Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr:	VO/2019/2423-R6
Federführend: 6 Baureferat	Status:	öffentlich
	Aktenzeichen:	
Beteiligt:	Datum:	21.05.2019
	Referent:	Beese Thomas

Bahnausbau Bamberg:
Verlangen der Stadt zu Kreuzungen VDE 8.1 mit Straßen
Aktueller Sachstandsbericht

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
29.05.2019	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage

Der viergleisige Bahnausbau durch Bamberg ist das größte Infrastrukturprojekt der jüngeren Geschichte der Welterbestadt. Der geplante „Umbau Knoten Bamberg“ durch die DB Netz AG bedeutet zwei zusätzliche Gleise östlich der bestehenden Gleisanlagen. Verbunden damit sind bis zu drei Meter hohe Lärmschutzwände (außen) sowie Eingriffe in Bausubstanz, Wasserschutzzonen und gärtnerische Nutzflächen. Der Ausbau bedeutet aber auch Gesundheitsschutz durch bestmöglichen Schallschutz sowie die Verbesserung der städtischen Verkehrsinfrastruktur.

Nach der Entscheidung hinsichtlich der Trassenfrage im März 2018 geht es nun darum, die DB-Planungen so zu begleiten, dass bestmögliche Lösungen im Interesse von Stadtgesellschaft, örtlicher Wirtschaft und Tourismus gefunden werden. Mitte 2018 hat die DB Netz AG das Büro Obermeyer Planen+Beraten GmbH mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zur Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens beauftragt. Die Planung erfolgt nach der derzeit modernsten Planungsmethodik BIM (Building Information Modelling), d.h. alle Planungsbestandteile werden modellbasiert in 3D erzeugt. Dabei steht aktuell die endgültige Festlegung der Streckengeometrie und -gradiente im Fokus der Planer. Die Gleishöhe hat maßgeblichen Einfluss auf Lärmschutzwandhöhen und insbesondere auf die bauliche Ausgestaltung der Bahnquerungen.

Aus den monatlichen Abstimmungsgesprächen zwischen DB und Stadt Bamberg ist hinsichtlich der weiteren Terminplanung aus Sicht der DB Netz Folgendes bekannt:
- ab Frühjahr 2019: Erarbeitung diverser Fachplanungen, wie z.B. Lärmschutzmaßnahmen, Gestaltungswettbewerb Lärmschutzwände, Bauablauf, Baustellenlogistik und Baustellenverkehr, Verkehrskonzept während der Bauzeit (Umleitungen, Sperrungen), Bahnausbau und Erwerbsgartenbau „Nordflur“, vorgezogene Baumaßnahmen, ...
- Ende Aug. 2019: Vorlage der Planänderungsunterlagen im Entwurf
- Anfang 2020: Übergabe der Planungsunterlagen an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zur Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens

Vor dem Hintergrund der genannten Zeitschiene der Bahn ist die Stadt, zur Wahrung ihrer Interessen in dem Verfahren, gehalten, in zeitlicher Anlehnung an die Planungen der Bahn, die städtischen Forderungen zu den einzelnen Kreuzungsbauwerken, der Bahn vorzulegen. Für das „Verlangen der Stadt Bamberg“ ist ein entsprechender Stadtratsbeschluss erforderlich.

Aufgrund der Komplexität der Materie soll mit dieser Sitzungsvorlage über den aktuellen Stand sowie insbesondere über den Gegenstand des „städtischen Verlangens“ in Gestalt der vom Bahnausbau im Stadtgebiet betroffenen Kreuzungsbauwerke (Über- und Unterführungen) informiert werden. Diese Sitzungsvorlage enthält daher konkrete Vorschläge zur künftigen Geometrie (Höhe und Breite) und Spuraufteilung bestehender Bahnquerungen. Für zwei Eisenbahnkreuzungsbauwerke, nämlich die Eisenbahnüberführung (EÜ) Nürnberger/Geisfelder Straße und der Bahnübergang (BÜ) „Anrufschranke“ kann das Verlangen noch nicht abschließend formuliert werden. Es ist daher vorgesehen, das diesbezügliche Verlangen im Herbst 2019 zu beraten.

Diese Vorschläge werden zunächst in die Sitzung des Stadtrates am 29.05.2019 zur Kenntnisnahme eingebracht. Anschließend soll den Stadtratsfraktionen sowie der Ausschussgemeinschaft Gelegenheit zur internen Diskussionen und Abstimmung gegeben werden. Falls gewünscht, können zur weiteren Vorbereitung und Vorberatung in den Fraktionen Vertreterinnen und Vertreter des Baureferates in die Sitzungen der Fraktionen eingeladen werden. Vorgesehen ist die beschlussmäßige Behandlung des Verlangens der Stadt Bamberg gegenüber der Bahn in der Sitzung des Stadtrates am 26.06.2019.

Ebenfalls Gegenstand dieser Sitzungsvorlage ist die Behandlung von Anträgen aus dem Stadtrat:
- Weitere Varianten für die Bahnunterführungen Moosstraße und Geisfelder Straße prüfen (Herr Stadtrat Pöhner vom 01.05.2019)
- Beim Bahnausbau breitere Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger schaffen (Herr Stadtrat Pöhner vom 08.04.2019)

2. Kreuzungen VDE 8.1 mit Straßen – Verlangen der Stadt

Gerade am Beispiel der „Unterführungen“ zeigt sich die Herausforderung, aber auch die Chance dieser „Mammut-Infrastrukturmaßnahme Bahnausbau“: Mit Ausnahme Forchheimer Straße und Münchner Ring sind alle Unterführungen mehr als 100 Jahre alt und in einem entsprechenden baulichen Zustand. Sie stellen Barrieren dar und vor allem der Fußgänger- und Radverkehr haben aufgrund der schmalen Wegbreiten Probleme, sicher zwischen den östlichen Stadtteilen und der Kernstadt zu wechseln. Um hier gewünschte Verbesserungen tatsächlich zu erreichen, ist die Stadt gefordert, offiziell ihr so genanntes „Verlangen“ gegenüber der Bahn als Verantwortliche für die Ausbauplanung mitzuteilen. Das bedeutet ausführliche planerische Überlegungen und Festlegungen zu vier Eisenbahnüberführungen, einer Straßenüberführung, zwei Bahnübergängen sowie dem künftigen S-Bahn-Halt Bamberg Süd mit drei Zuwegungen.

Konkret geht es beim „Verlangen der Stadt“ um detaillierte Festlegungen hinsichtlich Bauwerksgeometrie, Spuraufteilung, Lage der Achsen und Gradienten, Rampenneigungen, etc.. Die entsprechenden Entwürfe der Verwaltung zur Positionierung des Stadtrates in dieser Frage sind Gegenstand dieser Sitzungsvorlage. Zur Vorbereitung der Entscheidung wurden die Erwartungen der Stadtgesellschaft in einem umfassenden Planungsdialog gehört.

2.1 Bisheriger Ablauf

- Bestandsaufnahme und Zielvorgaben seitens der Stadtverwaltung
- stadtinterne Abstimmungsgespräche
- 26.03.2019: 1. Abstimmungsgespräch zum vorläufigen Kreuzungsverlangen der Stadt mit Vertretern der DB Netz und der Planer-ARGE Obermeyer Planen und Beraten. Eine Fortsetzung wird derzeit final abgestimmt. Im weiteren Verlauf der Verhandlungen sind für alle Anpassungsmaßnahmen der Stadt Planungs- und Kostenvereinbarungen zu schließen. Nach Auffassung der Stadt hat die Bahn eine Bestandsaufnahme einschließlich der kreuzenden Straßen durchzuführen.

Zudem wird aus städtischer Sicht eine „Planung aus einer Hand“, wobei dann der planerischen Aufwand voraussichtlich durch die Stadt zu übernehmen wäre. Demgegenüber spricht die Bahn aktuell von einer „Anplanbarkeit“ seitens der Stadt, weshalb die Definition einer Planungsschnittstelle festzulegen wäre. Anhand der zu erkennenden Konfliktfelder aus der Streckengeometrie (insbesondere Höhenlage der Gleise), der baulichen Zwangspunkte bei den Brücken, der lichten Höhen der Unterführungen und daraus resultierender Rampenneigungen ist bereits erkennbar, dass nur eine ganzheitliche Planung zielführend ist. Dies gilt für das gesamte Planungsumfeld von Brückenbauwerk und Straße bis zum benachbarten Knotenpunkt. Eine gebündelte und nicht nur abgestimmte Maßnahme entspricht auch einzig dem Prinzip der Planfeststellung. Dabei gilt auch für die DB Netz unverändert die Prämisse, wonach alle Planungen weitgehend abzustimmen sind. Hierzu sind allerdings noch wesentliche Fragestellungen – Definition der Zuständigkeiten der Stadt, wer plant den Fiktiventwurf „Stadt baut alleine“, wie hoch sind hierbei die Planungskosten – zu klären.
- 11.04.2019: Nichtöffentliche Stadtratsinformationsveranstaltung
- 16.04. bis 15.05.2019: Bürgerdialog

2.2 Rechtliche Grundlagen und Kostenteilung

Die gesetzlichen Grundlagen setzt im Wesentlichen das **Eisenbahnkreuzungsgesetz** (EKrG) und die **Erste Eisenbahnkreuzungsverordnung** (1. EKrV). Dabei sind für die Frage der Kostenteilung die Paragraphen 12 und 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) maßgeblich. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch der geforderte „Vorteilsausgleich“ (Beispiel: Unterhaltsvorteil durch neue Brücke).

Die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs regelt § 13 EKrG. Demnach zahlen Straßenbaulastträger, Bahn und Bund je 1/3 der Kosten. Ein Vorteilsausgleich erfolgt nicht. Zusätzliche Erhaltungsbaulast wird nicht abgelöst. Jeder der beiden Beteiligten (Schiene oder Straße) kann die Beseitigung fordern. Der andere Partner muss dann die Ersatzmaßnahme mitfinanzieren.

Zum besseren Verständnis der komplexen Regelungen dienen exemplarisch nachfolgende **Berechnungsbeispiele** (vereinfacht dargestellt) zur grundsätzlichen Systematik der Finanzierung von Maßnahmen bei 1) der Erneuerung von Straßenunterführungen (in Verbindung mit Eisenbahnüberführungen) und 2) Straßenüberführungen (Straßenbrücken über die Bahntrasse).

1) Erneuerung Straßenunterführung (beiderseitiges Verlangen)

- Unterhalt beim überführten Verkehrsträger = Bahn
- Fiktiventwurf Schiene (Bahn) baut alleine: 10 Mio. Euro
- Fiktiventwurf Straße (Stadt) baut alleine: 15 Mio. Euro
- Kostenteilungsschlüssel 10/15; Anteil Schiene: 40 %; Anteil Straße: 60 %
- Ausführungslösung: 17,5 Mio. Euro
- Anteil Schiene (Bahn): 7,0 Mio. Euro; Anteil Straße (Stadt): 10,5 Mio. Euro
- Alte Eisenbahnüberführung: Vorteilsausgleich zugunsten Straße: 4 Mio. Euro
  (Bahn hat wieder neue Brücke im Unterhalt)
  Längere Eisenbahnüberführung: Vorteilsausgleich zugunsten Schiene: 1 Mio. Euro
  Summe: 3 Mio. Euro Vorteilsausgleich zugunsten Straße
- Kostenanteil Straße: 10,5 – 3 = 7,5 Mio. Euro
- Kostenanteil Schiene: 7 + 3 = 10 Mio. Euro

2) Erneuerung Straßenbrücke = Eisenbahnunterführung (einseitiges Verlangen)

- Unterhalt beim überführten Bauwerk = Straße
- Entwurf Schiene baut alleine: 10 Mio. Euro
- Kein Kostenteilungsschlüssel; Anteil Straße: 0%; Anteil Schiene: 100 %
- Ausführungslösung: 10 Mio. Euro
- Anteil Schiene: 10 Mio. Euro; Anteil Straße: 0 Mio. Euro
- Alte Straßenbrücke: Vorteilsausgleich zugunsten Schiene: 1 Mio. Euro
  (= Stadt hat wieder neue Brücke im Unterhalt)

- Kostenanteil Schiene: 10 – 1 = 9 Mio. Euro
- Kostenanteil Straße: 0 + 1 = 1 Mio. Euro

2.3 Informations- und Meinungsaustausch „Unterführungen und Straßenbrücken“:

Im Zuge eines umfassenden Beteiligungsverfahrens wurden folgende Veranstaltungen zum Informations- und Meinungsaustausch durchgeführt:

- 29. April 2019: Allgemeine Informationsveranstaltung (Alte Seilerei)
- 6. - 17. Mai: Ausstellung „Bahnausbau: Unterführungen und Brücken“
- 10. Mai: Rad-Tour „Bahninspektion“
- 10. Mai: Bürgerdialog „Süd“ (BasKIDhall)
- 13. Mai: Bürgerdialog „Nord“ (Pfarrheim St. Otto)
- bis Mitte Juni: Online-Kommentierung unter www.stadt.bamberg.de/bahnausbau

Grundsätzlich ist festzustellen, dass das Angebot der Verwaltung auf insgesamt teilweise hohes Interesse stieß. Die fünf öffentlichen Termine wurden von über 400 Bürgerinnen und Bürger besucht. Dabei ging es nicht nur um Information bzw. die Beantwortung von Fragen, sondern es wurden auch zahlreiche Anregungen eingebracht. Natürlich können daraus keine repräsentativen Schlüsse gezogen werden. Dennoch ist als Fazit eine positive Grundeinstellung zum Vorhaben festzustellen. Über die Berichterstattung durch die Medien konnte das Thema zusätzlich in die Öffentlichkeit getragen werden:

- 12.04.2019: Trassenbau mit Folgen – Das Jahrzehnt der Großbaustellen
- 17.04.2019: Brücken bauen – Nach dem ICE-Trassenausbau wird keine Bahnquerung mehr sein, wie sie war
- 04./05.05.2019: Was auf Bamberg zukommt
- 10.05.2019: ROB lässt lange auf sich warten
- 13.05.2019: Wie die Bahn Bamberg verändert
- 14.05.2019: Pläne lassen Anwohner nicht kalt
- 17.05.2019: Und wohin mit dem Verkehr

Ergebnisse aus dem Bürgerdialog

Im Zuge der verschiedenen Veranstaltungen zwischen 29.04. und 17.05.2019 wurden eine Vielzahl von grundsätzlichen Ideen, Wünschen und Anregungen – auch zu anderen Verfahrensschritten über das Thema Bahnquerungen hinaus – aufgenommen und in den jeweiligen Dokumentationen protokolliert. Nachfolgend sind die Hinweise mit Bezug zu konkreten Querungen kurz zusammengefasst. Dabei wird auch deutlich, dass – trotz überwiegendem Konsens – ein einheitliches Meinungsbild zur Geometrie und Funktionalität einzelner Bauwerke nicht immer abgeleitet werden kann.

1) Allgemeine Infoveranstaltung (ca. 60 Anwesende) – Dokumentation (**Anlage 1**)

Aussagen zu konkreten Querungen
- EÜ Zollner Straße/Memmelsdorfer Straße: Statische Vorteile durch Einbau von Stützen/Wänden zwischen Fahrbahn und höher liegenden Geh-Radweg
- EÜ Moosstraße: maximale Breite des Straßenraums durch angrenzende Bebauung begrenzt, daher breitere Radwege statt Schutzstreifen nur durch verkehrliche Restriktionen möglich
- Nordflur: Sicherstellung der Beregnungsanlagen
- S-Bahn-Halt Süd: Kindergarten durch die Planung nicht betroffen, Kinderspielplatz bleibt mit Ausnahme der randlich geführten Zugangsrampe (3-4m breit) erhalten
- Regionaler Omnibusbahnhof: gehört nicht zum Verlangen bezüglich der Bahnquerungen, eine Integration innerhalb der Planung wäre wünschenswert (zeitlich, bauliche Nähe, betriebliche Abläufe)
- EÜ Münchner Ring: Vorschlag zur Verbreiterung des Geh-/Radweges

2) **Bürgerdialog „Süd“** (ca. 50 Anwesende) – Dokumentation (**Anlage 2**)

Aussagen zu konkreten Querungen
- S-Bahn-Halt Süd: Zunahme von Fremdparkern in der Gereuth wird befürchtet, Parken auf P+R-Anlage kostenlos, Pendlerparkplätze südlich der EÜ Forchheimer Straße, Fußgängerzugang von der Kornstraße gut beschildern (paralleler Anwohnerweg), Überwachung des Rampenzuganges und des Bahnsteiges zum Schutz der spielenden Kinder

3) **Bürgerdialog „Nord“** (ca. 90 Anwesende) – Dokumentation (**Anlage 3**)

Aussagen zu konkreten Querungen
- EÜ Memmelsdorfer Straße: Zweispurigkeit wie Bestand gefordert und ist vorgesehen
- EÜ Zollnerstraße: Zweispurigkeit wie Bestand gefordert und ist vorgesehen
- Bau Regionaler Omnibusbahnhof (ROB) sowie Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofvorplatz sind städtebauliches Ziel
- BÜ Anrufschranke: Null-Variante ist keine Option, Beregnungsflächen für Erwerbsgartenbau liegen beidseitig der Bahn weshalb eine feuerwehrtaugliche Durchfahrung sinnvoll ist, in Verbindung mit den Varianten „Geh-/Radwegunterführung“ und „feuerwehrtaugliche Unterführung“ ist hinsichtlich Rampen, Schleppkurven und Anbindung an das bestehende Wegenetz „Nordflur“ auf eine flächensparende Ausführung zu achten
- SÜ Kronacher Straße: beim Bau einer Behelfsbrücke ist der Eingriff in das Gärtnerland weitgehend zu minimieren

4) **Radtour „Bahninspektion“** (ca. 25 Anwesende) – Dokumentation (**Anlage 4**)

5) **Ausstellung „Unterführungen und Brücken“** (ca. 200 Anwesende)

Aussagen zu konkreten Querungen
- Verkehrsführung Strickerstraße (Gegenverkehr stadtauswärts) wegen zusätzlicher Lärmbelastung kritisch
- Bahnwärterhäuschen Tännig 13 vom Abbruch betroffen?
- Querung Emil-Kemmer-Straße durch Hafengleisnordzufahrt als höhengleicher Bahnübergang?
- EÜ Memmelsdorfer Straße: Zufahrt zu Mälzereigelände nördlich der Stichstraße auf der Ostseite
- EÜ Nürnberger Straße: verkehrliche Erschließung über Kreisverkehr unter der Bahn
- EÜ Nürnberger Straße: Erhalt der Zufahrt TG Kapellenstraße 23/25
- EÜ Moosstraße: nur Geh-/Radwegverbindung
- EÜ Zollnerstraße: „Umwelttrasse“ für ÖPNV, Geh- und Radverkehr
- EÜ Zollnerstraße: Durchfahrtshöhe wie bisher
- BÜ Anrufschranke: nur Geh-/Radwegverbindung
- S-Bahn-Halt Süd: Rampe in Richtung Gereuth zwischen Spielplatz und Kindergarten

2.4 Anträge

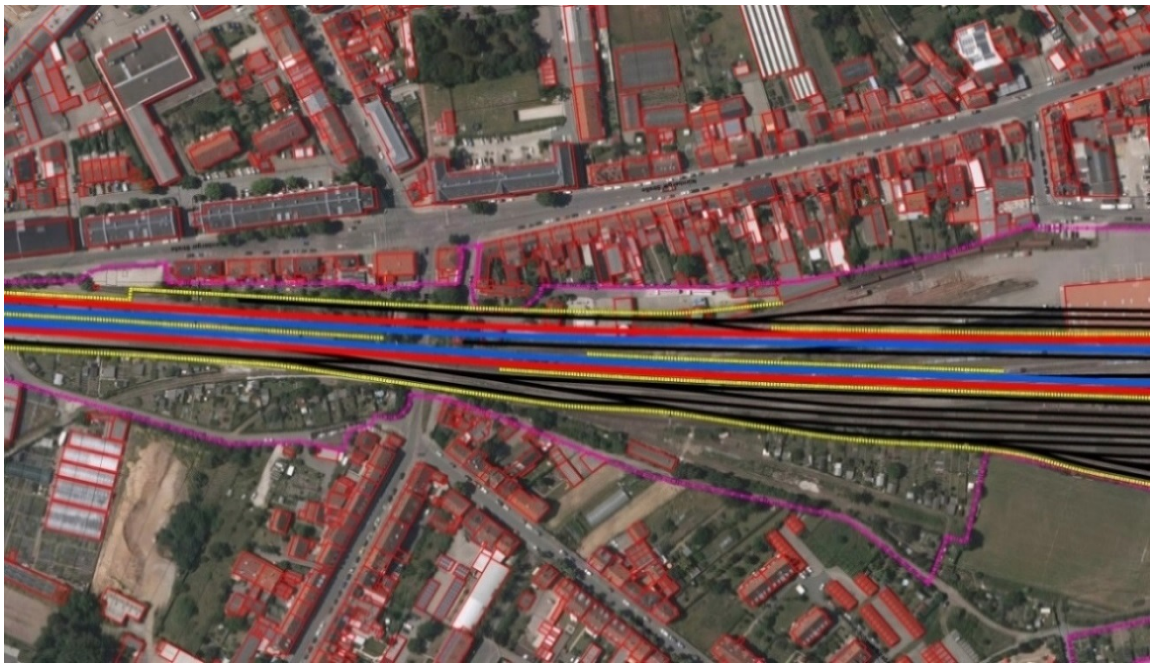
2.4.1 Weitere Varianten für die Bahnunterführungen Moosstraße und Geisfelder Straße prüfen

Mit Antrag vom 01.05.2019 beantragt Herr Stadtrat Martin Pöhner (FDP) die verschiedenen Möglichkeiten für die Bahnunterführungen Moosstraße (Planentwurf von der Stadt vorgelegt) und Geisfelder Straße (noch nicht vorgelegt) gemeinsam zu betrachten, mit der Zielsetzung, die verkehrliche Situation im Umfeld der beiden Unterführungen in einer Gesamtlösung zu verbessern. Dazu wurden drei Variantenvorschläge vorgelegt (s. **Anlage 5**). Seitens der Verwaltung wird hierzu folgende Einschätzung abgegeben:

Allgemein

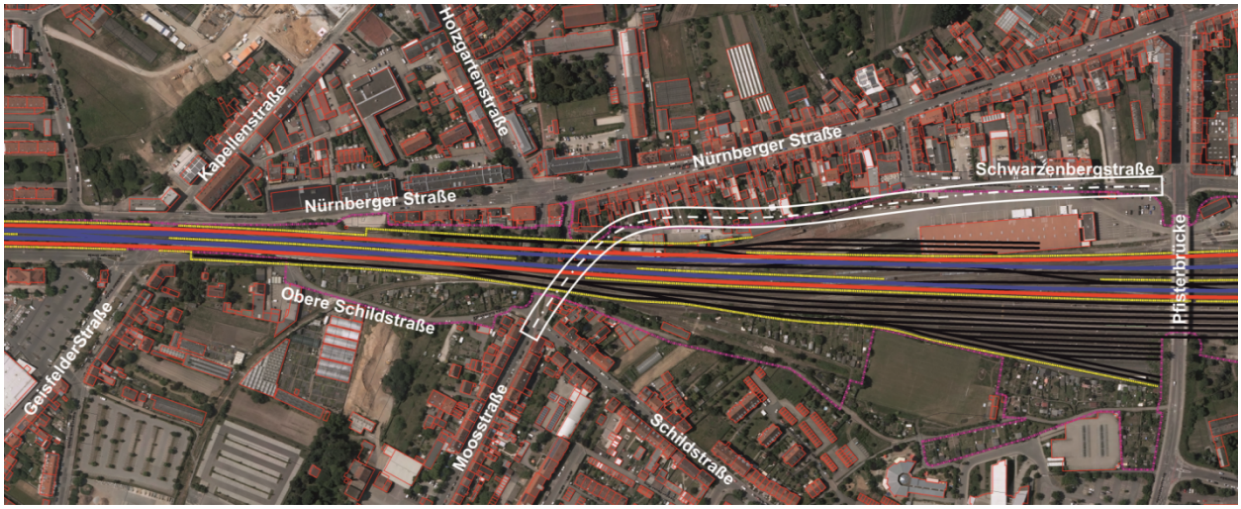
Aufgrund des neuen Spurplanes und der Erweiterung von zwei auf vier Hauptgleise rückt die Grenze der Bahnanlagen näher an die Randbebauung der Nürnberger Straße heran. Zur Verdeutlichung der räumlichen Situation dienen die beiden Luftbilder a) „Gleisanlagen Bereich Moosstraße Bestand“ und b) „Gleisanlagen Bereich Moosstraße Planung“. Daraus ist erkennbar, dass eine bahnparallele Straßenführung gleich welcher Art nur mit erheblichen Eingriffen in private Grundstücke und Bausubstanz möglich ist.

Luftbildübersicht: Gleisanlagen Bereich Moosstraße Bestand



Luftbildübersicht: Gleisanlagen Bereich Moosstraße Planung

Zur Variante 1 des Antrages:

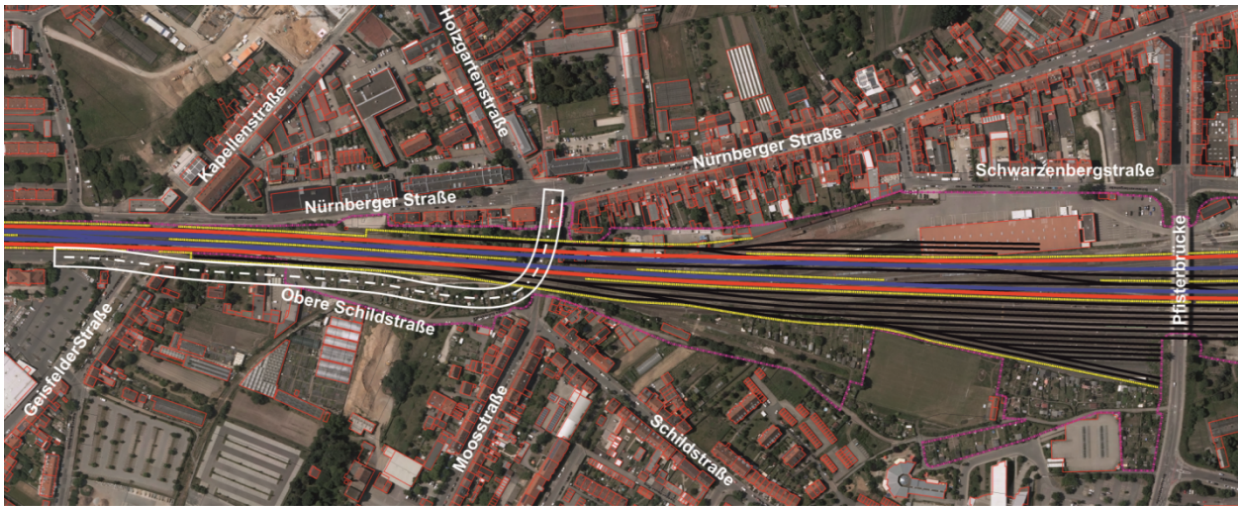


Luftbildübersicht mit Darstellung einer Trasse nach Variante 1 des Antrages

Eine solche Linienführung hätte folgende Konsequenzen:

- Die Obere Schildstraße hat derzeit Feldwegcharakter (Fahrbahn ohne Gehwege). Sie hat jedoch auch Erschließungsfunktion. Eine Reduzierung auf einen reinen Geh- und Radweg ist deshalb nicht möglich.
- Die vorgeschlagene Linienführung Moosstraße – Strickerstraße ist nur dann möglich, wenn entlang der Nürnberger Straße massiv in die Bebauung eingegriffen wird.
- Um die Moosstraße mit einer lichten Höhe von 4,5 m Durchfahrtshöhe (Fahrzeughöhe 4 m) unterführen zu können, muss der Knotenpunkt Schildstraße/Moosstraße mindestens um 2 m tiefer gelegt werden. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung (hohe Stützwände, Probleme bei der Erschließung, Abbruch).
- Das resultierende Hauptverkehrsstraßennetz ist nicht schlüssig. Die Hauptverkehrsstraße Nürnberger Straße wird nicht schlüssig an das übrige Hauptverkehrsstraßennetz angebunden.
- Die Verbindung der Moosstraße zur Nürnberger Straße entfällt ersatzlos.
- Die Moosstraße ist in ihrer derzeitigen baulichen Ausformung nicht dafür geeignet, die Funktion der Nürnberger Straße zu übernehmen.

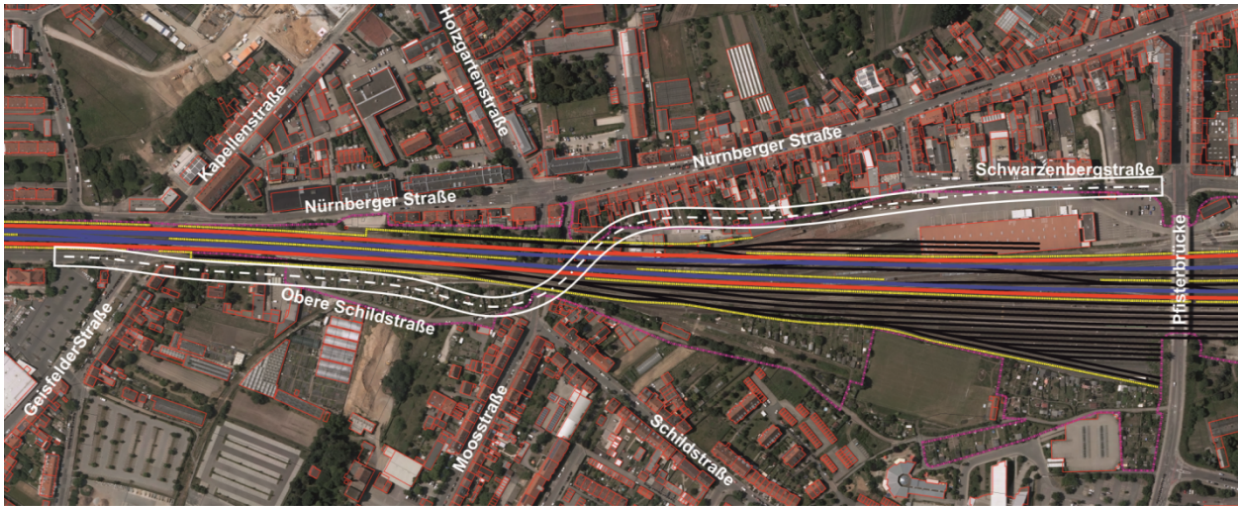
Zur Variante 2 des Antrages:



Luftbildübersicht mit Darstellung einer Trasse nach Variante 2 des Antrages

Eine solche Linienführung hätte folgende Konsequenzen:
- Die Obere Schildstraße kann nur dann ausgebaut werden, wenn dort massiv in die vorhandene Bebauung eingegriffen wird.
- Eine Verbreiterung der Moosstraße im Bereich der Unterführung ist nur unter Abbruch des Anwesens Nürnberger Straße 145 möglich. Aufgrund der Höhenlage der Gleise und der Nürnberger Straße bedeutet eine solche Führung, dass die Nürnberger Straße um rund 2 Meter oder mehr abgesenkt werden muss, um aus der Unterführung heraus die Nürnberger Straße mit akzeptablen Rampenneigungen erreichen zu können. Das hat erhebliche Probleme hinsichtlich Erschließung der Randbebauung und Anpassung der angrenzenden Straßen an der Nürnberger Straße zur Folge.

Zur Variante 3 des Antrages:



Luftbildübersicht mit Darstellung einer Trasse nach Variante 3 des Antrages

Eine solche Linienführung hätte folgende Konsequenzen:
- Diese Variante verbindet die Auswirkungen der Variante 2 – was die Problematik Obere Schildstraße angeht – und der Variante 1 – was die Eingriffe in die Grundstücke an der Nürnberger Straße (Bahnseite) – angeht. In der Skizze sind ein möglicher Trassenverlauf und die Eingriffe erkennbar. Nicht dargestellt ist die Höhenlage: Die Straße muss im Bereich der Querung der Gleise auf rund 6,0 m unter Schienenoberkante abgesenkt werden. Dies hat erhebliche städtebauliche Eingriffe zur Folge. Die Moosstraße kann deshalb auch nicht an diese neue Straße angebunden werden (erheblicher Höhenunterschied).

Fazit und Empfehlung der Verwaltung:

Aus fachlicher Sicht kann nicht empfohlen werden, eine der drei Varianten zu verfolgen. Vielmehr wird derzeit untersucht, verkehrliche und städtebauliche Verbesserungen im Zusammenhang mit dem erforderlichen Neubau der Eisenbahnüberführung Nürnberger/Geisfelder Straße zu erreichen. Hier laufen aktuell Variantenstudien einschließlich 3D-Darstellung. Über das Ergebnis kann voraussichtlich im Herbst dem Stadtrat berichtet werden.

2.4.2 Beim Bahnausbau breitere Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger schaffen

Mit Antrag vom 08.04.2019 beantragt Herr Stadtrat Martin Pöhner (FDP) die drei Engstellen Unterführung Memmelsdorfer Straße, Unterführung Zollnerstraße und Unterführung Moosstraße beim anstehenden Neubau mit breiteren Fahrrad- und Fußwegen auszustatten. Gleiches gilt für einen Neubau der Pfisterbrücke (s. **Anlage 6**).

Fazit und Empfehlung der Verwaltung:

Der Vorschlag der Verwaltung zum Verlangen der Stadt setzt diese Anforderung weitestgehend um. Für alle betroffenen Eisenbahn- (EÜ) und Straßenüberführung (SÜ) sind Geh- und Radwegbreiten von jeweils 2 m vorgesehen. Lediglich bei der EÜ Moosstraße ist der Querschnitt durch die Randbebauung nicht zu verbreitern, weshalb der Radverkehr im vorgeschlagenen Verlangen im Mischverkehr auf beidseitigen Schutzstreifen mit 1,25 m Breite geführt wird.

2.5 Künftiges Verlangen der Stadt Bamberg – Vorschlag der Verwaltung

Es handelt sich bei den mit dieser Vorlage präsentierten Vorschlägen der Verwaltung um die Diskussions- und Abstimmungsgrundlage zur Vorbereitung auf die Stadtratssitzung am 26.06.2019

Das Verlangen der Stadt hinsichtlich der Bahnquerungen – Unterführungen und Straßenbrücken – ist in einer Präsentation zusammengefasst (**Anlage 7**).

Nachfolgend die **vorgeschlagene Positionierung des Stadtrates** hinsichtlich der wesentlichen Bauwerksparameter. Diese Entwurfsvorlage berücksichtigt auch Ergebnisse aus dem vorgenannten Bürgerdialog und dient dem Stadtrat zur Abstimmung für eine abschließende Formulierung des Verlangens der Stadt Bamberg. Die Diskussion hierüber einschließlich der Vorlage von Beschlussvorschlägen ist für die Stadtratssitzung am 26.06.2019 vorgesehen.

EÜ Forchheimer Straße	aktuell kein Verlangen bezüglich der Straße ggf. Verlangen in Verbindung mit 3. Zuwegung erforderlich – ***wird bis zum 29.06.2019 geklärt***
S-Bahn-Halt Süd	Mittelbahnsteig mit 3 Zuwegungen – a) nach Westen zum Distelweg, b) nach Osten zur Nürnberger Straße und c) nach Süden über Gehwegbrücke zur Brose-Arena bzw. Tännig/Neubau Polizeiinspektion Ziel der Stadt Bamberg ist es, das Baurecht für die Realisierung der städtischen Umfeldmaßnahmen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu erhalten, da diese integraler und vertraglich fixierter Bestandteil des Teilprojektes „S-Bahn-Halt Süd“ sind. **Weitere Infos zum S-Bahn-Halt Süd s. Ziff. 3 der Sitzungsvorlage**
EÜ Münchner Ring	aktuell kein Verlangen Empfehlung an den Bund als Straßenbaulastträger ggf. die „Verbreiterung des kombinierten Geh-/Radweges“ zu verlangen – **wird bis zum 29.06.2019 geklärt**
EÜ Nürnberger Straße	aktuell kann noch kein Verlangen vorgeschlagen werden erste Einschätzung zur künftigen Geometrie des Bauwerkes: Lichte Höhe (LH) 4,0 m (3,60 m) | Lichte Breite (LB) 14,80 m (12,00 m) Variantenuntersuchungen einschließlich 3D-Darstellung wurden beauftragt Ziel ist die bestmögliche Aufwertung der verkehrlichen und städtebaulichen Situation **Behandlung des vorgeschlagenen Verlangens voraussichtlich im Herbst 2019**
EÜ Moosstraße	LH 3,50 m (3,10 m) | LB 11,00 m (8,00 m)

SÜ Pfisterbrücke	LB 19,50 m (15,00 m) „Bypass Schwarzenbergstraße“ angrenzend am westlichen Wiederlager , kein Verlangen aber Integration der Planung Prüfung der Straßenverkehrsemissionen und daraus ggf. erforderliche Schallschutzmaßnahmen – **wird bis zum 29.06.2019 geklärt**
EÜ Zollnerstraße	LH 3,50 m (3,30 m) | LB 17,20 m (12,00 m) direkter Treppenzugang zu den Bahnsteigen aus der Unterführung **Integration der Planung eines Regionalen Omnibusbahnhofs ROB** mit Zu-/ Ausfahrt Ziel der Stadt Bamberg ist es, aufgrund der räumlichen und funktionalen Bezüge das Baurecht für die Realisierung des ROB im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu erhalten **Weitere Infos zum ROB s. Ziff. 4 der Sitzungsvorlage**
EÜ Memmelsdorfer Straße	LH 4,00 m (3,50 m) | LB 16,40 m (12,00 m) Verbreiterung des Brückenquerschnittes zu Lasten der Breite der Stichstraßen Sicherstellung der Erschließung, Wegfall der Stellplätze und Ersatz im rückwärtigen Bereich der betroffenen Anwesen (auf Bahngrund) Berücksichtigung einer Gehwegbrücke zwischen der östlichen Stichstraße der Memmelsdorfer Straße und dem Mälzerei-Turmgebäude – **wird bis zum 29.06.2019 geklärt**
SÜ Kronacher Straße	kein Verlangen Neubau erforderlich, Unterhalt durch Stadt, Positionierung hinsichtlich der Gestaltung
BÜ Coburger Straße	Feldwegbrücke LB 5,50 m
BÜ Anrufschranke	Geh-/Radwegunterführung LH 2,50 m | LB 3,00 m Feuerwehrtaugliche Unterführung LH 4,00 m | LB 5,00 m Wegfall **Variantenuntersuchung mit Kostenschätzung sowie Vorlage September 2019**

Anmerkung: EÜ Eisenbahnüberführung, SÜ Straßenüberführung, BÜ Bahnübergang

3. S-Bahn-Halt Bamberg Süd

In der Vollsitzung am 06.03.2018 hat der Stadtrat beschlossen, die Variante „Ebenerdige Durchfahrung bei Ausbau der Bestandsstrecke mit innovativen Lärmschutzmaßnahmen“ weiterzuverfolgen und dies unter anderem mit folgenden Zielen und **Forderungen der Stadt Bamberg** verknüpft:

„c) S-Bahn-Halt Bamberg Süd:
In Übereinstimmung mit dem Grundsatzbeschluss des Stadtrates vom 28.11.2017 in der Variante „Standort Nürnberger Straße“ ist der S-Bahn-Haltepunkt Bamberg-Süd mit drei Zuwegungen (nach Westen in das Wohngebiet Gereuth, nach Osten zur Nürnberger Straße und nach Süden zur Eisenbahnüberführung Forchheimer Straße) zu realisieren. Die vorzeitige Verwirklichung des S-Bahn-Haltepunktes Bamberg-Süd ist anzustreben.“

Chronologie

- 01.02.2019: Abstimmungsgespräch StMinBWV – Umfeldmaßnahmen Stadt und 3. Zuwegung
- 26.09.2018: Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST)
- 02.08.2018: Eingang Schreiben Staatssekretär MdL Josef Zellmeier
  Fazit: Beidseitige barrierefreie Anbindung unter der Voraussetzung, dass durch Stadt entsprechende Umfeldmaßnahmen und Integration im Stadtbusnetz erfolgen
- 04.07.2018: Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) 19.03.2018: Unterzeichnung Planungsvertrag mit der DB durch Herrn Staatsminister Herrmann
- 06.03.2018: Stadtratsentscheidung für Variante „Durchfahrung“
- 28.11.2017: Grundsatzbeschluss des Stadtrates zum Standort „Nürnberger Straße“
- 17.07./14.09.2017: Abstimmungsgespräche BayStMinIBV, BEG, VGN, DB und Stadt – Kostenermittlung und Fortschreibung des Entwurfes, Standortfrage und Potenzialabschätzung
- 07.06.2017: Bereitschaft Freistaat Bayern/BayStMinIBV zum Bau S-Bahn-Halt Süd bei Realisierung der Variante „Durchfahrung“ (*Anmerkung: ein durch die Stadt beauftragtes Gutachten bestätigt, dass ein S-Bahn-Halt im Zusammenhang mit einer Untertunnelung aufgrund der hohen baulichen Aufwendungen nicht wirtschaftlich verträglich realisierbar ist*)

Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST)

- Entwurf vom 04.07.2018, unterzeichnet am 26.09.2018 und an die BEG übergeben
- Mittelbahnsteig 140 m, Zugang über Treppe und Aufzug, Bahnsteigunterführung, Anbindung über Rampe an Distelweg und Nürnberger Straße
- Umfeldmaßnahmen seitens Stadt (3. Zuwegung zur EÜ Forchheimer Straße, Stellplätze und Behindertenparkplätze, überdachte Fahrradabstellanlage, Bushaltestelle, Busanpassungskonzept)
- Oktober 2018: Erste planerische Überlegungen zu Inhalt und Umfang der geforderten Umfeldmaßnahmen der Stadt gemeinsam mit Stadtwerke Bamberg/STVP
- 3. Zuwegung – Variantenuntersuchungen

Umfang der Maßnahme

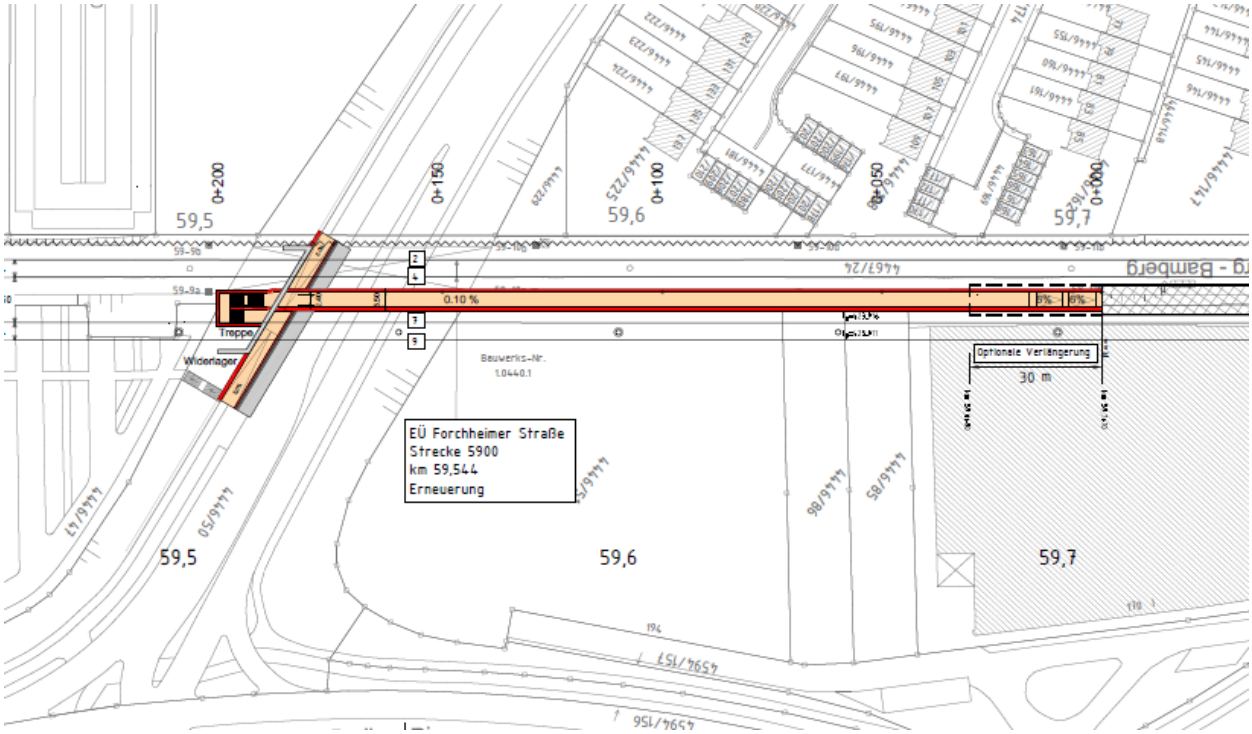
- Mittelbahnsteig, beidseitiger Bahnsteigzugang unter den Gleisen nach Westen in die Gereuth-Siedlung/Kornstraße und nach Osten zur Nürnberger Straße (Kostenübernahme für Bahnsteig durch Freistaat Bayern, für Folgemaßnahmen durch Bund)
- Umfeldmaßnahmen der Stadt Bamberg – P+R-Anlage, Radabstellplätze, barrierefreie Haltestellen für Stadtbusse und Fernbusse, Mobilitätsstation mit WC (Kostenübernahme durch Stadt Bamberg zu klären, finanzielle Beteiligung vom Freistaat in Aussicht gestellt)
- Verlängerung des Mittelbahnsteiges und Realisierung einer „3. Zuwegung“ nach Süden zur direkten Anbindung an die Brose-Arena und Polizeiinspektion Bamberg (Kostenübernahme durch Stadt Bamberg zu klären, finanzielle Beteiligung vom Freistaat in Aussicht gestellt)
- durch die Stadt Bamberg wurde in Vorbereitung der 3. Zuwegung eine Machbarkeitsstudie mit Variantenuntersuchung inklusive Grobkostenschätzung beauftragt
- Handlungsoptionen „3. Zuwegung“: 3 Varianten mit Untervarianten

Anmerkung:

StMinBWV:	*Bayerisches Staatsministerium für Bauen, Wohnen und Verkehr*
BayStMinIBV:	*Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bauen und Verkehr*
BEG:	*Bayerische Eisenbahngesellschaft, VGN Verkehrsverbund Großraum Nürnberg*

Empfehlung der Verwaltung:

Anschluss Gehweg Forchheimer Straße Süd über die Verlängerung des Mittelbahnsteiges und einer mittigen Gehwegbrücke über die Forchheimer Straße und Treppenabgang im Bereich der südlichen Widerlagerwand.



Vorteile:

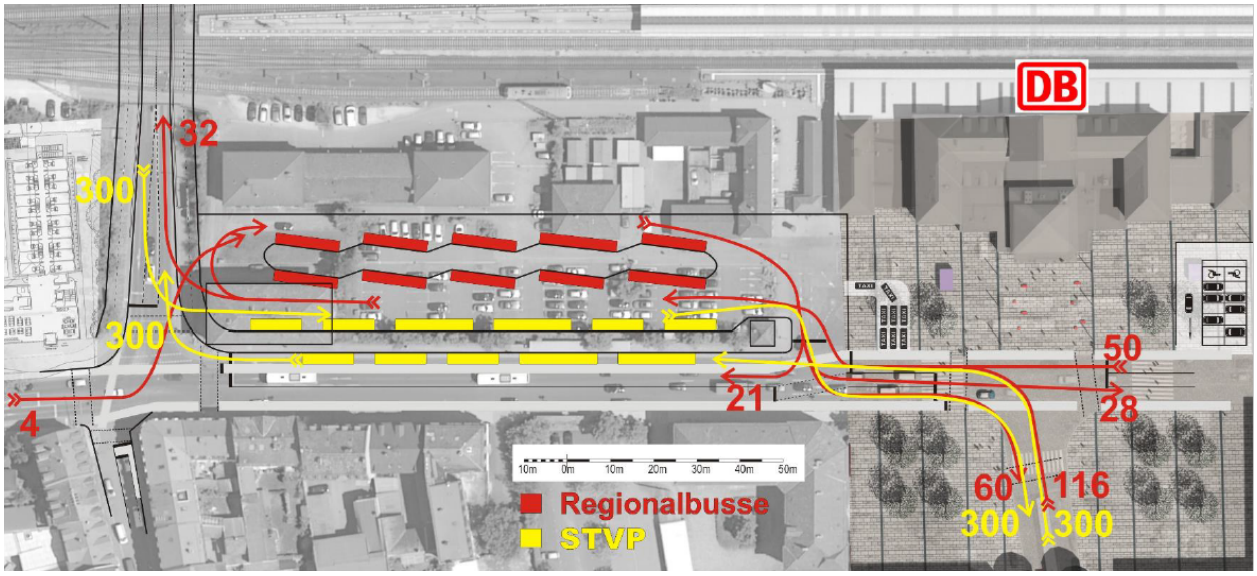
- kreuzungsfreie Anbindung Arena
- gleichwertige Anbindung Polizei/Tännig
- vertretbarer Kostenrahmen

Am 23.04.2019 wurde der DB Netz der Entwurf einer Planungsvereinbarung durch die Stadt Bamberg übergeben.

4. Regionaler Omnibusbahnhof

Zum aktuellen Stand der Planungsüberlegungen der Stadt zur möglichen Realisierung eines Regionalen Omnibusbahnhofs (ROB) – vorbehaltlich der Finanzierung - ist festzustellen:

- Ziel: Zentrale Mobilitätsdrehscheibe zwischen Bahn- und Stadt- und Regionalbusverkehr
- Vorgesehener Standort: Fläche zwischen Bahnhof-Empfangsgebäude und Eisenbahnüberführung Zollnerstraße mit Anbindung über Luitpoldstraße sowie zur westlichen Rampe der Zollnerstraße zur Ludwigstraße
- Zu diesem Standort gibt es eine verkehrliche Machbarkeitsstudie (s. Systemskizze mit Bussteigen und Aufstellung von Stadt- und Regionalbussen einschließlich der Zu- und Abfahrtswege)
- Ausbaustandard Stadtbuslinien: eine Businsel für beide Fahrtrichtungen mit 4 bis 5 Haltestellen pro Fahrtrichtung
- Ausbaustandard Regionalbuslinien: eine Businsel mit ca. 10 bis 12 Haltestellen
- Grund-/Immobilienerwerb erforderlich (vorhandener Pendlerparkplatz ist im Eigentum der DB)
- Für die Umsetzung wäre ein Abbruch des Anwesens Ludwigstraße 18 erforderlich



Übersicht „Regionaler Omnibusbahnhof ROB“ zwischen Bahnhof-Empfangsgebäude (rechts) und Eisenbahnüberführung Zollnerstraße (links). Dargestellt sind die Bussteige für die Stadtbusse (gelb) und Regionalbusse (rot) mit ihrer jeweiligen Zu- und Abfahrtssituation aus Richtung Innenstadt bzw. Bamberg-Ost einschließlich der Zahl der Busse.

Weitere **Überlegungen zur Umsetzbarkeit** der Planung am vorgenannten Standort:

- DB Netz benötigt nach eigener Aussage die betroffene Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche zum Umbau des Knoten Bamberg (insbesondere Neubau Kreuzungsbauwerk Zollnerstraße).
- Stadt strebt an, den ROB zeitlich direkt anschließend an den Neubau der Eisenbahnüberführung Zollnerstraße zu beginnen.
- Vorgehensweise soll bei den regelmäßigen Treffen der DB Netze mit dem EBA erörtert werden.
- Für den Fall einer gemeinsamen bzw. abgestimmten Bauabwicklung wäre eine Planungsvereinbarung zwischen DB Netze und Stadt erforderlich, hinsichtlich des Zeitpunktes ist der Bauzeitenplan für den Bahnausbau durch das Stadtgebiet abzuwarten.
- Falls eine abgestimmte Bauabwicklung nicht erreichbar ist, wäre die Realisierung des ROB erst nach Inbetriebnahme, d. h. etwa 2031 vorstellbar.

Fazit:

Aus Sicht der Verwaltung und insbesondere auch der Verkehrsbetriebe handelt es sich – vorbehaltlich der Finanzierbarkeit - bei dem vorgenannten Flächenvorschlag um den idealen Standort für die Errichtung eines ROB. Die Größe würde heutigen Spitzenzeiten vollends gerecht werden und hätte das Potential einen künftig zu erwartenden Anstieg der Regionalbusnutzung von ca. 20 Prozent gut aufzunehmen. Alle Details zu Terminen und Kosten bleiben eng abhängig vom weiteren Voranschreiten der Planungen der DB.

5. Ausblick

In der Sitzung des Stadtrates am 26.06.2019 soll die abschließende Diskussion und Beschlussfassung zum Thema „Verlangen der Stadt zu Kreuzungen VDE 8.1 mit Straßen“ – mit Ausnahme der EÜ Nürnberger Straße und des BÜ „Anrufschranke“ – erfolgen. Diese Vorlage dient der frühzeitigen Vorbereitung dazu.

Weiterhin ist beabsichtigt in der Sitzung am 26.06.2019 auch einen Überblick zu den weiteren relevanten Themen im Zusammenhang mit dem viergleisigen Bahnausbau zu geben:

- Lärmschutz (Lärm- und Erschütterungsschutz, Gestaltungswettbewerb Lärmschutzwände)
- Bauablauf, Baustellenlogistik, Verkehrsabwicklung während der Bauzeit
- Vorgezogene Baumaßnahmen (Bahnsteigverlängerung und Elektronisches Stellwerk)
- Naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Erwerbsgartenbau „Nordflur“
- Städtebauliche Entwicklungen entlang der Bahnstrecke
- Kommunikation – Ausblick (Maßnahmen der Stadt Bamberg und der DB Netz AG)

Ergänzend zum Bericht der Verwaltung ist auch ein mündlicher Vortrag der Vorhabenträgerin DB Netz AG zum gegenwärtige Arbeits- und Planungsstand vorgesehen.

Für die Sitzung des Stadtrates am 26.06.2019 wird auch eine Übersicht der voraussichtlichen (groben) Kosten sowie zur möglichen Förderkulisse und Fragen der Finanzierung vorbereitet werden.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht der Stadtverwaltung zur Kenntnis.
2. Die beschlussmäßige Behandlung des Verlangens der Stadt Bamberg gegenüber der DB wird in die zweite Lesung in der Sitzung des Stadtrates am 26.06.2019 verwiesen.
3. Die Anträge von Herrn Stadtrat Pöhner vom 08.04. und 01.05.2019 sind geschäftsordnungsgemäß behandelt.

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:**

Anlage/n:

Anlage 1:	Allgemeine Infoveranstaltung – Dokumentation
Anlage 2:	Bürgerdialog „Süd“ – Dokumentation
Anlage 3:	Bürgerdialog „Nord“ – Dokumentation
Anlage 4:	Radtour „Bahninspektion“ – Dokumentation
Anlage 5:	Weitere Varianten für die Bahnunterführungen Moosstraße und Geisfelder Straße prüfen (Stadtrat M. Pöhner v. 01.05.2019)
Anlage 6:	Beim Bahnausbau breitere Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger schaffen (Stadtrat M. Pöhner v. 08.04.2019)
Anlage 7:	„Verlangen der Stadt hinsichtlich der Bahnquerungen – Unterführungen und Straßenbrücken“ (Präsentation)

Verteiler:

Anlage 1

STADT BAMBERG
STADTPLANUNGSAMT

Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg

Bürgerdialog zum Bahnausbau

Kreuzungsbauwerke

Dokumentation der Veranstaltung
am 29. April 2019 von 19:30 bis 22:00 Uhr
in der Alten Seilerei

Einführung

Der viergleisige Bahnausbau durch Bamberg ist das größte Infrastrukturprojekt der jüngeren Geschichte der Welterbestadt. Nach der Entscheidung für die bestmögliche Trasse im März 2018 geht es nun darum, die DB-Planungen so zu begleiten, dass stadt- und menschenverträgliche Lösungen im Interesse von Stadtgesellschaft, örtlicher Wirtschaft und Tourismus gefunden werden.
Gerade am Beispiel der Bahnunterführungen zeigen sich die Herausforderungen, aber auch die Chancen dieser „Mammut-Infrastrukturmaßnahme": Alle sind mehr als 100 Jahre alt und in einem entsprechenden baulichen Zustand. Sie stellen Barrieren dar und vor allem Fußgänger und Radfahrer haben aufgrund der schmalen Wegbreiten Probleme, sicher zwischen den östlichen Stadtteilen und der Kernstadt zu wechseln. Um die gewünschten Verbesserungen tatsächlich zu erreichen, ist die Stadt gefordert, offiziell ihr so genanntes „Verlangen" gegenüber der Bahn als Verantwortliche für die Ausbauplanung mitzuteilen.
Erforderlich ist letztendlich ein Stadtratsbeschluss, der für die Sitzung am 29. Mai 2019 vorgesehen ist. Bevor es soweit ist, sollen in einem umfassenden Planungsdialog die Erwartungen der Stadtgesellschaft aufgenommen werden.

Begrüßung und Einstieg

Herr Oberbürgermeister Andreas Starke begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung. Danach führte Herr Beese als Baureferent in das Thema ein und stellte die bisherigen Überlegungen und Empfehlungen der Verwaltung vor. (vgl. Präsentation im Anhang).

Diskussion

Die weitere Diskussion wurde von Herr Claus Reinhardt moderiert.

Die Fragen und Anregungen sind in der nachfolgenden Tabelle festgehalten:

Frage/Anregung	Antwort
Wie ist die Kostenteilung geregelt?	Die Kostenteilung ist gesetzlich im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und in der Ersten Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) geregelt.
Gibt es Prioritäten bei den einzelnen Kreuzungsbauwerken?	Nein. Für jede einzelne Bahnquerung in der Baulast der Stadt muss sich die Stadt Bamberg hinsichtlich ihres Verlangens positionieren. Hier gibt es keine Rangfolge.
Es fehlen visionäre Ansätze, die den verkehrspolitischen Aussagen des VEP gerecht werden (z.B. Reduzierung des MIV, Restriktionen im MIV, Umweltachse Zollnerstraße	Für die Dimensionierung der Bahnquerungen ergeben sich allein aus der Fahrzeuggröße von Bussen und Feuerwehrfahrzeugen gewisse Anforderungen - unabhängig

Frage/Anregung	Antwort
etc.)	davon, wieviel Fahrzeuge dort verkehren. Die allermeisten Mehrforderungen betreffen neben der Durchfahrtshöhe Flächen für den Geh- und Radverkehr und sind aus dem VEP entwickelt. Darüber hinaus gibt es im VEP durchaus Überlegungen hinsichtlich zusätzlicher Bahnquerungen für Geh- und Radverkehr (Achse Spiegelfelder, Achse Gundelsheimer Straße...).
Es wird angeregt, sich fachlichen Input von außen zu holen.	Die Anregung wird gerne aufgenommen.
Hat die Stadt Bamberg Einfluss auf die Bauabwicklung?	Ja, die Stadt Bamberg wird beim Thema Baustellenabwicklung beteiligt. Derzeit wird ein Konzept erarbeitet. Sobald dieses Konzept incl. Zeitplan vorliegt, wird die Öffentlichkeit in geeigneter Form informiert/beteiligt.
Ist sichergestellt, dass die Wasserleitungen für das Beregnungsgebiet auch während der Bauphase funktionieren?	Dies ist aus der Sicht der Stadt Bamberg erforderlich. Abhängig von den bestehenden Verträgen muss ggf. der Betreiber der Leitungen auf seine Kosten Maßnahmen ergreifen.
Durch den Bahnausbau kommen erhebliche finanzielle Belastungen auf die Stadt zu. Kann die Stadt dies verkraften?	Die Erfahrungen mit der Konversion (bisher 25 Mio € Kosten) haben gezeigt, dass die Stadt auch solche Herausforderungen ohne zusätzliche Schulden bewältigen kann, ohne ihre anderen Aufgaben beschneiden zu müssen, insbesondere wenn entsprechende Fördermittel bereitstehen.
Hat die Stadt entsprechende Mittel zurückgelegt?	Das Haushaltsgesetz sieht zweckgebundene Rücklagen nicht vor.
Es wird angeregt, die Unterführung Zollnerstraße und Memmelsdorfer Straße ggf. mit Wänden zwischen der Fahrbahn und dem Geh- und Radweg auszuführen. Dies hätte ggf. auch statische Vorteile.	Dies wird bereits mit den Fachplanern der DB AG diskutiert.
Ist es richtig, dass die Lärmschutzwände 4-5 m hoch werden?	Das Thema Lärmschutzwände ist heute nicht auf der Tagesordnung. Es ist derzeit noch zu früh, verbindliche Aussagen machen zu können. Die Stadt Bamberg hat aufgrund von vorläufigen Berechnungen im Rahmen eines Gestaltungsplanes Rahmenbedingungen für die Höhe und Gestaltung der Lärmschutzwände festgelegt. Sobald verlässliche Daten zum Thema Lärmschutz vorliegen, wird die Öffentlichkeit in

Frage/Anregung	Antwort
	geeigneter Weise informiert.
Könnte man die Querschnitte nicht auch schmaler gestalten? Wie frei ist hier die Stadt Bamberg?	Die Stadt ist als Straßenbaulastträger gehalten, ihr Verlangen bei den Bahnquerungen einzubringen. Grundsätzlich ist die Stadt nicht frei bei ihrem Verlangen. Vielmehr sind in diesem Zusammenhang die entsprechenden Regelwerke in Relation zur Verkehrsbedeutung der jeweiligen Straße einzufordern. Wenn die Stadt Bamberg kein Verlangen anmeldet oder eines, das hinter der Verkehrsbedeutung zurückbleibt, wird vom Eisenbahnbundesamt evt. geprüft, ob die Stadt Bamberg nicht ein Verlangen hätte vorbringen müssen. Ist dies der Fall, wird dieses Verlangen vom Eisenbahnbundesamt festgelegt, planfestgestellt und gebaut. Die Stadt Bamberg muss die daraus resultierenden Kosten tragen.
Lärmschutzwände sind im Brückenbereich transparent. Transparente Lärmschutzwände haben keine Schutzwirkung.	Auch transparente Lärmschutzwände haben eine Schutzwirkung. Sie haben lediglich keine absorbierende Wirkung. Im Rahmen der Lärmschutzberechnung werden diese Rahmenbedingungen selbstverständlich berücksichtigt.
Die Rampenneigungen werden steiler. Können die Rampen dann noch befahren werden? Es gibt heute schon Schwierigkeiten.	Es ist richtig, dass bei den Unterführungen die Rampen steiler werden. Die Stadt fordert jedoch von der DB AG, Im Rahmen der technischen Planung jedoch alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Grenzwerte für die Rampenneigung einzuhalten.
Die Radwege werden bei einigen Unterführungen höhenversetzt zu den Fahrbahnen geführt. Es muss sichergestellt werden, dass bei den an die Rampen angrenzen Kreuzungen die Sichtbeziehungen Kfz-Lenker → Radler uneingeschränkt möglich ist.	Die Stadt Bamberg wird die entsprechenden Nachweise von der DB AG einfordern.
Die Bauzeit für den Bahnausbau ist so lange wir die Laufzeit des VEP. Es muss auch in den Bauzuständen sichergestellt sein, dass der Umweltverbund bevorzugt berücksichtigt wird, um die Ziele des VEP zu erreichen. Dies gilt insbesondere auch bei Umleitungen und Ersatzbrücken etc.	Die Stadt Bamberg wird die entsprechenden Nachweise von der DB AG einfordern.
Derzeit ist in vielen Unterführungen Tempo 30 angeordnet. Bleibt diese Beschränkung auch nach der Erneuerung bestehen.	Derzeit wird die Beschränkung auf Tempo 30 mit der räumlich engen Situation begründet. Es gibt jedoch auch andere Gründe für Tempo 30. Derzeit gibt es dazu keine Festlegung. Hier muss sich dann der Stadtrat zu gegebe-

Frage/Anregung	Antwort
	ner Zeit entsprechend positionieren.
Wird die Erstellung eines regionalen Omnibusbahnhofes (ROB) am Bahnhof noch weiter verfolgt?	Ja, dieses Ziel wird weiter verfolgt, ist aber nicht Thema bei der Festlegung des Verlangens der Stadt Bamberg bei den Bahnquerungen.
Ist die Stadt Bamberg auch beim Hafengleis beteiligt?	Die gleistechnische Erschließung des Hafens erfolgt derzeit vom Süden. Damit verbunden sind zwei höhengleiche Bahnübergänge: Coburger Straße und Hallstadter Straße. Diese Bahnübergänge sollen im Rahmen des Vorhabens der DB AG beseitigt werden. Dazu soll der Hafen ein neues Hafenzuführungsgleis im Norden bekommen, das bei Straßenquerungen höhenfrei geführt wird. Dieses Gleis liegt fast ausschließlich auf Hallstadter Stadtgebiet. Da es sich rechtlich um eine Folgemaßnahme einer Bahnübergangsbeseitigung handelt, muss die Stadt Bamberg 1/3 der Kosten tragen.
Befinden sich die für den Bahnausbau benötigten Flächen bereits im Eigentum der DB AG?	Ein Großteil der Flächen befindet sich bereits im Eigentum der DB AG. Aber an einigen Stellen sind auch Privatflächen betroffen (insbesondere im Bereich der Nürnberger Straße, Obere Schildstraße und im Gleisdreieck).
Wann wird die DB AG auf die betroffenen Anwohner zukommen?	Voraussichtlich wird die DB AG erst nach Abschluss der Planfeststellung Kontakt mit den betroffenen Anwohnern aufnehmen. Aber bereits in der Planungsphase wird die DB AG im Rahmen von Informationsveranstaltungen und in einem geplanten Infozentrum entsprechend informieren.
Im Rahmen des Bahnhaltepunktes Süd wird der Spielplatz in der Gereuth halbiert, das ist nicht zumutbar!	Der Kindergarten in der Gereuth ist durch den Bahnhaltepunkt Süd nicht betroffen. Lediglich im südlichen Bereich des Grüngürtels um den Spielplatz wird ein ca. 3-4 m breiter Streifen benötigt, um eine Zugangsrampe realisieren zu können. Der Spielplatz als solches bleibt erhalten.
Wie wird sichergestellt, dass die Stadt nicht auf den Kosten für durch Baufahrzeuge beschädigte Straßen sitzen bleibt?	Es wird vorher eine Beweissicherung durchgeführt, so dass Schäden dem Verursacher zugeordnet werden können. Inwieweit dann im Schadensfall die Forderungen durchgesetzt werden können, muss sich noch zeigen.
Warum werden in Bamberg keine niedrigen Lärmschutzwände eingesetzt?	Niedrige Lärmschutzwände sind nur bei ein oder zweigleisigen Strecken einsetzbar und dies auch dann meist nur bei Lärmsanierung und nicht bei vorbeugendem Schallschutz,

Frage/Anregung	Antwort
	wie das Gesetz es bei Streckenausbau verlangt.
In der Moosstraße werden Schutzstreifen vorgesehen. Auch hier sollten entsprechende Breiten für den Radverkehr vorgesehen werden.	Bei der Moosstraße ist die maximale Breite des Straßenraumes durch die angrenzende Bebauung begrenzt. Entsprechend breite beidseitige Radwege sind deshalb nur dann realisierbar, wenn der Kfz-Verkehr nur in einer Richtung zugelassen wird. Im Rahmen der Planfeststellung ist die Fahrbahnaufteilung bei der Moosstraße nicht entscheidend. Wichtig ist hier die Höhe und Breite des Gesamtquerschnitts. Veränderungen der Querschnittsaufteilung sind auch nach baulicher Fertigstellung jederzeit möglich.
Man kann nicht nur alles auf Radler ausrichten. Viele Verkehrsteilnehmer sind auch mit dem Kfz unterwegs.	Bei der Formulierung der Forderungen der Stadt wurden Kfz ausreichend und regelkonform berücksichtigt.
Allgemeines Plädoyer für gegenseitige Rücksichtnahme. Seit dem radentscheid kann ein rücksichtsloses Vorgehen der Radler beobachtet werden.	Kenntnisnahme. Die Anregung steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem Verlangen der Stadt Bamberg bei den Kreuzungsmaßnahmen.
Auch wenn die Stadt beim Münchner Ring nicht in Baulast ist, soll sie sich doch dafür einsetzen, dass dort großzügigere Radwege errichtet werden.	Die Anregung wird weitergegeben.
An Unterführung der Nürnberger Straße ist nicht erkennbar, wie die Rampen realisiert werden solle.	Die Unterführung der Nürnberger Straße ist derzeit noch nicht entscheidungsreif. Hier werden noch verschiedene Varianten geprüft. Diese Bahnquerung ist äußerst komplex und schwierig.

Ausblick und Schlusswort

Herr Oberbürgermeister Starke bedankte sich bei allen Teilnehmern.

Alle Bürger haben bis Ende der Beteiligungsphase (Mitte Mai 2019) die Möglichkeit, ergänzende Anregungen einzubringen. Dafür stehen alle Kommunikationskanäle offen.

Dies ist auch auf der nachfolgend genannten Homepage möglich, die auch noch weitere Information enthält:

www.stadt.bamberg.de/bahnausbau

Weiterhin finden verschiedene weitere öffentliche Veranstaltungen statt, zu denen jeder herzlich eingeladen ist.

Anlagen:

Anlage 1: Präsentation

STADT BAMBERG
STADTPLANUNGSAMT

Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg

Bürgerdialog zum Bahnausbau

Kreuzungsbauwerke Teil Süd

Dokumentation der Veranstaltung

am 10. Mai 2019 von 18:00 bis 20:00 Uhr
in der BasKIDhall in der Kornstraße

Einführung

Der viergleisige Bahnausbau durch Bamberg ist das größte Infrastrukturprojekt der jüngeren Geschichte der Welterbestadt. Nach der Entscheidung für die bestmögliche Trasse im März 2018 geht es nun darum, die DB-Planungen so zu begleiten, dass stadt- und menschenverträgliche Lösungen im Interesse von Stadtgesellschaft, örtlicher Wirtschaft und Tourismus gefunden werden.
Gerade am Beispiel der Bahnunterführungen zeigen sich die Herausforderungen, aber auch die Chancen dieser „Mammut-Infrastrukturmaßnahme": Alle sind mehr als 100 Jahre alt und in einem entsprechenden baulichen Zustand. Sie stellen Barrieren dar und vor allem Fußgänger und Radfahrer haben aufgrund der schmalen Wegbreiten Probleme, sicher zwischen den östlichen Stadtteilen und der Kernstadt zu wechseln. Um die gewünschten Verbesserungen tatsächlich zu erreichen, ist die Stadt gefordert, offiziell ihr so genanntes „Verlangen" gegenüber der Bahn als Verantwortliche für die Ausbauplanung mitzuteilen.
Erforderlich ist letztendlich ein Stadtratsbeschluss, der für die Sitzung am 29. Mai 2019 vorgesehen ist. Bevor es soweit ist, sollen in einem umfassenden Planungsdialog die Erwartungen der Stadtgesellschaft aufgenommen werden. In diesem Zusammenhang fand im Rahmen einer ganzen Reihe von Veranstaltung die hier dokumentierte Veranstaltung im Stadtteil Gereuth statt. Schwerpunktthema des Abends waren die Kreuzungsbauwerke im südlichen Teil und der neue Bahnhaltepunkt Bamberg-Süd.

Begrüßung und Einstieg

Herr Bürgermeister Dr. Christian Lange begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung. Danach führte Herr Beese als Baureferent in das Thema ein und stellte die bisherigen Überlegungen und Empfehlungen der Verwaltung vor. (vgl. Präsentation im Anhang).

Diskussion

Die weitere Diskussion wurde von Herr Claus Reinhardt moderiert.

Die Fragen und Anregungen sind in der nachfolgenden Tabelle festgehalten:

Frage/Anregung	Antwort
Wieso tut man alles, um den Autoverkehr in die Stadt zu bringen? P+R am Stadtrand und die Unterführungen ausschließlich für Geh- und Radverkehr!	Für die Dimensionierung der Bahnquerungen ergeben sich allein aus der Fahrzeuggröße von Bussen und Feuerwehrfahrzeugen gewisse Anforderungen - unabhängig davon, wieviel Fahrzeuge dort verkehren. Die allermeisten Mehrforderungen betreffen neben der Durchfahrtshöhe Flächen für den Geh- und Radverkehr und sind aus dem VEP entwickelt.

Frage/Anregung	Antwort
	Die Stadt ist als Straßenbaulastträger gehalten, ihr Verlangen bei den Bahnquerungen einzubringen. Grundsätzlich ist die Stadt nicht frei bei ihrem Verlangen. Vielmehr sind in diesem Zusammenhang die entsprechenden Regelwerke in Relation zur Verkehrsbedeutung der jeweiligen Straße einzufordern. Wenn die Stadt Bamberg kein Verlangen anmeldet oder eines, das hinter der Verkehrsbedeutung zurückbleibt, wird vom Eisenbahnbundesamt evt. geprüft, ob die Stadt Bamberg nicht ein Verlangen hätte vorbringen müssen. Ist dies der Fall, wird dieses Verlangen vom Eisenbahnbundesamt festgelegt, planfestgestellt und gebaut. Die Stadt Bamberg muss die daraus resultierenden Kosten tragen. Der Stadtrat hat beschlossen, den Umweltverbund zu stärken und den MIV-Anteil zu reduzieren. Man muss jedoch der Realität des Verkehrsverhaltens besonders der Menschen ins Auge sehen, die z.B. im Landkreis kaum Anschluss an den ÖPNV haben. Wunsch des Bamberger Ostens, die Bahnlinie durchlässig zu gestalten. Im VEP sind der Ansatz P+R und der Bahnhaltepunkt Süd enthalten.
Derzeit wird die Gereuth täglich von Fremdparkern belastet. Es wird befürchtet, dass dies durch den Bahnhaltepunkt noch zunimmt.	Im Zuge der weiteren Planungen werden auch flankierende Maßnahmen zum Bahnhaltepunkt vorgesehen.
Es wird befürchtet, dass (wie in der Vergangenheit geschehen) es tödliche Unfälle beim Queren der Gleise durch Fußgänger gibt.	Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke werden auch Lärmschutzwände gebaut. Damit wird eine höhengleiche Querung der Bahngleise nicht mehr möglich sein. Im Zuge der Realisierung des Bahnhaltepunktes Bamberg-Süd entsteht vielmehr eine neue Querungsmöglichkeit für Fußgänger.
Die Parkplätze am Bahnhaltepunkt müssen kostenlos sein, da sie sonst nicht angenommen werden.	Die Anregung wird gerne aufgenommen.
Auch auf der Seite südlich der Forchheimer Straße sollten Parkplätze für Pendler angeboten werden.	Die Anregung wird gerne aufgenommen.
Der Fußgängerzugang von der Kornstraße aus muss gut beschildert werden, um Verwechslungen mit dem parallel verlaufenden	Die Anregung wird gerne aufgenommen und in die Forderungen gegenüber der DB AG eingebracht werden.

Frage/Anregung	Antwort
Anwohnerweg zu vermeiden.	
Es muss sichergestellt werden, dass der Fußweg entlang des Spielplatzes nicht zu einer Gefährdung der Kinder durch pädophile Menschen führt (Überwachung).	Die Anregung wird gerne aufgenommen und in die Forderungen gegenüber der DB AG eingebracht werden.
Es muss verhindert werden, dass Kinder auf dem Bahnsteig spielen und sich dadurch in Gefahr bringen.	Die Anregung wird gerne aufgenommen und in die Forderungen gegenüber der DB AG eingebracht werden.
Die Lage des Haltepunktes sollte nach Süden verlegt werden.	Die Lage des Haltepunktes wurde im Rahmen einer Potentialanalyse bestimmt. Bei der Potentialanalyse wurden vorhandene Strukturen wie Wohnungen, Arbeitsplätze etc. in einem entsprechenden Umkreis um die zukünftige S-Bahn-Haltestelle herangezogen, um das Potential zukünftiger S-Bahn-Benutzer abzuschätzen. Bei dieser Untersuchung hat sich der Standort an der Nürnberger Straße als der optimale Standort herausgestellt. Würde der Standort weiter nach Süden verschoben werden, so wäre das Potential zukünftiger S-Bahn-Benutzer geringer. Bei einer Verschiebung nach Norden käme der Haltepunkt zu stark in die Nähe des Bahnhofes. Aus der Sicht der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (die den Haltepunkt finanziert) ist der Standtort an der Nürnberger Straße der einzige realistische.
Es wird befürchtet, dass die Zuggattungen RE und RB zu Gunsten zusätzlicher Halte der S-Bahn ausgedünnt werden.	Diese Gefahr besteht nicht. Vielmehr wartet die Bayerische Eisenbahngesellschaft auf den Viergleisigen Ausbau, um zusätzliche Nahverkehre bestellen zu können. Das derzeitige Netz hat dazu keine ausreichende Kapazität. Das Angebot nach Nürnberg wird gut bleiben und besser werden. Ziel ist die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten.
Wie ist der Bauablauf vorgesehen?	Vorhabenträger ist die DB AG. Sie muss in einem ersten Schritt einen Vorschlag für den Bauablauf erarbeiten. Dieser muss dann mit der Stadt Bamberg abgestimmt werden.
Warum werden in Bamberg keine niedrigen Lärmschutzwände eingesetzt?	Niedrige Lärmschutzwände sind nur bei ein oder zweigleisigen Strecken einsetzbar und dies auch dann meist nur bei Lärmsanierung und nicht bei vorbeugendem Schallschutz, wie das Gesetz es bei Streckenausbau verlangt.

Ausblick und Schlusswort

Herr Bürgermeister Dr. Lange bedankte sich bei allen Teilnehmern.

Alle Bürger haben bis Ende der Beteiligungsphase (Mitte Mai 2019) die Möglichkeit, ergänzende Anregungen einzubringen. Dafür stehen alle Kommunikationskanäle offen.

Dies ist auch auf der nachfolgend genannten Homepage möglich, die auch noch weitere Information enthält:

www.stadt.bamberg.de/bahnausbau

Weiterhin finden verschiedene weitere öffentliche Veranstaltungen statt, zu denen jeder herzlich eingeladen ist.

Anlagen:

Anlage 1: Präsentation

Anlage 3

STADT BAMBERG
STADTPLANUNGSAMT

Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg

Bürgerdialog zum Bahnausbau

Kreuzungsbauwerke Teil Nord

Dokumentation der Veranstaltung
am 13. Mai 2019 von 18:00 bis 20:00 Uhr
im Pfarrheim St. Otto

Einführung

Der viergleisige Bahnausbau durch Bamberg ist das größte Infrastrukturprojekt der jüngeren Geschichte der Welterbestadt. Nach der Entscheidung für die bestmögliche Trasse im März 2018 geht es nun darum, die DB-Planungen so zu begleiten, dass stadt- und menschenverträgliche Lösungen im Interesse von Stadtgesellschaft, örtlicher Wirtschaft und Tourismus gefunden werden.
Gerade am Beispiel der Bahnunterführungen zeigen sich die Herausforderungen, aber auch die Chancen dieser „Mammut-Infrastrukturmaßnahme": Alle sind mehr als 100 Jahre alt und in einem entsprechenden baulichen Zustand. Sie stellen Barrieren dar und vor allem Fußgänger und Radfahrer haben aufgrund der schmalen Wegbreiten Probleme, sicher zwischen den östlichen Stadtteilen und der Kernstadt zu wechseln. Um die gewünschten Verbesserungen tatsächlich zu erreichen, ist die Stadt gefordert, offiziell ihr so genanntes „Verlangen" gegenüber der Bahn als Verantwortliche für die Ausbauplanung mitzuteilen.
Erforderlich ist letztendlich ein Stadtratsbeschluss, der für die Sitzung am 29. Mai 2019 vorgesehen ist. Bevor es soweit ist, sollen in einem umfassenden Planungsdialog die Erwartungen der Stadtgesellschaft aufgenommen werden. In diesem Zusammenhang fand im Rahmen einer ganzen Reihe von Veranstaltung die hier dokumentierte Veranstaltung im Bamberger Norden statt. Schwerpunktthema des Abends waren die Kreuzungsbauwerke im nördlichen Teil. Es waren ca. 75 Personen anwesend.

Begrüßung und Einstieg

Herr Bürgermeister Dr. Christian Lange begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung. Danach führte Herr Beese als Baureferent in das Thema ein und stellte die bisherigen Überlegungen und Empfehlungen der Verwaltung vor. (vgl. Präsentation im Anhang).

Diskussion

Die weitere Diskussion wurde von Herr Claus Reinhardt moderiert.

Die Fragen und Anregungen sind in der nachfolgenden Tabelle festgehalten:

Frage/Anregung	Antwort
Wie erfolgt der Ausbau der Rampen in der Unterführung der Memmelsdorfer Straße?	Die Rampen werden steiler, jedoch max. 8%.
Warum wird die Brücke der Kronacher Straße abgerissen, obwohl sie kaum 10 Jahre alt ist und mit dem Bahnausbau abgestimmt wurde?	Durch den neuen Spurplan entsteht ein neues Gleisbild. Die Brücke passt aus drei Gründen nicht mehr dazu: - Die Durchfahrtshöhe ist zu gering, da die höhenfreie Einfädelung aus Richtung Schweinfurt auf Auswirkungen auf die Höhenlage der Gleise aus

Frage/Anregung	Antwort
	Richtung Berlin hat - Das östliche Widerlager passt nicht zum neuen Spurplan - Die Brückenpfeiler passen nicht zum neuen Spurplan Durch den neuen Spurplan wird jedoch der Eingriff in die Nordflur und in das Gleisdreieck geringer.
Wo ist die Baustelleneinrichtung vorgesehen?	Dies ist noch nicht bekannt.
Die Lärmschutzwände entlang der Bahn nehmen speziell an den Brücken Sichtachsen weg.	Hier sind transparente Lösungen vorgesehen.
Wie hoch werden die Lärmschutzwände?	Das Thema Lärmschutzwände ist heute nicht auf der Tagesordnung. Es ist derzeit noch zu früh, verbindliche Aussagen machen zu können. Die Stadt Bamberg hat aufgrund von vorläufigen Berechnungen im Rahmen eines Gestaltungsplanes Rahmenbedingungen aus der Sicht der Stadt Bamberg für die Höhe und Gestaltung der Lärmschutzwände gegenüber der DB AG festgelegt. Sobald verlässliche Daten der DB AG zum Thema Lärmschutz vorliegen, wird die Öffentlichkeit in geeigneter Weise informiert.
Wie laufen die Verhandlungen mit der Bahn?	Die Bahn spricht intensiv mit der Stadt. Die Bahn ist grundsätzlich bestrebt, möglichst alle Probleme zu lösen. Hierbei ist durchaus noch mehr Kreativität seitens der DB AG erforderlich.
Was ist an der Anrufschranke vorgesehen	An der Anrufschranke werden derzeit drei Varianten untersucht: Variante 1 Ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs Variante 2 Ersatz des Bahnübergangs durch eine Geh- und Radwegunterführung. Variante 3 Ersatz des Bahnübergangs durch eine Unterführung mit Querschnitt für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Feuerwehr.
Die Null-Lösung an der Anrufschranke ist keine Lösung! Der Beregnungsverband hat auf beiden Seiten Flächen. Ein Durchfahren für Gärtner sollte möglich bleiben.	Die Anregungen werden in den Meinungsbildungsprozess des Stadtrates eingebracht.

Frage/Anregung	Antwort
Welche Kosten werden auf die Stadt Bamberg im Zuge der Erneuerung der Bahnquerungen zukommen?	50 bis 100 Millionen brutto ohne Fördermittel.
Während der Bauzeit wird es erhebliche Belastungen geben. Es besteht keine Möglichkeit die Betriebe aufrechtzuerhalten. Keine gleichzeitige Außerbetriebnahme benachbarte Brücken. Der Einzelhandel sollte frühzeitig miteinbezogen werden. Verschiedene weitere Anregungen und Fragen zum Thema Verkehrsführung während der Bauzeit.	Die Stadt Bamberg wird entsprechende Forderungen an die DB AG herantragen. Die Stadt Bamberg wird beim Thema Baustellenabwicklung beteiligt. Sobald ein Konzept der DB AG incl. Zeitplan vorliegt, wird die Öffentlichkeit in geeigneter Form informiert/beteiligt.
Sind die Angaben der Bahn zu den Bauzeiten realistisch?	Bauherr ist die Bahn. Insoweit kann nur die Bahn verbindliche Aussagen zur Bauzeit machen. Die genannten Zeiten sind jedoch aus Sicht der Stadt Bamberg nicht realistisch.
Es wird ein Station für verständige Messungen (Lärmmonitoring) gefordert.	Die Stadt hat sich schriftlich für das Monitoringprogramm beworben. Im Rahmen dieses Modellvorhabens wurden jedoch andere Strecken ausgewählt. Dies schließt nicht aus, dass es künftig weitere Aktivitäten des Bundes in dieser Richtung geben wird.
Wer übernimmt die Kosten für das Beweissicherungsverfahren?	Dies ist Sache des Vorhabenträgers, der DB AG.
Wie ist das weitere Verfahren vorgesehen?	Im weiteren Planfeststellungsverfahren wird es eine Aushang der Pläne und ein mehrtägiges Erörterungstermin geben.
Die Unterführungen Memmelsdorfer Straße und Zollnerstraße müssen zweispurig bleiben.	Dies ist derzeit so vorgesehen.
Wird der Bahnhofsvorplatz im Zuge des Bahn Ausbaus umgestaltet?	Die Verwirklichung des regionalen Omnibusbahnhofes (ROB) und die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes sind weiterhin städtebauliches Ziel. Da diese Flächen jedoch im Rahmen der Bauabwicklung des Bahnausbaus benötigt werden, kann eine Umgestaltung erst im Anschluss an den Bahnausbau erfolgen.

Ausblick und Schlusswort

Herr Bürgermeister Dr. Lange bedankte sich bei allen Teilnehmern.

Alle Bürger haben bis Ende der Beteiligungsphase (Mitte Mai 2019) die Möglichkeit, ergänzende Anregungen einzubringen. Dafür stehen alle Kommunikationskanäle offen.

Dies ist auch auf der nachfolgend genannten Homepage möglich, die auch noch weitere Information enthält:

www.stadt.bamberg.de/bahnausbau

Weiterhin finden verschiedene weitere öffentliche Veranstaltungen statt, zu denen jeder herzlich eingeladen ist.

Anlagen:

Anlage 1: Präsentation

Anlage 4

STADT BAMBERG
STADTPLANUNGSAMT

Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg

Bürgerdialog zum Bahnausbau

Kreuzungsbauwerke Radtour

Dokumentation der Radtour

am 10. Mai 2019 von 15:00 bis 18:00 Uhr
vom Bahnhof bis zur BasKIDhall in der Kornstraße

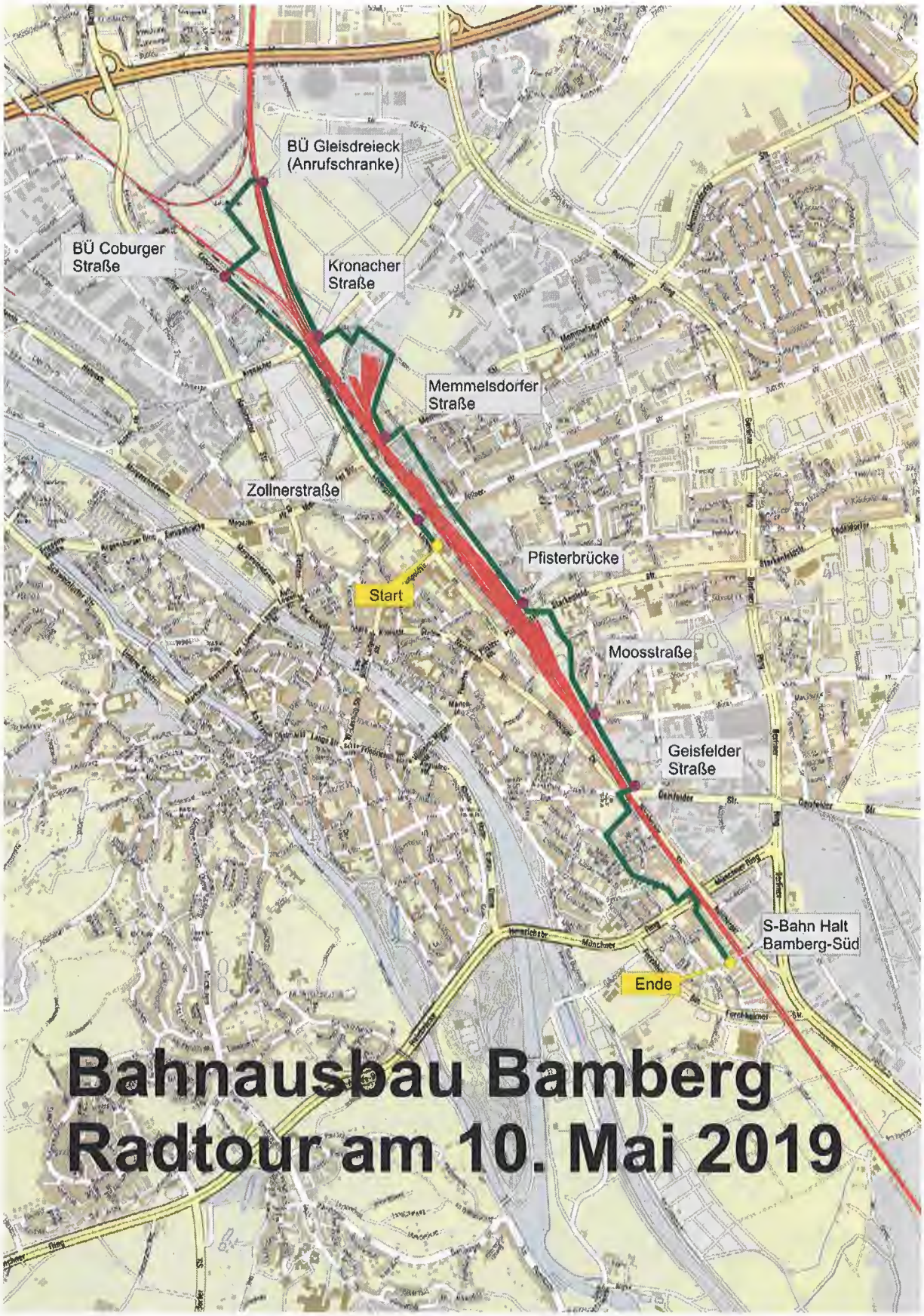
Einführung

Der viergleisige Bahnausbau durch Bamberg ist das größte Infrastrukturprojekt der jüngeren Geschichte der Welterbestadt. Nach der Entscheidung für die bestmögliche Trasse im März 2018 geht es nun darum, die DB-Planungen so zu begleiten, dass stadt- und menschenverträgliche Lösungen im Interesse von Stadtgesellschaft, örtlicher Wirtschaft und Tourismus gefunden werden.
Gerade am Beispiel der Bahnunterführungen zeigen sich die Herausforderungen, aber auch die Chancen dieser „Mammut-Infrastrukturmaßnahme": Alle sind mehr als 100 Jahre alt und in einem entsprechenden baulichen Zustand. Sie stellen Barrieren dar und vor allem Fußgänger und Radfahrer haben aufgrund der schmalen Wegbreiten Probleme, sicher zwischen den östlichen Stadtteilen und der Kernstadt zu wechseln. Um die gewünschten Verbesserungen tatsächlich zu erreichen, ist die Stadt gefordert, offiziell ihr so genanntes „Verlangen" gegenüber der Bahn als Verantwortliche für die Ausbauplanung mitzuteilen.
Erforderlich ist letztendlich ein Stadtratsbeschluss, der für die Sitzung am 29. Mai 2019 vorgesehen ist. Bevor es soweit ist, sollen in einem umfassenden Planungsdialog die Erwartungen der Stadtgesellschaft aufgenommen werden. In diesem Zusammenhang fand im Rahmen einer ganzen Reihe von Veranstaltung die hier dokumentierte Radtour entlang der Bahnstrecke statt.

Ablauf

Herr Oberbürgermeister Andreas Starke begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung. Danach führten Herr Claus Reinhardt und Herr Bernhard Leiter die Gruppe und informierte an verschiedenen Punkten über die aktuellen Planungen. Die Tour endete kurz vor 18:00 Uhr in der Gereuth beim geplanten Ausgang zum Bahnhaltepunkt Bamberg-Süd.

Der Verlauf der Tour ist im nachfolgenden Plan dargestellt:


BÜ Gleisdreieck
(Anrufschranke)
BÜ Coburger
Straße
Kronacher
Straße
Memmelsdorfer
Straße
Zollnerstraße
Pfisterbrücke
Start
Moosstraße
Geisfelder
Straße
S-Bahn Halt
Bamberg-Süd
Ende
Bahnausbau Bamberg
Radtour am 10. Mai 2019

Fotoimpressionen

Zollnerstraße

Am Bahnübergang an der Coburger Straße

An der Anrufschranke

Kronacher Straße

Memmelsdorfer Straße

Pfisterbrücke

Moosstraße

Geisfelder Straße/Nürnberger Straße

Spielplatz Gereuth

Ausblick

Alle Bürger haben bis Ende der Beteiligungsphase (Mitte Mai 2019) die Möglichkeit, ergänzende Anregungen einzubringen. Dafür stehen alle Kommunikationskanäle offen.

Dies ist auch auf der nachfolgend genannten Homepage möglich, die auch noch weitere Information enthält:

www.stadt.bamberg.de/bahnausbau

Weiterhin finden verschiedene weitere öffentliche Veranstaltungen statt, zu denen jeder herzlich eingeladen ist.

Stadtrat Martin Pöhner
Katharinenstraße 1,
96052 Bamberg
Tel. 0170-3225084
Mail: Martin.Poehner@t-online.de

Freie Demokraten
FDP

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Antrag der FDP

Weitere Varianten für die Bahnunterführungen Moosstraße und Geisfelder Straße prüfen

01.05.2019

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die konkrete Umsetzung des Bahnausbaus, speziell die konkrete Gestaltung der Bahnunterführungen in Zukunft ist ein Jahrhundertentscheidung, bei der in Ruhe die verschiedenen Alternativen geprüft werden sollten.

Während die Planungen der Stadt für die meisten Bahnquerungen bereits äußerst schlüssig und überzeugend sind, halte ich es aber für sinnvoll, die verschiedenen Möglichkeiten für die Bahnunterführungen Moosstraße (Planentwurf von der Stadt vorgelegt) und Geisfelder Straße (noch nicht vorgelegt) in Ruhe zu prüfen mit der Zielsetzung, die gesamte verkehrliche Situation im Umfeld der beiden Unterführungen zu verbessern.

Ich beantrage deshalb, die drei als Anlage beigefügten Variantenvorschläge für den Bereich der beiden Unterführungen zu prüfen!

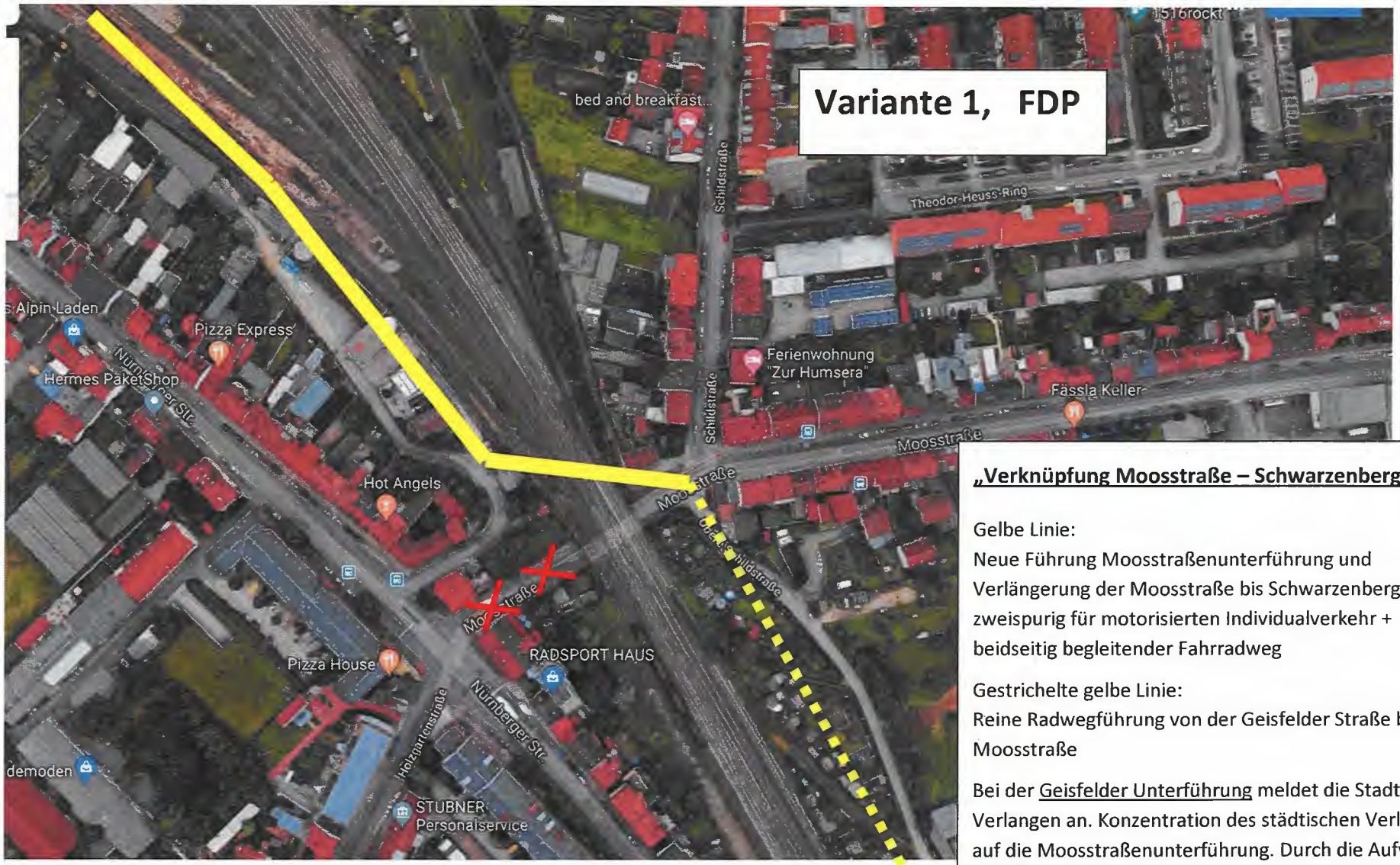
Bereits im Voraus vielen Dank für Ihre Bemühungen und die Bemühungen der Stadtverwaltung!

Mit freundlichen Grüßen

Martin Pöhner

Martin Pöhner
Stadtrat der FDP

Drei Anlagen: Variante 1, 2 und 3



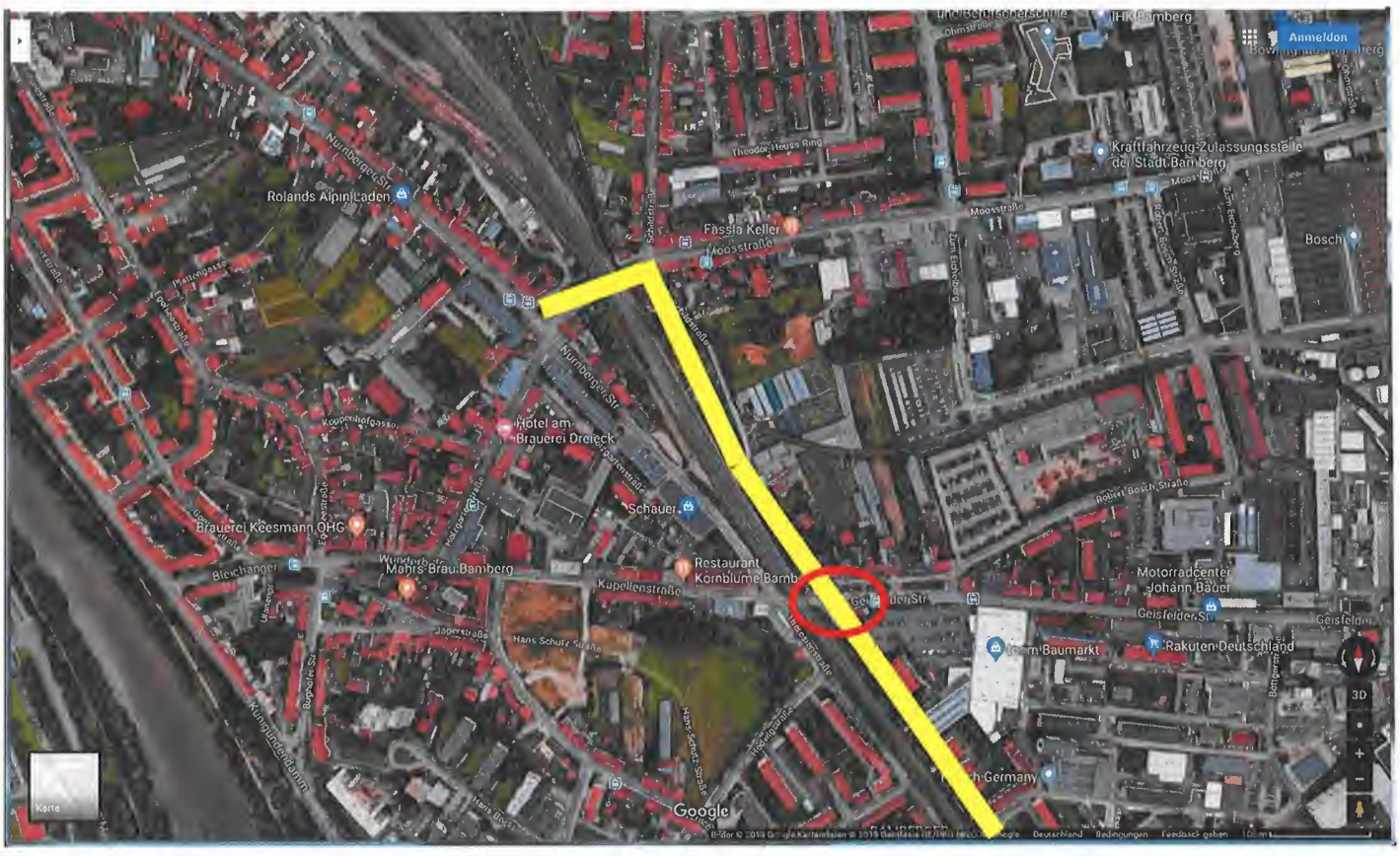
„Verknüpfung Moosstraße – Schwarzenbergstraße“

Gelbe Linie:
Neue Führung Moosstraßenunterführung und Verlängerung der Moosstraße bis Schwarzenbergstraße: zweispurig für motorisierten Individualverkehr + beidseitig begleitender Fahrradweg

Gestrichelte gelbe Linie:
Reine Radwegführung von der Geisfelder Straße bis zur Moosstraße

Bei der Geisfelder Unterführung meldet die Stadt kein Verlangen an. Konzentration des städtischen Verlangens auf die Moosstraßenunterführung. Durch die Aufwertung der Verbindung Moosstraße-Schwarzenberg-Straße könnte „Hätte-Verlangen-müssen“ bei Geisfelder Unterführung vermieden werden.

Variante 2, FDP

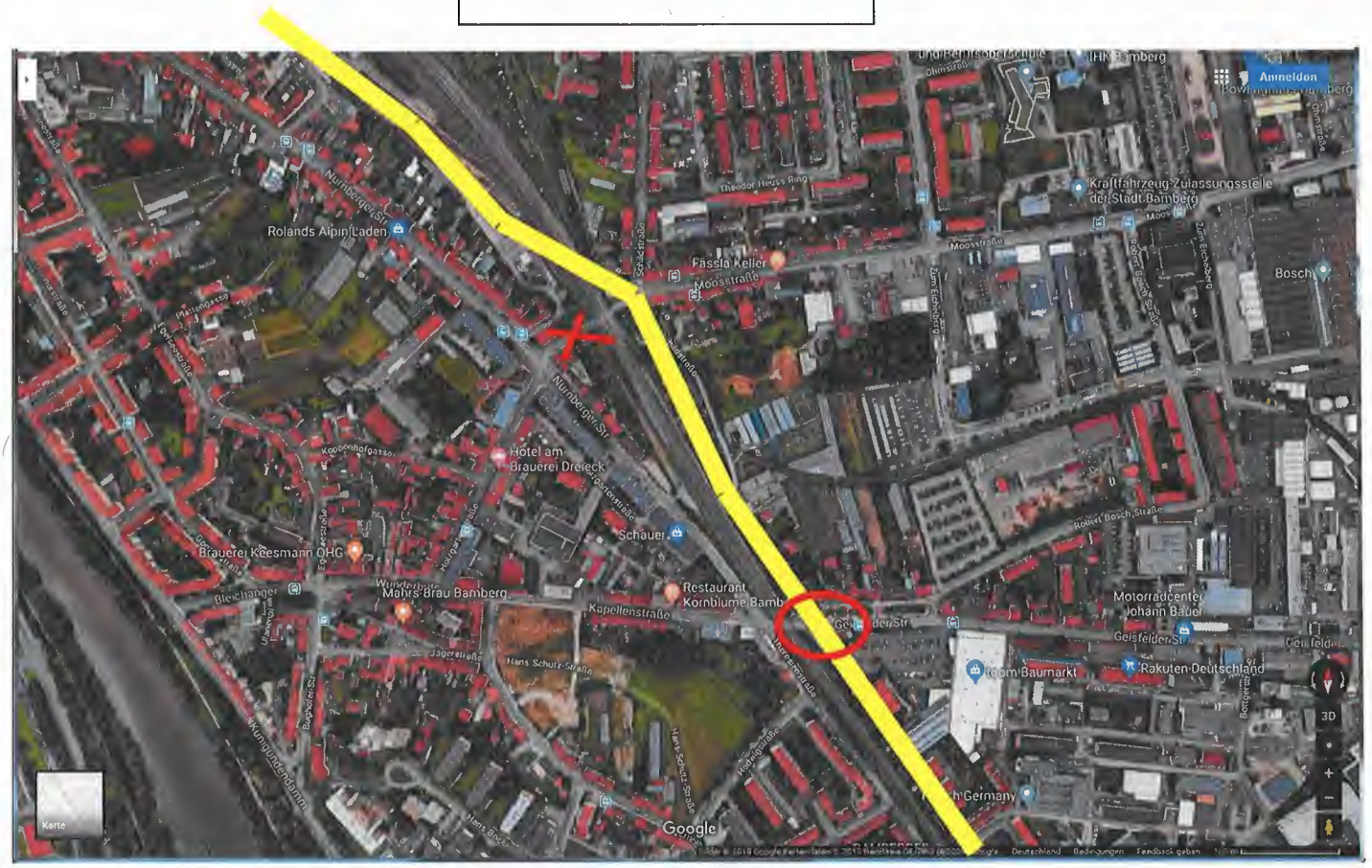


Verknüpfung östliche Nürnberger Straße mit der Moosstraße

Gelbe Linie:
Verlängerung der östlichen Nürnberger Straße entlang der Bahnlinie; Überquerung der Geisfelder Straße mittels Brücke (mit rotem Kreis markiert) – dadurch Vereinfachung der Bahnunterführung Geisfelder Straße
Einmündung der verlängerten östlichen Nürnberger Straße in die Moosstraße.

Die Moosstraßen-Unterführung wird zur Hauptunterführung. Die Einmündung in die Nürnberger Straße (westlich Bahnlinie) wird verbreitert.
Das Verlangen der Stadt wird auf die Moosstraßenunterführung konzentriert.

Variante 3, FDP



Neue Nürnberger Straße entlang der Bahnlinie

Gelbe Linie:
Verlängerung der östlichen Nürnberger Straße entlang der Bahnlinie inklusive Radweg; Überquerung der Geisfelder Straße mittels Brücke (mit rotem Kreis markiert), dadurch Vereinfachung der Bahnunterführung Geisfelder Straße Einmündung der verlängerten östlichen Nürnberger Straße in die Moosstraße (ähnlich Variante 2).

Neue Führung Moosstraßenunterführung und Verlängerung der Moosstraße bis Schwarzenbergstraße: zweispurig für motorisierten Individualverkehr + beidseitig begleitender Fahrradweg (wie Variante 1)

Stadtrat Martin Pöhner
Katharinenstraße 1,
96052 Bamberg
Tel. 0170-3225084
Mail: Martin.Poehner@t-online.de

Freie Demokraten
FDP

Herrn
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bamberg
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

08.04.2019

Antrag der FDP

Beim Bahnausbau breitere Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger schaffen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
hiermit beantrage ich, die Gelegenheit des anstehenden Bahnausbaus in Bamberg zu nutzen, um die Bahnunterführungen für Radfahrer und Fußgänger attraktiver zu machen. Der Bahnausbau von einer zwei- auf eine viergleisige Strecke durch Bamberg ist trotz aller Belastungen eine Jahrhundertchance, um neben den Straßen breitere Fuß- und Radwege anzulegen, weil bekanntlich ein Großteil der Bahnquerungen auf Verlangen der Bahn neu gebaut werden muss.

Konkret beantrage ich, die drei besonderen Engstellen

- Unterführung Memmelsdorfer Straße,
- Unterführung Zollnerstraße und
- Unterführung Moosstraße

beim anstehenden Neubau breiter zu machen. Hier führen neben dem Autoverkehr drei zentrale Fahrradstrecken in Richtung Innenstadt hindurch. Derzeit ist die Situation dort mehr als unbefriedigend. Ich beantrage deshalb, dass die Stadtverwaltung in den Verhandlungen mit der Bahn dort auf breitere Fahrrad- und Fußwege setzen soll.

Außerdem sollte geprüft werden, ob für den Fall, dass die Bahn den immer wieder in der Vergangenheit genannten möglichen Neubau der Pfisterbrücke tatsächlich will, auch dort breitere Fuß- und Radwege durch eine Brückenverbreiterung realisiert werden können. Und

selbstverständlich sollten auch bei allen anderen Bahnquerungen Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr angestrebt werden.

Der Neubau der Unterführungen und übrigen Bahnquerungen bietet vor allem auch die Chance, die Radfahrer und Fußgänger zu stärken, ohne die Autofahrer zu benachteiligen. Damit bleibt die Innenstadt für Autofahrer auch künftig gut erreichbar und gleichzeitig wird die Situation für Fahrradfahrer und Fußgänger deutlich verbessert.

Bereits im Voraus vielen herzlichen Dank für Ihre Bemühungen und die Bemühungen der Stadtverwaltung!

Mit freundlichen Grüßen

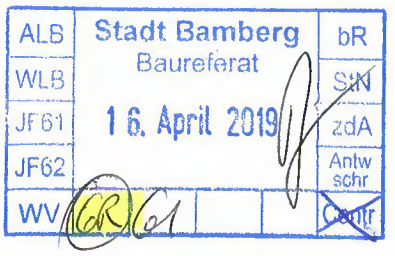
Martin Pöhner

Martin Pöhner
Stadtrat der FDP

DER OBERBÜRGERMEISTER
DER STADT BAMBERG

Bezirkstagsvizepräsident

STADT BAMBERG Postfach 11 03 23 96031 Bamberg



Referat 6

Herrn Beese

STADT BAMBERG

Ihre Ansprechpartnerin:
Frau Edling

Rathaus Maximiliansplatz
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg

Telefon (0951) 87-1013
Telefax (0951) 87-1950
E-Mail: susanne.edling@stadt.bamberg.de

oberbuergermeister@stadt.bamberg.de
www.bamberg.de

16.04.2019/St-Ed

Beim Bahnausbau breitere Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger schaffen

Sehr geehrter Herr Beese,

anbei erhalten Sie den Antrag von Stadtratsmitglied Pöhner vom 08.04.2019, mit der Nummer 2019-88.

Die 3-Monatsfrist endet am

08.07.2019.

Ich habe die Behandlung des Antrages auf die Tagesordnung der Sitzung des Stadtrates am 29.05.2019 gesetzt. Ich bitte um rechtzeitige Vorbereitung.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Starke
Oberbürgermeister

II. **Mit einer Kopie an die**

CSU-Stadtratsfraktion
SPD-Stadtratsfraktion
GAL-Stadtratsfraktion
BA-Stadtratsfraktion
BBB-Stadtratsfraktion

jeweils mit der Bitte um Kenntnisnahme.

III. **Referat 6**

zur Kenntnis und weiteren Veranlassung.

IV. Amt 10

V. Befördert:

Bamberg, 16.04.2019

Oberbürgermeister

Andreas Starke
Oberbürgermeister
Bezirkstagsvizepräsident

I. Schreiben an:

Herrn Stadtrat
Martin Pöhner
Katharinenstraße 1
96052 Bamberg

Ihre Ansprechpartnerin:
Frau Edling
Rathaus Maxplatz
96047 Bamberg
Telefon (0951) 87-10 13
Telefax (0951) 87-19 50
Susanne.Edling@
stadt.bamberg.de
www.bamberg.de

16.04.2019 St-Bö

Beim Bahnausbau breitere Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger schaffen

Sehr geehrter Herr Kollege,

in der oben bezeichneten Sache bestätige ich den Erhalt Ihrer Schreiben vom 08.04.2019 dankend. Der Eingang war am 08.04.2019.

Ihr **Antrag mit der Nummer 2019-88** wurden inzwischen in den Geschäftsgang des zuständigen Baureferates gegeben. Die Fraktionen erhalten einen Abdruck dieses Schreibens.

Bitte betrachten Sie dieses Schreiben als Zwischenbescheid.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Andreas Starke
Oberbürgermeister

Ø für BGM Metzner, 10/SD, 10/Presse, 1/Frau Marek erst.
Ø für 1, 2, 3, 4, 5, 6 z. vorl. Kenntnisnahme erst.

Zöcklein, Elke 09.04. ez

Von: Martin.Poehner@t-online.de
Gesendet: Dienstag, 9. April 2019 00:47
An: Starke, Andreas
Cc: Edling, Susanne
Betreff: Antrag der FDP: Beim Bahnausbau breitere Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger schaffen
Anlagen: Antrag FDP will breitere Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger.pdf

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

hiermit stelle ich als FDP-Stadtrat beiliegenden Antrag zum Thema:

"Beim Bahnausbau breitere Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger schaffen"

Die Übermittlung erfolgt ausschließlich elektronisch.

Bereits im Voraus vielen herzlichen Dank für Ihre Bemühungen / die Bemühungen der Stadtverwaltung!

Mit besten Grüßen

Martin Pöhner
Stadtrat der FDP

Tel. 0170-3225084

Bahnausbau Bamberg

STADT BAMBERG
Baureferat

Kreuzungen VDE 8.1 mit Straßen – Verlangen der Stadt Bamberg

Information „Bürgerdialog vom April/Mai 2019“

© STADT BAMBERG | Baureferat, Mai 2019

Bahnausbau Bamberg:

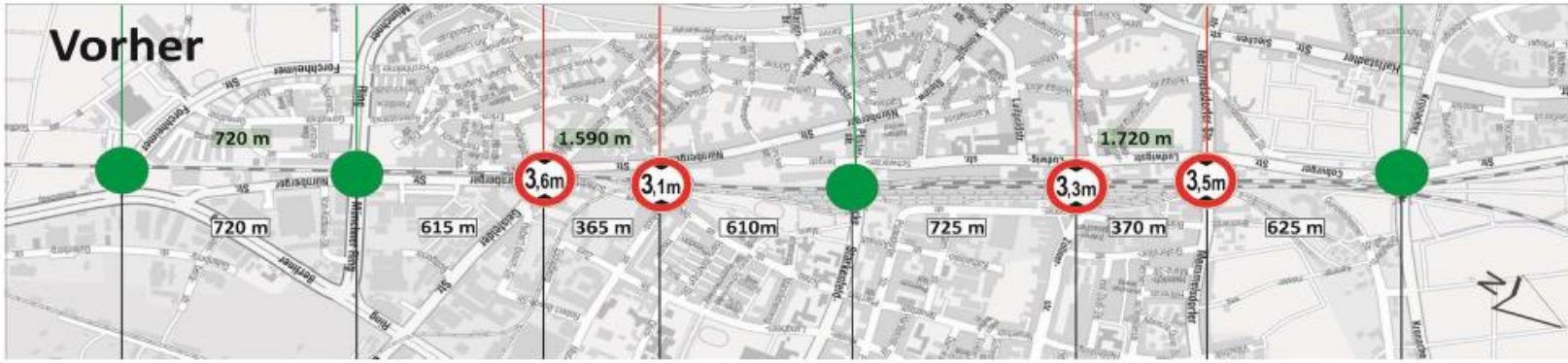
STADT BAMBERG
Baureferat

Zeitschiene aus Sicht der DB Netze

- seit Mitte 2018: Entwurfsplanung durch OBERMEYER Planen+Beraten GmbH
- Frühjahr 2019: Endgültige Festlegung der Streckengeometrie und -gradiente
- ab Frühjahr 2019: Erarbeitung diverser Fachplanungen, wie z.B. Lärmschutzmaßnahmen, Gestaltungswettbewerb Lärmschutzwände, Bauablauf, Baustellenlogistik und Baustellenverkehr, Verkehrskonzept während der Bauzeit (Umleitungen, Sperrungen), Bahnausbau und Erwerbsgartenbau „Nordflur“, vorgezogene Baumaßnahmen, ...
- Ende Aug. 2019: Vorlage der Planänderungsunterlagen im Entwurf
- Anfang 2020: Übergabe der Planungsunterlagen an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zur Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens
- **KONSEQUENZ: STADT MUSS ZEITNAH IHRE FORDERUNGEN ZU KREUZUNGSBAUWERKEN EINBRINGEN!**

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat



	Forchheimer Straße	Münchner Ring	Nürnberger Straße	Moosstraße	Starkenfeldstraße	Zollnerstraße	Memmelsdorfer Straße	Kronacher Straße
Art	Eisenbahnbrücke	Eisenbahnbrücke	Eisenbahnbrücke	Eisenbahnbrücke	Straßenbrücke	Eisenbahnbrücke	Eisenbahnbrücke	Straßenbrücke
Widmung nach BaStrWG	Ortsstraße	Bundesstraße B 22	Ortsstraße	Ortsstraße	Ortsstraße	Ortsstraße	Staatsstraße 2190	Ortsstraße
Kategorie nach Straßenhierarchie	Hauptverkehrsstraße	Bundesfernstraße	Hauptverkehrsstraße	Hauptsammelstraße	Hauptverkehrsstraße	Hauptsammelstraße	Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße
Straßenbaulastträger	Stadt Bamberg	Bundesrepublick Deutschland	Stadt Bamberg	Stadt Bamberg	Stadt Bamberg	Stadt Bamberg	Stadt Bamberg	Stadt Bamberg
nutzbare Höhe	4,0 m	4,0 m	3,6 m	3,1 m	ohne Einschränkungen	3,3 m	3,5 m	ohne Einschränkungen
Breite	ohne Einschränkungen	ohne Einschränkungen	Mängel bei Fuß- und Rad	Mängel bei Fuß- und Rad	Mängel bei Fuß- und Rad	Mängel bei IV, ÖV, Fuß- und Rad	Mängel bei Fuß- und Rad	ohne Einschränkungen
Spurenanzahl MIV	4, je 2 für jede Fahrtrichtung	4, je 2 für jede Fahrtrichtung	2, je eine für jede Fahrtrichtung	2, je eine für jede Fahrtrichtung	3, 2 Richtung Innenstadt	2, je eine für jede Fahrtrichtung	2, je eine für jede Fahrtrichtung	2, je eine für jede Fahrtrichtung
Verkehrsbelastung KFZ (je Werktag)	14.803 Kfz/Tag	24.908 Kfz/Tag	8.591 Kfz/Tag	5.660 Kfz/Tag	18.719 Kfz/Tag	9.017 Kfz/Tag	18.031 Kfz/Tag (2012)	11.959 Kfz/Tag
Verkehrsbelastung SV (je Werktag) [Kfz > 3,5 t]	480 SKfz/Tag	984 SKfz/Tag	163 SKfz/Tag	71 SKfz/Tag	772 SKfz/Tag	599 SKfz/Tag	391 SKfz/Tag	774 SKfz/Tag
davon Linienbusse	30 LBus/Tag	41 LBus/Tag	37 LBus/Tag	41 LBus/Tag	204 LBus/Tag	506 LBus/Tag	72 LBus/Tag	0 LBus/Tag

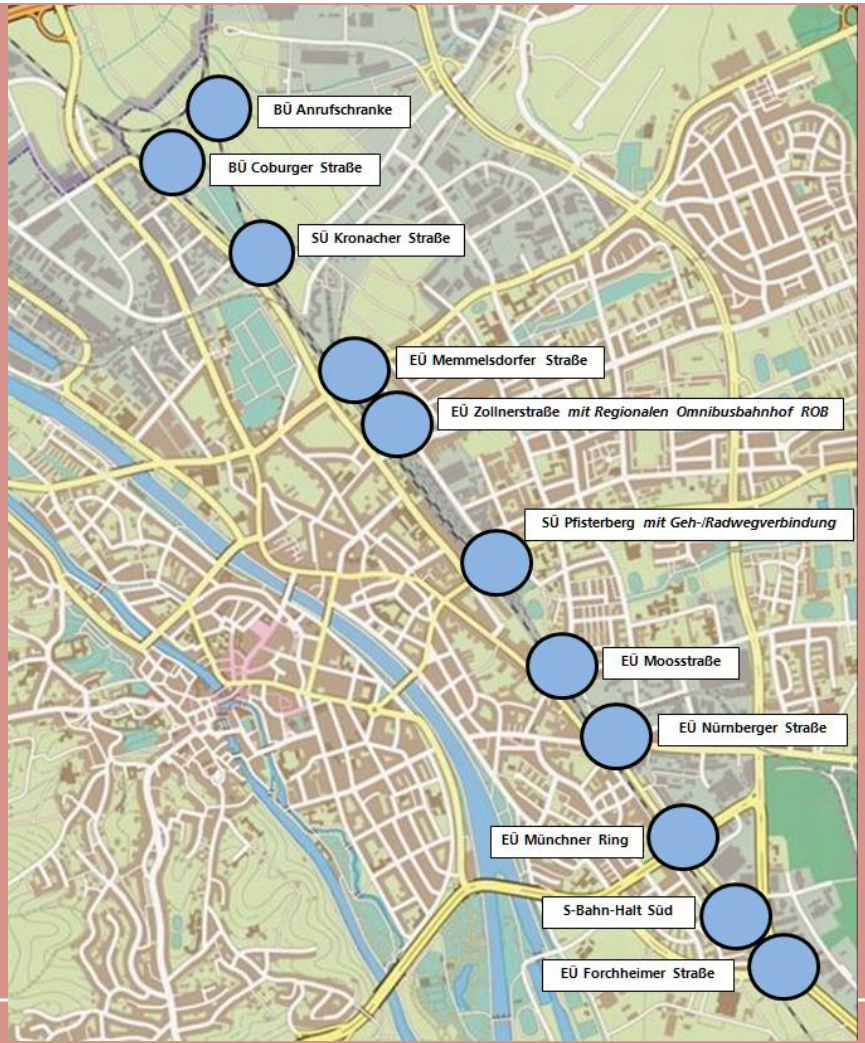
ohne Höhen-beschränkung

mit Höhen-beschränkung

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

Kreuzungsbauwerke – Daten & Fakten



- **6 Eisenbahnüberführungen** EÜ, davon **4** mit „städtischem Verlangen“
- **2 Straßenüberführungen** SÜ, davon **1** mit „städtischem Verlangen“
- **2 Bahnübergänge** BÜ
- **S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd** mit **3** Zuwegungen

Bahnausbau Bamberg:

STADT BAMBERG
Baureferat

Stand aus Sicht der Stadt Bamberg

- „Verlangen der Stadt Bamberg“ – Entwurf – wurde dem Stadtrat vorgestellt
- Beschlussfassung im Stadtrat erforderlich (Vollsitzung am 29.05.2019)
- im Vorfeld Beteiligungsverfahren öffentliche Diskussion – s. „Kommunikation“
- parallel dazu Klärung von Detailfragen
  - Bahnquerungen – Bauwerksgeometrie, Spuraufteilung, Lage der Achsen und Gradienten, Rampenneigungen, etc.
  - EÜ Nürnberger Straße – Abschluss der Planungsüberlegungen zur verkehrlichen Funktionalität und zu städtebaulichen Fragen
  - S-Bahn-Halt Süd – exakte Standortfestlegung und Planung der städtischen Umfeldmaßnahmen
- Abschluss von Kreuzungs- und Planungsvereinbarungen

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

EÜ Forchheimer Straße

Heutiger Bestand

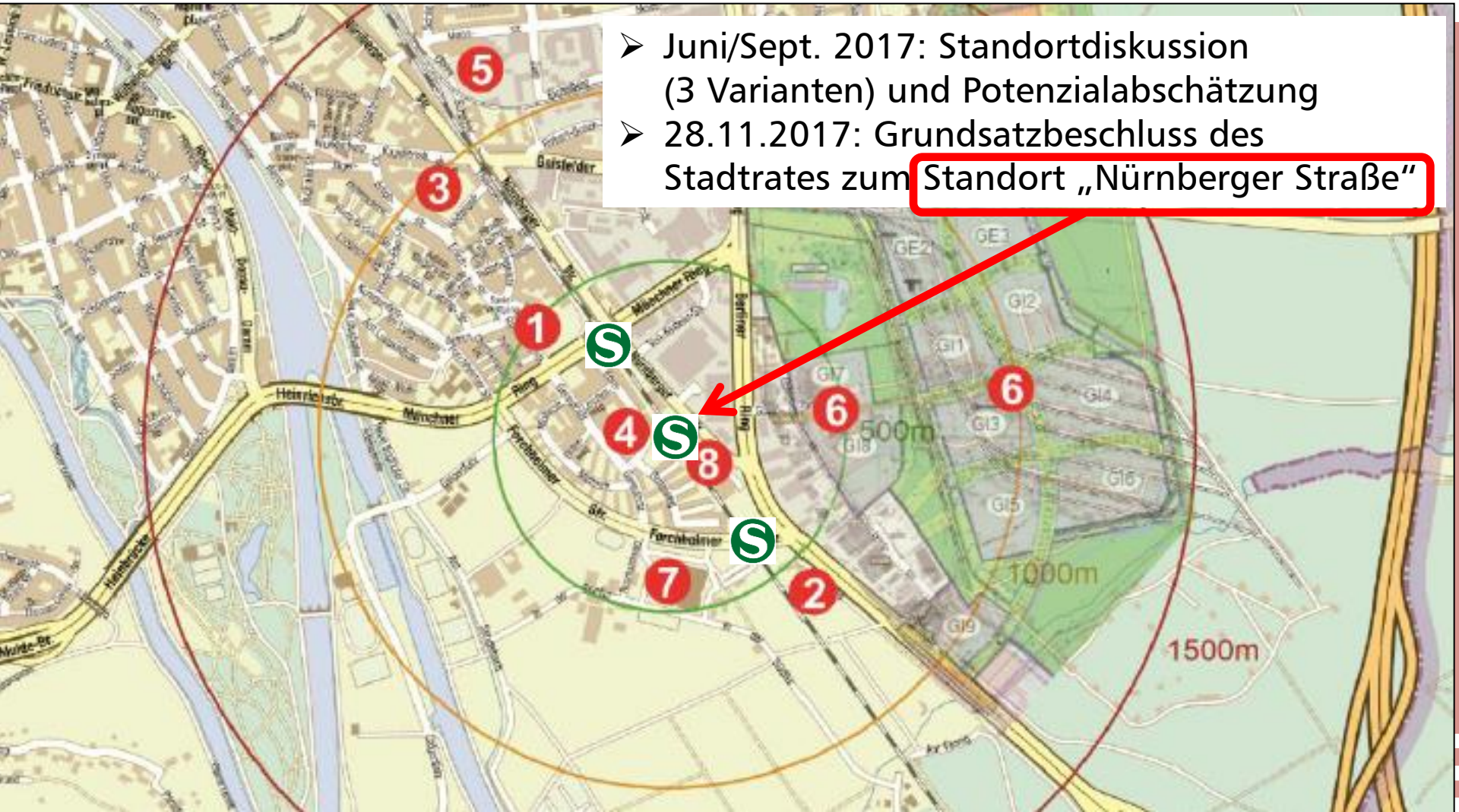
Vorgeschlagenes Verlangen

- Stadt kein Verlangen!

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd – Standort



- Juni/Sept. 2017: Standortdiskussion (3 Varianten) und Potenzialabschätzung
- 28.11.2017: Grundsatzbeschluss des Stadtrates zum Standort „Nürnberger Straße“

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd – Standort

- 19.03.2018: Unterzeichnung Planungsvertrag zwischen DB und Freistaat Bayern
- 04.07. / 26.09.2018: Verkehrliche Aufgabenstellung VAST unterzeichnet

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd – Standort

Grobe Übersicht – Detailplanung steht noch aus

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

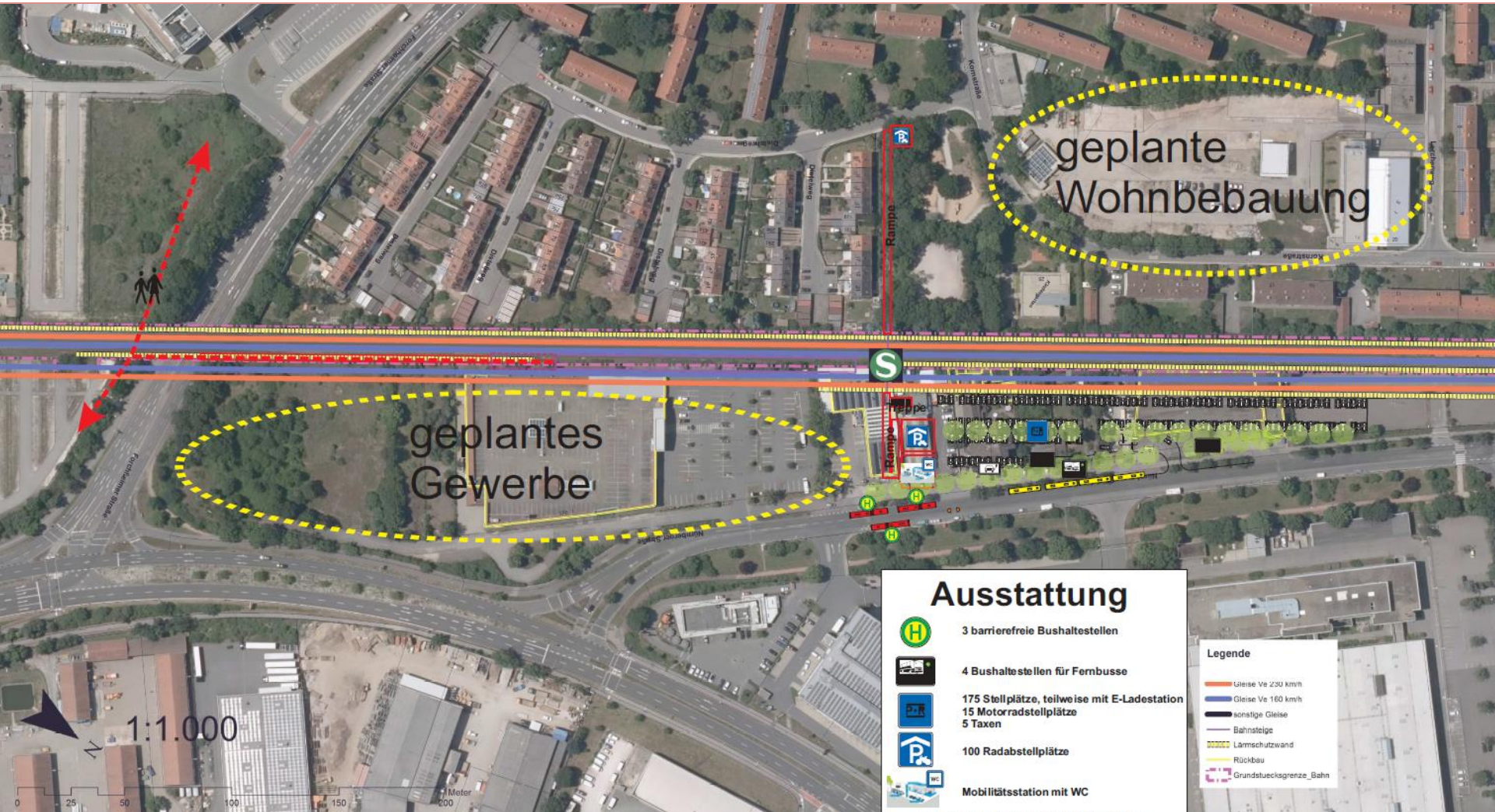
S-Bahn-Halt Süd – Ausstattung

- Mittelbahnsteig, beidseitiger Bahnsteigzugang unter den Gleisen nach Westen in die Gereuth-Siedlung/Kornstraße und nach Osten zur Nürnberger Straße (Kostenübernahme für Bahnsteig durch Freistaat Bayern, für Folgemaßnahmen durch Bund)
- **Umfeldmaßnahmen der Stadt Bamberg** – P+R-Anlage, Radabstellplätze, barrierefreie Haltestellen für Stadtbusse und Fernbusse, Mobilitätsstation mit WC (Kostenübernahme durch Stadt Bamberg, finanzielle Beteiligung vom Freistaat Bayern in Aussicht gestellt)
- Verlängerung des Mittelbahnsteiges und **Realisierung einer „3. Zuwegung“** nach Süden zur direkten Anbindung an die Brose-Arena und Polizeiinspektion Bamberg (Kostenübernahme durch Stadt Bamberg, finanzielle Beteiligung vom Freistaat Bayern in Aussicht gestellt)
- **Machbarkeitsstudie mit Variantenuntersuchung**

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd – Umfeldmaßnahmen Var. Nord



Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

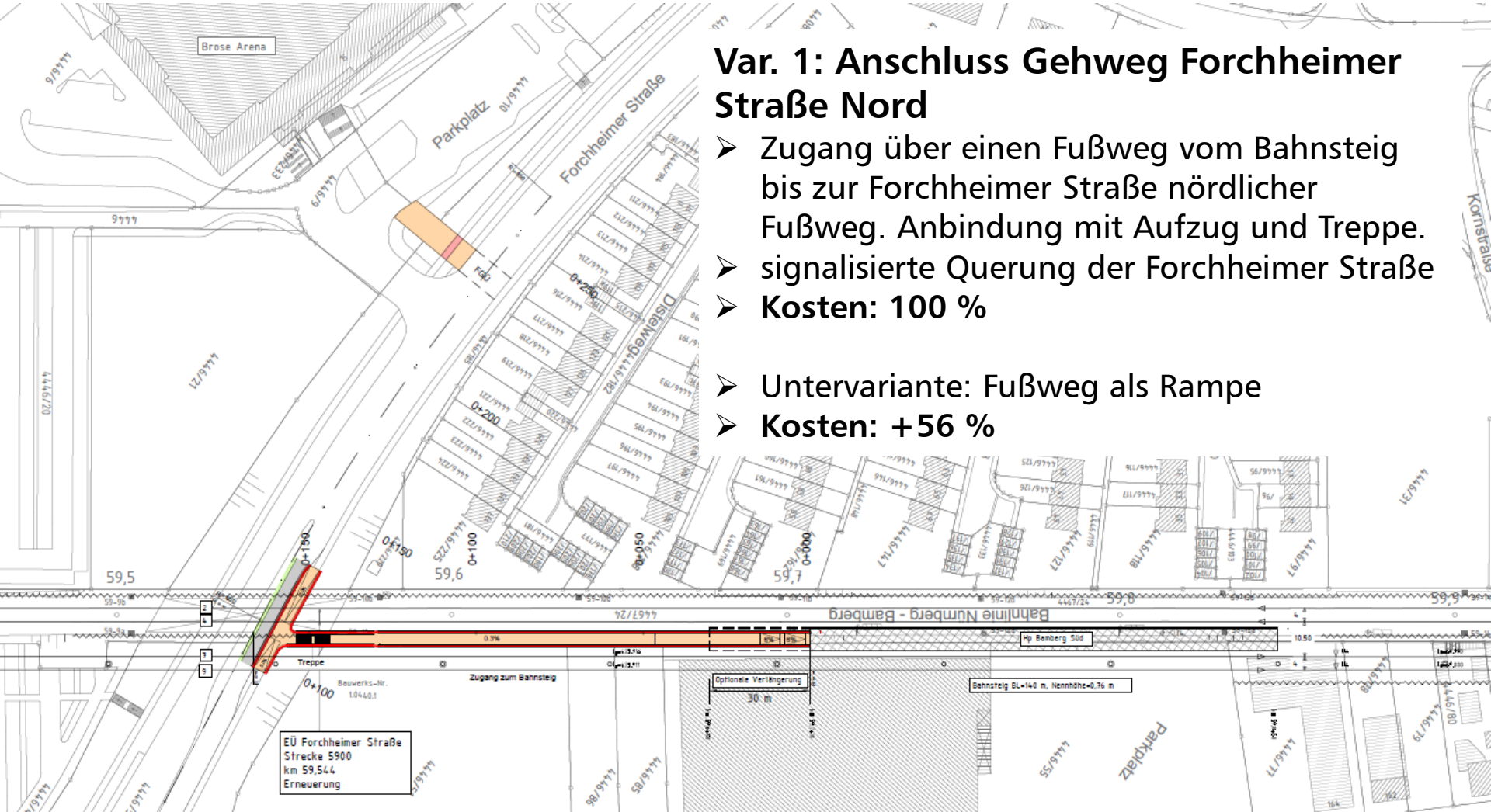
STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd – Umfeldmaßnahmen Var. Süd

Bahnausbau Bamberg: Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd: Variantenstudie „3. Zuwegung“



Var. 1: Anschluss Gehweg Forchheimer Straße Nord

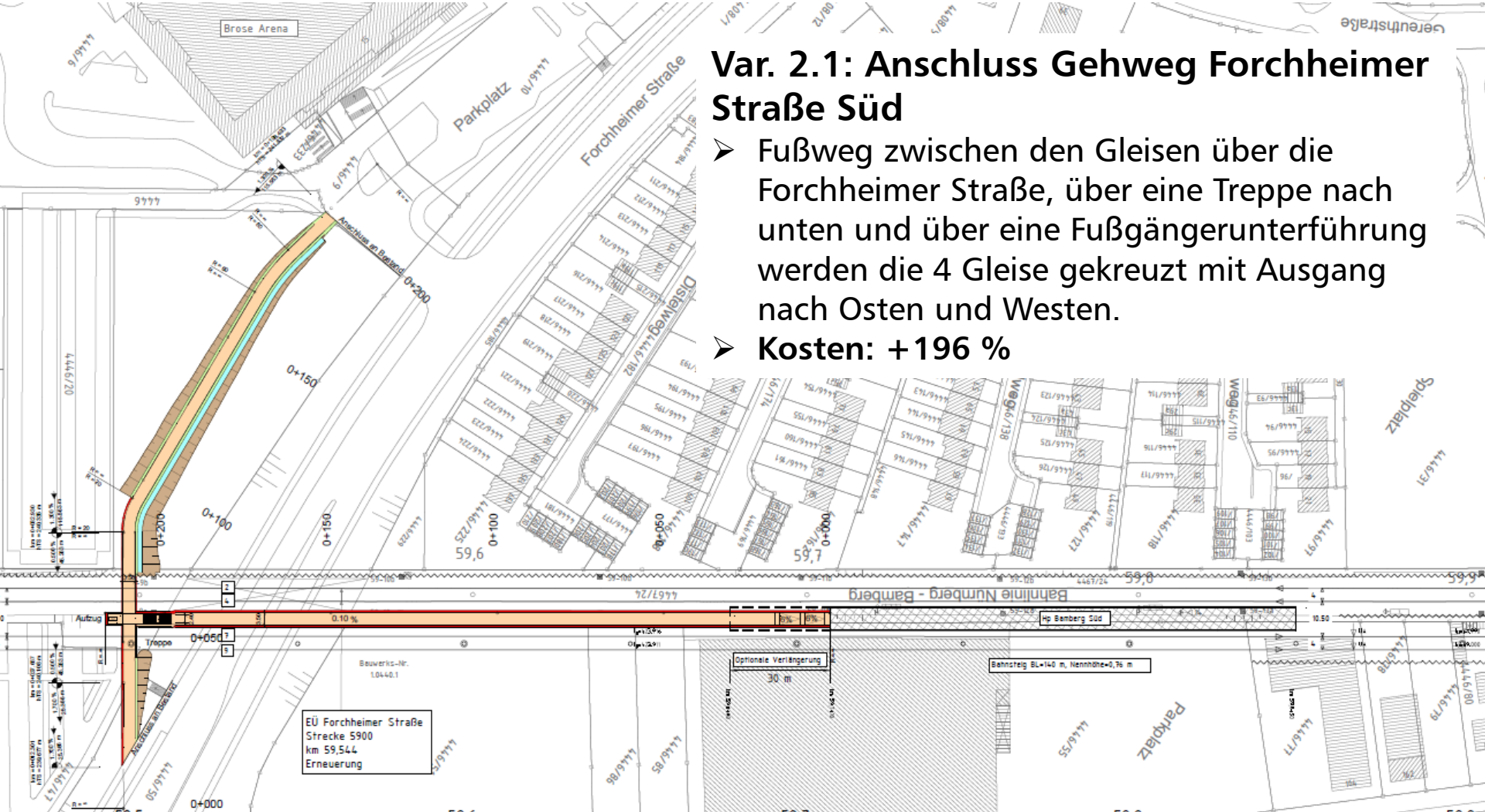
- Zugang über einen Fußweg vom Bahnsteig bis zur Forchheimer Straße nördlicher Fußweg. Anbindung mit Aufzug und Treppe.
- signalisierte Querung der Forchheimer Straße
- **Kosten: 100 %**

- Untervariante: Fußweg als Rampe
- **Kosten: +56 %**

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd: Variantenstudie „3. Zuwegung“



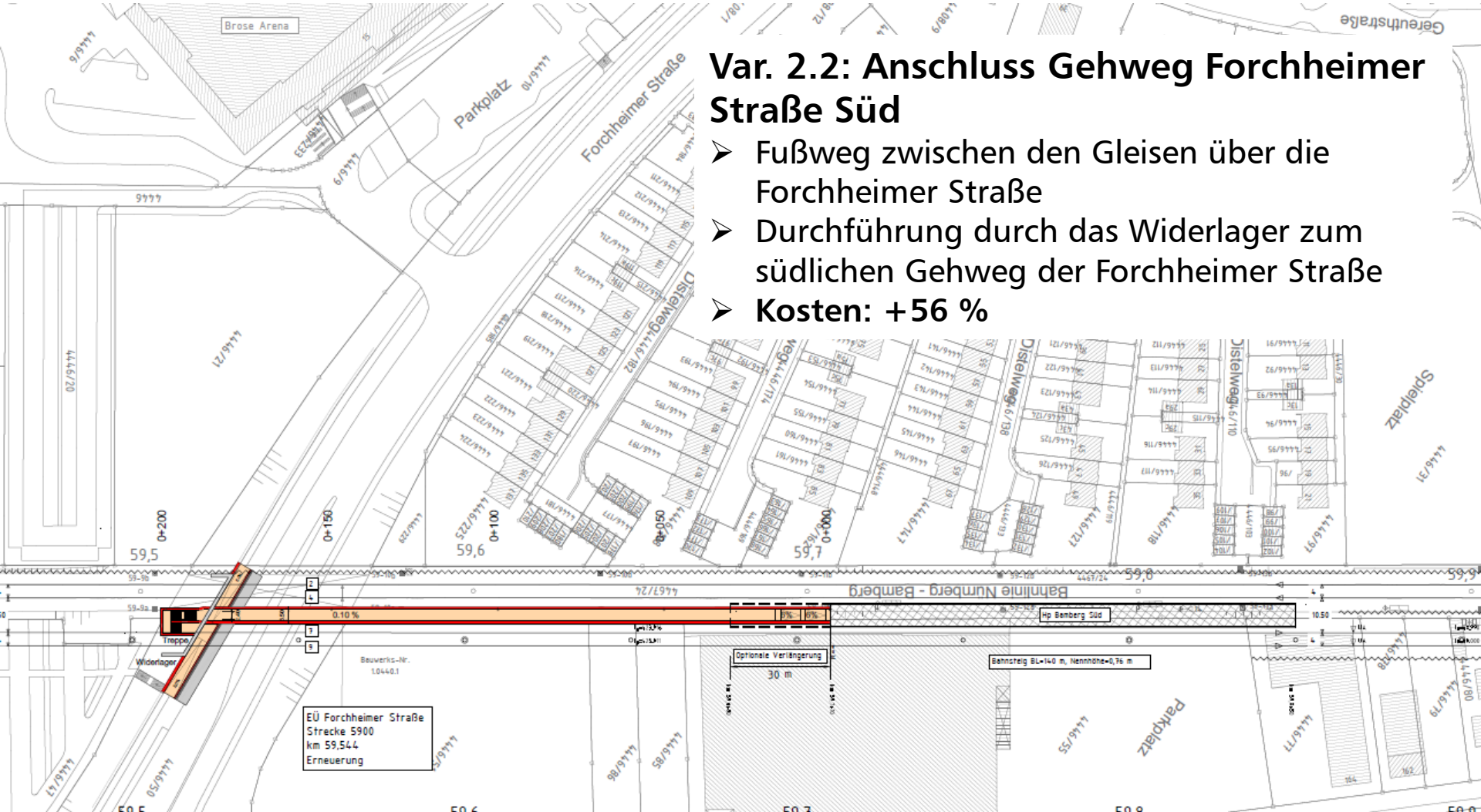
Var. 2.1: Anschluss Gehweg Forchheimer Straße Süd

- Fußweg zwischen den Gleisen über die Forchheimer Straße, über eine Treppe nach unten und über eine Fußgängerunterführung werden die 4 Gleise gekreuzt mit Ausgang nach Osten und Westen.
- **Kosten: +196 %**

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd: Variantenstudie „3. Zuwegung“



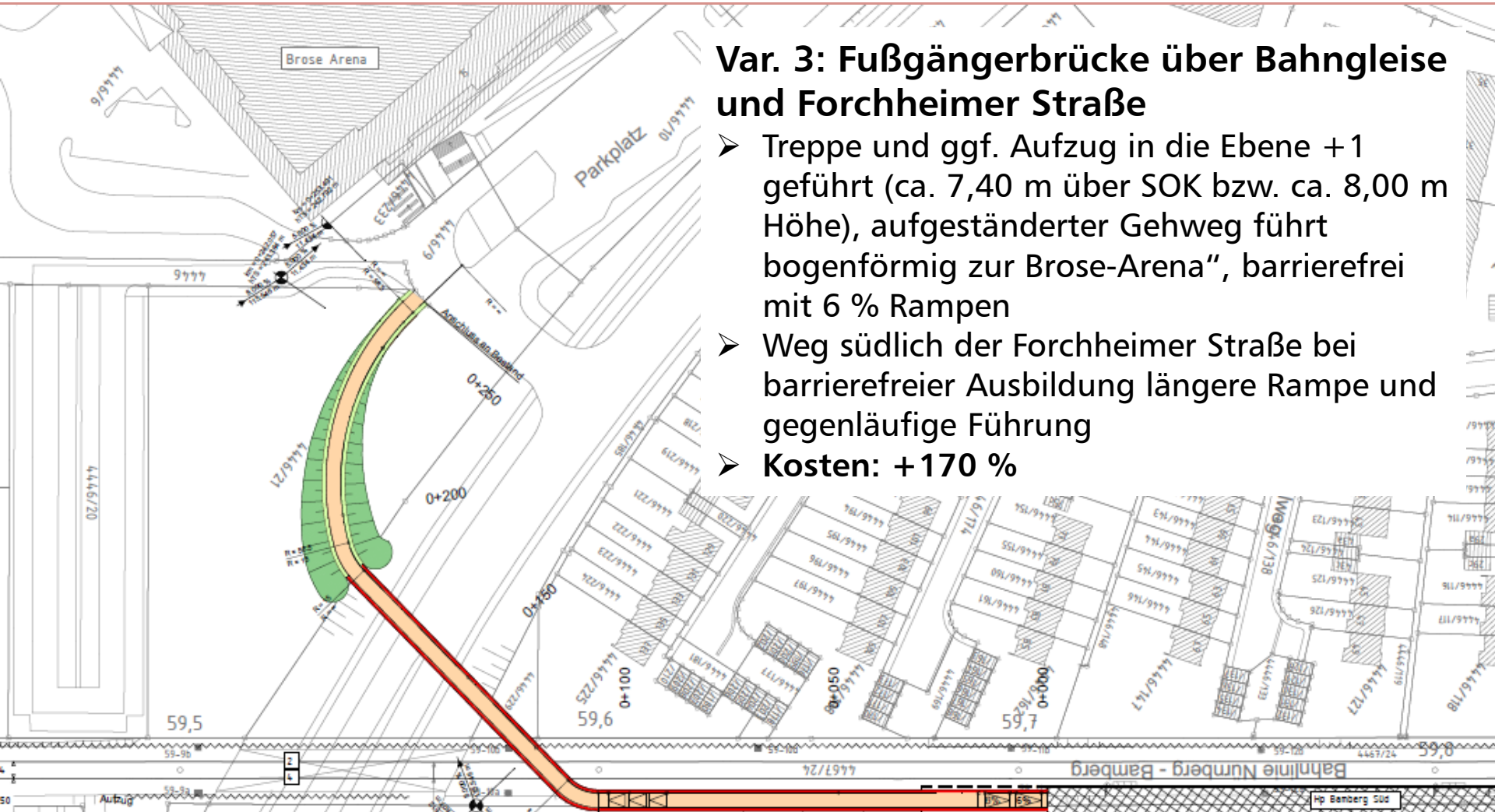
Var. 2.2: Anschluss Gehweg Forchheimer Straße Süd

- Fußweg zwischen den Gleisen über die Forchheimer Straße
- Durchführung durch das Widerlager zum südlichen Gehweg der Forchheimer Straße
- **Kosten: +56 %**

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd: Variantenstudie „3. Zuwegung“



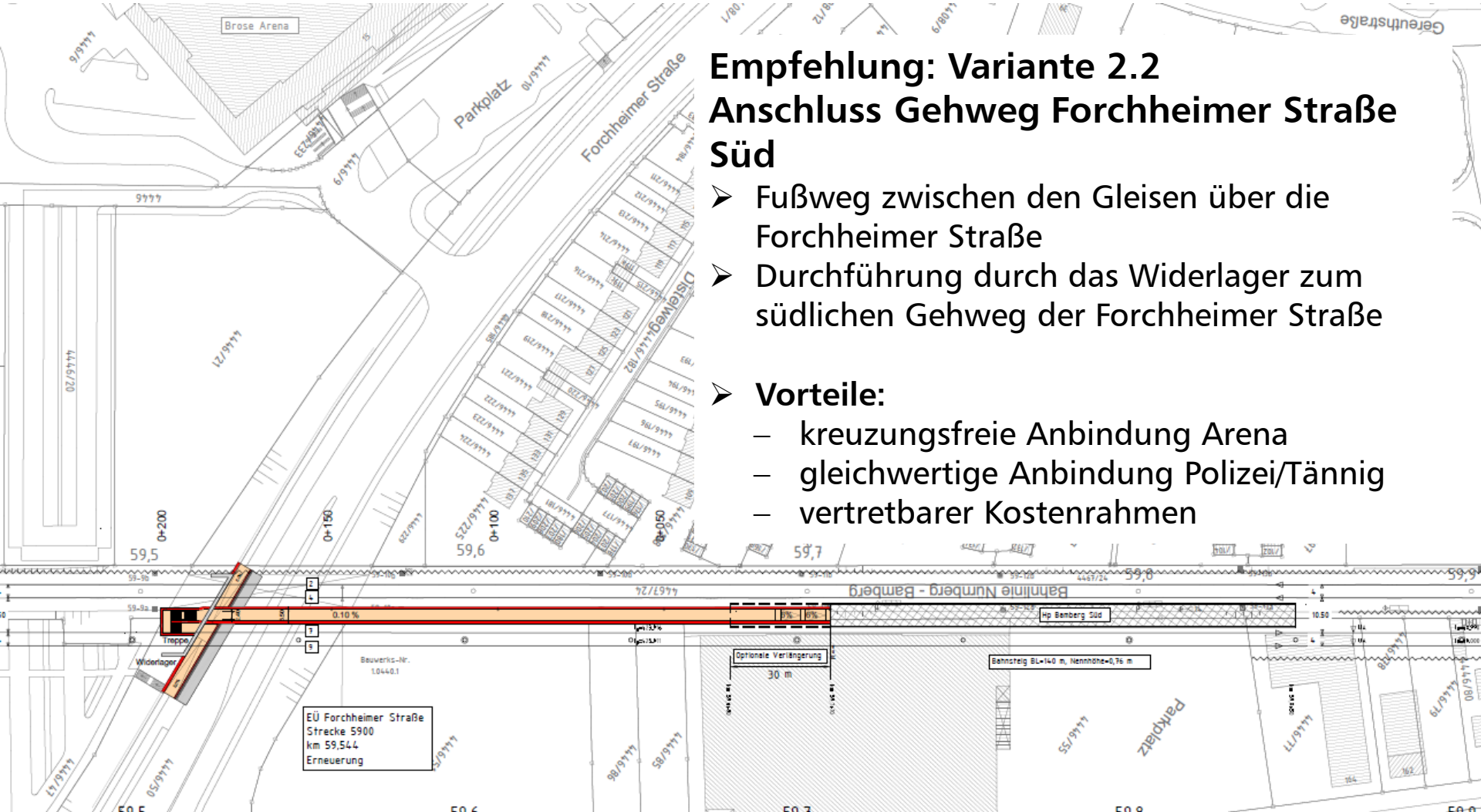
Var. 3: Fußgängerbrücke über Bahngleise und Forchheimer Straße

- Treppe und ggf. Aufzug in die Ebene +1 geführt (ca. 7,40 m über SOK bzw. ca. 8,00 m Höhe), aufgeständerter Gehweg führt bogenförmig zur Brose-Arena“, barrierefrei mit 6 % Rampen
- Weg südlich der Forchheimer Straße bei barrierefreier Ausbildung längere Rampe und gegenläufige Führung
- **Kosten: +170 %**

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd: „3. Zuwegung“



Empfehlung: Variante 2.2
Anschluss Gehweg Forchheimer Straße Süd

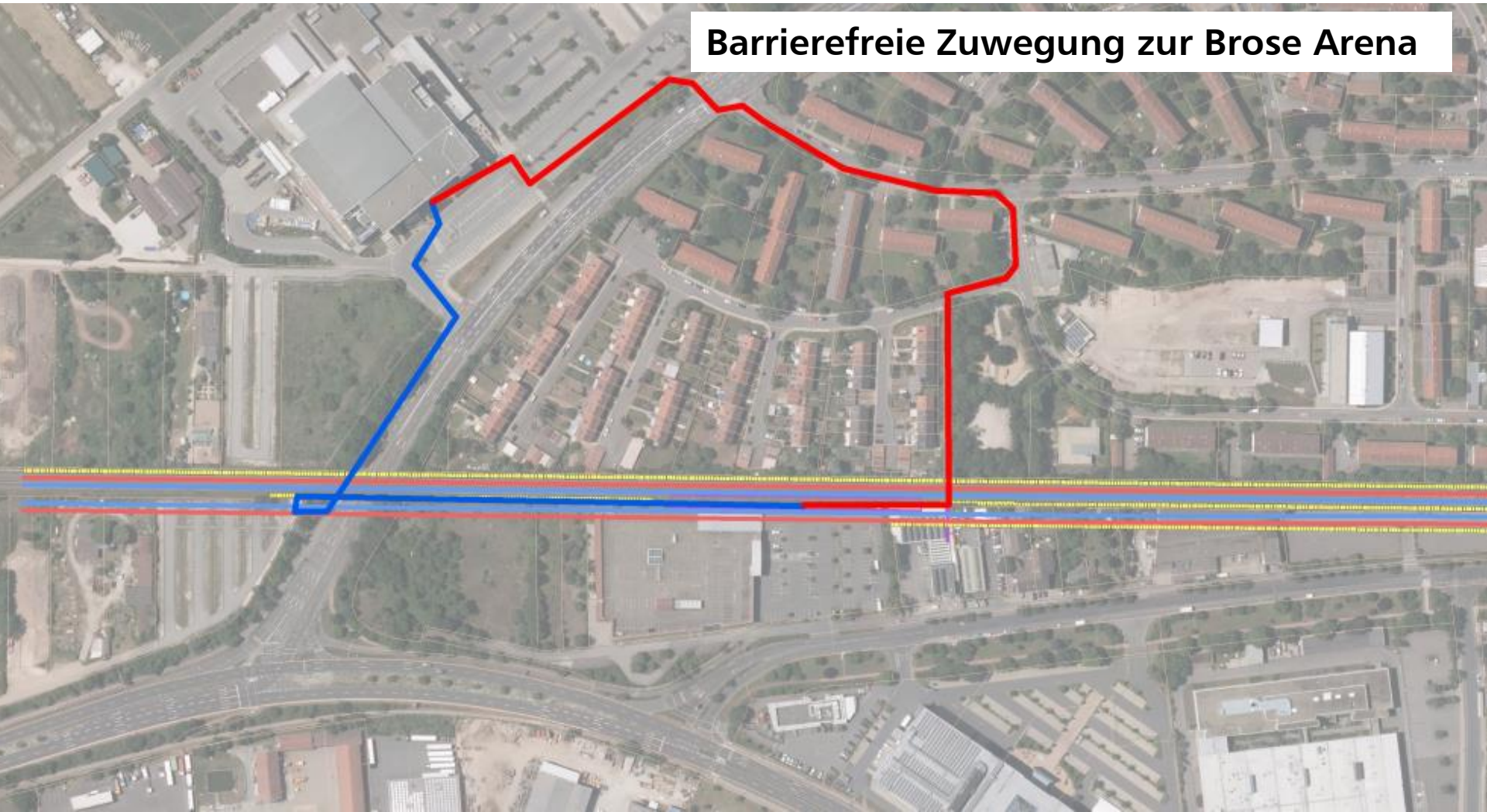
- Fußweg zwischen den Gleisen über die Forchheimer Straße
- Durchführung durch das Widerlager zum südlichen Gehweg der Forchheimer Straße

- **Vorteile:**
  - kreuzungsfreie Anbindung Arena
  - gleichwertige Anbindung Polizei/Tännig
  - vertretbarer Kostenrahmen

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

S-Bahn-Halt Süd: „3. Zuwegung “



Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

EÜ Münchner Ring

Heutiger Bestand

Vorgeschlagenes Verlangen

- Straßenbaulastträger Bund
- Stadt kein Verlangen!

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

EÜ Nürnberger Straße

Heutiger Bestand

- Durchfahrtshöhe 3,60 m
- Breite 12,00 m

Vorgeschlagenes Verlangen

- Variantenuntersuchung in Bearbeitung
- **aktuell kann noch kein Verlangen vorgeschlagen werden!**

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

EÜ Moosstraße

Heutiger Bestand

- Durchfahrtshöhe 3,10 m | Breite 8,00 m

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

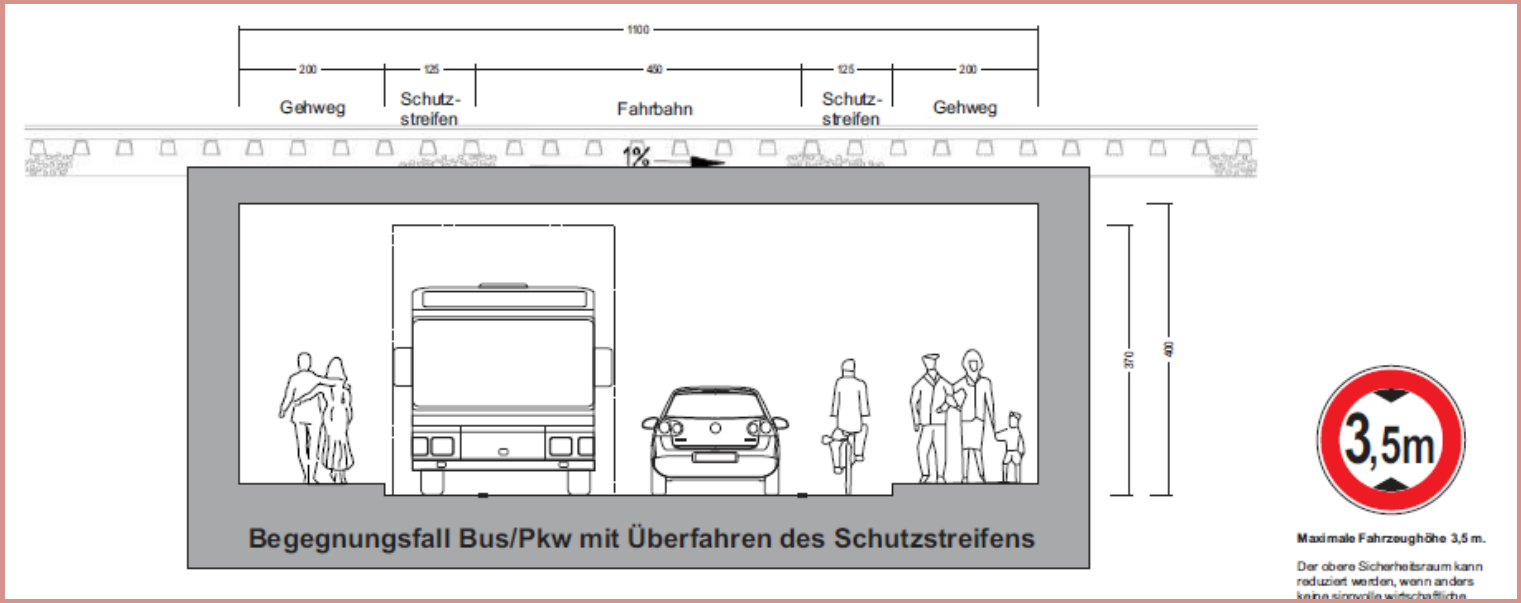
EÜ Moosstraße

Heutiger Bestand

- Durchfahrtshöhe 3,10 m
- Breite 8,00 m

Vorgeschlagenes Verlangen

- Durchfahrtshöhe 3,50 m
- Breite 11,00 m



Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

SÜ Pfisterbrücke

Heutiger Bestand

- Breite 15,00 m

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

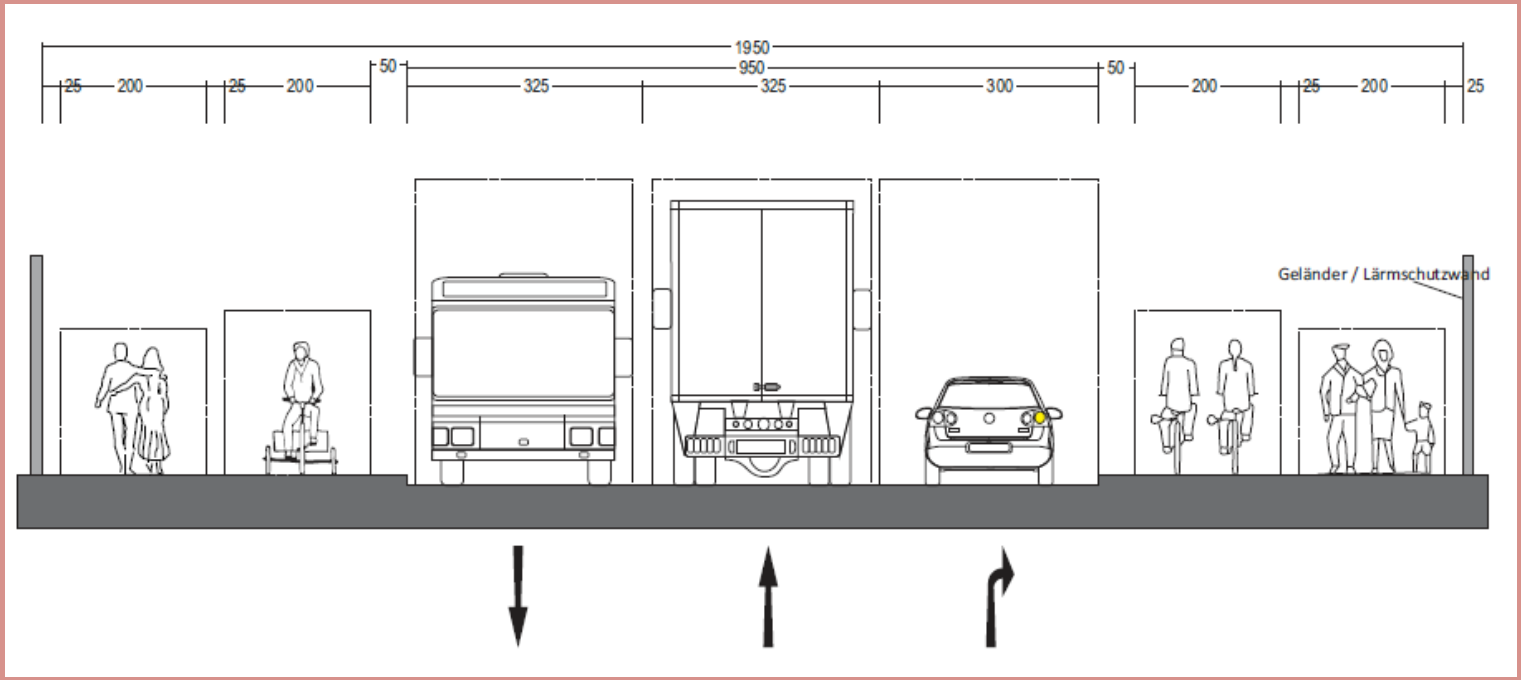
Straßenüberführung SÜ Pfisterbrücke

Heutiger Bestand

- Breite 15,00 m

Vorgeschlagenes Verlangen

- Breite 19,50 m

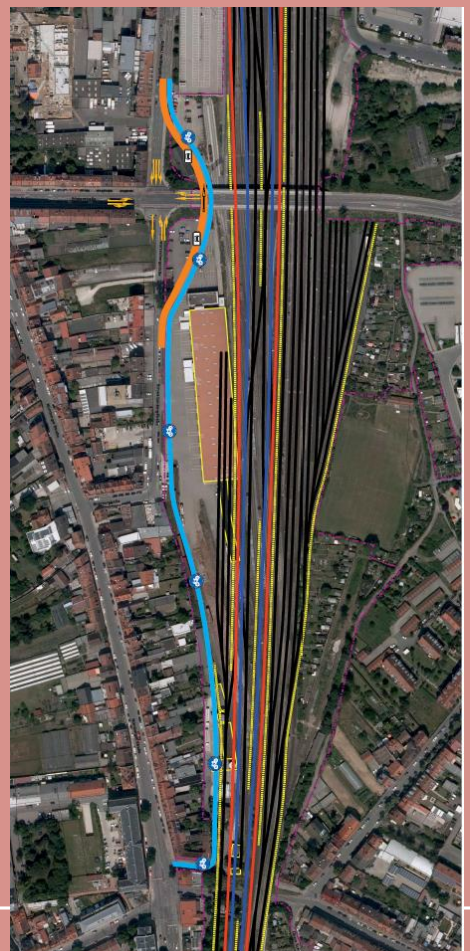


Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

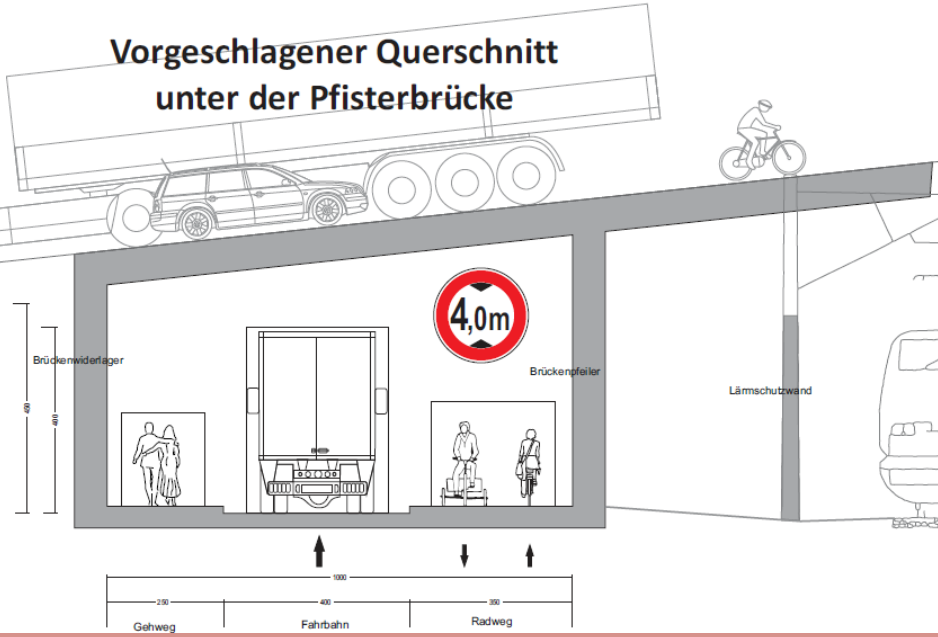
Geh-/Radwegverbindung westlich der Unterfahrung SÜ Pfisterbrücke

Heutiger Bestand



Vorgeschlagenes Verlangen

- Verlangen für „Bypass Schwarzenberg-straße“ gemäß Querschnittsplan!
- Durchfahrtshöhe 4,00 m
- Breite 10,00 m



Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

EÜ Zollnerstraße

Heutiger Bestand

- Durchfahrtshöhe 3,30 m | Breite 12,00 m

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

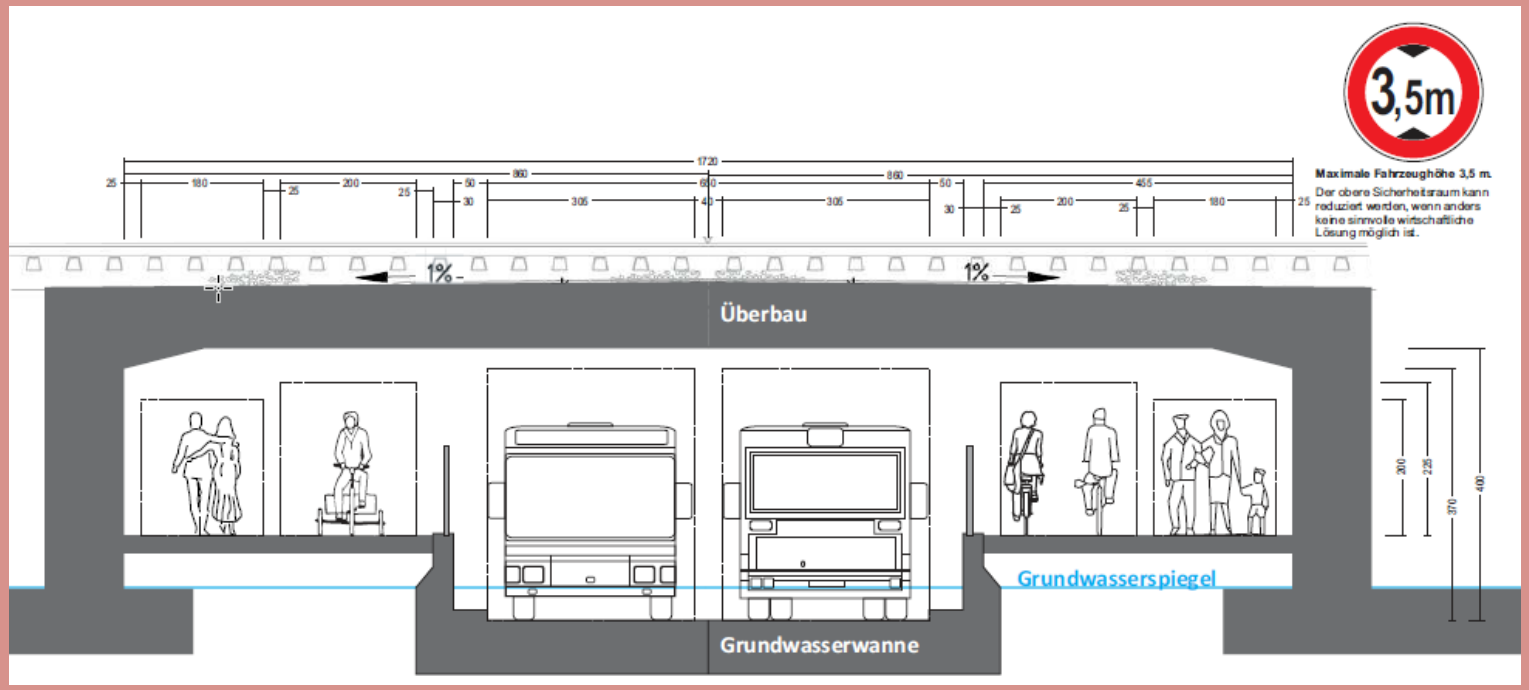
EÜ Zollnerstraße

Heutiger Bestand

- Durchfahrtshöhe 3,30 m
- Breite 12,00 m

Vorgeschlagenes Verlangen

- Durchfahrtshöhe 3,50 m
- Breite 17,20 m



Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

EÜ Memmelsdorfer Straße

Heutiger Bestand

- Durchfahrtshöhe 3,50 m | Breite 12,00 m

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

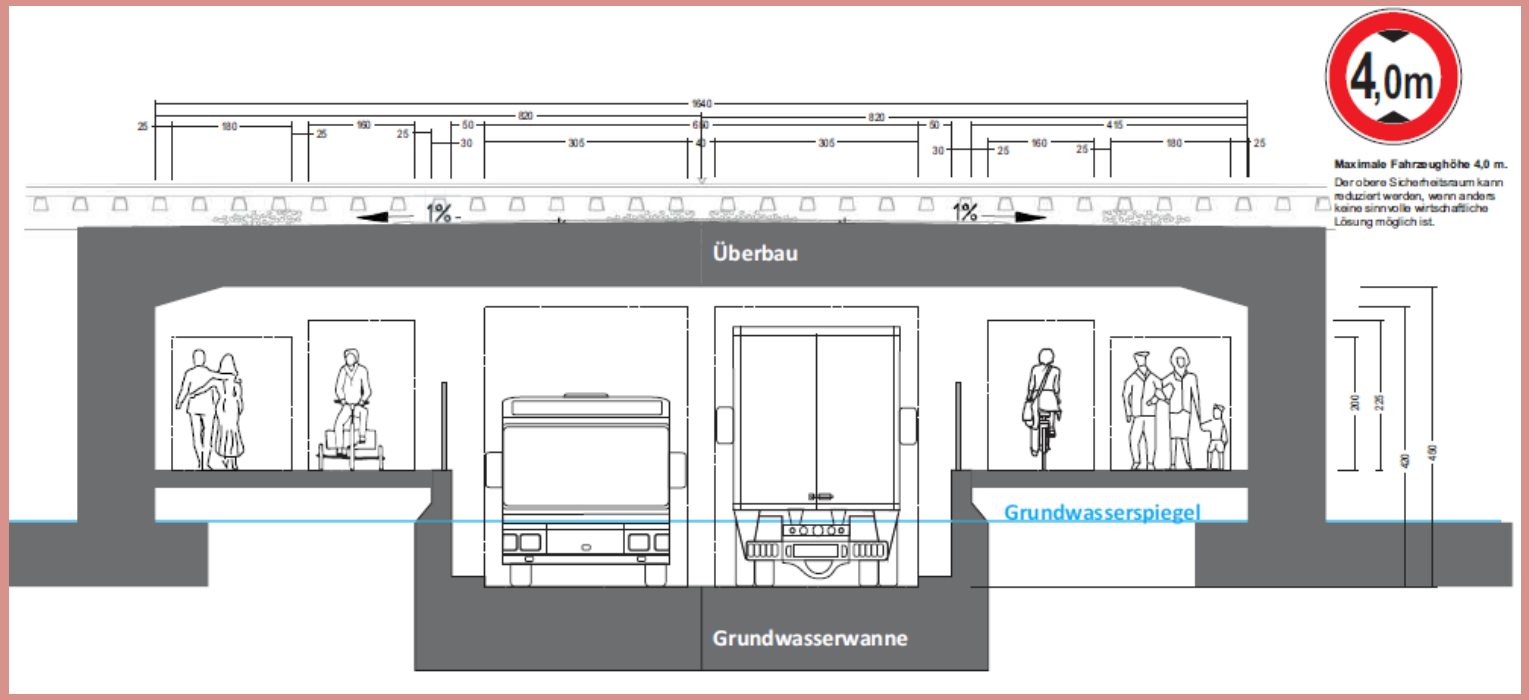
EÜ Memmelsdorfer Straße

Heutiger Bestand

- Durchfahrtshöhe 3,50 m
- Breite 12,00 m

Vorgeschlagenes Verlangen

- Durchfahrtshöhe 4,00 m
- Breite 16,40 m



Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

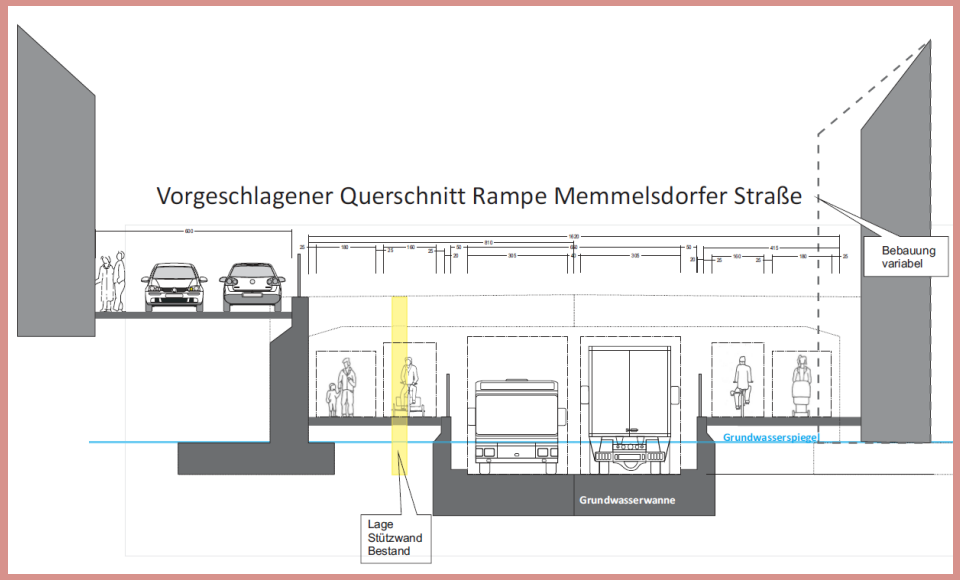
STADT BAMBERG
Baureferat

EÜ Memmelsdorfer Straße

Heutiger Bestand

Vorgeschlagenes Verlangen

- Verbreiterung von Brückenbauwerk und Straße sowie Auswirkungen auf die beiden **Stichstraßen Memmelsdorfer Straße** Hausnr. 63 bis 81 und 49 bis 57



Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

SÜ Kronacher Straße

Heutiger Bestand

Vorgeschlagenes Verlangen

- Kein Verlangen!

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

Höhengleicher Bahnübergang BÜ Coburger Straße

Heutiger Bestand

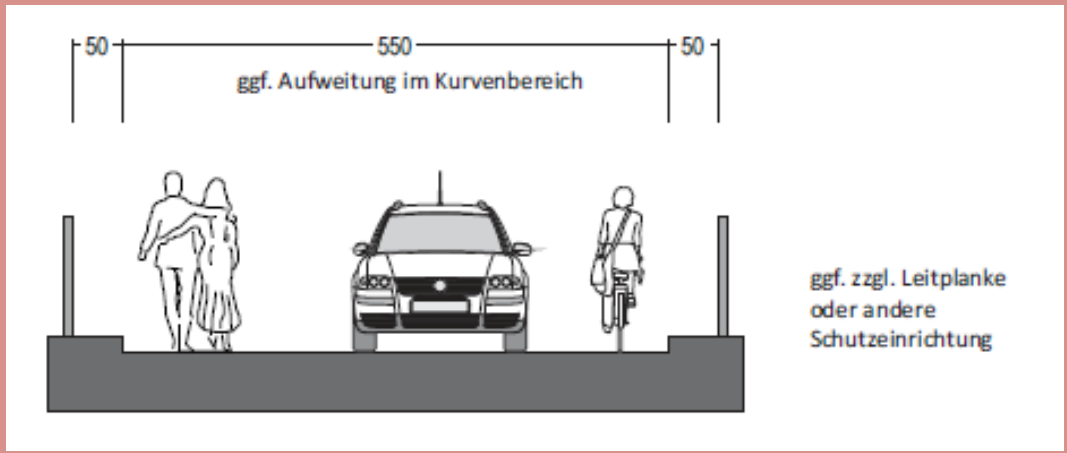
Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

Höhengleicher Bahnübergang BÜ Coburger Straße

Vorgeschlagenes Verlangen

- Ersatz durch eine Feldwegüberführung
- Breite 5,50 m



Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

Höhengleicher BÜ „Anrufschranke“

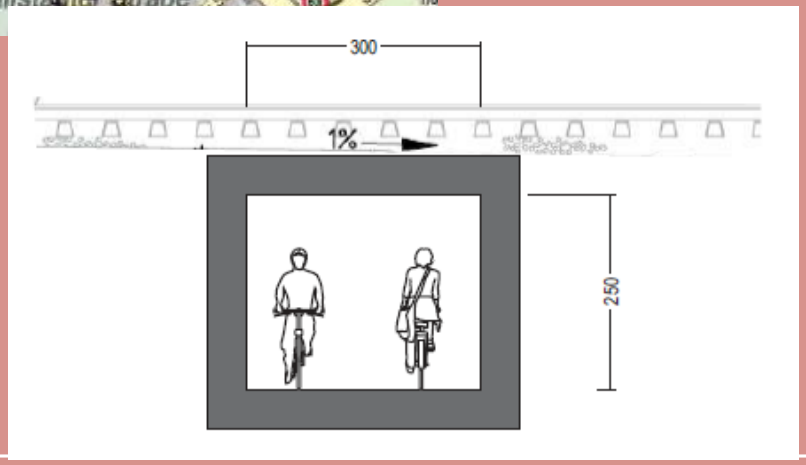
Heutiger Bestand

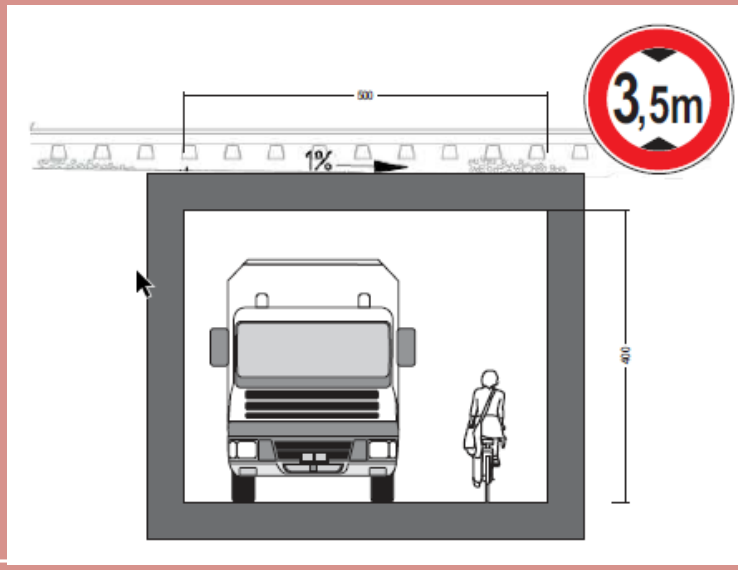
Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

Höhengleicher BÜ „Anrufschranke“

Vorgeschlagenes Verlangen – Varianten:
1. Geh-/Radwegunterführung (H 2,5 m|B 3,0)
2. feuerwehrtaugliche Unterführung (H 3,5|B 5,0 m)
3. keine Bahnquerung





Bahnausbau Bamberg:

STADT BAMBERG
Baureferat

Kommunikation

Bürgerdialog zum Thema
„Bahnausbau und Kreuzungsbauwerke – Verlangen der Stadt und Erwartungen der Stadtgesellschaft“

bis Mitte Mai	Online-Kommentierung unter www.stadt.bamberg.de/bahnausbau
MO, 29.04., 19:30 Uhr Alte Seilerei	Allgemeine Informationsveranstaltung „Bahnausbau und Kreuzungsbauwerke“
06.05.-15.05.	Ausstellungsraum Hauptwachstraße 3
FR, 10.05., 15-17:30 Uhr	Rad-Tour „Bahnquerungen“
FR, 10.05., 18 Uhr BasKIDhall	Bürgerdialog „Süd“
MO, 13.05., 18 Uhr Pfarrheim St. Otto	Bürgerdialog „Nord“
MI, 29. Mai, 16 Uhr Spiegelsaal der Harmonie	Stadtratsvollsitzung

Bahnausbau Bamberg
hier: Betroffenheit als Straßenbaulastträger

STADT BAMBERG
Stadtplanungsamt

Betroffenheit der Kommune als Straßenbaulastträger (EKrG)

© STADT BAMBERG | Baureferat Stadtplanungsamt April 2019

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

1. Strategischer Ablauf

Strategischer Ablauf:

- Die DB AG erstellt derzeit die Genehmigungsplanung.
- Dafür müssen hinsichtlich der Bahnquerungen Annahmen getroffen werden.
- **DESHALB IST ES ZWINGEND, DASS DIE STADT BAMBERG SICH JETZT MIT IHREN FORDERUNGEN EINBRINGT.**
- Jede spätere Einbringung wird von der DB von vornherein negativ behandelt werden.
- Jede spätere Einbringung wird zusätzliche Kosten für die Stadt Bamberg bedeuten.

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

2. Gesetzesgrundlagen und Kostenteilung

Gesetzesgrundlagen:

- Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)
- Erste Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV)

Kostenteilung:

- § 12 und 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Vorteilsausgleich:

- Vorteile sind auszugleichen
  (Bespiel: Unterhaltsvorteil durch neue Brücke)

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

2. Gesetzesgrundlagen und Kostenteilung

Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs (§ 13 EKrG)

- Straßenbaulastträger, Bahn und Bund zahlen je 1/3 der Kosten.
  Ein Vorteilsausgleich erfolgt nicht.
  Zusätzliche Erhaltungsbaulast wird nicht abgelöst.
- Jeder der beiden Beteiligten (Schiene oder Straße) kann die Beseitigung fordern.
- Der andere Partner muss dann die Ersatzmaßnahme mitfinanzieren.

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

3. Beispielrechnung

Beispiel (vereinfacht): Erneuerung Straßenunterführung
(beiderseitiges Verlangen)

- Unterhalt beim überführten Verkehrsträger = Bahn
- Fiktiventwurf Schiene baut alleine: 10 Mio €
- Fiktiventwurf Straße baut alleine: 15 Mio €
- Kostenteilungsschlüssel 10/15; Anteil Schiene: 40%; Anteil Straße: 60%
- Ausführungslösung: 17,5 Mio €
- Anteil Schiene: 7,0 Mio €; Anteil Straße: 10,5 Mio €
- Alte Eisenbahnüberführung: Vorteilsausgleich zugunsten Straße: 4 Mio €
  (Bahn hat wieder neue Brücke im Unterhalt)
  Längere Eisenbahnüberführung: Vorteilsausgleich zugunsten Schiene: 1 Mio €
  Summe: 3 Mio € Vorteilsausgleich zugunsten Straße
- Kostenanteil Straße: 10,5 – 3 = 7,5 Mio €
- Kostenanteil Schiene: 7 + 3 = 10 Mio €

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

3. Beispielrechnung

Beispiel (vereinfacht):
Erneuerung Straßenbrücke = Eisenbahnunterführung
(einseitiges Verlangen)

- Unterhalt beim überführten Bauwerk = Straße
- Entwurf Schiene baut alleine: 10 Mio €
- Kein Kostenteilungsschlüssel; Anteil Straße: 0%; Anteil Schiene: 100%
- Ausführungslösung: 10 Mio €
- Anteil Schiene: 10 Mio €; Anteil Straße: 0 Mio €
- Alte Straßenbrücke: Vorteilsausgleich zugunsten Schiene: 1 Mio €
  (= Stadt hat wieder neue Brücke im Unterhalt)
- Kostenanteil Schiene: 10 – 1 = 9 Mio €
- Kostenanteil Straße: 0 + 1 = 1 Mio €

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

4. Kreuzungsvereinbarungen

- Die Stadt Bamberg muss in ihrer Rolle als Straßenbaulastträger ihr Verlangen hinsichtlich einer Änderung der Kreuzung offiziell erklären.
- Eine Forderung/Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens reicht nicht aus
- **VERLANGEN DER STADT BAMBERG MUSS DURCH EIN FÖRMLICHES VERLANGEN z.B. DURCH EINEN BESCHLUSS DES STADTRATES GESCHEHEN.**
- Für jede Kreuzung wird eine Kreuzungsvereinbarung erstellt.
- Alle Kreuzungsvereinbarungen werden vom Eisenbahnbundesamt (Zentrale mit Fachstelle in Bonn = neutrale Genehmigungsbehörde) geprüft. Letztendliche Entscheidung darüber, was richtig ist und welcher Vertragsinhalt vereinbart werden darf, liegt beim Eisenbahnbundesamt.

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

5. Betroffene Gleisquerungen in Bamberg

Änderung einer bestehenden Kreuzung (§ 12 EKrG)

- Alle Unterführungen
  (Memmelsdorfer Straße, Zollnerstraße, Moosstraße, Geisfelder Straße, Forchheimer Straße, [Münchner Ring])
- Alle Straßenbrücken
  (Pfisterbrücke, Kronacher Straße)

Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge (§ 13 EKrG)

- 2 höhengleiche Bahnübergänge im Gleisdreieck
- 2 höhengleiche Bahnübergänge im Zuge der Hafengleissüdzufahrt

Bahnausbau Bamberg:
Bahnquerungen – Verlangen der Stadt

STADT BAMBERG
Baureferat

6. Kostenanteile der Stadt

Quelle: DB AG
Stand: Januar 2017

Maßnahmen nach dem EKrG	Anteil Stadt
BÜ Hafengleis	6,7 Mio €
BÜ Höflein (Anpassung BÜ-Sicherung)	0,14 Mio €
BÜ Gleisdreieck (Ersatz durch Geh-/Radweg-Unterführung)	0,7 Mio €
BÜ Coburger Straße (Ersatz durch Straßenbrücke)	3,0 Mio €
Kronacher Straße	?
Memmelsdorfer Straße	2,0 Mio €
Zollner Straße	4,0 Mio €
Pfisterbrücke	?
Moosstraße	?
Nürnberger Straße	30,0 Mio €

Bahnausbau Bamberg

STADT BAMBERG
Baureferat

Kreuzungen VDE 8.1 mit Straßen – Verlangen der Stadt Bamberg

Informationen „Bürgerdialog April/Mai 2019“

© STADT BAMBERG | Baureferat, Mai 2019