen Coburger Straße und „Am Gleisdreieck“ die geordnete städtebauliche Entwicklung an, die sich aus der **Anlage 7** ergibt. Diese Anlage ist Bestandteil dieses Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planung des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen angepasst wird.
  - 2.7 Die Stadt Bamberg strebt mit dem B-Plan 304 C für den Bereich zwischen Gundelsheimer Straße und Bahntrasse „Neubau Fuß- und Radwegüberführung“ die geordnete städtebauliche Entwicklung an, die sich aus der **Anlage 8** ergibt. Diese Anlage ist Bestandteil dieses Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planung des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen angepasst wird.
  - 2.8 Die Stadt Bamberg bietet an, dass jene Baumersatzpflanzungen und Ausgleichsmaßnahmen, welche in der bisherigen Planung des Vorhabenträgers im Bereich der Schwarzenbergstraße vorgesehen waren und aufgrund der städtischen Planungen teilweise dort nicht verwirklicht werden können, im Bereich der städtischen Planungen Pfisterbrücke bis Raatschkatlweg – „Gleispark Bamberg“ zur Ausführung gelangen (**Anlagen 3**).

- 2.9 Die Stadt Bamberg bietet an, dass jene Baumersatzpflanzungen, Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzkleingärten, welche in der bisherigen Planung des Vorhabenträgers im Bereich der Coburger Straße vorgesehen waren und aufgrund der städtischen Planungen teilweise dort nicht verwirklicht werden können, im Bereich der städtischen Planungen Gundelsheimer Straße zur Ausführung gelangen (**Anlage 8**).
- 2.10 Die Stadt Bamberg stellt fest, dass die Pläne und Listen der zu fällenden Bäume im Sinne der Baumschutzverordnung der Stadt Bamberg vollkommen unvollständig sind. Die Stadt Bamberg verlangt die Neuerhebung der zu fällenden Bäume sowie den Neunachweis der Ersatzpflanzungen unter besonderer Berücksichtigung der vorangehend dargestellten städtebaulichen Zielsetzungen.
- 2.11 Die Stadt Bamberg verlangt für den Bereich des Stadtwaldes, dass der gesamte städtische Forst, soweit er sich in der Rodungszone (erweiterte Rückschnittzone) und der Stabilisierungszone befindet, vollständig in das Eigentum des Vorhabenträgers oder der Bundesrepublik Deutschland übergeht. Die Stadt Bamberg verlangt, diesen Eigentumsübergang in Form eines Forsttausches mit anderen Flächen des Bundesforstes im Bereich der MUNA in Bamberg zu verwirklichen.
- 2.12 Die Stadt Bamberg verlangt als Grundstückseigentümerin und als Verwalterin der Grundstückseigentümer Bürgerspitalstiftung und Antonistift, dass alle dauerhaft an den Vorhabenträger abzutretenden Flächen durch den Vorhabenträger in gleichwertigem Ersatzland zu entschädigen sind. Der Vorhabenträger hat die Stadt Bamberg, die Bürgerspitalstiftung und das Antonistift von Forderungen Dritter in diesem Zusammenhang freizustellen.
- 2.13 Die Stadt Bamberg fordert die Berücksichtigung der fachlichen Empfehlungen zur Begrünung der Lärmschutzwände.
- 2.14 Die Stadt Bamberg erwartet die Einarbeitung der vorgenannten Ziffern in die Planung des Vorhabenträgers sowie eine erneute Auslegung der Planfeststellungsunterlagen.
- 2.15 Die Stadt Bamberg fordert im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von Grund und Boden die rechtzeitige Durchführung von Verhandlungen und sonstigen notwendigen Hintergrundleistungen, Nutzungsvereinbarungen und eventuelle Pachtentschädigungen.
- 2.16 Die Stadt Bamberg fordert die Berücksichtigung der städtischen Position hinsichtlich Eigentumsverhältnisse, Unterhaltsfragen und Ersatzaufforstungsflächen beim Thema Forstangelegenheiten. Weiterhin wird die Beteiligung der Stadt an Planung und Ausführung der künftigen Gestaltung des Stabilisierungstreifens gefordert.
- 2.17 Die Stadt Bamberg macht vorsorglich darauf aufmerksam, dass sie in ihrer Eigenschaft als Behörde eine weitere Stellungnahme auf Basis eines noch zu fassenden Stadtratsbeschlusses abgeben wird.
3. Der Stadtrat beauftragt die Stadt Bamberg mit der fristgerechten Zuleitung der Einwendungen aus Beschlussziffer 2 an die Anhörungsbehörde die Kanzlei Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB, Würzburg zu beauftragen.
4. Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung Bamberg bezüglich der Möglichkeit der Verlegung des Standortes des S-Bahn-Haltes Süd auf die Position südlich der Forchheimer Straße, direkte Gespräche mit der Bayerischen Staatsregierung aufzunehmen.
5. Der Stadtrat bestätigt bezüglich des Münchner Rings die bisherige Beschlusslage der Stadt Bamberg des Verlangens einer Gesamtbreite von Geh- und Radweg von 3,25 m je Fahrtrichtung. Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung, zügig die Kostenbeteiligungszusage bezüglich der Erweiterung der Geh- und Radwege entlang des Münchner Ringes gegenüber dem Staatlichen Bauamt/Abteilung Straßenbau auszusprechen, damit das Straßenbauamt seinerseits fristgerecht das Verlangen von 3,25 m einbringen kann.
6. Der Stadtrat beschließt das Preisgericht für den Realisierungswettbewerb „Gestaltung der Lärmschutzwände“ von Seiten der Stadt Bamberg wie folgt zu besetzen:

Sachpreisrichter

- Oberbürgermeister Andreas Starke (Vertretung 2. Bürgermeister Jonas Glüsenkamp)
- Stadträtin Ursula Sowa (Vertretung Stadtrat Peter Neller)

Fachpreisrichter

- Baureferent Thomas Beese (Vertretung Silke Klotzek, stellv. Leiterin des Stadtplanungsamtes)

#### Sachverständige

- Bernd Hemmer (stellvertretender Leiter des Umweltamtes und Immissionsschutzexperte)
- Claus Reinhardt (Projektleiter Bahnausbau bei der Stadt Bamberg)
- Florian Probst (BSB/Straßen- und Brückenbau)
- Patricia Alberth (Leiterin des Zentrum Welterbes)

#### Ständig anwesende/n Stadtratsvertreter/in ohne Stimmrecht

- je eine/n Vertreter/in aus allen Fraktionen

7. Der Stadtrat stellt fest, dass der Auslobungstext für den Realisierungswettbewerb „Gestaltung von Lärmschutzwände“ dem Stadtrat zu gegebener Zeit zur Beschlussfassung vorzulegen ist.

### III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	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:
X	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Der Eigenanteil der Stadt Bamberg für die Umsetzung des Gesamtprojektes Bahnausbau wird eine Größenordnung von voraussichtlich mindestens 50 Mio.: € betragen.

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

#### Anlage/n:

Anlage 1: Tabelle „Konfliktthemen DB-Planung und städtische Planungen“ (Stadtplanungsamt)

Anlage 2: B-Plan 251H/344E Grünbrücke Stadtwald

Anlage 3: Städtebauliche Entwicklung Bereich Pfisterbrücke bis Raatschkatweg – Grünanlage „Gleispark Bamberg“ (Stadtplanungsamt)

Anlage 4: B-Plan 342 A für den Bereich zwischen Nürnberger Straße, Geisfelder Straße, Obere Schildstraße, Kapellenstraße, Hedwigstraße und Theresienstraße „Neubau Straßenunterführung und anschließende Kreisverkehre“ (Stadtplanungsamt – Sitzung Bau- und Werksenat am 10.03.2021)

Anlage 5: B-Plan 305 I für den Bereich südöstlich der Pfisterbrücke bis zur Moosstraße zwischen Schwarzenbergstraße und Bahngelände (Stadtplanungsamt – Sitzung Bau- und Werksenat am 10.03.2021)

Anlage 6: B-Plan Nr. 305 H für den Bereich nordwestlich des Bahnhofs, zwischen Bahntrasse Erfurt-Nürnberg, Zollnerstraße und Ludwigstraße „Regionaler Omnibusbahnhof ROB“ (Stadtplanungsamt – Sitzung Bau- und Werksenat am 10.03.2021)

Anlage 7: B-Plan 301 D für den Bereich zwischen Coburger Straße und „Am Gleisdreieck“ (Stadtplanungsamt – Sitzung Bau- und Werksenat am 10.03.2021)

Anlage 8: B-Plan 304 C für den Bereich zwischen Gundelsheimer Straße und Bahntrasse „Neubau Fuß- und Radwegüberführung“ (Stadtplanungsamt – Sitzung Bau- und Werksenat am 10.03.2021)

#### Verteiler: