

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2015/1635-R6</b>
Federführend: Referat 6		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	02.06.2015
		Referent:	Beese Thomas
<b>Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg: Ausgangslage und Einführung zum aktuellen Arbeitsstand</b>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
17.06.2015	Stadtrat der Stadt Bamberg	Entscheidung	

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Ausgangslage

Zum Stand der Ausbauplanung der DB AG im Stadtgebiet Bamberg hat das Baureferat letztmals in der Vollsitzung des Stadtrates am 22.10.2014 berichtet. Zwischenzeitlich wurden verschiedene Aktivitäten auf den Weg gebracht, um den Trassenfindungsprozess im Interesse der Stadt Bamberg zu unterstützen. Die nachfolgende Zusammenfassung soll die Ausgangslage und einen **Kurzüberblick über die jüngsten Entwicklungen** aufzeigen.

Im bisherigen Projektverlauf war es die vorrangige **Zielsetzung** der städtischen Projektsteuerung im Baureferat, im Rahmen eines breit aufgestellten Dialogverfahrens eine **fundierte Trassenentscheidung** zu erwirken. Dabei konnte der ursprüngliche Kreis von neun Varianten auf drei Alternativen reduziert werden. Grundlage hierfür waren umfangreiche Vorarbeiten der Projektsteuerung und der beteiligten städtischen und externen Fachdienststellen. Sie wurden im Koordinierungskreis Bahnausbau und im Stadtrat vorgestellt.

Als Ergebnis wurde eine umfassende **Entscheidungsmatrix mit Erläuterungsbericht** zu insgesamt sechs Handlungsfeldern bzw. Schutzgütern vorgelegt. Dabei bezieht sich die Entscheidungsmatrix der Stadt Bamberg auf die Handlungsfelder Umwelt, Mensch und Welterbestatus/Stadtentwicklung. Die Vorstellung im Stadtrat erfolgte in der Sitzung am 25.06.2014. Durch die DB Netz AG/DB ProjektBau GmbH wurden die Themen Baudurchführung/Bauablauf, Eisenbahnbetrieb und Kosten bearbeitet. Hier erfolgte die Vorstellung in der Vollsitzung am 24.09.2014.

Im Folgenden sollte durch das Baureferat eine **Plausibilitätsprüfung der DB-Unterlagen** in Auftrag gegeben werden. Gleichmaßen liegen **Anträge der Stadtratsfraktionen** vor, die entsprechende Forderungen und Anregungen beinhalten. Darüber hinaus konnten aus der **Informationsveranstaltung** „Erfahrungsaustausch Rheintalbahn – DB-Antragsplanung und Alternativen“ am 07.10.2014 zahlreiche Hinweise zur weiteren Vorgehensweise gewonnen werden. So wurde insbesondere auch der Wunsch nach gutachterlicher Unterstützung deutlich. Aus diesem Grund wurden nach umfangreichen Vorgesprächen folgende **externe Büros mit Beratungsleistungen beauftragt**:

○ **Prof. Dr. Jürgen Kühling, Universität Regensburg**

Auftrag gemäß Angebot vom 28.07.2014 zur Beurteilung der „**Zulässigkeit von Betriebsbeschränkungen**“

Über das Ergebnis wird unter TOP 2 berichtet.

○ **KCW GmbH, Berlin**

Auftrag gemäß Angebot vom 21.01.2015 zur „**Analyse zentraler offener Fragen zur Vorbereitung der Entscheidung über Trassierungsvarianten**“ mit folgenden Teilleistungen:

- (1) **Analyse der verkehrlichen Belastungen** mit dem Ziel, einer realistischen Einordnung der in welchen Zeiträumen zu erwartenden Zugzahlen
- (2) **Handlungsoptionen zur Lärmreduktion** mit dem Ziel, einer genaueren Einschätzung über das voraussichtliche Ausmaß und die Dringlichkeit des Lärmproblems

Über das Ergebnis wird unter TOP 3 berichtet.

○ **VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH**

Auftrag gemäß Angebot vom 26.03.2015 zur **Plausibilitätsprüfung der DB-Entscheidungsmatrix zu Baudurchführung/Bauablauf, Eisenbahnbetrieb und Kosten** („Bewertung der Infrastrukturvarianten“, DB Netz v. 08.07.2014) mit folgenden Teilaufgaben:

- (1) **Technische Fragen**
- (2) **Verkehrszahlen**
- (3) **Kosten**

Über das Ergebnis wird unter TOP 4 berichtet.

○ **Emch+Berger, Nürnberg** (Erläuterungsbericht vom 10.12.2014 und Flächenermittlungen vom 22.12.2014)

Auftrag gemäß Angebot vom 20.10.2014 zur **Flächeninanspruchnahme im Bannwald Hauptmoorwald** mit folgenden Teilaufgaben:

- (1) **Optimierung der Var. 3 Ostumfahrung mit konstruktiv enger Bündelung**
- (2) **Bestimmung der erforderlichen Abstandsflächen im Vergleich**
- (3) **Bilanzierung Eingriffs- und Ausgleichsflächen**
- (4) **Kartierung möglicher Ausgleichsflächen**

Über das Ergebnis wird unter TOP 10 berichtet.

○ **Schildwächter Ingenieure, Kaiserslautern / Emch+Berger, Nürnberg**

Auftrag gemäß Angebot vom 22.10.2014 zur **3D-Visualisierung** mit folgenden Teilaufgaben:

- (1) **Überflugvariante** zur Bestandsstrecke mit Var. 2 „Durchfahrt und Var. 5 „Tunnel“ sowie Var. 3 „Ostumfahrung“ in unterschiedlichem Abstand zur BAB A73 (Bestand, Standard, Optimierte)
- (2) **Streckenführung**
- (3) **Kennzeichnung der Auswirkungen** auf Bestandsstruktur, Stadt und Landschaftsbild

Über das Ergebnis wird unter TOP 11 berichtet. Es wird darauf hingewiesen, dass zu diesem Thema ein Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 10.09.2014 vorliegt (s. **Anlage 1**).

Im Zuge der Projektbearbeitung wurden über die vorgenannten Gutachten hinaus **weitere relevante Fragestellungen** bearbeitet. Hierzu folgende Kurzinformationen:

○ **Bahnparallele Innenstadttangente BIT**

Das Thema BIT wird im Zuge der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (2015/2016) behandelt. Die vorliegenden Anträge der FW-BR-Stadtratsfraktion vom 07.03.2013 (s. **Anlage 2**) sowie der GAL-Stadtratsfraktion vom 03.07.2012 einschließlich der Erinnerungen vom 05.11.2013 bzw. 28.07.2014 sollen in jenem Verfahren berücksichtigt werden.

○ **Sanierung der Unterführungen**

Sämtliche Unterführungen sind rund 100 Jahre alt und in einem entsprechend schlechtem baulichen Zustand. Seitens der DB Netz AG werden regelmäßige Bauwerksprüfungen und – soweit erforderlich – Instandsetzungsarbeiten beauftragt. Die Stadt Bamberg wird im weiteren Verfahren die aus ihrer Sicht erforderlichen Ausbaustandards – lichte Höhe und Weite, Fahrbahnbreiten und Spuren, Anforderungen für Fuß- und Radverkehr, etc. – definieren. Art und

Umfang der finanziellen Beteiligung der Stadt Bamberg regelt das Eisenbahnkreuzungsgesetz.

- **Güterzugbahnhof – Standortbeurteilung**

Mit Schreiben vom 13.10.2014 hat die FW-Stadtratsfraktion eine Standortbeurteilung des Güterzugbahnhofs aus logistischer und straßenverkehrlicher Sicht gefordert (s. **Anlage 3**). Hierzu kann folgendes mitgeteilt werden:

Der Bahnhof Bamberg verfügt über zwei Hauptgleise der Strecke 5900 Nürnberg – Bamberg und 5100 Lichtenfels – (Probstzella/Hof). Am Nordkopf zweigt in Richtung Westen die 2-gleisige Strecke 5102 Bamberg – Rottendorf (Nebenfernstrecke) über Schweinfurt nach Würzburg ab. Dem Bahnhof obliegt eine **wichtige Verknüpfungsfunktion**. Hier werden die auf den zwei Gleisen von Süden her zulaufenden Züge auf die drei Strecken nach Würzburg, nach Lichtenfels (– Hof/Saalfeld) und nach Erfurt verteilt, bzw. umgekehrt die aus diesen Richtungen zulaufenden Züge auf die zwei in Richtung Nürnberg führenden Gleise gebündelt.

Der Bahnhof vereinigt den **Personenbahnhof für Fern- und Nahverkehr** auf den Gleisen 1-6, 8 (drei Mittelbahnsteige und ein Außenbahnsteig) und einen **Güterbahnhof mit Rangiergruppe und Ablaufberg auf den Gleisen 10-16** (zur Abstellung von ganzen Zügen und Zugbildung).

**Für den Güterverkehr** gibt es rund 80 Nebengleise (Zugbildungs-, Abstell-, Speicher- und Sammelgleise) und diverse Anbindungen an Privatgleise. Der Bahnhof Bamberg ist nicht nur Zugangsfangs- und Zugendbahnhof von Nahgüter- und Übergabegüterzügen sondern auch Ziel- und Abgangsbahnhof für Ganzzüge zum/vom PA Hafen. Diese an das Gleis Rottendorf – Bamberg angeschlossene Strecke 5101 „Hafen Bamberg“ wird werktäglich bis zu viermal bedient, wobei die gesamten Hauptgleise überquert werden müssen.

Die **Gleise des Güterbahnhofs** Bamberg (aus Sicht DB Netz sind dies im Wesentlichen die Gleise 11 – 26) werden heute und künftig nicht vom durchfahrenden Güterverkehr genutzt. Die Nutzung für den örtlichen Güterverkehr bzw. für sonstige Zwecke (Abstellungen etc.) bleibt im Wesentlichen unverändert.

Insofern ist aus Sicht DB Netz die **weitere Vorhaltung der Anlagen im vorhandenen Umfang erforderlich**. Alle derzeitigen Funktionen haben auch in der Zukunft ihre Bedeutung und Nachfrage. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass auch private Eisenbahnverkehrsunternehmen feste Anforderungen haben. Die Beurteilung der DB Netz AG vom 25.03.2015 ist zudem unabhängig von der Variantenfrage.

Ungeachtet dessen hat das Stadtplanungsamt die Bahnflächen entlang der Brennerstraße in den Geltungsbereich des derzeit laufenden **EUROPAN 13-Ideenwettbewerb** integriert. Für den Vertiefungsbereich „Brennerstraße“ gibt es mehrere Wettbewerbsteilnehmer. Über die Ergebnisse soll nach Abschluss im Frühjahr 2016 berichtet werden.

- **Planfeststellungsabschnitt PFA 23/24 Hallstadt-Zapfendorf – Stellungnahme der Stadt zur 3. Planänderung**

Mit Schreiben vom 17.02.2015 hatte die Regierung von Oberfranken als Planfeststellungsbehörde um Stellungnahme zur 3. Planänderung gebeten. Inhalt des 3. Planänderungsverfahrens sind die sich aufgrund technischer, gesetzlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen ergebenden Änderungen von Einzelmaßnahmen. Wesentliche Änderung hinsichtlich der Situation der Stadt Bamberg ist dabei der Neubau eines Regenrückhaltebeckens bei km 2,450 mit gedrosselter Einleitung von Niederschlagswasser in den Seebach. Mit Schreiben Stadt Bamberg/Baufereferat vom 26.03.2015 wurde hierzu u.a. folgendes mitgeteilt:

**Entwässerung**

Die Stadt Bamberg beanstandet weiterhin, dass die Ableitung des Oberflächenwassers – bezogen auf das Stadtgebiet Bamberg – unzureichend gelöst ist. Einer Versickerung innerhalb der Grenzen der Stadt Bamberg kann zum Schutz des Seebaches und der Gärtnerflächen in der Bamberger Nordflur sowie des allgemeinen Hochwasserschutzes nicht zugestimmt werden. Dazu wird festgestellt, dass die Entwässerungsprobleme nicht nach Süden in das Gebiet der Stadt Bamberg verlagert werden sollten.

Vor dem Hintergrund der begrenzten Leistungsfähigkeit des Seebachs und einer weiteren Verschärfung durch die zu erwartende Oberflächenwasserableitung mit Ausbau im Planfeststellungsabschnitt 22 selbst, wird eine Betrachtung gefordert, die der Gesamtsituation gerecht wird. Die Konsequenz ist entweder die Ableitung jeweils im eigenen Planfeststellungsgebiet, d.h. für PFA 23/24 nach Norden. Andernfalls sollte nach einer technischen Lösung gesucht werden, die beiden Belangen gerecht wird. Dies wäre nach hiesiger Einschätzung der Bau eines Ableitungskanals zur Vorflut Main für beide Teilräume.

○ **Projektvorstellung im Naturschutzbeirat**

Im Zusammenhang mit einem Ortstermin zur Sitzung am 30.04.2015 sprach sich der Naturschutzbeirat einstimmig für folgende Stellungnahme zum Thema „Flächeninanspruchnahme Hauptmoorwald“ aus:

*Der Naturschutzbeirat sieht die geplante Ostumfahrung aus folgenden Gründen äußerst kritisch:*

- 1. Die für die neue Bahntrasse benötigten Flächen bewirken einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft.*
- 2. Gleisanlagen und Abkommensschutzwall sowie die nötigen Geländeauffüllungen trennen den Wald noch stärker als es bisher durch die Autobahn der Fall ist.*
- 3. Die erforderlichen Ausgleichsflächen sollten auf städtischem Gebiet ausgewiesen werden, was in der Umsetzung sicherlich schwierig werde.*

○ **Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes EBA – Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Zeitraum 15.04. bis 31.05.2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine Erhebung zur Lärmbetroffenheit der Anwohner entlang bestehender Haupteisenbahnstrecken durchgeführt. Im Mittelpunkt der ersten von zwei Phasen stand eine online-basierte Umfrage unter [www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de). Dazu konnten Betroffene dem EBA wichtige Informationen zu ihrer persönlichen Lärmbelastung einfach und direkt übermitteln. Die Angaben der Öffentlichkeit helfen dem EBA dabei, die Lärmaktionsplanung aufzustellen.

Vor dem Hintergrund des beabsichtigten Bahnausbaus durch das Stadtgebiet Bamberg sind Informationen über die aktuelle Belastungssituation auch für die Projektverantwortlichen in der Stadtverwaltung von großem Interesse. Das Baureferat hat daher die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, das Angebot entsprechend zu nutzen. Eine interne Dokumentation und Aufbereitung der Ergebnisse ist beabsichtigt.

○ **Erfahrungs- und Meinungsaustausch**

Über die Teilnahme an zwei Fachveranstaltungen – Münchner Verkehrslärmschutztage 2015 und 17. Speyerer Planungsrechtstage 2015 – erhielten Vertreter des städtischen Steuerkreises umfassende Einblicke in den Diskussionsstand zu aktuellen eisenbahntechnischen und eisenbahnrechtlichen Fragestellungen.

○ **Arbeitsgespräche mit Fachbehörden**

Relevante Einzelthemen konnten im Rahmen verschiedener Arbeitstreffen erörtert werden: Gefahrguttransporte und Krisenmanagement (Feuerwehr/Ständige Wache und DB-Notfallmanagement, Klaus Kruse am 01.04.2015, Regierung von Oberfranken), Nordflur und Erwerbsgartenbau (WWA Kronach, Bayerischer Bauernverband).

○ **Arbeitsgespräche mit DB Netz AG/DB ProjektBau GmbH (11.12.2014, 25.03.2015)**

Info zum Sachstand:

- **Bewertung des NBS/ABS-Vorhabens VDE 8.1:** Zur weiteren Projektabwicklung – Bedarfsfeststellung, Finanzierung, etc. – erwartet die DB Netz AG frühestens im Sommer 2015 erste tendenzielle Aussagen.
- Der **Bundesverkehrswegeplan BVWP** befindet sich im internen Abstimmungsprozess (Definition der Bezugsfälle) und soll Ende 2015/Anfang 2016 dem Kabinett vorgelegt werden.
- Die **Schall 03 NEU** ist zum 01.01.2015 in Kraft getreten. Im Einführungstext wird festgelegt, dass für „Altverfahren“, d.h. auch für Bamberg, die Schall 03 (1990) zur Anwendung kommen muss. Dies widerspricht allen bisherigen Erklärungen und Zusagen der DB-Vertreter auf allen Ebenen und des BMVI im Koordinierungskreis. Das Thema wird daher derzeit durch das BMVI geprüft.

Ergänzend zu den vorgenannten Informationen werden im Zuge der Sondersitzung Bahnausbau am 17.06.2015 folgende **Themen und Handlungsfelder** vertieft in eigenen Sitzungsvorlagen vorgestellt:

- TOP 2 Rechtsgutachten „Zulässigkeit von Betriebsbeschränkungen im Eisenbahnrecht“ (Prof. Dr. jur. Kühling)
- TOP 3 Analyse der verkehrlichen Belastungen und Handlungsoptionen zur Lärmreduktion (KCW GmbH)
- TOP 4 Plausibilitätsprüfung der DB-Unterlagen (VWI Stuttgart GmbH)
- TOP 5 Lärmschutz
- TOP 6 Gefahrguttransporte und Krisenmanagement
- TOP 7 UNESCO-Welterbestatus
- TOP 8 Gleisdreieck
- TOP 9 Nordflur und Erwerbsgartenbau
- TOP 10 Variante 3 „DB-Ost-Umfahrung“
- TOP 11 3D-Visualisierung
- TOP 12 Kosten der Varianten
- TOP 13 Stand der Variantendiskussion und Bewertung
- TOP 14 Weitere Vorgehensweise zur Positionierung der Stadt Bamberg im Planfeststellungsverfahren

Auf die entsprechenden Sitzungsvorlagen und die Sachvorträge der beauftragten Gutachter wird verwiesen.

Zudem wird mit dieser Sitzungsvorlage ein aktualisierter Überblick über **Umfang, Verlauf und Materialien zum bisherigen Trassenfindungsprozess** vorgelegt (s. **Anlage 4**). Diese Auflistung ist gegliedert nach folgenden Kriterien:

- (1) Anträge und Arbeitsaufträge
- (2) Studien und Untersuchungen
- (3) Behandlungen im Stadtrat
- (4) Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg
- (5) Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
- (6) Beteiligte im Verfahren

## II. Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der vorliegende Antrag der FW-BR-Stadtratsfraktion vom 07.03.2013 zum Thema „Bahnparallele Innenstadtangente“ ist hiermit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
3. Der Antrag der FW-Stadtratsfraktion vom 13.10.2014 zur „Standortbeurteilung des Güterzugbahnhofs“ ist hiermit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	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:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

## Anlage/n:

- Anlage 1: Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 10.09.2014 – 3D-Animation
- Anlage 2: Antrag der FW-BR-Stadtratsfraktion vom 07.03.2013 – Bahnparallele Innenstadtangente
- Anlage 3: Antrag der FW-Stadtratsfraktion vom 13.10.2014 – Standortbeurteilung des Güterzugbahnhofs
- Anlage 4: Zusammenstellung „Umfang, Verlauf und Materialien zum bisherigen Trassenfindungsprozess“