

Stadt Heilsbronn

Bebauungsplan Nr. B 32

“Beseitigung des Bahnüberganges Heilsbronn durch Errichtung eines Brückenbauwerkes“



BEGRÜNDUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung.....	3
2	Ziele der Planung.....	3
3	Varianten der Planung	3
4	Rechtliche Grundlagen der Planung	3
5	Grundlagen der Planung - Bestand	4
5.1	Lage	4
5.2	Nutzung.....	4
5.3	Baugrund	4
6	Planung.....	5
6.1	Straße	5
6.2	Geländeeinschnitt.....	6
6.3	Wirtschaftswege	6
6.4	Entwässerung.....	6
6.5	Eisenbahnanlagen (nachrichtlich)	7
6.6	Versorgungseinrichtungen	7
6.7	Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen	8

1 Anlass der Planung

Der Bahnübergang „Heilsbronn“ verursacht Wartezeiten an der kreuzenden Gemeindeverbindungsstraße und birgt die obligaten Risiken für Verkehrsteilnehmer auf Straße und Bahnstrecke.

2 Ziele der Planung

Eine höhenfreie Kreuzung soll den bisherigen Bahnübergang ersetzen. Dafür wird eine neue Eisenbahnüberführung (EÜ) westlich des jetzigen Bahnübergangs angelegt.

Die Straße wird an die neuen Gegebenheiten angepasst.

3 Varianten der Planung

Im Rahmen der Planung wurden zwei Varianten untersucht:

- Variante 1 - Eisenbahnüberführung (EÜ) in westlicher Lage, Bahn-km 25,8+18
- Variante 2 - Straßenüberführung (SÜ) in bestehender Lage, Bahn-km 25,7+34

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten - insbesondere durch den Verlauf der Bahnstrecke auf einem Damm unmittelbar neben dem Bahnübergang - wurde die Variante der Eisenbahnüberführung bereits frühzeitig als Vorzugsvariante erkannt.

Die vorhandenen Regenrückhaltebecken und der Anschluß der Betzendorfer Straße lassen dem Trassenverlauf der geplanten Gemeindeverbindungsstraße keinerlei Spielraum.

4 Rechtliche Grundlagen der Planung

Baugesetzbuch (BauGB)

Für die Straßenanlagen wird ein Bebauungsplan durch die Stadt Heilsbronn beschlossen.

Die Bahnanlagen werden darin nachrichtlich dargestellt.

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Für die Bahnanlagen wird ein gesondertes Plangenehmigungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt beantragt. Die Straßenanlagen werden darin nachrichtlich dargestellt.

Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um eine Maßnahme nach dem EKrG §3 und eine Kostenfolge nach § 13. So muss nach EKrG § 5 eine Kreuzungsvereinbarung zwischen den Beteiligten abgeschlossen werden. Beteiligte an der Kreuzung sind der Baulastträger der Schiene die DB Netz AG und der Baulastträger der kreuzenden Straße, die Stadt Heilsbronn.

5 Grundlagen der Planung - Bestand

5.1 Lage

Der Bahnübergang führt die Gemeindeverbindungsstraße über die beiden Gleise der Bahnstrecke Nr. 5902 von Nürnberg nach Schnelldorf bei Bahn-km 25,7+15

Die Straße wird von Ketteldorf kommend ca. 50 m hinter dem Ortsschild Heilsbronn von der Bahnstrecke gekreuzt, die Fahrbahn steigt zum jetzigen Bahnübergang hin leicht an. Die Straße führt dann hinter dem jetzigen Bahnübergang in der Ortslage in die Gemeinde Heilsbronn.

5.2 Nutzung

Die vorhandene Straße über den Bahnübergang wird derzeit von Fußgängern, Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Fahrradfahrern genutzt.

Auf der Bahnstrecke verkehren Güter- und Reisezüge bis max. 160 km/ h Geschwindigkeit – vor allem im Personenverkehr IC-, Regionalexpress- und Regionalzüge sowie S-Bahnzüge.

5.3 Baugrund

Die relevanten Ergebnisse laut Baugrundgutachten lauten:

- **Bodenaufbau**
 - Auffüllungen, Dicke ca. 2,4 m:
 - Sande (ST*), Tone (TM)
 - Lockerböden (gewachsen), Dicke ca. 3,5 m:
 - Sande (ST*), Tone (TM)
 - Mittlerer Keuper, Dicke > 11 m:
 - Sandsteinzersatz (ST*, GT*),
 - Sand- / Tonstein (TM/TA (Tst))

Nähere Angaben zu den Auffüllungen sind dem Baugrundgutachten vom 07.11.2008 zu entnehmen.

Altlasten sind laut Altlastenauskunft vom 11.04.2007 im Bereich des Heizöllagers der Fa. Zwick zu vermuten.

- **Bemessungswasserstand**

7,5 m unter Schienenoberkante (SO), ca. 413,80 m üNN.

Weitere Ergebnisse sind dem Baugrundgutachten vom 07.11.2008 zu entnehmen.

- **Vorgaben Straßenbau**

Der frostsichere Straßenoberbau wird nach RStO 2012 auf eine Dicke von 70 cm festgelegt.

- **Denkmalschutz**

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen keine Aussagen über Bodendenkmale im Planungsgebiet vor, daher wird nichts festgesetzt.

Sofern bei der Bauausführung Bodendenkmäler angetroffen werden wird gemäß Art. 8 Abs. 1 und 2 des BayDSchG verfahren.

6 Planung

6.1 Straße

Die aus Norden kommende Ketteldorfer Straße entspricht nach RAL der Entwurfsklasse 4 und ist als zwischengemeindliche Verbindungsstraße bzw. anbaufreie Verbindungsstraße einzustufen. Damit wäre gemäß RAL für eine Geschwindigkeit von $V = 70$ km/h zu planen, es ergäbe sich ein empfohlener Mindestradius von $R = 200-400$ m. Dies ließe sich nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand herstellen, insbesondere würde die Straße die bereits gebauten Regenrückhaltebecken durchschneiden.

Daher wird die Geschwindigkeit abweichend von der RAL ortsaußerhalb festgelegt auf $V_{zul} = 60$ km/h und auf $V_{zul} = 50$ km/h im Bereich der neuen Brücke.

Entsprechend der Höchstgeschwindigkeit (60 km/h) wird der Kurvenmindestradius gemäß alter RAS-L auf $R = 120$ m festgelegt.

Die weiteren Grenzwerte gemäß RAL ergeben sich wie folgt:

- Höchstlängsneigung $s_{max} = 8\%$.
- Wannenmindesthalbmesser $H_w = 2000$ m
- Kuppenmindesthalbmesser $H_k = 3000$ m.

Die Empfehlungen für Barrierefreiheit in Bezug auf die maximalen Neigungen von 3% können aufgrund der Örtlichkeit nicht eingehalten werden.

Der Querschnitt der Trasse ist mit 6,50 m für den Begegnungsfall Lkw-Lkw mit unverminderter Geschwindigkeit ausgelegt.

Zwischen km 0+240 und 0+360 beträgt der Querschnitt gem. Richtlinie ebenfalls 6,50 m, wobei hierbei ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen vor dem Gehweg im Querschnitt eingepflegt wurde.

Zur Aufrechterhaltung der Ost-West Beziehung wird in km 0+364 eine Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger mit einer Rampe auf der westlichen Seite und einer Treppenanlage mit Schiebespur auf der östlichen Seite vorgesehen.

Im Bereich des ehemaligen Bahnübergangs werden auf der alten Gemeindeverbindungsstraße südlich der Bahn 4 PKW-Stellplätze angelegt.

6.2 Geländeeinschnitt

Die Neigung der Böschung liegt bei 1: 1,5. Bei Einschnittstiefen von größer 6,00 m wird die Böschung mit einer Neigung von 1: 1,8 ausgebildet. Auf Böschungen ist eine 10 cm dicke Oberbodenschicht anzudecken. Zur Böschungssicherung sind Erosionsschutzmatten vorgesehen.

6.3 Wirtschaftswege

Die nördlich der Bahngleise gelegenen Wege werden durch die neue Trassenführung der Straße teilweise zerschnitten.

Die neue Verbindungsstraße kreuzt bestehende Wirtschaftswege in ca. km 0+25, km 0+165 und 0+240. Die Wirtschaftswege werden im Einmündungsbereich jeweils analog des Aufbaus der neuen Verbindungsstraße befestigt und an die neue Verbindungsstraße angebunden.

Der Rest des jeweiligen Wirtschaftsweges wird als Schotterrasen oder wassergebundene Wegedecke nur gering versiegelt und befestigt.

6.4 Entwässerung

Im Bereich des Geländeeinschnittes entwässern Fahrbahn, Bankette und Einschnittböschungen in 1,00 m - 1,50 m breite Mulden. Straßen begleitende Mulden sind mit einer 20 cm dicken Oberbodenschicht sickertfähig zu befestigen.

Ein Teil des anfallenden Oberflächenwassers versickert somit über die Mulden. Der größere Teil wird über Ablaufschächte einer Sammelleitung unterhalb der Mulde zugeführt und dem

Durchlass DN 500 in km 25,8+65 zugeführt. Der Notüberlauf vom Versickerungsbecken ist an das geplante Entwässerungssystem und an den neuen Durchlass anzuschließen.

6.5 Eisenbahnanlagen (nachrichtlich)

- Die Trasse der Bahnstrecke bleibt unverändert.
- Eine neue Eisenbahnüberführung wird westlich des bestehenden Bahnüberganges errichtet.
- Der vorhandene Bahnübergang wird zurückgebaut.
- Der bestehende Durchlass in Bahn-km 25,8+18 muss aufgrund der Kreuzung mit der neuen Straße und seiner nicht ausreichenden Tiefenlage verlegt werden. Der neue Durchlass wird daher süd-westlich von dem bestehenden Durchlass in Form einer Durchpressung DN 500 hergestellt.

6.6 Versorgungseinrichtungen

Die Versorgung des Plangebietes mit Strom und Wasser ist durch die zuständigen Versorgungsträger gesichert.

Strom

Ein erdverlegtes Starkstromkabel (20 kV) der Stadtwerke Heilsbronn verläuft von Nürnberg kommend bis zum Bahnübergang parallel zum Gleis auf nördlicher Seite. Im Bereich des BÜ knickt es Richtung Ketteldorf ab, verläuft auf der westlichen Straßenseite und knickt dann in den westlich einmündenden Wirtschaftsweg ab. Nach ca. 20 m knickt es wieder in Richtung Bahn ab, verläuft innerhalb des Flurstücks 197 bis zum Dammfuß, und knickt dort wieder parallel zur Bahnstrecke Richtung Schnelldorf ab.

Das beschriebene Stromkabel der Stadtwerke Heilsbronn kreuzt den geplanten Straßenverlauf und muss angepasst werden.

Telekommunikation

In der Caspar-Othmayr-Straße verläuft aus Richtung Ortsmitte kommend ein Kabel der Deutschen Telekom in den Bierkellerweg. Weitere Leitungen der Telekom verlaufen in der Betzendorfer Straße, sind aber nicht von den geplanten Bauvorhaben betroffen.

Gegebenenfalls werden Leitungsumverlegungen notwendig. Diese werden vor Bauausführung mit den Telekommunikationsbetreibern abgestimmt und koordiniert.

Wasser

Südlich der Gleise verläuft von der Caspar-Othmayr-Straße in die Betzendorfer Straße eine Wasserleitung (DN 100) der Stadtwerke Heilsbronn. Die Leitung in der Caspar-Othmayr-Straße und in der Betzendorfer Straße muss entsprechend der Baumaßnahme dem neuen Straßenverlauf der Caspar-Othmayr-Straße und der Betzendorfer Straße angepasst werden.

Gas

In der Caspar-Othmayr-Straße verläuft aus Richtung Ortsmitte kommend eine Gasleitung der Fa. N-Ergie in den Bierkellerweg.

Die Leitungen in der Caspar-Othmayr-Straße und dem Bierkellerweg werden von der Planung der Maßnahme (Eisenbahnüberführung) nicht tangiert.

Kanalisation

Südlich der Gleise verläuft von der Caspar-Othmayr-Straße in die Betzendorfer Straße eine Mischwassersammelleitung mit Kontrollschächten der Stadt Heilsbronn.

Neue Straßenabläufe werden an die Mischwasserkanalisation angeschlossen.

6.7 Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Eingriffe in den Naturraum sind zu vermeiden. Wo dies nicht möglich ist werden Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Vermeidungsmaßnahmen

Für zu erhaltende Bestände sind nach DIN 18920 („Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“) Auflagen zum Schutz vor Beschädigungen zu erteilen (Maßnahmen V1 bis V6).

Die Maßnahme V7 (Schutzmaßnahme Reptilien) ist nur für Bahnanlagen zutreffend und wird hier nicht als Maßnahme festgesetzt, sondern nur nachrichtlich erwähnt.

Ausgleichsmaßnahmen für nicht vermeidbare Eingriffe in den Naturraum

Zum Ausgleich der Eingriffe auf Staudenfluren und gehölzbestandenen Flächen sind die Ausgleichsmaßnahmen A1 (Wiederherstellung der temporär beanspruchten Staudenflur) und A2 (Wiederherstellung der Gehölzvegetation) vorgesehen. Durch die Rekultivierung der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen entsteht ein leichter Kompensationsüberhang.

Die Maßnahme A3 (Begrünung der neuen Infrastrukturbereiche und der Entsiegelungsflächen) dient dem Ausgleich der Eingriffe auf weiteren vom Bauvorhaben betroffenen Flächen. Hier verbleibt noch ein geringer Kompensationsdefizit.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden durch die LBP-Maßnahmen A1, A2 und A3 ausgeglichen. Durch die Rekultivierung der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen entsteht ein leichter Kompensationsüberhang, der der Kompensierung nicht erfassbarer Beeinträchtigungen dient.

Die Maßnahmen des LBP müssen dauerhaft erhalten werden.

Nach Umsetzung der genannten Maßnahmen verbleiben durch das Vorhaben keine erheblichen Eingriffsfolgen für Natur und Landschaft.

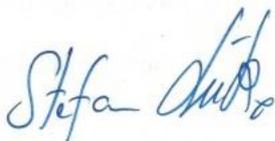
Nähere Angaben zu den Vermeidungs- und Ausgleichmaßnahmen sind dem Umweltbericht, Fassung vom 24.05.2017, Verfasser: Planungsbüro Laukhuf, Luisenstraße 14, 74072 Heilsbronn, zu entnehmen.

DB Engineering & Consulting GmbH
Region Deutschland Mitte
Standort Planung Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 6-12
66111 Saarbrücken

Stadt Heilsbronn
Vertr. d. Herrn 1. Bgm. Dr. J. Pfeiffer
Kammereckerplatz 1
91560 Heilsbronn

Saarbrücken, den 27.03.2017

Heilsbronn, den 27.03.2017



.....
Stefan Lüke