



STADT AULENDORF

| | | | |
|--|------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Bürgermeister | | Vorlagen-Nr. 10/133/2019 | |
| Sitzung am 23.09.2019 | Gremium Gemeinderat | Status Ö | Zuständigkeit Entscheidung |
| <p>TOP: 4 Bahnbrücke Rugetsweiler a) Information zum Planungsstand b) Festlegung der weiteren Vorgehensweise</p> | | | |
| <p>Ausgangssituation:</p> <p>Zur Erneuerung der Bahnbrücke BW 07 hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 08.04.2019 folgenden Beschluss gefasst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Für die Bahnbrücke BW 07 (Rugetsweiler) wird die Ausführungsvariante mit einer Breite auf der Brücke von 3,50 Meter, mit einer Kappe von 0,75 Meter auf der einen Seite und einer Kappe von 1,25 Meter auf der anderen Seite beschlossen. 2. Die Straßenführung wird mit Ausweibuchten hergestellt. Die Bahnbrücke ist nicht für LKW´s freigegeben. Zur Fahrbahnbreite von 3,5 Meter wird jeweils beidseitig noch ein geschottertes Bankett von 1 Meter vorgesehen. 3. Das Ingenieurbüro wird beauftragt, die Beleuchtung mit in die Planung aufzunehmen. <p>Die Festlegung der Verkehrsführung folgte in der Gemeinderatssitzung am 22.07.2019. Es wurde folgende Verkehrsregelung festgelegt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Gemeinderat spricht sich für einen Begegnungsverkehr auf der Verbindung Mochenwanger Straße/Rugetsweiler Straße aus. Die Straßenbreite wird mit 4,75 m Asphalt mit je beidseitig 0,50 m geschottertem Bankett festgelegt. (10 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen). 2. Die Tempo 30-Zone von Rugetsweiler, Bruckstraße bis Mochenwanger Straße, L 284 wird verlängert. Für LKW wird ein Fahrverbot erlassen. (einstimmig). 3. Die Ausweibuchten werden vor der Brücke in Fahrtrichtung auf der rechten Seite gebaut (11 Ja-Stimmen, 2 Enthaltungen, 2 Nein-Stimmen). 4. Die Verwaltung wird beauftragt, eine weitere detailliertere Planung hinsichtlich der Bepflanzung mit den Bäumen Spitzahorn und Winterlinde als Grundlage vorzulegen. Das Planungsbüro wird diese weitere Planung vorstellen. (einstimmig) 5. Als Beleuchtung wird „Hellux – Eco Streetline Twin“ ausgewählt und zur Ausführung gebracht (einstimmig) <p>Zuvor hat der Gemeinderat am 13.05.2019 den Aufstellungsbeschluss für das erforderliche Bebauungsplanverfahren „Bahnbrücke Rugetsweiler“ beschlossen und den Entwurf des Bebauungsplanes vom 11.04.2019 mit Begründung und Umweltbericht gebilligt. Die Verwaltung wurde beauftragt dem Planentwurf öffentlich auszulegen und die Anhörung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen.</p> <p>In Abstimmung mit der unteren Naturrechtsbehörde wurde ein Artenschutz-Umweltkonzept insbesondere hinsichtlich der Fledermauserfassung erstellt. Mit dem Artenschutz-Umweltkonzept wurde das Büro Tanja Örg – Umweltkonzept, beauftragt.</p> | | | |

Bei der Untersuchung wurden im Untersuchungsbereich mindestens 6 Fledermausarten nachgewiesen. Der Untersuchungsbereich umfasste zum einen die Schussen mit Begleitgehölze und zum anderen die Alleebäume (Spitzahorn).

Folgende Fledermausarten wurden geortet:

- Braunes Langohr / graues Langohr
- Breitflügelfledermaus
- Großer Abendsegler
- Wasserfledermaus
- Zwergfledermaus
- Pipistrellusart

Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass gemäß der Habitatausstattung sowie der erzielten Ergebnisse (festgestellte Arten durch Detektorbegehung und Frequentierung) für die Alleebäume und den Gehölzbestand an der Schussen von einer hohen Bedeutung aus Sicht des Fledermausschutzes auszugehen ist. Quartiere (Fortpflanzungsquartiere und/oder Tages-/Zwischenquartiere) sind in den Bäumen anzunehmen auch wenn die genaue Lokalisation nicht möglich ist.

Eine Entfernung/Fällung der Bäume muss als ein erheblicher Quartiersverlust für die Artengruppe der Fledermäuse bewertet werden.

Außerdem dienen die Bäume als Leitlinie, Verbindungselement und Jagdbereich für nachgewiesenen Fledermausarten.

Bei einer Entfernung von einzelnen Bäumen ist die Erheblichkeitsschwelle schwer abzuschätzen, da die Allee im Verbund bewertet werden muss.

Aus gutachterlicher Sicht sind bei der Fällung der Bäume artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu erwarten.

Eine weitere Untersuchung der Bäume zur Erfassung von Quartieren, z.B. mittels Hubsteigers ist bei dieser Anzahl an Bäumen und Spalten und der rissigen Kronen nicht zielführend, da nicht alle potenzielle Quartiere erreicht und gesichert bzw. ausreichend überprüft werden können.

Das Landratsamt Ravensburg, untere Naturschutzbehörde wurde nach Vorliegen des Gutachtens über das Ergebnis informiert.

Die Planungsrechtliche Situation stellt sich folgendermaßen dar:

Gemäß § 31 Abs. 4 Naturschutzgesetz sind Alleeen an öffentlichen oder privaten Verkehrsflächen und Wirtschaftswegen im Außenbereich gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleeen sowie alle Maßnahmen, die zu deren Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung führen können, sind verboten. Davon ausgenommen sind Pflegemaßnahmen, die bestimmungsgemäße Nutzung sowie Sofortmaßnahmen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich sind. Die § 3 und 4 des Bundesfernstraßengesetzes und die § 9 und 59 des Straßengesetzes bleiben unberührt.

Gemäß Absatz 5 kann die untere Naturschutzbehörde Befreiungen von den Verboten des Absatzes 4 unter den Voraussetzungen des § 67 Abs. 1 und 3 Bundesnaturschutzgesetz erteilen. Bei Befreiungen aus Gründen der Verkehrssicherheit liegen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses in der Regel erst dann vor, wenn die Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind und die Verkehrssicherheit nicht auf andere Weise erhöht werden kann. Die in Frage kommenden Alternativen müssen geeignet, zumutbar und verhältnismäßig sein. Die Verkehrssicherungspflichtigen haben die aus Gründen der Verkehrssicherung notwendigen Maßnahmen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde vorzunehmen.

Artenschutzrechtlich liegt gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz ein Verbotstatbestand vor.

Gemäß § 45 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz kann die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Behörde weitere Ausnahmen zulassen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich sozialer oder wirtschaftlicher Art. Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art sich nicht verschlechtert.

Für die Ausnahmeerteilung ist das Regierungspräsidium Tübingen zuständig. Von Seiten des Planungsbüro Zimmermann, Ingenieurgesellschaft mbH wurden in den vergangenen Wochen Planungsalternativen erarbeitet und untersucht um einen entsprechenden Antrag auf Ausnahmegenehmigungen gemäß § 45 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz beim Regierungspräsidium Tübingen einreichen zu können. In Vorgesprächen mit dem Regierungspräsidium Tübingen wurde deutlich zum Ausdruck gebracht, dass eine Ausnahmegenehmigung nur dann in Frage kommt, wenn eine erforderliche Untersuchung und Bewertung von Planungsalternativen vorliegt.

Folgende Planungsalternativen wurden untersucht und bewertet:

1. Ursprüngliche Planung

- PKW, Fußgänger und Radverkehr in beide Richtungen möglich, befahrbar für Rettungsfahrzeuge und den Schulbus.
- Verbot von LKW-Verkehr.
- Verbreiterung der Fahrbahnbreite auf der Brücke auf 3,5 Meter zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit.
- Verbreiterung der Brückenkappen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgängern.
- Für den Rückbau der Bestandsbrücke und die Errichtung der neuen Brücke sind Baumfällungen erforderlich.
- Zur Anbindung an die neue ca. 1 Meter höher gelegene Brücke ist es erforderlich, die Gradienten in Teilbereichen der beidseitigen Dämme anzuheben. Hierbei beträgt die maximale Steigung 7%.
- Nach Herstellung der Arbeiten wird die Allee wieder neu bepflanzt und hergestellt.

2. Planungsalternative 1

- Grundlage der Planungsalternative 1 ist die Planung der ursprünglichen Planung.
- Der Umfang der Straßenbaumaßnahme wird reduziert, um die Eingriffe in die Allee zu reduzieren.
- Die aus bautechnischer Sicht erforderlichen Baumfällungen reduzieren sich in dieser Variante auf einen Bereich, so dass geplante Maximalsteigung von 7 % auf den beidseitigen Rampen nicht überschritten wird.
- Insgesamt müssen 17 Bäume (Westseite 9 und Ostseite 8 Bäume) gefällt werden.
- Die restlichen Bäume können erhalten werden, da außerhalb des oben genannten Bereiches keine Straßenbauarbeiten erfolgen und die bestehende Straße beibehalten wird.
- Bei dieser Planungsvariante könnten folgende Punkte wie bisher im Gemeinderat diskutiert umgesetzt werden (PKW, Fußgänger und Radverkehr in beide Richtungen möglich, Befahrung für Rettungsfahrzeuge und den Schulbus möglich, Verbot von LKW-Verkehr).
- Die Brücke könnte gemäß der bisherigen Beschlussfassung errichtet werden.
- Die maximale Steigung beträgt 7 %.
- Es müssten 17 Bäume gefällt werden.

3. Planungsalternative 2

- Der Umfang der Straßenbaumaßnahme wird weiter reduziert, um die Eingriffe in die Allee so gering wie technisch möglich zu erhalten.
- Bei dieser Variante müssen die beidseitigen Rampen steiler ausgebildet werden. Die maximale Steigung beträgt 10 %.
- In diesem Fall müssen insgesamt 9 Bäume (Westseite 5 und Ostseite 4 Bäume) gefällt werden.
- Die restlichen Bäume könnten erhalten werden, da außerhalb des Eingriffsbereiches für die Brücke keine Straßenbauarbeiten erfolgen und die bestehende Straße beibehalten wird.
- Wie in der ursprünglichen Planung wäre ein PKW, Fußgänger und Radverkehr in beide Richtungen möglich, eine Befahrung für Rettungskräfte und für den Schulbus wäre möglich und es würde ein Verbot für LKW-Verkehr bestehen.
- Ein einheitlicher Straßenquerschnitt für den Begegnungsverkehr PKW-PKW wäre nicht gegeben.
- Zusätzliche Ausweichbuchten müssten angeordnet werden.
- Keine Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit insbesondere für Radfahrer und Fußgänger.
- Aus bautechnischer Sicht müssten 9 Baumfällungen vorgenommen werden.

4. Planungsalternative 3

- Die Alternative untersucht den Ersatzneubau als Geh- und Radwegbrücke gemäß der Planung der Deutschen Bahn.
- Bei dieser Alternative müssten 11 Bäume gefällt werden (Westseite 5 und Ostseite 6 Bäume).
- Eine Fußgänger- und Radverkehr in beide Richtungen wäre möglich, eine Befahrung für Rettungskräfte, den Schulbus und für PKW´s wäre nicht möglich.
- Aufgrund der erforderlichen Erdarbeiten im Wurzelbereich sind aus bautechnischer Sicht 11 Baumfällung in diesem Bereich erforderlich.

5. Planungsalternative 3a

- Herstellung einer Fuß- und Radwegbrücke wie bei Punkt 4, jedoch auch für die Nutzung durch die Feuerwehr geeignet.
- Bei der Planung müsste eine höhere Verkehrslast angesetzt werden, dadurch ergeben sich größere Bauteilquerschnitte am Überbau.
- Arbeiten an den Wiederlager und Fundamente sind erforderlich. Es würden sich vergleichbare Eingriffe in den Damm (Erdarbeiten, Baumfällungen) wie bei der Planungsalternative 3 ergeben. Es müssten 11 Baumfällungen vorgenommen werden.

6. Planungsalternative 4

Bei diesen Planungsvarianten wurde alternative Standorte für die Bahnquerung von Rugetsweiler nach Zollenreute untersucht. Die Wahl der Standorte wird hierbei maßgeblich bestimmt durch

- die Topographie
- die Lage der Schutzgebiete
- den Verlauf der Schussen
- Trassierung der Bahnstrecke

–

Südöstlich des bestehenden Straßendamms liegt ebenfalls ein Offenlandbiotop, das sich nach Osten bis zur Schussen und im Süden bis zur Bahnstrecke hin erstreckt. Ein Brückenstandort südlich des bisherigen ist daher nicht möglich.

Nördlich und Nordöstlich der bestehenden Straße liegen keine Schutzgebiete vor. Die Grundstücke befinden sich im Privatbesitz, im Besitz der Deutschen Bahn sowie des Landes Baden-Württemberg. Von Seiten des Ingenieurbüros wurden zwei potentielle Trassen und Maßnahmen untersucht.

7. Planungsvariante 4a

Bei der Variante 4a läuft die Straße auf direktem Weg ab der Schussenbrücke zur Mochenwanger Straße. Die Strecke hat auf der Ostseite der Bahnlinie eine Höhe von etwa 9 Meter, auf der Westseite eine Höhe von 4,5 Meter zu überwinden. Für die Überwindung dieses Höhenunterschiedes bestehen auf der alternativen Streckenführung etwa 76 Meter Straßenlänge auf der Ostseite und etwa 33 Meter auf der Westseite zur Verfügung. Nach einer groben Vorplanung ergibt sich eine maximale Längsneigung auf der Ostseite von ca. 21 % und auf der Westseite von 47 %, was straßentechnisch in keinem Fall umzusetzen ist.

8. Planungsvariante 4b

Bei der Variante 4b verläuft die Straße in einem ähnlichen Verlauf wie die Bestandsstraße, jedoch nordwestlich dieser. Die Strecke ab der Schussenbrücke zur Mochenwanger Straße hat auf der Ostseite der Bahnlinie eine Höhe von 8,5 Meter, auf der Westseite eine Höhe von 6 Meter zu überwinden. Für die Überwindung dieses Höhenunterschiedes stehen auf der alternativen Streckenführung etwa 105 Meter Straßenlänge auf der Ostseite und etwa 90 Meter auf der Westseite zur Verfügung.

Nach einer groben Vorplanung ergibt sich eine Längsneigung von ca. 10 % und auf der Westseite von 9 %, was straßentechnisch noch möglich wäre. Problematisch wären jedoch die Sichtverhältnisse im speziell im Brückenbereich.

Ein weiterer sehr kritischer Punkt wären die immensen anfallenden Erdmassen, die Auffüllung erforderlich sind. Zusätzlich sind voraussichtlich Abfangmaßnahmen entlang der Mochenwanger Straße erforderlich (Stützwände).

Zur Gewährung eines sicheren Bahnverkehrs ist der Rückbau der bestehenden Brücke erforderlich. Für den Rückbau der Allee ist die Fällung von ca. 4 Alleebäumen erforderlich. Bei der Variante 4b müssen aufgrund des großen Höhenunterschiedes zusätzlich 4 Bäume zwischen der Baumallee und der Schussenbrücke gefällt werden.

- Der Eingriff in die Allee wäre nur unwesentlich geringer als bei der Planungsvariante 2.
- Zusätzlich wäre aufgrund der großen Erdauffüllungen ein immenser in die umliegende Natur erforderlich.

9. Planungsalternative 5

Bei dieser Planungsvariante erfolgt der ersatzlose Rückbau der Bestandsbrücke sowie die Stilllegung der Verbindung Rugetsweiler – Zollenreute. Es müssten ca. 4 Alleebäume gefällt werden. Im Einsatzfall müssten die Feuerwehr und die Rettungskräfte einen Umweg in Kauf nehmen, um zum Feuerwehrhaus bzw. zum Einsatzfall zu kommen. Im Falle einer Sperrung der großen Brücke über die L285 müssten große Umleitungsstrecken in Kauf genommen werden.

10. Planungsvariante 6

Bei dieser Variante würden beide Bestandsbrücken über die Schussen und über die Bahn erhalten bleiben. Die Gleise müssten von der Deutschen Bahn in diesem Bereich tiefer gelegt werden. Bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hat die Deutsche Bahn mitgeteilt, dass dies aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Zusammenfassende Bewertung aus bautechnischer Sicht

- Die Planung der ursprünglichen Planung beschreibt aus bautechnischer Sicht, aus Sicht der Verkehrssicherheit, sowie aus Sicht der Rettungskräfte und Feuerwehr die bevorzugte Lösung. Jedoch sind die Eingriffe in die Allee bei dieser Lösung erheblich.
- Die Planungsalternative 1 stellt aus bautechnischer Sicht, aus Sicht der Verkehrssicherheit, sowie aus der Rettungskräfte und Feuerwehr eine akzeptable Lösung dar. Der Eingriff in die Allee ist auf erforderliches Maß reduziert, so dass eine noch verkehrssichere und nicht zu steile Rampe hergestellt werden kann.
- Die Planungsalternative 2 stellt aus bautechnischer Sicht, aus Sicht der Verkehrssicherheit sowie aus Sicht der Rettungskräfte und der Feuerwehr eine noch akzeptable Lösung dar, auch wenn diese mit erheblichen Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit verbunden ist.
- Die Planungsvarianten 3 und 3a stellen aus bautechnischer Sicht eine noch akzeptable Lösung dar, auch wenn diese mit erheblichen Einschränkungen hinsichtlich Dauerhaftigkeit verbunden ist. Planungsvariante 3 ist aus Sicht der Rettungskräfte und Feuerwehr nicht zumutbar. Zudem wurden die Planungsvarianten 3 und 3a aufgrund des öffentlichen Interesses mehrfach von den kommunalen Gremien abgelehnt.
- Die Planungsvariante 4 ist aus bautechnischer Sicht nicht umsetzbar und kann somit ausgeschlossen werden. Die Planungsvariante 4b stellt aus bautechnischer Sicht eine akzeptable Lösung dar, weißt jedoch erhebliche Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf und ist im Elektrifizierungszeitraum der Bahn zeitlich nicht mehr umsetzbar. Zudem wird neben dem benötigten Eingriff (Brückenrückbau) in die Allee durch die großen Erdauffüllungen immens in die umliegende Natur eingegriffen.
- Die Planungsvariante 5 ist aus Sicht der Rettungskräfte und Feuerwehr sowie des öffentlichen Interesses nicht zumutbar.
- Die Planungsvariante 6 ist aufgrund der aktuellen Umsetzung der Elektrifizierung nicht mehr möglich.

Zusammenfassende Bewertung des Eingriffes in die Allee

Bei allen Varianten sind Eingriffe in die Allee gegeben, jedoch unterschiedlich ausgeprägt.

1. Ursprüngliche Planung, Fällung von 53 Bäumen
2. Planungsalternative 1, Fällung von 17 Bäumen
3. Planungsalternative 2, Fällung von 9 Bäumen
4. Planungsalternative 3, Fällung von 11 Bäumen
5. Planungsalternative 4, Fällung von 8 Bäumen
6. Planungsalternative 5, Fällung von 4 Bäumen
7. Planungsalternative 6, Fällung von 4 Bäumen

Handlungsoptionen

Wenn man von einem ersatzlosen Rückbau der Brücke absehen möchte (Planungsalternative 5) lassen sich auch ingenieurtechnischer Sicht bzw. aus Gründen der Verkehrssicherheit folgenden Varianten ausschließen:

- Planungsalternative 4 und 4b
- Planungsalternative 5 und 6

Es verbleiben also noch die Alternativen 1, 2, 3 und 3a.

Vergleicht man die Planungsvariante 3 und 3a mit der Planungsvariante 2, so lässt sich feststellen, dass diese mit 11 Bäumen einen um 2 Bäume erhöhten Eingriff gegenüber Alternative 2 in den Baumbestand haben, jedoch deutlich weniger leistungsfähig sind, da Alternative 2 eine Nutzung durch PKW und Rettungskräfte zulässt.

Somit stehen noch Planungsalternativen 1 und 2 sowie die ursprüngliche Planung in der Betrachtung und Abwägung. Die ursprüngliche Planung wird aus Gründen des Artenschutzes nicht umsetzbar sein. Bei Planungsalternative 1 werden die zur Fällung vorgesehenen Bäume deutlich auf 17 Bäume reduziert. Allerdings ist dieser Eingriff vor dem Hintergrund der Leitlinienfunktion der Allee immer noch als sehr hoch zu bewerten.

Von Seiten der Verwaltung wird die Planungsalternative 2 zur Antragstellung vorgeschlagen. Bei Umsetzung dieser Planungsalternative müssen 9 Bäume gefällt werden. Das Verkehrskonzept könnte entsprechend der Zielsetzung im Wesentlichen umgesetzt werden. Insbesondere wäre eine Befahrung für die Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge von Rugetsweiler nach Zollenreute und nach Aulendorf möglich.

Der Untersuchungsbericht der Planungsalternativen mit Bewertung liegt der Beratungsvorlage bei. Im Untersuchungsbericht sind die einzelnen Planungsalternativen ausführlich dargestellt, erläutert und entsprechend aus bautechnischer und artenschutzrechtlicher Sicht bewertet.

Beschlussantrag:

1. Für den Ersatzneubau der Bahnbrücke BW 07 wird beim Regierungspräsidium Tübingen ein Antrag auf eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz gestellt.
2. Es wird eine Ausnahmegenehmigung gemäß der Planungsalternative 2 beantragt.

Anlagen:

Untersuchungsbericht der Planungsalternativen mit Bewertung

Beschlussauszüge für

Bürgermeister Hauptamt
 Kämmerei Bauamt Ortschaft

Aulendorf, den 16.09.2019