

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------|
| Sitzungsvorlage | Vorlage- Nr: VO/2016/0202-R6 | |
| Federführend: Referat 6 | Status: öffentlich | |
| Beteiligt: | Aktenzeichen: Datum: 13.04.2016 Referent: Beese Thomas | |
| Bahnausbau Bamberg: Entwurf des Bundesverkehrswegeplans BVWP 2030 – Stellungnahme der Stadt Bamberg | | |
| Beratungsfolge: | | |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit |
| 27.04.2016 | Stadtrat der Stadt Bamberg | Entscheidung |

I. Sitzungsvortrag:

Ende März 2016 wurde der Referentenentwurf des BMVI für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der BVWP ist die verkehrspolitische Gesamtstrategie des „Bundes“. Er ist das zentrale Planungsinstrument, mit dem der Rahmen für die anstehenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bis 2030 abgesteckt wird – sowohl für die Erhaltung, als auch für den Aus- und Neubau. Auf diesem Wege sollen Prioritäten für Investitionen in die Bundesverkehrswege ermittelt werden. Dabei steht der größtmögliche Nutzen für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Umwelt im Vordergrund.

Der Referentenentwurf umfasst eine Sammlung der bundesweit wichtigsten Bauprojekte bei Straßen, Bahnstrecken und Wasserwegen bis zum Jahr 2030. Chancen auf eine Finanzierung durch den Bund haben demnach insbesondere die Projekte, die mit der Bewertung „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ oder „Vordringlicher Bedarf“ versehen sind. Diese beiden Kategorien sind untereinander in der Priorität gleichrangig.

Rund 265 Milliarden Euro will der Bund in den kommenden 14 Jahren in sein Verkehrsnetz investieren. Insgesamt weist die Projektliste über 1.000 Vorhaben aus, 17 Prozent davon liegen in Bayern. Für Schienenwege sind 109 Milliarden Euro (41,4 Prozent der Vorhaben) vorgesehen. Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung im Schienengüterverkehr wird eine Zunahme von 42,9 Prozent für das Prognosejahr 2030 gegenüber 2010 festgestellt (153,7 Mrd. Tonnen-Kilometer). Beim Schienenpersonenverkehr wird eine Steigerung von 19,2 Prozent angenommen (100,1 Mrd. Personen-Kilometer).

In die Bewertung flossen neben Umweltaspekten weitere Kriterien, darunter das Kosten-Nutzen-Verhältnis NKV, ein. Projekte unter einem NKV von 1,0 wurden im Zuge der Bewertung ausgeschieden.

Von der Ausbauplanung der Bahn ist bekanntermaßen auch der Bamberger Raum zwischen Forchheim und Breitengüßbach betroffen. Unter der Projekt-Nummer „02-010-V02“ verbirgt sich der vorgesehene Bahnausbau durch Bamberg. Dabei geht es hier um eine „zweigleisige Neubaustrecke (NBS) Strullendorf - Breitengüßbach entlang der A 73 (Ostumfahrung Bamberg), Vmax 230 km/h“.

Die Aufnahme dieser Trassenvariante in den BVWP hat in Bamberg für erhebliche Irritationen gesorgt. Befürworter wie Gegner einer derartigen Streckenführung haben dies als Argument für die Durchsetzung der jeweiligen Vorstellungen begriffen. Die Stadt Bamberg hat zwischenzeitlich gegen diese „Vorfestlegung“ einer von derzeit drei Varianten, die sich im gemeinsamen Dialogprozess von Bahn und Stadt Bamberg zur Trassenfindung befinden, Einspruch erhoben.

Mit Schreiben vom 15.04.2016 (**Anlage 1**) hat Herr Oberbürgermeister Andreas Starke um Aufklärung gebeten. Für die Stadt wird dabei unmissverständlich aufgezeigt, dass die Trassenentscheidung noch nicht abgeschlossen ist und eine ergebnisoffene Diskussion und sachgerechte sowie transparente Entscheidung unter breiter Beteiligung der Bürgerschaft zugesagt wurde. Wie das weitere Verfahren in zeitlicher Folge vorgesehen ist, wird ausführlich unter TOP „Ostumfahrung – Bewertung und Entscheidung“ dargelegt.

Zwischenzeitlich konnte dazu über das verantwortliche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI in Erfahrung gebracht werden, dass das besagte Vorhaben nach mündlicher Aussage nur stellvertretend für eine von drei möglichen Varianten stehe. Unverändert sind dies neben der Umfahrung weiterhin die oberirdische Durchfahrt über Bestandsstrecke oder eine teilweise Untertunnelung. 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.

Das genannte Projekt stehe demnach quasi als „Platzhalter“ im BVWP-Entwurf. Nach Erklärung im Zuge eines Abstimmungsgespräches mit DB Netz AG, Bundes- und Landesverkehrsministerium am 08.04.2016 ist der viergleisige Ausbau durch Bamberg das erklärte Ziel und ein Ausbau unbedingt bis 2030 erforderlich, da zu diesem Zeitpunkt die Bestandsstrecke durch Bamberg infolge der Entwicklung der Gesamtsituation aus Schienengüter-, Personenfern- und -nahverkehr einschließlich S-Bahn ohne Leistungseinbußen nicht realisierbar sei.

Ergänzend dazu wird noch darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Verkehrsmengenentwicklung offensichtlich auch im BMVI ein Umdenken stattgefunden hat. Bislang ging die Verkehrsprognose 2025 noch von 265 Güterzügen pro Tag aus (IST 2013: 85). In der durch die Stadt veranlasste KCW-Studie (Mai 2015) wurden für 2030 150 Güterzüge prognostiziert. Vor diesem Hintergrund basiert die Bewertung des Planfeststellungsabschnittes Bamberg durch den Bund nunmehr dominant auf dem Personenfernverkehr anstelle – wie im letzten BVWP – des Güterverkehrs.

Aber auch weitere „Vorhaben mit vordringlichem Bedarf“ im BVWP-Entwurf sind für die zukünftige Eisenbahnsituation in der Welterbestadt von Interesse. Etwa der „Ostkorridor“ zwischen Hof und Regensburg oder der „Güterzugtunnel Fürth“. Mit Hilfe des Projektinformationssystems PRINS können alle Informationen zu den genannten Vorhaben im Internet aufgerufen werden, um Grundlagen von Entscheidungen detailliert nachvollziehen zu können. Der Planungsabschnitt Bamberg kann direkt unter folgender Internetadresse eingesehen werden: www.bvwp-projekte.de/schiene/2-010-V02/2-010-V02.html. Eine Zusammenfassung zur „Ostumfahrung Bamberg“ ist in **Anlage 2** beigelegt.

Nach der Veröffentlichung des Ministeriums endet die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen am 2. Mai 2016. Bis dahin sind Initiativen, Firmen und Verbände, aber auch Einzelpersonen aufgerufen, ihre Hinweise und Sachargumente mitzuteilen. Erstmals wird damit bei der Erstellung eines Bundesverkehrswegeplans die Öffentlichkeit beteiligt. Nicht im Sinne einer Volksabstimmung für oder gegen Verkehrsvorhaben. Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung ist dabei auch der dazugehörige Umweltbericht. Erklärtes Ziel dabei ist die fachliche Überprüfung der getroffenen grundsätzlichen Festlegungen, insbesondere im Hinblick auf die resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt.

Dabei können Stellungnahmen grundsätzlich auf zwei verschiedene Arten abgegeben werden: Entweder über das Online-Formular oder als Anschreiben per Post unter Angabe des Stichworts "BVWP 2030" an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die eingegangenen Stellungnahmen werden geprüft, bevor der Plan im Sommer vom Kabinett beschlossen werden soll.

Alle wichtigen Dokumente und Informationen sowie das Online-Formular zum Beteiligungsverfahren sind auf den Internetseiten des BMVI zu finden: <http://www.bmvi.de>.

Stellungnahme der Stadt Bamberg

Auch die Stadt Bamberg hält es für sinnvoll, ja erforderlich, dieses Angebot wahrzunehmen und dabei den aktuellen Sachstand sowie die Zielsetzungen der Stadt deutlich zu machen. Ungeachtet der Möglichkeit, dass für Kommunen ggf. auch eine spätere Abgabe zulässig sein könnte, sollte die Frist eingehalten werden. Ein Vorgehen, das auch der Landkreis Bamberg und andere Kommunen verfolgen.

Hinsichtlich der **Inhalte der Stellungnahme der Stadt Bamberg** ist insbesondere die aktuelle Beschlusslage mit Ende der Stadtratsberatungen in der Sitzung am 27.04.2016 entscheidend. Vorrangig sind dabei die Schwerpunkte und Ziele gemäß der Beschlussvorlage zu diesem TOP wiederzugeben.

Hinsichtlich der zu erstellenden Stellungnahme der Stadt zum BVWP 2030 liegt mit Schreiben vom 15.04.2016 ein **Antrag der GAL-Stadtratsfraktion mit eigenem Textvorschlag** vor (**Anlage 3**). Dabei soll im Zuge der Stellungnahme der Stadt auf folgende Forderungen hingewiesen werden:

1. Keine Ostumfahrung für Personen- und Güterzüge mit 230 km/h
2. Prüfung der Nullvariante
3. Abwägung der Ausbauvarianten „Durchfahrtsstecke“ und „Güterzug-Ostumfahrung“

Zu den genannten Inhalten teilt die Verwaltung folgendes mit:

1. Die Mehrzahl der Themen werden im Zuge der TOPE „Kommunikation“, „Ostumfahrung“ und „Weiteres Vorgehen“ in dieser Sitzung beantwortet.
2. Jegliche Form einer „Ostumfahrung“ wird äußerst kritisch gesehen, insofern auch die hier antragsgegenständliche Ostumfahrung.
3. Eine Null-Variante ist laut Feststellung des BMVI bei Aufnahme einer Variante im Bundesverkehrswegeplan keine Option, da mit Aufnahme die Realisierung auch gesetzlich gefordert wird. Im Umkehrschluss hieße „Null-Variante“ die vollständige und ersatzlose Herausnahme der VDE 8 im PFA 22 aus dem BVWP. Zu einer „Prüfung“ käme es dann gar nicht mehr. Von der Sache her wird durch das BMVI für die Zeit ab 2030 die Notwendigkeit zur Viergleisigkeit festgestellt.
4. Eine reine „Güterzugumfahrung“ wird durch das BMVI aus grundsätzlichen Erwägungen ausgeschlossen. Die im Laufe des bisherigen Verfahrens festgestellte Informationslage ist umfassend und zur Abwägung der „Ostumfahrung“ inhaltlich ausreichend. Die aufgeworfenen Fragen zur „Durchführung“ werden im weiteren Prozess der vertiefenden Untersuchungen berücksichtigt.

Abschließender Hinweis

Hinsichtlich des weiteren Verfahrens – auch mit Blick auf die Projektrealisierung in Bamberg – wird der Vollständigkeit halber noch folgendes angemerkt: Bevor ein Projekt aus dem BVWP umgesetzt werden kann, muss es im Nachgang ein eigenständiges Planungsverfahren durchlaufen, etwa ein Planfeststellungsverfahren. Es muss z.B. die genaue Streckenführung festgelegt und Baurecht erteilt werden. Für die eigentliche Umsetzung der Projekte müssen die nötigen Finanzmittel im Rahmen der jährlichen Haushaltsgesetze vom Deutschen Bundestag bereitgestellt werden.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 bis zum 02.05.2016 eine Stellungnahme der Stadt Bamberg abzugeben, wobei folgende Schwerpunkte und Ziele zu berücksichtigen sind:
 - a) Dauerhafte Sicherung des ICE-Systemhaltes in der Stadt Bamberg.
 - b) Dauerhafte Sicherung der Trinkwasserversorgung der Stadt Bamberg.
 - c) Dauerhafte Reduzierung möglicher Beeinträchtigungen und negativer Auswirkungen durch Konzentration auf eine Trasse mit den hier nötigen Änderungs-, Ersatz- und Kompensationsmaßnahmen.
 - d) Besondere Berücksichtigung der Handlungsfelder Lärm- und Gesundheitsschutz, UNESCO-Welterbestatus und Stadtbild, ökologische Funktionen des Bannwaldes Hauptsmoorwald einschließlich Erholungsfunktion sowie Flächen des Erwerbsgartenbaus.
 - e) Sicherung der leistungsfähigen Infrastrukturanbindung innerhalb der Metropolregion Nürnberg durch Ausbau der S-Bahn-Angebote. Hierzu zählen u.a. die Realisierung des S-Bahn-Haltepunktes Bamberg Süd und entsprechende S-Bahn-Taktfrequenzen.
 - f) Ausschluss jeglicher Variante „Ostumfahrung“.
 - g) Ergebnisoffene Prüfung der verbliebenen Varianten 2 „Oberirdische Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz“ und „Tunnel in bergmännischer Bauweise“.
 - h) Der viergleisige Ausbau der Bestandsstrecke muss bedarfsorientiert und abschnittsweise erfolgen. Dabei sind Maßnahmen zum Lärmschutz vorzeitig im Bauablauf zu berücksichtigen.
3. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, die Stellungnahme der Stadt Bamberg zum BVWP 2030 der Bayerischen Staatsregierung zu übersenden und diese aufzufordern, die Positionen der Stadt Bamberg in ihren Grundzügen in die Stellungnahme des Freistaates zum BVWP 2030 zu integrieren.
4. Der Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 15.04.2016 ist geschäftsordnungsmäßig 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: |

Anlage/n:

- **Anlage 1:** OB-Schreiben vom 15.04.2016 an BMVI und Bahnvorstand
- **Anlage 2:** Projekt-Nr. 2-010-V02 „Ostumfahrung Bamberg“ (Auszug aus den Projektdaten)
- **Anlage 3:** Antrag der GAL-Stadtratsfraktion v. 15.04.2016 „Stellungnahme zum BVWP 2030“

Andreas Starke
Oberbürgermeister
Bezirkstagsvizepräsident

I. Schreiben an:

Deutsche Bahn AG
Herrn Vorsitzenden des Vorstands
Dr. Rüdiger Grube
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

sowie

Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Alexander Dobrindt, MdB
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Ihr Ansprechpartner:

Thomas Beese
Baureferat
Baureferat
Untere Sandstr. 34-40
96049 Bamberg
Telefon (0951) 87-1600
Telefax (0951) 87-1954
E-Mail: thomas.beese@
stadt.bamberg.de

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

15.04.2016/St-Be-Re

Bundesverkehrswegeplan 2030 – Klärungsbedarf aus Sicht der Stadt Bamberg

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Dr. Grube,
Sehr geehrter Herr Bundesminister Dobrindt,

Ende März 2016 wurde der Referentenentwurf des BMVI für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 der Öffentlichkeit vorgestellt. Von der Ausbauplanung der Bahn ist bekanntermaßen auch der Bamberger Raum zwischen Forchheim und Breitengüßbach betroffen. Unter der Projekt-Nummer „02-010-V02“ steht der vorgesehene Bahnausbau durch Bamberg. Im Referentenentwurf wird dieser als „zweigleisige Neubaustrecke (NBS) Strullendorf - Breitengüßbach entlang der A 73 (Ostumfahrung Bamberg), Vmax 230 km/h“ bezeichnet.

Die Aufnahme dieser Trassenvariante in den BVWP hat in Bamberg für erhebliche Irritationen gesorgt. Befürworter wie Gegner einer derartigen Streckenführung haben dies als Argument für die Durchsetzung ihrer jeweiligen Vorstellungen begriffen. Regelrechte Verschwörungstheorien machen zudem seit Veröffentlichung die Runde in den Medien.

Gleichzeitig damit haben die Projektverantwortlichen im BMVI mit dieser „Vorfestlegung“ einer Trasse entschieden gegen den bisherigen Diskussionsstand im laufenden Dialogprozess verstoßen. Schließlich bestand bislang in der Frage der

Trassenfindung Konsens, dass aktuell noch drei mögliche Varianten ergebnisoffen und gleichrangig untersucht und geprüft werden. Dies sind zusätzlich zur „Ostumfahrung in Parallellage zur BAB A 73“ explizit die „Oberirdische Durchfahrung mit innovativem Lärmschutz“ und ein „Tunnel in bergmännischer Bauweise“.

Nachdem der Trassenfindungsprozess im bisherigen Verlauf unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit in enger Abstimmung mit der DB und dem BMVI erfolgte, bedeutet die Aufnahme im Bundesverkehrswegeplan wie geschehen, einen klaren Verstoß gegen die praktizierte Vorgehensweise und die gemeinsame Zielsetzung einer größtmöglichen Transparenz gegenüber der Stadtgesellschaft.

Aus diesem Grund erwarte ich eine deutliche Klarstellung Ihres Hauses, dass die Trassenfrage für den Bereich des Bamberger Stadtgebietes unverändert offen ist. Gleichzeitig wünsche ich in unser beider Interesse die Vorlage einer klaren Sprachregelung, die den Prüfungsauftrag im bisherigen Umfang bestätigt und deutlich macht.

Wie Sie wissen, unterstützt die Stadt Bamberg einen bedarfsorientierten und abschnittsweisen viergleisigen Ausbau durch das Stadtgebiet. Gleichzeitig sind aus hiesiger Sicht die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Bauablaufes und der Bauphasenplanung möglichst frühzeitig zu realisieren.

Ich gehe davon aus, dass der Stadtrat von Bamberg bereits in der Sitzung am 27.04.2016 weitere Festlegungen hierzu und zur Frage des Bahnausbaus innerhalb der Welterbestadt Bamberg treffen wird. Eine klärende Darstellung Ihrerseits könnte diese Zielsetzung durchaus unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Andreas Starke
Oberbürgermeister

Befördert
19. April 2016

II. Zur Zustellung:

III. In Abdruck:
Referat 1 – Herrn Oberbürgermeister Starke
Referat 1
Referat 2
Amt 10 Pressestelle
Amt 10 – Sitzungsdienst
Referat 6 – Herrn Reinhardt
Amt 26 – Herrn Schulz
Amt 61 – Herrn Leiter
EBB
Amt 38 – Herrn Schütz
STWB

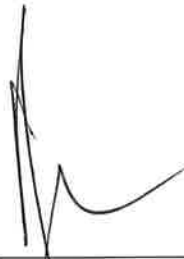
IV. z. A. Ref. 6

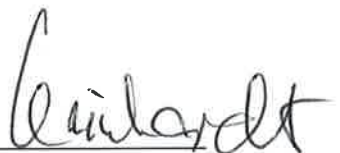
Bamberg,



Andreas Starke
Oberbürgermeister

Baureferat:



Thomas Beese
Baureferent

Claus Reinhardt
Projektsteuerung Bahnausbau

Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 Projekt-Nr. 2-010-V02 „Ostumfahrung Bamberg“ Bewertung PRINS (Zusammenfassung)

Bewertungsergebnisse:

- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) 1,1
- Umweltbetroffenheit hoch
- Raumordnerische Bedeutung -
- Engpassbeseitigung ja
- Fahrzeitverkürzung 2 Minuten

Begründung der Dringlichkeitseinstufung:

- niedriges NKV, Engpassbeseitigung, Reisezeitverkürzung, TEN-Kernnetzkorridor

Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes:

- Der Abschnitt Forchheim – (Bamberg –) Breitengüßbach stellt den letzten verbleibenden Abschnitt des viergleisigen Ausbaus zwischen Nürnberg und Ebensfeld dar.
- 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.

Weitere Infos: <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-001-V02/2-001-V02.html>

H. O. A.

Anlage 3

GAL-Fraktionsbüro Grüner Markt 7 96047 Bamberg

**Herrn Oberbürgermeister
Andreas Starke
Rathaus Maxplatz**

96047 Bamberg

Bamberg, 15. April 2016

Antrag für die Vollsitzung am 27. April 2016

Stellungnahme der Stadt Bamberg zum Bundesverkehrswegeplan

→Projekt -010-V02 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) – geplanter Teilbereich: 2-gleisige NBS Strullendorf – Breitengüßbach entlang der A 73 (Ostumfahrung Bamberg), Vmax 230 km/h

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Stadt Bamberg ist aufgefordert, eine Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans abzugeben. Diese soll in der Vollsitzung im April verabschiedet werden.

Wir stellen deshalb namens unserer Fraktion folgenden **Antrag**:

Die Stellungnahme der Stadt Bamberg zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans BVWP wird im Rahmen der Beteiligung der Kommunen mit folgendem Wortlaut eingereicht:

1. Keine Ostumfahrung für Personen- und Güterzüge mit 230 km/h

Die im BVWP-Entwurf vorgesehene Bahnausbau-Variante in Form einer Ostumfahrung der Stadt für Personen- und Güterverkehrszüge mit einer Streckengeschwindigkeit von bis zu 230 km/h wird von der Stadt Bamberg abgelehnt. Grund hierfür ist der enorme Flächenverbrauch dieser Neubau-Umgehungsstrecke im Hauptmoorwald. Wegen der geplanten hohen Geschwindigkeit wären große Sicherheitsabstände notwendig und damit ein enormer Waldverlust verbunden.

2. Prüfung der Null-Variante

Die vorliegenden Prognosen für das Güterverkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke über Bamberg, mit der die Notwendigkeit eines zweigleisigen Ausbaus begründet wird,

werden von der Stadt Bamberg angezweifelt. In einem dazu erstellten Gutachten des Büros KCW Berlin werden keine wachsenden Zahlen für den Güterverkehr über Bamberg prognostiziert, sondern sogar sinkende Zahlen. Dazu kommt, dass im BVWP die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg-Hof (so genannte Sachsen-Franken-Magistrale) im vordringlichen Bedarf aufgeführt wird; auf dieser Strecke wird ein Teil des jetzt über Bamberg fahrenden Güterverkehrs abgewickelt werden, so dass die Zahl der Güterzüge zusätzlich sinkt.

Deshalb ist aus Sicht der Stadt Bamberg zu prüfen, ob auf den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen durch oder um die Stadt verzichtet werden kann. Ein Teil der hier eventuell in großem Maß einzusparenden Gelder müssten dann unverzüglich in Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke investiert werden.

3. Abwägung der Ausbauvarianten „Durchfahrtsstrecke“ und „Güterzug-Ostumfahrung“

Eine ausreichende Abwägung zwischen diesen beiden Varianten hat bislang nicht stattgefunden, da die Informationslage noch lückenhaft ist.

Bezüglich der Variante Durchfahrtsstrecke ist zu klären, welche alternativen und passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gleisbett möglich und machbar sind, wie hoch die dann immer noch notwendigen Schallschutzwände sein müssen bzw. wie/ob sie durch integrierte Lärmschutzmaßnahmen (beispielsweise in Form von speziell genutzten Bürogebäuden) ersetzt werden können. Die konkreten Auswirkungen auf das Stadtbild sind genau darzustellen.

Bezüglich der Güterzug-Ostumfahrung ist zu klären, mit wie viel Flächenverbrauch und Waldverlust bei einer eingehausten Variante, geringerer Güterzug-Geschwindigkeit und möglichst naher Trassenführung entlang der Autobahn zu rechnen ist, wie und wo man den unvermeidbaren Verlust an Waldflächen ausgleichen kann, wie der Güterverkehr gezielt über diese Umgehungsstrasse zu steuern ist und wie der Lärmschutz sowohl an der neuen Umfahrungsstrecke als auch an der dann unverändert bestehenden Bestandsstrecke gewährleistet werden kann.

Begründung:

Zu 1) Dieser Standpunkt ist unstrittig.

Zu 2) Die Prognosen derart hoher Güterzug-Zahlen für die Bahnstrecke Bamberg sind massiv anzuzweifeln aus den genannten Gründen. Dabei ist auch zu beachten, dass diese hohen Angaben auf einem mittlerweile historischen Hintergrund beruhen: Die Aussicht auf ein hohes Güterverkehrsaufkommen war notwendig, um den ICE-Ausbau der Strecke Nürnberg-Erfurt-Leipzig/Halle-Berlin als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1 in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen und so mit Mitteln des Bundes zu finanzieren. Es hat sich nun aber gezeigt, dass

diese prognostischen Angaben nicht eintreten werden. Deshalb müsste angesichts des zu erwartenden massiven Eingriffs in die Stadt oder ihre unmittelbare Umgebung erst einmal überzeugend nachgewiesen werden, ob der Bedarf für den Ausbau überhaupt vorhanden und der Einsatz einer solch immensen Investitionssumme gerechtfertigt ist.

Zu 3) Sollte der Ausbau des Streckenabschnitts Bamberg unvermeidlich notwendig sein, ist der Stadtrat zum Wohle aller Bürgerinnen und Bürger verpflichtet, eine fundierte Entscheidung zu treffen. Dies kann nur geschehen, wenn alle Fragen bezüglich aller Varianten ausreichend und erschöpfend beantwortet wurden. Da dies noch nicht der Fall ist, kann der Stadtrat sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht guten Gewissens auf eine Ausbauvariante als die erwiesenermaßen beste festlegen. Die Stadt Bamberg sollte sich nicht von außen unter Druck setzen lassen, sondern eine fundierte Debatte zu Ende führen und Respekt und Zeit für eine verantwortungsvolle Entscheidung einfordern. Und sie sollte in diese Entscheidungsfindung auch die Bürgerinnen und Bürger mit einbinden, was wir in einem gesonderten Antrag bereits beantragt haben.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen



Ursula Sowa

Peter Gack