

**STELLUNGNAHME der Stadt Lindau (B)**

Betreff:	<ul style="list-style-type: none">- Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für das Vorhaben „Beseitigung des Bahnübergangs Hasenweidweg-Ost durch Neubau einer Eisenbahnüberführung, Strecke 5420 Lindau Hbf – Lindau-Reutin, Bahn-km 1,157“ in der Stadt Lindau (Maßnahme G)- Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für das Vorhaben „Schließung des Bahnübergangs Holdereggengasse für den Kfz-Verkehr und Neubau einer Straße als Ersatzzufahrt in das „Giebelbachviertel“ in der Stadt Lindau (Maßnahme H)- Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für das Vorhaben „Neubau Lärmschutzwände „Am Alpengarten“, Strecke 5420 Lindau Hbf – Lindau-Reutin, Bahn-km 0,921 bis 1,179“ in der Stadt Lindau (Maßnahme J)
Datum:	01.09.2021

Inhalt:

1	Beseitigung des Bahnübergangs (BÜ) Hasenweidweg-Ost bzw. dessen Ersatz durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) (Maßnahme G)	3
1.1	Städtebauliche Aspekte	3
1.2	Umweltrelevante Aspekte	3
1.3	Verkehrliche Aspekte	4
1.4	Straßenverkehrsbehörde	4
1.5	Öffentliche Sicherheit und Ordnung	5
1.6	Liegenschaften	6
1.7	Zusammenfassung	6
2	Beseitigung des BÜ Holdereggenstraße für den Kfz -Verkehr bzw. die Neuerschließung des Giebelbachviertels von der „Wackerstraße“ her (Maßnahme H)	8
2.1	Städtebauliche Aspekte	8
2.2	Umweltrelevante Aspekte	8
2.3	Verkehrliche Aspekte	9
2.4	Straßenverkehrsbehörde	10
2.5	Öffentliche Sicherheit und Ordnung	11
2.6	Liegenschaften	11
2.7	Bauverwaltung	13
2.8	Zusammenfassung	14
3	Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke 5420 (Maßnahme J)	16
3.1	Städtebauliche und umweltrelevante Aspekte	16
3.2	Straßenverkehrsbehörde	16
3.3	Öffentliche Sicherheit und Ordnung	17
3.4	Liegenschaften	17
3.5	Zusammenfassung	17
4	Schlussbemerkung	18

1 Beseitigung des Bahnübergangs (BÜ) Hasenweidweg-Ost bzw. dessen Ersatz durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) (Maßnahme G)

Bedingt durch die Zunahme der Schrankenschließzeiten infolge des neuen Verkehrskonzepts der DB wird vor allem die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste und Feuerwehr im Bereich des Hasenweidwegs problematisch zu bewerten. Aufgrund der dichten Zugfolge und einer etwas unübersichtlichen Lage beider Verkehrswege (Bahn und Kfz) wird die höhengleiche Kreuzung aus Sicherheitsgründen beseitigt. Bereits im Planfeststellungsbeschluss 2019 wurde eine Zusage durch die Vorhabenträgerin gemacht, dass der Bahnübergang Hasenweidweg Ost durch eine niveaufreie Querung ersetzt wird. Der Kfz-Verkehr sowie Rad- und Fußgänger werden nach Abschluss der Bauarbeiten unter der Bahn hindurch geführt. Damit werden Wartezeiten und Belastungen für die Anwohner ausgeschlossen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht.

1.1 Städtebauliche Aspekte

Die Planungen entsprechen nicht dem teilweise geltenden Bebauungsplan Nr. 68, sind aber mit seinen Grundzügen grundsätzlich vereinbar.

Die Abteilung Stadtplanung ist sich der räumlichen Beengtheit für das Errichten des Bauwerks bewusst. Da aber anzunehmen ist, dass Fuß- und Radverkehr als Durchgangsverkehr neben dem Ziel- und Quellverkehr über den Hasenweidweg West nach Hasenweidweg Ost weiterhin besteht, sollte der mit 2,30 m in der Höhe dimensionierte Fußweg zur Vermeidung eines „Sargeffektes“ auf 2,50 m Höhe geändert werden. Außerdem sollte mindestens eine zusätzliche natürliche Belichtung über Ober- oder Seitenlicht vorgesehen werden. Ziel ist dabei insgesamt ein benutzerfreundlicher Fußweg, der kein Angstraum wird. Die beiden realisierten Fußgängerwege am Langenweg und der Bregenzer Straße haben bereits eine akzeptable Qualität erreicht. Dieser Standard sollte wenigstens teilweise hinsichtlich der Wahrnehmung als öffentlicher Raum erreicht werden.

1.2 Umweltrelevante Aspekte

Im Bereich des Bauwerkes Eisenbahnüberführung entfallen ca. 16 Einzelbäume, die prägend sind für das Landschaftsbild/Straßenbild und wichtige Funktionen für das Stadtklima haben (im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) als Biotoptyp B 312-Einzelbäume, Baumreihen dargestellt).

Gemäß Maßnahmenplan LBP gibt es keine Maßnahme, die neue Baumpflanzungen vorsieht.

Im Maßnahmenplan des LBP gibt es lediglich die Maßnahme 011_V (Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen...). In der Maßnahme 011_V (Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen) sind jedoch keine Baumpflanzungen enthalten. Die Maßnahme 011_V zielt eher auf den Ausgleich für den Naturhaushalt ab, so steht z.B. die Begrünung durch Sukzession oder Ansaat im Vordergrund. Für den Ausgleich Eingriff in das das Landschaftsbild/Straßenbild, aber auch für das Stadtklima ist die Pflanzung von Bäumen notwendig.

Deswegen ist eine Maßnahme für Baumpflanzungen mit Großbäumen vorzusehen. Die Qualität muss mindestens Solitärbäume, 5 x verpflanzt mit StU 30-35 aus extra weitem Stand mit Drahtballierung umfassen. Für die Bäume sind zukunftsfähige Baumstandorte mit FLL-Quartieren herzustellen. Für die Bäume sind ausreichend große, zukunftsfähige Baumquartiere nach FLL-Kriterien mit Belüftungs-

und Bewässerungseinbauten zu erstellen. Die zu pflanzenden Bäume müssen im Maßnahmenplan/-Detailplan mit Einzelbaumsymbolen dargestellt werden.

Des Weiteren ist ein Ersatz für die heute bestehende Durchgrünung des südlich der Gleise liegenden Parkplatzes muss durch den Vorhabenträger gewährleistet werden.

1.3 Verkehrliche Aspekte

Die vorgelegte Planung entspricht teilweise der im Vorfeld abgestimmten Ausführung. Aus Sicht der Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau (GTL) sind jedoch folgende Anpassungen/Ergänzungen notwendig:

- Die Fahrbahnachse des Hasenweidweges ist so weit nach Norden zu verschieben, dass der nördliche Fahrbahnrand den öffentlichen Straßenraum voll ausnutzt. So kann der Eingriff in Privatgrundstücke reduziert werden. Der südliche Gehweg des Hasenweidweges muss in gleicher Breite weiter Richtung Bahnübergang Hasenweidweg West geführt werden. Genauso muss der südliche Gehweg nach der Grundwasserwanne Richtung Osten in gleicher Breite fortgeführt werden.
- Die Längsstellplätze entlang des Hasenweidweges müssen neu geordnet und gegebenenfalls reduziert werden. Ein Ersatz hierfür ist zu schaffen.
- Um die heute bestehenden Wegebeziehungen aufrechterhalten zu können, ist eine Treppenanlage im Südwesten der Gleisanlage vorzusehen.
- Die Lärmschutzwand auf der Eisenbahnüberführung ist transparent auszugestalten.
- Es wird darauf hingewiesen, dass sich die für die Umsetzung der Maßnahme notwendigen Grundstücke nicht alle im Eigentum der Stadt Lindau bzw. dem Eigentum der DB Netz AG befinden.
- Aus den vorgelegten Planunterlagen gehen keine Informationen zu Markierungen und Straßenbeleuchtung hervor. Diese sind durch den Vorhabenträger herzustellen und im Vorfeld mit der Stadt Lindau abzustimmen.
- Sämtliche Kosten, die in Zusammenhang mit der Maßnahme entstehen (z. B. Umverlegung von Regen- oder Schmutzwasserkanälen etc.) sind durch den Vorhabenträger zu tragen.
- Bauzeitlich ist ein Ersatz für entfallende Parkplätze sowie die Wertstoffsammelstelle in näherer Umgebung zu schaffen.

Die oben aufgeführten Anpassungen/Ergänzungen entsprechen – aus Sicht der Stadt Lindau – den notwendigen Maßnahmen im Sinne des EKRg. Die Stadt Lindau geht davon aus, dass die Maßnahme vollumfänglich, unter Mitwirken der Stadt Lindau, durch die DB Netz AG umgesetzt wird.

1.4 Straßenverkehrsbehörde

Hinsichtlich der geplanten lichten Höhe des seitlichen Gehweges mit nur 2,30 m darf auf die Stellungnahme der Stadtplanung verwiesen werden. Eine höhere Ausführung wäre wünschenswert.

Wegfall Parkplätze:

Während der Bauzeit entfallen für die angedachten BE-Flächen lt. Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan G 9.1 öffentliche (gebührenpflichtige) Stellplätze für die Allgemeinheit:

- nördlich des BÜ 6 Stellplätze und
- südlich des BÜ 25 Stellplätze im Bereich Hasenweidweg (entlang der Fahrbahn) sowie
- südlich im Innenbereich Am Alpengarten 32 Stellplätze

= insgesamt also voraussichtlich bis zu 63 Stellplätze (vgl. Anlage 1).

Unabhängig vom allgemein schmerzenden Wegfall dieser wichtigen inselnahen Parkplätze während der ca. 2-jährigen Bauzeit als solche muss hier an einen monetären Ausgleich (= Sondernutzung, z.B. Pauschbetrag), auch im Hinblick auf den dadurch entstehenden Parkgebührenausschlag gedacht werden, vgl. Anlage 2. Nach Berechnung der Straßenverkehrsbehörde ist ein Pauschalbetrag für den entstehenden Parkgebührenausschlag auf Basis der Parkgebühreneinnahmen der Jahre 2017 - 2019 in Höhe von insgesamt 51.200 € (zuzüglich 1.225 € für jeden notwendigen Verlängerungsmonat) zu erstatten.

Nach Abschluss der Baumaßnahme verbleibt lt. Erläuterungsbericht eine negative Stellplatzbilanz

- nördlich des BÜ von 2 Stellplätzen (nicht nachvollziehbar, lt. Bauwerksplan G 7.1 verbleiben weiterhin 6 Stellplätze entlang der Fahrbahn wie gehabt)
- südlich des BÜ von 5 Stellplätzen.

Hier muss die Bahn nochmals plausibel erklären/abbilden, wo/wie viele Parkplätze tatsächlich final wegfallen. Insofern müsste hier ein Ausgleichsbetrag/eine Stellplatzabläse pro entfallendem Stellplatz festgelegt/abverlangt werden.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, wieso die Stellplätze Nr. 16 - 18 nunmehr als Behindertenstellplätze ausgewiesen werden sollen. Im dortigen Bereich gibt es derzeit keine öffentlichen Behinderten-P und es wird auch kein öffentlicher Bedarf erkannt. An Stelle dieser 3 Behinderten-P (3 x 3,5 Meter Breite) sollten daher möglichst 4 normale Stellplätze geplant werden (= plus 1 Stellplatz). Vielleicht könnte auch im Bereich der „neu“ geplanten Stellplätze Nr. 24 - 37 (= 14 P) noch der eine oder andere Stellplatz ergänzt werden. Im dortigen Bereich sind eigentlich heute schon (bei nur einer Baumunterbrechung) 6 + 10 = 16 Stellplätze vorhanden.

Im Übrigen fehlt eine Beschreibung der Stellplatzmaße. Diese sollten bei

- rechtwinkligen Parkplätzen mit mind. 2,50 m Breite und 5 m Länge festgeschrieben werden und bei
- Längsparkplätzen entlang der Fahrbahn mit einer Breite von 2 m und einer Länge von 5 m/bei innenliegenden Stellplätzen 6 m berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der BE-Fläche G7. Busparkplatz am P3 zwischen Langenweg (Inselstraße) und Hasenweidweg gilt das gleiche wie vorgenannt beim Vorhaben „Neubau Lärmschutzwände „Am Alpengarten“, d.h. keine Zustimmung (s. Seite 17).

1.5 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Aufgrund der eingeschränkten Erreichbarkeit des Aeschacher Ufers aus östlicher Richtung (Hasenweidweg) ist aus Sicht des abwehrenden Brandschutzes eine Befahrbarkeit des Bahnübergangs für Feuerwehrfahrzeuge erforderlich. Insbesondere an Tagen hoher Frequentierung des Parkplatzes Karl-Bever-Platz ist die Erreichbarkeit des Aeschacher Ufers aus östlicher Richtung erheblich eingeschränkt. Es ist mit deutlichen Überschreitungen der gesetzlich zulässigen Hilfsfrist zu rechnen. Im Falle etwa baustellenbedingter Straßensperren des Aeschacher Ufers ist eine Erreichbarkeit der Gebäude am Aeschacher Ufer nicht gegeben.

Zudem sei erneut darauf hingewiesen, dass der Bahndamm einsatzplanerisch als zweite Zufahrt auf

die Lindauer Insel im Brandfall vorgesehen ist. Die Einleitung wirksamer Rettungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen muss innerhalb der Hilfsfrist erfolgen können. Folglich ist eine Befahrbarkeit des Bahnübergangs Lotzbeckweg /Aeschacher Ufer mit Feuerwehrfahrzeugen aus nordwestlicher Richtung zu gewährleisten.

Die Zufahrt ist entsprechend den Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr (Anlage A 2.2.1.1/1 BayTB) herzustellen. Demnach gilt (auszugsweise):

- Befestigung für Fahrzeuge mit einer Achslast bis zu 10 t u. zGg. bis zu 16 t
- Lichte Breite mindestens 3,0 m, bei beidseitiger Begrenzung durch Bauteile, wie Wände/Pfeiler auf einer Länge von mehr als 12 m, mindestens 3,50 m
- Lichte Höhe mindestens 3,50 m

Es wird auf den Gesamtinhalt der Richtlinien hingewiesen (z.B. Anforderungen hinsichtlich Kurvenradien, Neigungen, Stufen/Schwellen, Sperrvorrichtungen, Kennzeichnung).

Die Zufahrt über den Bahndamm ist gleichermaßen gem. den o.g. Anforderungen herzustellen.

1.6 Liegenschaften

Städtische Privatflächen sind bei dieser Maßnahme nicht betroffen. Nach Anlage G5.1/5.2 (Lageplan) und G6 (Grunderwerbsverzeichnis) handelt es bei den unter laufenden Nrn. G3 bis G6 genannten Flurstücken um Teile öffentlich gewidmeter Ortsstraßen (O-130 – Hasenweidweg und O-330 – Am Alpengarten). Für sämtliche Flächen ist nur eine vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme seitens der Bahn vorgesehen.

Mit den Eigentümern von FIST. 85/3 (G1) und der Wohneigentümergeinschaft von FIST. 82 (G2) fanden durch Liegenschaften und GTL seit letztem Jahr bereits erste Gespräche wg. der vorübergehenden und dauerhaften Inanspruchnahme von Grundstücksteilen statt. Auf Grund der Rückmeldungen der Eigentümer ist davon auszugehen, dass hier mit besonderen Herausforderungen zu rechnen ist.

1.7 Zusammenfassung

Zusammenfassend ergeben sich folgende Forderungen der Stadt Lindau:

- Ausführung der Unterführung mit einer Mindesthöhe von 2,5 m
- zusätzliche Belichtung über Ober- oder Seitenlicht
- Maßnahme für Baumpflanzungen mit Großbäumen (Qualität mindestens Solitärbäume, 5 x verpflanzt mit StU 30-35 aus extra weitem Stand mit Drahtballierung)
> die zu pflanzenden Bäume müssen im Maßnahmenplan/Detailplan mit Einzelbaumsymbolen dargestellt werden
- Durchgrünung des südlich der Gleise liegenden Parkplatzes durch den Vorhabenträger
- Verschiebung der Fahrbahnachse nach Norden
- Weiterführung des südlichen Gehweges in gleicher Breite Richtung Osten
- Neuordnung der Längsstellplätze entlang des Hasenweidwegs
- Errichtung einer Treppenanlage im Südwestend der Gleisanlagen
- transparente Lärmschutzwände auf der Eisenbahnüberführung
- Herstellung der Markierungen und Straßenbeleuchtung sowie Abstimmung im Vorfeld mit der Stadt Lindau



- vollständige Übernahme der Kosten (welche in Zusammenhang mit der Maßnahme stehen) durch den Vorhabenträger
- Ersatz für die entfallenen Parkplätze sowie Wertstoffsammelstellen während der Bauzeit
- monetärer Ausgleich für den entstehenden Parkgebührenausschlag
- genaue Nachweise, welche Parkplätze tatsächlich final entfallen, eventuell werden Ausgleichsbeträge/Stellplatzablässe notwendig
- Ergänzung der Stellplatzbemaßung
- BE-Flächen müssen auf eigenen DB-Flächen am Gleis im Bereich des Reutiner Bahnhofes abwickelt werden
- dauerhafte Gewährleistung der Rettungswege während der Baumaßnahmen

Hinweis:

Die Zusammenfassung ersetzt nicht die in den zuvor aufgeführten Punkten ausführlichen Forderungen der Stadt Lindau.

Entwurf

2 Beseitigung des BÜ Holdereggengstraße für den Kfz -Verkehr bzw. die Neuerschließung des Giebelbachviertels von der „Wackerstraße“ her (Maßnahme H)

Die Maßnahme „H“ des Maßnahmenbündels im Bahnknoten Lindau besteht aus der Schließung des Bahnübergangs an der Holdereggengstraße für den Kfz-Verkehr und die daraus nötig werdende Neuerschließung des Giebelbachviertels. Begründet wird die erforderliche Schließung des Bahnübergangs mit dem zugrundeliegenden Betriebsprogramm der Bahn und damit verbundenen, über das zumutbare Maß hinausgehenden, Schrankenschließzeiten. Die künftige Erschließung erfolgt durch eine neue, von der Wackerstraße abgehende, Straße. Für den Fuß- und Radverkehr bleibt der bestehende Bahnübergang an der Holdereggengstraße erhalten, wird aber durch Poller vor Nutzungen von Kraftfahrzeugen gesichert. Für Notfälle werden die Poller klappbar ausgeführt.

2.1 Städtebauliche Aspekte

Lage, Dimensionierung und Begrünung stimmen mit den Vorabstimmungen überein und sind mit dem teilweise geltenden Planungsrecht des Bebauungsplanes Nr. 51 vereinbar.

2.2 Umweltrelevante Aspekte

Die 40 neu zu schaffenden Stellplätze sind entsprechend der Freiflächengestaltungssatzung (FGS) mit wasserdurchlässigen Belägen zu versehen. Die nötige Begrünung im Umfeld der Bäume entspricht rechnerisch der FGS. Sind diese Bäume jedoch als Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen bereits anderweitig kategorisiert, so sind zwei weitere Bäume entsprechend FGS § 3 mit Mindeststammumfang 20/25 cm erforderlich.

Zum Landschaftspflegerischen Begleitplan:

Beim Schutzgut Landschaftsbild ist auf Seite 46 im Erläuterungsbericht zum LBP beschrieben, dass es zu einer anlagenbedingten Beeinträchtigung des Landschafts- und Stadtbildes kommt. Insbesondere der Wegfall von landschaftsbildprägendem Gehölzbestand wird als visuelle Beeinträchtigung dargestellt. Im Text steht: „Da der Planungsraum im derzeitigen Zustand innerhalb des Stadtgebietes eine wichtige Rolle für Erholung und Freizeit einnimmt, ist sowohl die Beeinträchtigung der Erholungsnutzung durch das Vorhaben als auch die Beeinträchtigung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes im nahen Umfeld als erheblich einzustufen (...). Durch eine Eingrünung der Straße können die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens minimiert werden.“

In Tabelle 11 auf S. 46 steht unter anlagenbedingter Eingriffserheblichkeit für das Landschaftsbild: „Nicht erheblich bei Umsetzung der vorhabenspezifischen Vermeidungsmaßnahmen und Eingrünung“.

Bezüglich der Eingrünung ist die Maßnahme 009_V (Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen) relevant. Diese zielt jedoch vorrangig auf den Naturhaushalt ab und sieht Maßnahmen wie Sukzession oder Initialansaat vor. Diese Maßnahmen werden in diesem Bereich mit Grün- und Freiflächen nicht gerecht. Es muss eine Maßnahme genannt werden, die auch auf eine Gestaltung mit Einzelbäumen etc. abzielt. Es ist zu benennen, wie viele Bäume durch die Baumaßnahme verloren gehen (als Konflikt im Bestands- und Konfliktplan LBP) und wie viele Einzelbäume neu gepflanzt werden und in welcher Qualität.

Aus den Unterlagen muss hervorgehen wie der Konflikt für das Schutzgut Landschaftsbild gelöst wird. Der Baumverlust (ab mittlerer Größe) und die Neupflanzung müssen über Einzelbaumsymbole dargestellt werden. Es muss deutlich werden, dass das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet

oder wiederhergestellt wird. Dazu sind entlang der Straße neue Baumreihen vorzusehen. Sind Bäume als Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen bereits anderweitig kategorisiert, so sind zwei weitere Bäume entsprechend FGS §3 mit Mindestumfang 20/25cm erforderlich

Folgenden Anpassungen/Ergänzungen sind zusätzlich notwendig:

- Die Baumreihe entlang Flurstück 659/5, Gemarkung Hoyren, befindet sich in Privatbesitz. Sollten diese Bäume entfallen, ist eine Einigung mit dem Eigentümer durch den Vorhabenträger herbeizuführen.
- Die Baumstandorte sind nicht GPS genau eingemessen. Diese sind vor Ausführung vor Ort nochmal zu überprüfen.
- Aufgrund der zahlreichen Bäume im unmittelbaren Umfeld der geplanten Straße müssen regelgerechte Baumschutzmaßnahmen zur Umsetzung der Maßnahme getroffen werden. Die geplanten Baumschutzmaßnahmen sind vor Beginn der Baumaßnahme mit dem Fachbereich Stadtgärtnerei der GTL abzustimmen.
- Bestehende Gehölzbestände und Bäume sind nach den gängigen Vorschriften lt. DIN 18920, ZTV Baumpflege und RAS LP-4 zu schützen und zu erhalten. Die Kronenbereiche sind mit Holzzäunen vom Baufeld abzugrenzen. Abgrabungen im Kronentraufbereich der Bäume sind zum Schutz der Wurzeln zu vermeiden. Die zu fällenden Bäume müssen in Absprache mit dem Fachbereich Stadtgärtnerei der GTL nochmals vor Ort überprüft, festgelegt und genau benannt werden.
- Vor Beginn der Maßnahme ist eine Absteckung der Baumaßnahme durchzuführen. Falls der Straßenkörper innerhalb von Baumkronen liegt, sind Wurzelsuchschlitze mit kleinem Gerät, Saugbagger oder Handaushub an den betroffenen Bäumen herzustellen. Sollten Wurzeln betroffen sein, sind diese fachgerecht zurückzuschneiden und die betroffenen Bereiche mit Baumsubstrate zu verfüllen. Bei der Durchführung dieser Maßnahme ist ebenfalls der Fachbereich Stadtgärtnerei der GTL hinzuzuziehen.

2.3 Verkehrliche Aspekte

Die vorgelegte Planung entspricht teilweise der im Vorfeld abgestimmten Ausführung. Aus Sicht der Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau (GTL) sind jedoch folgende Anpassungen/Ergänzungen notwendig:

- Eine Herunterstufung des Bahnübergangs wird aus Sicht der Stadt Lindau nicht akzeptiert. Vielmehr wird die Beseitigung des Bahnübergangs inklusive Errichtung eines Ersatzbauwerkes für Fußgänger und Radfahrer gefordert.
- Die bestehende Giebelbachstraße verläuft vom bestehenden Bahnübergang Richtung Süden und in einem Bogen weiter nach Westen bis zum Bodenseeufer. Im Bereich vom Doppelhaus Giebelbachstraße 14/14a mündet der Wohnweg Bürgermeister-Thomann-Weg in die Giebelbachstraße ein. Der Wohnweg verfügt nicht über einen geeigneten Querschnitt, um die neue Erschließungsstraße dort anschließen zu können und muss daher im Abschnitt zwischen den Gebäuden Bürgermeister-Thomann-Weg 16 und der Einmündung in die Giebelbachstraße (Hausnummer 14), entsprechend des Querschnitts der geplanten neuen Erschließungsstraße, ausgebaut werden.
- Die vorgesehene Querschnittsaufteilung in eine Fahrbahn und einen einseitigen Gehweg entspricht dem Querschnitt der im Quartier vorhandenen Erschließungsstraße „Giebelbachstraße“. Der Querschnitt der geplanten neuen Erschließungsstraße wurde richtigerweise hin-

sichtlich der Breiten der Fahrbahn und des einseitigen Gehwegs auf das aktuell gültige Regelwerk adaptiert. Dieser Querschnitt muss daher (siehe vorheriger Spiegelstrich) bis zur Einmündung Giebelbachstraße fortgeführt werden.

- Die Fahrbahnachse der geplanten Erschließungsstraße läuft versetzt auf die bestehende Fahrbahnachse der Giebelbachstraße. Die Achse ist entsprechend zu verschieben, so dass ein geradliniger Verlauf erreicht wird.
- Die Planung sieht einen Fahrbahnaufbau der Belastungsklasse 3,2 vor. Da die neue Erschließungsstraße die einzige unbeschränkte Zufahrt zum Giebelbachgebiet darstellt, ist mit Schwerverkehr zu rechnen. Die Stadt empfiehlt daher die Dimensionierung des Oberbaus nach der nächst höheren „Belastungsklasse 10“. Durch die Verlagerung des Verkehrs, weg vom Bahnübergang Richtung neue Ersatzzufahrt, ist der Oberbau (ab Oberkante Frostschuttschicht) der Giebelbachstraße bis auf Höhe Giebelbachstraße 6 zu erneuern.
- Die notwendigen Angleichungsflächen, insbesondere die sich ändernden Einmündungsbereiche, z. B. Bürgermeister-Thomann-Weg, können vor Ort festgelegt werden.
- Aus den vorgelegten Planunterlagen gehen wenige Informationen zu Markierungen und Straßenbeleuchtung hervor. Diese sind durch den Vorhabenträger herzustellen und im Vorfeld mit der Stadt Lindau abzustimmen.
- Die bestehende Wertstoffinsel muss auf eine neu herzustellende Fläche versetzt werden. Bauzeitlich ist ein Ersatzstandort in näherer Umgebung zu schaffen.
- Sämtliche Kosten, die in Zusammenhang mit der Maßnahme entstehen (z. B. Umverlegung von Regen- oder Schmutzwasserkanälen etc.) sind durch den Vorhabenträger zu tragen.
- Durch die Maßnahme ergibt sich ein Eingriff in die bestehende Kleingartenanlage. Die betroffenen Parzellen wurden von der Stadt Lindau bereits umgesiedelt. Das bestehende Sanitärgebäude muss ersetzt und an einem neuen Standort errichtet werden. Die Kosten sind vom Vorhabenträger zu tragen.
- Ebenfalls findet ein großer Eingriff in die Tennisanlage statt. Die Gebäude, die versetzt werden müssen, die Verlegung eines Tennisplatzes, die Errichtung einer neuen Zaunanlage und die Umgestaltung des Parkplatzes stellen alle notwendige Maßnahmen im Sinne des EKRg dar. Somit sind die dadurch entstehenden Kosten und Entschädigungen vom Vorhabenträger zu tragen.
- Der Tennisclub muss aus baurechtlicher Sicht einen gewissen Stellplatznachweis erfüllen. Dieser ist auch nach Abschluss der Maßnahme zu gewährleisten.
- Die BE-Fläche ist aus Sicht der Stadt Lindau für diese Maßnahme viel zu umfangreich und ist aus Gründen des Natur- und Artenschutzes stark zu reduzieren. Es ist dabei darauf zu achten, dass die aktuelle BE-Fläche einen Sportplatz in Anspruch nimmt, der nach Abschluss der Maßnahme wieder neu zu errichten ist.

Die oben aufgeführten Anpassungen/Ergänzungen entsprechen – aus Sicht der Stadt Lindau – den notwendigen Maßnahmen im Sinne des EKRg. Die Stadt Lindau geht davon aus, dass die Maßnahme vollumfänglich, unter Mitwirken der Stadt Lindau, durch die DB Netz AG umgesetzt wird.

2.4 Straßenverkehrsbehörde

Seitens der Straßenverkehrsbehörde/Regiebetrieb Parkraumbewirtschaftung bestehen gegen die Planung keine Einwände.

Hinweis: Aus unserer Sicht handelt es sich bei der neuen Zufahrtsstraße ab Wackerstraße künftig um eine 30 km/h-Zone.

Der Hinweis, in Verlängerung der neu zu bauenden Erschließungsstraße ab der Anbindung an den Bürgermeister-Thomann-Weg auch eine Gehweganbindung-/verlängerung bis zur Kurve Giebelbachstr. einzuplanen/vorzusehen, wird von der Straßenverkehrsbehörde ausdrücklich begrüßt.

2.5 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Keine Einwände seitens der Feuerwehr Lindau bestehen zur geplanten Maßnahme unter Berücksichtigung der Vorschrift „Flächen für die Feuerwehr“ und „Feuerwehruzufahrten“.

2.6 Liegenschaften

Bei dieser Maßnahme sind städtische Privatflächen in erheblichem Umfang betroffen. Auf dem FlSt. 658, Hoyren befinden sich neben der Tennisanlage des Tennisclubs Lindau (B) auch noch die Kleingartenanlage Giebelbach. Beide Bereiche werden durch den geplanten Straßenbau berührt und sollen teilweise überbaut werden.

2.6.1 Tennisclub Lindau (B) e.V.

Derzeit besteht ein ungekündigtes Pachtverhältnis mit dem Tennisclub Lindau (B) e.V. Der Pachtvertrag ist befristet bis 31.12.2026. An den Tennisclub ist derzeit eine Fläche von ca. 13.500 m² verpachtet. Der Verein nutzt die Fläche für Tennisplätze, Vereinsheim mit Gaststätte und Parkplätze sowie ein Garagengebäude. Die geplante Straße betrifft die Hälfte des Parkplatzes, Teile des Fußwegs, das Garagengebäude und den südwestlichsten Tennisplatz (Nr. 15). Durch den Straßenbau verringert sich die Pachtfläche um ca. 2.000 m².

Die Parkplatzsituation wird im Zuge der Maßnahme grundlegend neugestaltet. Für den Wegfall der Parkplätze sind Ersatzparkplätze vorgesehen. Insgesamt würden laut Planung der Bahn insgesamt 40 Stellplätze zur Verfügung stehen. Bisher sind es 46 Stellplätze, die laut Angabe des Tennisclubs baurechtlich erforderlich waren und nachgewiesen sind. Hier müsste baurechtlich geprüft werden, ob eine Reduzierung auf die geplanten 40 Stellplätze zulässig ist oder die fehlenden 6 Stellplätze ebenfalls noch errichtet werden müssen oder abgelöst werden müssen und können.

Der Tennisclub hat gegenüber der Stadt gefordert, dass eine „deutliche“ Abgrenzung des Pachtgeländes zur neuen Straße durch eine Einfriedung, die auch die Möglichkeit bietet, das Gelände weitgehend abzusperren, errichtet wird. Zudem müssen die Zugänge zu Anlage und Gebäude jederzeit gewährleistet sein, ebenso ein barrierefreier Zugang. Aus dem Bauwerksverzeichnis geht hervor, dass die Zuwegung – auch barrierefrei – wieder hergestellt wird (H5 bis H7). Im Maßnahmenplan (trassenah) sind Ersatzpflanzungen für wegfallende Bäume am Parkplatz und beim Tennisheim vorgesehen. Die Anordnung der nördlichen Stellplätze bietet unseres Erachtens genügend Abgrenzung. Die südlichen Stellplätze auf dem bisherigen Tennisplatz können bei Bedarf ebenfalls ausreichend abgesperrt werden, ohne dass hierfür weitergehende Einfriedungen erforderlich sind.

Ein Teil der wegfallenden Stellplätze soll auf der Restfläche des südwestlichsten Tennisplatzes (Nr. 15) errichtet werden. Dieser Tennisplatz muss auf Grund des Straßenbaus aufgelassen werden. Ein Ersatz an anderer Stelle ist in der Planung nicht vorgesehen. Seitens der Stadt kann hierfür auch keine Fläche zur Verfügung gestellt werden. Der Tennisclub fordert an der neu entstehenden Außenseite (Grenze Platz 14/15) der Tennisanlage einen neuen Tenniszaun in mindestens bestehender Höhe mitsamt einer Hecke als Sichtschutz. Aus den Planunterlagen geht nicht hervor, ob dies vorgesehen ist. Die Forderung des Tennisclubs zu einer Einfriedung an dieser Stelle sollte daher noch berücksichtigt werden.

Für das bisherige Garagengebäude/Gerätehaus (H8) ist in der jetzt vorgelegten Planung kein Ersatz mehr vorgesehen. Beim Planungsstand 16.11.2020 war der Ersatzbau bei den südlichen Stellplätzen auf dem bisherigen Tennisplatz vorgesehen. Der Tennisclub benötigt jedoch ein Ersatzgebäude. In der Planung muss daher zwingend wieder ein neues Gebäude für die Unterbringung der Geräte aufgenommen werden.

2.6.2 Kleingartenanlage Giebelbach

Im Bereich der Kleingartenanlage Giebelbach sind vier Kleingärten (H12) von der Straßenbaumaßnahme betroffen und sollen überbaut werden. Mit den Pächtern dieser Kleingärten konnte bereits eine Lösung gefunden werden. Durch Fluktuation konnte allen Pächtern ein Ersatzgarten angeboten werden. Für die Feststellung der angemessenen Höhe der Ablösebeträge für die betroffenen Gärten wurde ein Gutachter beauftragt. Die so ermittelten Ablösebeträge über rund 40.000 Euro wurden zu Gunsten der 4 Pächter bereits vorgeschossen, damit diese die Ersatzgarten ablösen und nach ihren Vorstellungen einrichten konnten.

Als positiv angesehen wird, dass an der neuen Straße, entlang der Kleingartenanlage sieben Baumpflanzungen vorgesehen sind. Seitens mancher Kleingartenpächter wurde die Anpflanzung einer grünen „Lärmschutzwand“ angeregt. Auf Grund der geschätzten Frequentierung der Straße mit bis zu 1.000 Fahrzeugen pro Tag, wurde darauf hingewiesen, eine Fußgängerüberquerung einzuplanen.

Für das bisherige Gemeinschaftsgebäude mit Sanitäranlage (H11), ist der aktuellen Planung (im Vergleich zu den Unterlagen vom 20.11.2020) und dem Bauwerkverzeichnis kein Ersatzbau mehr zu entnehmen. Dieser ist aber für die Infrastruktur der Kleingartenanlage zwingend erforderlich und muss planerisch berücksichtigt werden. Der genaue Standort wäre noch abzustimmen.

Die Versorgung der Kleingartenanlage mit Strom und Wasser muss dauerhaft gewährleistet sein. Soweit hierdurch eine Erneuerung dieser Infrastruktur erforderlich wird, wäre dies in die Planung mitaufzunehmen und die Kosten von der Bahn zu tragen.

2.6.3 Grunderwerb von GWG, Vermessung

Für die geplante Straße ist Grunderwerb (H6) von 47 m² auf FlSt. 64/35, Aeschach erforderlich. Eigentümer des betroffenen Grundstücks ist die GWG Lindauer Wohnungsbaugesellschaft. Für den Erwerb von Straßenverkehrsflächen werden im Stadtgebiet Lindau 30,68 €/m² bezahlt. Wird dieser Grunderwerb von der Bahn durchgeführt oder ist dieser von der Stadt zu erbringen?

Wenn dieser Grunderwerb von der Bahn erledigt wird, so sind die erworbenen Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme entschädigungslos an die Stadt Lindau (B) zu übertragen. Sollte der Grunderwerb von der Stadt übernommen werden, so sind seitens der Bahn die Grunderwerbskosten samt Nebenkosten bei Notar, Grundbuch, Vermessung u.a. zu erstatten.

Zudem sollte die gesamte neue Straße vermessen und als eigenes Flurstück katastermäßig erfasst werden. Da die neue Straße öffentlich gewidmet werden wird, empfiehlt sich bereits hieraus zur besseren Abgrenzung eine solche Vermessung. Die hierfür entstehenden Vermessungskosten sind von der Bahn als Maßnahmenträger zu übernehmen.

2.6.4 Entschädigungszahlungen

2.6.4.1 Tennisclub

Für die Auflassung des Tennisplatzes, den möglichen Netto-Wegfall von Stellplätzen und den Ersatzbau des Garagengebäudes des Tennisclubs verlangt der Tennisclub eine entsprechende Entschädigung bzw. Neubau von der Stadt. Ebenso wird eine neue Abgrenzung (Zaun, Hecke) zur Tennisanlage erforderlich. Da diese Kosten bedingt sind durch die Baumaßnahme der Bahn, hat die Bahn diese Kosten zu erstatten oder z.B. die neue Abgrenzung bereits beim Bau zu berücksichtigen. Derzeit liegen noch keine ermittelten Werte hierfür vor. Beim Tennisplatz ist zudem zu beachten, dass erst vor kurzem eine Bewässerungsanlage eingebracht wurde. Soweit die Bahn im Zuge der Baumaßnahme erforderliche Ersatzbauten errichtet, entfallen Entschädigungszahlungen. Für die ersatzlos entfallenden baulichen Anlagen wären die entsprechenden Werte in Geld zu ersetzen.

2.6.4.2 Kleingärten

Durch den Straßenbau entfallen vier Kleingärten. Von einer Gutachterin wurden die Kleingärten mit Anpflanzungen und Gebäuden bewertet. Die Gesamtkosten für Gutachten zur Feststellung der Höhe der Ablöswerte einschließlich der vorgeschossenen Ablösebeträge der Kleingärten belaufen sich auf ca. 40.000 €. Soweit die Bahn im Zuge der Baumaßnahme den erforderlichen Ersatzbau des Gemeinschaftsgebäudes mit Sanitäranlage errichtet, entfallen Entschädigungszahlungen. Ist der Ersatzbau von der Stadt zu erbringen, müssen noch entsprechende Baukosten ermittelt werden.

2.6.4.3 Straßenfläche

Für den Erwerb von Straßenverkehrsflächen werden im Stadtgebiet Lindau 30,68 €/m² bezahlt. Durch den Straßenbau entfallen verschiedene Pachtflächen von Tennisclub und Kleingärten, die dauerhaft der Einnahmeerzielung entzogen werden. Hierfür sollte eine angemessene Entschädigungszahlung durch die DB erfolgen. Bei ca. 2.500 m² Straßenfläche auf städtischem Grund und einem Grundstückswert von 30,68 €/m² würde dies ein Betrag von ca. 77.000 € bedeuten.

2.6.4.4 Grunderwerb/Vermessung

Soweit die Kosten für Grunderwerb GWG und die Vermessung der Straße nicht bereits direkt von der Bahn übernommen werden, wären die hierfür entstehenden Kosten von der Bahn an die Stadt zu erstatten bzw. in Vorausleistung zu zahlen. Für letztere Variante wäre noch ein genauer Betrag zu ermitteln.

2.7 Bauverwaltung

2.7.1 Öffentlich Widmung und Sondernutzung öffentlich gewidmeter Flächen

- Die Widmung der neu geschaffenen Verkehrsflächen erfolgt nach Erstellung und Vermessung und wird den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten angepasst.
- Sollte sich der Charakter der Straße verändern, so erfolgt eine entsprechende Abstufung oder Einziehung.
- Sollten die Grundstücke veräußert werden, bleibt die Widmung an sich unberührt, sofern nichts anderes vereinbart wird.
- Die vorübergehende Nutzung für die von der Bahn durchgeführte Umgestaltung/Baumaßnahme bedarf einer straßenverkehrsrechtlichen Ausnahmegenehmigung, welche dann automatisch die Sondernutzungserlaubnis beinhaltet.

- Durch die Bauverwaltung wird in solchen Fällen lediglich das Bestandsverzeichnis entsprechend der Veränderung aktualisiert.

2.7.2 Stellplätze Tennisplatz

Nach Überprüfung der in der Vergangenheit genehmigten Bauantragsunterlagen für die gesamte Tennisanlage konnte festgestellt werden, dass derzeit per Bescheide insgesamt 52 Kfz-Stellplätze auf dem gesamten Gelände nachzuweisen sind. Dies wurde in den verschiedenen Bescheiden so beauftragt.

Die geforderten Stellplätze wurden jedoch nie plangemäß hergestellt und sind somit auch nicht in dieser Anzahl tatsächlich vorhanden bzw. vor Ort gekennzeichnet. Lt. Aussage des Tennisclubs sind derzeit 46 Stellplätze vorhanden.

Aufgrund des Entfalls eines Tennisspielfeldes reduziert sich der Stellplatzbedarf bereits um 2 Stellplätze. Es wird von Seiten der unteren Bauaufsichtsbehörde davon ausgegangen, dass bereits ausreichend Stellplätze auf dem Gelände vorhanden sind und durch die zusätzliche Reduzierung die nun beabsichtigten 40 Stellplätze als ausreichend erscheinen. Weiterhin könnte hier aufgrund der unmittelbaren Nähe einer Bushaltestelle eine Reduzierung angesetzt werden. Die Stellplätze sind entsprechend zu kennzeichnen und ausschließlich für die Nutzung des Tennisgeländes und der Vereinsgaststätte vorzusehen.

2.8 Zusammenfassung

Zusammenfassend ergeben sich folgende Forderungen der Stadt Lindau:

- Stellplätze sind gemäß der Freiflächengestaltungssatzung auszubilden
- gemäß den Maßnahmen zu Vermeidung sind die Gehölzbestände und Bäume soweit möglich nach den gängigen Vorschriften zu schützen und zu erhalten
- zusätzliche Maßnahme zur Gestaltung mit Einzelbäumen
- Darstellung der Bäume die durch die Baumaßnahme verloren gehen im Bestands- und Konfliktplan und Darstellung wie viele Einzelbäume neu und in welcher Qualität gepflanzt werden
- Darstellung des Konfliktes „Landschaftsbild“
- keine Herunterstufung des Bahnübergangs
- Beseitigung des Bahnübergangs inklusive Errichtung eines Ersatzbauwerkes für Fußgänger und Radfahrer
- Ausbau der Giebelbachstraße (Anschluss an die neue Erschließungsstraße)
 - > entsprechend des Querschnittes der neu geplanten Erschließungsstraße und der gültigen Regelwerke
 - > Anpassung der Fahrbachachse sodass ein geradliniger Verlauf entsteht
 - > Erneuerung des Oberbaus bis auf Höhe von Giebelbachstraße 6
- Herstellung der Markierungen und Straßenbeleuchtung sowie Abstimmung im Vorfeld mit der Stadt Lindau
- Versatz der Wertstoffinsel und Ersatz während der Bauzeit
- vollständige Übernahme der Kosten (welche in Zusammenhang mit der Maßnahme stehen) durch den Vorhabenträger
- Kostentragung für die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Tennisanlage (z.B.: Verlegung Tennisplatz, Errichtung Zaunanlage, neues Gebäude für die Unterbringung der Geräte)



- Herstellung der baurechtlich notwendigen Stellplätze für die Tennisanlage
- Reduzierung der BE-Fläche
- Wiederherstellung des Spiel- und Sportfläche im Bereich der BE-Fläche nach Abschluss der Maßnahme
- Abstimmung bzgl. Baumreihe entlang Fl.-Nr. 659,5, Gemarkung Hoyren mit dem Grundstückseigentümer durch den Vorhabenträger; Überprüfung und Einmessung der Baumstandorte
- Baumschutzmaßnahmen sind zu treffen und vor der Maßnahme mit der GTL/Stadtgärtnerei abzustimmen
- bestehende Gehölzbestände und Bäume sind zu schützen und zu erhalten, zu fällende Bäume sind zuvor abzustimmen
- Ersatzbau für das bisherige Gemeinschaftsgebäude der Kleingartenanlagen ist erforderlich, bzw. Entschädigungszahlungen
- Versorgung der Kleingartenanlage mit Strom und Wasser muss dauerhaft gewährleistet werden
- Kosten für Grunderwerb sofern diese nicht direkt von der Bahn übernommen werden
- Kostentragung für die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verlegung der Kleingärten:
 - > Gutachterkosten und Ablösebeträge für die verlegten vier Gärten
 - > Lebendige, grüne Lärmschutzwand zum Schutz vor Lärm und Baustaub
- Vermessung der gesamten neuen Straße und katasterermäßige Erfassung als eigenes Flurstück
- entsprechend anfallende und oben aufgeführte Entschädigungszahlungen (z.B.: Straßenfläche, Kleingartenanlagen, Tennisclub)

Hinweis:

Die Zusammenfassung ersetzt nicht die in den zuvor aufgeführten Punkten ausführlichen Forderungen der Stadt Lindau.

3 Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke 5420 (Maßnahme J)

Gegenstand des vorliegenden Genehmigungsantrags ist der Bau einer ca. 253 m langen Lärmschutzwand auf der Südseite und einer ca. 134 m langen Lärmschutzwand auf der Nordseite im Bereich „Am Alpengarten“ in Lindau. Wie bereits im Planfeststellungsverfahren 2019 zugesagt, erfolgt nun die Anpassung des Lärmschutzes an aktuelle Berechnungen und rechtliche Ansprüche.

3.1 Städtebauliche und umweltrelevante Aspekte

Die Planungen entsprechen nicht dem teilweise geltenden Bebauungsplan Nr. 68 und sind mit seinen Planungszielen nur teilweise vereinbar.

Nördlich der Gleistrasse soll auf ca. 135 m Länge eine drei Meter hohe Lärmschutzwand gebaut werden. Südlich der Gleistrasse soll auf 247 m Länge eine vier Meter hohe Lärmschutzwand errichtet werden. Für beide Bauwerke ist eine Materialität in den Plänen nicht ablesbar.

Aus stadtplanerischer Sicht ist eine durchgängige Lärmschutzwand in der vorgelegten Form nicht umsetzbar. Deshalb wird vorgeschlagen, von einem Immissionsschutzgutachter überprüfen zu lassen, ob zumindest die nördliche Lärmschutzwand durch ein gleisnahes System der „noise breaker“ ersetzt werden kann. Dadurch könnten eventuell geringere Aufbauhöhen erreicht werden. Sollte es nicht möglich sein, die nördliche Lärmschutzwand durch ein System „noise breaker“ mit geringeren Aufbauhöhen zu ersetzen, so ist die Wand auf der gesamten Länge zu begrünen.

Für die südlichere Lärmschutzwand sollte ebenfalls eine flächige, lückenlose Begrünung auf der gesamten Länge und ein Verwenden der bräunlichen Betonelemente (wie z.B. im Abschnitt südlich der Laubeggengasse) gefordert werden.

Begründung: laut BP Nr. 86 wären im Bereich der geplanten Lärmschutzwände keinerlei bauliche Anlagen zulässig. Der Bereich ist im Freiraumkonzept des ISEK („Landschaftsfinger“) als öffentliche Grünfläche dargestellt. Für einen Erhalt des Landschaftsbildes im Nahbereich des Sees und des LSG sind zwingend Begrünungen notwendig, um die Wandhöhe in das Landschaftsbild einzupassen und den Verlust der Blickbeziehungen wenigstens teilweise abzumildern.

Die Parkplätze im Bereich Lotzbeckpark und Alpengarten sind entsprechend der Freiflächengestaltungssatzung mit wasserdurchlässigen Belägen und mit Bäumen auszubilden. Hierzu sind geänderte Pläne vorzulegen.

Für alle drei Verfahren gilt, dass die Baustelleneinrichtungsfläche am P3 nicht erneut aktiviert werden sollte. Sie wird für die Baumaßnahmen dort benötigt. Die (dann eventuell vergrößerten) BE-Flächen am Giebelbach sind wegen des Entzugs der Bewegungsräume für Kinder und Jugendliche problematisch. Aus der Sicht von 601 sind von der Bahn AG geeignete, temporäre Flächen im unmittelbaren Umfeld oder auf Bahnflächen in Reutin vorzusehen.

3.2 Straßenverkehrsbehörde

Der geplanten Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) Busparkplatz am P3 zwischen Langenweg (Inselstraße) und Hasenweidweg kann aus Sicht des Regiebetriebes Parkraumbewirtschaftung auf Grund des allgemeinen Parkplatzmangels auf und auch unmittelbar vor der Lindauer

Insel nicht zugestimmt werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass hier 2023 ggf. womöglich bereits Sperrungen/Einschränkungen des beschränkten Parkplatzes Karl-Bever-Platz wegen des dort anstehenden Baus eines Parkhauses erforderlich werden könnte bzw. die Stadt diese BE-Fläche Busparkplatz dann womöglich selbst als BE-Fläche benötigt.

Aus Sicht der Stadt muss es möglich sein, dass die DB ihre ohnehin bahnseitig geplanten Baumaßnahmen letztlich über eigene DB-Flächen am Gleis im Bereich des Reutiner Bahnhofes abwickelt – auch wenn dies mit längeren Andienstrecken verbunden ist.

3.3 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Seitens der Feuerwehr bestehen keine Einwände gegen die vorliegenden Planungen sofern die notwendigen Rettungswege und Fluchtwege berücksichtigt werden.

3.4 Liegenschaften

Städtische Privatflächen sind bei dieser Maßnahme nicht betroffen. Nach Anlage J5 (Lageplan) und J6 (Grunderwerbsverzeichnis) ist lediglich bei Flst. 58/25, Aeschach eine vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme erforderlich. Es handelt sich bei den Flächen um den Teil einer öffentlich gewidmeten Ortsstraße (O-130 – Hasenweidweg). Wegen des Fluchtweges durch die Lärmschutzwand ist ein dauerhaftes Wegerecht an dieser Stelle erforderlich. Aus Sicht der Liegenschaften könnte beiden Punkten zugestimmt werden.

Das ebenfalls in Anlage J5 und J6 genannte, städtische Flst. 18, Aeschach wird u.a. als Busparkplatz verwendet. Diese Fläche wurde bis Juni 2021 bereits als Baustelleneinrichtungsfläche von der DB genutzt.

3.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend ergeben sich folgende Forderungen der Stadt Lindau:

- südliche Lärmschutzwand:
 - o Flächige, lückenlose Begrünung
 - o Verwenden der bräunlichen Betonelemente
- nördliche Lärmschutzwand:
 - o Untersuchung zu „noise breaker“ oder vergleichbaren Systemen durch Immissionschutzgutachter
 - > Reduzierung der Aufbauhöhe durch „noise breaker“
 - > falls nicht möglich ebenfalls Begrünung auf der gesamten Länge
- Parkplätze im Bereich des Lotzbeckparks und Alpengarten sind entsprechend der Freiflächengestaltungssatzung auszubilden.
- BE-Flächen müssen auf eigenen DB-Flächen am Gleis im Bereich des Reutiner Bahnhofes abwickelt werden

Hinweis:

Die Zusammenfassung ersetzt nicht die in den zuvor aufgeführten Punkten ausführlichen Forderungen der Stadt Lindau.

4 Schlussbemerkung

Die Stadt Lindau begrüßt die o.g. Änderungen. Es wird gebeten, die jeweiligen Forderungen der Stadt Lindau zu den einzelnen Maßnahmen bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Lindau den 01.09.2021

Dr. Claudia Alfons
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

- Anlage 1: Plan | Weggefallene Parkplätze während Bauzeit
Anlage 2: Berechnung | Parkgebührenaufschlag Hasenweidweg Ost durch BE-Fläche