

<p><b>Sitzungsvorlage</b></p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: 68 Amt für Verkehrsplanung</p>	<p><b>Vorlage- Nr:</b>      <b>VO/2021/4134-61</b></p> <p>Status:                    öffentlich</p> <p>Aktenzeichen:</p> <p>Datum:                    19.03.2021</p> <p>Referent:                 Thomas Beese</p>						
<p><b>Bebauungsplanverfahren Nr. 251 H/ 344 E</b>  <b>im Bereich der Bahntrasse zwischen Kühtränkgraben und Halbmeilen-</b>  <b>graben</b>  <b>"Grünbrücke Stadtwald"</b>  <b>Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan</b></p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">Datum</td> <td style="width: 33%;">Gremium</td> <td style="width: 33%;">Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>31.03.2021</td> <td>Bau- und Werksenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	31.03.2021	Bau- und Werksenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
31.03.2021	Bau- und Werksenat	Entscheidung					

- Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB
- Billigung des Bebauungsplan-Konzeptes
- Auftrag zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB
- Auftrag zur Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Anlass und Ziel der Planung

Im Zuge der Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und München sind in Bamberg entlang der Bahnstrecke umfassende Baumaßnahmen erforderlich. Zentrales Ziel der Stadt Bamberg ist es, dass die Trennwirkung der Bahnstrecke nach Abschluss der Baumaßnahmen nicht größer als heute, sondern geringer sein soll.

Neben der geometrischen und gestalterischen Verbesserung der heutigen Querungsbauwerke ist daher auch die Schaffung zusätzlicher, neuer Bahn-Querungen von großer Bedeutung. Während die vorhandenen Querungen im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zwischen DB Netz AG und Stadt geregelt werden, erfordern neue Querungen, dass die Stadt Bamberg ihre Zielsetzungen grundlegend in einen bauleitplanerischen Kontext einbettet. Die Einleitung des Bebauungsplanes 251 H/ 344 E soll hierzu dienen.

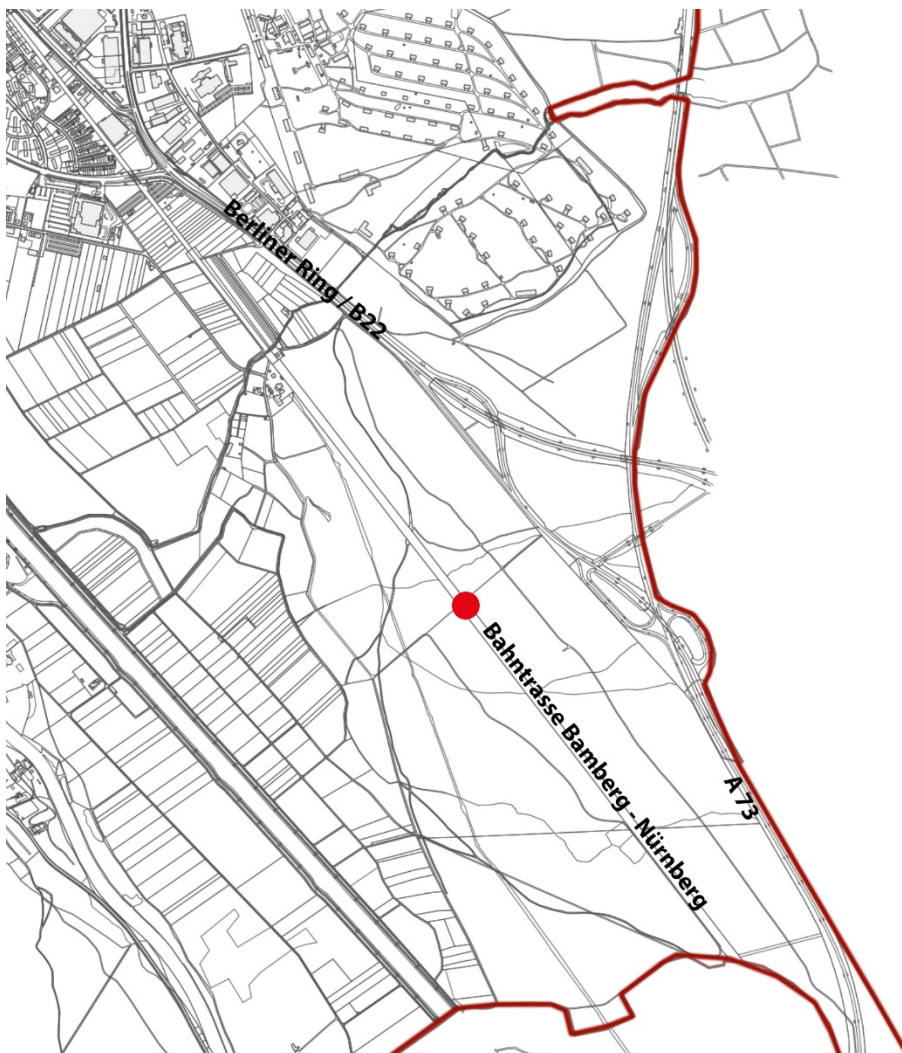
Im Stadtwald im südlichen Stadtgebiet sieht die Planung der DB-Netz AG eine Verbreiterung der Bahntrasse von zwei auf vier Gleise vor. Zusätzlich soll die Bahntrasse beidseitig eingezäunt werden. Aktuell queren Wildtiere die Gleisanlage auf ganzer Länge über die Schienen, was durch die Zahl der Wildtierunfälle und konkrete Erfahrungen im Jagdmanagement belegbar ist. Die Erweiterung der Gleisanlage (Verbreiterung) und geplante Einzäunung machen die Querung der Anlage für Wildtiere künftig unmöglich. Eine Querung für Wildtiere kann zukünftig nur noch durch schmale Wildtier-

durchlässe erfolgen. Der von der DB-Netz AG geplante Ausbau des Durchlasses bei km 57,71 ist aufgrund seiner geringen Breite, Höhe und Ausbildung aus städtischer Sicht unzureichend, da er den Anforderungen eines modernen Wildtiermanagements nicht genügt. Kritisiert wird vor allem, dass aufgrund des hohen Bemessungswasserstandes und der geplanten technischen Konstruktion absehbar ist, dass eine Querung aufgrund eindringenden Hochwassers für die Tiere teilweise monatelang nicht möglich sein wird. Dies ist bereits bei dem bestehenden Wildtierdurchlass der Fall, obwohl dieser - im Gegensatz zum geplanten Ausbau - nach unten versickerungsfähig ist. Dabei stellt der südliche Stadtwald einen wichtigen Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung dar. Durch das Landesamt für Umwelt wurde der Stadtwald als zukünftig wichtiger Wanderkorridor von Luchs- und Rotwild zwischen Steigerwald und Fränkischer Alb ermittelt und kartiert. Die im südlichen Stadtwald vorhandenen Querungen der Verkehrsstrassen sind jedoch als ungeeignete Querungen und damit in die schlechteste Bewertungskategorie eingestuft. Aus faunistischer Sicht kann somit nur ein Brückenbauwerk einen Baustein des europäischen Zieles zur Wiederherstellung und Wahrung von natürlichen Lebensräumen und zur Verringerung der Zerschneidung durch Verkehrswege darstellen.

Die Erforderlichkeit einer Grünbrücke im Stadtwald wurde bereits in der Stadtratssitzung am 22.07.2020 (VO/2020/3297-R6) als Verlangen der Stadt gegenüber der DB-Netz AG beschlossen sowie in der Sondersitzung des Stadtrats am 10.03.2021 (VO/2021/4060-R6) als Einwand im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens formuliert.

## 2. Lage und Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Stadtwald im südlichen Stadtgebiet zwischen Kühtränkgraben und Halbmeilengraben an der Bahntrasse Bamberg - Nürnberg (bei km 57,71) ca. 1,8 km südlich der Forchheimer Straße. Der Geltungsbereich hat eine Gesamtgröße von ca. 6200 m<sup>2</sup> und umfasst Teile der Flurstücke mit den Fl. Nrn. 4441/9, 4442/14 und 4442/19.



Der Geltungsbereich liegt im Landschaftsschutzgebiet "Hauptsmoorwald" und im Wasserschutzgebiet innerhalb der weiteren Wasserschutzzone A (WIIIA). Beiderseits der Bahntrasse erstreckt sich Bannwald. Die Bahntrasse ist in diesem Bereich zweigleisig und nicht eingezäunt. Innerhalb des Geltungsbereichs ist ein schmaler Wildtierdurchlass vorhanden, der mit einer Breite von 1,50 m und einer Höhe von 1,90 m unter der Bahntrasse hindurchführt. Dieser Durchlass darf gemäß Beschilderung auch durch Fußgänger und Radfahrer zur Querung der Bahntrasse benutzt werden. Die hier bestehende Verbindung ist die einzige Möglichkeit zwischen „Bamberg - Forchheimer Straße“ und „Strullendorf – Brücke zum Gewerbegebiet“ den Gleiskörper zu queren. Die weiteren nördlich und südlich der Bahntrasse bestehenden Durchlässen dienen ausschließlich der Wasserdurchführung von Ost nach West. Nur in Trockenphasen werden diese Durchlässe sporadisch von Wildtieren genutzt. Aktuell queren Wildtiere die zweigleisige Bahnanlage auf ganzer Länge, da diese nicht eingezäunt ist.

### **3. Art des Verfahrens**

Der Bebauungsplan Nr. 251 H/ 344 E wird mit integriertem Grünordnungsplan im Regelverfahren gemäß § 2 BauGB aufgestellt. Hierfür ist im nächsten Verfahrensschritt auch eine Umweltprüfung und die Erstellung eines Umweltberichts erforderlich.

Eine Änderung des Flächennutzungsplans - Teilplan Art der Nutzung und Teilplan Landschaftsplan - ist nicht erforderlich, da die Darstellung Bannwald dem Vorhaben entspricht.

### **4. Rechtliche Rahmenbedingungen**

#### **4.1 Darstellung im Flächennutzungsplan**

Im aktuellen Flächennutzungsplan - Teilplan Art der Nutzung sind die Gleisanlagen als Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Beiderseits der Bahntrasse ist Bannwald dargestellt. Im Norden grenzt das Wasserschutzgebiet (engere Wasserschutzzone II) an den Geltungsbereich an. Der Geltungsbereich erstreckt sich innerhalb der weiteren Wasserschutzzone A (WIIIA).

Im Teilplan Landschaftsplan ist der Bannwald beiderseits der Bahntrasse als landschaftliches Vorbehaltsgebiet gemäß Regionalplan dargestellt. Darüber hinaus handelt es sich um Flächen mit besonderer Bedeutung für Klima sowie Freizeit und Erholung. Der Geltungsbereich liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes "Hauptsmoorwald".

#### **4.2 Planungsrechtliche Grundlagen**

Innerhalb des Geltungsbereichs und dessen Umfeld sind keine rechtskräftigen Bebauungspläne vorhanden.

#### **4.3 Planfeststellung für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 "Planfeststellungsabschnitt 22 -Bamberg"**

Der derzeit zweigleisige Streckenabschnitt der Bahntrasse im südlichen Stadtgebiet von Bamberg soll gemäß der Planung der DB-Netz AG um weitere zwei Gleise auf der Ostseite verbreitert werden. Dadurch verdoppelt sich die Breite der Bahntrasse von ca. 11 m auf 23 m. Außerdem ist eine beidseitige Zaunanlage geplant, die eine Querung für Tiere zusätzlich erschwert bzw. unmöglich macht. Der bestehende Wildtierdurchlass bei km 57,71 soll auf 3,0 m verbreitert werden und eine maximale lichte Höhe von 1,90 m aufweisen.

Diese Planung ist hinsichtlich eines modernen Wildtiermanagements als völlig unzureichend und ungeeignet anzusehen. Generell werden Unterführungen von Huftieren in der Regel nicht so gut angenommen wie Überführungen. Insbesondere durch die geplante Länge des Tunnels, die mehr als doppelt wird, ist davon auszugehen, dass die Querung nur sehr schlecht von Wildtieren benutzt werden wird und insbesondere für Geweihträger unzureichend ist.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Unterführung oft monatelang unter Wasser stehen wird, was aufgrund des hohen Grundwasserspiegels bereits aktuell bei den bestehenden Unterführungen im Stadtwald der Fall ist. Dies wird sich aufgrund der von der DB-Netz AG geplanten Vollrahmen-Konstruktion ohne wasserdurchlässigen Beton (und ohne die Herstellung einer Grundwasserwanne oder den Bau einer Hebeanlage) in Zukunft noch verschärfen.

#### **4.4 Eigentumsverhältnisse**

Die Bahntrasse gehört der DB-Netz AG. Die Waldflächen beiderseits der Bahntrasse sind im Eigentum der Stadt Bamberg.

## 5. Ziele der Planung

Der anstehende Bahnausbau bietet die Chance die Trennwirkung der Bahntrasse zu reduzieren und neue Wegeverbindungen für Mensch und Tier zu schaffen. Durch die Verdoppelung der Gleise und die geplante beidseitige Einzäunung würde sich die Barriere-Wirkung der Bahntrasse im südlichen Stadtwald noch verschärfen. Sie würde zu einer noch massiveren Zerschneidung von Lebensräumen führen und insbesondere die Wanderkorridore von Wildtieren noch stärker behindern als dies heute schon der Fall ist.

Aus diesem Grund soll der Bau einer Grünbrücke im südlichen Stadtwald für Wildtiere die Überwindung der zukünftig viergleisigen Bahntrasse erleichtern und vor allem ganzjährig und unabhängig von hohem Grundwasser eine attraktive Querung sicherstellen. Das Bauwerk soll für eine höhere Akzeptanz bei Wildtieren sorgen, da Brücken insbesondere von Huftieren besser angenommen werden als Unterführungen. Die Erleichterung der Querung für Tiere ist auch insbesondere zur Sicherung des genetischen Austausches erforderlich, da nur so langfristig das Überleben von Arten gewährleistet werden kann.

Im Gegensatz zu einem Wildtierdurchlass unter der Bahn wird durch das Brückenbauwerk der Eingriff in das Grundwasser minimiert und eine Behinderung der Querung durch eindringendes Hochwasser ausgeschlossen. Durch die begrünte Brücke können die Folgen der stärkeren Zerschneidung des Lebensraumes durch Verbreiterung und Einzäunung der Bahnstrecke, im südlichen Stadtwald vermindert werden.

Durch einen schmalen Fahrweg soll die Brücke außerdem eine Querungsmöglichkeit für kleine Rettungs- und Forstfahrzeuge bieten, welche aufgrund der derzeit eingeschränkten Zugänglichkeit des Waldstücks dringend erforderlich ist. Durch das Brückenbauwerk kann ein Umweg für die Umfahrung der Gleise von rund 13 km vermieden werden und somit ein schnelleres Eingreifen bei Waldbränden durch kürzere Fahrwege und bessere Zuwegung sichergestellt werden. Dieser Aspekt wird durch den Klimawandel und die damit verbundene stark gestiegene Gefahr von Waldbränden in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen.

Darüber hinaus soll durch die Brücke eine attraktive und vor allem sichere Querungsmöglichkeit für Wanderer und Radfahrer geschaffen und somit das Gebiet für die Naherholung attraktiver und besser zugänglich werden.

Die Doppelfunktion als Grün- und Fußgängerbrücke ist hinsichtlich ihrer positiven Erfüllung der Habitatsvernetzungsfunktion nicht zu hinterfragen. Wildtiere überqueren auch die vom Menschen genutzten Forststraßen und beschriebenen Gleiskörper jederzeit. Durch die geplante Begrünung und großzügige Breite der Brücke ist die Querung für Wildtiere attraktiv.

## 6. Konzept der städtebaulichen Planung

Die Planung des beauftragten Ingenieurbüros Emch + Berger GmbH sieht im Bannwald im südlichen Stadtgebiet ca. 1,8 km südlich der Forchheimer Straße und 1,5 km nördlich der Stadtgrenze eine neue Grünbrücke über die Bahntrasse vor, die sowohl Wildtieren als auch Radfahrern und Wanderern sowie Forst- und Rettungsfahrzeugen eine sichere Querung ermöglichen soll.

Die geplante Brücke überspannt bei km 57,71 die ca. 23 m breite Bahntrasse. Beiderseits der Bahntrasse sind Dammbauwerke vorgesehen. Es handelt sich um ein überschüttetes Bauwerk, welches im Querungsbereich mit der Bahn eine Gesamtbreite von 14 m hat. Die Breite des Weges beträgt im Bereich der Böschungen und auf der Brücke 3,0 Meter. Die Fahrbahn soll nicht geteert werden, sondern als Waldweg ausgebildet werden. Eine Nutzung durch kleinere Forst- und Rettungsfahrzeuge ist prinzipiell möglich. Für den Schwerlastverkehr ist das Bauwerk jedoch nicht ausgelegt. Auf der Brücke ist neben der Fahrbahn ein großzügiger bepflanzter Grünstreifen vorgesehen, der mit einer Breite von ca. 8,0 Metern Wildtieren eine attraktive und geschützte Querungsmöglichkeit bietet. Die Rampenanlagen der Brücke haben eine Steigung von 12% und eine Länge von ca. 50 m. Östlich der Bahntrasse verzweigt sich die Fahrbahn und ermöglicht einen Anschluss in nördliche und südliche Richtung. Beiderseits der Bahntrasse wird die Wegeföhrung jenseits des Geltungsberereichs des Bebauungsplanes verlängert und an die bestehenden Waldwege angeschlossen.

Im Bebauungsplan-Konzept werden die Böschungsbereiche als Grünflächen ausgewiesen und für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen. Hier können voraussichtlich die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erforderlichen Flächen zum Ausgleich des Eingriffs vorgesehen werden. Der genaue Umfang der Ausgleichsflächen muss im Rahmen einer Umweltprüfung bis zum nächsten Verfahrensschritt ermittelt werden. In den Bebauungsplan ist ein Grünordnungsplan integriert.

## **7. Umweltbelange**

Im normalen Bebauungsplanverfahren nach § 2 BauGB ist eine Prüfung der Umweltbelange, inklusive eines Umweltberichtes erforderlich. In diesem muss aufgezeigt werden, wie sich die beabsichtigte Planung auf die Schutzgüter Arten und Lebensräume, Fläche, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft und Erholung sowie Mensch und Gesundheit auswirkt. Darüber hinaus muss durch eine spezielle artenschutzfachliche Prüfung (saP) überprüft werden, ob geschützte Tier- und Pflanzenarten innerhalb des Geltungsbereichs vorhanden sind. Die Untersuchungen werden im weiteren Verfahren von der Stadt in Auftrag gegeben und liegen dann im nächsten Verfahrensschritt zur öffentlichen Auslegung vor.

## **8. Flächennutzungsplan**

Das Vorhaben entspricht der Darstellung des aktuellen Flächennutzungsplanes, eine Änderung ist nicht erforderlich. Die Verbreiterung der Bahntrasse wird im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans angepasst.

## **9. Beschlussantrag**

Es wird beantragt die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 251 H/ 344 E zu beschließen, das Plankonzept zu billigen und die Verwaltung zu beauftragen die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

## **II. Beschlussvorschlag:**

1. Der Bau- und Werkssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Bau- und Werkssenat beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 251 H/ 344 E für das im Plan des Stadtplanungsamtes vom 31.03.2021 abgegrenzte Gebiet.
3. Der Bau- und Werkssenat billigt das Bebauungsplan-Konzept Nr. 251 H/ 344 E vom 31.03.2021 mit Begründung vom 31.03.2021.
4. Der Bau- und Werkssenat beauftragt die Verwaltung die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen.
5. Der Bau- und Werkssenat beauftragt die Verwaltung die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zu unterrichten.

### III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	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:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

#### Anlage/n:

- **Bebauungsplan-Konzept Nr. 251 H/ 344 E**
- **Begründung zum Bebauungsplan-Konzept Nr. 251 H/ 344 E**

#### Verteiler:

- **Amt für Verkehrsplanung (68)**