

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr: VO/2011/1571-61	
Federführend: 61 Stadtplanungsamt	Status: öffentlich	
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 04.01.2011 Referent: Michael Ilk Amtsleiter: Harald Lang Sachbearbeiter: Bernhard Leiter	
viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg - aktueller Sachstand		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
02.02.2011	Stadtentwicklungssenat	Entscheidung

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage, bisherige Planungsgeschichte

Mit Schreiben vom 11.2.2009 hat die DB AG mitgeteilt, dass sie die seit 1998 ruhenden Planungen für den viergleisigen Ausbau durch Bamberg wieder aufnehmen will. In einem Gespräch mit Herrn OB Starke am 8.4.2009 hat die DB AG ihre Planungen weiter erläutert. Nachdem die Vorplanung für die Hauptgleise abgeschlossen war, hat die DB AG am 21.10.2009 im Stadtentwicklungssenat über ihre Planungen berichtet. In diesem Zusammenhang wurde von der Verwaltung auch eine Gesamtschau der Betroffenheit der Stadt Bamberg durch den Ausbau der Bahnstrecke erarbeitet und vorgestellt.

In der Sitzung des Stadtentwicklungssenats am 23.6.2010 wurde über den aktuellen Sachstand (keine neuen Erkenntnisse) berichtet. Dabei wurden die rechtlichen Zusammenhänge ausführlich beleuchtet.

2. Planungen der DB AG

Inzwischen wurden von der DB AG die Planungen etwas weiter vorangetrieben. Diese Planungsphase ist jedoch bei weitem noch nicht abgeschlossen. Der Stadt Bamberg wurden von der DB AG seit Herbst 2009 keine neueren Pläne übergeben. Aktuellere Informationen stammen lediglich von nicht autorisierten Stellen der Bearbeiterenebene der DB AG.

3. Bahntangente

Die DB AG hat die Entwurfsgeschwindigkeit für die Ausbaustrecke erhöht. Für den Stadtbereich Bamberg bedeutete dies, dass die Strecke nicht für 160 sondern für 200 km/h trassiert wird. Dadurch verschieben sich im Bereich zwischen Geisfelder Straße und Pfisterbrücke die Hauptgleise nach Westen. Aufgrund dieser Veränderung ist die Bahntangente in diesem Abschnitt nicht mehr wie 1996 geplant realisierbar. Die Verknüpfung der Bahntangente mit der Starkenfeldstraße (rechtskräftiger Bebauungsplan 305E) ist davon jedoch nicht betroffen.

Das Stadtplanungsamt hat alternative Trassen für die Bahntangente im Abschnitt zwischen Geisfelder Straße und Strickerstraße untersucht.



Abbildung 1: Bahntangente, Abschnitt Geisfelder Straße bis Strickerstraße
Übersicht untersuchte Varianten

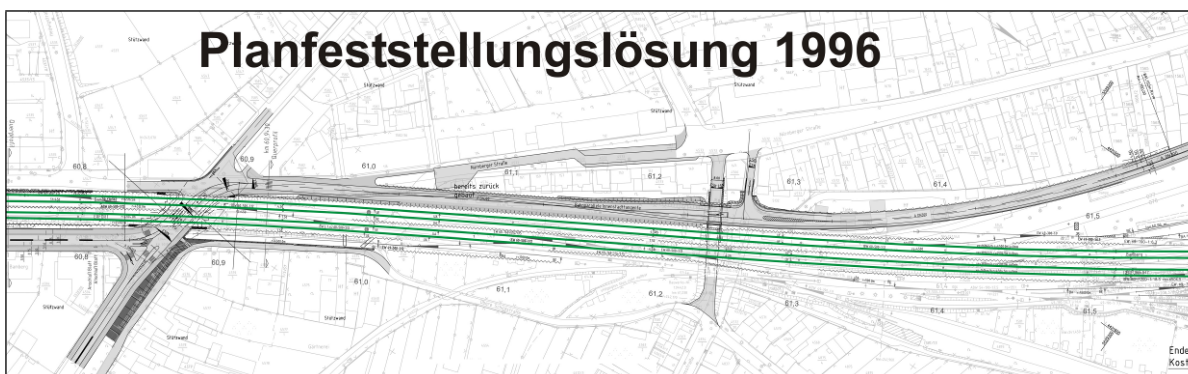


Abbildung 2: Bahntangente, Abschnitt Geisfelder Straße bis Strickerstraße
Planfeststellungslösung 1996

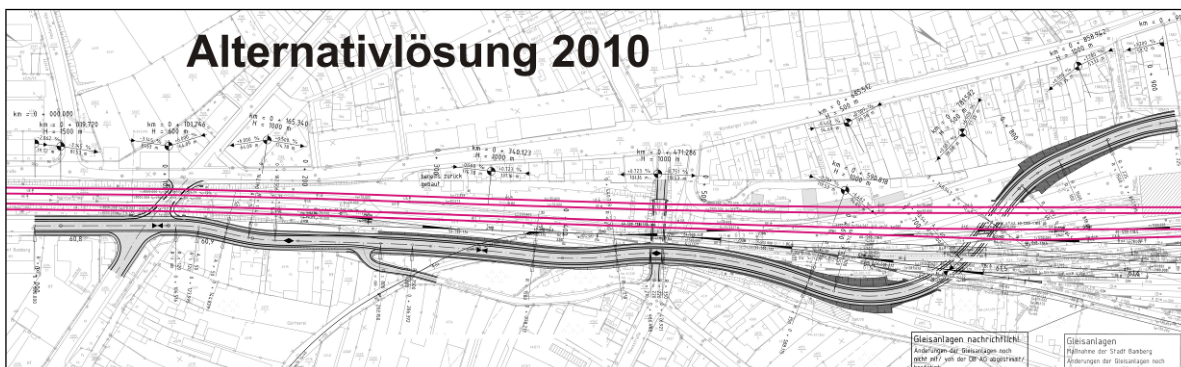


Abbildung 3: Bahntangente, Abschnitt Geisfelder Straße bis Strickerstraße
favorisierte Alternativlösung

Bei der favorisierten Alternativlösung kann die Unterführung der Moosstraße in heutiger Funktion und Dimension erhalten werden. Die Unterführung der Geisfelder Straße hat nur noch untergeordnete Funktion. Eine Erneuerung der Unterführung durch die Bahn in der heutigen Dimensionen ist ausreichend.

Diese Varianten sind planerisch eng mit den Bahnanlagen verknüpft und nur zusammen mit der DB AG realisierbar. Da der Stadt Bamberg noch keine detaillierten Planungen für die von der Bahn geplanten Veränderungen der Nebengleise und weiteren Bahnanlagen vorliegen, wurden die Planungen der Stadt Bamberg für die Bahntangente der DB AG bereits am 29.1.2010 mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt. Bis heute liegt eine solche Stellungnahme der DB AG trotz mehrfacher Erinnerung nicht vor.

Sobald die DB AG eine belastbare Stellungnahme abgegeben hat, liegen alle notwendigen Informationen für eine Behandlung im Stadtentwicklungssenat vor.

Da DB AG bzw. das Eisenbahnbundesamt die Planung für die Bahntangente nicht in das Planfeststellungsverfahren aufnehmen wird, ist das notwendige Planungsrecht durch die Stadt Bamberg selbst über ein Bebauungsplanverfahren zu schaffen.

4. Unterführungen

Im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke durch Bamberg werden auch die Unterführungen der Memmelsdorfer Straße, der Zollnerstraße und der Nürnberger/Geisfelder Straße erneuert. Die Unterführung der Moosstraße wird ergänzt.

In diesem Zusammenhang muss sich die Stadt Bamberg entscheiden, inwieweit sie Veränderungen an den Unterführungen vornahm will (z.B. Durchfahrtshöhe, Breite). Wenn die Stadt Bamberg solche Forderungen stellt, muss sie sich an den daraus resultierenden Kosten beteiligen. Die Kostenbeteiligung ist durch entsprechende Gesetze und Vorschriften geregelt.

Mit Schreiben vom 28.4.2010 hat die DB AG die fiktiven Varianten „Bahn baut alleine“ für die vier Unterführungen vorgelegt.

Zwischenzeitlich wurde stadtintern ein grundsätzliches Anforderungsprofil für die Unterführungen im Allgemeinen und die einzelnen Unterführungen im Besonderen erarbeitet. Dabei war insbesondere auf die Belange des ÖPNV (Durchfahrtshöhe) und des Radverkehrs (Durchfahrtsbreite) einzugehen. In die weitere Bearbeitung wurden zwei Varianten eingebracht, die sich im Wesentlichen in der Durchfahrtshöhe unterscheiden.

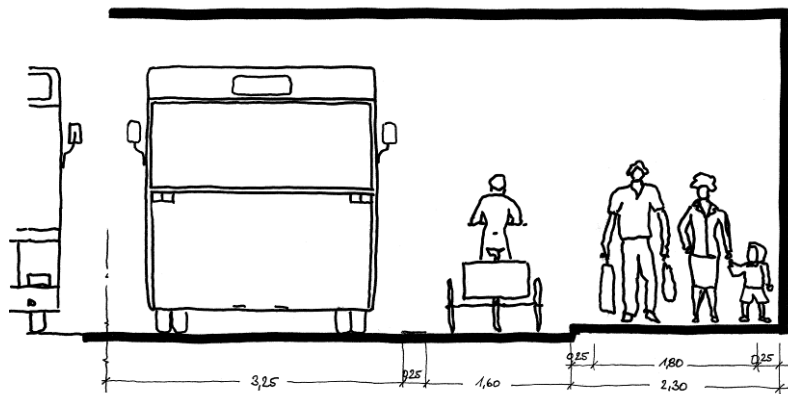


Abbildung 4: Variante 1;
Durchfahrtshöhe 3,50 m (Minstdurchfahrtshöhe für den ÖPNV)

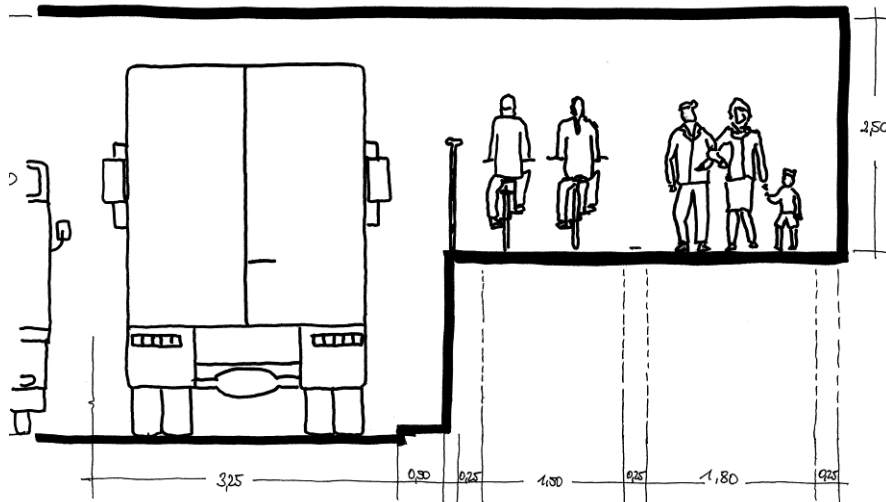


Abbildung 5: Variante 2;
Durchfahrthöhe 4,50 m (maximale Durchfahrthöhe für alle nach StVZO
zulässigen Fahrzeuge)

Derzeit werden die technischen Planungen für die Variante „Stadt baut alleine“ erarbeitet und abgestimmt. Dabei werden alternativ beide Varianten betrachtet. Bei der Unterführung der Zollnerstraße wird aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens optional eine Variante mit breiterem Radweg betrachtet.

Sobald die Planungen für die Variante „Stadt baut alleine“ abgeschlossen sind, sind folgende weiteren Schritte erforderlich:

- Übergabe der Entwürfe an die DB AG.
- Erarbeiten von Ausführungsentwürfen für die Unterführungen durch die DB AG, in denen die beiden Fiktivplanungen „Bahn baut alleine“ und „Stadt baut alleine“ zusammengeführt werden.
- Ermittlung der Kosten für den Ausführungsentwurf und des Kostenanteils der Stadt Bamberg (dabei werden die Kosten des Ausführungsentwurfes im Verhältnis der Kosten der Fiktiventwürfe geteilt). Beim Kostenanteil der Stadt Bamberg wird weiterhin berücksichtigt, dass es sich bei den Unterführungen um sehr alte Bauwerke handelt. Dies wirkt sich entlastend auf den Kostenanteil der Stadt Bamberg aus.

Sobald diese Planungsschritte abgearbeitet sind, liegen alle notwendigen Informationen für eine Beratung und eine Beschlussfassung in den relevanten Fachsenaten vor.

5. Bahnhaltepunkt Bamberg Süd

Die Stadt Bamberg ist mit der BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) im Gespräch. Eine erste Abschätzung der BEG endete mit einem negativen Ergebnis. Das Stadtplanungsamt wird dieses Thema jedoch mit Unterstützung des VGN weiter verfolgen.

6. Güterzugverbindungsleis

Hier sind die Planungen der DB AG noch nicht abgeschlossen.

Bei den planungsrechtlichen Vorbereitungen für den Bau der Kronacher Straße hat die DB AG durch eine Umplanung den vorzeitigen Bau der Kronacher Straße ermöglicht. Im Gegenzug dazu hat der Senat für Umwelt und Verkehr und der Werkssenat für den Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Bamberg in einer gemeinsamen Sitzung am 8.7.2008 die Umplanungen für das Güterzugverbindungsleis (Hochlage, etwas verschoben) zustimmend zur Kenntnis genommen.

7. Sonstiges

Die **Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit im Stadtgebiet auf Tempo 200 km/h** ist eine

grundlegende Entscheidung der DB AG für die gesamte Strecke. Es erscheint wenig aussichtsreich, dagegen vorzugehen. Unabhängig davon sind jedoch rechtliche und politische Schritte jederzeit möglich.

Die Ansicht trifft nicht zu, daß die **aktiven Lärmschutzmaßnahmen** und damit die Erhöhung der Schallschutzwände durch die höhere Durchfahrtschwindigkeit für einige Züge bedingt wäre. Es ist die Anzahl der Güterzüge, die den Schallschutz ausmacht. Wie bekannte Lärmschutzmaßnahmen für ICE bzw. TGV-Systemzüge erkennen lassen, würden diese auf Höhe der Radkästen der Züge durchaus ausreichen. Dies gilt jedoch nicht für Güterzüge.

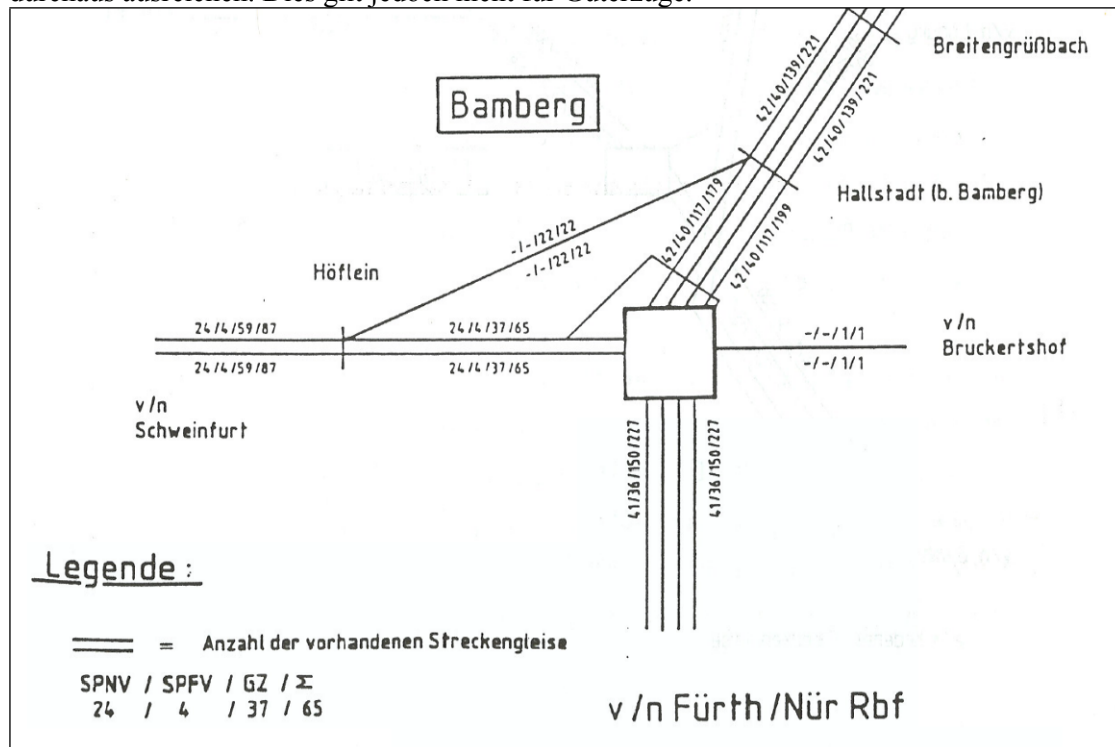


Abbildung 6: Prognose der Zugbelastungszahlen
[Quelle: Erläuterungsbericht vom 2.5.1994 für die Planfeststellung 1996]
(aktuelle Aussagen zu den zukünftigen Zugbelastungszahlen liegen der Stadt Bamberg noch nicht vor. Die DB AG hat auf Anfrage mitgeteilt, dass sie zu Zugzahlen etc. derzeit noch keine verlässliche Aussage machen kann.)

Bei der Berechnung der Höhe der Lärmschutzwände haben sich Veränderungen zum Sachstand von 1996 ergeben, die dazu geführt haben, daß die Bestimmung der effektiven Höhe der Schallschutzwände nach einem Abstufungsverfahren läuft. Bei diesem Verfahren kommen regelmäßig etwas höhere aktive Schallschutzmaßnahmen heraus als bei den früheren Berechnungsverfahren (Lärmschutzwand 1996: 3 m).

Aus den hohen Güterverkehrsbelastungen und aus neuen Vorschriften und Berechnungsverfahren resultieren die Höhen der Lärmschutzwände mit 4 m, nicht von den wenigen ICE, die dort 40 km/h schneller fahren.

Es werden immer wieder **alternative Trassenführungen** ins Spiel gebracht.

Dazu eine erste grobe Einschätzung:

- Es gab ein Raumordnungsverfahren, das mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 30.07.1993 abgeschlossen wurde. In diesem Raumordnungsverfahren wurden auch alternative Trassen diskutiert.

Seit Oktober 1993 hat die Altstadt von Bamberg Welterbestatus. Das Welterbe und noch mehr das Stadtzentrum reichen bis an die Bahn heran.

Durch die neuen Forderungen der Bahn, die Entwurfgeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h zu erhöhen, ergeben sich Auswirkungen auf die Trassierung der Schiene im Stadtgebiet.

Diese Veränderungen der Ausgangslage (neuer Status als Welterbe mit der daraus resultierenden besonderen Schutzwürdigkeit und die Veränderung der

Trassierungsparameter) lässt es legitim und sinnvoll erscheinen, alternative Trassen neu zu diskutieren.

Auch entlang von anderen Bahnstrecken wird inzwischen diskutiert, ob es richtig ist, die Bahn durch die Städte zu führen (z.B. Rheinschiene, Baden-Baden).

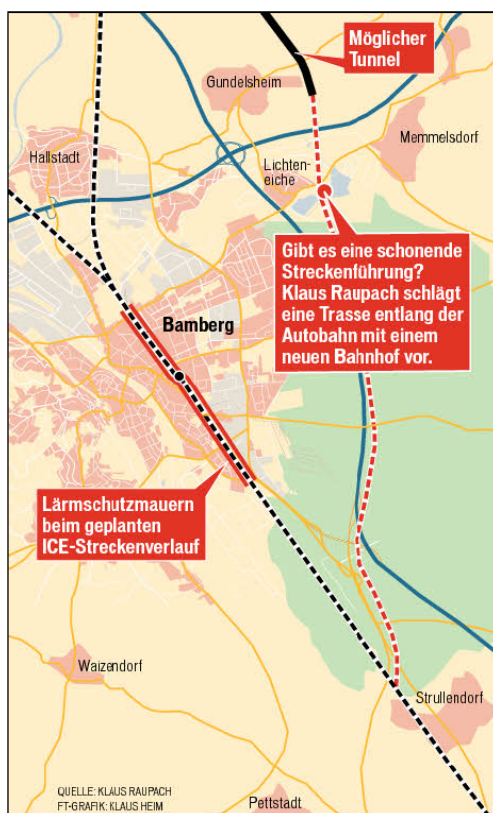


Abbildung 7: Im FT am 13.11.2010 abgebildete Alternativtrasse

- Bei der im FT vorgestellten Variante (die vorerst nur ein Strich in der Landschaft ist, es gibt dazu keine weiteren Erläuterungen, auf die zurückgegriffen werden kann) scheint die Hauptschwierigkeit zu sein, daß die Aufteilung Güterzüge / ICE / RE etc. schwierig machbar ist. Entweder die ICE fahren durch Bamberg, um dort auch zu halten, dann macht eine Neubaustrecke um Bamberg herum keinen Sinn. Für die Güterzüge macht die Trasse auch keinen Sinn, da ein guter Teil (siehe Planfeststellung von 1996) nach Schweinfurt fährt, und die ja nicht abbiegen können.
Die Züge nördlich und südlich von Bamberg herauszufiltern, die durch Bamberg müssen und die anderen, die außen herum können oder müssen, ist äußerst aufwendig.
Diese Betrachtung zeigt, dass die vorgeschlagene Trasse schwierig ist. Dabei sind die Umweltaspekte sind noch gar nicht betrachtet.
Eine solche Trasse hätte jedoch auf jeden Fall eine entlastende Wirkung für Bamberg.
Eine endgültige Beurteilung ist jedoch erst dann möglich, wenn das Thema „Umfahrung von Bamberg“ in einer ausreichenden Planungstiefe untersucht worden ist.

8. Kosten/Finanzierung

Zum derzeitigen Zeitpunkt ist es sehr schwierig, bereits Kosten zu nennen. Um verlässliche Zahlen zu nennen, reicht der aktuelle Planungsstand nicht aus.

Die geschilderten Maßnahmen sind alle förderfähig nach BayGVFG.

Die Regierung von Oberfranken hat in einem Gespräch am 3.12.2010 mitgeteilt, dass bei Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg (speziell EKrG-Maßnahmen) mit 50% Förderung der förderfähigen Kosten gerechnet werden kann.

9. weiteres Vorgehen

Sobald die dringend notwendigen Informationen von der DB AG vorliegen, wird die Angelegenheit wieder im Stadtentwicklungssenat behandelt und eine Beschlussempfehlung formuliert.

Weiterhin ist auch eine Visualisierung der städtebaulichen Auswirkungen der Trasse durch Bamberg vorgesehen. Als Grundlage dafür sind jedoch erst aussagekräftige Planunterlagen der DB AG erforderlich. Diese liegen jedoch bis heute nicht vor.

Ein Zeitpunkt für die erneute Behandlung kann nicht genannt werden, da dies vollumfänglich von der Zuarbeit durch die DB AG abhängig ist.

1. Der Stadtentwicklungssenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Damit sind die Anträge
der Antrag der GAL-Stadtratfraktion vom 30.10.2009
der Antrag der FW+BR-FDP-Stadtratsfraktion vom 9.11.2010
der Antrag der GAL-Stadtratfraktion vom 15.11.2010
geschäftsmäßig erledigt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	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:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Bamberg, den

Michael Ilk
Baureferent

Stadtplanungsamt:

.....
(Harald Lang)

.....
(Bernhard Leiter)

Anlage/n:

- Antrag der GAL-Stadtratfraktion vom 30.10.2009
- Antrag der FW+BR-FDP-Stadtratsfraktion vom 9.11.2010
- Antrag der GAL-Stadtratfraktion vom 15.11.2010

Verteiler: