

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 6 Baureferat</p> <p>Beteiligt:</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2021/4148-R6</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen:</p> <p>Datum: 17.03.2021</p> <p>Referent: Thomas Beese</p>						
<p>Bahnausbau Bamberg 3. Planänderung Planfeststellungsabschnitt 22 DB Netz-Antragsunterlagen und Stellungnahme der Stadt Bamberg Teil II</p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Datum</th> <th style="width: 50%;">Gremium</th> <th style="width: 30%;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>31.03.2021</td> <td>Stadtrat der Stadt Bamberg</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	31.03.2021	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
31.03.2021	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung					

I. Sitzungsvortrag:

0. Ausgangslage

In der Stadtratssitzung am 10.03.2021 wurde eine umfangreiche Sammlung von Beschlüssen zu den DB-Antragsunterlagen zur 3. Planänderung für den Planfeststellungsabschnitt 22 Stadtgebiet Bamberg (Projekt „Umbau Knoten Bamberg“) verabschiedet. Im Einzelnen wurden mit dieser **Stellungnahme der Stadt Bamberg Teil 1 (Anlage 1)** konkrete Forderungen zu folgenden Themen gestellt:

- Ausgangslage – Begründung zum Vorhaben
- Inanspruchnahme von Grund und Boden – Grunderwerb
- Belange der Stadtplanung – Flächennutzungs- und Bebauungsplanung
- Belange Städtische Forstverwaltung – Forstangelegenheiten
- Belange Bamberger Service Betriebe/Stadtgrün – Öffentliche Grünflächen

Im nachfolgenden **Teil 2 der Stellungnahme der Stadt Bamberg** folgt das Ergebnis der Prüfung folgender DB-Unterlagen:

1. Ingenieurbauwerke – Eisenbahn-, Straßenüberführungen, Durchlässe
2. Bahnübergänge
3. Straßen und Wege
4. Änderungen an Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter – Kanalnetz
5. Entwässerung und wassertechnische Unterlagen – Wasserrecht
6. Schallimmissionen und Erschütterungen
7. Natur- und Landschaftsschutz
8. Bodenschutz und Altlasten
9. Denkmalschutz – Baudenkmalpflege und Bodendenkmalpflege
10. UNESCO-Welterbe Bamberg
11. Maschinentechnische Anlagen

12. Baustelleneinrichtungsflächen und Transportwege
13. Brandschutz- / Rettungswegekzept
14. Massenbilanz und Abfallentsorgung
15. Realisierung des Bauvorhabens – Bauablauf / Bauzeitiges Verkehrskonzept
16. Belange der Stadtplanung – Flächennutzungs- und Bebauungsplanung
17. Belange der Stadtplanung – Landschaftsplanung
18. Belange Wirtschaft

1. Ingenieurbauwerke – Eisenbahn-, Straßenüberführungen, Durchlässe

Die Ingenieurbauwerke – Eisenbahnüberführungen (EÜ), Straßenüberführungen (SÜ), Durchlässe (DL) – werden jeweils der Lage nach chronologisch von Süd nach Nord betrachtet:

		Verlangen 26.06.2019 (Anlage 2)	Verlangen 22.07.2020 (Anlage 3)
1.	EÜ Kühtränkbach	---	---
2.	DL Pöppelteichgraben	---	---
3.	EÜ Wildtierdurchlass	ja – EÜ „Forstwirtschaftliche Querung“	ja – „Grünbrücke mit Verkehrsweg“
4.	EÜ Halbmeilengraben	---	---
5.	DL Graben	---	---
6.	EÜ Sendelbach	---	---
7.	EÜ Forchheimer Straße	ja – Vorbehalt bei Um-/Neubau	ja – Straßenachse in Bestandslage mit symmetrischem Querschnitt
8.	EÜ Münchner Ring	Empfehlung an das Staatliche Bauamt	Hinweis auf gemeinsames Verlangen Staatliches Bauamt und Stadt Bamberg
9.	S-Bahn-Halt Süd mit Personenunterführung und drei Zuwegungen (Ost Distelweg, West Nürnberger Straße, Süd Brose-Arena)	ja – Verlängerung Mittelbahnsteig nach Süden und Treppenabgang im südlichen Brückenwiderlager zur Anbindung an den Gehweg der Forchheimer Straße <i>Anmerkungen:</i> - <i>Durchführungsvertrag zwischen Freistaat Bayern und DB Netz AG</i> - <i>Vereinbarung über „Städtisches Umfeld“ in Verantwortung der Stadt Bamberg</i>	Prüfung einer etwaigen Standortverlegung südlich der EÜ Forchheimer Straße
10.	EÜ Nürnberger/ Geisfelder Straße	nur Hinweis auf weiteres Verlangen	EÜ „Rechtwinklige Querung südlich des Bestandes mit Ost- und West-Kreisel“
11.	EÜ Moosstraße	ja	---
12.	SÜ Pfisterbrücke	ja	zusätzlich Berücksichtigung von Rückhaltesystemen
13.	EÜ Zollnerstraße	ja	Treppenzugänge aus der Unterführung
14.	EÜ Memmelsdorfer Straße	ja	---
15.	Geh- und Radwegbrücke Gundelsheimer Straße	---	---
16.	SÜ Kronacher Straße	ja	zusätzlich Berücksichtigung von Rückhaltesystemen
17.	SÜ Zufahrt Coburger Straße (ehem. BÜ Coburger Straße)	ja	gilt unverändert
18.	EÜ Kreuzungsbauwerk (Schiene/Schiene Gleisdreieck)	---	---

19.	EÜ Gleisdreieck (ehem. BÜ Anrufschränke)	Hinweis auf weiteres Verlangen	BÜ-Ersatz „Feuerwehraugliche Eisenbahnüberführung“
20.	DL Sandbach	---	---
21.	DL Entwässerungsgraben	---	---
22.	DL Seebach	---	---
	SÜ Emil-Kemmer-Straße (Gemarkung Stadt Hallstadt)	---	---

Anmerkung: Hinsichtlich der mit Fettdruck gekennzeichneten Ingenieurbauwerke werden seitens der Stadt Bamberg abweichende Forderungen gegenüber den DB-Antragsunterlagen gestellt! Hierzu liegen zum Teil eigene Machbarkeitsuntersuchungen vor.

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „1. Ingenieurbauwerke“ und „3. Straßen und Wege“ liegen folgende Stellungnahmen der Stadtverwaltung vor:

- Bamberger Service Betriebe / Straßen- und Brückenbau v. 24.03.2021 (**Anlage 4**)
- Bamberger Service Betriebe / Entwässerung v. 22.03.2021 (**Anlage 5**)
- Amt für Verkehrsplanung v. 22.03.2021 (**Anlage 6**)
- Radverkehrsbeauftragte v. 22.03.2021 (**Anlage 7**)
- Stellungnahme Stadtwerke Bamberg / Verkehrs- und Park GmbH v. 25.02.2021 (**Anlage 8**)

Forderung:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in den **Anlagen 4 bis 8** und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.1 bis 2.12** sowie insbesondere **2.45**.

1.1 Verlangen der Stadt Bamberg abweichend von den DB-Antragsunterlagen

Zu den Eisenbahn- und Straßenüberführungen im Stadtgebiet wurde das **Verlangen der Stadt Bamberg** mit Beschlüssen des Stadtrates am 26.06.2019 und am 22.07.2020 festgestellt. Damit liegen die erforderlichen Daten zur Bauwerksgeometrie – lichte Höhe und Weite sowie Spuraufteilung und Rampenneigung – verbindlich vor.

In den DB-Antragsunterlagen sind nur die städtischen Forderungen vom 26.06.2019 berücksichtigt. Nachdem Ende März 2020 die Unterlagen zur Prüfung und Einleitung des Planänderungsverfahrens an das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg eingereicht wurden, wird – in Abstimmung mit den Projektverantwortlichen der DB Netz – das Verlangen Teil 2 (Stadtratsbeschluss vom 22.07.2020) im Zuge dieser Stellungnahmen/Einwendungen erneut eingebracht.

Ergänzend wird hierbei darauf hingewiesen, dass mit den Bebauungsplan-Konzepten 342 A (Umfeld EÜ Nürnberger/Geisfelder Straße), 305 I (Umfeld SÜ Pfisterbrücke), 305 H (Umfeld EÜ Zollnerstraße und Regionaler Omnibusbahnhof), 301 D (Umfeld SÜ Zufahrt Coburger Straße), 304 C (Umfeld (Geh-/ Radwegbrücke Gundelsheimer Straße) und 251 H/ 344 E (Bereich der Bahntrasse zwischen Kühtränkgraben und Halbmeilengraben "Grünbrücke Stadtwald") die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die städtebauliche Entwicklung in diesen Bereichen auf den Weg gebracht wurden. Auch dies erfolgte in Abstimmung mit der Bahn.

Nachfolgend eine Zusammenfassung der Forderungen der Stadt zu diesen Brückenbauwerken:

1) SÜ „Grünbrücke mit Verkehrsweg“ (Stadtwald-Querung Bahn-km 57,7110)

Die Maßnahme wird als Ersatz für die DB-Planung „Wildtierdurchlass“ in das Verfahren eingebracht. Dabei wurde die Erforderlichkeit einer Wildbrücke im Stadtwald 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 (**Anlage 20**). Dabei wurden die genannten Querungsmöglichkeiten im Stadtwald zur Habitatvernetzung seitens der städtischen Forstverwaltung als unzureichend erachtet.

In diesem Zusammenhang wird festgestellt, dass die Begrifflichkeit „Wildtierdurchlass“ in der gesamten bisherigen Diskussion ungerechtfertigt verwendet wird. Die aktuell bestehenden Durchlässe durch den Gleiskörper

dienen mit einer Ausnahme (Bahn-km 57,710) ausschließlich der Wasserdurchführung von Ost nach West (Strömungsrichtung des Grund- und Oberflächenwassers, Wasserschutzgebiet). Nur in Trockenphasen werden diese Durchlässe sporadisch von Wildtieren genutzt.

Der Durchlass an Bahn-km 57,710 dient schon jeher als Querung für Fußgänger und Radfahrer (s.a. Beschilderung der Unterführung). Die hier bestehende Verbindung ist die einzige Möglichkeit zwischen „Bamberg - Forchheimer Straße“ und „Strullendorf – Brücke zum Gewerbegebiet“ den Gleiskörper zu queren.

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.

Die vorgestellte Erweiterung der „Wasserdurchlässe“ und die Aufweitung des „Fußgängerdurchlasses“ (auf 3 m Breite) stellen keinen adäquaten Ersatz dar. Durch den Ausbau verlängert sich die Gesamtlänge der geplanten Durchlässe um mehr als das Doppelte. Wildtiere, insbesondere Cerviden, haben durch den entstehenden langen Tunnel keine Quermöglichkeit.

Die 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. Die Habitatsvernetzung ist in diesem Sinne (Doppelnutzung) vor allem eine Frage der Bauausführung und Gestaltung der Grünbrücke.

Der Stadtwald Bamberg ist die einzige Waldverbindung mit Biotopvernetzungsfunktion (§ 3 BNatSchG bzw. des Artikels 13f BayNatSchG) durch das Regnitztal zwischen den großen Waldgebieten Fränkischer Jura und Steigerwald. Die geplante, dauerhafte Blockierung hätte nicht nur für Wildtiere, sondern auch für den Straßenverkehr erhebliche negative Auswirkungen.

Anstelle des geplanten „Wildtierdurchlasses“ wird seitens der Stadt Bamberg eine „Grünbrücke mit Verkehrsweg“ verlangt.

Ziele:

- Biotopvernetzung, Minderung der negativen Folgen der Habitaterschneidung durch Verbreiterung der Bahnstrecke und Wildschutzzaun
- Erleichterung des Austausches von Tieren zur Bewahrung des genetischen Austausches
- Vermeidung von 13 km Umweg für die Umfahrung des Gleises im täglichen Revier Einsatz
- Erweiterung des geplanten DB-Rettungs-Versorgungsweges auf der Ostseite des Gleises und Anbindung an Forstwegenetz auf der Westseite
- schnelleres Eingreifen bei Waldbränden durch kürzere Fahrwege und bessere Zuwegung

Die Planung 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 Querschnittsbereich mit der Bahn eine Gesamtbreite von 14 m hat. Die Straßenbreite beträgt im Bereich der Böschungen 3,0 m und auf der Brücke 5,0 Meter, so dass auch Forst- und Rettungsfahrzeuge, die Brücke passieren können. Auf der Brücke sind neben der Fahrbahn großzügige bepflanzte Grünstreifen vorgesehen, um auch Wildtieren eine attraktive und geschützte Quermöglichkeit zu bieten. 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 Wegführung jenseits des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes verlängert und an die bestehenden Waldwege angeschlossen.

Exkurs: Wildtiermanagement im Vergleich der EÜ „Wildtierdurchlass“ und SÜ „Grünbrücke“

(1) Defizite in der DB-Planung der Durchlässe

Querschnittsgestaltung allgemein

- Die Querungen sind in der derzeit geplanten Ausgestaltung nur für ein eingeschränktes Spektrum von Tierarten nutzbar. Für viele andere Tierarten, die beispielsweise bestimmte Bodensubstrate oder Vegetationsstrukturen zur Fortbewegung brauchen, sind diese Durchlässe nicht geeignet.

Anordnung von trockenen Bermen (Auflage der Höheren Naturschutzbehörde)

- Gemäß Schreiben der Höheren Naturschutzbehörde HNB bei der Regierung von Oberfranken an die DB Netz AG vom 10.07.2019 sind bei allen Querungen sogenannte trockene Bermen vorzusehen.

EÜ Wildtierdurchlass – Bewertung der Passierbarkeit

- Wie aus den vorliegenden Bauwerksplänen hervorgeht, wurde hier keine „trockene Berme“ geplant. Ohnehin ist eine uneingeschränkte Querungsmöglichkeit aufgrund der Grundwasserverhältnisse nicht gegeben.
- Gemäß der Planfeststellungsunterlagen schwanken die Grundwasserflurabstände im Bereich der TGA Stadtwald abhängig von den Wasserverhältnissen sehr stark. Bei Hochwasserverhältnissen wurden im Bereich von Pöppelteichgraben und Halbmeilengraben im Bereich der Bahnanlagen Flurabstände von 0,3 bis 0,5 m gemessen. Für den dazwischenliegenden Wilddurchlass bedeutet dies, dass bei einem Anstieg des Grundwassers bei Hochwasserverhältnissen dieser Durchlass über längere Zeit (Wochen bis Monate) für Tiere überhaupt nicht nutzbar ist.
- Rehe beispielsweise, die aufgrund ihres Stockmaßes, andere Durchlässe nicht nutzen können, hätten dann überhaupt keine Querungsmöglichkeiten mehr. Sie wären entweder von ihren Äsungsflächen am Rhein-Main-Donau-Kanal abgeschnitten oder könnten sich nicht mehr in den zwischen Bahntrasse und den östlich verlaufenden Straßen Waldteil zurückziehen.
- Um die Passierbarkeit der EÜ Wildtierdurchlass dauerhaft zu gewährleisten, müsste in Phasen mit Hochwasserverhältnissen ein geringer Grundwasserflurabstand in diesem Bereich durch aktives Abpumpen unter Bauwerksniveau abgesenkt werden.
- Die hierfür erforderlichen technischen Anlagen wie Sammelbehälter, Hebeanlage und Wasserleitungen würden einen erheblichen Eingriff in die Schutzzone II des Trinkwasserschutzgebietes darstellen. Solche Anlagen sind daher aus wasserrechtlicher Sicht nicht genehmigungsfähig. Entsprechende Hinweise wurden von Seiten des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes und der Wasserwerke bereits gegeben.

(2) Im Rahmen der Umweltplanung nicht berücksichtigte Aspekte

Zerschneidungswirkung der breiteren Bahntrasse auf die Biodiversität

- Statt den Erhalt ausreichender querender Vernetzungsstrukturen zu gewährleisten, stellen die derzeit geplanten Querungen eine weitere Verschlechterung für den genetischen Austausch innerhalb einzelner Arten dar.

Wildtierarten Luchs, Rothirsch und Wildkatze

- Luchs und Wildkatze sind streng geschützte Arten (Anhang IV der FFH-Richtlinie), Einschränkungen in ihre Lebensräume und die verbindenden Strukturen sind verboten.
- Sowohl Luchs, Wildkatze und auch Rothirsch gehören zu den Leit- und Zielarten mit einem großen Raumbedarf bei der Nahrungs- und Reviersuche. Daher sind im Rahmen des angestrebten übergreifenden Biotopverbundes Vernetzungsstrukturen, die von diesen Tierarten genutzt werden können, zu schützen oder wiederherzustellen.
- **Zwischenfazit:** Weder Luchs, Rothirsch noch Wildkatze wurden in der Umweltplanung berücksichtigt.

Wildtierkorridore – Wanderkorridore von Luchs und Rotwild (und Wildkatze)

- Durch den Bamberger Stadtwald als Teil des Hauptsmoorwaldes verlaufen zwei bedeutsame Wanderkorridore von Luchs und Rothirsch.
- Zur fachlichen Information dient u.a. das „Konzept zur Erhaltung und Wiederherstellung von bedeutsamen Wildtierkorridoren an Bundesfernstraßen in Bayern“ (LfU Bayern, 2008), das auch auf Bahntrassen anzuwenden ist.
- **Zwischenfazit:** Die Unterbrechung der berechneten Wanderkorridore ist mit der aktuellen Planung gegeben. Besonders für den Rothirsch gibt es keine Querungsmöglichkeiten, da der Querschnitt von lichter Breite von 3 m und lichter Höhe von 1,90 m des bei Bahn-km 57,710 geplanten Wilddurchlasses ist für Rothirsche nicht nutzbar ist.
- Wildkatzenbeobachtungen im Bereich von Litzendorf in den vergangenen Jahren zeigen einen entsprechenden Handlungsbedarf auf, die durch Verkehrswege (Autobahn, Bundesstraßen und Bahntrasse) bereits entscheidend eingeschränkten Passierbarkeit von Hauptsmoorwald und Stadtwald für größere und in Folge davon auch für kleinere Tiere wiederherzustellen.
- **Zwischenfazit:** Die Nichtberücksichtigung der Wildkatze in der Umweltplanung ist nicht zu akzeptieren.

(3) Zerschneidungswirkung durch breitere Bahntrasse und beidseitigen Wildzaun

- Sowohl Haselmaus als streng geschützte Art (Anhang IV der FFH-Richtlinie) wie auch Siebenschläfer kommen im oder randlich am Bamberger Stadtwald vor. Für sie sind die Querungen im Bamberger Stadtwald in der derzeit von der DB geplanten Ausgestaltung nicht nutzbar, da verbindende Gehölzstrukturen

fehlen. Auch die verbreiterte Trasse mit beidseitigem Wildschutzzaun stellt eine unüberwindbare Barriere dar.

- Wie die Planausschnitte von vier Querungen zeigen, sind diese nicht naturnah gestaltet. Die in drei Querungen angeordneten „trockenen Bermen“ sind nur für ein sehr geringes Artenspektrum nutzbar.
- **Zwischenfazit:** Die naturnahe Gestaltung und ausreichende Dimensionierung aller Querungen ist zwingend erforderlich, um die negativen Auswirkungen der Lebensraumzerschneidung für ein breites Artenspektrum zu mindern.

(4) Vorteile von Grünbrücken

Rahmenbedingungen:

- Überführungen zur Aufrechterhaltung lokaler, regionaler und überregionaler Tierbewegungen und des Biotopverbundes
- Breite 20 bis 100 m (Standard 40– 50 m)
- hohe Multifunktionalität
- im Optimalfall deutliche Minderung der Lebensraumzerschneidung
- Damit Grünbrücken für Rothirsche geeignet sind, ist gemäß FGSV (2008) eine Mindestbreite von mindestens 30 m (ohne Wirtschaftsweg) vorzusehen. Die Breite einer neu zu planenden Brücke sollte sich allerdings bereits nach den Anforderungen des „neuen“ M AQ der FGSV (in Vorbereitung) richten.
- Damit solche Grünbrücke auch für andere Tierarten nutzbar sind, sind auf der Brücke unterschiedlichste Substrat- und Vegetationsstrukturen (Kies/Schotter, Gras, Gehölz u.a.) anzuordnen, die Deckung und Orientierung bieten.

Beispiele für Querungen bzw. Grünbrücken, die für größere Wildtiere wie Rothirsche geeignet sind:

- Autobahndirektion Nordbayern (2015) – Grünbrücken in Nordbayern – Querungshilfen für Tiere an nordbayerischen Autobahnen
- FGSV (2007) – H 971 – Nutzung von Grünbrücken und anderen Querungsbauwerken durch Säugetiere

Abschließendes Fazit:

- Hinsichtlich der Kriterien Bauwerksdaten, Grundwasser, Umwelt, Nutzbarkeit, Waldschutz, Wasserrecht/Grundwasserschutz, Trinkwasserversorgung, Brandschutz, Forstwirtschaft, Erholungsfunktion, Unterhaltsaufwand, Kosten und insbesondere Wildtiermanagement ist die **von der Stadt Bamberg geforderte Variante „Grünbrücke mit Verkehrsweg“ der vorliegenden DB-Planung deutlich überlegen.**
- **Die DB-Planung für die Querungen im Bamberger Stadtwald erfüllt diverse Anforderungen aus umweltfachlicher und wasserrechtlicher Sicht nicht und muss daher als großer Planungsmangel bezeichnet werden, der im weiteren Verfahren korrigiert werden muss.**

Verlangen der Stadt:

- Dammbauwerk mit Rahmenkonstruktion über die Bahn, Breite im Querungsbereich ca. 14 Meter
- überschüttetes Bauwerk mit Bepflanzung, Längsneigung des Weges 12 %
- Vorteile: kein Grundwassereingriff, ganzjährige Nutzbarkeit, keine Beschränkung in der Fahrzeughöhe für Feuerwehr und Forst, verbesserte Querungsmöglichkeit für Wildtiere

Zur Umsetzung der Planung wurde das **Bebauungsplanverfahren Nr. 251 H/ 344 E** im Bereich der Bahntrasse zwischen Kühtränkgraben und Halbmeilengraben "Grünbrücke Stadtwald" (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4134-61 **Anlage 20**) auf den Weg gebracht.

Dessen ungeachtet erwartet die Stadt Bamberg angesichts des vorliegenden Planungsmangels, dass dem Vorhabenträger die Umplanung und Ausführung im Zuge der Planfeststellung auferlegt wird, womit dann das Bebauungsplanverfahren eingestellt werden kann. Auch die Kostentragung ist dann eindeutig geregelt.

2) EÜ Forchheimer Straße

Bisherige DB-Planungen:

- Straßenachse bleibt in Bestandslage
- Tieferlegung der Gradienten (Fahrbahnoberfläche)

Planungsgegenständlich ist folglich ein asymmetrischer Querschnitt, der keinen Sinn ergibt und insbesondere keinen Standardstraßenquerschnitt entsprechend den einschlägigen Regelwerken darstellt. Zudem werden Rad-

und Fußverkehr unnötig tief hinab geführt. Dadurch wird die Grundwasserwanne unnötig groß und teuer. Auch die Verlegung von Strom-, Gas- und Wasserleitungen wird unnötig erschwert.

Insgesamt entspricht die DB-Planung nicht den Regeln der Technik, sodass die Stadt in der Pflicht steht, einen angemessenen Querschnitt zu verlangen (**Anlage 21**).

Verlangen der Stadt v. 22.07.2020:

- Die Stadt Bamberg verlangt eine Fahrbahnbreite von 6,50 Meter, Gehwege von 1,80 Meter Breite und Radwege von 2,00 Meter, alle jeweils beidseitig mit den erforderlichen Sicherheitsräumen
- Geh-/Radwege nicht auf Fahrbahnhöhe
- Integration 3. Zuwegung „Brose-Arena“ im südlichen Brückenwiderlager

3) EÜ Münchner Ring

Straßenbaulastträger für den Münchner Ring ist der Bund, vertreten durch das Staatliche Bauamt Bamberg. Die Stadt Bamberg ist Straßenbaulastträger des nördlichen Geh-/ Radwegs – daher muss ein gemeinsames Verlangen formuliert werden. Voraussetzung hierzu ist die Kostenübernahmeerklärung der Stadt, die entsprechend dem Stadtratsbeschluss vom 10.03.2021 dem Staatlichen Bauamt in diesen Tagen zugeht.

Gemeinsames Verlangen des Staatlichen Bauamtes und der Stadt:

- Verbreiterung der lichten Bauwerksweite für die Anlage eines kombinierten Geh-/Radweges beidseits mit einer Breite von 3,25 Meter (plus je 0,75 m gegenüber Bestand)

Die Auslegungspläne sehen vor, beide großen Kanäle, die im Münchner Ring liegen mit jeweils vier rechten Winkeln auf der Südseite auf Privatgrund zwischen bestehenden Wohnhäusern hindurch neu zu verlegen. In diesem Zuge soll die vorhandene Grundwasserwanne des Münchner Ringes wiederholt aufgesägt und wieder „angeflickt“ werden. Hierbei ist zu bedenken, dass nach Bundesfernstraßengesetz die Stadt Bamberg dann – nach einer Übergangszeit von drei Jahren – Straßenbaulastträger dieser Grundwasserwanne werden wird, wenn die Stadt bei einer Volkszählung oder einem Mikro-Zensus die Zahl von 80.000 Einwohner/innen überschreiten sollte. Für diesen Fall muss die Stadt daher schon heute möglichen künftigen Entwicklungen Rechnung tragen.

Insgesamt entspricht die DB-Planung nicht den Regeln der Technik, sodass die Stadt in der Pflicht steht, eine andere, bessere Bauweise zu verlangen.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt eine Variantenuntersuchung beauftragt (Emch+Berger GmbH v. 17.03.2021 – Planungskonzept s. **Anlage 22**). Im Ergebnis resultiert daraus, dass das Aufweitungsverlangen erreicht wird. Zusätzlich ist der Erhalt der Grundwasserwanne gesichert und damit eine Kanalumverlegung nicht erforderlich.

4) EÜ Nürnberger/Geisfelder Straße

Aktuell bestehende **Defizite der heutigen Bahnquerung**, die auch beim Neubau in Bestandslage bleiben:

- von den theoretisch möglichen und wünschenswerten Fahrbeziehungen sind 14 von 30 Verbindungen untersagt
- Eingeschränkte Fahr-/Abbiegebeziehungen
- keine bzw. ungenügende Flächen für den Geh- und Radverkehr
- Probleme für Fußgänger beim Queren (Schulweg!)
- unbefriedigenden städtebauliche Situation

Ziele/Forderungen/Kriterien der Stadt:

- Ermöglichung aller 30 Fahrbeziehungen
- Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, insb. der Sichtverhältnisse
- Vergrößerung der lichten Höhe und der lichten Weite
- Verbesserung der städtebaulichen Einbindung
- Kostenbegrenzung durch Minimierung der Grundwasserwanne
- Erhalt Einzelbaudenkmal Geisfelder Straße 2

Leider trägt die Auslegungsplanung des Vorhabenträgers diesen Zielforderungen nur hinsichtlich der Durchfahrtshöhe Rechnung. Tatsächlich sollen aber weiterhin 14 von 30 Fahrbeziehungen verboten bleiben. Verbesserungen für den Geh- und Radverkehr werden kaum erreicht. Insgesamt muss auch für den Vorhabenträger of-

fensichtlich sein, dass es sich nicht um eine zukunftsfähige Lösung für die nächsten 100 Jahre handelt. Die Stadt steht daher in der Pflicht, ein anderes Verlangen zu formulieren.

Anhand der oben angeführten Kriterien hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 22.07.2020 als städtische Forderung die Variante „Rechtwinklige Querung südlich des Bestandes mit Ost- und West-Kreisel“ beschlossenen (Planungskonzept Emch+Berger GmbH v. 02.06.2020 – s. **Anlage 23**). Dieser Beschluss wurde durch die Einleitung des Bebauungsplanes 342 A in der Sitzung des Bau- und Werkssenates am 10.03.2021 (VO 2021/4039-61) bekräftigt.

Wesentliche Eckpunkte und Folgen hierbei sind:

- Im Westen: Erhalt Wohnhäuser Theresienstr. 6 und 8 sowie Kapellenstr. 28, Abbruch Theresienstraße 2, Knotenpunkte außerhalb der Grundwasserwanne, möglichst geringer Eingriff in Wohnbaugelände, Kreisel so nah wie möglich zur Bahntrasse
- Im Osten: Kreisel außerhalb Grundwasserwanne, Erhalt Geisfelder Str. 2, Obere Schildstr. 27 und Nürnberger Straße 183, Eingriff in vorhandenen Baumarkt-Standort (Verlegung erforderlich)

Verlangen der Stadt v. 22.07.2020:

- Die Stadt Bamberg verlangt anstelle der bisherigen Eisenbahnüberführung als Ersatz eine „Rechtwinklige Querung südlich Bestand 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-Durchfahrthöhe von 4,00 Meter.
- Die Stadt Bamberg verlangt eine Fahrbahnbreite von 8,00 Meter sowie 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.

5) EÜ Memmelsdorfer Straße

- Die Auslegungsunterlagen des Vorhabenträgers für die EÜ Memmelsdorfer Straße entsprechen in Höhe und Breite den Zielen der Stadt.
Neu ist hinzugekommen, dass bei drei der vier Stützmauern zwischen Fahrbahn und Radweg jeweils zusätzlich eine transparente Lärmschutzwand entlang der Straße aufgesetzt werden wird, um die anliegende Wohnbebauung vor Straßenlärm aus der Unterführung zu schützen. Diese Fortschreibung wird aus Sicht der Verwaltung begrüßt.
- Die Mälzerei Weyermann tritt an dieser Stelle seit Jahrzehnten durch einen stadtbildprägenden Turmbau in Erscheinung. Dieser Turmbau ist aus Sicht der Mälzerei aktuell unbefriedigend genutzt. Um diesen Turm mittelfristig einer sinnvollen Nutzung zuführen zu können, ist es für die Mälzerei wichtig, hier eine Fußgängerzuwegung zu ermöglichen, welche nicht durch das bestehende Betriebsgelände führt. Dies ist aus Gründen des Schutzes der Nutzer gegenüber Unfallrisiken aus dem Betriebsgelände ebenso erforderlich, wie für eine getrennte Absperrbarkeit.
Vor diesem Hintergrund ist es ein großer Wunsch der Brauerei hier die Erschließung für Fußgänger über eine neue, private Fußgängerbrücke parallel zur Bahn über die Memmelsdorfer Straße hinweg zu ermöglichen. Selbstverständlich wird die Mälzerei die Planungs-, Bau- und Unterhaltskosten für diese private Fußgängerbrücke ebenso dauerhaft übernehmen, wie die Verkehrssicherungspflicht. Diese Grundkonstellation ist auch dem Vorhabenträger schon vor Jahren kommuniziert worden. Eine Aufnahme dieses Vorhabens in die Gesamtplanung erfordert also Verträge zwischen der Mälzerei und der Stadt sowie der Stadt und der DB und später sicher auch zwischen Mälzerei und DB.

Forderung:

Es ein großer Wunsch der Mälzerei die Erschließung für Fußgänger vom Ende der östlichen Stichstraße Memmelsdorfer Straße aus über eine neue, private Fußgängerbrücke parallel zur Bahn über die Memmelsdorfer Straße hinweg zu ermöglichen. Das Vorhaben soll in die Gesamtplanung aufgenommen werden. Dazu sind die entsprechenden Verträge zwischen der Mälzerei und der Stadt sowie der Stadt und der DB und zwischen Mälzerei und DB auszuverhandeln.

6) Geh- und Radwegbrücke Gundelsheimer Straße

Im Bereich des früheren höhengleichen Bahnüberganges Gundelsheimer Straße plant die Stadt Bamberg eine Fuß- und Radwegüberführung über künftig sieben Gleise der Bahn und die Coburger Straße. Im Rahmen der ABS-Maßnahme werden den bestehenden vier Gleisen drei neue Gleise hinzugefügt.

Aufgrund der aktuellen Verkehrsbedürfnisse beabsichtigt die Stadt Bamberg den Bau einer Fuß- und Radwegquerung in der Linie der ehemaligen Gundelsheimer Straße. Dies stellt eine Forderung der Stadt nach einer neuen Kreuzung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz dar. Aufgrund der Verbreiterung der Bahnanlagen und der geplanten Baumaßnahmen der Bahn ist die Gelegenheit günstig dieses Vorhaben zu entwickeln.

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.
- Auch Fußgänger erreichen auf direkten und schönen Wegen wichtige Naherholungsräume.

Das **Bebauungsplanverfahren Nr. 304 C** für den Bereich zwischen Gundelsheimer Straße und Bahntrasse "Neubau Fuß- und Radwegüberführung" (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4055-61 v. 10.03.2012) wurde samt Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB in der Sitzung des Bau- und Werkssenates am 10.03.2021 beschlussmäßig behandelt.

Forderung:

Der im Rahmen der städtischen Planung erforderliche Stützpfeiler ist in der der DB-Planung zu berücksichtigen.

7) SÜ Zufahrt Coburger Straße

- Die Regierung von Oberfranken hat hierzu in einem Abstimmungsgespräch mit DB Netz AG und Stadt Bamberg am 11.02.2021 einen **beidseitigen Gehweg auf der geplanten Flurbrücke** verlangt, was einen neuen Brückenquerschnitt erfordert.

8) EÜ Gleisdreieck

Die DB-Planung berücksichtigt an dieser Stelle einen Rückbau des vorhandenen Bahnüberganges und den Neubau einer Eisenbahnüberführung (Geh-/Radwegunterführung). Durch den Stadtrat wurde in der Sitzung am 22.07.2020 als städtische Forderung die Variante „Eisenbahnüberführung mit Wirtschafts-, Rad-/Fußweg mit Feuerwehrzufahrt“ beschlossen (Planungskonzept Emch+Berger GmbH v. 18.09.2019 – s. **Anlage 25**).

Verlangen der Stadt:

- Die Stadt Bamberg verlangt eine Fahrzeug-Durchfahrtshöhe von 3,50 Meter.
- Die Stadt Bamberg verlangt eine Fahrbahnbreite von 6,00 Meter.

Forderungen aus fachlicher Sicht:

Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planungen des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen gemäß **Beschlussziffern 2.1** – EÜ Forchheimer Straße, EÜ Münchner Ring, EÜ Nürnberger/ Geisfelder Straße, EÜ Moosstraße, SÜ Pfisterbrücke, EÜ Zollnerstraße, EÜ Memmelsdorfer Straße, Geh- und Radwegbrücke Gundelsheimer Straße und EÜ Gleisdreieck sowie **Beschlussziffer 2.28 SÜ** „Grünbrücke“ – angepasst werden.

1.2 Umplanungserfordernisse:

Weil die Auslegungsunterlagen zu den Ingenieurbauwerken teilweise noch immer nicht dem städtischen Verlangen und also auch nicht den Regeln der Verkehrsplanung und des Umweltschutzes entsprechen, sind Weiterentwicklungen der Planunterlagen zwingend erforderlich. Der Vorhabenträger hat hierzu erklärt, dass er – falls er überhaupt Planüberarbeitungen vornehmen sollte – sogenannte „**verlorene Planungskosten**“ der Stadt Bamberg in Rechnung stellen wolle. Auf Nachfrage zur ungefähren Höhe hat der Vorhabenträger folgende Beträge in den Raum gestellt:

EÜ Forchheimer Straße	340.000,00 Euro
EÜ Münchner Ring	150.000,00 Euro
EÜ Nürnberger Straße	340.000,00 Euro

Dieses Ansinnen kann nicht nachvollzogen werden. Eine Rechtsgrundlage wird seitens der Stadt nicht gesehen. Vielmehr ist der Vorhabenträger in der Pflicht, Planungen zu erstellen, welche nicht lediglich das Gleisbild optimieren, sondern zugleich auch die Belange des städtischen Verkehrsnetzes bestmöglich abbilden. Der Aufwand des Findungsprozesses dieser Lösung ist dem Vorhabenträger zuzurechnen.

1.3 Weitere Verkehrsthemen:

Die einzelnen Stellungnahmen enthalten zahlreiche Hinweise und Forderungen u.a. zu:

- Erläuterungen zum Verlangen der Stadt hinsichtlich der Dimensionierung und Geometrie der Bauwerke
- Anforderungen des ÖPNV an Fahrspurbreite, Rampenneigung und lichten Höhe
- bautechnische Anforderungen an die Bauwerke
- Zustandserfassung des Straßen- und Wegezustandes
- Berücksichtigung der städtischen Planung eines Regionalen Omnibusbahnhofes ROB im Zuge der Erneuerung der EÜ Zollnerstraße hinsichtlich der Zufahrten
- entwässerungstechnische Belange hinsichtlich der Eisenbahnüberführungen und Durchlässe im Hauptmoorwald sowie im Bereich Nordflur

1) Obere Schildstraße

- Die Achse der Schildstraße wurde in den Auslegungsplänen aufgrund des neu geplanten Gleises 28 angepasst. Auf einer Länge von ca. 100 m wird ein Teil der Oberen Schildstraße von der Gleisanlage überbaut, so dass sich der Straßenraum einengt. Der Querschnitt reduziert sich infolge des neuen Gleises 28 von bisher ca. 10 m (6,50 m Fahrbahn und 3,50 m Gehweg) auf 5,05 m (3,35 m Fahrbahn, 1,20 m Gehweg und 0,50 m Abstand zur Lärmschutzwand).
- Die Stadt Bamberg fordert die Überprüfung, ob das Gleis 28 erforderlich ist bzw. die Länge soweit verringert werden kann, dass der Querschnitt der Oberen Schildstraße wie im Bestand zu erhalten ist.

2) Erschließung Bahnhof / Nutzung der P+R-Anlage Brennerstraße für Rettungswege

- Im Rahmen der Erschließung des Bahnhofs werden Teile der P+R-Anlage Brennerstraße als Rettungszufahrt / Rettungsweg mit verplant (im Grunderwerbsplan als „dingliche Sicherung“ gekennzeichnet). Die Stelle, an der der Zugang zum Rettungsweg vorgesehen ist (Nr. 230 im Grunderwerbsverzeichnis), liegt allerdings mitten auf den Stellplätzen der P+R-Anlage Bahnhof / Brennerstraße.
- Der Zugang zum Rettungsweg ist so zu verschieben, dass kein Stellplatz entfallen muss.
- Die STVP schlagen vor, dafür die auf der P+R-Anlage bestehende Zufahrt zum Bahngelände zu nutzen.
- Sollte sich die Lage des Rettungsweges aus Brandschutzgründen nicht verschieben lassen, sind die STVP für den Nutzungsausfall des wegfallenden Stellplatzes zu entschädigen.

3) Bahnquerungen

Fahrspurbreite

- Als Fahrspurbreite sind in der Regel mindestens 3,25 m vorgesehen, nur der Rechtsabbieger von der Pfisterbrücke kommend in Richtung Bahnhof ist nur 3,00 m breit.
- Zu beachten ist, dass mindestens diese Fahrspurbreiten zur Verfügung stehen, und dass überall die erforderlichen zusätzlichen Breiten für Markierungen, Sicherheitsräume, etc. zu berücksichtigen sind.

Rampenneigung / Lichte Höhe

- Bei allen Bahnquerungen wird künftig eine größere lichte Höhe vorgesehen. Dies führt dazu, dass die Rampenneigungen teils deutlich zunehmen. Von Seiten der Stadt Bamberg wurde als maximale Neigung für den Fuß- und Radweg 6 % gefordert, für die Fahrbahn 8 %.

- Die Verwendung der Längsneigung für die Fahrbahn von 8 % auf den vom ÖPNV genutzten Trassen ist bei räumlich beengten Verhältnissen notfalls fahrbar, im Hinblick auf die Bequemlichkeit der Fahrgäste und eine wirtschaftliche Fahrweise sollten so steile Rampen nach Vorgaben der STVP aber nur dann eingesetzt werden, wenn dies aufgrund der räumlich beengten Verhältnisse unbedingt erforderlich ist.
- Lassen die räumlichen Verhältnisse, insbesondere der Abstand zum nächsten Knotenpunkt eine flachere Rampe zu, sind die Rampen weniger steil auszuführen.
- Dies betrifft die Zollnerstraße auf Seite der Brennerstraße und die Memmelsdorfer Straße auf Seite der Brennerstraße.
- Hinsichtlich der Ausrundungsradien ist zu beachten, dass diese so auszuführen sind, dass alle Unterführungen auch im Übergang sicher eine Durchfahrtshöhe von 3,50 m bieten.

4) Regionaler Omnibusbahnhof (ROB) / Zufahrt ROB

- Der ROB ist direkt südlich der Unterführung Zollnerstraße geplant. Dieser nimmt eine zentrale Rolle bei der Verknüpfung der innerstädtischen Buslinien mit den in den Landkreis fahrenden Buslinien ein und sollte daher baldmöglichst realisiert werden.
- Allerdings befindet sich die für den ROB vorgesehene Fläche im Eigentum verschiedener Eigentümer (vgl. VO/2021/4030-61).
- Für ihren Anteil kann sich die DB einen Verkauf an die Stadt bzw. die Stadtwerke vor Abschluss der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vorstellen, wenn die dort bauzeitlich vorgesehenen Bürocontainer an anderer Stelle gestellt werden können. Zu diesem Punkt sollen die Gespräche zwischen DB Netz und Stadtverwaltung fortgeführt werden. Zugleich sollen parallel zum Bebauungsplanverfahren Gespräche mit der weiteren betroffenen juristischen Person aufgenommen werden.

5) Kreisverkehr Hafenstraße / Emil-Kemmer-Straße

- Die Städte Hallstadt und Bamberg streben hier seit langem eine Kreisverkehrslösung an. Weil die Hafengleisnordzufahrt unter der Emil-Kemmer-Straße hindurchgeführt wird, wird die Emil-Kemmer-Straße höhergelegt. Zugleich müssen mehrere große Kanäle aufwändig verlegt werden. Es ist wichtig, dass die neu entstehenden Kanalschächte und die neue Geometrie der Emil-Kemmer-Straße (auch wenn dies eine Hallstadter Straße ist) am Ende das Ziel der Realisierbarkeit des Kreisverkehrs berücksichtigen (**Anlage 26**).

6) Verschiebung Straßenachse Coburger Straße

- Gemäß Auslegungsunterlagen wird die Straßenachse der Coburger Straße im Bereich des bestehenden BÜs auf einer Länge von ca. 180 m um ca. 1,50 m in Richtung Westen verschoben.
- Hintergrund ist die Verbreiterung der parallel verlaufenden Bahnstrecke 5900.

7) Fahrradachse Bahnhof – Geisfelder Straße

- Unabhängig vom Bahnausbau werden in zukünftigen Querschnittsneuaufteilungen der Ludwigstraße die Belange des Radverkehrs bestmöglich abgebildet werden.
- Im Abschnitt „Unterführung Pfisterbrücke“, südliche Schwarzenbergstraße, bis kurz vor die Moosstraße sind die künftigen Ziele in den Bebauungsplänen 305E und 305I abgebildet bzw. im Verfahren und Optimierungsprozess.
- Eine Weiterführung bahnparallel über die Moosstraße hinweg bis zur Geisfelder Straße ist nach Untersuchungen des Amtes für Verkehrsplanung nicht zu empfehlen, weil der bauliche Aufwand hoch ist (städt. Brücke über die Moosstraße), die Abkürzungswirkung gegenüber der Nürnberger Straße aber minimal bleibt. Zudem fehlt der Achse die Verteilungsfunktion. Wichtig ist es, dass Radfahrende aus dem Knoten Nürnberger Straße / Moosstraße heraus ihre Ziele in der Wunderburg westlich und östlich der Bahn bestmöglich erreichen können.
- Der Bebauungsplan 305 E sichert nach Angaben der Verkehrsplanung auch hinreichende Breiten für Radverkehrsanlagen im Rampenbereich der Schwarzenbergstraße zum Brückenkopf der Pfisterbrücke.
- Eine detaillierte Behandlung wird im Rahmen des Mobilitätssenates stattfinden.

2. Bahnübergänge

Informationen zur DB-Planung:

- **BÜ Coburger Straße**
 - o Mit dem Rückbau der alten Strecke 5101 Hafengleis ist die Auflassung des BÜ Coburger Straße geplant.

- Nach der Inbetriebnahme des neuen Hafengleises (Strecke 5107) werden gemäß Auslegungsunterlagen alle technischen Anlagen des Bahnüberganges (Leit- und Sicherungstechnik sowie Gleisanlagen im Straßenbereich) zurückgebaut.
- **BÜ Hallstadter Straße (Strecke 5101)**
 - Nach der Inbetriebnahme des neuen Hafengleises (Strecke 5107) werden gemäß Auslegungsunterlagen alle technischen Anlagen des Bahnüberganges (Leit- und Sicherungstechnik sowie Gleisanlagen im Straßenbereich) zurückgebaut.
 - Die DB-Planung wird voraussichtlich von der Bayernhafen Bamberg GmbH mit einer Einwendung bewertet werden. Aus Sicht der Stadt Bamberg wird seit Jahrzehnten die Forderung nach Auflassung des Bahnüberganges erhoben. Diese Forderung soll aufrecht erhalten bleiben.

3. Straßen und Wege

Informationen zur DB-Planung:

Wirtschaftswege

- **Rettungszufahrt Bereich Stadtwald** als Neubau für die Erreichbarkeit der Eisenbahnstrecke aufgrund der Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes sowie der Instandhaltung
 - als einstreifiger Verbindungsweg hergestellt

Forderung:

Unterhalt erfolgt durch DB Netz, da als Teil der Bahnanlagen zu sehen (Havariefall). Der Stadt Bamberg ist die Möglichkeit zu Mitbenutzung durch Stadtforst und zum Unterhalt von Gewässer 3. Ordnung durch BSB einzuräumen.

- **Wirtschaftsweg Coburger Feldzufahrt** – Erschließung Kleingärten Nord inkl. Wendekreis, Erschließung Kleingärten Nord und Erschließung Kleingärten Süd inkl. Wendehammer
- **Wirtschaftsweg Sandbach** als Ersatzneubau für die Wiederherstellung der bestehenden Wegebeziehung aufgrund der Verbeiterung des Bahnkörpers als einstreifiger Verbindungsweg hergestellt
- **Wirtschaftsweg Zufahrt zum RRB Stadtwald**
- **Wirtschaftsweg Zufahrt zum RRB Kreuzungsbauwerk**

4. Änderungen an Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter – Entwässerung/Kanalnetz

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „4. Ver- und Entsorgungsanlagen Dritter“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Bamberger Service Betriebe/Entwässerung v. 22.03.2021 (**Anlage 5**)

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der **Anlage 5** und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.13 bis 2.16** sowie insbesondere **2.45**.

5. Entwässerung und wassertechnische Unterlagen

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „11. Wasserrechtliche Belange“ und „18. Bau- grund, Geologie, Hydrogeologie“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Bamberger Service Betriebe / Entwässerung v. 22.03.2021 (**Anlage 5**)
- Amt 38 Klima- und Umweltamt – Wasserrecht v. 18.03.2021 (**Anlage 9**)
- Amt 38 Klima- und Umweltamt – Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft v. 18.03.2021 (**Anlage 10**)

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in den **Anlagen 5, 9 und 10** und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.17 bis 2.19** sowie insbesondere **2.45**.

6. Schallimmissionen und Erschütterungen

Informationen zur DB-Planung:

- Durch die geplanten täglichen 350 Zugbewegungen soll im Ausbaurzustand durchschnittlich etwa alle 4 Minuten eine Vorbeifahrt stattfinden.
- Aufgrund des zu errichtenden Lärmschutzes reduziert sich die Lärmbelastung der Anwohner durch den Schienenlärm nach Abschluss der Baumaßnahme im Vergleich zu heute (ohne Abschirmung) abhängig von Lage und Entfernung der Wohnbebauung von der Trasse deutlich um bis zu ca. 10 dB(A).
- Dennoch werden die Beurteilungspegel an Wohngebäuden mit der höchsten Lärmbelastung teilweise besonders im Nahbereich, über den zulässigen Pegeln hinsichtlich des eigentumsrechtlichen Eingriffes von z.B. tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) für Wohngebiete liegen.

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „10. Schallimmissionen und Erschütterungen“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Amt 38 Klima- und Umweltamt – Immissionsschutz v. 18.03.2021 ([Anlage 11](#))
- Bamberger Service Betriebe / Entwässerung v. 22.03.2021 ([Anlage 5](#))

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der **Anlage 5 und 11** und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.21 bis 2.27** sowie insbesondere **2.45**.

7. Natur- und Landschaftsschutz

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „9. Natur- und Landschaftsschutz“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Amt 38 Klima- und Umweltamt – Naturschutz v. 18.03.2021 ([Anlage 12](#))

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der **Anlage 12** und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.28 und 2.29** sowie insbesondere **2.45**.

8. Bodenschutz und Altlasten

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „9.1 Umweltverträglichkeitsstudie UVS – Bodenschutz und Altlasten“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Amt 38 Klima- und Umweltamt – Bodenschutz/Altlasten v. 18.03.2021 ([Anlage 13](#))

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der **Anlage 13** und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.30 bis 2.32** sowie insbesondere **2.45**.

9. Baudenkmalpflege und Bodendenkmalpflege

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „15. Denkmalpflege“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Amt 62 Bauordnungsamt/Denkmalpflege v. 23.02.2021 ([Anlage 14](#))
- In diesem Zusammenhang wird auch die Stellungnahme der Heimatpflege zur Kenntnis gebracht ([Anlage 14](#)).

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der **Anlage 14** und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.33 und 2.34** sowie insbesondere **2.45**.

10. UNESCO-Welterbe Bamberg – Stellungnahme Zentrum Welterbe

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen zum Thema „UNESCO-Welterbe“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Zentrum Welterbe v. 01.03.2021 (Anlage 15)

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der **Anlage 15** und auszugsweise in den **Beschlussziffer 2.35** sowie insbesondere **2.45**.

11. Maschinentechnische Anlagen

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen zum Thema „12. Maschinentechnische Anlagen“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Bamberger Service Betriebe / Entwässerung v. 22.03.2021, S. 51/52 (Anlage 5)
- Amt 38 Klima- und Umweltamt – Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft v. 18.03.2021 (Anlage 10)
- Stellungnahme Amt für Brand- und Katastrophenschutz / Ständige Wache Feuerwehr v. 19.03.2021 (Anlage 16)

Informationen zur DB-Planung:

Aufzug Bahnhof Bamberg

- Das erste Gleis am Empfangsgebäude (Gleis 2) wird künftig nur noch für Zugdurchfahrten genutzt werden. Ein- und Ausstiege werden hier nicht mehr stattfinden. Eine transparente Lärmschutzwand ist vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird die Tiefe dieses Bahnsteiges auf ca. 6 m reduziert werden. Die bestehende Bahnsteigkante wird näher an das Empfangsgebäude verschoben.
- Mit dem Versetzen der Bahnsteigkante muss der bestehende Aufzug inkl. maschinentechnischem Raum und der Treppenanlagen zur Personenunterführung neu angeordnet werden, damit die barrierefreie Erschließung der Bahnsteiggleise 3-8 gewährleistet bleibt. Es wird also eine Bauphase geben müssen, in welcher der Aufzug vom Hausbahnsteig in die Bahnhofsunterführung nicht zur Verfügung stehen wird.

Aufzüge Haltepunkt Bamberg Süd

- Für die barrierefreie Erschließung des Bahnsteiges werden drei Aufzugsanlagen vorgesehen, welche jeweils die neue Personenunterführung mit dem Bahnsteig bzw. den Zuwegungen verbindet.

Tankanlage (Abstell- und Behandlungsanlage Nordost)

- Die bestehende Tankanlage befindet sich im ehemaligen Bahnbetriebswerk Bamberg am Gleis 286 und wird komplett zurückgebaut.
- Am Gleis 94, ebenfalls im Bereich des ehemaligen Bahnbetriebswerkes, wird eine DK-Standardtankstelle in Modulbauweise mit einseitiger Betankung errichtet.

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in den **Anlagen 5, 10 und 16** sowie insbesondere **2.45**.

12. Baustelleneinrichtungsflächen und Transportwege

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen zum Thema „15. Baustelleneinrichtungsflächen und Transportwege“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Bamberger Service Betriebe / Entwässerung v. 22.03.2021, S. 37/38 (Anlage 5)

Informationen zur DB-Planung:

- Der geplante Streckenausbau erfolgt unter Aufrechterhaltung des Betriebes auf der hochfrequentierten Strecke, daher ist eine schienengebundene Baustellenlogistik nur in sehr begrenztem Umfang möglich
- für schienengebundene Transporte vom und zum Bauort stehen nur kurze Sperrpausen zur Verfügung
- zur Sicherstellung der Materialtransporte ist eine straßengebundene Erschließung der Baustelle erforderlich.
- Herstellung von Baustraßen in einem trassennahen Bereich erfolgt aus dem öffentlichen Straßennetz, dabei werden auch Grundstücke Dritter vorübergehend in Anspruch genommen

- infolge der Verbreiterung des Bahnkörpers wird die Verlegung der öffentlichen Wege erforderlich, dabei werden die geplanten öffentlichen Wirtschaftswege (bahnparallel) in der Lage wie im Endzustand hergestellt und können als Baustraßen genutzt werden
- dadurch wird die Flächeninanspruchnahme durch Baustraßen verringert und die Nutzbarkeit der Wegeverbindung durch die Grundstücksanlieger für die Bauzeit gewährleistet
- Lage und Anbindung der Baustelleneinrichtungs-, Lager- und Arbeitsflächen ist der DB-Planunterlage Nr. 18 zu entnehmen
- neu zu errichtenden Baustraßen werden mit einer Breite von 6,00 m hergestellt
- Baustraßen, die auf Flächen von bereits vorhandenen Wirtschaftswegen errichtet werden, werden 3,50 – 4,50 m breit

Für die Stadt Bamberg sind hier die Themen Beweissicherung und Sicherstellung der Einhaltung der auslegungsgesegensständlichen Streckenführungen von zentraler Bedeutung.

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der **Anlage 5** und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.37**. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Baulegistik im Bereich der Süd- und Nordflur die Belange des Erwerbsgartenbaus – z.B. Behinderungen bei der Feldarbeit, Staubablagerung auf Anbauflächen, Ersatzflächen, etc. – vorrangig zu berücksichtigen sind.

13. Brandschutz- / Rettungswegekonzept

Informationen zur DB-Planung:

- **Planungsprämissen:** EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ wird im Projekt angewendet
- **Rettungswege:** einseitig bzw. beidseitig neben den äußeren Gleisen bei mehr als zwei Gleisen, Breite 0,80 m, Höhe 2,20 m, trittfest und ebenflächig (z. B. eingewalzter Feinkies oder Splitt)
- **Zugänge:** Breite 1,60 m, Höhe 2,20 m, trittfest und ebenerdig, max. 100 m lang, Abstand max. 1.000 m
- **Zufahrten:** Breite 3,50 m, Höhe 3,50 m, Befestigung nach DIN 14090, geeignete Wendeanlagen bei Stichstraßen sowie Ausweichstellen alle 1.000 m
- **Planung des Endzustandes,** Bauzustände werden im Zuge der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes mit Bamberg / Hallstadt abgestimmt

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „Brandschutz- / Rettungswegekonzept“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Stellungnahme Amt für Brand- und Katastrophenschutz / Ständige Wache Feuerwehr v. 19.03.2021 (**Anlage 16**)
- Bamberger Service Betriebe / Entwässerung v. 22.03.2021, S. 48-50 (**Anlage 5**)

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in den **Anlagen 5 und 16** sowie insbesondere **2.45**.

14. Massenbilanz und Abfallentsorgung

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „20. Massenbilanz und Abfallentsorgung“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Amt 38 Klima- und Umweltamt – Abfallrecht/Abfallwirtschaft v. 18.03.2021 (**Anlage 17**)

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der **Anlage 17** und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.36** sowie insbesondere **2.45**.

15. Realisierung des Bauvorhabens – Bauablauf / Bauzeitiges Verkehrskonzept

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen zum Thema „19. Realisierung des Bauvorhabens“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Bamberger Service Betriebe / Entwässerung v. 22.03.2021, S. 48-50 (**Anlage 5**)
- Stellungnahme Amt für Brand- und Katastrophenschutz / Ständige Wache Feuerwehr v. 19.03.2021 (**Anlage 16**)

Informationen zur DB-Planung:

Baudurchführung

- Die Baumaßnahme wird aus betrieblichen und bautechnischen Gründen in mehreren Bauphasen durchgeführt. Zudem wird eine zeitliche Staffelung der Bauarbeiten an kreuzenden öffentlichen Straßen vorgenommen, um die Beeinträchtigungen für den motorisierten Verkehr, Rad- sowie Fußgängerverkehr so gering wie möglich zu halten.
- Vor dem eigentlichen Baubeginn müssen entsprechende bauvorbereitende Maßnahmen umgesetzt sein, insbesondere Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen und Baufeldfreimachungen.
- Im Anschluss erfolgt die Erneuerung bzw. Verbreiterung der Eisenbahn- und Straßenüberführungen.
- Die Fertigstellung dieser Maßnahmen ist Voraussetzung für die durchgängige Herstellung des verbreiterten Bahnkörpers.
- Der Schienenverkehr soll während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten und baubedingte Einschränkungen, soweit möglich, reduziert werden. Bautechnologische notwendige Sperrzeiten werden dabei auf das unumgängliche Maß reduziert.

Verkehrsregelung während der Bauzeit

- Für die Herstellung der Ingenieurbauwerke (Straßenüberführungen und Eisenbahnüberführungen) werden Sperrungen des öffentlichen Straßennetzes erforderlich.
- Vor Beginn der Baumaßnahmen wird gemeinsam mit den zuständigen Straßenbaulastträgern ein Straßensperrkonzept erarbeitet und vereinbart.

Forderungen aus fachlicher Sicht:

- Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Antragsunterlagen sehr allgemein gehalten sind. Belastbare Unterlagen zum Bauablauf und zur bauzeitigen Verkehrsführung fehlen derzeit noch und sind durch den Vorhabenträger baldmöglichst zur Verfügung zu stellen.
- Das Straßensperr- und Umleitungskonzept muss etwaige Sperrungen im Zusammenhang mit der Herstellung von Ingenieurbauwerken und von angrenzenden Knotenpunkten berücksichtigen.
- Das Straßensperr- und Umleitungskonzept muss Leistungsfähigkeitsuntersuchungen der Knotenpunkte und Straßen im Stadtgebiet beinhalten.
- Das Straßensperr- und Umleitungskonzept muss eine Beschreibung von flankierenden Maßnahmen, die geeignet sind, eine ausreichende Leistungsfähigkeit von überlasteten Strecken und Knoten wiederherzustellen, beinhalten.

Beweissicherung

- Der Vorhabenträger lässt vor Baubeginn eine Beweissicherung durch einen amtlich zugelassenen Gutachter durchführen. Der Zustand der betroffenen Anlagen wird dokumentiert
 - o vor Beginn sämtlicher Bauarbeiten,
 - o während der Bauarbeiten,
 - o nach Fertigstellung der gesamten Baumaßnahme
- Die Dokumentation umfasst den baulichen Zustand der betroffenen Anlagen (repräsentative Straßen, Gehwege, Einfahrten, Zufahrten, Entwässerungsanlagen, Beschilderungen, Gebäude, Leitungen usw.).
- Die Eigentümer, Pächter oder Mieter sowie die zuständigen Behörden werden vor dem jeweiligen Beweissicherungsstermin rechtzeitig schriftlich benachrichtigt.
- Während des Baufortschrittes werden alle Maßnahmen im Zusammenhang mit Ver- und Entsorgungsanlagen Dritter sowie deren Zustand und Sicherung im Bauzustand dokumentiert.

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der Anlage und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.37 und 2.38** sowie insbesondere **2.45**.

16. Belange der Stadtplanung – Flächennutzungs- und Bebauungsplanung

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.

Dazu wurden in der Sitzung des Bau- und Werkssenates am 10.03.2021 bereits nachfolgende Bebauungsplan-Konzepte samt Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschlussmäßig behandelt:

- **B-Plan 251H / 344E zur Errichtung einer Grünbrücke im Stadtwald.** Dieses Vorhaben ist bereits Gegenstand des städtischen Verlangens vom 22.07.2020 (VO 2020/3297-R6). Die Grünbrücke ist insbesondere von naturschutzfachlich herausragender Bedeutung.
- **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). In der Sitzung am 22.07.2020 hat der Stadtrat die Variante „Rechtwinklige Querung südlich des Bestandes mit Ost- und West-Kreisel“ als städtisches Verlangen gegenüber dem Projektträger DB-Netz AG beschlossen (VO/2020/3297-R6).
- **B-Plan 305 I für den Bereich Schwarzenbergstraße von der Pfisterbrücke bis zur Moosstraße** (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4029-61). Hinsichtlich der Radwegeverbindung hat der Stadtrat 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.
- **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).
- **B-Plan 301 D für den Bereich zwischen Coburger Straße und „Am Gleisdreieck“** (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4038-61). Die Stadt hat deshalb mit Beschluss des Stadtrates vom 15.07.2020 bereits eine Vorkaufssatzung „Coburger Straße“ (VO/2020/3190-61) erlassen.
- **B-Plan 304 C für den Bereich zwischen Gundelsheimer Straße und Bahntrasse „Neubau Fuß- und Radwegüberführung“** (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4055-61).

Weiterhin wird eine geordnete städtebauliche Entwicklung für nachfolgende Teilräume angestrebt. Hier befinden sich ebenfalls **Bebauungsplanverfahren in Aufstellung**:

- **Bebauungsplanverfahren Nr. 251 H / 344 E** im Bereich der Bahntrasse zwischen Kühtränkgraben und Halbmeilengraben "Grünbrücke Stadtwald" (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4134-61 **Anlage 27**)
Zielsetzung: 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. Eine Querung für Wildtiere kann zukünftig nur noch durch schmale Wildtierdurchlässe 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.
Dabei stellt der südliche Stadtwald einen wichtigen Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung dar. Durch das Landesamt für Umwelt wurde der Stadtwald als wichtiger Wanderkorridor von Luchs- und Rotwild zwischen Steigerwald und Fränkischer Alb 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.
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 Brücke können die Folgen der stärkeren Zerschneidung des Lebensraumes durch Verbreiterung und Einzäunung der Bahnstrecke, im südlichen Stadtwald vermindert werden.

- **Bebauungsplanverfahren Nr. 305 J** für den Bereich südlich der Starkenfeldstraße zwischen Bahnstrecke und Schildstraße "Gleispark Bamberg" (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4149-61 **Anlage 28**)

Zielsetzung: Die Grünachse zwischen Bahntrasse und Hauptsmoorwald im Bamberger Osten ist eine wichtige Freiraumverbindung mit noch nicht ausgeschöpften Möglichkeiten. Sie erstreckt sich über den Volkspark, über eine Fuß- und Fahrradbrücke über den Berliner Ring, durch diverse Sport- und Grünräume südlich des Malerviertels bis hin zu Arbeitnehnergärten der DB Netz AG und dem Sportplatz des ETSV an den Bahngleisen.

Für eine stadtplanerische Entwicklung des Bamberger Ostens gilt es diese bestehende Grünachse in ihrer Funktion zu erhalten und weiter zu entwickeln. Sie weist hohes Potential auf, städtebauliche Aufwertungen in Bamberg-Ost anzustoßen und die Wohn- und Lebensqualität in diesem dichtbesiedelten Stadtteil zu erhöhen.

Mit dem Fokus auf eine sportliche Nutzung bildet der Gleispark ein modernes Pendant zum Volkspark und bildet sowohl für die Anwohner östlich des Planungsgebietes als auch für die Bewohner der hochgeschossigen, dichten Wohnungsbauten nördlich der Starkenfeldstraße einen wohnortnahen Erholungsraum, der für alle Altersklassen ein Angebot bieten kann.

In Nord-Süd Richtung wird die bestehende Wegeverbindung ausgebaut und verlängert, welche eine wichtige Ergänzung zu den in Ost-West-Richtung verlaufenden Grünachsen im Bamberger Osten darstellt. Abseits von Verkehrsstrassen geführt, wird hier eine attraktive Fuß- und Radwegebeziehung zwischen Geisfelder Straße und Pfisterbrücke und weiter bis zum Bahnhof geschaffen.

Die durch die DB-Netz AG im Rückbereich der Schildstraße vorgesehenen Baumersatzpflanzungen und Ausgleichsflächen für Reptilien lassen sich synergetisch in das Gestaltungskonzept der Grünanlage integrieren. Auch die von der DB als Ausgleichsmaßnahme vorgesehenen Baumpflanzungen an der Ecke Zollnerstraße/ Brennerstraße (Bebauungsplan Nr. 305 K) und östlich der Schwarzenbergstraße (Bebauungsplan Nr. 305 I) sollen zum Teil in den Gleispark verlagert werden. So können die durch die DB Netz AG zu erbringenden Ausgleichsmaßnahmen die städtische Grünplanung sinnvoll ergänzen und somit einen Mehrwert für die Bamberger Bevölkerung schaffen.

Für die entfallenden Kleingärten sollen im weiteren Verfahren Ersatzflächen an anderer Stelle im Stadtgebiet gefunden werden. Geprüft werden insbesondere Flächen in der Südflur, die bereits durch einen rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 251 E als Kleingärten ausgewiesen sind und durch ihre ruhige und naturnahe Lage an einer wichtigen Freizeitachse als adäquater Ersatz erscheinen.

- **Bebauungsplanverfahren Nr. 305 K** im Bereich nördlich der Zollnerstraße, zwischen Bahntrasse Erfurt-Nürnberg und Brennerstraße (Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan VO/2021/4151-61 **Anlage 29**)

Zielsetzung: Die Planfeststellungs-Unterlagen der DB Netz AG sehen im Bereich nördlich Zollnerstraße zwischen Bahnstrecke und Brennerstraße eine Ausweisung von Grünfläche mit Baumneupflanzungen und die Errichtung eines Modulgebäudes vor. Für diesen Bereich verfolgt die Stadt allerdings andere planerische Ziele. Zum einen die Ausweisung von gewerblich nutzbaren Flächen in innerstädtischer, zentraler Lage entlang der Brennerstraße mit zweireihiger Bebauung. Zum anderen die grünordnerischen Ziele der Bahn im Bereich der Zollnerstraße durch Festsetzung öffentlicher Grünflächen zu sichern und mit einer stadtraumorientierten Nutzung zu vereinbaren. Im rückwärtigen Plangebiet, an die Bahntrasse angrenzend, soll die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche der Bahn gesichert werden und räumlich an die öffentliche Grünfläche entlang der Zollnerstraße angeknüpft werden.

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

In der Sitzung des Bau- und Werkssenat am 31.03.2021 liegt eine Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht gem. § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB im Bereich „Zollnerstr./Brennerstr.“ vor (VO/2021/4098-61).

Dies dient um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu sichern.

Für die von der Bahn im Rahmen der Planfeststellung im Plangebiet des hier gegenständlichen Bebauungsplanes vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen diese Flächen für die Bilanzierung der Bahnausbau-Maßnahmen in Teilbereichen nicht zur Verfügung und müssen an anderer Stelle nachgewiesen werden. Hingegen könnten Baumersatzpflanzungen, die im Zuge der Planfeststellung im Vollzug der Baumschutzverordnung erforderlich werden hier durchaus erfolgen.

Bezüglich einer anderen Verortung der naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen gehen erste Überlegungen dahin, entsprechende Ersatzmaßnahmen östlich der Bahn vorzusehen, um die Grünverbindung vom Volkspark über den Raatschkatweg sowohl zur Pfisterbrücke als auch zur Moosstraßenunterführung zu intensivieren und zu stärken. Entsprechende Überlegungen finden sich wurden bereits durch einen Landschaftsarchitektonischen Entwurf formuliert und finden im parallel anlaufenden Bebauungsplanverfahren Nr. 305 J mit dessen Festsetzungen Anwendung.

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der Anlage und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.39 bis 2.41.**

17. Belange der Stadtplanung – Landschaftsplanung

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen „21. Landschaftsplanung“ liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Amt 61 Stadtplanungsamt v. 02.03.2021 (**Anlage 18**)

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der Anlage und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.43.**

18. Belange Wirtschaft

Als Ergebnis der Prüfung der DB-Antragsunterlagen liegt folgende Stellungnahme der Stadtverwaltung vor:

- Amt für Wirtschaft v. 10.03.2021 (**Anlage 19**)

Forderungen:

Die Hinweise und Forderungen finden sich in der Anlage und auszugsweise in den **Beschlussziffern 2.44.**

19. Verschiedene Anträge aus den Reihen des Stadtrates

Die Anträge von Volt / ÖDP / BM vom 15.03.2021 und FW / BuB / FDP vom 16.03.2021 sind insbesondere unter Beschlussziffer 2.43 umgesetzt.

Der Antrag der CSU / BA Stadtratsfraktion vom 08.03.2021 schlägt sich in nahezu sämtlichen Vorlagen- und Beschlussziffern nieder. Zudem zielt der Antrag auch auf eine neue Stadtbusverbindung. Dieses Thema muss im Verkehrsentwicklungsplan und im Nahverkehrsplan thematisiert werden. Ferner zielt der Antrag auf die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes insbesondere auch außerhalb der Flächen des Planfeststellungsverfahrens. Dieses Ziel verfolgt die Stadt selbstverständlich weiter.

Für Forderung nach Entschädigungen von Einzelhandel und Gastronomie wird es schwierig sein, eine generell greifende Rechtsgrundlage zu finden. Das Thema wird auf konkrete Einzelfälle beschränkt bleiben.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt den Sitzungsvortrag der Verwaltung zur Kenntnis
2. Der Stadtrat beschließt im Rahmen der Auslegung folgende Einwendungen, Verlangen und behördliche Stellungnahmen:
 - 2.1 Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planungen des Vorhabenträgers bezüglich der Ingenieurbauwerke Straße/Schiene an folgende städtischen Planungen angepasst werden:
 - **EÜ Forchheimer Straße**
 - o Die Stadt Bamberg fordert, dass das Bauwerk entsprechend dem städtischen Verlangen vom 22.07.2020 hinsichtlich Brückenbreite wie Bestand, aber mit symmetrischem Querschnitt (**Anlage 3**) geplant und ausgeführt wird. In der **Anlage 21** wird seitens der Stadt der Nachweis geführt, dass das symmetrische Bauwerk samt Straße ohne Eingriff in privaten Grund Dritter realisiert werden kann. Die Anlagen sind Bestandteil dieses Beschlusses.
 - **EÜ Münchner Ring**
 - o Die Stadt Bamberg fordert in Übereinstimmung mit dem Staatlichen Bauamt – Abt. Straßenbau -, dass das Bauwerk entsprechend dem städtischen Verlangen vom 22.07.2020 (**Anlage 3**) geplant und ausgeführt wird. Hinsichtlich der Bautechnik und des Bauablaufes wird ein vielfaches Aufsägen und Anstückeln der vorhandenen Grundwasserwanne strikt abgelehnt. Die zwei Kanalleitungen mit jeweils vier rechten Winkeln werden ebenfalls abgelehnt. Die Stadt fordert, dass das Brückenbauwerk unter Erhalt der vorhandenen Grundwasserwanne und der vorhandenen Kanäle auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie von Emch + Berger (**Anlage 22**) geplant und ausgeführt wird.
 - o Die Stadt Bamberg verlangt insbesondere, dass die vorhandenen Abwasserkanäle unangetastet im Bestand verbleiben, nachdem der technische Beweis geführt worden ist, dass dies machbar ist (**Anlage 22**). Die Anlagen sind Bestandteil dieses Beschlusses.
 - **EÜ Nürnberger/Geisfelder Straße**
 - o Die Stadt Bamberg fordert, dass das Bauwerk entsprechend dem städtischen Verlangen vom 22.07.2020 (**Anlage 3**) und auf Grundlage der Machbarkeitsstudie von Emch + Berger (**Anlage 23**) und des Bebauungsplanes 342 A geplant und ausgeführt wird. Die Anlagen sind Bestandteil dieses Beschlusses.
 - **EÜ Zollnerstraße**
 - o Die Stadt Bamberg fordert, dass im Zuge der **EÜ Zollnerstraße** auf der Südseite der Westrampe die **Anbindung des Regionalen Omnibusbahnhofes** mit in die Planung aufgenommen wird (vgl. auch VO 2021/4030-61). Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung, eine entsprechende Planungsvereinbarung mit dem Vorhabenträger abzuschließen.
 - **SÜ Gundelsheimer Straße**
 - o Der Stützpfiler, der sich aus dem städtischen Bebauungsplanverfahren 304C ergibt, ist ausdrücklich in der Planung des Vorhabenträgers zu berücksichtigen.
 - **SÜ Zufahrt Coburger Straße**
 - o Auf Anregung der Regierung ist der Querschnitt der Brücke und der Rampen mit eigenem Gehweg von 2 m Breite zu planen und zu bauen.
 - **EÜ Gleisdreieck (chem. BÜ Anrufschanke)**
 - o Die Stadt Bamberg fordert, dass das Bauwerk entsprechend dem städtischen Verlangen vom 22.07.2020 (**Anlage 3**) und auf Grundlage der Emch+Berger-Machbarkeitsstudie (**Anlage 25**) geplant und ausgeführt wird. Die Anlagen sind Bestandteil dieses Beschlusses.
 - 2.2 Die Stadt Bamberg weist alle **finanziellen Forderungen des Vorhabenträgers** im Zusammenhang mit der Planung von Kreuzungsbauwerken ausdrücklich zurück. Es war die Pflicht des Vorhabenträgers, alle Kreuzungsbauwerke von vornherein so zu planen, dass diese nicht nur eisenbahnbetrieblich, sondern auch hinsichtlich des Kfz-, Fuß-, Radverkehrs sowie hinsichtlich der Kanaltrassen den Regeln der Verkehrsplanung und der Technik entsprechen. Auch war dem Vorhabenträger stets klar, dass dezidierte Verlangen und Forderungen der Stadt Bamberg erfolgen werden. Diese hätten abgewartet werden können, zumal diese nunmehr ohnehin einzuarbeiten sind.
 - 2.3 Die **Geh- und Radwege der Behelfsbrücke Pfisterbrücke** im Zuge der Starkenfeldstraße müssen beidseitig 2,00 Meter breite Radwege zzgl. 1,80 Meter breite Gehwege aufweisen.

- 2.4 Die **kombinierten Geh- und Radwege der Behelfsbrücke im Zuge der Kronacher Straße** müssen beidseitig 2,50 Meter zzgl. Sicherheitsräume je Seite aufweisen müssen.
- 2.5 Für den **Kreuzungsbereich Hafestraße/Emil-Kemmer-Straße/B26/A70** streben die Kreuzungsbeteiligten gemeinsam die Errichtung eines Kreisverkehrs an (**Anlage 26**). Diese Zielstellung ist durch den Vorhabenträger gemeindeübergreifend bei der Bemessung der Straßengeometrien im Zuge der neuen EÜ Emil-Kemmer-Straße und der Verortung von Kanalverlegungen zugrunde zu legen. Die Anlage ist Bestandteil dieses Beschlusses.
- 2.6 Die Stadt Bamberg begrüßt ausdrücklich die Entscheidung des Freistaates Bayern, im Bereich des **S-Bahn Haltes Süd** zwei Zuwegungen zu bestellen. Der Stadtrat geht als **Straßenbaulastträger** davon aus, dass es sich um Bahnsteigzuwegungen handelt, die eisenbahnbetrieblich gewidmet werden und nicht widmungsrechtlich der Stadt Bamberg zugeordnet werden. Der Stadtrat verlangt die Korrektur der Planfeststellungsunterlagen.
- 2.7 Brückenbauwerke sind so zu planen und zu errichten, dass Kappen mit 7,5 t-Fahrzeug belastbar sind (wegen Winterdienstfahrzeugen) und **Böschungsneigungen** $\geq 1:1,5$ betragen.
- 2.8 Die Stadt Bamberg fordert, dass der **Unterhalt für den Rettungsweg Stadtwald** durch DB Netz erfolgt, da er als Teil der Bahnanlagen zu sehen ist (Havariefall). Der Stadt Bamberg ist die Möglichkeit zur Mitbenutzung durch Stadtforst und zum Unterhalt von Gewässer 3. Ordnung durch BSB einzuräumen.
- 2.9 Die Stadt Bamberg begrüßt ausdrücklich die **Auflassung der höhengleichen Bahnübergänge** Hallstadter Straße und Coburger Straße. Die Stadt bekräftigt, dass es sich hier um Verlangen auch seitens der Stadt handelt.
- 2.10 Die **Länge des Gleises 28** ist so zu verringern, dass der Querschnitt der Oberen Schildstraße wie im Bestand erhalten bleibt.
- 2.11 Hinsichtlich der **Nutzung der P+R-Anlage Brennerstraße für Rettungswege** ist der Zugang so zu verschieben, dass kein Stellplatz entfallen muss.
- 2.12 Soweit sich aus den detaillierten Verlangen zu Kreuzungsbauwerken vom 26.06.2019 und 22.07.2020 keine anderen Maße ergeben, fordert die Stadt Bamberg für alle von der Planfeststellung **betroffenen städtischen Straßen generell**
- Gehweg 2,00 m
 - Radwege 2,00 m
 - Kfz-Fahrstreifen 3,25 m
- (jeweils zzgl. Der Breiten von Sicherheitsräumen, Markierungen etc.)
- Bei allen Wannenausrundungen und Überbauungen auf Straßen mit Busverkehr muss in der vollen Streckengeometrie die Durchfahrtshöhe 3,50 m betragen.
- Alle Rampen für alle Verkehrsarten sind stets so flach wie möglich auszubilden.
- 2.13 Die Stadt Bamberg fordert hinsichtlich der **Eisenbahnüberführungen (EÜ) und Durchlässe (DL) im Hauptmoorwald sowie im Bereich Nordflur:**
- Alle Durchlässe müssen in jeder Bauphase im vollen Querschnitt jederzeit ablauffähig aufrecht erhalten bleiben. Die Festlegung der erforderlichen hydraulischen Leistungsfähigkeit ist mit dem WWA abzustimmen.
 - Auch nach der Neubaumaßnahme der Bahntrasse muss die **Anfahrbarkeit der Durchlässe** möglich sein.
 - Die Zuläufe zu den Durchlässen (Rohre, Einmündungen, Wege) sind nachvollziehbar zu planen.
 - Die Durchlässe unter dem Rettungsweg müssen nachvollziehbar geplant werden. Sie müssen so bemessen sein, dass auch bei Starkregen Überflutungen und Verklausungen vermieden werden und Anfahrbarkeit gesichert ist.
- 2.14 Die Stadt Bamberg fordert hinsichtlich **einzelner Querungsbauwerken** im Bereich Hauptmoorwald und Nordflur:
- **DL Graben**
 - o Bei diesem Graben handelt es sich laut WWA nicht um ein Gewässer III Ordnung. Die Unterlage 17.1 Punkt 2 „Kreuzende Gewässer“ ist dementsprechend zu korrigieren.

- Bahnrechts kurz nach dem Durchlass BWV 036 befindet sich ein Durchlass unter dem Rettungsweg. Die Funktion dieses Durchlasses und seine Bemessung sind nachvollziehbar zu planen.
- **DL Sandbach**
 - 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. Durch die Einleitung des Abflusses aus dem Regenrückhaltebecken „Kreuzungsbauwerk“, BWV 159, wird sich dieser negative Zustand noch weiter verschlechtern. Eine Verschlechterung der bestehenden Verhältnisse ist zwingend zu vermeiden.
- **DL Entwässerungsgraben**
 - Der Zugang zum Durchlass für Unterhaltsarbeiten ist aufgrund des Zaunbaus nicht möglich. Alle Unterhaltsarbeiten, z.B. zur Entfernung von Sandablagerungen, sind daher dauerhaft und für alle Zeit dem Vorhabenträger auf dessen Kosten aufzuerlegen.
 - Der Zulauf zum DL Entwässerungsgraben unter dem Wirtschaftsweg bahn rechts ist verrohrt. Die Bemessung der Verrohrung und die gewählte Nennweite sind nachvollziehbar zu planen. Ein Rückstau in die Gärtnerflur ist auszuschließen.
 - Die Überfahrten vom Wirtschaftsweg in die Felder des Beregnungsverbandes Bamberg-Nord sind mit dem Verband bzw. mit den Grundstückseigentümern abzustimmen.
- **DL Seebach**
 - Weil kein Entwurf als Grundlage für die Stellungnahme für das Planfeststellungsverfahren vorliegt, der Durchlass als Vorfluter extrem wichtig und eine Unterbrechung nicht möglich ist und der Seebach insbesondere bei Starkregenereignissen oder bei lange anhaltenden Regenereignissen und bei Schneeschmelze extrem viel Wasser führt und die Unterlagen keine Aussagen hierzu enthalten, muss die Ableitung während des Ersatzneubaus des Durchlasses unter gleichzeitigem Bahnbetrieb sichergestellt werden. Die Festlegung der erforderlichen hydraulischen Leistungsfähigkeit des Durchlasses ist mit dem WWA abzustimmen.

2.15 Die Stadt Bamberg fordert, dass durch das Vorhaben möglichst **keine Veränderungen am bestehenden Kanalnetz** vorgenommen werden.

- Dort, wo dies unvermeidlich ist, wird verlangt, dass ausschließlich Kanalplanungen verfolgt und verwirklicht werden, welche den Regeln der Technik entsprechen, insbesondere im Hinblick auf Hydraulik, Nicht-Verschlämmung und Unterhaltungsfähigkeit.
- Insbesondere sind runde Profile eckigen Profilen vorzuziehen, dürfen eckige Profile, wo sie unvermeidbar sein sollten, in der Proportion nicht breiter sein als hoch und müssen eckige Profile in der Sohle mit Trockengerinne ausgeformt werden.
- 100 Gon Winkel in den Kanalverläufen dürfen nicht erfolgen.
- Verlängerungen von Kanalstrecken, welche zu vermindertem Gefälle führen, müssen vermieden werden.
- Dort wo erstmals bislang nicht vorhandene Bahnstrecken neu vorhandene Kanäle kreuzen, muss die Unterhaltslast für den bahnkreuzenden Kanalabschnitt dem Vorhabenträger dauerhaft zugeordnet werden.
- Die entwässerungstechnischen Einrichtungen von Straßenerweiterungen sind hinsichtlich ihrer hydraulischen Dimensionierung nach den technischen Regeln zu bemessen (auch im Hinblick auf Betrachtung von Überstauhäufigkeiten und Überflutungshäufigkeiten).
- 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 schadenfrei sichergestellt sein.
- 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 darstellen, 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 sind die derzeit geltenden Grenzwerte der Entwässerungssatzung der Stadt Bamberg einzuhalten.
- Soweit durch die DB Abwasser direkt in ein Gewässer eingeleitet wird, sind die wasserrechtlichen Bedingungen mit dem Umweltamt der Stadt Bamberg und den BSB im Einzelfall zu klären.

2.16 Die Stadt Bamberg fordert hinsichtlich **einzelner Querungen von Schiene und Kanal:**

- **EÜ Forchheimer Straße**
 - o Die Trasse ist strömungstechnisch so zu optimieren, dass eine rückstaufreie Vorflut gewährleistet ist.
 - o Der Kanalkorridor ist für einen Kanal DIN 1000 auszulegen.
 - o Die Entwässerung der EÜ, der Treppenanlage, die vom HP zum Fußweg unter der EÜ führt und evtl. Drainageleitungen sind nachvollziehbar zu planen.
- **EÜ Münchner Ring**
 - o Die auslegungsgegenständliche Kanalführung von zwei großen Kanälen mit je vier Winkeln zu je 100 Gon zwischen bestehenden Wohngebäuden auf Privatgrundstücken hindurch wird abgelehnt. Die Kanalführung ist in der Streckenführung des Münchner Rings beizubehalten. Die Grundzüge der Machbarkeitsstudie von Emch + Berger (**Anlage 22**) sind aufzunehmen.
- **EÜ Nürnberger/Geisfelder Straße**
 - o Die in den Auslegungsunterlagen von der Bahn geplante negative Beeinflussung der Rückstausituation ist zu vermeiden.
 - o Die Anbindung des aus nördlicher Seite der Nürnberger Straße kommenden Kanals DN 350 ist nachvollziehbar zu planen.
 - o Die Anbindung des aus der Theresienstraße kommenden Kanals an den Kanal Richtung Kapellenstraße ist, gegenüber den Auslegungsunterlagen, baulich und hydraulisch zu optimieren. Die im Plan dargestellte Überlagerung des Mischwasser-Kanals mit sonstigen Spartenträgern ist keine akzeptable Lösung. Es ist umzuplanen.
 - o Im Falle zeitlich versetzter Bauzeit ist die Straßenentwässerung in jeder Bauphase immer sicherzustellen.
- **EÜ Moosstraße**
 - o Die in den Auslegungsunterlagen von der Bahn geplante negative Beeinflussung der Rückstausituation ist zu vermeiden.
- **SÜ Pfisterstraße/Starkenfeldstraße**
 - o Die Straßenentwässerung der Behelfsbrücke ist nachvollziehbar zu planen.
- **EÜ Zollnerstraße**
 - o Die bauliche Lösung für die Straßenentwässerung im Unterführungsbereich ist nachvollziehbar zu planen.
- **EÜ Memmelsdorfer Straße**
 - o 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 unbedingt vermeiden.
 - o Es wird darauf hingewiesen, dass die bauliche Umsetzung der von der DB skizzierten Lösung für den Ersatzneubau des Mischwasser-Kanals extrem schwierig werden wird. Die Vorflut ist in jeder Bauphase sicherzustellen.
 - o Bei der Rückverankerung der Bohrpfahlwände ist darauf zu achten, dass weder der bestehende Kanal (bis zur Inbetriebnahme des neuen Kanals) noch der neugebaute Kanal beschädigt oder zerstört werden.
 - o Für den umverlegten MW-Kanal muss ein Arbeitsbereich mit einer Breite von mindestens 3 m, jeweils links und rechts der Rohrachse, von Bebauung und Bepflanzung freigehalten werden. Soweit Teile dieses Korridors auf nicht städtische Grundstücke fallen, muss dies dinglich gesichert werden. Der Bereich von Zugangsschächten, insbesondere der für die Pressung erforderlichen Schächte, ist zu sichern.

- **Kanalquerung Gundelsheimer Straße (Strecke 5900)**
 - o Aus der Unterlage 8.14, EÜ Kreuzungsbauwerk, kann nicht nachvollzogen werden, ob der aus der Gundelsheimer Straße kommende Mischwasserkanal DN 1600 das Trogbauwerk unbeeinflusst kreuzen kann. Der Kanal muss dringend in die Unterlagen aufgenommen werden.
 - o Während des Auslegungsverfahrens hat sich herausgestellt, dass der Kanal durch das Trogbauwerk tatsächlich zerstört werden wird. Eine Problemlösung war nicht Gegenstand der Auslegung. Eine Planung ist zu erarbeiten, vorzulegen und auszulegen.
- **SÜ Kronacher Straße**
 - o Die Straßenentwässerung der Behelfsbrücke ist nachvollziehbar zu planen.
- **EÜ Gleisdreieck (ehem. BÜ Anrufschranke)**
 - o 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.
 - o 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.
 - o Die vorhandenen Grabensysteme müssen aufrechterhalten werden, um sicherzustellen, dass die Ableitung des Niederschlagswassers insbesondere nach Starkregenereignissen uneingeschränkt und ungehindert erfolgen kann.
- **Kaspar-Schulz-Straße**
 - o Im Bereich der Verlängerung der Kaspar-Schulz-Straße kreuzen ein Regenwasserkanal DN 1500 und ein Schmutzwasserkanal DN 600 die Bahntrasse. Hierfür liegen den BSB keine Pläne oder Konzepte der DB vor. Diese beiden Abwasserableitungen sind für das angeschlossene Einzugsgebiet unabdingbar und müssen uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden.
- **EÜ Kreuzungsbauwerk**
 - o Alle entwässerungstechnischen Einrichtungen für die Entwässerung des Troges für die Bahntrasse (Pumpwerk, Becken, etc.) sind Einrichtungen der DB.
 - o 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. Die DB muss in Absprache mit dem Umweltamt klären, welche Nachweise (z.B. qualitative Nachweise nach DWA-M 153, etc.) für die Einleitung erforderlich sind und diese führen.
 - o 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 ggf. vermehrt erforderliche Platzbedarf ist zu berücksichtigen.
 - o Laut der Unterlage 17.01 Anhang II sollen 282 l/s in die Kanalisation eingeleitet werden. Dies ist nicht nachvollziehbar, da in der Unterlage 17.1 Seite 21 Punkt 3.2.9 eine Einleitung in den Sandbach beschrieben wird. In dieser Unterlage wird auf Seite 10 unter EA Nr. 9 eine Einleitung in die Vorflut Sandbach in Höhe von Qgepl. = 11,6 l/s dokumentiert. Beide Ausführungen widersprechen sich. Der Vorhabenträger muss sein Vorhaben widerspruchsfrei und eindeutig planen und auslegen. Die Einleitung darf nicht in die Kanalisation erfolgen. Die Einleitung muss in den Sandbach erfolgen. Diese muss gedrosselt erfolgen. Auf die sehr geringe Leistungsfähigkeit des Sandbaches wird eindringlich hingewiesen. Jegliche zusätzliche Einleitung führt zu einer Erhöhung der Probleme im Kulturland des Beregnungsverbandes Bamberg-Nord.
 - o Dem Vorhabenträger wird empfohlen, das Becken gegen Rückstau aus dem Grabensystem zu sichern.
- **Emil-Kemmer-Straße**
 - o Im Zuge der Errichtung der EÜ Emil-Kemmer-Straße in Hallstadt ergeben sich umfangreiche Eingriffe in bestehende Kanäle mit Auswirkungen bis auf Bamberger Gemarkung. Die Kanalverlegungen sind so zu planen und auszuführen, dass neue Schächte nicht in den Fahrbahnbereichen öffentlicher Verkehrsflächen zu liegen kommen. Dies unter Berücksichtigung der Verkehrsplanung aus Ziffer 2.5. Während der Ausführung der Kanalverlegung muss der Verkehrsfluss zwischen Autobahn und Hafenstraße stets aufrecht erhalten bleiben. Die Stadt Bamberg bietet an, für die Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs und die Anbin-

dung des Hafens entsprechende Lösungen ggf. auch über eigenen Grund und Boden zu ermöglichen.

- **Pumpwerke**

- o Sämtliche erforderlichen Pumpwerke, welche in die Unterhaltslast der Stadt Bamberg übergehen, sind unterstromig von Bauwerken an Standorten zu planen und zu errichten, wo sie problemlos jederzeit mit Lkws zu Unterhaltszwecken angefahren werden können, ohne Rückwärtsfahrt und ohne im öffentlichen Verkehr zu stehen.

2.17 Die Stadt Bamberg fordert im Bereich Wasserrecht und Grundwasser:

- Das Benehmen der Stadt Bamberg als zuständige Wasserrechtsbehörde für das Stadtgebiet Bamberg wird daher unter der Bedingung erteilt, dass das **Wasserwirtschaftsamt Kronach 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 vom Vorhabenträger ein **Ansprechpartner für wasserwirtschaftliche Belange** zu benennen.
- Sollte es zu einem Planfeststellungsbeschluss kommen, so ist ein gesonderter Abdruck für das Wasserbuch der Wasserrechtsbehörde zuzuleiten (vgl. § 87 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 WHG).

2.18 Die Stadt Bamberg fordert in Verbindung mit dem **Wasserschutzgebiet Trinkwassergewinnungsanlage Stadtwald:**

- Die Beweissicherung ist im Vorfeld der Maßnahme mit den Stadtwerke Bamberg und dem Wasserwirtschaftsamt Kronach abzustimmen.
- 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.
- Es ist von entscheidender Bedeutung, ob durch die Maßnahme der Schutzzweck der Verordnung gefährdet wird. Dies ist von den im Aufgabenbereich betroffenen Fachbehörden, insbesondere vom Wasserwirtschaftsamt Kronach als allgemeinen amtlichen Sachverständigen und vom Fachbereich Gesundheitswesen zu beurteilen.
- Für die Beurteilung der wasserrechtlichen Zulässigkeit im Rahmen der Planfeststellung ist damit von ganz entscheidender Bedeutung, ob von dort die Zuverlässigkeit und Wirksamkeit der aufgezeigten Vorsorge- und Schutzkonzepte bestätigt werden kann. Besondere Beachtung ist auf die Sicherstellung der Wasserversorgung der Stadt Bamberg während und nach der Bauphase zu legen.
- Unverzichtbar ist bei dem mit dem Projekt verbundenen Eingriffen in wasserwirtschaftlich sensible Bereiche die Durchführung eines abgestimmten Beweissicherungsprogramms vor, während und nach der Bauphase.
- Bei der Wiederverfüllung von Erdaufschlüssen, Baugruben und Leitungsgräben sowie Geländeauffüllungen innerhalb des Wasserschutzgebietes ist ausschließlich nachweislich unbelasteter Boden ohne Fremdbestandteile (natürlich anstehendes bzw. umgelagertes Locker- und Festgestein, das bei Baumaßnahmen ausgehoben wird, unter Einhaltung der Zuordnungswerte Z0 der LAGA Boden) zu verwenden. Boden im Sinne der LAGA M20 (1997), der in Bodenreinigungsanlagen gereinigt wurde bzw. der mineralische Fremdbestandteile bis zu 10% enthält, ist nicht zugelassen (vgl. § 3 Abs. 2 Nr. 2.2 i.V.m. Anlage 4 Ziffer 6 der Wasserschutzgebietsverordnung).
- Im Wasserschutzgebiet sind Baustellungseinrichtungsflächen und Baustraße vorgesehen – auch in dem an die Schutzzone I angrenzenden Gebiet. Gemäß der Wasserschutzgebietsverordnung (§ 3 Abs. 2 Nr. 5.10) ist die Errichtung von Baustelleneinrichtungen und Baustofflagern in der engeren Schutzzone W II verboten. Sofern eine Alternativenprüfung ergibt, dass hier eine Befreiung von der Wasserschutzgebietsverordnung erteilt werden kann, sind besondere Maßnahmen zum Schutz des sensiblen Gebiets nach fachlicher Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes sowie des Fachbereichs Bodenschutz und Altlasten der Stadt Bamberg festzusetzen.
- 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.
- Gemäß Erläuterungsbericht (Unterlage 0.1), Seite 164 sind auf Baustellungseinrichtungsflächen, die im Wasserschutzzonen liegen Maßnahmen nach RistWag einzuhalten.

- Für die Unterhaltung der Anlagenteile sowie zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen im Havariefall ist u. a. eine Dokumentation der bautechnischen Maßnahmen erforderlich. 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.
 - Es wird empfohlen an zentralen Stellen sowie an jeder größeren Gerätschaft (Bagger, etc.) den Alarmplan mit den wichtigsten Telefonnummern sowie eine ausreichende Menge Ölbindemittel vorzuhalten.
 - Haufwerke, die entsprechend der Vorerkundung oder bei der Baumaßnahme angetroffen werden und organoleptischen Auffälligkeiten aufweisen, die voraussichtlich die Zuordnung Z 1.1 nach LAGA M20 (1997) überschreiten, dürfen nicht innerhalb des Wasserschutzgebietes bereitgestellt bzw. gelagert werden.
- 2.19 Die Stadt Bamberg fordert bezüglich der **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.
 - Auf Seite 92 der Anlage 16.2 wird in der Tabelle 10 (Nr. 8.1.10) eine Ausnahme von dem Verbot der Baumaßnahmen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Mains gem. §§ 76 Abs. 1, 77 Abs. 1 WHG beantragt. Hierzu wird angemerkt, dass das Bauverbot auf § 78 Abs. 4 WHG beruht und von diesem Verbot Ausnahmen unter den Voraussetzungen des § 78 Abs. 5 WHG erteilt werden können. Da sich der Großteil des betroffenen Bereichs, der im festgesetzten Überschwemmungsgebiet liegt (Strecke 5107, Hafengleis, SÜ Emil-Kemmer-Str.) auf dem Gebiet des Landkreises befindet, ist das Landratsamt Bamberg hierzu zu hören. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die geplante Bahnanlage in diesem Bereich nicht vom im März 2018 vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Landratsamtes Bamberg betroffen ist.
 - Weiterhin wird auf Seite 92 der Anlage 16.2 in der Tabelle 11 (Nr. 8.1.11) eine Ausnahme von dem Verbot der Baumaßnahmen im faktischen Überschwemmungsgebiet des Gewässersystems Sendelbach und Kühtränkbach gem. §§ 76 Abs. 1, 77 Abs. 1 WHG beantragt. Grundsätzlich gilt, dass verlorengelassener Retentionsraum umfang-, funktions- und zeitlich auszugleichen ist. Maßnahmen in einem faktischen Überschwemmungsgebiet bedürfen keiner förmlichen Ausnahme, da diese vom WHG nur für festgesetzte oder vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete vorgeschrieben ist (vgl. § 78 WHG). Ungeachtet dessen sind jedoch die materiell-rechtlichen Anforderungen aus § 77 WHG (grundsätzliches Erhaltungsgebot natürlicher Rückhalteflächen, Ausgleichsmaßnahmen) auch bei faktischen oder ermittelten Überschwemmungsgebieten im Zuge der Planfeststellung zu beachten.
 - Die im Rahmen des Neubaus der Durchlässe bzw. Eisenbahnüberführungen durchzuführende Verlegung und Anpassung des Laufes bzw. die Neugestaltung der Ufer der o.g. Gewässer stellt einen Gewässerausbau dar, der grundsätzlich gem. § 68 WHG der Planfeststellung bedarf. Diese wurde entsprechend auf Seite 91 der Anlage 16.2 in der Tabelle 8 (Nr. 8.1.8) beantragt. Da es sich um Gewässer 3. Ordnung handelt, besteht keine Genehmigungspflicht gem. § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG. Darüber hinaus wurde bei einem Ortstermin durch das Wasserwirtschaftsamt Kronach festgestellt, dass im betroffenen Bereich ebenfalls der Teufels- oder Bischofsgraben verläuft. Dieser ist komplett verrohrt und wasserwirtschaftlich bedeutend. Sollte auch für den Teufels- oder Bischofsgraben durch die Baumaßnahme ein Gewässerausbau notwendig werden, bedarf es hierfür ebenfalls der Planfeststellung.
- 2.20 Im Zuge des **Trogbauwerkes zur EÜ Kreuzungsbauwerk** darf keinerlei Grundwasseraufstau erfolgen.
- 2.21 Die Stadt Bamberg fordert hinsichtlich **Schallimmissionen und Erschütterungen** (s. **Anlage 11**):
- **Lärmschutz**
 - o Die Mittelwände müssen soweit wie möglich durchgehend sein und einen ausreichenden Lückenschluss aufweisen.
 - o Konkret ist zu prüfen, ob durch Einkürzung des Auszuggleises ein Lückenschluss der Mittelwände 5 und 7 zu erreichen ist.
 - o Durch das EBA sind vorab sämtliche innovative Schallschutzmaßnahmen, unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschwindigkeitszulassung, im Einzelnen zu prüfen und entsprechend in der Prognose einzupflegen (z.B. Schienenstegdämpfer).
 - o Im Bereich der Abstellanlage Nord ist juristisch abschließend zu überprüfen, inwiefern die angesetzte Sonderfallbeurteilung nach TA Lärm rechtlich haltbar ist.

- **Erschütterungen**
 - o Abhängig von Zugparametern und der Untergrundbeschaffenheit kommt es gezwungenermaßen zu Erschütterungsimmissionen entlang der Bahntrasse. Diese sind durch gutachterliche Einschätzungen zu prognostizieren und an kritischen Standorten durch entsprechende Maßnahmen entgegenzuwirken. Die Grenzen der Zumutbarkeit sind im Einzelfall gemäß der DIN4105-2 Punkt 6.5.3.4. zu beurteilen.
 - o Nach Inbetriebnahme ist die Einhaltung der Prognose messtechnisch zu überprüfen. Bei Überschreitung der Anhaltswerte nach DIN 4150-2 sind weitere geeignete Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitseinschränkung, zeitliche Beschränkungen) zu veranlassen, die eine Minderung der Immissionen zum Ziel haben. Dies ist durch eine messtechnische Erfassung gutachterlich zu begleiten.
- **Sekundärer Luftschall**
 - o Auch die Einhaltung der Grenzwerte des sekundären Luftschalls ist messtechnisch nach TA Lärm zu überprüfen.

2.22 Die Stadt Bamberg fordert während der **Bauarbeiten:**

- o Im weiteren Fortschreiten der Planung sind bereits frühzeitig die ausführenden Firmen im Rahmen der Ausschreibungen auf die Themen des Schall-, Erschütterungs-, Staub-, Abgas- und Wasserschutzes zu sensibilisieren.
- o Baubegleitend ist für jeden Bauabschnitt eine schalltechnische Untersuchung zu erstellen und im Rahmen der laufenden Bautätigkeit fortzuschreiben, hier sind die Immissionsorte im Vorfeld mit der unteren Immissionsschutzbehörde abzustimmen.
- o Stichprobenartig ist die Lärmbelastung messtechnisch zu überwachen, um das Konzept zu verifizieren und um die Betroffenen mit einzubeziehen.
- o Es wird dazu geraten, bereits vor Beginn der Baumaßnahme betroffene Anwohner mit passiven Schallschutzmaßnahmen auszustatten.

2.23 Die Stadt Bamberg fordert bezüglich des **baustellenbedingten Lärms:**

- Es ist eine detaillierte Untersuchung des baustellenbedingten Lärms sowie einer Darstellung eventueller Überschreitungen der AVV Baulärm erforderlich.
- Das Konzept muss qualifiziert darstellen, wie die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Baustellenlärm sichergestellt werden soll (Details s. Stellungnahme der Immissionsschutzbehörde).
- Insbesondere in den baustellennahen Bereichen ist jedoch nicht auszuschließen, dass die „grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“ von 60 dB(A) in der Nacht nicht eingehalten wird. Insofern sind Bereiche im unmittelbaren Umfeld zur Baumaßnahme durch umfassende Information ausreichend in den Bauablauf einzubinden und ggf. auch Ersatzwohnraum bereitzustellen, um nachteilige Wirkungen und daraus ableitbare weitere Folgemaßnahmen möglichst zu vermeiden.
- Weitergehende Maßnahmen zur Minderung des Baulärms sind erst bei Kenntnis der tatsächlichen Schallimmissionen auf Basis messtechnischer Untersuchungen zweckmäßig.

2.24 Die Stadt Bamberg fordert bezüglich der **baubedingten Erschütterungen:**

- Zu baubedingten Erschütterungen ist ein Schutzmaßnahmenkonzept zu erstellen, um erhebliche Belästigungen für die Anwohner durch die Baumaßnahme zu vermeiden. Dieses Schutzkonzept kann insbesondere folgende Maßnahme im Sinne der Details in der Stellungnahme der Immissionsschutzbehörde beinhalten.

2.25 Die Stadt Bamberg fordert bezüglich der **Lichtimmissionen während der Bauzeit:**

- Durch entsprechende organisatorische und / oder technische Maßnahmen ist der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu gewährleisten.

2.26 Die Stadt Bamberg fordert bezüglich der **Staubimmissionen während der Bauzeit:**

- Sämtliche emissionsrelevante Tätigkeiten sowie die zur Beschränkung der Staubemissionen festgelegten Maßnahmen sind in einem Staubminderungskonzept o.ä. festzuhalten. Dieses muss insbesondere auch den Anforderungen des staubfreien Gemüseanbaues im Erwerbsgartenbau Rechnung tragen.

2.27 Die Stadt Bamberg fordert bezüglich des **Betriebs von Verbrennungsmotoren während der Bauzeit:**

- Da Verbrennungsmotoren auf Baustellen zumeist mit Dieselkraftstoff betrieben werden, haben sie auf Grund der Dieselrußemissionen erheblichen Anteil an den gesundheitsgefährdenden

Staubemissionen von Baustellen. Somit ist es von besonderer Bedeutung, die Emissionen zu verringern (Details s. Stellungnahme der Immissionsschutzbehörde).

2.28 Die Stadt Bamberg fordert zum **Natur- und Landschaftsschutz**:

- Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein detaillierter **landschaftspflegerischer Ausführungsplan** zu erarbeiten und mit dem Klima- und Umweltamt der Stadt Bamberg, der Landschaftsplanung im Stadtplanungsamt sowie der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Bamberg (UNB Lkr. 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, die Landschaftsplanung im Stadtplanungsamt sowie die UNB Lkr. 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 Lkr. BA mitzuteilen.
- Vor Beginn der Eingriffe in Natur und Landschaft ist dem Klima- und Umweltamt sowie der UNB Lkr. BA ein **verantwortlicher Ansprechpartner beim Vorhabenträger** oder ein mit der ökologischen Baubegleitung Beauftragter zu benennen.
- **CEF-Maßnahmen** sind rechtzeitig vor Durchführung des Eingriffs umzusetzen. Sie müssen zum Eingriffszeitpunkt funktionsfähig sein.
- Ausgleichsflächen und die auf ihnen festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger an das **Ökflächenkataster beim Bayerischen Landesamt für Umwelt** zu melden.
- 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 hierauf abzustimmen und ggf. anzupassen. Daraus sich eventuell ergebende Änderungen bei der Eingriffs- und Ausgleichsbeurteilung sind zu berücksichtigen.
- **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.
- **SÜ „Grünbrücke mit Verkehrsweg“**
Die Stadt Bamberg fordert, dass der faunistisch gänzlich unzureichend geplante Wildtierdurchlass im Stadtwald entsprechend dem städtischen Verlangen vom 22.07.2020 (**Anlage 3**) und auf Grundlage des Bebauungsplanes 251 H / 344 E (**Anlage 27**) als Grünbrücke geplant und ausgeführt wird. Die Anlagen sind Bestandteil dieses Beschlusses.
Weil der Gleiskörper eingezäunt werden soll und der geplante Tierdurchlass nicht den Anforderungen der erwarteten Wanderungskorridore für Rotwild und Luchsen genügt und somit ein Planungsfehler vorliegt, fordert die Stadt Bamberg ausdrücklich, die gesamten Kosten für die Grünbrücke dem Vorhabenträger aufzuerlegen.

2.29 Die Stadt Bamberg stimmt den **Befreiungen von den Verboten der Verordnung LSG Hauptmoorwald** zu.

2.30 Die Stadt Bamberg fordert zum **Bodenschutz**:

- Es wird eine **bodenkundliche Baubegleitung nach DIN 19639** oder vergleichbare Qualifikation empfohlen. 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. Bleimeninge) 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 Stahlgit-

- ter-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.
- 2.31 Die Stadt Bamberg fordert zum **Umgang mit Kampfmittel:**
- Die Stadt Bamberg stellt bezüglich Kampfmitteln klar, dass grundsätzlich keine allgemeine Kampfmittelfreigabe erfolgen kann.
 - 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.
- 2.32 Die Stadt Bamberg fordert zum **Umgang Altlastverdachtsflächen und der Beprobung von Aushubmaterial:**
- 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. Sonst sind generell die genannten Regelwerke LfU-Merkblatt 3.8/1 sowie LAGA M20 (1997) anzuwenden.
- 2.33 Die Stadt Bamberg stimmt dem **Abbruch des Einzelbaudenkmales Gundelsheimer Straße 14a** (Südlicher Ringlokschuppen) unter Zurückstellung von Bedenken mit dem Ausdruck des größten Bedauerns zu. Die Stadt Bamberg stimmt als Untere Denkmalschutzbehörde den Auslegungsplänen bezüglich der **Veränderungen am Einzelbaudenkmal Ludwigstraße 6 (Bahnhofsempfangsgebäude)** zu. Dem Vorhabenträger ist in der Wahl seiner Bauabläufe und seiner bautechnischen Verfahren aufzuerlegen, dass er sicherstellen muss, dass Einzeldenkmäler, die sich in der Nähe der Baumaßnahmen des Vorhabenträgers befinden, weder beschädigt noch beeinträchtigt werden.
- 2.34 Die Stadt Bamberg fordert bezüglich der Bodendenkmalpflege:
- Grundsätzlich ist festzuhalten, dass für sämtliche aus der Planung resultierenden Bodeneingriffe im Bereich der unter Ziff. 1–4 genannten Bodendenkmäler und Vermutungsflächen eine **denkmalrechtliche Erlaubnis** gemäß Art. 7 Abs. 1 BayDSchG erforderlich ist. Diese kann aus hiesiger Sicht unter folgenden **Bedingungen** erteilt werden:
 - 1) Vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von Bodendenkmäler sind im Rahmen der Bauausführung soweit möglich zu vermeiden (z.B. durch konservatorische Maßnahmen) bzw. auf das zur Durchführung der Planung unbedingt erforderliche Mindestmaß zu begrenzen.
 - 2) Bei nicht vermeidbaren, vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Bodendenkmäler haben vor Bauausführung entsprechende bodendenkmalfachliche Sicherungsmaßnahmen (Prospektion von Vermutungsflächen bzw. fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der archäologischen Befunde und Funde) zu erfolgen.
 - 3) Die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind seitens der Vorhabenträgerin zu veranlassen und zu finanzieren. Einzelheiten und Umfang der Sicherungsmaßnahmen sind mit dem BLfD, Referat B VI, Lineare Projekte, abzustimmen und in einer gemeinsamen Vereinbarung festzuschreiben. Die UDSchB/Stadtarchäologie Bamberg ist am Verfahren zu beteiligen.
 - Für die Ausbauabschnitte, die außerhalb der o.g. 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.
- 2.35 Die Stadt Bamberg fordert in Verbindung mit ihrem Status als **UNESCO-Welterbe und zur Wahrung des Immateriellen Kulturerbes der UNESCO:**
- Eingriffe in die Anbauflächen der Bamberger Gärtner außerhalb des Welterbes sind unbedingt zu minimieren. 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.
 - Die in Verbindung mit dem Bahnausbau geplanten Maßnahmen und deren mögliche Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel und gärtnerische Flächen (auch außerhalb des Welterbes) dürfen das Fortbestehen des Erwerbsgartenbaus in Bamberg nicht gefährden.

- Die Sichträume 9, 12 und 17 aus der Sichtraumstudie von 2017 (**Anlage 15**) sind in der Ausgestaltung der Lärmschutzwände im Zuge des Gestaltungswettbewerbs und der nachfolgenden Realisierung angemessen umzusetzen.
- 2.36 Die Stadt Bamberg fordert im Bereich **Abfall- und Bodenschutz**:
- 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 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.
- 2.37 Die Stadt fordert bezüglich des **Baustellenverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen** in der Baulast der Stadt Bamberg, dass dem Vorhabenträger die **Beweissicherung** aufzuerlegen ist. Dem Vorhabenträger ist nach Abschluss seiner Baumaßnahmen die **Sanierung** aller betroffenen Straßenabschnitte, deren Zustand sich ungewöhnlich stark verschlechtert hat, bereits in der Planfeststellung aufzuerlegen. In der Planfeststellung ist der Vorhabenträger in geeigneter Weise zu verpflichten, sicherzustellen, dass keine Lkw-Fahrten auf anderen Straßen, als in den Auslegungsplänen dargestellt, stattfinden.
- 2.38 Die Stadt Bamberg fordert frühzeitig und umfassend an der **Entwicklung des bauzeitigen Sperr- und Umleitungskonzeptes** beteiligt zu werden.
- 2.39 Die Stadt Bamberg strebt mit dem **Bebauungsplanverfahren Nr. 251 H / 344 E** im Bereich der Bahntrasse zwischen Kühtränkgraben und Halbmeilengraben "Grünbrücke Stadtwald" die geordnete städtebauliche Entwicklung an, die sich aus der **Anlage 27** ergibt. Diese Anlage ist Bestandteil dieses Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planung des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen angepasst wird.
- 2.40 Die Stadt Bamberg strebt mit dem **Bebauungsplanverfahren Nr. 305 J** für den Bereich südlich der Starkenfeldstraße zwischen Bahnstrecke und Schildstraße "Gleispark Bamberg" die geordnete städtebauliche Entwicklung an, die sich aus der **Anlage 28** ergibt. Diese Anlage ist Bestandteil dieses Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planung des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen angepasst wird. Diese Planung eröffnet dem Vorhabenträger zugleich auch die Möglichkeit Ausgleichsflächen und Baumersatzpflanzungen teilweise östlich statt westlich der Bahn zu realisieren.
- 2.41 Die Stadt Bamberg strebt mit dem **Bebauungsplanverfahren Nr. 305 K** im Bereich nördlich der Zollnerstraße, zwischen Bahntrasse Erfurt-Nürnberg und Brennerstraße die geordnete städtebauliche Entwicklung an, die sich aus der **Anlage 29** ergibt. Diese Anlage ist Bestandteil dieses Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert, dass die Planung des Vorhabenträgers an die städtischen Planungen angepasst wird.
- 2.42 Bezüglich der Auswirkungen der Lärmschutzwände in Bereichen, in denen nahe zu diesen Lärmschutzwänden Wohnnutzungen, Arbeitsplätze oder Privatgärten vorhanden sind, sind **Verschattungsstudien** nach DIN 5034 bezüglich der Auswirkungen auf Belichtung, Besonnung, Aussicht und gesunde Wohn-, Arbeits- und Erholungsbedingungen zu beauftragen, zu erarbeiten und vorzu-

stellen. Wo dies erforderlich ist, sind transparente Elemente in den Lärmschutzwänden zu ergänzen.

- 2.43 Die Stadt fordert im Bereich **Landschaftsplanung**:
- Die **Baum- und Gehölzpflanzungen** sind auf Flächen vorzusehen, welche sich in die städtischen Zielsetzungen der Stadt Bamberg einfügen. Insbesondere Grünzüge, die überregional das Stadtgebiet Bamberg mit der freien Landschaft verbinden, sind zu bevorzugen.
 - Die **Lärmschutzwände** im Bereich des Gleisdreiecks und im Bereich der Abstell- und Behandlungsanlage Nordost müssen ebenfalls Gegenstand des **vom Vorhabenträger auszulobenden Gestaltungswettbewerbes** werden. Im Bereich der Abstell- und Behandlungsanlage Nordost muss ein so hinreichend breiter Grundstücksstreifen verfahrensgegenständlich bleiben, dass sowohl die Option eines Lärmschutzwalles, als auch die Option einer intensiven Eingrünung flächenmäßig möglich bleiben und den Wettbewerbsteilnehmern offenstehen.
 - Die Anforderungen an die **Begrünung von Lärmschutzwänden** sind im Auslobungstext des Gestaltungswettbewerbs dezidiert aufzunehmen. Dazu bekräftigt der Stadtrat an dieser Stelle nochmals ausdrücklich, dass die DB Netz die Vorgaben zur Gestaltung von Lärmschutzwänden (Stadtratssitzungen vom 06. und 20.03.2018 umsetzen muss. Insbesondere ist an den Forderungen zur anliegerseitigen Begrünung von Lärmschutzwänden festzuhalten.
 - Bezüglich der **Auswirkungen der Lärmschutzwände auf die Frischluftströme** vom Hauptsmoorwald in die Stadt hinein ist durch den Vorhabenträger ein qualifiziertes Fachgutachten zu beauftragen, zu erarbeiten und vorzustellen.
 - Eine detaillierte **Ausführungsplanung für die Rekultivierung von Baustelleneinrichtungsflächen** ist der Stadt spätestens zwei Jahre vor Fertigstellung des jeweiligen Abschnittes zur Abstimmung vorzulegen.
 - Der **Verlust von Klein- und Privatgartenflächen** ist durch eine Neuanlage von Kleingartenparzellen zu kompensieren. Die reale Neuanlage der Parzellen ist notwendig. Die Stadt ist sowohl bei der bauleitplanerischen Ausweisung als auch bei der Eigentumssuche behilflich.
- 2.44 Die Stadt Bamberg fordert hinsichtlich der **Belange der Wirtschaft**:
- Es ist sicherzustellen, dass Unternehmen, deren Betriebsgelände bzw. Erreichbarkeit direkt von den Baumaßnahmen und/oder dem fertigen Ausbauzustand des Knotens Bamberg betroffen sind, möglichst frühzeitig über die individuellen **Auswirkungen** informiert werden, auch hinsichtlich des Beginns und der Dauer der Maßnahmen.
 - Die **Auswirkungen der Großbaustelle** auf die Bamberger Unternehmenslandschaft sind so gering wie möglich zu halten. Es ist deshalb zwingend erforderlich, die Wirtschaftsförderung zu gegebener Zeit in die Erstellung des bauzeitigen Verkehrskonzeptes einzubinden.
 - Hinsichtlich der **Gewerbeflächenpotenziale** sind die eingeleiteten Bebauungspläne 301 D, 305 I, 305 K weiterzuerfolgen.
- 2.45 Die Stadt Bamberg fordert sowohl in kommunaler Selbstverwaltung, als auch in ihrer Eigenschaft als Kreisverwaltungs-, Denkmalschutz-, Naturschutz-, Immissionsschutz-, Abfallrechts-, Bodenschutz-, Altlasten-, Wasserrechts-, Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörde, Straßenbulasträger, Abwasserbeseitigungspflichtiger, etc. die **Einarbeitung der vorgenannten Ziffern 2.1 bis 2.44 in die Planung des Vorhabenträgers**. Die genannten Beschlussziffern stellen einen **Auszug aus den Einzelstellungen der städtischen Behörden, Ämter und Einrichtungen** dar. Diese sind als **Anlagen 4 bis 19** ausdrücklich Gegenstand des städtischen Beschlusses. Die Stadt Bamberg fordert **eine erneute Auslegung der Planfeststellungsunterlagen**.
- 2.46 Der Stadtrat verweist ausdrücklich darauf, dass zusätzlich sein **Beschluss über Einwendungen Teil 1 vom 10.03.2021 (Anlage 1)** sowie die **Beschlüsse über das Verlangen der Stadt vom 26.06.2019 (Anlage 2)** und **22.07.2020 (Anlage 3)** volle Gültigkeit haben und ebenfalls Gegenstand dieses heutigen Beschlusses sind. Darüber hinaus verweist der Stadtrat ausdrücklich auf die Stellungnahme der Stadtwerke Bamberg GmbH.
- 2.47 Der Stadtrat beschließt, dass er sich für den Fall mangelnder Einarbeitung der städtischen Einwendungen und Stellungnahmen in das weitere Verfahren ausdrücklich alle **Klageoptionen** offenhält.
3. Der Stadtrat beauftragt die Stadt Bamberg mit der fristgerechten Zuleitung der Einwendungen aus Beschlussziffer 2 an die Anhörungsbehörde die **Kanzlei Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbH, Würzburg** zu beauftragen. Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung auch weitere redaktionelle Korrekturhinweise bzgl. der Auslegungsunterlagen mit in das Einwendungsschreiben einzuarbeiten.

4. Die Stadt Bamberg bittet im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Bau eines **Regionalen Omnibusbahnhof (ROB)** südlich der Unterführung Zollnerstraße (Bebauungsplan Nr. 305 H) die zeitnahe Aufnahme ergebnisorientierter Verkaufsgespräche mit der Stadt Bamberg.
5. Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung bezüglich der Planung einer **Fußgängerbrücke über die Memmelsdorfer Straße** östlich entlang der Bahnstrecke **Planungsvereinbarungen** mit der Mälzerei Weyermann und der DB Netz AG abzuschließen.
6. Der **Antrag des CSU / Bamberger Allianz Stadtratsfraktion vom 08.03.2021 (Anlage 30)** ist hiermit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
Der **Antrag der FW / BuB / FDP Stadtratsfraktion vom 16.03.2021 (Anlage 32)** ist hiermit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
Der **Antrag der Volt / ÖDP / BM Stadtratsfraktion vom 15.03.2021 (Anlage 33)** ist hiermit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

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. Euro betragen.

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Anlage/n:

1. Stellungnahme der Stadt Bamberg Teil 1 zur 3. Planänderung – Stadtratsbeschlüsse v. 10.03.2021
2. Verlangen der Stadt Bamberg – Stadtratsbeschlüsse v. 26.06.2019
3. Verlangen der Stadt Bamberg – Stadtratsbeschlüsse v. 22.07.2020
4. Stellungnahme BSB / Straßen- und Brückenbau v. 24.03.2021
5. Stellungnahme BSB / Entwässerung v. 22.03.2021
6. Stellungnahme Amt für Verkehrsplanung v. 22.03.2021
7. Stellungnahme Radverkehrsbeauftragte v. 22.03.2021
8. Stellungnahme Stadtwerke Bamberg / Verkehrs- und Park GmbH v. 25.02.2021
9. Stellungnahme Klima- und Umweltamt – Wasserrecht v. 18.03.2021
10. Stellungnahme Klima- und Umweltamt – Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft v. 18.03.2021
11. Stellungnahme Klima- und Umweltamt – Immissionsschutz v. 18.03.2021
12. Stellungnahme Klima- und Umweltamt – Naturschutz v. 18.03.2021
13. Stellungnahme Klima- und Umweltamt – Bodenschutz und Altlasten v. 18.03.2021
14. Stellungnahme Bauordnungsamt / Denkmalpflege v. 23.02.2021 + Heimatpflege v. 15.03.2021
15. Stellungnahme Zentrum Welterbe + Sichtachsenstudie und bahnrelevante Sichtachsen v. 01.03.2021
16. Stellungnahme Amt für Brand- und Katastrophenschutz / Ständige Wache Feuerwehr v. 19.03.2021
17. Stellungnahme Klima- und Umweltamt – Abfallrecht / Abfallwirtschaft v. 18.03.2021
18. Stellungnahme Stadtplanungsamt v. 02.03.2021
19. Stellungnahme Amt für Wirtschaft v. 10.03.2021
20. EÜ „Grünbrücke mit Verkehrsweg“ (Stadtwald) – Machbarkeitsstudie Emch + Berger v. 02.06.2020
21. EÜ Forchheimer Straße Lageplan mit südlich verschobener Straßenachse
22. EÜ Münchner Ring – Machbarkeitsstudie Emch + Berger v. 17.03.2021
23. EÜ Nürnberger/Geisfelder Straße – Machbarkeitsstudie Emch + Berger v. 03.04.2020
24. entfallen
25. entfallen
26. Kreisverkehr Hafenstraße / Emil-Kemmer-Straße
27. Bebauungsplanverfahren Nr. 251 H / 344 E im Bereich der Bahntrasse zwischen Kühtränkgraben und Halbmeilengraben "Grünbrücke Stadtwald"
28. Bebauungsplanverfahren Nr. 305 J für den Bereich südlich der Starkenfeldstraße zwischen Bahnstrecke und Schildstraße "Gleispark Bamberg"
29. Bebauungsplanverfahren Nr. 305 K im Bereich nördlich der Zollnerstraße, zwischen Bahntrasse Erfurt-Nürnberg und Brennerstraße
30. Antrag des CSU / Bamberger Allianz Stadtratsfraktion vom 08.03.2021
31. entfallen
32. Antrag der FW / BuB / FDP Stadtratsfraktion vom 16.03.2021
33. Antrag der Volt / ÖDP / BM Stadtratsfraktion vom 15.03.2021

Verteiler:

Stab OB, 1, 13, 2, 3, 4, 5, 38, BSB, 61