

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Vorlage- Nr:</b> VO/2013/0206-R6	
Federführend: Referat 6	Status: öffentlich	
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 29.04.2013 Referent: Ilk Michael Amtsleiter: Sachbearbeiter: Reinhardt Claus	
<b>Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg - Sachstandsbericht</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.05.2013	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Ausgangslage

Das Baureferat hat letztmals in der Vollsitzung am 27.02.2013 zum Stand der Ausbauplanungen der DB AG berichtet. Zwischenzeitlich fand hierzu am 19.04.2013 die 3. Sitzung des Koordinierungskreises Bahnausbau Bamberg statt. Dabei wurde durch die DB AG die Machbarkeitsstudie – „Raumwiderstandsanalyse“ – zur Variante 3 „Ost-Umfahrung“ vorgestellt.

Weiterhin wurde mit Blick auf die Entscheidungsfindung der „besten Trasse für die Welterbestadt“ eine von DB AG und Stadt abgestimmte Projektdefinition zu den insgesamt neun Ausbau- und Trassenvarianten präsentiert. Im Hinblick auf die weitere Variantendiskussion wurde gleichzeitig ein Prüfkatalog zu den aus Sicht des städtischen Steuerkreises relevanten Handlungsfeldern und Schutzgütern entwickelt.

Mit nachfolgendem Sachstandsbericht und den mündlichen Vorträgen soll der Stadtrat über die aktuellen Entwicklungen informiert werden. In der Sitzung werden Vertreter der DB AG anwesend sein. Sie werden die neun Ausbau- und Trassenvarianten sowie die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „ Ost-Umfahrung“ vorstellen und stehen für Fragen zur Verfügung.

Zum Thema Ausbau- und Trassenvarianten liegen Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.04.2013 und der FW-BR-Stadtratsfraktion vom 24.04.2013 vor. Nach Beratung des Ältestenrates am 03.05.2013 soll eine Behandlung im Stadtrat und Positionierung erst nach der nächsten Sitzung des Koordinierungskreises Bahnausbau Bamberg am 28.06.2013 erfolgen.

### 2. Ausbau- und Trassenvarianten – Projektdefinition, Prüfmatrix und erste Ergebnisse

Die **exakte Beschreibung der einzelnen Varianten** ist eine Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und dabei zielgerichtete Diskussion und Entscheidungsfindung. Das Ziel dabei ist es, klare Begrifflichkeiten und Inhalte mit den verschiedenen Überschriften wie Tieflage, partielle Tieferlegung, Tunnel oder Geschwindigkeitsreduzierung zu verknüpfen. Auf diese Weise soll für den weiteren Diskussionsverlauf sichergestellt werden, dass alle Beteiligten von den gleichen Randbedingungen einer Variante ausgehen.

Die **Auswahl und Bewertung der Varianten anhand geeigneter Prüfkriterien** steht für die 4. Arbeitssitzung am 28.06.2013 an. Die vorgeschlagene Prüfmatrix ist Teil der Sitzungsvorlage (**Anlage 3**). Unter Anwendung dieses Kataloges (sechs Handlungsfelder und 21 Prüfkriterien) soll erörtert werden, welche Varianten sinnvoll und machbar sind. Dabei wurde vereinbart, die Kostenfrage zunächst weitgehend unberücksichtigt zu lassen. Vielmehr soll aufgrund der gesamtgesellschaftlichen Verantwortung gegebenenfalls versucht werden, Dritte wie Bund und Land zur Co-Finanzierung für eine, dem Welterbestatus entsprechende, Lösung zu gewinnen.

Bis Jahresende soll der Findungsprozess abgeschlossen sein. Dabei sind sich DB AG und Stadt einig, dass dies letztlich abhängig vom erforderlichen Zeitaufwand und Beratungsbedarf im Koordinierungskreis ist. Generelles Ziel ist die Teilhabe und Mitgestaltung der Bürger und aller Interessensgruppen am Planungs- und Entscheidungsprozess. Erwartet werden Empfehlungen für die im Stadtrat zu treffende Entscheidung hinsichtlich der Variantenwahl und Positionierung der Stadt Bamberg. Dies im Vorfeld bzw. zusätzlich zur formellen Bürgerbeteiligung im Verwaltungsverfahren zur Erlangung des Baurechtes.

## 2.1 Projektdefinition

In **Anlage 1** zum Sitzungsvortrag werden die neun Ausbau- und Trassenvarianten als Grafik und Erläuterungstext vorgestellt. Diese Projektdefinition wurde gemeinsam durch den städtischen Steuerkreis und der DB Netz AG / DB ProjektBau GmbH vorgenommen. Nachfolgend die **Varianten im Überblick**:

- Var. 1 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke [DB-Vorentwurf]  
= Neutrassierung von zwei zusätzlichen Gleisen
- Var. 2 Viergleisiger Ausbau der Bestandsstrecke  
= Neutrassierung von zwei zusätzlichen Gleisen unter Anwendung innovativer Lärmschutzmaßnahmen
- Var. 3 Ost-Umfahrung [DB-Machbarkeitsstudie liegt vor]  
= ICE-Sprinter und Güterzüge mit Ziel Berlin, 300 km/h, zweigleisige Neubaustrasse westlich der A73
- Var. 4 Güterzug-Umfahrung [Variante AG Bahnsinn]  
= nur Güterzüge auf Neubaustrasse analog V3 mit West-Spange, in Tieflage bzw. unterirdisch
- Var. 5 Tunnel im Stadtgebiet  
= zwischen Münchner Ring und Kronacher Straße, zwei Röhren, für Güterzüge und ICE, soweit diese nicht in Bamberg halten
- Var. 6 Tieflage (rd. 7 m)  
= zwischen Münchner Ring und Kronacher Straße, auf gesamter Länge und Breite, Straßenquerungen sind ebenerdig, in Teilen „Überdeckung“
- Var. 7 Tieflage (rd. 3 m) [Vorschlag MdB Silberhorn]  
= zwischen Münchner Ring und Kronacher Straße, auf gesamter Länge, Straßenunterführungen werden zu Straßenbrücken
- Var. 8 Partielle Tieferlegung im Bereich zwischen Münchner Ring und Strickerstraße  
= möglicher gemeinsamer Untersuchungsbereich Stadt und DB
- Var. 9 Geschwindigkeitsreduzierte Durchfahrt  
= 200 bzw. 160 km/h für ICE sowie << 160 km/h für Güterzüge

*Präsentation: Vorstellung der neun Varianten durch die DB ProjektBau GmbH.*

## 2.2 Hinweise zum Vorgehen

Das Ziel des städtischen Steuerkreises ist es eine möglichst objektive Variantendiskussion zu unterstützen. Dazu wurde eine Prüfmatrix zu den Handlungsfeldern und Schutzgütern „Umwelt“, „Mensch“, „Stadtentwicklung und Welterbestatus“, „Baudurchführung / Bauablauf“, „Eisenbahnbetrieb“ und „Kosten“ erstellt. Die drei erstgenannten Handlungsfelder sollen im weiteren Prozess aus Sicht der Stadt Bamberg bewertet werden, für die weiteren Handlungsfelder ist maßgeblich die DB AG zu hören. Durch die Kombination bei den Beurteilungen soll der Ausschluss von Varianten unterstützt werden. Gleichzeitig wird dadurch der Bedarf für weitere Informationsverdichtung durch zusätzliche Untersuchungen erkennbar.

### **Bisherige Arbeitsschritte der Stadt:**

- 28.02.2013: Workshop zur **Projektdefinition** und Entwicklung einer **Prüfmatrix** zur Bewertung der neun Variantenvorschläge mit Emch+Berger, Herr Reinl
- 20.03.2013: Scoping-Termin I mit den relevanten städtischen Ämtern und Einrichtungen zur Festlegung des **Aufgaben- und Untersuchungsumfanges** – Darstellung von Vor- und Nachteilen einzelner Varianten sowie Konfliktpotenzialen
- März/April Bearbeitung der Prüfmatrix und fachliche Bewertung aus Sicht der relevanten städtischen Ämter und Einrichtungen  
Auswertung Machbarkeitsstudie „Ost-Umfahrung“
- 09.04.2013: Scoping-Termin II zur stadtinternen Abstimmung der Ergebnisse

Neben der fachlichen Auseinandersetzung mit den einzelnen Varianten ist aus Sicht des städtischen Steuerkreises die Bewertung der „**Trassensuchräume**“ – Ost und Bestandsstrecke – voranzutreiben. Nach dem Vorbild der Machbarkeitsstudie „Ost-Umfahrung“ geht es dabei um die Erfassung des 1) Ist-Zustandes, 2) der projekt-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkungen und 3) einer Risikoabschätzung in den beiden Bereichen sowie der Gegenüberstellung der Ergebnisse.

Zu diesem Zweck wurden erste **Abstimmungsgespräche mit Fachbehörden und Betroffenen** der Planung geführt:

- 10.04.2013: **Beteiligung der Gärtnerschaft** bzw. aus dem Bahnausbau drohende Folgen für die Gärtnerflächen in der Nord- und Südflur (Gespräch mit StR Pankraz Deuber und Michael Niedermaier)
- 12.04.2013: **Wasserwirtschaftsamt Kronach**, Gespräch mit Hr. Rost zum Thema „GW-Problematik“
- 16.04.2013: Gespräch mit der **Firma Robert Bosch GmbH**, Dr. Hoffmann, zum Thema „Bahnausbau und Westspange lt. Variante AG Bahnsinn“

Zudem sind **weitere Gespräche** – u.a. mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) zum Thema „Ost-Umfahrung“ (Bannwald) – geplant. Zum Thema „Sonderlandeplatz Breitenau“ wurde eine Abstimmung auf Ebene der mit der Planung beauftragten Ingenieurbüros der Stadtwerke Bamberg und der DB AG eingeleitet.

Weiterhin wurden am 06.05.2013 die **Vorstände von mehr als 30 Vereinen und Verbänden** (Bürgervereine, politische Ortsverbände/-vereine, Umweltgruppen u. a.) zum Informations- und Meinungsaustausch hinsichtlich der verschiedenen Trassen- und Ausbauvarianten eingeladen. Das Ziel war es hierbei, die ortsspezifischen Belange, Befürchtungen und Interessen direkt zu erfassen.

### **2.3 Erste Ergebnisse**

Aufgrund der vorgenannten Vorarbeiten lassen sich – unabhängig von der Bewertung einzelner Varianten bzw. der beiden Trassensuchräume – erste Ergebnisse in Form von relevanten Konfliktpotenzialen formulieren. Dabei wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die nachfolgende Auflistung von Themen und ihre räumliche Zuordnung in der Übersichtskarte (**Anlage 2**) nur einen Zwischenstand darstellen.

#### **Relevante Konfliktpotenziale aus städtischer Sicht (Auswahl)**

##### **Bestandsstrecke:**

- Stadtbild und Stadtgestaltung
- Weltebestatus (Sichtachsen, „Integrität“, funktionale und sensorielle Aspekte, ...)
- Verkehrs- und Leitungs-Infrastruktur
- GW-Eingriff (GW-Wanne durch Verbindungsgleis in der Nordflur bzw. Tunnelbau und Tieferlegung)

### **Ost-Umfahrung:**

- Trinkwassergewinnung Stadtwald-Wasserwerk
- Eingriff in Bannwald
- Lärmschutz für „Nato-Siedlung“
- Entwicklungschancen Konversionsgelände
- Sonderlandeplatz Breitenau
- Überführung bzw. Unterführung „Bamberger Kreuz“
- GW-Eingriff – 10 m tiefe GW-Wanne auf längere Distanz bei Variante 4 (AG Bahnsinn)
- Lärmschutz gegenüber Gartenstadt, Kramersfeld, Lichteneiche, Gundelsheim

### **2.4 Klärungsbedarf**

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind vor einer abschließenden Beurteilung einzelner Varianten bzw. der beiden Trassensuchräume folgende Themen zu klären:

- **Eisenbahnbetriebliche Aussagen** zur Abwicklung des Güterzugverkehrs  
Fragen: Wie hoch sind die prognostizierten Zugzahlen? Wie hoch ist bei Realisierung der Ost-Umfahrung (Var. 3 und 4) bzw. bei einer Tunnel-Lösung (Var. 5) der Anteil der Güterzüge auf der Bestandsstrecke?
- **Lärmschutz:** Bestmöglicher Schallschutz – Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV, d.h. Tag- und Nacht-Immissionsgrenzwerte von 59 bzw. 49 dB(A) – nur im Bereich von Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen. Im Bestand allenfalls Lärmsanierung mit höheren Immissionswerten, d.h. so genannte „Grundrechtliche Zumutbarkeitsschwellen“ von tags 70 bzw. nachts 60 dB(A).
- **Aussagen zur technischen Machbarkeit** der „Westspange“ (Var. 4), insbesondere eisenbahnbetriebliche Aussagen, Beeinträchtigung der Grundwasserverhältnisse und Oberflächengewässer, Erhalt der Nutzungen im Bestand (Fa. Bosch Werkteil IV Börstig), Aussagen zum Flächenbedarf.
- **Wasserwirtschaftliche Beurteilung** der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das Grundwasser im Zusammenhang mit Tunnelbaumaßnahmen entlang der A 73 und A 70 bzw. Unterführung AB-Kreuz Bamberg, des Verbindungsgleises und einer Untertunnelung zwischen Münchner Ring und Kronacher Straße. Erforderlich sind: Fachgutachten zu Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik für die beiden Trassensuchräume.

### **3. Machbarkeitsstudie „Ost-Umfahrung“ (Variante 4)**

Bei einem viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg könnten die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen und dabei insbesondere die Höhe der Lärmschutzwände zu einer Gefahr für den Welterbestatus werden. Nach Einschätzung der DB AG würde eine weiträumige Umfahrung im Bamberger Osten derartige Sorgen gar nicht erst aufkommen lassen. Nach Aussage der Bahn ist dies ein Grund, diese Variante näher untersuchen zu lassen.

Die durch eine Machbarkeitsstudie bzw. „Raumwiderstandsanalyse“, vom Büro Emch+Berger, untersuchte Trasse (**Anlage 4:** Streckenführung) führt zweigleisig von Strullendorf kommend entlang der A73 quer durch den Hauptsmoorwald bis zum Autobahnkreuz „Bamberg“ und weiter Richtung Breitengüßbach, um südlich der Gemeinde in die Bestandsstrecke einzufädeln. Sie weist eine Streckenlänge von 13,2 Kilometer auf und hat einen Mindestabstand zur Autobahn von 26 Meter. Mehr als die Hälfte der Strecke im Osten der Stadt verläuft im Hauptsmoorwald (Bannwald). Besondere Anforderungen entstehen aus der Tangierung des Flugplatzgeländes und der Überführung des Autobahnkreuzes A70/A73 auf Höhe der westlichen Auf- und Abfahrtsrampen.

Entsprechend der Vorgaben nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz wurden durch die Planer die verschiedenen „Schutzgüter“ – Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft inkl. Erholungsnutzung sowie Kultur- und Sachgüter – analysiert und die spezifischen Empfindlichkeiten in vier Stufen, von „sehr hoch“ bis „gering“, bewertet. Im Ergebnis wurden auf diesem Weg so genannte „Konfliktschwerpunkte“ wie die Beeinträchtigung von Hauptsmoorwald und Wasserschutzgebiet oder die Lärmsituation angrenzender Wohngebiete festgestellt.

Zusammenfassend kommt die Studie zum Ergebnis, dass die Belastungen für den Naturraum als auch für die in Trassennähe lebenden Menschen zu vertreten seien. Abhilfe könne durch Kompensationsmaßnahmen für bau- und anlagenbedingte Flächenverluste sowie aktiven (Wände) und passiven Lärmschutz (Fenster) erfolgen. Dabei wurde die Lärmsituation durch eine „Schalltechnische Untersuchung“ des Büros Möhler & Partner gesondert betrachtet, einschließlich der vorhandenen Vorbelastung aufgrund der Autobahn. Im Ergebnis ergibt sich für die Gesamtlärmsituation – Schienen- und Straßenverkehr – eine Erhöhung von bis zu drei Dezibel im Bereich von Bamberg-Ost, Kramersfeld, Lichteneiche und Gundelsheim. Nach den Berechnungen der Lärm-Experten werden dabei die „grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen“ von tags 70 und nachts 60 dB(A) eingehalten.

**Hinweis:** Alle Unterlagen finden Sie unter [www.vde8.de](http://www.vde8.de).

*Präsentation: Technische Planung und Streckenverlauf, Raumwiderstandsanalyse und Schalltechnische Untersuchungen durch die DB ProjektBau GmbH.*

#### **4. Beteiligungsmanagement / Öffentlichkeitsarbeit**

Hierzu wird auf die Auflistung „Medienberichte und Veröffentlichungen im Rathaus Journal“ (**Anlage 5:** Pressespiegel) verwiesen.

## **II. Beschlussvorschlag**

Der Stadtrat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.

### **Anlage/n:**

- Anlage 1: Neun Ausbau- und Trassenvarianten – Projektdefinition
- Anlage 2: Vorrangige Konfliktpotenziale aus städtischer Sicht (Übersicht)
- Anlage 3: Prüfmatrix – Handlungsfelder und Prüfkriterien
- Anlage 4: Machbarkeitsstudie „Ost-Umfahrung“ – Technische Planungen/Streckenführung und Regelquerschnitt
- Anlage 5: Pressespiegel – Medienberichte und Veröffentlichungen im Rathaus Journal

### **Verteiler:**

Bamberg, den  
Referat 6

Michael Ilk  
Baureferent  
Berufsmäßiger Stadtrat

Stadtplanungsamt

.....  
Thomas Beese

.....  
Bernhard Leiter

.....  
Claus Reinhardt