

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Vorlage- Nr:</b> VO/2016/0200-R6	
Federführend: Referat 6	Status: öffentlich	
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 13.04.2016 Referent: Beese Thomas	
<b>Bahnausbau Bamberg: Kommunikation mit DB Netz, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI und Bayer. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr</b>		
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 Abstimmungsgesprächs 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 Verbindungsgleise 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

<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:** 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

Andreas Starke  
Oberbürgermeister  
Bezirkstagsvizepräsident

I. Schreiben an:

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

sowie

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

**Ihr Ansprechpartner:**

Thomas Beese  
Baureferent  
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

11.02.2016/St-Be-Re

## **Positionspapier der Stadt Bamberg zum Fachgespräch „Lärmschutz“ am 15.01.2016**

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

auf Einladung von MdB Thomas Silberhorn fand in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie der Deutschen Bahn AG am 15. Januar 2016 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“. In Ergänzung zu diesem Treffen sind in nachfolgendem Positionspapier die Ausgangslage, die grundsätzliche Ziele und die Erwartungen der Stadt Bamberg zusammengefasst:

### **1. Ausgangslage**

Der geplante viergleisige Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg ist das größte Infrastrukturprojekt der jüngeren Geschichte der Welterbestadt Bamberg. **Konkret bedeutet der Ausbau** nach derzeitigem Kenntnisstand unter anderem bis zu vier Meter hohe Lärmschutzwände sowie Eingriffe in Bausubstanz, in Wasserschutzzonen sowie in

gärtnerische Nutzflächen. Flächenverbrauch (Bannwald), Beeinträchtigungen des Welterbes (Sichtachsen, Integrität und Verlust der Existenzgrundlagen des Erwerbsgartenbaus infolge des benötigten Flächenverbrauchs) und der städtebaulichen Qualität, kritische Baustellenzustände und Kostenfolgen für die Stadt sind weitere **Problemfelder**. Die größte Sorge der Anwohner sind höhere Lärmbelastungen durch Zunahme des (Güter-)Zugverkehrsaufkommens als Folge des Bahnausbaus. Dennoch stecken in diesem Projekt auch große Chancen für die gesamtstädtische Entwicklung.

Wir befinden uns bei diesem Prozess noch in einer vergleichsweise frühen Planungsphase. Dies obwohl das entsprechende Planfeststellungsverfahren bereits **1994** eröffnet wurde. Nach einem ersten Anhörungsverfahren **1994** wurden die Planänderungen in einer erneuten Anhörung **1996** vorgestellt. **1998** wurden die Planungen ergebnislos eingestellt und erst im **Februar 2009** erneut aufgenommen. Seitdem hat kein erneutes Anhörungsverfahren mehr stattgefunden. Neuere Planungsunterlagen der DB AG liegen der Stadt seit **Oktober 2009** vor. Viele Aspekte der Planung sind derzeit noch unklar. Gemeinsam mit der DB AG wurde daher der „**Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg**“ ins Leben gerufen, der aus Vertretern der Stadt (Politik und Bürgerschaft), der Bundes- und Landespolitik sowie Vertretern von Bund und Bahn besteht. Dieses Dialogverfahren wurde gestartet, um im Vorfeld des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens eine fundierte Trassenentscheidung zu erreichen. Aktuell stehen noch **drei Varianten zur Auswahl**:

- Variante 2: Oberirdische Durchfahrt auf der Bestandsstrecke mit innovativem Lärmschutz
- Variante 3: Ost-Umfahrung in Parallelführung zur Autobahn A 73
- Variante 5: Ausbau der Bestandsstrecke mit Tunnel in bergmännischer Bauweise

Eine endgültige Trassenentscheidung aus Sicht der Stadt Bamberg und Grundlage für die Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens soll bis Ende 2016 erfolgen. Dabei sind zur Position der Stadt laut Stadtratsbeschluss vom **27.02.2013** folgende grundsätzliche Hinweise als „**übergeordnete Zielvorgaben**“ zu beachten:

- **Lärmschutz und damit Gesundheitsschutz** ist für die vom Bahnverkehr betroffenen Menschen unverzichtbar.
- Bei allen Planungen sind stets die Belange des **UNESCO-Welterbes Bamberg** zu würdigen, zu wahren und jederzeit mit höchster Priorität zu berücksichtigen.
- Sicherstellung eines dauerhaften **ICE-System-Haltes** und Realisierung eines **S-Bahn-Haltepunktes Bamberg-Süd**.

## **2. Erläuterungen zu den Zielen der Stadt Bamberg**

### **2.1 Lärm- und Gesundheitsschutz**

Im Rahmen des Streckenausbaues sind sowohl für die betroffenen Menschen als auch für das berührte Stadtbild die rechtlich und technisch beste Lösung durch die DB AG umzusetzen. Vor massiven Eingriffen in das Stadtbild sind alternative Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Es muss der Grundsatz gelten, dass zunächst alle



Möglichkeiten der Technik auszuschöpfen sind, bevor nachhaltig in Stadtstruktur und Stadtbild eingegriffen werden darf.

## **2.2 UNESCO-Welterbe Bamberg**

Mit Blick auf den einzigartigen Status als Welterbe hat der Bamberger Stadtrat am 30.03.2011 die „Bamberger Erklärung“ verabschiedet. Für die Projektverantwortlichen der DB AG bedeutet dies, dass bei allen Entscheidungen und Planungen, vor allem hinsichtlich Trassierung, gefahrener Geschwindigkeiten und aller Begleitmaßnahmen, der UNESCO-Welterbestatus Berücksichtigung finden muss. Die visuelle Integrität ist ein Grundrecht und erfordert Rücksichtnahme auf das Stadtbild, Vermeidung der teilenden Wirkung von Lärmschutzwänden und Wahrung von Sichtachsen. Wir haben es hier mit einer gesamtgesellschaftlichen Verpflichtung von Stadt, Land, Bund und Bahn zu tun. Dies gilt auch für die Frage der Kosten und Finanzierung von Maßnahmen.

## **2.3 ICE-System-Halt und S-Bahn-Haltepunkt Bamberg-Süd**

Die „Gemeinsame Resolution der Oberbürgermeister der Städte Forchheim und Bamberg und der Landräte der Landkreise Forchheim und Bamberg“ an den Bayerischen Ministerpräsidenten vom 13.11.2012 fordert, gemeinsam mit dem viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch Bamberg den S-Bahn-Haltepunkt Bamberg-Süd zu realisieren. Auf diese Weise lassen sich die Anforderungen an den schienengebundenen ÖPNV in diesem Gebiet – wachsende Pendlerzahl, die dort ansässigen Betriebe, wichtige Infrastruktureinrichtungen und die weitere Stadtentwicklung mit ihren Arbeitsplätzen – berücksichtigen.

## **3. Forderungen der Stadt Bamberg zum Handlungsfeld „Lärmschutz“**

Grundsätzlich gilt, dass der bestmögliche Lärmschutz – Lärmvorsorgewerte gemäß 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung BImSchV – im Bereich von Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen erfolgen muss. Die Belange des Lärm- und Erschütterungsschutzes sind im Detail im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachzuweisen. Dazu besteht im **Ergebnis der gemeinsamen Beratungen im „Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg“** (November 2012 bis Juli 2014) Konsens hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise. Demnach sollen für das zu entwickelnde Schallschutzkonzept für den Ausbauabschnitt Bamberg (Planfeststellungsabschnitt PFA 22) folgende **Grundlagen und Rahmenbedingungen** berücksichtigt werden:

- **Wegfall Schienenbonus** (§ 43 BImSchG),
- **Anwendung Schall 03 Neu** (in Anlehnung an die 16. BImSchV) sowie
- **Anwendung der verfügbaren innovativen Technologien** zum Lärmschutz an Schienenstrecken.

Diese Übereinkunft wurde in allen bisherigen Erklärungen und Zusagen seitens DB AG (Konzernbevollmächtigter Klaus-Dieter Josel), DB Netz AG / DB ProjektBau GmbH (Mike Flügel, Bauherrnvertreter DB-Großprojekte) und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI (Dr. Friederike Reineke / Wolfgang Koch) im

„Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg“ und bei den diversen Arbeitsgesprächen zwischen Stadt und DB-Vertretern getroffen. Dementsprechend wurden bei sämtlichen Studien im Rahmen des Trassenfindungsprozesses (Machbarkeitsstudien, schalltechnische Untersuchungen, Betroffenheitsanalysen, etc.) diese Vorgaben berücksichtigt.

**Jeder Abkehr von dieser Vorgehensweise – wie Sie am 15.01.2016 seitens des BMVI anklang - wird demzufolge entschieden widersprochen.**

Im Vergleich der Berechnungsvorschriften Schall 03 (1990) und Schall 03 Neu wird demgegenüber festgestellt, dass die Berücksichtigung innovativer Lärmschutzmaßnahmen alleine auf Basis der Schall 03 Neu durchgesetzt werden kann. Es ist die vordringlichste Forderung der Stadt Bamberg beim Thema Lärmschutz **reale Belastungswerte und entsprechend wirksame Schallschutzmaßnahmen** zur Anwendung zu bringen. Dabei geht es unter anderem um die Berücksichtigung von Zuglängen und schalloptimiertem Wagenmaterial sowie der abschirmenden Wirkung der Randbebauung. Ebenso müssen vor dem Hintergrund des Lärmschutzkonzeptes der DB – Halbierung des Schienenverkehrslärmes bis 2020 – überhöhte und nicht den Erfordernissen entsprechende Lärmschutzwandhöhen vermieden werden. Dies insbesondere, wenn eine Realisierung der Ausbauplanung erst bis 2030 zu erwarten ist.

Der „fiktive“ **Schallschutz eines Schienenbonus** wird durch die Stadt Bamberg grundsätzlich abgelehnt. Die aktuelle Gesetzgebung berücksichtigt die wissenschaftlichen Erkenntnisse seit dem 1. Januar 2015 und hat die rechnerische Besserstellung von Schienenlärm gegenüber dem sonstigen Verkehrslärm zum Wohle der betroffenen Anwohnerschaft korrigiert. Im Einführungstext zur Schall 03 Neu wird im Widerspruch dazu festgelegt, dass für „Altverfahren“ die Schall 03 (1990) anzuwenden ist. Aufgrund der eingangs geschilderten Planungshistorie für den PFA 22 Stadtgebiet Bamberg mit erster öffentlicher Auslegung 1994 gilt auch Bamberg als „Altverfahren“.

Im Ergebnis fehlt daher auch die vereinbarte Grundlage zur **Anwendung innovativer Schallschutzmaßnahmen**. Dazu wird grundsätzlich festgestellt, dass im Verlauf der politischen Diskussionen im Bamberger Stadtrat das Thema „Innovativer Schallschutz“ einen herausragenden Stellenwert eingenommen hat und über alle Parteigrenzen hinweg eingefordert wird.

Es handelt sich damit um eine Forderung, der sich der Bamberger Oberbürgermeister insbesondere verpflichtet sieht. Vor dem drohenden Vertrauensverlust aller beteiligter Behörden und Personen ist eine **verbindliche Zusage zur bislang vereinbarten Vorgehensweise** nicht nur wünschenswert sondern unabdingbar. Jüngere Aussagen des BMVI und Eisenbahn-Bundesamtes EBA Außenstelle Nürnberg, die hinsichtlich der beiden Berechnungsvorschriften und abweichender Ergebnisse keinerlei Unterschied feststellen, wird seitens der Stadt Bamberg energisch widersprochen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Bamberg mit Hinweis auf den Welterbestatus besonderen Wert auf die **stadtbildverträgliche Gestaltung der notwendigen Lärmschutzwände** (Höhe, Materialien, Farbgebung, ...) legt. Hierzu wird auf die Feststellungen unter Ziffer 2.2 „UNESCO-Welterbe Bamberg“ dieses Schreibens

verwiesen. Dabei beinhaltet bereits die Landesplanerische Beurteilung zur Ausbau- und Neubaustrecke vom 30.07.1993 unter Ziffer 1.6 „Städtebau und Denkmalpflege“ Maßgaben für die Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen. Dabei ist zudem zu beachten, dass die Blickbeziehungen auf Welterbe und Stadtsilhouette auch aus Sicht der Bahnreisenden möglich sein soll. Entsprechend der bisherigen Gesprächsergebnisse mit Vertretern der DB AG und der DB Netz AG wird dazu der vereinbarte **Handlungsspielraum zur Gestaltung von Lärmschutzwänden** wie folgt zusammengefasst:

- Flexible Wandhöhen in Abhängigkeit von städtebaulich sensiblen Bereichen
- Im Bereich von Sichtachsen Einbau transparenter Elemente
- Suche nach best practice-Beispielen hinsichtlich Materialwahl und Gestaltung
- Auslobung eines Gestaltungswettbewerbes durch DB Netz AG (Zusage vom 21.12.2015)
- Beteiligung des Stadtgestaltungsbeirates
- Vorgezogener Lärmschutz und abschnittsweise Ausbauplanung unter Berücksichtigung der Belange der kommunalen Bauleitplanung
- Politischer Beschluss hinsichtlich einer akzeptablen Wandhöhe (z.B. 2,50 m) und Ausgleich über passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster)

#### 4. Neuaufnahme des Planfeststellungsverfahrens

Angesichts der Tatsache, dass seit Verfahrensbeginn 1994 über 20 Jahre vergangen sind, ist aus Sicht der Stadt Bamberg ein Neuanfang des Planfeststellungsverfahrens zu fordern. Zumindest sind die neuesten rechtlichen Rahmenbedingungen – Wegfall Schienenbonus und Anwendung der Schall 03 Neu – zu berücksichtigen. Die Stadt hat zur Frage der Zulässigkeit von Betriebsbeschränkungen im Eisenbahnrecht auch die **Erforderlichkeit eines erneuten Auslegungsverfahrens** prüfen lassen. Demnach erscheinen eine vollständige Neuaufnahme des Planfeststellungsverfahrens durchaus begründbar und damit auch die Anwendung der geänderten Vorschriften. Die Stadt Bamberg erwägt dazu eine entsprechende rechtliche Prüfung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Andreas Starke  
Oberbürgermeister

II. Zur Zustellung:

III. In Abdruck an

Mitglieder des Deutschen Bundestages:

Frau Emmi Zeulner, Mitglied des Bundestages, Innere Bamberger Straße 3, 96215 Lichtenfels

Herrn Thomas Silberhorn, Mitglied des Bundestages, Luitpoldstr. 55, 96052 Bamberg

Herrn Andreas Schwarz, Mitglied des Bundestages, Luitpoldstr. 48 A, 96052 Bamberg

Mitglieder des Landtages:

Herrn Heinrich Rudrof, Mitglied des Landtages, Marktplatz 10, 96103 Hallstadt

Frau Staatsministerin Melanie Huml, MdL, Luitpoldstraße 55, 96052 Bamberg

Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr:

Herrn Staatsminister Joachim Herrmann, Odeonsplatz 3, 80539 München

Vertreterinnen und Vertreter der Kommunalen Gebietskörperschaften aus der Region:

Herrn Landrat Dr. Hermann Ulm, Landratsamt Forchheim, Am Streckerplatz 3, 91301 Forchheim

Herrn Landrat Johann Kalb, Landratsamt Bamberg, Ludwigstraße 23, 96052 Bamberg

Herrn Oberbürgermeister Franz Stumpf, Stadt Forchheim Hauptstraße 24, 91301 Forchheim

Frau Erste Bürgermeisterin Sigrid Reinfelder, Gemeinde Breitengüßbach, Kirchplatz 4, 96149 Breitengüßbach

Herrn Ersten Bürgermeister Bruno Kellner, Markt Rattelsdorf, Grabenstraße 26, 96179 Rattelsdorf

Herrn Ersten Bürgermeister Rüdiger Gerst, Gemeinde Kemmern, Hauptstraße 2, 96164 Kemmern

Herrn Ersten Bürgermeister Volker Dittrich, Markt Zapfendorf, Herrngasse 1, 96199 Zapfendorf

Herrn Ersten Bürgermeister Michael Karmann, Markt Buttenheim, Hauptstraße 15, 96155 Buttenheim

Herrn Ersten Bürgermeister Karl-Heinz Wagner, Gemeinde Altendorf, Jurastraße 1, 96146 Altendorf

Herrn Ersten Bürgermeister Klaus Homann, Markt Hirschaid, Kirchplatz 6, 96114 Hirschaid

Herrn Ersten Bürgermeister Thomas Söder, Stadt Hallstadt, Mainstraße 2, 96103 Hallstadt

Herrn Ersten Bürgermeister Wolfgang Desel, Gemeinde Strullendorf, Forchheimer Straße 32, 96129 Strullendorf

In Abdruck:

Referat 1 – Herrn Oberbürgermeister Starke  
Referat 1  
Referat 2  
Amt 10 Pressestelle  
Amt 10 – Sitzungsdienst  
CSU-Stadtratsfraktion  
SPD-Stadtratsfraktion  
GAL-Stadtratsfraktion  
FW-Stadtratsfraktion  
BBB-Stadtratsfraktion  
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



Vorab z. H. p. Rail an Ref. 6 u. H. Reinhardt  
M. B. Just

08.04.2016

## Anlage 2

Klaus-Dieter Josel  
Konzernbevollmächtigter  
für den Freistaat Bayern

Herrn Oberbürgermeister  
Andreas Starke  
Stadt Bamberg  
Maximiliansplatz 3  
96047 Bamberg

Eingang Stadt Bamberg  
Sekretariat OP  
14. März 2016

10. März 2016

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

*lieben Herr Starke*

besten Dank für Ihr Schreiben vom 11. Februar zum Thema Lärmschutz im Zuge des Bahnprojektes VDE Nr. 8.1 ABS Nürnberg - Ebensfeld, Abschnitt Bamberg. Herr Dr. Grube bat mich Ihnen zu antworten.

Wie im Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg gemeinsam vereinbart, möchten wir uns an einer gemeinsamen Lösungsfindung in Bamberg beteiligen, um die Realisierung des viergleisigen Ausbaus im Zuge der Gesamtfertigstellung VDE Nr. 8.1 zu erreichen. Gemäß den gesetzlichen Rahmenbedingungen handelt es sich bei diesem Ausbau um eine wesentliche Änderung eines Schienenweges und damit besteht eine Verpflichtung zur Lärmvorsorge. Für die Anwohner führt dies als positiver Aspekt des Ausbauprojektes zu deutlichen Verbesserungen beim Lärmschutz gegenüber einer Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen, wo höhere Immissionsgrenzwerte gelten.

Insofern stellen sich für das Projekt VDE Nr. 8.1 ABS, Abschnitt Bamberg die Rahmenbedingungen zum Lärmschutz wie folgt dar:

- Im Zuge der Planfeststellungsverfahren dieses Bedarfsplanprojektes sind für die Lärmvorsorge die §§ 41-43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) maßgebend.
- Für den Abschnitt in Bamberg gibt es ein laufendes, derzeit ruhendes Planfeststellungsverfahren aus dem Jahre 1994. Nach der Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 18.12.2014 ist die Schallberechnungsvorschrift für den Schienenlärm, die Schall 03, in der bis 31.12.2014 geltenden Fassung anzuwenden.

Die gemäß Ihrem Schreiben vom 11.02.2016 aufgeführten Forderungen können nach unserer Einschätzung im wieder aufzunehmenden Planfeststellungsverfahren behandelt bzw. abgewogen werden, ohne dass hierfür ein neues Planfeststellungsverfahren einzuleiten wäre.

Zur gemeinsamen Behandlung der verschiedenen Aspekte des Projektes Bamberg haben wir mit dem Baureferat der Stadt regelmäßige Arbeitsgespräche aufgenommen. Im Themenfeld Lärmschutz werden hier gemeinsam verschiedene Handlungsfelder besprochen, bspw. die

...



2/2

Auswirkungen der Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 18.12.2014, die Bewertung der Schallberechnung im Projekt, die Erarbeitung von Bereichen verschiedener städtebaulicher Verträglichkeit (insbesondere durch Berücksichtigung evtl. transparenter Elemente oder von Gestaltungsaspekten der Lärmschutzwände) und Möglichkeiten der Optimierung im Bauablauf.

Die Auswahl der Maßnahmen zur Lärminderung richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten. Die Abwägung zwischen und innerhalb aktiver (u.a. Schallschutzwände) und passiver Maßnahmen (u.a. Schallschutzfenster) erfolgt nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, wobei aktive Maßnahmen wegen ihrer weiterreichenden Schutzwirkung vorrangig zu berücksichtigen sind.

Die regelmäßigen Abstimmungen mit dem Baureferat sind aus unserer Sicht geeignet, die verschiedenen Fragen zu erörtern und erforderliche Entscheidungen beziehungsweise Abstimmungsrunden vorzubereiten. Die nächste Abstimmungsrunde mit dem BMVI und Freistaat Bayern ist bereits für den 08.04.2016 in Bamberg angesetzt und bietet die Chance zum Austausch zwischen allen Beteiligten.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Klaus-Dietrich' followed by a stylized flourish.



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Oberbürgermeister der  
Stadt Bamberg  
Herrn Andreas Starke  
Postfach 110323  
96031 Bamberg

**Dorothee Bär, MdB**  
Parlamentarische Staatssekretärin  
beim Bundesminister für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300  
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-b@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de

**Betreff: VDE Nr. 8.1, Ausbaubereich Bamberg**

Bezug: Ihre Schreiben vom 11.02.2016  
Aktenzeichen: LA17/519.4/207-Leb/2364869LMB  
Datum: Berlin, **21. MRZ. 2016**  
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 11.02.2016 an Herrn Bundesminister Alexander Dobrindt MdB, dem Sie das Positionspapier der Stadt Bamberg in Ergänzung zum Fachgespräch „Lärmschutz“ am 15.01.2016 beigelegt haben. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten

Der im November 2012 gegründete „Koordinierungskreis Bahnausbau Bamberg“, erarbeitet Empfehlungen für die weitere Entscheidungsfindung zum viergleisigen Ausbau des Abschnitts Bamberg. Der Räumliche Umgriff des Ausbaus dieses Abschnittes in diesem Koordinierungskreis ist unter Beachtung der notwendigen Vernetzungen, Schnittstellen und Nachbarschaften auf das Stadtgebiet Bamberg fokussiert.

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) nimmt daran teil und 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.

Ihrer Forderung nach Wegfall Schienenbonus und Anwendung der Schall 03 Neu bei der Ermittlung des Umfangs der Lärmvorsorge im Rahmen des laufenden, derzeit ruhenden Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt 22 Bamberg steht im Widerspruch der Verordnung zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BlmSchV) vom 18.12.2014, wonach in diesem Verfahren die Schallberechnungsvorschrift für den Schienenlärm, die Schall 03, in der bis 31.12.2014 gel-







Seite 2 von 2

tenden Fassung anzuwenden ist.  
Gleichwohl ist das BMVI bereit, wie im Koordinierungskreis zugesagt, Gespräche mit Ihnen zur Anwendung von innovativen Schallschutzmaßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus einschließlich zur stadtbildverträglichen Gestaltung der Lärmschutzwände gemeinsam mit dem Vorhabenträger, der DB Netz AG, zu führen.

Die Auswahl der Maßnahmen zur Lärminderung richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten. Die Abwägung zwischen und innerhalb aktiver (u.a. Schallschutzwände) und passiver Maßnahmen (u.a. Schallschutzfenster) erfolgt nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, wobei aktive Maßnahmen vorrangig wegen ihrer weiterreichenden Schutzwirkung zu berücksichtigen sind.

Gemäß Planfeststellungsrichtlinie (PF-RL) trifft das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Entscheidung über die Verfahrensart (Planfeststellungsverfahren, Plangenehmigungsverfahren), auch über eine von Ihnen geforderte vollständige Neuaufnahme des Planfeststellungsverfahrens, nach pflichtgemäßem Ermessen. Das EBA ist dabei an Anträge des Vorhabenträgers auf Durchführung eines bestimmten Verfahrens nicht gebunden.

Der Koordinierungskreis und regelmäßige Abstimmungen des Vorhabenträgers mit dem Baureferat der Stadt Bamberg sind geeignet, die in Ihrem Positionspapier aufgeworfenen Fragen zu erörtern und erforderliche Entscheidungen bzw. Abstimmungsrunden vorzubereiten.

Die nächste mit Ihnen vereinbarte Abstimmungsrunde am 08.04.2016 in Bamberg mit dem BMVI, der DB Netz AG und dem Freistaat Bayern bietet die Chance, sich zum Positionspapier auszutauschen.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Informationen weitergeholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen