

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2012/0397-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	13.09.2012
		Referent:	Ilk Michael
		Amtsleiter:	Harald Lang
		Sachbearbeiter:	Bernhard Leiter
Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg / ICE - Aktueller Sachstand			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
26.09.2012	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung	

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage

Nachfolgend sollen kurz die Meilensteine im bisherigen Planungsprozess dargestellt werden:

- 11.02.2009 DB AG teilt schriftlich mit, dass sie die seit 1998 ruhenden Planungen für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg/ICE wieder aufnehmen will.
- 21.10.2009 Vorstellungen der Planungen der Bahn AG durch Vertreter der DB AG im Stadtentwicklungssenat.
- 30.03.2011 Stadtrat beschließt Bamberger Erklärung zum Erhalt des Welterbes.
- 30.07.2011 Stadtentwicklungssenat beschließt Resolution zum S-Bahn-Haltepunkt Bamberg-Süd.
- 30.11.2011 Vorstellung der Planungen durch die DB AG im Stadtrat.
- 23.05.2012 Vorstellung der 3D-Darstellung der Planungen der DB AG im Stadtrat.
- 22.06.2012 Vorstellung der 3D-Darstellung der Planungen der DB AG im Landesdenkmalrat.
- 10.07.2012 Vorstellung der 3D-Darstellung der Planungen der DB AG im Rahmen einer öffentliche Infoveranstaltung im Hegelsaal

2. Aktueller Sachstand

Durch die Vorstellung der 3D-Darstellung der Planungen der DB AG im Stadtrat, im Landesdenkmalrat und in der öffentlichen Veranstaltung im Hegelsaal wurde eine lebhafte öffentliche Diskussion auf vielen Ebenen angestoßen. Durch die Vorstellung im Landesdenkmalrat, der dabei entstandenen Diskussion und dem daraus resultierenden Schriftverkehr zwischen dem Vorsitzenden des Landesdenkmalrates, Dr. Thomas Goppel MdL, und dem Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bzw. zwischen dem Oberbürgermeister Starke und dem Verkehrsminister konnten auch höchste politische Ebenen entsprechend sensibilisiert werden (Schriftverkehr siehe Anlagen 1 und 2).

Die Stadt Bamberg wird durch den Bau der ICE-Trasse in den nächsten Jahren mit einer Reihe unterschiedlichster Aufgabenstellungen und Herausforderungen konfrontiert, die es zu bewältigen gilt. Dabei müssen aber bei allen weiteren Schritten die Interessen der Stadt Bamberg und ihrer Bürgerinnen und Bürger gewahrt bleiben. Bei allen Diskussionen ist es immens wichtig für Bamberg, dass ein

dauerhafter ICE-Halt sichergestellt und der Bahnhofpunkt Bamberg-Süd realisiert wird. Außerdem ist es unerlässlich, dass die DB AG für den Lärmschutz entlang der Streckenführung und für das berührte Stadtbild die rechtlich und technisch beste Lösung umsetzt. Mit der „Bamberger Erklärung zum Erhalt des Welterbes“ hat der Stadtrat von Bamberg diese Forderungen manifestiert.

Inzwischen ist eine Reihe von Anträgen verschiedener Stadtratsfraktionen eingegangen:

- Antrag von Frau Stadträtin Reinfelder, CSU, vom 13.6.2012
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.6.2012
- Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 3.7.2012
- Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 13.7.2012
- Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.7.2012

Kopien dieser Anträge befinden sich in den Anlagen 3 bis 7.

Es handelt sich hier um ein sehr vielschichtiges Projekt. Die Darstellung des aktuellen Sachstandes wird deshalb nach einzelnen Themen untergliedert.

Weiterhin werden die Themen nach Zuständigkeitsbereich Stadt Bamberg und DB AG aufgeteilt.

2.1 Themen in der Verantwortung der Stadt Bamberg

2.1.1 Lärmschutz-Experten-Hearing am 05.10.2012, 9:30 Uhr im Hegelsaal (zuständig: Amt für Umwelt, Brand- und Katastrophenschutz)

Am 5. Okt. 2012 findet im Hegelsaal ein Expertenhearing zum Thema Bahnlärm statt. Für die verschiedenen Themenbereiche konnten namhafte Professoren und Ingenieure aus dem gesamten Bundesgebiet gewonnen werden. Themenschwerpunkte sind dabei:

- Bahnlärm und gesundheitliche Folgen,
- Möglichkeiten der Lärmreduzierung, Istzustand und technische Minderungsmöglichkeiten mit Beispielen aus Deutschland, Europa und Japan,
- Lärmbeurteilung und aktuelle Grundsatzuntersuchungen.

Parallel zur Veranstaltung erhalten verschiedene Hersteller lärmindernder Techniken die Gelegenheit zu einer kleinen Präsentation im Foyer der Konzert- und Kongresshalle.

Der Entwurf der Tagesordnung für das Lärmschutz-Experten-Hearing „Bahnausbau in der Welterbestadt Bamberg“ befindet sich in der Anlage 11.

2.1.2 Lärmschutz verträglich gestalten (zuständig: Amt für Umwelt, Brand- und Katastrophenschutz)

Im Rahmen eines notwendigen Planfeststellungsverfahrens für den geplanten ICE-Ausbau sind unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten der Lärm- und Erschütterungsschutz besonders zu berücksichtigen. Es gilt die in der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Grundsätzlich können zur Lärminderung passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort allein aktive Schallschutzmaßnahmen an der Quelle nicht ersetzen. Dieser Grundsatz in der Lärmschutztechnik wurde in jüngster Zeit im Rahmen von Studien im Mittelrheintal erst wieder bestätigt. Es gilt daher bereits im Frühstadium der Planung nach Lösungen zu suchen mit den Zielen:

1. Die Lärmemissionen an der Quelle zu reduzieren oder in unbebaute Bereiche, z. B. Güterzugumfahrung, zu verlagern.
2. Nicht vermeidbare Emissionen abzuschirmen, wobei der aktive Lärmschutz so zu gestalten ist, dass einerseits die Anwohner möglichst effektiv geschützt sind und andererseits die Maßnahme städtebaulich verträglich gestaltet wird.

3. Wenn beide Möglichkeiten nicht effektiv umsetzbar sind, ist für alle vom Schienenlärm betroffenen Bürger, bei denen die Grenzwerte nicht eingehalten werden können, ein ausreichender passiver Schallschutz zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Lärmreduzierung an der Quelle sind vor allem auch die neuesten Technologien sowohl beim Gleisbau, als auch beim Wagenmaterial sowie eine zeitnahe Umrüstung der Güterzüge auf Verbundstoff-Bremssohlen, u.a. mehr zu berücksichtigen. Ausserdem bewirkt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 70 km/h für durchfahrende Güterzüge eine Minderung um 3 dB(A). Maßnahmen an Brückenbauwerken dürfen ebenfalls nicht außer Acht gelassen werden. Gleiches gilt für den Erschütterungsschutz.

Die Stadt Bamberg wird sich mit Nachdruck für eine „leise Bahn“ einsetzen. Inwieweit hierbei zusätzlich der Bahnlärmindex, so wie er für das Mittelrheintal erarbeitet worden ist, weiterhelfen kann, wird zu gegebener Zeit vom Umweltamt in Abstimmung mit den zuständigen Fachdienststellen und Experten geprüft. Entsprechend der am Tag und in der Nacht unterschiedlichen Lärmwirkung ist der Bahnlärmindex zweigeteilt. Er stellt gemeindebezogen am Tag den Anteil der hoch belästigten Bevölkerung und nachts die mittlere Anzahl von lärmbedingten Aufwachreaktionen pro Person dar. Mit dem Bahnlärmindex kann die Wirkung von Schallschutzmaßnahmen ermittelt werden.

2.1.3 **Sichtachsen** (zuständig: Zentrum Welterbe Bamberg)

Stellungnahme des Zentrum Welterbe Bamberg vom 7.9.2012:

„Die Stadtverwaltung/Zentrum Welterbe Bamberg lässt derzeit einen gesamtstädtischen Sichtachsenkatalog für das Welterbe Bamberg erstellen. Die Sichtachsenstudie wird in drei Schritten erstellt, wobei die Untersuchung der Blickbeziehungen von Osten vorrangig bearbeitet wird. Im November 2012 soll eine gutachterliche Auswertung der bedeutenden Blickbeziehungen von Osten, Nordosten und Südosten vorgelegt werden. Nach Fertigstellung des Gesamtkatalogs im Frühjahr 2013 wird die Studie dem Stadtrat im Bau- und Werkserrat vorgestellt.“

Bereits jetzt liegen Erkenntnisse zu den vorhanden bedeutenden Sichtachsen auf die Altstadt von Bamberg vor. Diese sollen bei den Planungen DB Berücksichtigung finden. Festzustellen sind u.a.:

- Brennerstraße in Höhe Hs. Nr. 14: Durchblick von Nord-Osten
- Pfisterbrücke, point de vue und Durchblick von Osten
- Bereich Berliner Ring/Starkenfeld- und Moosstraße, Sichtfächer von Osten
- Hallstadt, Dr. Robert-Pfleger-Straße, Sichtfächer von Norden
- Bamberg Nordflur, Sichtfächer von Norden auf die gesamte Silhouette

Wichtige Blickbeziehungen auf die Stadtsilhouette von Bamberg ergeben sich zudem bei der Bahnfahrt selbst. Inwieweit diese wahrgenommen werden, hängt ab von der Länge der Schallschutzwände.“

2.1.4 **Betroffene Denkmäler** (Bauordnungsamt/Denkmalpflege)

Nach dem Stand der Planung (04.11.2011) sind folgende Denkmäler unmittelbar betroffen:

1) Der südliche der beiden Lokschruppen auf Fl.-Nr. 5639/1.

Bei den beiden Lokschruppen handelt es sich um Baudenkmäler, die mit folgendem Text der Bayerischen Denkmalliste geführt werden:

"Bahnbetriebswerk, zwei Rundlokschruppen, 1901 und 1904, mit Drehscheiben, 1929; Wagonausbesserungswerkstätten, 1895/96 und 1906; Büro- und Reservoirgebäude, 1906; Werkmeister- und Übernachtungsgebäude, 1906; Pforten- und Badehaus, 1926; Bunker, um 1940; zugehörige Gleis- und Wartungsanlagen."

Nach der Planung wird der südliche Lokschruppen von der Bahntrasse tangiert und muss wohl weichen, bzw. in weiten Teilen weichen. Ob Teile davon erhalten werden können bzw. ob es Sinn macht einen Teil davon zu erhalten kann derzeit aus Sicht der Denkmalpflege nicht beantwortet werden und müsste im

Verfahren geklärt werden.

Stellungnahme DB ProjektBau vom 14.8.2012:

„...Ein Erhalt des westlich, zur Bahn hin gelegenen Ringteiles des Ringlokschuppens im ehemaligen BW Bamberg ist nicht möglich, da dieser durch das Verbindungsgleis zur Strecke Bamberg - Rottendorf untergeht. Der östlicher gelegene Ringteil wurde an einen Privaten verkauft und wird nach den der DB ProjektBau GmbH vorliegenden Informationen erhalten bleiben...“

2) Gebäudeteile der Malzfabrik Weyermann, Brennerstraße 17/19.

Die Malzfabrik Weyermann besteht aus mehreren Gebäudeteilen. Bei der Fabrikanlage Weyermann, bestehend aus mehreren Gebäuden handelt es sich um ein Einzelbaudenkmal (Industriedenkmal), das mit folgendem Text in der Bayerischen Denkmalliste geführt wird:

"Malzfabrik Weyermann, nach Plänen von Gustav Häberle; Alte Brennerei, Industriegleisanlagen, Petroleumlager und provisorisches Kessel- und Maschinenhaus, später Badehaus, errichtet zwischen 1888/89; Farbmalz Brennerei, zweigeschossiger Flachdachbau auf längsrechteckigem Grundriss 1897; neues Kessel- und Maschinenhaus, eingeschossiger Baukörper mit Rundbogenfenstern an das Badehaus angesetzt, 1900; Schornstein um 1900; Laboratorium und Wohnhaus, zweigeschossiger Backsteinbau mit Satteldach 1902; Farbmalzlager, an das Laboratorium an gebaut dreigeschossiger Halbwalmdachbau mit angeschlossenem quergelagertem Gebäudeteil 1903; Holzlege 1903; Pneumatische Mälzerei, fünfgeschossiger Backsteinbau mit Ecktürmchen 1904; Darre I 1910; Gerstenannahme/Putzerei, viergeschossiger Flachdachbau mit Zinnen und Zelttürmchen, Fassade aus Sichtziegelmauerwerk 1910; Villa, zweigeschossiger Walmdachbau mit neubarockem Dekor, mit Gartenanlage, 1913; Pfortnerhaus 1913; Kohlenlager und Lokomotivhalle 1922; Pavillon 1926; Tiefbrunnenanlage 1928; Darre II 1928; Saalbau, zweigeschossiger Flachsatteldachbau im Anschluss an das Badehaus 1928; Malzkeimlager 1930; jeweils mit Ausstattung."

Nach der Planung wird der langgestreckte Ziegelbau an der Bahntrasse mit dem Turm an der Memmelsdorfer Straße (nach der Memmelsdorfer Unterführung stadtauswärts) auf Fl.-Nr. 5695/2 durch Gleiskörper und Lärmschutzwand tangiert und muss demzufolge wohl weichen.

Weitere Einzelbaudenkmäler sind nach der vorliegenden Planungsvariante nicht unmittelbar betroffen.

(Ergänzte) Stellungnahme der DB ProjektBau vom 14.08.2012:

„Hinsichtlich der Frage des denkmalgeschützten Gebäudes der Firma Weyermann ist die DB ProjektBau GmbH in Kontakt mit ihrer Auftraggeberin DB Netz AG getreten.

Auslöser für den Abbruch des Denkmalgeschützten Gebäudes war ein in der Betrieblichen Aufgabenstellung enthaltenes Verbindungsgleis. Die DB Netz AG hat ihre Prüfung, ob dieses Gleis tatsächlich zwingend erforderlich ist, inzwischen mit dem Ergebnis abgeschlossen, daß auf das Gleis und damit auch auf den Abbruch des denkmalgeschützten Gebäudes der Firma Weyermann verzichtet werden kann. Die DB ProjektBau GmbH hat unmittelbar nach Vorliegen des Ergebnisses sowohl die Stadt Bamberg als auch die Firma Weyermann informiert.“

2.1.5 **Definition städtebaulich sensibler Stellen**

(zuständig: Stadtplanungsamt)

Betroffene Wohngebiete

Die Wohnbebauung, die sich im direkten Umfeld der geplanten Bahntrasse (Schallschutzwand) befindet, soll besondere Berücksichtigung bei der weiteren Planung finden. In diesen Bereichen wird hoher Wert auf eine gestalterische Einbindung der vorgesehenen Schallschutzwände gelegt.

Die Gestaltung der Lärmschutzwand ist an die Anforderungen der angrenzenden Nutzungen anzupassen. (z.B. Verglasung, Begrünung, qualitative Baustoffe wie Holz, Ziegel, Gabionen etc.)

Relevante Bereiche für die Wohnbebauung wurden in einem Plan [vgl. Anlage 10] markiert.

Kreuzungsbereiche

Innerhalb der Unterführungen bzw. Kreuzungsbereiche mit der Bahntrasse sind individuelle Lösungen gefordert, um eine hohes Maß an gestalterischer Einbindung in den vorhandenen Straßenraum zu gewährleisten. Konkret handelt es sich dabei um Forchheimer Straße, Münchner Ring, Geisfelder Straße,

Moosstraße, Pfisterbrücke, Zollnerstraße, Memmelsdorfer Straße und Kronacher Straße.

2.1.6 Bahnparallele Innstadttangente (zuständig: Stadtplanungsamt)

Die Notwendigkeit der Bahntangente wird im Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 3.7.2012 in Frage gestellt. Dazu einige Anmerkungen:

Die Bahntangente ist Bestandteil des beschlossenen VEP. Der fragliche Abschnitt ist dort im Maßnahmenprogramm „fahrender Kraftfahrzeugverkehr“ unter Ziffer 16 explizit aufgeführt. Im Zuge des Mediationsverfahrens "Zukunft Innenstadt Bamberg" (Masterplan Innenstadt) wurde die Bedeutung der Bahntangente für die Innenstadt herausgehoben. Im vom Stadtrat beschlossenen Aktionsplan zum Mediationsverfahren "Zukunft Innenstadt Bamberg" (Masterplan Innenstadt) ist unter der Projektnummer V-7.5 die Bahntangente, Abschnitt zwischen Pfisterberg und Unterführung Geisfelder Straße, explizit aufgeführt.

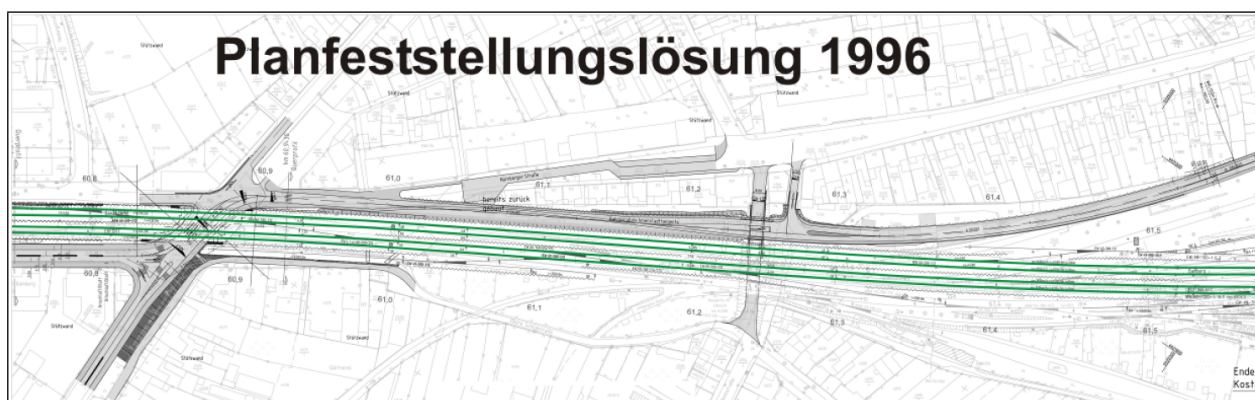
Die von der GAL geforderten Untersuchungen sind umfangreich und erfordern Planungskosten in der Höhe von mind. 50.000 € sowie einen Planungszeitraum von mind. 6 Monaten.

Im Rahmen der Planungen für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg/ICE wurden bereits 1996 die Forderungen nach Berücksichtigung einer Bahnparallelen Innstadttangente eingebracht. Für den Bereich zwischen Pfisterbrücke und Strickerstraße wurden die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen bereits mit dem Bebauungsplan 305E geschaffen (rechtskräftig seit 28.02.2003). Die DB AG hat die Entwurfsgeschwindigkeit für die Ausbaustrecke erhöht. Für den Stadtbereich Bamberg bedeutete dies, dass die Strecke nicht für 160 sondern für 200 km/h trassiert wird. Dadurch verschieben sich im Bereich zwischen Geisfelder Straße und Pfisterbrücke die Hauptgleise nach Westen. Aufgrund dieser Veränderung ist die Bahntangente in diesem Abschnitt nicht mehr wie 1996 geplant realisierbar. Die Verknüpfung der Bahntangente mit der Starkenfeldstraße (rechtskräftiger Bebauungsplan 305E) ist davon jedoch nicht betroffen.

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



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



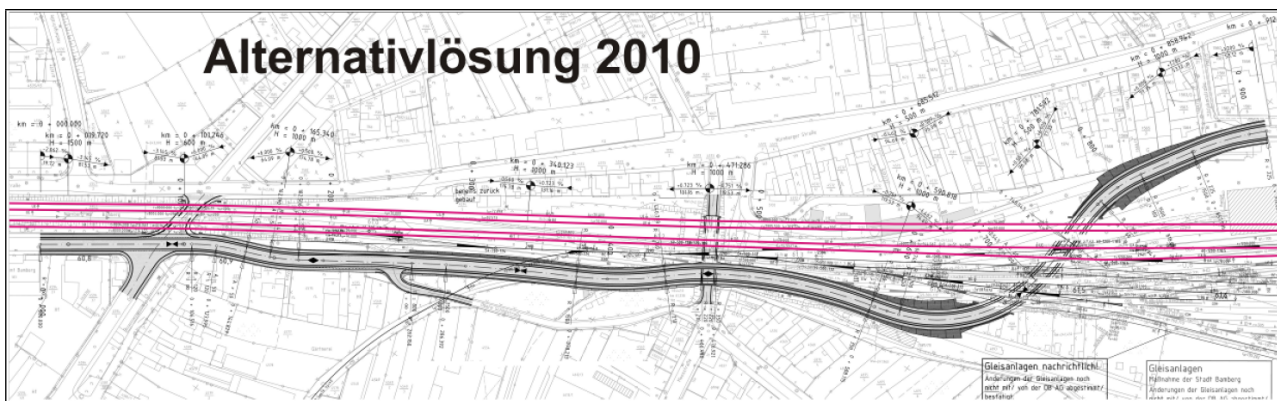


Abbildung 3: Bahntangente, Abschnitt Geisfelder Straße bis Strickerstraße, favorisierte Alternativlösung

Bei der favorisierten Alternativlösung (Variante V2, blaue Linie in Abbildung 1) kann die Unterführung der Moosstraße in heutiger Funktion und Dimension erhalten werden. Die Unterführung der Geisfelder Straße hat nur noch untergeordnete Funktion. Eine Erneuerung der Unterführung durch die Bahn in den heutigen Dimensionen ist ausreichend.

Die favorisierte Alternativlösung ist planerisch eng mit den Bahnanlagen verknüpft und nur zusammen mit den Maßnahmen der DB AG realisierbar. Die Planungen der DB AG und der Bahntangente sind aufeinander abgestimmt. Da DB AG bzw. das Eisenbahnbundesamt die Planung für die Bahntangente nicht in das Planfeststellungsverfahren aufnehmen wird, ist das notwendige Planungsrecht durch die Stadt Bamberg selbst über ein Bebauungsplanverfahren zu schaffen.

Es ist vorgesehen, diese Planungen nach einer interfraktionellen Vorberatung in einer der nächsten Sitzungen des Fachsenates zu behandeln und entsprechende Beschlüsse herbeizuführen. Danach ist eine Entscheidung möglich, ob die vorliegenden Anträge geschäftsordnungsmäßig erledigt sind oder nicht.

2.1.7 Kreuzungspunkte (Kreuzungen Bahn/Straße)

(zuständig: Stadtplanungsamt mit Fachbereich Baurecht und Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Bamberg)

Die Umsetzung ist in unterschiedlichen Rechtsvorschriften geregelt:

Eisenbahnkreuzungsgesetz

Das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen –Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) regelt die Handhabung, den Bau und die Finanzierung von Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen.

Erste Eisenbahnkreuzungsverordnung

Die Erste Eisenbahnkreuzungsverordnung (1.EKrV) regelt die Kostentragung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Allgemeines Eisenbahngesetz

Im Allgemeinen Eisenbahngesetz wird eine Vielzahl von Einzelheiten des öffentlichen Eisenbahnverkehrs geregelt. Eisenbahnverkehrsanlagen sind planfeststellungspflichtige Vorhaben nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG).

Zu berücksichtigen ist bei der weiteren Vorgehensweise:

- Eine Forderung/Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens reicht nicht aus, um ein Verlangen der Stadt Bamberg zu erklären, dies muss durch ein förmliches Verlangen mit entsprechender Zusage der Kostenübernahme geschehen (z.B. durch einen entsprechenden Beschluss des Stadtrates).¹

¹ Beispiel Erlangen: In Erlangen sind Forderungen, jedoch keine Verlangen mit entsprechender Zusage der Kostenübernahme, zu einzelnen Kreuzungsbauwerken, gestellt worden. Die Forderungen sind z.T. abgelehnt und daher nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden.

- Straßenmaßnahmen, die nicht in untrennbaren Zusammenhang mit den Planungen für die Eisenbahnverkehrsanlage stehen, können nach dem AEG nicht planfestgestellt werden. Für diese Maßnahmen ist dann ein Bebauungsplan erforderlich (z.B. Bahntangente).

Der Ablauf bei sog. beidseitigem Verlangen (dies trifft für die Unterführung Zollnerstraße und Memmelsdorfer Straße zu) ist relativ kompliziert:

1. Die DB AG² zeigt an, dass sie im Bereich von Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen Veränderungen plant und stellt dar, wie die neue Kreuzung im Fall „Bahn baut alleine“ aussehen würde.
2. Die Stadt Bamberg als Straßenbaulastträger prüft, welche Anforderungen aus der Sicht des Verkehrsweges Straße an die neue Kreuzung gestellt werden müssen und bringt ggf. ein entsprechendes Verlangen vor und stellt dar, wie die neue Kreuzung im Fall „Straßenbaulastträger baut alleine“ aussehen würde.
3. Aus diesen beiden Entwürfen wird im Rahmen der Entwurfsplanung die Ausführungsvariante entwickelt, die dann Grundlage für das Planfeststellungsverfahren ist.
4. Die Kosten für die Maßnahme werden in dem Verhältnis auf die beiden Partner verteilt, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden.

In Teilen liegen für die Maßnahmen bereits Pläne bzw. erste Kostenangaben vor. So wurden z.B. für die Variante „Straßenbaulastträger baut alleine“ Entwürfe erstellt und Kosten ermittelt.

Es ist vorgesehen, diese Planungen nach einer interfraktionellen Vorberatung in einer der nächsten Sitzungen des Fachsenates zu behandeln und entsprechende Beschlüsse herbeizuführen. Danach ist eine Entscheidung möglich, ob die vorliegenden Anträge geschäftsordnungsmäßig erledigt sind oder nicht.

Zur besseren Übersicht wurden die Daten zu den Kreuzungspunkten in einer tabellarischen Übersicht zusammengestellt:

Nr.	Kreuzender Verkehrsweg	Im Rahmen des Projektes vorgesehene Maßnahme	Finanzierung
1	Eisenbahnüberführung Forchheimer Straße	Ergänzung der vorhandenen Eisenbahnbrücke um zwei Gleise	Alleiniger Kostenträger DB AG
2	Eisenbahnüberführung Münchner Ring (Bundesstraße, Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland)	Ergänzung der vorhandenen Eisenbahnbrücke um zwei Gleise	Alleiniger Kostenträger DB AG
3	Eisenbahnüberführung Geisfelder Straße	Erneuerung der Unterführung. Wenn die Stadt Bamberg die Bahntangente realisiert, sind keine Forderungen der Stadt Bamberg hinsichtlich Höhe und Breite der neuen Unterführung notwendig. Ansonsten sind Forderungen hinsichtlich der lichten Höhe (4,50 m) und der lichten Breite (Abbiegespur, Geh- und Radweg) erforderlich.	Alleiniger Kostenträger DB AG, wenn die Stadt Bamberg keine Forderungen stellt.
4	Eisenbahnüberführung Moosstraße	Ergänzung der vorhandenen Eisenbahnbrücke um zwei Gleise.	Alleiniger Kostenträger DB AG, wenn die Stadt Bamberg keine Forderungen stellt.
5	Straßenüberführung Pfisterberg	Keine Maßnahmen vorgesehen	--
6	Eisenbahnüberführung	Erneuerung der Unterführung.	Kostenteilung nach EKrG.

² Analog ist es genauso möglich, dass der Straßenbaulastträger derjenige ist, der das Projekt anstößt. Der jeweils andere Partner muss dann folgen.

Nr.	Kreuzender Verkehrsweg	Im Rahmen des Projektes vorgesehene Maßnahme	Finanzierung
	Zollnerstraße	In diesem Zusammenhang Forderungen der Stadt Bamberg hinsichtlich Durchfahrtshöhe und Breite (Geh- und Radweg).	Der Stadt Bamberg wird eine Ablösung neues Bauwerk für das alte Bauwerk bezahlt. Dies macht nach heutigem Kenntnisstand ca. die Hälfte des städtischen Anteils aus. Der verbleibende Rest ist nach BayGVFG förderfähig.
7	Eisenbahnüberführung Memmelsdorfer Straße	Erneuerung der Unterführung. In diesem Zusammenhang Forderungen der Stadt Bamberg hinsichtlich Durchfahrtshöhe und Breite (Geh- und Radweg).	Kostenteilung nach EKrG. Der Stadt Bamberg wird eine Ablösung neues Bauwerk für das alte Bauwerk bezahlt. Dies macht nach heutigem Kenntnisstand ca. die Hälfte des städtischen Anteils aus. Der verbleibende Rest ist nach BayGVFG förderfähig.
8	Straßenüberführung Kronacher Straße	Neue Gleise unter der vorhandenen Brücke. Die neuen Gleise wurden bereits bei der Planung der Brücke berücksichtigt.	Kostenträger DB AG
9	Bahnübergangsbeseitigung Gleisdreieck I, Feldweg über Bahnstrecke nach Würzburg	Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs durch eine Straßenbrücke	Kostendrittung nach EKrG, das Kostendrittel der Stadt Bamberg ist nach GVFG förderfähig.
10	Bahnübergangsbeseitigung Gleisdreieck II, Feldweg über Bahnstrecke nach Berlin	Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs durch eine Geh- und Radwegunterführung	Kostendrittung nach EKrG, das Kostendrittel der Stadt Bamberg ist nach GVFG förderfähig. Zum Bauwerk liegt bereits ein Beschluss des Senates für Umwelt und Verkehr vom 29.6.2006 vor.
11	Bahnübergangsbeseitigung Gleisdreieck III, Feldweg über Strecke von Hallstadt nach Abzweig Höflein	Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs durch eine Geh- und Radwegunterführung	Kostendrittung nach EKrG, das Kostendrittel der Stadt Bamberg ist nach GVFG förderfähig.
12	Straßenüberführung Gleisdreieck, Feldweg über neu zu bauendes Güterzugverbindungsgleis	Im Zuge des geplanten Güterzugverbindungsgleises wird eine neue Straßenbrücke für den innerhalb des Gleisdreiecks verlaufenden Feldweges erforderlich	Alleiniger Kostenträger DB AG

2.1.8 Finanzierung / Kostenteilung (zuständig: Fachbereich Baurecht und Referat 2)

Der von der Stadt Bamberg als Straßenbaulastträger zu zahlende Kostenanteil wird in einer Kreuzungsvereinbarung festgelegt. Die Kostenanteile der Stadt Bamberg sind förderfähig nach BayGVFG.

Die Berechnung der Kostenanteile erfolgt nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Einige Anmerkungen zu den Regelungen des Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes (EKrG)

Im Falle der Kreuzungen städtischer Straßen mit der Bahn im Bereich Bamberg greift der § 3 EKrG (Änderung einer bestehenden Kreuzung).

Die Kostenfolge wird im § 12 geregelt.

- Wenn keiner der an der Kreuzung Beteiligten ein Verlangen auf Änderung der Kreuzung hat, entsteht keine Maßnahme nach EKrG. (In Bamberg trifft dies grundsätzlich auf die SÜ Kronacher Straße zu)
- Wenn einer der an der Kreuzung Beteiligten ein Verlangen zur Veränderung der Kreuzung hat, entsteht eine Maßnahme nach § 12 Absatz 1 EKrG. Der Beteiligte bezahlt die Änderung vollständig, veränderte Erhaltungslasten sind zwischen den Beteiligten auszugleichen. (z.B. EÜ Forchheimer Straße für DB Netz AG, Bahnparallele Innenstadttangente für Stadt Bamberg)
- Wenn beide Kreuzungsbeteiligte ein Verlangen haben, dann greift § 12 Absatz 2 EKrG. Die Kosten sind so zu teilen, wie die Kosten bei getrennter Durchführung des Vorhabens für die beiden Beteiligten entstehen würden. Dabei entsteht ein Kostenteilungsschlüssel. Die veränderten Erhaltungslasten werden ebenfalls im Verhältnis dieses Kostenteilers zwischen den beiden Beteiligten aufgeteilt. (z.B. EÜ Memmelsdorfer Straße)

Derzeit ist überhaupt noch nicht absehbar, in welchem Umfang finanzielle Leistungen der Stadt Bamberg voraussichtlich erbracht werden müssen. Künftig entstehende Finanzierungsnotwendigkeiten sind von der finanziellen Situation der Stadt Bamberg im jeweiligen Haushaltsjahr abhängig. Es wird Aufgabe des Stadtrates im Rahmen der jeweiligen Haushaltskonsolidierungsbeschlüsse sein, die nötigen Voraussetzungen für die Finanzierung der anstehenden Maßnahmen zu schaffen. Unabhängig davon erscheint es zielführend, im Rahmen der Jahresabschlüsse durch Bildung geeigneter Rücklagen Vorsorge für die künftig anstehenden Belastungen zu treffen.

2.1.9 Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerbeteiligung

(zuständig: Referat 6 in Zusammenarbeit mit DB AG)

Nicht erst die aktuellen Diskussionen um besonders konfliktträchtige Verkehrsprojekte wie Stuttgart 21, die Bahnstrecke Karlsruhe–Basel oder der Ausbau der Flughäfen Frankfurt/Main und München zeigen, dass viele Bürger mehr Beteiligung bei der Planung und Zulassung von Großprojekten fordern. Sie fühlen sich in Planungsprozesse nur unzureichend eingebunden und häufig schlecht informiert. Ziel muss deshalb sein, für eine transparente Planung zu sorgen, die die Bürger kontinuierlich und vor allem früh genug beteiligt, um noch Einfluss auf die Planung nehmen zu können.

Für die nächsten Schritte beim ICE-Trassenausbau in Bamberg sind eine breite Bürgerbeteiligung und effektive Öffentlichkeitsarbeit geplant. Konkret sollen die Bürger dabei über die gesetzliche Form der Bürgerbeteiligung hinaus die Möglichkeit erhalten, durch Information, Konsultation oder Kooperation am Planungs- und Entscheidungsprozess teilzunehmen und aktiv mitzuwirken. Wie diese weiteren Beteiligungsformen konkret aussehen sollen, wird aktuell zwischen Stadt und Vorhabensträger diskutiert.

Als Ergebnis dieser Diskussionen hat die Bahn mittlerweile zugestimmt, einen Koordinierungskreis „Lärmschutz Bamberg“ einzurichten. Dort sollen neben Vertretern aus der Politik, der Stadt Bamberg und der Bahn auch Bürger und Bürgervertreter gleichberechtigt mit Planern an einem Tisch sitzen und den Planungsprozess aktiv mitgestalten können. Darüber hinaus soll der Koordinierungskreis eine regelmäßige Abstimmung zwischen allen Beteiligten gewährleisten, den Informationsaustausch zum Projektfortgang und die Abstimmung der Projektkommunikation fördern. Außerdem soll mit diesem Instrument eine intensive Information der Region und der Bürger vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Erste Gespräche hierzu wurden zwischen Oberbürgermeister Andreas Starke und dem Konzernvollmächtigten der DB für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, geführt. Als Termin einer ersten Gesprächsrunde wurde der 15. November 2012 vereinbart.

Weiterhin sind unter dem Motto „mobil vor Ort“ drei dezentrale Informationsveranstaltungen der Bahn vorgesehen. Gemeinsam mit Stadt sollen räumliche und thematische „Brennpunkt-Bereiche“ analysiert und festgelegt werden.

2.2 Themen in der Verantwortung der Bahn AG

Von der DB AG sind folgende Vertreter bei der Sitzung anwesend und stehen für Rückfragen zur Verfügung:

- Herr Reimar Baur
von der DB ProjektBau GmbH als Abschnittsprojektleiter der ABS Nürnberg – Ebensfeld
- Herr Karl-Heinrich Hage
vom Ingenieurbüro Bulle, Projektsteuerung VDE 8.1.1, (zum Thema Kostenteilung)

2.2.1 Trassenführung, alternative Streckenführung

Es stehen verschiedene Möglichkeiten der Trassenführung in der Diskussion:

- Ausbau vorhandene Strecke

Varianten:

- „Ost-Umfahrung“
- Tunnellösung
- Tieferlegung
- Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt

Inzwischen wurde eine alternative Trasse im Osten eisenbahnbetrieblich untersucht. Eine solche Trasse ist eisenbahnbetrieblich grundsätzlich möglich und die Trassierung wird nun in einem zweiten Schritt geprüft. Über das Resultat dieser Untersuchung kann voraussichtlich Anfang 2013 eine Aussage getroffen werden.

INFO zur Aufteilung des Zugverkehrs:

Durch Bamberg ICE, Regional- und Nahverkehr, ca. 1/3 der Güterzüge die durch Bamberg fahren (Richtung Schweinfurt), über Ost-Umfahrung Richtung Berlin ICE-Züge ohne Halt in Bamberg, ca. 2/3 der Güterzüge, die durch Bamberg fahren.

Eine Ost-Umfahrung hat nach heutigem Kenntnisstand folgende Konsequenzen für Bamberg:

- keine zusätzlichen Gleise in Bamberg, kein Planfeststellungsverfahren, kein Lärmschutz, keine Bahntangente zwischen Pfisterberg und Unterführung der Geisfelder Straße (weder in der Planung von 1996 noch in der aktuellen Planung);
- unklar ist, ob das Stadtgebiet Bamberg im Lärmsanierungsprogramm bleibt;
- Trassenbreite 25 – 30 m westlich der Autobahn.

Nach Aussage der DB ProjektBau werden die anderen Varianten nur hinsichtlich der Auswirkungen beschrieben/untersucht.

Die Variante „Tunnel“ bzw. „Tieferlegung“ ist aufgrund der Kosten wirtschaftlich nicht darstellbar. Die Variante „Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt“ wird von der DB AG abgelehnt, da dadurch ein Präzedenzfall geschaffen würde, der zudem die grundsätzlich prekäre Konkurrenzsituation des Eisenbahngüterverkehrs weiter schwächen würde.

Haltung der Stadt Bamberg:

- Alle Überlegungen hinsichtlich einer alternativen Streckenführung und denkbaren Varianten werden grundsätzlich begrüßt. Das gilt insb. für die „Ost-Umfahrung“ und die Variante „Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt“ als eine der Kernforderungen der Stadt von Anfang an.
- Nach Vorlage der Planungsüberlegungen der DB Projektbau GmbH wird eine planungsrechtliche Stellungnahme der Stadt und Behandlung im zuständigen Senat erfolgen.

2.2.2 Lärmschutz vertraglich gestalten

Stellungnahme der DB ProjektBau vom 14.8.2012:

„Die Vorentwurfsplanung ist für eine vertiefende Simulation, wie auch die Simulation selbst, nicht sehr geeignet. Die DB ProjektBau GmbH hat die Absicht, nach Vorliegen aller Vorstudien ab 2013 in die Entwurfsplanung zu gehen. In diese Entwurfsplanung können dann die Grundsätze eingebracht werden, die in den Abstimmungen mit der Stadt Bamberg und auf der Basis von Vorschlägen und Anregungen aus der Bürgerschaft und den Politischen Parteien erarbeitet wurden. Stadt und DB stimmen in ihren regelmäßigen Gesprächsrunden diese Grundsätze ab. Hierzu gehören die Belange des Welterbes, die Sichtachsen, aber auch stadtplanerische und stadtgestalterische Fragen. Die Lärmschutzwände werden auf der Grundlage der niedrigeren Zugzahlen des Bundesverkehrswegeplanes 2025 nach einer überschlägigen Ermittlung des Schallschutzgutachters der Vorentwurfsplanung auf das Niveau der eingeleiteten Planfeststellung zurück gefahren werden können. Allerdings muss diese überschlägige Ermittlung im Zuge der Entwurfsplanung weiter vertieft werden, so daß die Abwägung im Sinne der Planfeststellungsfähigkeit nachvollzogen werden kann. Dies ist aus dem Zusammenspiel mit der technischen Planung heraus nur im Zuge der Entwurfsplanung sinnvoll zu leisten. Insoweit sollten bis Anfang 2013 die Grundlagen hinsichtlich des städtischen Umfeldes geklärt sein, so daß diese dann in die Entwurfsplanung einfließen können und im Zusammenspiel mit der Stadt Bamberg optimiert und festgezurrt werden können.

Die DB ProjektBau GmbH kann nach derzeitiger Rechtslage nicht von einer Anwendung der im Konjunkturpaket II evaluierten "innovativen" Schallschutzmaßnahmen ausgehen. Insoweit ist eine Abschätzung, welche Auswirkungen die Anwendung der neuartigen Schallschutzmaßnahmen hätte, nicht möglich, da nicht klar ist, welche Maßnahmen überhaupt seitens des Gesetzgebers und in welcher Qualität festgelegt werden.

Eine moderne technische Ausstattung aller Güterwagen in der EU würde nach Schweizer Untersuchungen die Lärmemission im Güterverkehr bei ansonsten gleichen Randbedingungen um 10 d(B) A vermindern. Es wäre die effektivste Schallschutzmaßnahme im Bereich des Systems Eisenbahn, da der Schall an der Quelle reduziert wird und diese Maßnahme allein akustisch zu einer Halbierung des empfundenen Schallpegels führt. Eine Einführung erfordert, wie vieles im Bereich des Schallschutzes, eine Initiative des Gesetzgebers. Zur Erreichung des Zieles der Bundesregierung, die Schallemissionen im Eisenbahnverkehr auf die Hälfte zu reduzieren, ist eine gesetzgeberische Initiative zur Änderung der 16. BImSchV sowie begleitende Maßnahmen zur Finanzierung erforderlich.“

2.2.3 ICE-Halt und Bahnsteigverlängerung

Stellungnahme der DB ProjektBau vom 14.8.2012:

„Im heutigen Fahrplan halten 8 ICE pro Richtung (+ 1 Verstärker an Wochenenden) in Bamberg. Ab dem Fahrplanwechsel 2017 / 2018, mit Inbetriebnahme der NBS Ebensfeld - Erfurt ist nach dem derzeitigen Kenntnisstand der DB ProjektBau GmbH mindestens die Beibehaltung des derzeitigen Angebotes vorgesehen. Zuständig ist hier DB Bahn Fernverkehr, diese betreibt den Fernverkehr eigenwirtschaftlich.“

Für die Bahnsteigverlängerung wird durch die DB AG Baurecht im Rahmen einer Planfeststellung geschaffen. Die Finanzierung Bahnsteigverlängerung ist allein Sache der DB AG.

Im Zuge der Verlängerung der Bahnsteige wird auch die Erneuerung der Unterführung der Zollnerstraße notwendig. Aufgrund ihrer Forderungen als Straßenbaulastträger ist die Stadt Bamberg an den Kosten der neuen Unterführung beteiligt. Die Kosten sind nach BayGVFG förderfähig.

2.2.4 S-Bahn-Haltepunkt Bamberg-Süd

Die Forderungen sind eingebracht. Eine Vorplanung durch die DB Projektbau liegt vor.

Die Entscheidung liegt bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Zwischen BEG und Stadt Bamberg/VGN besteht ein Dissens hinsichtlich der Annahmen, Methodik und der Ergebnisse der Potentialabschätzung. Dieser Dissens bedarf noch einer abschließenden Klärung.

Der Bamberger Stadtrat hat deshalb bereits am 13.07.2011 eine Resolution zum S-Bahn-Haltepunkt Bamberg-Süd beschlossen, wobei dieser erst mit dem viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch

Bamberg/ICE in Angriff genommen werden kann (mit Hinweis auf anstehende Konversion und die Mobilitätsansprüche für diese Entwicklungsflächen zu sichern und auszubauen). Gelingt dies nicht, ist eine Realisierung des S-Bahnhaltepunktes Bamberg-Süd auf lange Sicht nicht mehr möglich. Die DB AG plant, wegen der mangelnden Bestellung die Planfeststellung ohne Haltepunkt Süd einzuleiten (aufgrund möglicher rechtlicher Probleme bei der Planrechtfertigung). Nach Abstimmung mit Eisenbahnbundesamt ggf. nachträgliche Planänderung nach § 76 VwVfG bei gesicherter Bestellgrundlage (vgl. Schreiben DB Netz AG vom 30.7.2012 und Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 13.8.2012 in der Anlage 8 und 9). Um Änderungen zu erreichen und die Position der Städte zu stärken, wurde auf Initiative der Oberbürgermeister von Bamberg und Forchheim, Andreas Starke und Stumpf, ein Gesprächstermin für den 10.10.2012 mit den regionalen MdBs und MdLs vereinbart, um die weitere Vorgehensweise gemeinsam abzustimmen.

3. Weiteres Vorgehen

Stadt Bamberg:

- Lärmschutz-Experten-Hearing am 5.10.2012
- Koordinierungskreis Lärmschutz Bamberg
- Behandlung der Bahntangente und der Kreuzungen Bahn/Schiene nach einer interfraktionellen Vorberatung in einer der nächsten Sitzungen des Fachsenates

DB ProjektBau

2013:

- Beginn der Entwurfsplanung (auf Basis der Zahlen laut Bundesverkehrswegeplan 2025) bis 2014 für den Vollausbau
- Ergebnis der Raumwiderstandsstudie „Ost-Umfahrung“

2014:

- Einstieg in Planfeststellungsverfahren

2015:

- Planfeststellungsverfahren für den Vollausbau

2016:

- Planfeststellungsbeschluss für den Vollausbau

Da dieser Planungsablauf nicht rechtzeitig abgeschlossen werden kann, um die für 2017 erforderlichen Maßnahmen Bahnsteigverlängerung, Eisenbahnüberführung Zollnerstraße und Eisenbahnüberführung Memmelsdorfer Straße realisieren zu können, werden für diese ausgewählten Maßnahmen vorzuziehende Planungen und Entscheidungen erforderlich.

2016:

- Baubeginn für ausgewählte Maßnahmen

2017:

- Fertigstellung der Verlängerung der ICE-Bahnsteige am Bahnhof Bamberg

2018

- Fertigstellung der Eisenbahnüberführungen Zollnerstraße und Memmelsdorfer Straße

Nach 2017 Ausbau zwischen Forchheim und Bamberg.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Die Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.7.2012 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Anlage/n:

- Anlage 1:** Schreiben des Vorsitzenden des Landesdenkmalrates, Dr. Thomas Goppel MdL, an den Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer MdB vom 26.6.2012
- Anlage 2:** Schreiben des Oberbürgermeisters Andreas Starke an den Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer MdB vom 29.6.2012
- Anlage 3:** Antrag von Frau Stadträtin Reinfelder, CSU, vom 13.6.2012
- Anlage 4:** Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.6.2012
- Anlage 5:** Antrag der GAL-Stadtratfraktion vom 3.7.2012
- Anlage 6:** Antrag der GAL-Stadtratfraktion vom 13.7.2012
- Anlage 7:** Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 16.7.2012
- Anlage 8:** Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 13.8.2012
- Anlage 9:** Schreiben DB Netz AG vom 30.7.2012
- Anlage 10:** Lageplan mit Markierung der städtebaulich sensiblen Bereiche
- Anlage 11:** Programm für das Lärmschutz-Experten-Hearing am 5. Oktober 2012 (Entwurf)

Verteiler:

- Herr Oberbürgermeister Starke
- Mitglieder des Stadtrates
- Alle Referate
- Sitzungsdienst

Bamberg, den
Referat 6

Michael Ilk
Baureferent
Berufsmäßiger Stadtrat

Stadtplanungsamt

.....
Harald Lang
Amtleiter

.....
Bernhard Leiter

