

Sitzungsvorlage	Vorlage- Nr:	VO/2016/0200-R6
Federführend: Referat 6	Status:	öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen:	
	Datum:	13.04.2016
	Referent:	Beese Thomas
Bahnausbau Bamberg: Kommunikation mit DB Netz, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI und Bayer. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
27.04.2016	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme

I. Sitzungsvortrag:

Zur sachgerechten Abwägung und Vorbereitung einer Entscheidung in der Variantenfrage im laufenden Trassenfindungsprozess ist das Handlungsfeld „Kommunikation“ ein strategischer Ansatz der städtischen Projektsteuerung im Baureferat. Darunter sind im Sinne der externen Kommunikation alle Dialogformen vom Koordinierungskreis über die Beteiligung von Vereinen, Verbänden und Organisationen bis hin zur allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit zu sehen. Einen Überblick hierzu wurde in der Sondersitzung „Bahnausbau“ am 17.06.2015 gegeben. Daneben wird die Kommunikation in Form von regelmäßigen Abstimmungsrunden der Stadt Bamberg mit dem Vorhabenträger DB Netz AG, den Vertretern in den Bundes- und Landesministerien sowie diversen Fachbehörden gleichrangig verfolgt. Nachfolgend wird hierzu ein zusammenfassender Überblick gegeben.

1. Abstimmungsgespräche zwischen DB Netz AG und Projektsteuerung im Baureferat

Als Ergebnis eines Abstimmungsgespräches zwischen DB und der Stadt Bamberg am 21.12.2015 wurde festgelegt, dass die monatlichen Arbeitstreffen zwischen den Projektverantwortlichen der DB Netz AG und der Projektsteuerung im Baureferat intensiviert werden sollen, um den weiteren Projektablauf zielgerichtet zu unterstützen.

Die wesentlichen Themen in den bisherigen Gesprächen bildeten neben organisatorischen Fragen und Abstimmung des weiteren Zeitplanes insbesondere die Handlungsfelder Lärmschutz, abschnittsweiser Ausbau, optimierte Tunnelplanung sowie der Referentenentwurf zum Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030. **Wesentliche Einzelergebnisse** hierzu sind:

- Zur Fortsetzung des ruhenden Planfeststellungsverfahrens ist die Verständigung auf eine im weiteren Verfahren zu prüfende Variante erforderlich.
- Lärmschutzmaßnahmen setzen grundsätzlich einen Aus- bzw. Neubau voraus.
- Es gibt laut DB die Zusage des BMVI, dass innovativer Lärmschutz in Bamberg zur Anwendung kommen soll.
- Durchführung von Vergleichsrechnungen Schall 03 (1990) und Schall 03 (2015) und weitere Entscheidung nach Kenntnis der dann vorliegenden Ergebnisse.
- Aus Sicht der Stadt wurde die Festlegung einer Maximalhöhe (z.B. 2,50 m) und weiterer Ausgleich über passivem Lärmschutz in die Diskussion eingebracht.

- Vorgezogener Lärmschutz ist grundsätzlich denkbar, setze aber einen Planfeststellungsbeschluss voraus (Anmerkung: Mit dem Planfeststellungsbeschluss werde der Endausbauzustand planfestgestellt, nicht der Bauablauf. Dieser sei Gegenstand der Verhandlungen zwischen DB und Stadt).
- Zur Berücksichtigung der Belange des Welterbestatus wird durch die DB-Vertreter weitestgehende Unterstützung hinsichtlich der Gestaltung der erforderlichen Lärmschutzwände zugesagt. Die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbes im Zusammenhang mit Lärmschutzmaßnahmen wurde durch die DB Netz selbst thematisiert und zugesagt.
- Chancen und Risiken einer optimierten bergmännischen Tunnelvariante werden im Zuge der weiteren Abstimmungsgespräche vorbereitet.
- Hinsichtlich der Tunnelvariante sind im weiteren Verlauf auch das Ergebnis der Abstimmung mit Bund und Land sowie die Kosten und Relevanz für den städtischen Haushalt aufzuzeigen.

2. Fachgespräch „Lärmschutz“

Auf Einladung von Herrn MdB Thomas Silberhorn fand in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie der Deutschen Bahn AG am 15. Januar 2016 in Berlin ein Fachgespräch zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit VDE 8.1 für die betroffenen Oberbürgermeister, Bürgermeister, Landräte und Bundes- und Landtagsabgeordneten der Region Bamberg und Forchheim statt. Erklärte Zielsetzung war die Erörterung von „Optionen für den bestmöglichen Lärmschutz unter Nutzung bestehender Ermessensspielräume“.

Im Anschluss an dieses Treffen wurden a) die Ausgangslage, b) die grundsätzlichen Ziele und c) die Erwartungen der Stadt Bamberg in einem Positionspapier zusammengefasst (**Anlage 1**).

Dieses Positionspapier wurde mit Schreiben vom 11.02.2016 an Herrn Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG) sowie an Herrn Bundesminister Alexander Dobrindt (BMVI) gesendet. Einen Abdruck erhielten auch die Kommunen entlang der Ausbaustrecke von Forchheim bis Zapfendorf sowie Frau MdB Emmi Zeulner, Herr MdB Thomas Silberhorn, Herr MdB Andreas Schwarz, Frau Staatsministerin Melanie Huml (MdL), Herr MdL Heinrich Rudrof und Herr Staatsminister Joachim Herrmann (Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr).

3. Reaktionen auf das Positionspapier der Stadt Bamberg

Als Reaktion auf das Positionspapier liegt für die DB AG ein Antwortschreiben des Bahnvorstandes durch den Konzernbevollmächtigten Klaus-Dieter Josel vom 10.03.2016 vor (**Anlage 2**). Die wichtigsten Aussagen hieraus sind:

- Die Verpflichtung zur Lärmvorsorge im Zuge des Ausbauprojektes führt zu deutlichen **Verbesserungen beim Lärmschutz** gegenüber der Lärmsanierung.
- **Forderungen der Stadt** können im wieder aufzunehmenden Planfeststellungsverfahren behandelt bzw. abgewogen werden, ohne dass ein neues Planfeststellungsverfahren einzuleiten wäre.
- **Mögliche Handlungsfelder im Bereich Lärmschutz** sind die Bewertung der Schallberechnung im Projekt (Anmerkung: Vergleich Schall 03 (1990) vs. Schall 03 (2015) und Bewertung der Ergebnisse), Bereiche verschiedener städtebaulicher Verträglichkeiten durch Berücksichtigung von transparenten Elementen, Gestaltungsaspekten und Optimierung im Bauablauf (Anmerkung: Vorgezogener Lärmschutz).

Als Reaktion auf das Positionspapier liegt für das BMVI ein Antwortschreiben von Staatssekretärin Dorothee Bär vom 21.03.2016 vor (**Anlage 3**). Die wichtigsten Aussagen hieraus sind:

- Das BMVI ist „stets bemüht im Rahmen der gesetzlichen Rahmenbedingungen und unter **Nutzung gegebener Abwägungsmöglichkeiten** eine gemeinsame Lösung zum geplanten viergleisigen Ausbau des Abschnitts Bamberg zu finden“.
- Ermittlung des Umfanges der Lärmvorsorge auf Basis „Schall 03 (1990)“, aber Gesprächsbereitschaft hinsichtlich der „Anwendung von **innovativen Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus** einschließlich zur **stadtbildverträglichen Gestaltung der Lärmschutzwände**“ gemeinsam mit dem Vorhabenträger DB Netz AG.
- Die Auswahl der Maßnahmen zur Lärminderung richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten,

wobei **aktive Maßnahmen vorrangig** sind.

- Die Entscheidung über die Verfahrensart und die seitens der Stadt Bamberg geforderte **vollständige Neuaufnahme des Planfeststellungsverfahrens** trifft das Eisenbahn-Bundesamt EBA nach pflichtgemäßem Ermessen. Dabei ist das EBA an Anträge des Vorhabenträgers – hier DB Netz AG – auf Durchführung eines bestimmten Verfahrens nicht gebunden.
- Die regelmäßigen **Abstimmungen des Vorhabenträgers mit dem Baureferat** in Form der monatlichen DB-Referat 6-Gesprächskreise sind geeignet, die im Positionspapier aufgeworfenen Fragen zu erörtern und Entscheidungen vorzubereiten.

4. Abstimmungsgespräch DB, BMVI, BayStIBV und Stadt Bamberg am 08.04.2016

4.1 Teilnehmer:

Stadt: Oberbürgermeister Andreas Starke; Bürgermeister Dr. Christian Lange; Christian Hinterstein, Referent für Zentrale Steuerung, Personalwesen und Konversionsmanagement; Bertram Felix, Finanzreferent; Herbert Schütz, Umweltamt; Rainer Voll, Stadtwerke Bamberg; Thomas Beese, Baureferent; Claus Reinhardt, Baureferat/Projektsteuerung Bahnausbau

Bund und Land: Dr. Friederike Reineke, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Leiterin Referat LA 17; Wolfgang Koch, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat LA 17; Stefan Schell, Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Bereichs-Leiter „Schieneninfrastruktur und Eisenbahnwesen“

DB: Klaus-Dieter Josel, DB AG, Konzernbevollmächtigter Freistaat Bayern; Mike Flügel, DB Netz AG, Leiter Bauherrenvertretung VDE 8; Andreas Monse, DB Netz AG, Bauherrenvertreter Knoten Bamberg

4.2 Themen

4.2.1 Sachstand aus Sicht der DB bzw. Ministerien zum Planfeststellungsabschnitt 22 Bamberg

Das BMVI stellt die Finanzierung für 2018/19 in Aussicht, weitere Gespräche folgen zur Bedarfsplankonferenz 2016 in Fulda (so genannte „Fuldaer Konferenz“). Die Entscheidung zwischen Variante „Ostumfahrung“ und Variante „Durchfahrung“ (Tunnel oder ebenerdig) ist vordringlich, da Planungssicherheit für angrenzende Planfeststellungsabschnitte (PFA) im Norden und Süden notwendig ist. Eine finale Entscheidung hinsichtlich der „Bamberger Variante“ für das wieder aufzunehmende Planfeststellungsverfahren wird bis Frühjahr 2017 erwartet. Daran anschließend erfolgt die Ausschreibung und Vergabe der Ausführungs- und Genehmigungsplanung.

Terminübersicht:

- Planfeststellung 2019 bis 2021
- Finanzierungsvereinbarung voraussichtlich 2018/19
- Baurecht bis 2022 erwartet, Baubeginn hängt von der Finanzierung im Bundeshaushalt ab
- Inbetriebnahme 2020 bis 2030, d.h. 10 Jahre Bauzeit unter rollendem Rad für Variante „Durchfahrung“ (für Variante „Tunnel“ 6 bis 8 Jahre)

Termine im Zusammenhang mit den angrenzenden Planfeststellungsabschnitten:

- PFA 21 Hirschaid – Strullendorf
 - o Planfeststellung voraussichtlich 2. Quartal 2017
 - o Finanzierungsvereinbarung voraussichtlich 2. Quartal 2017
 - o Inbetriebnahme voraussichtlich 12/2024
- PFA 23 Breitengüßbach - Hallstadt
 - o Planfeststellung erteilt
 - o Finanzierungsvereinbarung voraussichtlich 4. Quartal 2016
 - o Inbetriebnahme voraussichtlich 12/2024

4.2.2 Informationen zum Referentenentwurf BVWP 2030

Nachfolgend werden die wesentlichen **Aussagen aus dem Arbeitstreffen** zusammengefasst, wobei zusätzlich das **Projektdatenblatt aus dem Referentenentwurf** zum neuen BVWP 2030 ausgewertet wurde:

- Das beste Bewertungsergebnis unter Betrachtung der Faktoren **Kosten bzw. „Nutzen-Kosten-Verhältnis“** (NKV) sowie **„Fahrzeitverkürzung“** würde für den Planfeststellungsabschnitt Bamberg die Realisierung einer Umfahrungsvariante bedeuten (s.a. Ziff. 4.2.3). Daher auch die Aufnahme der Variante „Ostumfahrung Bamberg“ im BVWP-Entwurf.
- **Welche der Varianten tatsächlich im weiteren Verfahren verfolgt wird**, soll im Rahmen der laufenden Projektgespräche zwischen DB Netz AG und der Stadt Bamberg konkretisiert werden.
- **Der viergleisige Ausbau im Planfeststellungsabschnitt Bamberg ist das erklärte Ziel von BMVI und DB.**
- **Die Viergleisigkeit ist unbedingt bis 2030 erforderlich**, da zu diesem Zeitpunkt die Bestandsstrecke durch Bamberg infolge der Entwicklung der Gesamtsituation aus Schienengüter-, Personenfern- und Personennahverkehr einschließlich S-Bahn ohne Leistungseinbußen nicht realisierbar wäre.
- Hinsichtlich der **Verkehrsmengenentwicklung** im Bereich der Stadt Bamberg seien im BVWP 2030 die prognostizierten Güterzugzahlen reduziert worden, gleichzeitig steigt der Anteil Personenverkehr.
- Die Bewertung liege mit dem vorliegenden, „unvollständigen“ Referentenentwurf dominierend auf dem **Nutzen für den Personenfernverkehr**. Dementsprechend könne festgehalten werden, dass sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis entsprechend dem Grundsatz „Je mehr ICE-Sprinter bzw. ICE-Verbindungen über eine Ostumfahrung geführt werden“ verbessern würde.
- Die Planungen werden **im Rahmen der Projektfortführung zwischen DB Netz und Stadt Bamberg konkretisiert**. Das bedeutet konkret, dass die Varianten „Durchfahrung“ und „Tunnel“ im Prüfumfang verbleibe, auch wenn die „Ostumfahrung“ ausgeschlossen wäre.
- Hierzu sei ein **Beschluss des Bamberger Stadtrates über einen gleichwertigen Ersatz** – in diesem Fall auf der Bestandsstrecke – erforderlich. Eine erneute Betrachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist dabei nicht notwendig.
- Die **lokale Bedarfsdiskussion sei unerheblich**, da der Bedarf im Gesetz „BVWP“ festgeschrieben ist.
- Der Vorhabenträger DB Netz AG hat den Auftrag eine **„Durchführungsvariante wirtschaftlicher Natur“** auf dem Planungsweg vorzulegen.
- **Aus Sicht des Bayerischen Verkehrsministeriums** gibt es aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen keine gravierenden Unterschiede hinsichtlich Umfahrung bzw. Durchfahrung.
- Gleichermäßen sind aus bayerischer Sicht zusätzliche **S-Bahn-Verbesserungen mit der bestehenden Infrastruktur darstellbar**. Die politische Festlegung auf den Ausbau der Bestandsstrecke verbessern damit auch die Chancen im Hinblick auf weitere S-Bahn-Angebote wie den Wunsch auf den S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd sowie entsprechende Taktfrequenzen.
- Es wird daher empfohlen, **mögliche Synergieeffekte der zeitgleichen Behandlung des viergleisigen Ausbaus (Bund) und einer leistungsfähigen Infrastrukturanbindung an die Metropolregion Nürnberg (Land)** einschließlich deren Vorteile für den Wirtschaftsraum Bamberg aufzuzeigen. Eine Willensbekundung, getragen von einer möglichst breiten Basis, ist dabei hilfreich.

4.2.3 Bewertung Nr. 2-010-V02 „Ostumfahrung Bamberg“ im BVWP 2030 (Zusammenfassung)

- **Bewertungsergebnisse:**
 - o Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) 1,1
 - o Umweltbetroffenheit hoch
 - o Raumordnerische Bedeutung -
 - o Engpassbeseitigung ja
 - o Fahrzeitverkürzung 2 Minuten
- **Begründung der Dringlichkeitseinstufung:**
 - o niedriges NKV, Engpassbeseitigung, Reisezeitverkürzung, TEN-Kernnetzkorridor
- **Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes:**
 - o Der Abschnitt Forchheim – (Bamberg –) Breitengüßbach stellt den letzten verbleibenden Abschnitt des viergleisigen Ausbaus zwischen Nürnberg und Ebensfeld dar.
 - o Durch den prognostizierten Verkehrszuwachs im Schienenpersonennahverkehr und im

Schienengüterverkehr entsteht zwischen Forchheim und Breitengüßbach ein Engpass im deutschen Schienennetz. Daher werden zwischen Forchheim und Strullendorf zwei zusätzliche Gleise unmittelbar neben die bestehende Strecke gebaut, die Streckenhöchstgeschwindigkeit liegt dabei bei 230 km/h.

- Daran anschließend folgt eine zweigleisige Neubaustrecke entlang der BAB 73 zwischen Strullendorf und Breitengüßbach, welche ebenfalls für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h ausgelegt ist. Die autobahnparallele Führung ermöglicht eine östliche Umfahrung von Bamberg für Personenzüge, die nicht in Bamberg halten, sowie für den Güterverkehr. Dies ermöglicht eine Entlastung des Knotens Bamberg vom Güterverkehr und den Verzicht auf ein Kreuzungsbauwerk in Bamberg im Bereich der Einmündung der Bahnstrecke aus Richtung Schweinfurt (Anmerkung: vorgesehene Verbindungsgleis im Bereich Gleisdreieck).
- Für den Schienenpersonenfernverkehr ergeben sich weitere Reisezeitersparnisse von 2 Minuten.

5. Fazit:

Es ist aus Sicht der Stadt zur Wahrung der eigenen Interessen **dringend erforderlich, jegliche Form einer „Ostumfahrung“ aus dem weiteren Trassenfindungsprozess auszuschneiden**. Andernfalls würden die Konsequenzen einer Realisierung letztlich bedeuten, dass hier eine Umfahrungsmöglichkeit angeboten wird, die vorrangig dem schnellen ICE-Sprinter dient. Dies bedeutet aber auch eine **Gefahr für den ICE-Systemhalt Bamberg**, da möglicherweise auch weitere ICE-Verbindungen an Bamberg vorbeigeführt werden könnten.

Ein Festhalten an der **Bestandstrecke ohne Ausbau**, d.h. weiterhin Zweigleisigkeit, ist laut BMVI **keine Option**. Vielmehr ist die Viergleisigkeit bis 2030 unbedingt erforderlich, da sonst die Gesamtsituation aus Schienengüter, Personenfern- und Personennahverkehr einschließlich S-Bahn ohne Leistungseinbußen nicht realisierbar wäre.

Aus Sicht des Bayerischen Verkehrsministeriums sind zusätzliche **S-Bahn-Verbesserungen mit der bestehenden Infrastruktur darstellbar**. Die politische Festlegung auf den Ausbau der Bestandsstrecke verbessern damit auch die Chancen im Hinblick auf weitere S-Bahn-Angebote wie den Wunsch auf den S-Bahn-Haltepunkt Bamberg Süd sowie entsprechende Taktfrequenzen.

Es wird daher empfohlen, **mögliche Synergieeffekte der zeitgleichen Behandlung des viergleisigen Ausbaus (Bund) und einer leistungsfähigen Infrastrukturanbindung an die Metropolregion Nürnberg (Land)** einschließlich deren Vorteile für den Wirtschaftsraum Bamberg aufzuzeigen. Eine Willensbekundung, getragen von einer möglichst breiten Basis, ist dabei hilfreich.

II. Beschlussvorschlag

Der Stadtrat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

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:** Positionspapier „Lärmschutz“ (Stadt Bamberg, Februar 2016)
- **Anlage 2:** Schreiben Konzernbevollmächtigter Klaus-Dieter Josel v. 10.03.2016 im Auftrag von Bahnvorstand Dr. Grube
- **Anlage 3:** Schreiben Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim BMVI v. 21.03.2016