



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	06.09.2010		
Geschäftszeichen	SUB III-Wa		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 28.09.2010	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 358/10

Betreff: Planfeststellungsverfahren zur Errichtung der Fahrzeuginstandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage im Rangierbahnhof (FIBA) durch die Deutsche Bahn AG
- Stellungnahme der Stadt Ulm

Anlagen: 1 Übersichtslageplan (Anlage 1)

Antrag:

Die Stellungnahme der Stadt Ulm zur geplanten Fahrzeuginstandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA) von DB Regio zu beschließen.

Jescheck

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3,C 3,LI,OB,VGV/VP _____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Maßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs

Die Regionalisierung des Bahnverkehrs und die Veränderungen im Stuttgarter Hauptbahnhof haben auch Auswirkungen auf den Bahnhofsbereich in Ulm. Die heute in Stuttgart zentralisierte Wartung und Reinigung von Regionalzügen soll auf mehrere Standorte im Südwesten aufgeteilt werden. Ulm ist als einer dieser Standort vorgesehen. Die bestehenden Anlagen entsprechen jedoch nicht den Anforderungen. Die DB Regio AG plant daher im Rangierbahnhof die Errichtung einer Fahrzeug-Instandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA).

Im Bereich des Bahnhofs Ulm werden zeitgleich und auf engstem Raum mehrere Projekte mit größter Wichtigkeit für die Stadt Ulm geplant und umgesetzt:

- Die FIBA soll ab 2012 zwischen der Lupferbrücke und der Wallstraßenbrücke errichtet werden, Fertigstellung 2014.
- Der Baubeginn für die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm im Bereich des Hauptbahnhofs ist für 2012 vorgesehen, Fertigstellung in 2019. Die neue Strecke wird durch einen Tunnel unter dem Michelsberg in den Bahnhof führen.
- Wesentlicher Bestandteil des Projekts City-Bahnhof Ulm ist die Errichtung eines Westzugangs zum Bahnhof und eines Parkhauses an der Schillerstraße. Dazu sind heute noch durch DB Regio genutzte Gleise an der Schillerstraße notwendig, die erst durch die Errichtung der FIBA ab 2014 frei werden. Dies wurde in der Machbarkeitsstudie der Bahnhofsagentur durch die Bahn bestätigt (GD 494/08).

2. Fahrzeug-Instandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage - FIBA

Die heute auf mehrere Standorte im Bahnhofsbereich verteilten Wartungsanlagen von DB Regio werden mit der neuen FIBA im südlichen Rangierbahnhof zusammengefasst.

Die FIBA besteht im Wesentlichen aus den folgenden Anlagen:

- Der 125 bis 230 m lange Werkstattbereich mit Verwaltungs- und Sozialgebäude liegt westlich der Behringer Brücke. Als Zufahrt zur Werkstatt wird die im Bereich Behringer Brücke bestehende Einfahrt zur Fa. Molfenter mit genutzt.
- Die offene 190 m lange Innenreinigungsanlage liegt am südlichen Rand der FIBA.
- Die Außenreinigungsanlage, bestehend aus einer eingleisigen 90 m langen Halle, ist im östlichen Bereich der FIBA angeordnet.
- Eine Tankanlage wird östlich der Behringer Brücke errichtet.
- Eine interne Werkstraße mit Parkplätzen am südlichen Rand der FIBA verbindet die einzelnen Anlagen und ist an die IKEA-Straße angebunden.

Zusätzlich sind im Bereich des Bahnhofs Söflingen Maßnahmen notwendig:

- Ein zweigeschossiges neues elektronisches Stellwerk ersetzt die alte Stellwerktechnik.
- Ein erneuerter Bahnsteig zwischen Gleis 2 und 3 wird an die bestehende Unterführung angeschlossen. Dadurch wird der unsichere heutige Übergang über das Gleis beseitigt.

3. Planfeststellungsverfahren

Das Eisenbahnbundesamt führt derzeit auf Antrag der DB Regio AG ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durch. Das Regierungspräsidium Tübingen ist Anhörungs- und Erörterungsbehörde. Im Rahmen dieses Verfahrens werden die Träger öffentlicher Belange (TöBs) beteiligt und die Betroffenen angehört. Mit Abschluss des Verfahrens besteht Baurecht.

Bereits im Vorfeld fanden Abstimmungen mit u. A. dem Denkmalschutz und dem Umwelt- und Naturschutz statt. Wichtige Teile der historischen Stellwerkanlagen und der Drehscheiben und Ringlokschuppen im nördlichen Rangierbahnhof können erhalten werden, ebenso die besonders bedeutsame Stellwerktechnik im Söflinger Bahnhof. Maßnahmen zur Minderung bzw. Kompensierung der Eingriffe in Umwelt- und Natur werden im Wesentlichen im Bereich der alten Ringlokschuppen ausgeglichen. Hier können wertvolle neue Lebensräume für seltene Tier- und Pflanzenarten entstehen.

4. Stellungnahme der Stadt Ulm zur Fahrzeuginstandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA) von DB Regio

Die Stadt Ulm nimmt zu der vorliegenden Planung wie folgt Stellung:

4.1 Stadtplanung/ Denkmalschutz:

Die Stadt Ulm begrüßt das Vorhaben von DB Regio im Bereich des Rangierbahnhofs Ulm eine moderne Fahrzeuginstandhaltungsanlage zu errichten. Mit diesem Vorhaben wird eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung des Projekts City-Bahnhof geschaffen, da dadurch Gleise an der Schillerstraße freiwerden, die notwendig sind zur Umsetzung des City-Bahnhof-Konzepts. Wie bereits in der Machbarkeitsstudie der Bahnhofsagentur im Jahr 2008 festgestellt, sind diese Gleise mit Inbetriebnahme der FIBA nicht mehr zur Abstellung von Zügen erforderlich. Die Stadt Ulm geht daher davon aus, dass die betreffende Fläche künftig der Stadtentwicklung zur Verfügung steht.

Während der Bauzeit ist darauf zu achten, dass Lärmemissionen insbesondere durch die Schotteranlage und den Nachtbetrieb der Rottenwarnanlage in einem für die Umgebung verträglichen Maße gehalten werden.

Die Stellwerke 3, 10, 11, 12, 13 sowie die baulichen Anlagen im Bereich der Ausgleichsflächen sollen abgebrochen werden. Vor dem Abbruch ist in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde eine fotografische Dokumentation der denkmalgeschützten Bereiche durchzuführen. Wesentliche Teile der denkmalgeschützten Anlagen werden jedoch erhalten. U. A. der komplette Bahnhof Söflingen mit der historisch wertvollen Stellwerktechnik sowie eine der Lokdrehscheiben mit Halle und weitere Stellwerke.

4.2 Verkehrsplanung:

Der vorliegende Erläuterungsbericht macht keine Angaben über eventuelle Veränderungen der lichten Durchfahrtshöhe der bestehenden Beringer Brücke. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Höhenlage der heutigen Beringer Brücke für den Betrieb der FIBA auch zukünftig ausreichend ist und den gültigen Normen und Richtlinien entspricht. Die Verpflichtungen der Stadt Ulm als Baulastträger zur Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht dürfen durch den Betrieb der FIBA nicht über das übliche Maß anderer Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen beeinträchtigt werden.

Die Ausführungsplanung der Einbindung der Treppenanlage am Bahnhof Söflingen in die vorhandene Fußgängerunterführung ist der Abteilung Verkehrsplanung und Straßenbau zur Kenntnis zu geben.

4.3 Liegenschaften:

Die Stadt Ulm ist mit dem Flurstück 1567 Gemarkung Ulm betroffen. Es handelt sich um eine Industriegleisfläche im Bereich des nördlichen Blaubeurer Straße, die mit einem Strang die Fa. Beiselen bedient. Die Notwendigkeit der Gleisanbindung ist mit der Fa. Beiselen abzustimmen.

4.4 Naturschutzrecht

Es gilt die Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG insbesondere mit den entsprechenden Bestimmungen zu Vermeidung/ Minderung/ Ausgleich und Ersatz. Weiterhin könnten auch zwingend zu beachtende Schutzvorschriften zum Besonderen Artenschutz (§ 44 BNatSchG) tangiert sein.

Es ergeben sich nachstehende naturschutzrechtliche/ naturschutzfachliche/ artenschutzrechtliche Einwendungen, Hinweise und Anregungen zu dem Vorhaben. Unter der Voraussetzung, dass die Forderungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) nachgearbeitet werden bzw. in die eisenbahnrechtliche Planfeststellung so übernommen werden, wird gem. § 17 Abs. 1 BNatSchG das Benehmen bzw. die Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde zu dem Vorhaben erteilt.

Zum Schutzgut Tiere und Pflanzen erhebt sich die Frage, ob sich die Ausführungen nur auf die von der Unteren Naturschutzbehörde festgelegten Kartierungen beschränken sollen oder ob nicht auch zu anderen relevanten Artengruppen z.B. Tagfalter, Nachtfalter, Käfer vom Biotoptyp hergeleitete Aussagen erfolgen sollen. Die große Menge von Blütenpflanzen in den Gleisanlagen und Ruderalflächen hat auch für weitere Artengruppen wichtige Biotopfunktion. Nach Aussage des zuständigen Naturschutzbeauftragten ist in dem Projektgebiet z. B. mit dem regelmäßigen Vorkommen des Schwalbenschwanzes zu rechnen, da dessen Futterpflanzen bei den Biotopbeschreibungen häufig genannt werden.

Falls nach Ansicht der Gutachter auch die Gemeine Nachtkerze auf den Ruderalstandorten vorkommt, sollten beim Thema Artenschutz auch Aussagen zur FFH Anhang IV- Art Nachtkerzenschwärmer - Proserpinus proserpina erfolgen.

Falls auch ohne Kartierungen vom Biotoptyp abgeleitete gutachterliche Aussagen zu weiteren Tierartengruppen möglich sind, sind diese der Vollständigkeit halber im LBP zu ergänzen. Die rechtlichen Aussagen in Kapitel 5.3.5 des LBP sind zur Klarheit auf den exakten Wortlaut des § 44 BNatSchG zu beziehen. Die Anwendung des § 44 Abs. 5 BNatSchG auf dieses Vorhaben bzgl. der betroffenen Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV Buchstabe a bzw. b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten bzw. europäischen Vogelarten ist gegeben.

Für sogenannte "andere" Arten die besonders bzw. streng geschützt sind (z.B. Wildbienen) gilt der Eingriff als zulässig, sofern die Eingriffs-/ Ausgleichsregelung mit den entsprechenden Kompensationsmaßnahmen plausibel ist. Dies ist hier gegeben. Eine entsprechend eindeutige und klare Formulierung ist dem LBP in Kapitel 5.3.5 in einer knappen Überarbeitung noch hinzuzufügen.

Ökologische Bauleitung:

Es ist eine qualifizierte ökologische Baubegleitung vorzusehen. Deren Aufgaben muss insbesondere die fachliche Begleitung und Überwachung aller Natur- und Artenschutzbelange (u.a. Sicherstellung der festgesetzten Vermeidung-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen, der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen Artenschutz, cef-Maßnahmen) sowie die Bewältigung von Konflikten zwischen bautechnischen Erfordernissen und Ökologie während der Bautätigkeit umfassen.

Weiterhin bestehen Informations- und Dokumentationsaufgaben gegenüber der unteren Naturschutzbehörde. Regelmäßige vorherige Abstimmungen bei der Realisierung der Maßnahmen und die Einbindung der Naturschutzbehörde bei größeren Eingriffen zur Lenkung der Sukzession auf den Ausgleichsflächen bei Umsetzung der cef-Maßnahmen sind erforderlich.

Die ökologische Bauleitung ist der unteren Naturschutzbehörde namentlich bekannt zu geben. Eine regelmäßige Anwesenheit auf den Baustellen ist zwingend erforderlich.

Eine formelle Schlussabnahme des Vorhabens mit der unteren Naturschutzbehörde bzw. dem Naturschutzbeauftragten hinsichtlich der naturschutzrechtlichen und -fachlichen Aspekte hat zu erfolgen.

Auf die Monitoring-Verpflichtungen und die damit zusammenhängenden regelmäßigen Informations- und Abstimmungspflichten an die untere Naturschutzbehörde, vor allem auch hinsichtlich der cef-Maßnahmen, wird hingewiesen.

Auf § 14 Abs. 4 BNatSchG wird verwiesen. Danach sind die Kompensations- und auch cef-Maßnahmen im jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. D.h. hier konkret, dass die Maßnahmen für die Dauer des Eingriffs unterhalten und als Verpflichtung der DB AG im Grundbuch gesichert werden müssen. Der Nachweis hierüber ist der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ulm vor Baubeginn vorzulegen.